# MOT'or

Nová technika

APRÍL 2008 | 25 Sk | 25 Kc

Peugeot 4007 2.2 HDi Executive

Lexus GS 450h

Chevrolet Spark Premium

Mercedes-Benz C 220 CDI T-Model N1

## VYSKÚŠALI SME:

Kia Sportage 2.0 CRDi • Fiat Bravo 1.4 T-Jet 120 k •
Lexus GS 450h • Chevrolet Spark Premium •
Toyota Corolla SDN 1.4 D-4D • Renault Laguna 2.0 dCi 110 kW •
Peugeot 4007 2.2 HDi • Mercedes-Benz C 220 CDI T-Model •

## AUTOSALÓNY:

# Autosalón Ženeva 2008

## PREDSTAVUJEME:

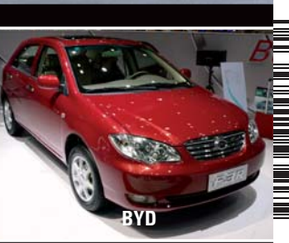
Mazda6 • Kia Soul • Dodge Chalenger • Infiniti • Mercedes-Benz CLC •
Úžitkové automobily Nissan • Renault Kangoo • BYD • Kia Koup •

# Mercedes-Benz CLC

Mazda6

Kia SOUL

Infinti FX



BYD

9 771336 420084 04

www.mercedes-benz.sk
www.mbfs.sk

# Máte radi golf? Kúpte si Mercedes.

Limitovaná Golf+ Edition vás vyzbrojí na green či naučí odpaľovať. K Mercedesu triedy A a B vám teraz v cene auta pribalíme golf bag alebo voucher na kurz golfu.

**Ak nehrávate golf, potešíme vás špeciálnou výbavou v cene auta!**

**Golf+ Edition Trieda A**
Základná výbava + metalíza, elektrické ovládanie okien, predné hmlovky.
Pri vybraných modeloch možný odpočet DPH.

**Golf+ Edition Trieda B**
Základná výbava + metalíza, pozdĺžne nastavenie volantu, elektrické ovládanie okien, prevedenie Chróm.
Pri vybraných modeloch možný odpočet DPH.

**Zároveň získate ročné havarijné poistenie KASKO a PZP od Allianz – Slovenskej poisťovne, a. s., v cene vozidla.**

**Ďalšie výhody, ktoré vám Mercedes prináša:**

- Predĺžená záruka MBSK*
- 6 rokov servis v cene vozidla
- Vernostný program:
  Bezplatné zapožičanie náhradného vozidla
  Servisné sadzby o 30 % výhodnejšie
- Mobilo
- 24-hodinová pohotovostná služba
- MercedesCard na požiadanie

**Viac benefitov na www.mercedes-benz.sk**

CO2 – Emisie – kombinovaná (g/km): 128 – 192 (146 – 197). Kombinovaná spotreba (l/100 km): 4,9 – 8,1 (5,6 – 8,2).
Akcia je limitovaná na vozidlá modelového roku 2008 a je obmedzená počtom kusov. Akcia trvá do 30. apríla 2008.
* Možnosť rozšírenia štandardnej dvojročnej záruky o tretí a štvrtý rok za výhodných podmienok.

Homola®
s.r.o.
AUTOSERVISNÁ TECHNIKA

# Ak dokážete toto, dokážete opraviť aj auto s Gutmannom

GUTMANN
MESSTECHNIK
So läuft's!

Ešte nikdy nebola technika v automobiloch taká komplikovaná, ako dnes. A ešte nikdy nebolo jednoduchšie objaviť a opraviť závadu, ako je to s diagnostickým prístrojom od Gutmann Messtechnik a školením od Homolu. Vôbec nezáleží na tom, u akej značky. Zapojiť, počkať na diagnózu a opraviť chybu podľa návodu na obrazovke – jednoduchšie to už nejde. Pretože diagnostické prístroje od Gutmanna boli vyvinuté skúsenými automechanikmi, ktorí vedia, čo potrebujeme.

**HOMOLA**
**Autoservisná technika**

**VŠETKO PRE VÁŠ SERVIS**

**Bratislava:** 0905 200 100
0902 200 100

MANAŽÉRSTVO KVALITY ISO 9001:2000

**Ružomberok:** 0905 300 100
**Košice:** 0915 700 100

**BRATISLAVA**, Krajná 49, 821 04 Bratislava II, tel. 02/43 41 54 55, fax 02/43 41 54 61
**RUŽOMBEROK**, Biely potok, Korytnícka ul., 034 03 Ružomberok, tel. 044/432 36 42, 0905 300 100, fax 044/430 32 62
**KOŠICE**, Študentská 1, 040 01 Košice, tel. 055/632 35 82, 0915 700 100, fax 055/632 35 83
**BRNO**, Trýbova 7, 602 00 Brno, ČR, tel. 00420/5/43 21 22 43, fax 00420/5/43 24 04 94

**www.homola.sk**

# Obsah

## 42 - Má dobrý vzor

**Mazda6 prvej generácie sa predávala v Európe od roku 2002. Stala sa najpredávanejším typom Mazdy na tomto teritóriu s počtom viac ako 470 000 predaných automobilov. Konštrukčné a dizajnové úpravy druhej generácie Mazdy6 sú predpokladom, že dokonale nadviaže na úspechy svojej predchodkyne.**

## EKONOMIKA

VW Slovakia ..... 4

## EKOLÓGIA

Hybridné autobusy ..... 11
Fórum IAMF ..... 14
Zelené merače Michelin ..... 15

## BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY

SATC ..... 8
Bezpečnostné technológie Toyoty ..... 10

## PRÁVNA RUBRIKA ..... 12

## VYSKÚŠALI SME

Kia Sportage 2.0 CRDi ..... 20
Fiat Bravo 1.4 T-Jet 120 k ..... 22
Lexus GS 450h ..... 23
Chevrolet Spark Premium ..... 24
Toyota Corolla SDN 1.4 D-4D ..... 26
Renault Laguna 2.0 dCi 110 kW ..... 28
Peugeot 4007 2.2 HDi ..... 30
Mercedes-Benz C 220 CDI T-Model ..... 32
Mercedes-Benz C 320 CDI 4MATIC ..... 33

## AUTOSALÓNY

Ženeva 2008 ..... 34

## PREDSTAVUJEME

Mazda6 ..... 42
Kia Soul ..... 44
Dodge Chalenger ..... 46
Infiniti ..... 47

## 53 - Pohodlnejšie a ešte praktickejšie

Renault Kangoo patrí medzi najobľúbenejšie „minidodávky" na európskom trhu. Od roku 1997, kedy ho Renault uviedol na trh, predal viac ako 2,3 milióna týchto vozidiel.

## 78 - Miniatúry

Mercedes-Benz CLC ..... 48

Úžitkové automobily Nissan ..... 52

Renault Kangoo ..... 53

BYD ..... 54

Kia Koup ..... 55


# TECHNIKA


Aktívne riadenie a jazdné vlastnosti ..... 50

Pininfarina Sintesi ..... 56

Morgan LIFECar ..... 58


## CENNÍKY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV .....60

# RUBRIKA PRE MLÁDEŽ


Hry s fyzikou ..... 74


# HISTÓRIA MOTORIZMU


15 miliónov automobilov Volvo ..... 73

Od Aero po Z ..... 74

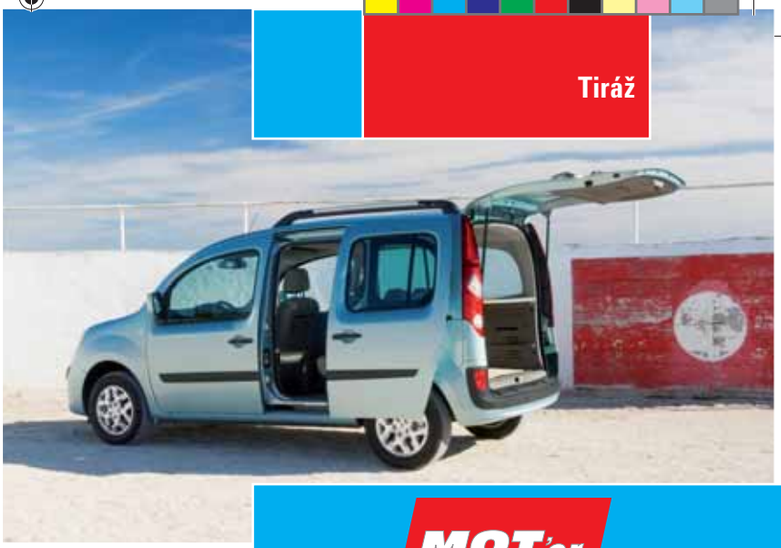
Historické vozidlá ..... 76


# MODELY


Svet v miniatúre ..... 78


# POZNÁVAME VLASŤ


Potulky po Slovensku ..... 80


Tiráž

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. 03. 2008

# Bude VW SK najproduktívnejší?

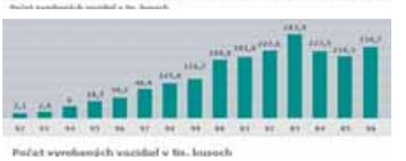
**Spoločnosť Volkswagen AG je prvou automobilkou, ktorá začala pôsobiť na Slovensku. Už 12. marca 1991 bola podpísaná základná dohoda o vytvorení novej spoločnosti a podnikateľskom zámere medzi Volkswagenom AG, Bratislavskými automobilovými závodmi, a.s. a vládou Slovenskej republiky. V máji toho istého roku bola podpísaná zmluva o prevode aktív a spoločenská zmluva, čím došlo k založeniu spoločnosti Volkswagen Bratislava, s r. o., v ktorej mal 80-percentný podiel VW AG a 20-percentný podiel BAZ, a.s. Pred Vianocami 2001 z dovezených súčiastok v novej spoločnosti zmontovali prvé dva Passaty. Podnik sa veľmi rýchlo rozvíjal, od roku 1999 v zmenenej právnej forme ako Volkswagen Slovakia, a.s. (VW SK). Teraz má v pláne stať sa najprodutívnejším závodom v rámci celého koncernu Volkswagen. Na pár otázok o súčasnosti spoločnosti, ktorá má okrem Bratislavy závod aj v Martine, nám odpovedal pán Ing. Jaroslav Holeček, člen predstavenstva VOLKWAGEN SLOVAKIA, a. s.**

- **Aké hospodárske výsledky dosiahla spoločnosti VW Slovakia v minulom roku /vo finančnom vyjadrení, ale aj v počte vyrobených vozidiel a komponentov/?**
- Hospodárske výsledky spoločnosti za rok 2007 oznámime začiatkom apríla na tlačovej konferencii.

- **Aká je momentálna modelová skladba v Bratislave vyrábaných vozidiel? Koľko ľudí zamestnávajú závody VW na Slovensku?**
- Volkswagen Slovakia je prémiovým závodom koncernu VW AG, v ktorom ako jedinom na svete vyrábame SUV modely Volkswagen Touareg a Audi Q7. Zo Slovenska ich exportujeme do celého sveta. Vyrábame u nás aj kabíny pre Porsche Cayenne. Najnovším produktom vo VW SK je Škoda Octavia, ktorej sériová výroba odštartovala začiatkom marca. V tomto roku by sme mali vyrobiť 25 000 Octavií. Škoda Octavia je na Slovensku veľmi obľúbené vozidlo, čiže zväčší tú časť našej produkcie, ktorá smeruje slovenským zákazníkom. Okrem automobilov vyrábame aj prevodovky pre vozidlá značiek VW (Touran, Golf A5, Bora, Jetta, Caddy, Passat, New Beatle), Audi (Audi A3 a A2), Seat (Toledo, Leon, Altea či Arosa) a pre Škodu Octavia. Vo VW SK v súčasnosti pracuje približne 8400 zamestnancov.

- **V koncerne VW bolo v minulosti zaužívané hodnotenie a porovnávanie kvality produktov jednotlivých závodov. Existuje to aj v súčasnosti?**

Výstupná kontrola na montážnej linke



Kontrola laku

Z pohľadu finančného odmeňovania sa VW SK drží na najvyšších priečkach v automobilovom priemysle na Slovensku. Máme tiež veľmi silný sociálny program. Zahŕňa napríklad vianočný príspevok, dovolenkový príspevok, príspevky na ubytovanie, cestovné a stravovanie, príspevky na rekreácie, príspevky pri narodení dieťaťa, príspevok k doplnkovému dôchodkovému sporeniu, pitný, či vitamínový režim, rôzne kurzy, odmeny pri pracovných jubileách a ďalšie. Medzi výhody, ktoré môžu naši zamestnanci v pracovnom pomere na dobu neurčitú využívať, patrí aj možnosť čerpať bezúročné pôžičky.

**• Sú ešte podľa Vás podmienky pre rozširovanie výroby koncernu VW na Slovensku, alebo je už náš potenciál v tejto oblasti vyčerpaný? Hovorí sa, že najmä v martinskom závode sú problémy a je v ňom možná redukcia výroby...**

• Slovensko má s tromi automobilovými výrobcami veľmi dobré postavenie. Na upevnenie tejto pozície je teraz dôležité sústrediť pozornosť na rozvoj infraštruktúry dodávateľských podnikov. No a samozrejme prijať opatrenia, ktoré budú smerovať ku kvalitnému vzdelávaniu mladej generácie – predovšetkým v technickej oblasti. Naďalej uvažujeme o rozšírení výroby v závode Volkswgenu Slovakia v Martine.

**• Aké sú najdôležitejšie opatrenia, ktorými by sa VW Slovakia mala stať najproduktívnejším závodom koncernu VW?**

• Celá stratégia nášho podniku smeruje k heslu Top ľudia pre Top produkty v Top kvalite. Stať sa najproduktívnejším závodom totiž nie je možné bez pomoci našich zamestnacov. Pripravujeme však veľké množstvo projektov, ktoré nás krok za krokom povedú k naplneniu našich cieľov.

**-red.-**

Vozidlá na skúšobnú dráhu prevážajú v závode lanovkou

**Ak áno, ako sa v tejto vnútrokoncernovej „súťaži" umiestňujú závody v Bratislave a Martine?**

• Je veľmi veľa ukazovateľov, ktoré sa dajú porovnávať. Vyrábame u nás vozidlá v štandarde platnom pre Volkswagen, ktorý je na veľmi vysokej úrovni.

**• Voľakedy si mohol VW na Slovensku dávať pri výbere pracovníkov veľmi prísne kritériá a nemal problémy získať potrebný počet kvalifikovaných zamestnancov. Zmenilo sa niečo v tejto oblasti po začatí výroby v automobilkách PSA v Trnave a Kia v Tepličke nad Váhom? Cítiť to aj v tlaku na rast miezd zamestnancov? Ako sa VW vyrovnáva s konkurenciou v tejto oblasti?**

• Nedostatok pracovnej sily sa prejavuje nielen v automobilovom priemysle, ale v celej slovenskej ekonomike. Zo slovenských automobiliek máme najdlhšiu históriu a tiež programy zamerané na rozvoj, tréning a vzdelávanie našich zametnancov.

Dá sa povedať, že situácia sa začala meniť už so vstupom Slovenska do Európskej únie. Nedostatok kvalifikovanej pracovnej sily do značnej miery spôsobuje aj klesajúci záujem o štúdium technických smerov. Je potrebné, aby sa pri vytváraní stratégie školstva brali do úvahy potreby pracovného trhu. V súčasnosti je záujem o štúdium netechnických smerov väčší ako o technické smery. Častokrát sa potom stane, že sa absolventi netechnických smerov ocitnú v evidencii úradov práce. Školy pripravujú žiakov nie na základe potrieb, ale napĺňajú väčšinou záujem rodičov a možnosti škôl. Keďže je súčasná kvantita i kvalita absolventov v technickej príprave nedostatočná, zabezpečujeme si samostatne prípravu nových zamestnancov, ktorú realizujeme v tzv. Profiraumoch. V nich najprv absolvujú 2-týždňové školenia, kde získajú praktické aj teoretické vedomosti o výrobe, až potom môžu nastúpiť do výroby. Spolupráca so školami je pre nás veľmi dôležitá. Príkladom je podpísanie deklarácie o spolupráci VW SK so štyrmi slovenskými univerzitami (Slovenská technická univerzita, Technická univerzita v Košiciach, Trenčianska univerzita Alexandra Dubčeka a Žilinská univerzita) na programe „IngA" – inžinier v automobilovom priemysle. Programu sa zúčastní približne 1000 študentov, ktorí budú prechádzať rôznymi etapami projektu, až budú najlepším z nich ponúknuté štipendiá a miesta „trainees" vo VW SK. Zároveň spolupracujeme aj na rozvoji stredoškolských študentov. Sme napríklad generálnym partnerom Strojárskej olympiády, ktorú organizuje pre stredoškolákov Strojnícka fakulta STU. V bratislavskom závode máme Stredisko praktického vyučovania, v ktorom zabezpečujeme výuku v dvoch študijných odboroch - mechanik elektrotechnik a autoelektrotechnik. Študenti sa tu učia narábať s prístrojmi a získavajú vedomosti z praxe. Časť z nich už absolvovala stáže v centrále VW v nemeckom Wolfsburgu.

# Opel 24 hodín: rekord predaja v SR!

S vidinou zľavy až 200 000 Sk zavítali k predajcom Opel na Slovensku počas minulého piatka a soboty stovky záujemcov o nový automobil. Mimoriadne výhodná ponuka non-stop kampane „Opel 24 hodín" sa odrazila v predaji spolu 366 automobilov Opel – takýto počet nových vozidiel sa počas tejto už tradičnej kampane v Slovenskej republike doteraz nikdy nepredal!

„Dvadsaťštyrihodinovú" ponuku za bezkonkurenčné ceny Opel tento rok usporiadal už po štvrtý krát – a tohtoročný výsledok prekonal všetky očakávania. Zaujímavé pritom je, že viac ako dve tretiny automobilov sa zadávali priamo do výroby a len necelá tretina pochádza zo skladových zásob. Najväčší záujem v SR bol o typyy Opel Corsa (188 vozidiel), Astra Classic (99 vozidiel) a Astra (93 vozidiel).

Najúspešnejším predajcom sa stala spoločnosť PK Auto, ktorá predala spolu 73 vozidiel. V rovnakej kampani v Českej republike predali (tiež rekordných) 521 vozidiel Opel; celkovo tak v ČR a SR našlo nových majiteľov počas 24 hodín 887 automobilov značky Opel!

„Výsledok už štvrtého ročníka akcie „Opel 24 hodín" prekročil naše očakávanie – spolu 887 vozidiel predaných v ČR a SR znamená nový rekord. Potvrdilo sa, že zákazníci na dobre pripravené akcie s kvalitnou a hodnotnou ponukou spontánne reagujú," zhodnotil výsledok akcie „Opel 24 hodín" Wojciech Masalski, riaditeľ bratislavskej a pražskej kancelárie GM Southeast Europe.

# Vozidlá pribúdajú, najviac autobusy a ťažké nákladné

Počet registrácií nových osobných a malých nákladných automobilov do 3,5 tony (kategórie M1 a N1) vo februári 2008 oproti februáru 2007 stúpol o 14,85 percenta, a to na celkovo 7375 vozidiel, pričom za január a február tohto roku bolo zaregistrovaných 14 237 áut, čiže o 27,18 percenta viac ako v rovnakom období vlani.

Poradie najžiadanejších značiek nových osobných a malých nákladných automobilov na slovenskom automobilovom trhu vedie po prvých dvoch mesiacov roka Škoda s trhovým podielom 21,56 percenta, druhý Peugeot dosiahol 6,80 a tretie Suzuki má 6,79 percenta. Ďalšie poradie: 4. Volkswagen 6,64 %, 5. Renault 6,55 %, 6. KIA 6,09 %, 7. Ford 6,01 %, 8. Citroën 5,46 %, 9. Fiat 4,00 %, 10. Toyota/Lexus 3,65 %, 11. Hyundai 3,50 % a tucet najúspešnejších uzatvára 12. Opel s podielom 3,29 percenta.

Počas januára a februára 2008 zaregistrovali spolu aj 184 nových nákladných automobilov hmotnosti 3,5 až 12 ton (kategória N2), čo je o 0,55 percenta menej ako za rovnaké mesiace vlani. Najväčší podiel na trhu si udržalo Iveco s 35,33 %, druhé Mitsubishi Fuso má 20,65 % a tretí MAN 14,13 %.

Počet registrácií nových nákladných automobilov nad 12 ton (kategória N3) dosiahol oproti vlaňajšiemu obdobiu január až február výrazný nárast o 42,88 percenta, pri odbyte za prvé dva mesiace tohto roku 703 vozidiel uvedenej kategórie. Túto kategóriu vedie Volvo, ktoré získalo podiel 19,77 %, opäť druhá Scania má 16,36 % a tretí Mercedes-Benz 16,07 %.

Za január a február 2008 zaregistrovali aj 92 nových autobusov (kategória M2 a M3), čo je až o 76,92 percenta viac ako počas rovnakého obdobia vlani. Do čela sa prebojoval SOR s 40,21 %, druhý Irisbus má podiel 33,69 % a tretia je značka Tedom, ktorá dosiahla 9,78 % všetkých registrácií v uvedených kategóriách.

Zaujímavý je i vývoj v registráciách individuáne dovezených používaných automobilov v SR

**Ing. Mária NOVÁKOVÁ**
**ZAP SR**

# Novinka na trhu: 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 Wüstenrot poisťovňa 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," hovorí vrchná riaditeľka Wüstenrot poisťovne JUDr. Dana Macková. „Je to spravodlivejšie. Platí totiž, 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.

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 opatrnejšie," zdôvodňuje novinku vrchná riaditeľka Wüstenrot poisťovne JUDr. Dana Macková. „Klient má viacero možností ako získať zľavu. Ušetriť tak môže až neuveriteľných 70% základnej ceny poistného."

**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 |

***Na výpočet poistného pri Povinnom zmluvnom poistení má vplyv:***

| vždy | podľa výhodnosti pre klienta |
|---|---|
| výkon motora | bezškodový priebeh<br>rok vydania vodičského preukazu<br>vek vozidla |

***Príklad ročného poistného na auto s výkonom 40 kW***

| poistné, ak má klient vodičské oprávnenie 12 rokov a tri roky bezškodový priebeh | poistné, ak má klient tri roky bezškodový priebeh, ale vozidlo vyrobené už v roku 1996 | Poistné, ak má klient 10 rokov bezškodový priebeh |
|---|---|---|
| 3040 Sk | 3040 Sk | 2400 Sk |

# Infiniti má exkluzívneho partnera pre maloobchodný predaj na Slovensku

Skupina Auto Palace Group, ktorá patrí do zoskupenia holandského AutoBinck Holding N.V., pôsobí na slovenskom trhu od roku 1991. Postupne rozvinula svoje aktivity v Českej republike, Maďarsku a Slovinsku a teraz stojí pred novou výzvou. Na Slovensku a v Českej republike sa stala partnerom pre maloobchodný predaj luxusnej značky automobilov Infiniti, práve uvádzanej v Európe

Auto Palace Group tak rozšíri svoje terajšie portfólio značiek a výrazne posilní svoju pozíciu na trhu. Len pre rok 2008 plánuje skupina na Slovensku vo svojej maloobchodnej sieti, ktorú predstavujú 3 predajné a 2 servisné miesta v Bratislave, predať viac než 1200 vozidiel značiek Mazda, Hyundai a Mitsubishi. Skupina Auto Palace Group na Slovensku a v Čechách je tiež autorizovaným importérom posledných dvoch spomínaných značiek.

Centrum Infiniti bude v Bratislave otvorené v prvej polovici roka 2010, v Prahe už v prvom polroku 2009. President Infiniti Carlos Ghosn túto spoluprácu oficiálne oznámil na autosalóne v Ženeve.

Infiniti sa snaží o poskytovanie zákazníckych služieb na najvyššej úrovni a dosahovanie maximálnej spokojnosti zákazníkov. Vlastníctvo automobilov Infiniti sľubuje ich majiteľom bezkonkurenčnú skúsenosť od prvej minúty hneď po prekročení prahu Infiniti centra. Táto prvotriedna skúsenosť pokračuje i v ďalšom období samotného vlastníctva vozidla.

V čase uvádzania značky na európske trhy bude ponuka Infiniti zahŕňať štyri typy: dva veľmi charakteristické crossovery - nový luxusný crossover coupe EX37 a luxusný športový crossover FX (na snímke), a G37 vo vyhotovení sedan a kupé. Každý z týchto automobilov ponúka vysoký štandard kvality a prvotriedne jazdné vlastnosti.

Zrodené v Severnej Amerike, osvedčené na Strednom Východe, na náročných svetových trhoch, sú automobily Infiniti teraz pripravené preniknúť k európskym zákazníkom.

# Zavedenie eura na Slovensku ceny lízingu nezväčší

Leasing Slovenskej sporiteľne je dcérska spoločnosť Slovenskej sporiteľne. Vznikla v septembri 2003 a svoje finančné služby aktívne predáva od marca roku 2004. Počas štyroch rokov pôsobenia spoločnosti na slovenskom lízingovom trhu sa jej podarilo zaradiť medzi najvýznamnejších hráčov. Leasing Slovenskej sporiteľne využíva na predaj lízingu pobočkovú sieť Slovenskej sporiteľne, najväčšej komerčnej banky na Slovensku. Podobný model sa osvedčil aj v rakúskej spoločnosti EBV Leasing, ktorá je dcérskou spoločnosťou Erste Bank a zároveň minoritným akcionárom Leasingu Slovenskej sporiteľne. V Rakúsku patrí EBV Leasing medzi lídrov v predaji osobných a úžitkových automobilov na lízing.

Nová mena na Slovensku, euro, sa aj v lízingu prejaví najneskôr 30 dní po vyhlásení konverzného kurzu, keď začnú lízingové spoločnosti zobrazovať klientom nepodnikateľom sumy v oboch menách. Platiť to bude aj pre zmluvy uzatvorené v období duálneho zobrazovania cien. Leasing Slovenskej sporiteľne má už v súčasnosti všetky zmluvy a ďalšie dokumenty pre klientov pripravené na duálne zobrazovanie i na prechod na spoločnú európsku menu.

Euro prinesie zmenu variabilných sadzieb lízingu, ktoré využívajú najmä podnikatelia. Po prechode na novú menu sa nebude ich výška odvíjať od súčasnej sadzby BRIBOR, ale od sadzby EURIBOR. Niektorí podnikatelia už v súčasnosti uzatvárajú lízingové zmluvy v eurách. Po zavedení eura ich už nebude ovplyvňovať riziko vyplývajúce z kurzového rozdielu medzi slovenskou korunou a eurom.

„Klienti, ktorí využívajú lízing, sa nemusia obávať zásadných zmien po zavedení eura. Aby si mohli klienti nepodnikatelia zvyknúť na to, ako bude vyzerať ich splátka po zavedení eura, do 30 dní po vyhlásení konverzného kurzu dostanú informáciu o sumách v korunách aj v eurách. Na začiatku roka 2009 zmeníme automaticky a bez poplatkov všetky hodnoty v korunách na eurové. Prechod na euro nie je pre nás dôvodom na zväčšovanie sadzieb ani poplatkov súvisiacich s lízingom," hovorí predsedníčka predstavenstva Leasingu Slovenskej sporiteľne Alžbeta Rigáňová. Objem nových obchodov Leasingu Slovenskej sporiteľne dosiahol v roku 2007 3,7 mld Sk a oproti roku 2006 vzrástol o 414,7 mil. Sk. V minulom roku spoločnosť posilnila svoju pozíciu na slovenskom lízingovom trhu, keď v oficiálnom rebríčku Asociácie leasingových spoločností Slovenska dosiahla celkovo siedme miesto a piate miesto v segmente finančného lízingu. Počas minulého roka spoločnosť zaviedla on-line spracovanie a schvaľovanie klientskych obchodov a úspešne vstúpila na trh lízingu technológií a zariadení, kde jej patrí piata priečka v objeme uzatvorených obchodov.

## Celková pozícia na trhu k 31. decembru 2007

Hodnota prefinancovaného majetku celkovo (v mil. Sk)

| | | |
|---|---|---|
| 1 | UniCredit Leasing Slovakia | 13 441 |
| 2 | ČSOB Leasing | 12 313 |
| 3 | Tatra-Leasing | 8 930 |
| 4 | VB LEASING SK | 7 404 |
| 5 | VOLKSWAGEN Finančné služby Slovensko | 6 540 |
| 6 | B.O.F. | 4 862 |
| 7 | Leasing Slovenskej sporiteľne | 4 423 |
| 8 | Mercedes-Benz Financial Services Slovakia | 3 434 |
| 9 | S Slovensko | 2 882 |
| 10 | OTP Leasing | 2 319 |

## Porovnanie produktov v lízingu

| | Titul | Finančný leasing | Splátkový predaj | Operatívny leasing |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Vlastnícke práva k predmetu financovania | predmet je majetkom leasingovej spoločnosti, vlastníctvo prechádza na klienta zaplatením kúpnej ceny | predmet je majetkom klienta, vlastníctvo však býva obmedzené zmluvou o zabezpečovacom prevode vlastníckeho práva | predmet je majetkom leasingovej spoločnosti, na konci nájmu nedochádza k zmene vlastníckeho práva |
| 2 | Prvá zvýšená splátka | štandardne od 20% | štandardne od 30% | nie je |
| 3 | Pomer financovanej hodnoty k obstarávacej cene predmetu | môže byť až 100%, štandardne však do 80% | môže byť až 120%, štandardne však do 85% | 100% |
| 4 | Koeficient | vyjadruje pomer medzi cenou auta a jeho preplatením | nestanovuje sa | nie je možné stanoviť vzhľadom na charakter produktu |
| 5 | Dĺžka zmluvy | dĺžka zmluvy obmedzená zákonom - min. 60% bežnej doby odpisovania, avšak min. 3 roky | nie je limitovaná legislatívou | maximálne 75% ekonomickej životnosti predmetu |
| 6 | Zostatková hodnota | je vopred stanovená | nie je | je vopred stanovená, ale nie je pre nájomcu známa |
| 7 | Predkupné právo | vyplýva priamo zo zákona - nájom s právom kúpy prenajatej veci | nie je | predmet zostáva majetkom prenajímateľa |
| 8 | Kilometrový priebeh | nie je stanovený | nie je stanovený | je stanovený - má významný vplyv na výpočet kalkulácie |
| 9 | Poistenie (PZP, havarijné, úraz) | môže byť súčasťou splátky | môže byť súčasťou splátky | je súčasťou splátky |
| 10 | Stabilita Cash-Flow | čiastočná | čiastočná | veľmi vysoká |
| 11 | Kalkulácia úrokov | Fix/Variabil | Fix/Variabil | Fix/Variabil |
| 12 | Účtovanie odpisov | u klienta | u klienta | u prenajímateľa |
| 13 | Nárok na odpočet DPH u klienta | klient si uplatní DPH postupne v splátkach | klient si uplatní DPH ihneď pri kúpe | klient si uplatní DPH postupne v splátkach |
| 14 | Servis a údržba predmetu | je v réžii klienta | je v réžii klienta | zabezpečuje prenajímateľ |
| 15 | Predčasné splatenie/ukončenie zmluvy | je možné za poplatok, príp. sankčné úroky | predčasné splatenie je možné | na základe dohody medzi prenajímateľom a nájomcom |

# PRETEKÁRI SERIÁLOV MOTORISTICKÝCH MAJSTROVSTIEV SVETA PODPORILI KAMPAŇ „MAKE CARS GREEN“

SATC
SLOVENSKÝ AUTOTURIST KLUB

MAKE CARS GREEN

**Počas tejto sezóny v motoristickom športe sa vrcholoví pretekári najväčších seriálov MS organizovaných FIA rozhodli jednotne podporiť kampaň „Make Cars Green“. Táto myšlienka je súčasne aktuálnym hlavným heslom organizácie FIA (Fédération Internationale de l´Automobile) pre rok 2008.**

Pretekári seriálu FIA MS v Rallye (WCR) vyjadrili svoju podporu kampane účasťou na skupinovej fotografii pri príležitosti tohoročnej Rallye Mexico.

Podobná skupinová fotografia vznikla pri príležitosti prvých pretekov seriálu FIA Formula 1, Veľkej ceny Austrálie.

Takisto pretekári seriálu MS cestných vozidiel (WTCC) podporili kampaň počas prvých pretekov tejto sezóny v brazílskej Curitibe. Okrem toho všetky autá budú až do konca sezóny mať umiestnené na karosérii logo kampane. Ďalšie akcie spojené s týmto seriálom pretekov a kampaňou „Make Cars Green“ budú prebiehať počas celého roku 2008. Max Mosley, prezident FIA, povedal: “Je veľmi povzbudzujúce, že takmer všetci pretekári v motoristickom športe podporili kampaň FIA, a prispeli tak k našej iniciatíve urobiť motorizmus v budúcnosti priateľskejším k životnému prostrediu. Táto podpora pre nás znamená veľký úspech pri plnení základnej myšlienky kampane: dať slovu „motorizmus“ na celom svete hlbší ekologický význam.“

Sebastien Loeb, štvronásobný majster sveta seriálu FIA Rallye: “Rád vidím, že moji kolegova zo seriálu FIA Rallye sa rozhodli podporiť kampaň FIA „Make Cars Green“. Som takisto veľmi hrdý, že jazdím na vozidle značky Citroën, ktorá je jednou z vedúcich v Európe, čo sa týka zmenšovania $CO_2$ emisií a snaží sa presadzovať vo svojich výrobných programoch environmentálne uvedomelé postupy. Mám pocit, že by sme mali všetci spolupracovať na tom, aby sme zmenšili nepriaznivé dopady motorizmu na životné prostredie.“

Jacques Behar, riaditeľ seriálu pretekov FIA cestných vozidiel: “Pre WTCC je veľkou cťou, že môže podporiť kampaň FIA „Make Cars Green“. Práve z dôvodu, že v našich pretekoch jazdia vozidlá, ktorých sériovo vyrábané ekvivalenty jazdia po našich cestách, sme presvedčení, že WTCC môže zohrať kľúčovú úlohu v ovplyvnení verejnej mienky a uvedomelosti všetkých motoristov v environmentálnej oblasti.“

„Make Cars Green“ (voľne preložiteľné ako „Priblížme autá k prírode“) je medzinárodná kampaň zameraná na zmenšenie nepriaznivých vplyvov motorizmu na životné prostredie. Tento cieľ je možné dosiahnuť rôznymi spôsobmi, napríklad podporovaním a presadzovaním tzv. „ekošoférovania“ – teda úsporného spôsobu šoférovania, ktoré zmenšuje spotrebu paliva, a tým aj emisií $CO_2$. Tento spôsob šoférovania, u nás na Slovensku pomerne neznámy, jednoznačne prispieva k ochrane životného prostredia. Naopak, dá sa povedať, že agresívny spôsob vedenia vozidla, v našej krajine stále veľmi populárny, má presne opačný efekt.

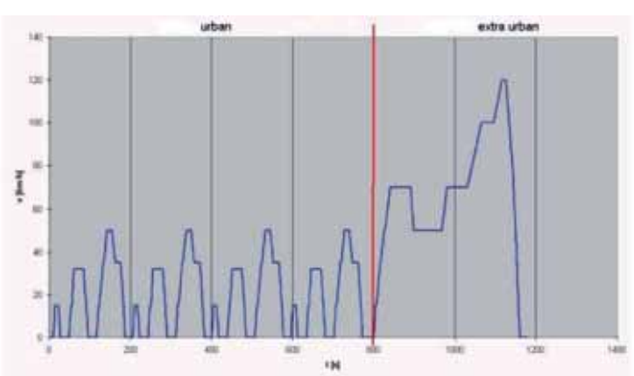
Ďalšími prostriedkami k dôslednejšej ochrane životného prostredia môžu byť napríklad: zavádzanie nových technológií, ktoré umožnia vodičom sledovať ich priamy vplyv na životné prostredie; zdokonaľovanie energeticky úspornej konštrukcie pneumatík; globálna podpora používania bezolovnatých a bezsírnych palív, atď.

Ako súčasť kampane vypracovala FIA Deklaráciu, ktorou vyzýva OSN na prijatie prvej celosvetovo platnej smernice týkajúcej sa limitov emisií $CO_2$ v osobných vozidlách. Okrem toho „Make Cars Green“ vytyčuje základné orientácie úloh, akými sa môžu štátne orgány, výrobcovia aj spotrebitelia konštruktívne podieľať na splnení cieľa: zdôrazniť ekologický aspekt mobility jednotlivca v budúcnosti.

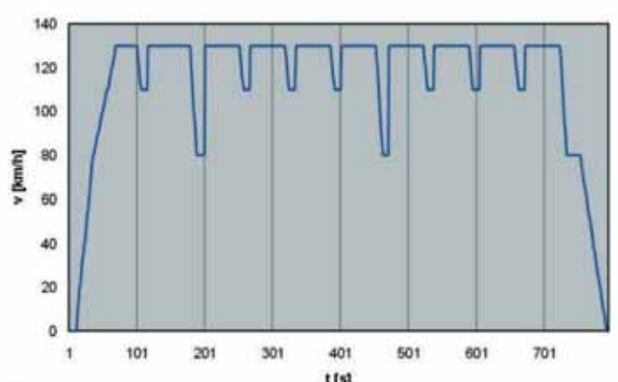
**Viac informácií: www.makecarsgreen.com**

# ECO TEST

Európske automotokluby za podpory FIA Foundation vyvinuli metodiku EcoTest, a to predovšetkým v záujme poskytnutia jasných a vzájomne porovnateľných informácií, ako zaťažujú jednotlivé modely áut životné prostredie. Tento test sa realizuje na všetkých modeloch nových áut, ktoré sa dostávajú na európsky trh.




Obr 1 New European Driving Cycle (NEDC)

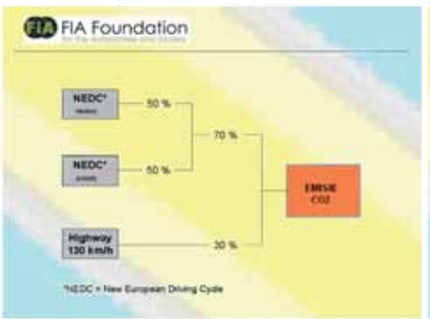



Obr 2 Highway Driving Cycle

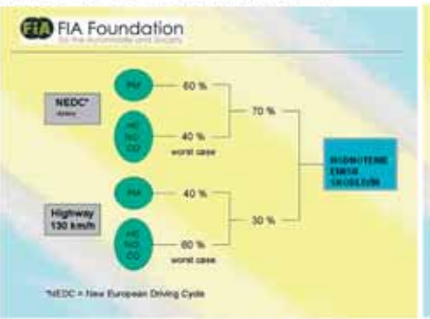
**Priebeh testu**

V dvoch cykloch - v obci a mimo obce „New European Driving Cycle (NEDC)“ a na diaľnici „Highway Driving Cycle“ sa meria množstvo jednotlivých emisií (CO, HC, NOx, $CO_2$ a pevné častice). Cykly majú štandardný priebeh (obr. 1 a 2)

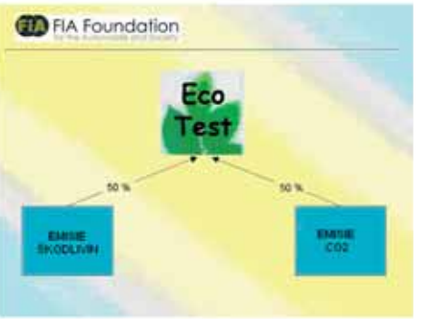
Hodnotenie emisie $CO_2$




Hodnotenie emisií škodlivých látok (CO, HC, $NO_x$, pevné častice)




Celkové hodnotenie




V nasledujúcej tabuľke uvádzame výsledky EcoTestu kategórie malých vozidiel:

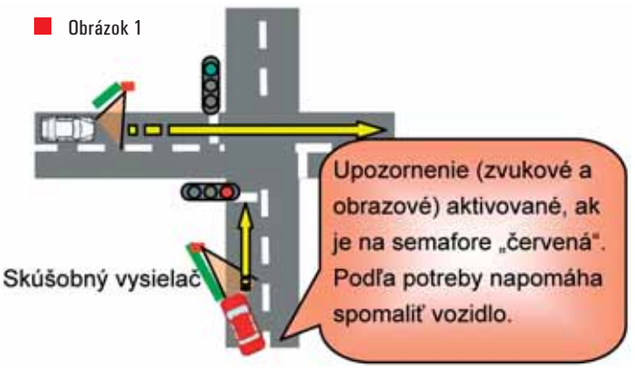
| VOZIDLO | | EMISNÁ KATEGÓRIA | VÝKON [KW] | SPOTREBA [L/100KM] | HODNOTENIE SPLODINY | HODNOTENIE $CO_2$ | HODNOTENIE SPOLU | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VW Polo 1.4 FSI Highline | B | Euro4 | 63 | 6,21 | 50 | 21 | 71 | ★★★★ |
| Citroën C3 1,4 16V Start & Stop SensoDrive | B | Euro4 | 65 | 6,20 | 47 | 22 | 69 | ★★★ |
| Renault Clio 1.2 16V Confort | B | Euro3 | 55 | 6,30 | 48 | 21 | 69 | ★★★ |
| Renault Clio 1.2 16V Quickshift | B | Euro3 | 55 | 6,26 | 48 | 21 | 69 | ★★★ |
| Citroën C3 HDi 110 FAP | DPF | Euro4 | 80 | 5,06 | 43 | 25 | 68 | ★★★ |
| Toyota Yaris 1,4 D-4D Executive | D | Euro4 | 66 | 4,70 | 38 | 29 | 67 | ★★★ |
| Fiat Grande Punto 1.2 8V | B | Euro4 | 48 | 6,45 | 48 | 19 | 67 | ★★★ |
| Opel Tigra TwinTop 1.4 Twinport | B | Euro4 | 66 | 6,34 | 47 | 20 | 67 | ★★★ |
| Peugeot 206 CC HDi FAP 110 | DPF | Euro4 | 80 | 5,19 | 43 | 24 | 67 | ★★★ |
| smart forfour 1.5 softouch plus | B | Euro4 | 80 | 6,44 | 47 | 20 | 67 | ★★★ |
| Peugeot 207 HDi FAP 110 Platinum | DPF | Euro4 | 80 | 5,30 | 43 | 23 | 66 | ★★★ |
| VW Polo BlueMotion (RPF) | DPF | Euro4 | 59 | 4,70 | 37 | 29 | 66 | ★★★ |
| Lancia Ypsilon 1,4 16v Oro | B | Euro4 | 70 | 6,70 | 48 | 17 | 65 | ★★★ |
| Hyundai Getz 1.1 GL | B | Euro4 | 46 | 6,52 | 46 | 19 | 65 | ★★★ |
| Mitsubishi Colt 1.5 Instyle | B | Euro4 | 80 | 6,69 | 48 | 17 | 65 | ★★★ |
| Fiat Punto 1.3 JTD 70 Multijet | D | Euro3 | 51 | 4,78 | 35 | 28 | 63 | ★★★ |
| Mitsubishi Colt CZ3 1.3 Invite | B | Euro4 | 70 | 6,62 | 45 | 18 | 63 | ★★★ |
| Ford Fiesta 1.6 Trend | B | Euro4 | 74 | 6,78 | 45 | 17 | 62 | ★★★ |
| Lancia Ypsilon 1.3 jtd Multijet 16v D.F.N | D | Euro4 | 51 | 4,82 | 35 | 27 | 62 | ★★★ |
| Lancia Ypsilon 1.3 jtd Multijet 16v | D | Euro3 | 51 | 4,81 | 34 | 28 | 62 | ★★★ |
| Peugeot 206 90 ESP Prémium | B | Euro4 | 65 | 6,96 | 47 | 15 | 62 | ★★★ |
| Seat Ibiza 1.2 12V Signo | B | Euro4 | 47 | 6,86 | 45 | 17 | 62 | ★★★ |
| VW Polo Limousine 1.4 | B | Euro4 | 55 | 6,92 | 46 | 16 | 62 | ★★★ |
| Daihatsu Sirion 1.3 | B | Euro4 | 64 | 6,80 | 44 | 17 | 61 | ★★★ |
| KIA Rio 1.4 EX | B | Euro4 | 71 | 6,89 | 44 | 17 | 61 | ★★★ |
| Peugeot 206 60 Grand Filou | B | Euro3 | 44 | 6,34 | 41 | 20 | 61 | ★★★ |
| smart forfour Brabus | B | Euro4 | 130 | 7,04 | 47 | 14 | 61 | ★★★ |
| Opel Corsa 1,3 CDTI Cosmo | D | Euro4 | 66 | 4,90 | 33 | 27 | 60 | ★★★ |
| Peugeot 207 110 Sport | B | Euro4 | 80 | 7,20 | 48 | 12 | 60 | ★★★ |
| Nissan Micra 1,2 Acenta | B | Euro4 | 48 | 7,06 | 46 | 14 | 60 | ★★★ |
| Toyota Yaris 1,0 Sol MMT | B | Euro4 | 48 | 6,76 | 41 | 19 | 60 | ★★★ |
| Mazda 2 1,4 CD Active | D | Euro4 | 50 | 5,20 | 34 | 25 | 59 | ★★★ |
| Suzuki Ignis 1,5 Comfort | B | Euro4 | 73 | 7,23 | 46 | 13 | 59 | ★★★ |
| Lada Kalina 1,6 8V | B | Euro4 | 60 | 7,20 | 45 | 13 | 58 | ★★★ |
| Peugeot 207 CC 150 THP Sport | B | Euro4 | 110 | 7,30 | 48 | 10 | 58 | ★★★ |
| Renault Clio 1,5 dCi Dynamique | D | Euro3 | 60 | 4,54 | 27 | 31 | 58 | ★★★ |
| Renault Clio 1.5 dCi Initiale | D | Euro3 | 60 | 4,54 | 27 | 31 | 58 | ★★★ |
| Mini One | B | Euro4 | 66 | 7,53 | 48 | 9 | 57 | ★★★ |
| Renault Modus 1.6 16V | B | Euro4 | 65 | 7,63 | 48 | 9 | 57 | ★★★ |
| Skoda Fabia 1.2 HTP 12V | B | Euro4 | 47 | 7,16 | 41 | 16 | 57 | ★★★ |
| VW Polo 1.2 | B | Euro4 | 47 | 7,08 | 41 | 16 | 57 | ★★★ |
| Daihatsu Materia 1,5 | B | Euro4 | 46 | 7,30 | 44 | 12 | 56 | ★★★ |
| Audi A2 1.4 TDI | D | Euro3 | 55 | 4,70 | 27 | 29 | 56 | ★★★ |
| Mazda 2 1.6 Top | B | Euro4 | 74 | 7,55 | 46 | 10 | 56 | ★★★ |
| Mini Cooper | B | Euro4 | 85 | 7,59 | 47 | 9 | 56 | ★★★ |
| Mitsubishi Colt 1.5 DI-D Auto. | D | Euro4 | 70 | 5,20 | 32 | 24 | 56 | ★★★ |
| Nissan Micra 1.4 Acenta sport | B | Euro4 | 65 | 7,32 | 44 | 12 | 56 | ★★★ |
| Suzuki Swift 1.3 Comfort+ | B | Euro4 | 68 | 7,16 | 42 | 14 | 56 | ★★★ |
| Renault Clio 1,5 dCi ESP | D | Euro4 | 78 | 5,50 | 34 | 21 | 55 | ★★★ |
| Hyundai Getz 1.5 CRDi GLS | D | Euro4 | 65 | 5,29 | 32 | 23 | 55 | ★★★ |
| KIA Rio 1.6 EX Top | B | Euro4 | 82 | 7,52 | 44 | 11 | 55 | ★★★ |
| Mazda 2 1.4 Exclusive | B | Euro4 | 59 | 7,58 | 45 | 10 | 55 | ★★★ |
| Mini Cooper Cabrio | B | Euro4 | 85 | 7,68 | 47 | 8 | 55 | ★★★ |
| Opel Tigra TwinTop 1.3 CDTI | D | Euro4 | 51 | 5,10 | 30 | 25 | 55 | ★★★ |
| Renault Clio 1.6 16V Edition | B | Euro4 | 65 | 7,56 | 47 | 8 | 55 | ★★★ |
| smart forfour 1.5 cdi pulse | D | Euro4 | 70 | 5,19 | 31 | 24 | 55 | ★★★ |
| Skoda Fabia Combi 1.9 TDI | D | Euro3 | 74 | 5,44 | 34 | 20 | 54 | ★★★ |
| VW Polo 1.9 TDI Sportline | D | Euro4 | 96 | 5,71 | 35 | 19 | 54 | ★★★ |
| Fiat Grande Punto 1.3 JTD Multijet 16V | D | Euro4 | 55 | 5,21 | 29 | 24 | 53 | ★★★ |
| Mini One Cabrio | B | Euro4 | 66 | 7,91 | 47 | 6 | 53 | ★★★ |
| Opel Corsa 1.7 DTI | D | Euro3 | 55 | 5,64 | 27 | 26 | 53 | ★★★ |
| Seat Ibiza 1.4 TDI Signo | D | Euro3 | 55 | 4,99 | 27 | 26 | 53 | ★★★ |
| Suzuki Ignis 1.3 DDiS Comfort | D | Euro4 | 51 | 5,54 | 34 | 19 | 53 | ★★★ |
| Mitsubishi Colt 1.5 DI-D Invite | D | Euro4 | 70 | 5,28 | 31 | 21 | 52 | ★★★ |
| Peugeot 206 CC 135 | B | Euro3 | 100 | 8,31 | 50 | 2 | 52 | ★★★ |
| Chevrolet Kalos 1.4 16V SX | B | Euro3 | 69 | 7,93 | 44 | 7 | 51 | ★★★ |
| Fiat Idea 1.3 JTD Multijet 70 16V | D | Euro3 | 51 | 5,59 | 33 | 18 | 51 | ★★★ |
| Ford Fiesta ST | B | Euro4 | 110 | 8,14 | 47 | 4 | 51 | ★★★ |
| Opel Meriva 1.7 CDTI Cosmo | D | Euro4 | 74 | 5,80 | 33 | 18 | 51 | ★★★ |
| Peugeot 206 HDi éco 70 | D | Euro3 | 50 | 4,96 | 23 | 27 | 50 | ★★★ |
| Seat Ibiza 1.8 20V T Cupra | B | Euro4 | 132 | 8,54 | 49 | 1 | 50 | ★★★ |
| Toyota Yaris 1.4 D-4D linea sol | D | Euro3 | 55 | 5,18 | 26 | 24 | 50 | ★★★ |
| Mini Cooper S | B | Euro4 | 128 | 8,00 | 43 | 6 | 49 | ★★ |
| Lancia Musa 1.9 jtd 8v Oro | D | Euro4 | 74 | 5,90 | 34 | 15 | 49 | ★★ |
| Citroën C3 HDi 90 Exclusive | D | Euro3 | 66 | 4,97 | 23 | 25 | 48 | ★★ |
| Opel Meriva 1,8 Enjoy | B | Euro4 | 92 | 8,45 | 46 | 2 | 48 | ★★ |
| Renault Clio 1,5 dCi Comfort | D | Euro3 | 74 | 4,95 | 18 | 27 | 45 | ★★ |
| KIA Rio 1,5 CRDi EX Top | D | Euro4 | 81 | 5,80 | 26 | 18 | 44 | ★★ |
| Ford Fiesta 1.4 TDCi Ghia | D | Euro3 | 50 | 5,38 | 18 | 22 | 40 | ★★ |
| Skoda Fabia 1.9 TDI RS | D | Euro3 | 96 | 5,86 | 24 | 16 | 40 | ★★ |
| Opel Combo Tour 1.3 CDTI | D | Euro3 | 51 | 6,26 | 23 | 14 | 37 | ★★ |
| Fiat Idea 1.9 JTD Multijet 100 8V | D | Euro4 | 74 | 6,52 | 25 | 11 | 36 | ★★ |

B – „benzínový“ motor, D – „diesel“, DPF – vznetový motor s filtrom pevných častíc

Spracované z podkladov ÖAMTC

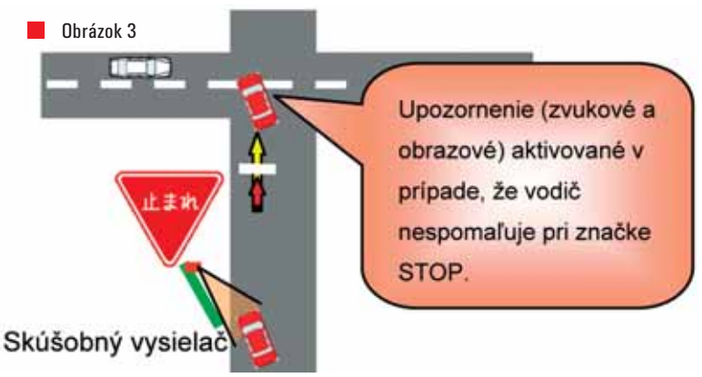
# Bezpečnostná technológia Toyoty založená na inteligentných dopravných systémoch

Obrázok 1




Obrázok 2

Obrázok 3




**TOYOTA MOTOR CORPORATION (TMC) koncom minulého roka predstavila svoj najmodernejší systém podporujúci spoluprácu vozidiel a okolitej infraštruktúry, využívajúci technológie inteligentných dopravných systémov (ITS) na komunikáciu medzi automobilom a okolitými prvkami v snahe zmenšiť pravdepodobnosť prípadnej nehody.**

Inteligentné dopravné systémy (ITS) prijímajú informácie z prvkov komunikačnej infraštruktúry inštalovaných pozdĺž vozovky aj z ostatných vozidiel. Patria sem okrem iného aj dopravné značky a objekty ktoré sú mimo priameho zorného poľa vodiča. Tieto systémy upozorňujú vodičov na objekty a dopravné značky mimo dohľad vodiča, a tak podporujú bezpečnejšiu jazdu a napomáhajú predchádzať nehodám.

Spolupracujúce systémy predstavili na tlačovej konferencii v technickom centre Higashi Fuji spoločnosti TMC. Zabezpečujú vzájomnú výmenu informácií medzi vozovkou a automobilom, medzi automobilmi navzájom a medzi chodcami a automobilmi. Zmyslom je poskytnúť zvukové a obrazové varovanie pre vodiča v okamihu hroziacej zrážky. Po ďalšom vývoji týchto systémov (ktoré dokážu podľa potreby dokonca zmenšiť rýchlosť vozidla) sa očakáva, že dôjde k poklesu počtu tých dopravných nehôd, ktorým možno za použitia bežných bezpečnostných prvkov iba ťažko zabrániť.

Vývoj spolupracujúcich systémov vozidlo–infraštruktúra realizovaný spoločnosťou TMC predstavuje (spoločne s vývojom a používaním nezávislých bezpečnostných prvkov vo vozidlách) jednu z aktivít tejto spoločnosti pri vývoji bezpečných vozidiel v rámci koncepcie integrovaného riadenia bezpečnosti (Integrated Safety Management), ktorú vyhlásili v auguste roku 2006. Touto koncepciou TMC vyjadruje svoju snahu poskytnúť optimálnu podporu vodičovi pri vedení vozidla spojením integrovaných technológií vo vozidle a systémov spolupracujúcich s okolitou infraštruktúrou.

V rámci svojho úsilia o dosiahnutie trvalo udržateľnej mobility sa chce TMC zamerať na posilňovanie bezpečnosti prevádzky. S týmto zámerom vyvíja činnosť v oblastiach ako sú:

1) vývoj ešte bezpečnejších vozidiel a technológií,
2) aktívna účasť pri formovaní bezpečného prostredia prevádzky,
3) činnosti zamerané na vzdelávanie ľudí v oblasti bezpečnosti prevádzky, s cieľom prispieť k úplnému odstráneniu nehôd so smrteľnými následkami, čo je samo o sebe najvyššou métou, akú si spoločnosť usilujúca sa o mobilitu môže stanoviť.

## Prehľad spolupracujúcich systémov „vozidlo – okolitá infraštruktúra", ktoré predstavila spoločnosť TMC

**Systém vozovka – vozidlo predchádzajúci jazde na červenú**

Vysielač na okraji vozovky vysiela do vozidla informáciu o signále na semafore. Ak dôjde k situácii, že hrozí, že vodič prejde križovatkou na „červenú", aktivuje sa zvukový výstražný signál aj varovanie vo vizuálnej podobe. V prípade potreby systém napomáha k spomaleniu vozidla na bezpečnú rýchlosť (pozrite obrázok 1).

**Systém vozovka – vozidlo predchádzajúci prejazdu cez dopravnú značku STOP**

Vysielač na okraji vozovky vysiela do vozidla informáciu o značke STOP. Ak vodič značku prehliadne a vozidlo nezastaví, aktivuje sa zvukové aj obrazové varovanie (pozrite obrázok 2).

**Systém vozidlo – vozidlo varujúci pred blížiacim sa vozidlom**

Automobily si vzájomne vymieňajú informácie. Vodič má k dispozícii zvukové a obrazové informácie o blížiacom sa vozidle a jeho pozícii
(pozrite obrázok 3).

**Systém chodec – vozidlo varujúci pred prítomnosťou chodca**

Zariadenie chodca vysiela signály detekované vozidlami. Vodič má k dispozícii zvukové a obrazové informácie o chodcoch v okolí (pozrite obrázok 3).

TMC predstavila aj systém vozovka – vozidlo, ktorý zisťuje blížiace sa vozidlá.

**-ta-**

# Nové mestské autobusy s hybridným pohonom

**Až o 40 percent menšie náklady na údržbu a o 24 percent menšie náklady na prevádzku dosahuje druhá generácia autobusov Orion VII od spoločnosti Daimler Buses North America. Vyplýva to zo správy Národného laboratória pre obnoviteľnú energiu (NREL), ktoré spadá pod Ministerstvo pre energiu USA. Modernejšie autobusy s hybridným pohonom, ktoré sa používajú v meste New York, poháňa hybridný systém HybriDrive®, kombinujúci vznetový motor s elektromorom, ktorý vyrába spoločnosť BAE Systems.**

Správa hodnotila výkonnosť druhej generácie newyorských autobusov Orion VII. „Zlepšili sme spoľahlivosť, zjednodušili údržbu a zmenšili náklady na udržiavanie autobusov v prevádzkyschopnom stave. Po pridaní lítium-iónovej technológie akumulácie energie v roku 2008 očakávame ešte lepšie výsledky," uviedol Rich Hopf, viceprezident pre systémy vozidiel spoločnosti BAE Systems, sídliacej v Johnson City, štát New York. „Štúdia NREL dokazuje, že naše odhodlanie neustále zlepšovať systém HybriDrive prináša našim zákazníkom úžitok."

BAE Systems ponúka lítium-iónovú technológiu akumulácie energie pre novú generáciu autobusov hromadnej dopravy Orion VII Next Generation, ktoré vyrába spoločnosť Daimler. Lítium-iónová technológia je efektívnejšia, dlhšie vydrží a má menšiu hmotnosť ako olovené batérie s kyselinou, využívané v súčasnosti. Nová generácia autobusov Orion VII Next Generation bola uvedená na severoamerický trh v roku 2007.

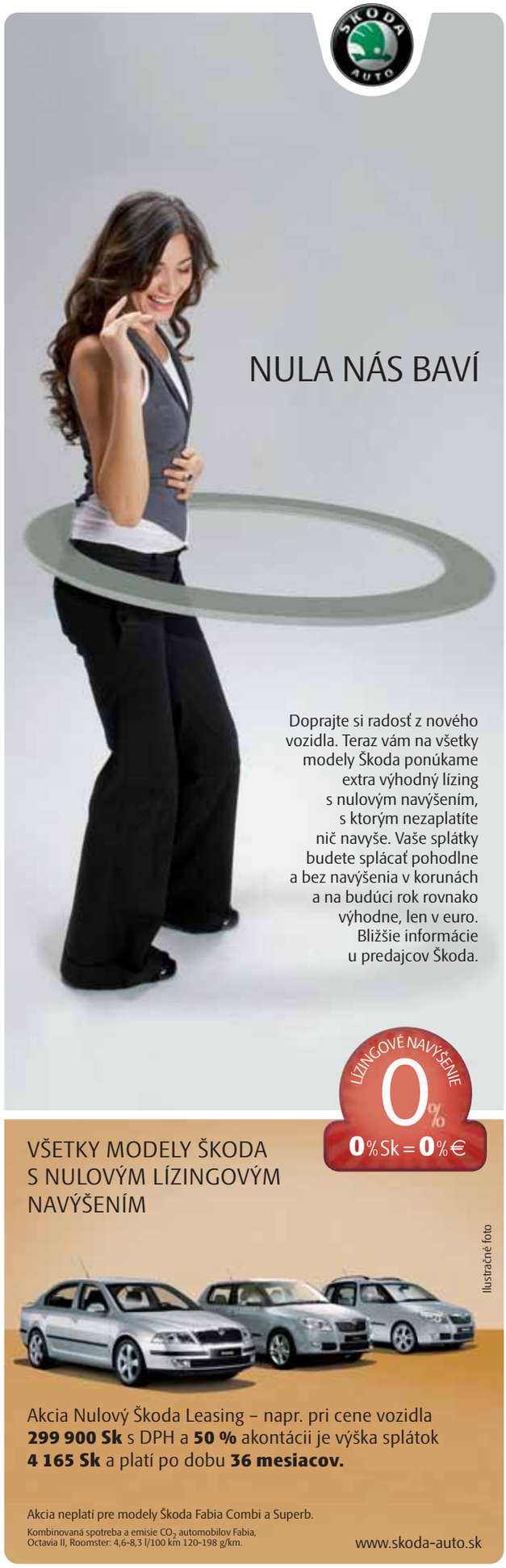
„Úspory nákladov na prevádzku a údržbu, ktoré uvádza najnovšia správa NREL, sú jednoznačným dôkazom prínosu využitia hybridných autobusov v hromadnej doprave," povedal Patrick Scully, vedúci obchodný zástupca spoločnosti Daimler Buses North America. „Výsledky sa ukázali ako pozitívne nielen v meste New York, ale aj u všetkých našich ostatných zákazníkov, ktorí prevádzkujú hybridné autobusy Orion. Navyše pre mestá, ktoré uvažujú o používaní hybridných autobusov, správa NREL poskytuje vynikajúce empirické dáta na podporu ich rozhodovania sa."

Úspory nákladov však nie sú jedinou výhodou. Vodiči oceňujú aj väčší výkon hybridných autobusov. Konštrukcia pohonu umožňuje rýchlejšiu akceleráciu, čím sa zlepšuje plynulosť zaradenia vozidla do prúdu vozidiel pri odchode zo zastávok. Cestujúci sa tešia z tichšej jazdy, než na akú sú zvyknutí vbežných autobusoch.

Autobusy s hybridným pohonom sú aj najspoľahlivejšie. Pravidelnú údržbu si totiž vyžadujú až po najazdení 11 000 km, kým vozidlá s pohonom na stlačený zemný plyn po 8000 a na motorovú naftu už po najazdení 6500 km. Systém HybriDrive® dosahuje v porovnaní s ostatnými druhmi pohonu lepšie výsledky, keďže zvláda bez údržby 16 000 km. Výhodou hybridného pohonu HybriDrive® od BAE Systems je aj skutočnosť, že nepotrebuje prevodovku. Eliminuje sa tak jeden z najčastejšie sa kaziacich komponentov na vozidlách prevádzkovaných v náročných podmienkach mestskej premávky.

V mestách ako New York, San Francisco a Toronto jazdí viac ako 1000 autobusov Daimler s pohonnými systémami od BAE Systems a na ďalších 1500 sú zadané objednávky pre mestá, vrátane New Yorku, Houstonu a Ottawy. Vozidlový park hybridných autobusov mesta New York je najväčší na svete.

Na autobusoch, ktorých sa štúdia týka, bolo vykonaných niekoľko zlepšení hybridného elektrického pohonného systému. V New Yorku sa používajú od roku 1998. Medzi faktory prispievajúce k lepšej výkonnosti patrí jednoduchšie riešenie chladiaceho systému, zlepšená diagnostika batérií a lepšie školenie mechanikov. **-be-**



# Rada advokáta

*Obraciam sa na Vás s aktuálnou otázkou. Som živnostník, prevádzkujem autoservis a zaujíma ma, ako to bude po novom s platením koncesionárskych poplatkov za rozhlas a televíziu. Doteraz som platil mesačne poplatok 120.- Sk, lebo používame v servise 3 rádiá. Tento rok sa vraj zákon zmenil tak, že budem platiť podľa množstva zamestnancov (zamestnávam 5 ľudí), znamená to, že sa musím znova zaregistrovať na platenie poplatkov (ak áno, tak dokedy sa musím registrovať) a budem platiť viac ako doteraz?*

*Ľuboš, Trnava*

Podľa zákona č. 212/1995 Z.z. o koncesionárskych poplatkoch, ktorý bol účinný do 31.3.2008, ste boli povinný ako samostatne zárobkovo činná osoba platiť koncesionárske poplatky za každý rozhlasový alebo televízny prijímač, ktorý ste evidovali v účtovníctve. Poplatok za používanie rozhlasového prijímača bol 40.- Sk a za používanie televízneho prijímača 100.- Sk.

Zákon č. 212/1995 Z.z. bol zrušený zákonom č. 68/2008 Z.z. o úhrade za služby verejnosti poskytované Slovenskou televíziou a Slovenským rozhlasom. Nový zákon nadobudol s výnimkou niektorých ustanovení účinnosť dňa 1. apríla tohto roku a nanovo upravil povinnosti fyzických i právnických osôb v súvislosti s platením tzv. úhrady – predtým koncesionárskych poplatkov.

Ste správne informovaný, že výška úhrady už nebude závisieť od počtu televíznych a rozhlasových prijímačov, ktoré máte zaevidované v účtovníctve, ale v prípade podnikateľov od počtu zamestnancov v pracovnom pomere alebo osôb, ktoré zamestnávate v obdobnom pracovnom vzťahu. Konkrétne vo Vašom prípade budete mesačne platiť úhradu o 20.- Sk väčšiu, teda 140.- Sk, lebo zákonom stanovená úhrada pre zamestnávateľa s 3 až 9 zamestnancami je 140.- Sk. Ak by ste zamestnávali menej ako 3 osoby, neboli by ste povinný platiť úhradu vôbec. V prípade zamestnávateľov s 10 – 49 zamestnancami je úhrada vo výške 560.- Sk mesačne. Úhradu 2400.- Sk je povinný platiť ten, kto zamestnáva 50 až 249 osôb, úhradu 6000.- Sk ten, kto zamestnáva od 250 do 999 zamestnancov a úhradu 14 000.- Sk zamestnávateľ s 1000 a viac zamestnancami.

Kým doposiaľ ste boli povinný zaplatiť koncesionárske poplatky vždy do 15. dňa v mesiaci, úhradu podľa nového zákona musíte zaplatiť do posledného dňa príslušného mesiaca. Vyberateľovi úhrady, ktorým je Rozhlasová a televízna spoločnosť s.r.o. (RTVS s.r.o.), ste povinný do 30 dní oznámiť vznik, zmenu a zánik povinnosti platiť úhradu, ako aj takú zmenu počtu zamestnancov, ktorá bude znamenať preradenie do skupiny zamestnávateľov s väčšou alebo menšou mesačnou úhradou, pričom túto skutočnosť ste povinný aj preukázať. Znamená to, že všetci zamestnávatelia, ktorí zamestnávajú viac ako 3 zamestnancov, musia najneskôr do 30. 4. 2008 písomne oznámiť vyberateľovi úhrady vznik povinnosti platiť úhradu a zaplatiť príslušnú sadzbu úhrady. Tlačivá „Evidencia platiteľa úhrady – zamestnávateľ" by mali byť k dispozícii od 1. 4. 2008 na internetovej stránke SRo, STV a vyberateľa poplatku.

Ak by ste úhradu nezaplatili, vyberateľ úhrady je podľa zákona povinný vyzvať Vás písomne do 60 dní od zistenia tejto skutočnosti na zaplatenie úhrady a poštovného. Keď ani v lehote do 30 dní od doručenia výzvy dlžnú úhradu vrátane poštovného nezaplatíte, je vyberateľ úhrady povinný domáhať sa jej zaplatenia cestou súdu. V takomto prípade však okrem dlžnej úhrady bude voči Vám uplatňovať aj nárok na náhradu súdnych trov a zákonný nárok na zaplatenie pokuty, ktorá je odstupňovaná podľa počtu zamestnancov. Najmenšia pokuta je 1000.- Sk, najväčšia 5000.- Sk. Žalobu proti dlžníkovi nemusí vyberateľ poplatku podať iba v presne stanovených prípadoch, ak tak rozhodnú riaditelia STV a Sro a vymáhanie súdnou cestou sa javí ako nehospodárne alebo je zrejmé, že vzhľadom na majetkové pomery dlžníka nebude nárok ani sčasti uspokojený.

Čitateľ z Bratislavy zareagoval na môj predchádzajúci článok z marca týkajúci sa povinností spojených s prechodom na euro a položil redakcii otázku, kto mu ako fyzickej osobe podnikateľovi nahradí náklady, ktoré bude musieť vynaložiť na to, aby sa pripravil na prechod na euro.

Zákon č. 659/2007 Z.z. o zavedení meny euro v Slovenskej republike stanovuje, že každá osoba sama znáša svoje náklady a výdavky súvisiace so zavedením eura, ak osobitný zákon neustanovuje inak, pričom z dôvodu nákladov a výdavkov súvisiacich so zavedením eura sa nesmú zvyšovať ceny, vrátane jednotkových cien, ani poplatky alebo iné finančné plnenia, prípadne vyžadovať osobitné poplatky, príplatky alebo iné plnenia na úhradu nákladov súvisiacich so zavedením eura vrátane nákladov súvisiacich s premenou majetkových hodnôt zo slovenskej meny na eurá. Ak Vám teda v súvislosti so zavedením eura vzniknú náklady, ktoré sú nevyhnutné a preukázateľne vynaložené, môžete si ich zahrnúť v zmysle zákona o dani z príjmov do daňovo uznateľných výdavkov. Iné náhrady, ak to nestanoví osobitný zákon, sa nebudú poskytovať a tieto náklady musíte znášať sám, ako náklady súvisiace s výkonom svojej podnikateľskej činnosti.

**JUDr. Zuzana MARTIŠOVIČOVÁ**

# SOVA varuje pred negatívnymi dôsledkami uvoľnenia dovozu ojazdených áut

Podľa novozaloženého Spolku na ochranu vlastníkov automobilov (SOVA) bude súčasné uvoľnenie pravidiel dovozu ojazdených automobilov zo zahraničia na Slovensko znamenať veľkú hrozbu pre bezpečnosť na cestných komunikáciách. „Celkom určite pribudne prípadov dovozu automobilov, ktoré nebudú spĺňať technické normy, budú po rozsiahlych haváriách alebo budú mať nelegálny pôvod. Kúpa takýchto áut bude potom spojená so značným rizikom, pretože laik nemusí sám poškodenia či nelegálny pôvod odhaliť. Môžu sa takto množiť prípady, keď kúpený automobil neskôr neprejde cez STK alebo bude zabavený políciou ako kradnutý," upozorňuje predseda Rady SOVA Július Petrus.

Podobnú skúsenosť majú stovky majiteľov automobilov v Českej republike, ktorá uvoľnila dovoz ojazdených áut ešte v júli 2006. „V Čechách sa po uvoľnení hranice 8. rokov veku automobilu objavili desaťtisíce prestarnutých ojazdených áut, ktoré sú síce lacné, ale po ich kúpe sa celý rad z nich prejaví ako časovaná bomba. Mnoho zákazníkov zistí, že ich autá majú „pretočené" tachometre, boli vyrobené v dielni zváraním z viacerých áut alebo boli odcudzené a boli na nich pozmenené identifikátory. Mnohým vodičom boli takéto automobily zadržané pri cestách na dovolenku na slovinsko-chorvátskej schengenskej hranici. A tou je dnes napríklad aj slovenská hranica s Ukrajinou," uviedol Petrus.

Združenie vzniká predovšetkým preto, že Slovensko postupne podlieha tlaku Európskej komisie, ktorá sa chce pod zámienkou voľného pohybu tovaru zbaviť automobilov, ktoré už v západnej Európe doslúžili, predstavujú značnú ekologickú hrozbu a brzdia produkciu nových áut. „Až doposiaľ mohli prípadné vraky alebo kradnuté autá zastaviť aspoň požiadavky na technickú kontrolu predkladaním COC dokumentov. Po zmenách platných od 1. januára 2008 sa podľa nášho názoru zmeníme vo vrakovisko západnej Európy a na cestách to bude zas o niečo nebezpečnejšie," hovorí Petrus.

Hlavným cieľom občianskeho združenia Spolok na ochranu vlastníkov automobilov – SOVA je chrániť práva spotrebiteľov voči predajcom ojazdených i nových automobilov v celej Slovenskej republike. Z tohto dôvodu je našim cieľom prichádzať s iniciatívami, ktoré by mohli túto neželanú situáciu zlepšiť a taktiež vyhľadávať a publikovať prípady ľudí, ktorí sa cítia byť oklamaní neserióznym prístupom predajcov ojazdených áut. Združenie už sprevádzkovalo svoje webové stránky na adrese www.zdruzenie-sova.sk, kde je možné nájsť kontaktnú informáciu, vrátane e-mailu. Združenie už bolo minulý rok zaregistrované Ministerstvom vnútra SR. Inšpiráciou pre vznik SOVA bola už niekoľkoročná úspešná činnosť obdobného združenia v Českej republike, s ktorých chceme v budúcnosti konzultovať a koordinovať postup v oboch štátoch.

Združenie uvíta na svojej e-mailovej adrese: staznosti@zdruzenie-sova.sk akékoľvek podnety poškodených vlastníkov ojazdených áut! Web: www.zdruzenie-sova.sk

# VO SVETE KDE NIČ NIE JE TRVÁCNE **JE DOBRÉ MAŤ AUTO SO 7 ROČNOU ZÁRUKOU!**

## KIA cee´d už od 414 700,- Sk
## Made in SlovaKIA

Keby všetko bolo dôkladné ako Kia cee´d - auto so 7 ročnou zárukou. Popri modernom dizajne, 7 ročnej záruke, vysokom štandarde vybavenia, vyspelej technike a komforte vám KIA cee´d ponúka aj vysoký stupeň bezpečnosti. Dôkazom je zisk 5 hviezdičiek v testoch Euro NCAP.

## TERAZ ZA **7 000,- SK** MESAČNE** S KOMPLETNÝM POISTENÍM!

7 ROČNÁ cee'd ZÁRUKA*

KIA MOTORS
The Power to Surprise™

*7 rokov/150 000 km na pohonné ústrojenstvo a 5 rokov/150 000 km na celý automobil. Platí pre KIA cee´d vo všetkých krajinách EU (+ Nórsko, Švajčiarsko, Island a Gibraltár) Kombinovaná spotreba: 4,7 - 7,4 l/100 km, emisie $CO_2$: 125 - 174 g/km
**Platí pri nákupe cez KIA FINANCE, akontácii 48 935,- Sk a 84 splátkach. Mesačná splátka zahŕňa DPH, havarijné poistenie aj povinné zmluvné poistenie. Platí pre základnú cenu pro_cee´d 414 700,- Sk R.P.M.N.: 8,0%

**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., Močiarianska 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

www.kia-slovakia.sk

KIA Motors Sales Slovensko, s.r.o.

Platinový partner SFZ

Generálny partner SOV

# Fórum o budúcnosti dopravy a mobility

**Počas tohtoročného autosalónu v Ženeve sa v kongresovom centre PALEXPO po prvý raz konalo vedecké a verejné fórum IAMF, ktorého súčasťou bola aj tretia európska konferencia EET-2008. Skratka IAMF znamená International Advanced Mobility Forum, čiže Medzinárodné fórum pokrokovej mobility. Pod skratkou EET sa skrýva European Ele-drive Transportation Conference, čiže Európska konferencia o elektrickom pohone. Podujatia IAMF a EET-2008 zorganizovalo PALEXPO v spolupráci s e´mobile, čo je Švajčiarska asociácia pre elektrické a efektívne vozidlá, Európskou asociáciou pre elektrické a hybridné vozidlá a vozidlá s palivovými článkami AVERE a s Ústavom Paula Scherrera. V stručnosti možno spomenúť kľúčové oblasti, o ktorých sa na týchto podujatiach rokovalo.**

### Hybridná technológia pre Formulu 1 v roku 2009

V roku 2009 budú monoposty F1 po prvý raz vystrojené systémom rekuperácie energie z brzdenia. Kinetická energia premenená na elektrickú energiu sa znovu využije počas akcelerácie, čím sa vlastne zväčší výkon. Táto nová smernica bude veľkým prielomom pre technológie hybridného pohonu. Max Mosley, prezident Medzinárodnej automobilovej federácie (FIA) a prezident patronátnej komisie IAMF/EET-2008 oznámil počas svojho úvodného prejavu, že veľké požiadavky na zmenšovanie hmotnosti a zlepšovanie aerodynamiky vo Formule 1 vyžadujú použiť odlišnú hybridnú technológiu v týchto unikátnych automobiloch. „Informácie v médiách o týchto nových predpisoch prispejú k tomu, že verejnosť si lepšie uvedomí nevyhnutnosť využívania hybridných technológií v budúcnosti," povedal Mosley.

### Akumulátory: Posun od olova k lítiu pre hybridné automobily

Hybridné vozidlá automobiliek Toyota, Honda a Lexus používajú v súčasnosti akumulátory na báze niklu. V budúcnosti budú nahradené lítiovými akumulátormi. V súčasnosti ešte nie sú niektoré aspekty lítiových akumulátorov uspokojivé. Po prvé, ich cena je veľmi veľká, a navyše existujú bezpečnostné riziká, pretože dobíjací systém nie je ešte optimálny a môže vyvíjať prílišné teplo, ktoré sa dá ťažko regulovať. Ešte nebolo stanovené, kedy sa začne výroba týchto akumulátorov. Navyše, ešte nebola úplne zodpovedaná otázka, či tento typ akumulátorov môže nahradiť všetky ostatné typy. Je však známe, že konzorcium ALABC (Advanced Lead Acid Battery Consortium) vyvinulo olovený akumulátor so životnosťou 160 000 km, ktorý sa používa v modeli Honda Insight spolu s tzv. superkondenzátorom. Náklady na tento systém sú podstatne menšie ako na niklový akumulátor pre hybridný pohon.

Vozidlá „do zásuvky", ktoré sa dobíjajú z verejnej elektrickej siete a majú minimálny dojazd 20 kilometrov medzi dobíjaniami, budú nevyhnutne používať lítiové akumulátory, aby boli schopné uskladňovať dostatok energie. Účastníci Fóra sa zhodli v tom, že lítiové akumulátory ešte nie sú konečnou odpoveďou na túto požiadavku. Bola však spomenutá jedna výnimka: čínska spoločnosť BYD oznámila, že jej hybridný model F3 DM môže jazdiť 100 kilometrov v čisto elektrickom móde. Tento model by sa mal začať v Číne predávať v tomto roku.

### A čo vozidlá s palivovými článkami?

Zdá sa, že doba príchodu automobilov s palivovými článkami na trh je ešte vzdialená. Niektorí vedci by chceli oddialiť nástup tejto technológie do doby, keď lepšie porozumieme jej nevýhodám. Napriek tomu spoločnosť Honda dodá v júni svoj prvý model FCX Clarity súkromným zákazníkom v USA, a neskôr ho bude dodávať na japonský trh. V USA je uvedenie na trh umožnené vytvorením tzv. vodíkovej diaľnice, čo je koridor, na ktorom je zaručená možnosť dopĺňania vodíka na špeciálne vybudovaných čerpacích staniciach. Honda vyvinula aj riešenie nazvané Home Energy Station (domáca energetická stanica), ktoré umožní vyhnúť sa závislosti na vodíkovej diaľnici. Tieto stanice budú premieňať zemný plyn na vodík, elektrickú energiu a teplo. Rôznorodé využívanie týchto energií umožní, aby tieto stanice mali veľkú účinnosť.

### Renesancia elektrických vozidiel

V dôsledku nedobrej výkonnosti čisto elektrických vozidiel a nedostatočnému pokroku pri vývoji hybridných technológií v 90. rokoch minulého storočia len málo ľudí verilo v budúcnosť elektrických vozidiel. Počas konferencie v Ženeve boli ohlásené dva elektromobily. Nórske vozidlo Think City pravdepodobne nebude mať veľký úspech, pretože nemá k dispozícii dostatočnú sieť na dobíjanie akumulátorov. Naopak, Smart prekvapil každého oznámením, že vyvíja verziu poháňanú elektrickou energiou. Podľa Pitta Moosa, zodpovedného za marketing v spoločnosti Smart, toto rozhodnutie bolo podporené niekoľkými faktormi: politické tlaky, nedávny pokrok v technológii akumulátorov a predovšetkým rýchly rast urbanizácie sveta, ktorý väčšinou vyžaduje len jazdy na krátke vzdialenosti.

### Obnoviteľné energie

Ak sa používanie elektrickou energiou poháňaných vozidiel v budúcnosti má stať nevyhnutným, potom otázka zdrojov a dodávok potrebnej elektrickej energie zostáva nezodpovedanou. Dnes používaných palív ubúda a obnoviteľné zdroje sú ešte stále veľmi obmedzené. Existujú solárne a geotermické zdroje energie, ktoré sú skutočne nevyčerpateľné, ale zatiaľ ich nevieme ekonomicky využívať. Tlak na ďalší vývoj v oblasti obnoviteľných zdrojov energie bude v najbližších rokoch silnieť. Philip Dietrich z Ústavu Paula Scherrea, ktorý bol prezidentom organizačného výboru IAMF, vysvetlil počas svojej záverečnej reči, ako by mohla fungovať koncepcia založená na vodíku, produkovanom slnečnou energiou. Túto myšlienku podporil v svojej prezentácii aj inžinier Gérard Fatioo.

### Diverzifikácia zdrojov energie a pohonu

„Zdroje energie, ktoré budú poháňať budúce vozidlá, sú veľmi rozmanité," zhrnul René Bautz, prezident Gasombile a člen sponzorskej komisie IAMF, po prednáškach odborníkov a výhľadoch do budúcnosti, ktoré predniesli predstavitelia automobilového priemyslu. V budúcnosti nebude len jeden druh pohonu, ale mnohé druhy, a tie sa budú rozvíjať paralelne. Na druhej strane Bautz predpokladá lepšiu integráciu medzi automobilom a optimalizáciou spôsobu, akým sa autá používajú, a to najmä v mestských oblastiach. Tieto zmeny v správaní sa sa stanú dôležitou položkou agendy vlád a iných inštitúcií.

### IAMF 2009

Na konferenciách a „okrúhlych stoloch" IAMF a EET-2008 sa zúčastnilo takmer 400 odborníkov z 34 štátov celého sveta. Na budúci rok sa IAMF bude konať od 10. do 12. marca v kongresovom centre Palexpo, teda opäť počas autosalónu. Ústrednou témou bude zabezpečenie energie pre dopravu v budúcnosti. **-rm-**

# Zelené merače Michelin

**Od 30. októbra 2007 sú v 4 významných mestách dnešního moderného sveta – Berlíne, New Yorku, Paríži a Šanghaji – promietané obrie merače. V reálnom čase ukazujú úspory palív a zmenšenie emisií CO2 vďaka pneumatikám Michelin s malým valivým odporom od roku 1992, tedy času, keď sa takéto pneumatiky začali používať.**

S panáčikom Michelin – maskotom Michelinu – v hlavnej úlohe, sa merače o 19.00 h miestneho času promietajú na fasádu hotela Park Inn v Berlíne, na Times Square v New Yorku, na Port de Suffren na úpätí Eifellovej veže v Paríži a na vežu City Group Mansion v Šanghaji. Za 15 rokov v porovnaní s konvenčnými pneumatikami zmenšilo 570 miliónov energeticky úsporných pneumatík Michelin predaných po celom svete spotrebu palív asi o 9 miliárd litrov, ktoré predstavujú menej emisií $CO_2$ o 22 miliónov ton, čo je množstvo spotrebované 880 milionmi stromov za 1 rok. To znamená, že každú sekundu sa ušetrí 43,9 l paliva a 109,14 kg CO2 sa nevypustí do ovzdušia. Tieto čísla sa zobrazia pomocou spomínaných premietaných meračov milionom ľudí na celom svete.

Aj výber správnych pneumatík má významný dopad na životné prostredie. Je to zvlášť dôležité v dobe, keď sa odborníci zhodujú na tom, že emisie $CO_2$, jedného zo skleníkových plynov, spôsobujú globálne otepľovanie atmosféry Zeme a cestná doprava je jedným z hlavných zdrojov tohto plynu.

Michelin dává ročne takmer 4 % svojich čistých príjmov z predaja na výskum a vývoj. Pneumatiky s malým valivým odporom sú jedným z kľúčových bodov jeho inovačnej stratégie.

Aby zákazníci mohli zapracovať „zelené" kritérium do svojho rozhodovania sa pri výbere pneumatík, chce Michelin informovať verejnost o vplyve pneumatík na spotrebu paliva a tým aj na životné prostredie.

V každém zo 4 spomínaných miest budú merače zobrazovať odhady:

- Celosvetových úspor palív, ktoré možno prisúdiť energeticky úsporným pneumatikám Michelin od roku 1992, celkem 9 009 495 469 litrov.
- Úspor paliva vďaka pneumatikám, ktoré sú v súčasnosti na cestách, aktualizované v daném čase koeficientom 43,9 l za sekundu.
- Množstvo $CO_2$, ktoré sa neuvoľnilo do atmosféry od času uvedenia „zelených" pneumatík Michelin na trh, celkom 22 788 381 ton.
- Množstvo $CO_2$, ktoré se neuvoľní do atmosféry, aktualizované v danom čase koeficientom 109,14 kg za sekundu

Len 24 % respondentov v rámci prieskumov uvádza pneumatiky ako zdroj znečistenia. V skutočnosti vplyvom valivého odporu spotrebujú pneumatiky jednu nádrž paliva z piatich pri osobných autách a jednu z troch pri nákladných autách.

S každým otočením kolesa je pneumatika deformovaná pod tiažou nákladu v okamihu, keď príde do kontaktu s cestou. Deformáciou jej štruktúry sa jej zložky ohrievajú a dochádza k strate časti energie prenášanej motorom. Tento úkaz je známy ako valivý odpor.

Protože energia potrebná na to, aby udržala vozidlo v pohybu dopredu, je vytváraná v autách so spaľovacími motormi spaľovaním, zmenšenie valivého odporu pneumatík umožní zmenšenie spotreby paliva a následne aj emisie $CO_2$ a ďalších škodlivín.

Valivý odpor je jednou z piatich síl, ktoré musí vozidlo prekonať, aby sa mohlo pohybovať. Tými ďalšími sú odpor vzduchu (ktorý závisí aj od rýchlosti vozidla), významné zotrvačné silycpri zrýchlení (napríklad pri jazde v meste), zemská príťažlivosť pri jazde do kopca a vnútorné trenie (vrátane napríklad rozvodového remeňa).

Valivý odpor nie je na všetkých pneumatikách rovnaký, rozdiel býva až 50 %. Umele ho ešte zväčšujeme, ak jazdíme na podhustených pneumatikách. Kontrola tlaku vzduchu v pneumatikách a v prípade potreby ich dohustenie zaberie vodičovi len pár minút. Pri dnešných cenách benzínu a nafty, aj s ohľadom na zhoršovanie klímy našej planéty, sa pravidelná starostlivosť o pneumatiky vypláca.

**-mn-**

# Ocenenia pre Seaty

SEAT Altea potvrdil svoju výnimočnosť v segmente kompaktných jednopriestorových automobilov aj nedávnym víťazstvom v kategórií vanov vo významnej a prestížnej štúdii spoločnosti DEKRA skúmajúcej poruchovosť vozidiel. Altea bola súčasne zvolená čitateľmi magazínov (Muy Interesante, Autovia a Coche Actual) za najlepšie kompaktné vozidlo a SEAT Alhambra za najlepšie jednopriestorové vozidlo.
SEAT Altea XL bola zvolená za "Monospace Sprint Motor 2008" v šiestej edícií udeľovania cien motoristického magazínu Sprint Motor a taktiež za "Family Car of the Year" v Belgicku svojou verziou 1.9 TDI/105k.

SEAT León získal ocenenie "Best Car of the Year 2007" v Poľsku potom ako sa umiestnil prvý v národnom auto-teste (NAT) v magazíne Auto Swiat (poľskej edície Auto Bild). León bol zvolený aj za "University Car of the Year" v Španielsku v roku 2007 študentmi španielskych univerzít.

# Antialergické ocenenie pre FORD OF EUROPE

Spoločnosť Ford of Europe sa stala prvým výrobcom automobilov, ktorý získal etiketu kvality organizácie ECARF (European Centre for Allergy Research Foundation's). Toto ocenenie sa dáva produktom, ktoré sú vhodné pre alergikov. Etiketu kvality organizácia ECARF udelila šiestim typom značky Ford – Ka, Focus (vrátane Coupé-Cabriolet), C-MAX, Mondeo, S-MAX a Galaxy.

„Ford je teraz prvý výrobca automobilov, ktorý získal našu etiketu kvality", potvrdil predseda organizácie ECARF, Profesor Torsten Zuberbier.

Materiály použité v interiéri vozidiel boli podrobené štyrom testom: dermatologickým, chemickým, pachovým a test kvality ovzdušia v interiéri. Tieto testy ukázali, že použité materiály značne zmenšujú riziko alergických reakcií. Navyše, peľový filter umiestnený v týchto vozidlách zachytáva aj najmenšie častice peľu. Udelením etikety kvality ECARF potvrdzuje výsledky testov a analýz, ktoré vykonala na vozidlách Ford nezávislá organizácia TÜV Rheinland Group.

„Sme veľmi hrdí, že prvé vozidlá, ktoré majú etiketu TÜV a teraz aj ECARF, majú logo Ford. Etikety kvality od týchto rešpektovaných organizácií považujeme za potvrdenie vysokých štandardov kvality našich vozidiel", povedal Dr. Wolfgang Schneider, viceprezident pre vládne a environmentálne záležitosti, Ford of Europe.

Viac informácií o organizácii ECARF možno nájsť na http://www.ecarf.de. **-fd-**

# Hyundai i30 CRDi Autom roka v Austrálii ako i „Zeleným autom roka"

Automobilka Hyundai potvrdila kvalitatívny rast svojich produktov aj u „protinožcov" Jej typ nižšej strednej triedy Hyundai i30 so vznetovým motorom zvíťazil v austrálskej ankete Auto roka CARSguide. Vďaka svojmu úspornému vznetovému motoru, šetrnému k životnému prostrediu, získal Hyundai i30 i ocenenie „Zelené auto roka".

Je to po prvýkrát, čo sa Autom roka v Austrálii stal automobil kórejskej výroby. Hyundai i30 CRDi si zabezpečil miesto v automobilovej histórii v tvrdej konkurencii finalistov, kde bolo zastúpenie od hatchbackov až po luxusné sedany. Na druhom mieste v ankete „Auto roka" sa umiestnil VW Golf GT TSi, tesne pred druhou generáciou Mazdy 2 Maxx.

Porota hodnotila celý rad kritérií, od dizajnu, bezpečnosti, inovácií, hodnoty, až po funkčnosť, kvalitu a výkon. Vozidlá testovali v rôznych podmienkach a prostrediach, či už v meste, na diaľnici alebo na okresných cestách, finalisti si zmerali sily i na rýchlostnom okruhu, aby bolo možné lepšie posúdiť ich jazdné vlastnosti..

# Poisťovacia organizácia Thatcham chváli Volvo

V polovici februára usporiadala anglická organizácia Thatcham (The Motor Insurance Repair Research Centre) pre médiá, poisťovacie spoločnosti a vládne agentúry predvedenie troch nových technických inovácií, ktoré môžu zmenšiť počet nehôd pri malých rýchlostiach alebo im úplne zabrániť.

Najväčší dojem na organizátorov a zástupcov tlače, poisťovacích spoločností a vládnych agentúr spravila funkcia Volvo City Safety. Minimálne k 75 percentám všetkých kolízií dochádza pri rýchlostiach do 30 km/h. V súčasnosti sa veľký počet výrobcov nachádza v ranom štádiu vyvíjania funkcií automatického brzdenia, ktoré by zmenšilo škody či dokonca predišlo nehodám.

Pri spomínanom podujatí predstavili aj ďalšie dva systémy automatického brzdenia: od spoločnosti Mercedes-Benz a od spoločnosti Honda, no na organizátorov i pozorovateľov urobila najväčší dojem práve Volvo City Safety. „Všetky tri systémy ponúkajú zlepšenú ochranu. Systém spoločnosti Volvo zapôsobil na nás najviac svojou autonómnou funkciou a aj preto, že zasiahne v poslednej možnej chvíli a dokáže úplne predísť kolízii," povedal Matthew Avery, vedúci výskumu organizácie Thatcham.

Volvo City Safety je technológia vyvinutá priamo v spoločnosti a vykonáva automatické brzdenie pri menších rýchlostiach ako 30 km/h. Technológia bude štandardnou súčasťou typu Volvo XC60. Znamená to, že spolu s výstražným systémom na zabránenie kolízii s funkciou automatického brzdenia, ktorý už je k dispozícii, a technológiou City Safety bude Volvo ponúkať funkciu automatického brzdenia pri všetkých rýchlostiach. Spoločnosť Volvo Cars aktívne rokuje s poisťovacími spoločnosťami v Európe, Kanade a Spojených štátoch o možnosti zmenšenia poistného pre automobily vybavené funkciou City Safety.

# Mazda2 - Svetové auto roku 2008

Nová Mazda2 sa stala Svetovým autom roku 2008 (2008 World Car of the Year, WCOTY). Súťaž WCOTY prvý raz oficiálne vyhlásili v januári roku 2004. Porota 47 motoristických novinárov z rôznych štátov vybrala celkového víťaza v tajnom hlasovaní Z pôvodného zoznamu 39 automobilov z celého sveta zvíťazila Mazda2, výsledky súťaže vyhlásili 20. marca na autosalóne v New Yorku. Za Mazdou2, predávanou v Japonsku pod názvom Demio, sa umiestnili Ford Mondeo a Mercedes-Benz triedy C. Na základe odporúčania dizajnovej poroty, pozostávajúcej z rešpektovaných svetových expertov na dizajn, bola Mazda2 navrhnutá spoločne s Audi R8 a Volvom C30 aj do finále 2008 World Car Design of the Year.

# Európsky trh s autami má stagnovať

*Jednou z významných noviniek PSA Peugeot Citroen na autosalóne v Ženeve bol Citroen C5 Tourer. Toto atraktívne kombi si možno objednať aj s pružením Hydractive III +*

Na autosalóne v Ženeve to vyhlásil najvyšší predstaviteľ zoskupenia PSA Peugeot Citroen, pán Christian Streif. Nepripisuje to silnejúcej kríze ekonomiky v USA, tá by vraj nemala významnejšie ovplyvňovať automobilový trh v Európe. Stagnáciu, možno i mierny pokles celoeurópskeho predaja automobilov v tomto roku podľa neho signalizuje pokles predaja automobilov na významných trhoch Veľkej Británie a Španielska v prvých dvoch mesiacoch tohto roku.

Oznámil, že v PSA Peugeot Citroën vyvíjajú päť nových automobilov prémiovej kategórie, z ktorých prvý by mali predstaviť v druhej polovici budúceho roka, ale aj lacný automobil, určený pre niektoré rozvíjajúce sa trhy.

# FORD KUGA VYRÁBAJÚ V NEMECKU

Nový Ford Kuga, ktorým spoločnosť Ford of Europe po prvý krát vstupuje na mimoriadne konkurenčný trh „crossoverov", začali vyrábať v továrni Ford v nemeckom Saarlouis 26. februára. Spoločnosť plánuje tento rok vyrobiť v Saarlouis okolo 45 000 týchto vozidiel. Kuga je v posledných 12 mesiacoch už štvrtý typ zaradený do výroby v Saarlouis. Nasleduje tak nový Ford C-MAX (marec 2007), nový Ford Focus (december 2007) a nový Ford Focus ST (začiatok februára 2008). Továreň Ford v Saarlouis teraz vyrába po prvý krát tri typy vozidiel v rovnakom čase – Focus, C-MAX a Kuga. Ford Kuga sa vyrába exkluzívne v Saarlouis a asi 84 % produkcie budú exportovať do 32 štátov.

Továreň Ford v Saarlouis je s počtom 6600 pracovníkov najväčším zamestnávateľom v regióne Saarland. Od spustenia výroby, 16. januára 1970, vyšlo z tejto továrne viac ako 11 miliónov vozidiel. Tento rok plánujú vyrobiť 425 000 automobilov.

**-fd-**

# Prielom v technológii batérií

Spoločnosti Daimler AG sa ako prvej na svete podarilo prispôsobiť lítiovo-iónovú techniku, ktorá sa doposiaľ využívala prevažne v spotrebnej elektronike, náročným požiadavkám automobilovej prevádzky. Nový zdroj energie sa bude sériovo používať od budúceho roka vo vozidle S 400 BlueHYBRID. Celkovo má Daimler 25 patentov, ktoré umožnili prielom v tejto dôležitej technológii.

Dr. Thomas Weber, člen predstavenstva Daimler AG, zodpovedný za výskum v koncerne a vývoj Mercedes Benz Cars povedal: "Tým máme v rukách perspektívnu kľúčovú technológiu, ktorá je rozhodujúca pre úspešnú budúcnosť automobilového priemyslu. Je to zásluha nášho intenzívneho výskumu v tejto oblasti od roku 1992."

Rozhodujúcou pre úspech je predovšetkým integrácia lítiovo-iónovej batérie do klimatizačného obehu vozidla, čím tento zdroj energie pracuje vždy pri optimálnych systémových teplotách. Tak môže dosiahnuť životnosť, ktorá je pre prevádzku v osobnom motorovom vozidle dostatočne dlhá, a pracovať s maximálnou výkonnosťou. Výhody novo vyvinutej lítiovo-iónovej batérie spočívajú v prvom rade v kompaktných rozmeroch v kombinácii s výrazne väčšou výkonnosťou v porovnaní s bežnými niklovo-kovovými hybridnými batériami. Výkonová hustota celej batérie dosahuje 1900 W/l. Vyznačuje sa aj veľkou účinnosťou nabíjania, dlhou životnosťou a spoľahlivosťou aj pri veľmi malých teplotách. Jej bezpečnostný štandard dosahuje úroveň dnešných autobatérií.

Lítiovo-iónové batérie sa optimálne hodia na použitie v hybridných vozidlách a prispievajú k zmenšovaniu spotreby motorových palív a tým aj emisií $CO_2$. Súbežne s tým skúmajú inžinieri Daimler, do akej miery sa táto technológia dá využiť aj pre ďalšie koncepty vozidiel ako napríklad elektrovozidlá a vozidlá s palivovými článkami.

Spotreba benzínu v limuzíne S 400 BlueHYBRID predstavuje v novom európskom jazdnom cykle iba 7,9 litrov na 100 kilometrov. Z toho vyplýva emisia CO2 190 gramov na kilometer a robí z vozidla S 400 BlueHYBRID najúspornejšiu luxusnú limuzínu na svete nezávisle od toho, či konkurencia príde s pohonom na benzín, naftu alebo s hybridným pohonom.

Napriek tomu ponúka S 400 BlueHYBRID suverénne jazdné vvýkony: maximálny výkon kombinovaný

s hybridným modulom dosahuje 220 kW a krútiaci moment 375 Nm. S 400 BlueHYBRID zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 7,3 s a dosahuje elektronicky obmedzenú maximálnu rýchlosť 250 km/h.

**-mz-**

# Spolupráca Nissanu a Mitsubishi

Spoločnosti Nissan Motor Company a Mitsubishi Motors uzavreli dohodu o rozšírení dodávky OEM pre

mini-vozidlá. Nissan Motor Co., Ltd. a Mitsubishi Motors Corporation koncom februára spoločne oznámili, že uzavreli dohodu o rozšírení výroby originálnej výbavy (original equipment manufacturing = OEM) a jej dodávok na mini vozidlá.

Nissan a Mitsubishi majú v súčasnosti dohody týkajúce sa OEM v Japonsku, kde Mitsubishi dodáva spoločnosti Nissan mini vozidlá a malé ľahké užitkové vozidlá (LCV), zatiaľ čo Nissan zabezpečuje dodávky ľahkých užitkových vozidiel pre Mitsubishi.Rozšírená dohoda prinesie 2 nové oblasti spolupráce:

1. Rozšírenie dodávok OEM v Japonsku. Mitsubishi bude dodávať svoje SUV Mini Pajero spoločnosti Nissan počnúc jeseňou 2008 na báze OEM.
2. Preskúmanie príležitosti rozšírenia dodávok ľahkých užitkových vozidiel. Obe spoločnosti budú skúmať možnosti spolupráce v oblasti vývoja, výroby a dodávok OEM v prípade malých ľahkých užitkových vozidiel pre zámorské trhy a Japonsko.

Nissan už v minulosti zaznamenal úspešné výmeny OEM produktov. Tieto sa rozšírili u viacerých výrobcov automobilov a na množstvo svetových trhov, pričom každý z nich bol zrelizovaný na báze „ win-win" teda bol prospešný pre obe zúčastnené strany.

# ALLIANZ NOVÁ EURÓPA MÁ UŽ 19 MILIÓNOV ZÁKAZNÍKOV

Rok 2007 sa stal ďalším mimoriadne úspešným rokom pre Allianz v Novej Európe . Spoločnosť pokračovala vo svojej úspešnej ceste rastu. Hrubé predpísané poistné v poistení majetku a v úrazovom poistení, a rovnako tak aj v životnom a zdravotnom segmente, vzrástlo o 21 % z 3,34 miliárd eur v roku 2006 na 4,03 miliardy eúr v roku 2007. K tomuto rýchlemu celkovému tempu rastu prispeli všetky štáty Novej Európy.

Segmenty životného a zdravotného poistenia evidujú zákonné poistné viac ako 1 miliardu eúr v roku 2007, čo predstavuje rast o 24 % oproti 836 miliónom eúr v roku 2006. Priemerné tempo rastu za štáty v regióne Novej Európy sa pohybuje na dvojciferenej úrovni. Hlavným motorom týchto pozitívnych výsledkov bola, okrem Allianz - Slovenskej poisťovne, aj poisťovňa Allianz Polska. Poistné za Allianz Polska vzrástlo o 64 miliónov eúr, čo za rok 2007 predstavuje sumu 431 miliónov eúr. Tento pozitívny vývoj zabezpečilo úsilie o diverzifikáciu predajných kanálov, ktoré Allianz Polska vynakladala v týchto rokoch.

Hrubé predpísané majetkové poistné vzrástlo z 2,5 miliardy eúr v roku 2006 o 19 % na 3 miliardy eúr v roku 2007. K tomuto výsledku prispeli predovšetkým národné spoločnosti Allianz v Rusku a v Poľsku. Allianz v Rusku zaznamenala nárast o 263 miliónov eúr, čím celková suma v roku 2007 dosiahla 913 miliónov eúr. Z toho na akvizíciu Progress-Garant pripadá príspevok v hodnote 130 miliónov eúr. Allianz v Poľsku zväčšila hrubé predpísané poistné z 283 miliónov eúr v roku 2006 o 30 % na 367 miliónov eúr v roku 2007. Takýto vývoj posilnili aj výborné výsledky v predajnej sieti agentov poisťovne Allianz a taktiež dílerský kanál.

V roku 2007 dosiahla Allianz – Slovenská poisťovňa veľké úspechy. Značný úspech dosiahla v životnom poistení, zväčšila hrubé predpísané poistné a podiel na trhu najmä vďaka produktom zo série Allianz Index. Po jesennej kampani na povinné zmluvné poistenie zväčšila počet klientov v tomto segmente a narástla aj v trhovom podiele. Dcérska spoločnosť Allianz – Slovenská DSS je trhovým lídrom (s podielom 31 %) rovnako ako jej materská spoločnosť. „Výsledky roka 2007 ukazujú, že naša stratégia orientácie na klienta prináša úspech a je jasne viditeľná aj v číslach," povedal Torsten Leue, prezident a predseda predstavenstva Allianz – Slovenskej poisťovne.

Vo februári 2007 spoločnosť Allianz prevzala väčšinový majetkový podiel v spoločnosti ROSNO. Táto spoločnosť je jednou z najväčších ruských poisťovacích spoločností. V septembri 2007 poisťovňa Allianz vstúpila na kazašský poistný trh akvizíciou 100 % akcií spoločnosti ATF-Polis. „Vďaka tomuto kroku Allianz získala výborné postavenie účastníka dynamického rastu na kazašskom trhu," povedal Werner Zedelius.

Vo viacerých štátoch regiónu Novej Európy si spoločnosť Allianz vybudovala postavenie kľúčového hráča v dôchodkovom poistení. Minulý rok zaviedlo druhý pilier dôchodkového systému Rumunsko. Allianz Tiriac Private Pension s veľkým úspechom získala trhový podiel presahujúci 25 %, čo znamená, že pre svoje dôchodkové zabezpečenie si produkty Allianz zvolilo už viac ako 1 milión zákazníkov. **-aa-**

# BMW Concept CS

Automobilka BMW predstavila na nedávnom autosalóne v New Yorku svoj najnovší koncepčný automobil Concept CS. Toto štvordverové vozidlo patrí do kategórie Gran Turismo a má spájať prednosti luxusnej cestovnej limuzíny s vlastnosťami čistokrvného športového vozidla. Vozidlo s nízko položeným ťažiskom je postavené na podvozku s rázvorom náprav až 314 cm a v jeho interiéri sú štyri samostatné sedadlá. Karoséria s dozadu sa zvažujúcou strechou pripomína zboku kupé. Dĺžka vozidla je 510 cm a výška len 136 cm. Zapustené kľučky sú riadené snímačmi a v prípade potreby sa vysúvajú z bočnej chrómovanej lišty. Vozidlo má 21-palcové kolesá. Ovládacie prvky v interiéri sú zhotovené z keramického materiálu, sedadlá majú v oblasti krku prestaviteľné opierky. Prístroje kruhového tvaru poskytujú informácie na niekoľkých optických úrovniach. O motoroch, ktoré by mali poháňať sériovú verziu vozidla, zatiaľ spoločnosť BMW nezverejnila žiadne informácie. Malo by však ísť prinajmenšom o osemvalce. Novým typom triedy Gran Turismo by automobilka BMW chcela konkurovať napríklad automobilom Maserati Quattroporte, Mercedes-Benz CLS a Porsche Panamera.

**(RM)**

# Spoločný podnik „General Motors Uzbekistan“

General Motors Corp. a UzAvtoSanoat vytvorili spoločný podnik, ktorý bude zohrávať významnú úlohu nielen v automobilovom priemysle Uzbekistanu, ale aj v pokračujúcom celosvetovom raste značky Chevrolet – najväčšej z portfólia GM. UzAvtoSanoat je v novom spoločnom podniku väčšinovým akcionárom, pričom GM vlastní 25 percent plus jednu akciu, s opciou rastu svojho podielu v budúcnosti.

„Kľúčovým prvkom našej stratégie rastu GM je v súčasnosti agresívne budovanie si vedúcej pozície na celosvetovo najrýchlejšie rastúcich trhoch“ povedal Rick Wagoner, najvyšší predstaviteľ GM. „Spoločný podnik podporí aj neustály rast GM a značky Chevrolet v Strednej a Východnej Európe.“ Spoločný podnik General Motors Uzbekistan bude vyrábať osobné vozidlá a SU V značky Chevrolet, ktoré sa budú distribuovať v Uzbekistane. Tri typy, Chevrolet Captiva, Epica a Tacuma, sa už v súčasnosti montujú v závode spoločného podniku v Asake, v provincii Andijan, 350 km od hlavného mesta Taškent. Chevrolet Lacetti pribudne koncom tohto roka. Ďalšie typy Chevrolet z jeho svetového portfólia pribudnú počas niekoľkých budúcich rokov, využívajúc ročnú kapacitu závodu 250 000 vozidiel. Niektoré z nich budú určené aj na trhy susediacich štátov.

S 27 miliónmi obyvateľov má podľa názoru GM automobilový trh v Uzbekistane významný potenciál pre budúci rast. Počas posledných piatich rokov rástla ekonomika štátu o viac ako 7 % ročne. V roku 2007 predaj vozidiel prekročil 70 500 kusov, čo predstavuje medziročný nárast vyše 7,5 %. V roku 2007 exportoval GM Daewoo do Uzbekistanu viac ako 170 000 kompletných montážnych sád (CKD) a čiastočne zmontovaných vozidiel (SKD) na miestnu montáž.

**-gs-**

# Motory TSI od Volkswagenu získali ocenenie

Volkswagen bol ocenený za svoje motory TSI renomovanou cenou za technológiu „TechnoBest“. Cenu vypísal Zväz automobilových trhov vo Východnej a Strednej Európe.

Motory TSI s kompresorom a turbodúchadlom disponujú výkonmi od 103 do 125kW. „Twincharger“ je už vo Volkswagene nasadený v typoch Golf, Golf Plus, Golf Variant, Jetta, Touran a Tiguan. Na celom svete jazdí už asi 127 000 automobilov Volkswagen s motormi TSI.

Kombinácia kompresora a turbodúchadla je zatiaľ vo veľkosériovo vyrábaných motoroch nezvyčajná a jedinečná. Z malých otáčok vyťaží kompresor maximum a zabezpečí tak aktívny nástup výkonu.

Keďže motory TSI vystačia pre dosiahnutie veľkého výkonu s malým zdvihovým objemom motora, výrazne sa zmenšuje spotreba benzínu a emisie $CO_2$. Všetky modely TSI na trhu sa dajú alternatívne kombinovať s automatickou prevodovkou s dvojitou spojkou DSG.

Motory TSI získali od čias svojho debutu renomované ocenenia na celom svete. V roku 2006 a 2007 napríklad získali cenu „Engine of the Year Award“. Cenu za technológiu „TechnoBest“ udeľujú pod zastrešujúcou značkou „Autobest“ poprední žurnalisti z Bulharska, Cypru, Chorvátska, Macedónska, Srbska, Čiernej Hory, Rumunska, Slovenska, Turecka, Maďarska, Poľska, Ukrajiny, Česka, Ruska a Grécka. **-vw-**

# Goodyear Eagle F1 Asymmetric

Výkonná pneumatika Goodyear Eagle F1 Asymmetric ukázala svoju mimoriadnu výkonnosť hneď v niekoľkých nezávislých testoch. Prínos nových technológií použitých pri vývoji pneumatiky Goodyear Eagle F1 Asymmetric sa potvrdil jej umiestnením na najvyššej pozícii vo fínskom teste Tuulilasi a hodnotením „veľmi odporúčame“ v nemeckom magazíne Autozeitung. Pomohlo tomu aj to, že nemecké časopisy Sport Auto a Powercar aj britský časopis Evo označili túto pneumatiku za jasného víťaza ich porovnávacích testov deviatich značiek pneumatík. Okrem toho bola pneumatika Goodyear Eagle F1 Asymmetric označená ako „Najlepšia pneumatika“ britským časopisom Autocar. Pneumatika Goodyear Eagle F1 Asymmetric určila nové štandardy pre výkonné letné pneumatiky. Rok po celosvetovom uvedení potvrdila svoju výkonnosť a vedúcu pozíciu na trhu. Fínsky test Tuulilasi preukázal, že Goodyear Eagle F1 Asymmetric prekonáva konkurenciu v mnohých oblastiach, vrátane brzdenia na suchom i mokrom povrchu, a že na okruhu dosiahne rýchlejší čas, než akékoľvek iné pneumatiky.

# Sportage vyrobené na Slovensku

**Športovo-úžitkový automobil Kia Sportage bol prvým automobilom tejto juhokórejskej automobilky, ktorý bez výhrad prijala aj európska motoristická verejnosť. Premiéru mal v roku 1993. Jeho druhú generáciu Kia predstavila na autosalóne v Paríži v roku 2004. Môže mať poháňané len predné kolesá, alebo pohon 4x4. Tento typ, upravený pre modelový rok 2008, sa vyrába od júna minulého roku aj v závode automobilky Kia v Tepličke nad Váhom. Všetky automobily Sportage predávané na Slovensku majú teda „domáci" pôvod. Vyskúšali sme model „4WD" poháňaný dvojlitrovým vznetovým motorom.**

Pre Sportage Kia vyhradila tri motory, okrem vznetového dva zážihové - dvojlitrový s výkonom 104 kW a 2,7-litrový vidlicový šesťvalec s výkonom 129 kW. Napriek tomu, že vznetový dvojliter má najväčší výkon „len" 103 kW, nielen podľa záujmu trhu, aj podľa nášho názoru je najvhodnejšou pohonnou jednotkou pre tento typ vozidla. Najmä preto, že má zo všetkých troch najväčší krútiaci moment, je najpružnejší, no aj najúspornejší. Aj po absolvovaní ľahších „terénnych vložiek" a častom používaní vozidla v meste, sme dosahovali priemernú spotrebu na úrovni 7,5 l/100 km. Nie je hlučný. Interiér vozidiel poháňaných vznetovými motormi sa zvyčajne po studenom štarte motora zohrieva v chladnom počasí o poznanie neskoršie ako v rovnakých autách so zážihovými motormi. Zdalo sa nám, akoby to pre tento vznetový dvojliter neplatilo, už po asi kilometri jazdy sme cítili zreteľný náznak aktivizácie vykurovacej sústavy. Na udržiavaných cestách sa Sportage správa podobne ako bežné osobné auto nižšej strednej triedy, vďaka šesťstupňovej (ručne ovládanej) prevodovke môže motor pri dodržiavaní limitov rýchlostí pracovať veľmi úsperne, v spodnej polovici svojich prevádzkových otáčok. Zostáva mu teda vždy značná výkonová rezerva na prípadné predchádzanie bez potreby podradenia na nižší prevodový stupeň. Pri jazde po diaľnici by motor určite zniesol aj „ťažšie" sprevodovanie šiesteho prevodového stupňa.

Sportage je auto, podobne ako takmer všetci jeho konkurenti porovnateľnej veľkosti, určené pre jazdu po

udržiavaných cestách alebo v ľahšom teréne. Prekonávanie veľkých nerovností mu znemožňuje najmä malá možná prekrížiteľnosť náprav, a tú nedokáže pri takomto jazdnom manévri vykompenzovať ani pomerne veľká svetlá výška 195 mm.

Drsnejší vzhľad interiéru ako majú bežné osobné autá zachovávajú v niektorých svojich športovo-úžitkových vozidlách len tradiční výrobcovia SUV. Ostatní, teda aj Kia, plne prispôsobuje interiér prevažujúcemu spôsobu využívania týchto vozidiel. Poskytujú potom porovnateľné pohodlie ako pôdorysom podobné osobné autá. Na ne sa podobajú nielen tvarovaním všetkých prvkov interiéru, použitými materiálmi na ich zhotovenie, sortimentom použitých doplnkov zlepšujúcich bezpečnosť a komfort cestovania, ale aj konštrukciou podvozku. Tuhú nápravu v takýchto autách už zriedka nájdeme, aj Kia Sportage má predné aj zadné kolesá zavesené nezávisle. Takéto závesy sú v porovnaní s tuhými nápravami schopné lepšie eliminovať vplyv väčších tzv. neodpružených hmôt, vyplývajúcich z mohutnejších kolies, na pohodlie pri rýchlej jazde po cestách s nerovným povrchom.

Sportage má pri jazde po povrchu s dostatočným súčiniteľom trenia poháňané len kolesá prednej nápravy, čo je vhodné pre zmenšenie vnútorného trenia systému pohonu, teda pre úsporu paliva. Pri preklze predných kolies sa automaticky začne prenášať časť krútiaceho momentu aj na zadné kolesá. Tlačidlom na prístrojovej doske, vľavo od volantu, možno rozdelenie krútiaceho momentu medzi obe nápravy zablokovať, aby pri prekonávaní napríklad vyššieho záveja alebo v teréne blatistého brodu nedochádzalo k zbytočnej strate rýchlosti pri prebiehajúcej regulácii prerozdeľovania krútiaceho momentu medzi nápravami. Po prekonaní takejto prekážky treba blokovanie regulačnej spojky vypnúť. Vypnúť sa dá aj systém regulácie dynamickej stability, čo je vhodné napríklad pri rozjazde do zasneženého kopca, kde by riadiaca jednotka regulácie bočnej stability zmenšovala výkon motora pri každom náznaku preklzu niektorého z kolies.

Sportage má pohodlné sedadlá, dosť miesta pre nohy aj nad hlavami majú aj cestujúci na zadných sedadlách. Zadné, priečne delené sedadlá možno sklopiť. Zadná strana ich operadiel pritom vytvorí s podlahou batožinového priestoru celkom rovnú plochu, pre batožinu alebo iný náklad vznikne priestor s objemom 1411 l. „Základný" batožinový priestor za operadlami druhého radu sedadiel nie je určite ohromujúci, má len 332 l. Je to najmä daň za umiestnenie plnohodnotného rezervného kolesa v dvojitej podlahe zadnej časti vozidla.

Zoznam bezpečnostnej a pohodlie jazdy zlepšujúcej výbavy je pri stupni výbavy EX prakticky kompletný z hľadiska zvyklostí pre túto triedu vozidiel. Obsahuje okrem už spomínaného systému ESP aj šesť bezpečnostných vankúšov, vyhrievanie predných sedadiel, automaticky regulovanú klimatizáciu, tempomat, audiosústavu s CD a MP3-prehrávačom, USB a šiestimi reproduktormi, či elektrické vyhrievanie čelného skla.

Kia Sportage 2.0 CRDi 4WD EX sa predáva za 889 700 Sk.

**Samuel BIBZA**

## VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

**Motor**: 4-valcový, 16-ventilový vznetový prepĺňaný, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1991 $cm^3$, najväčší výkon 103 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 305 Nm pri 2000 ot./min.

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

**Podvozok**: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a priečnych trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava s pružiacimi vzperami, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, ESP, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,8 m, pneumatiky rozmeru 215/65 R 16.

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

**Rozmery, hmotnosti, objemy**: d/š/v 4350/1840/1730 mm, rázvor náprav 2630 mm, rozchod kolies vpredu i vzadu 1540 mm, svetlá výška 195 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1842/2260 kg, hmotnosť nebrzdeného/brzdeného prívesu 750/1800 kg, objem batožinového priestoru 332/1411 l, objem palivovej nádrže 58 l.

**Prevádzkové vlastnosti**: najväčšia rýchlosť 177 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 12 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 8,9/6,2/7,1 l/100 km, CO 2 187 g/km.

# Dravec s malým motorom č. 2

**Vo februárovom vydaní časopisu sme naše prvé skúsenosti s Fiatom Bravo, minuloročnou novinkou, uviedli nadpisom „Dravec s malým motorom". Ten malý, 1,4-litrový, zážihový motor konštruktéri Fiatu dokázali vyladiť na výkon 110 kW, ktorý z auta so športovo tvrdým podvozkom skutočne spravil cestného dravca. Po niekoľkých týždňoch sme mali príležitosť vyskúšať ďalšie Bravo poháňané rovnako veľkým motorom, s len o málo menším výkonom, ktoré malo miesto výbavy Sport výbavu úrovne Emotion.**

Na vzhľad nie sú rozdiely oboch modelov výrazné. „Ostrejší" model s výkonnejším motorom mal brzdové strmene nalakované žiarivočervenou farbou presvitajúcou cez desaťlúčové odlievané diskové kolesá, na ktorých boli nízkoprofilové pnaumatiky rozmeru 225/40 R 18. Model s umiernenejším motorom, ale vzhľadom k veľkosti svojho zdvihového objemu so stále atraktívnym výkonom (88 kW), nemal nafarbené strmene, ale jeho diskové kolesá mali možno ešte športovejší „šmrnc". Aj na nich boli nízkoprofilové pneumatiky, ale už s o niečo väčším pomerom šírky k výške bočnice - mali rozmer 225/45 R 17.

Podvozok nebol taký tvrdý ako mal model s výbavou Sport, paradoxne sa nám tento model zdal byť stabilnejší na cestách s nekvalitným povrchom. Pre posádku príjemnejšie, menej výrazné, bolo aj vnímanie prejazdu nerovností. Interiér oboch modelov mal rovnaký športový štýl, rovnaká bola aj farebná kombinácia poťahov sedadiel, rovnaký „dekór" stredovej konzoly prístrojovej dosky, rovnaké hliníkové pedále... Pri výbave Sport má zadné sedadlo Brava výklopnú lakťovú opierku, za príplatok 3000 Sk ju môže mať aj model s výbavou Emotion. A aj ju mal, a tak to bolo aj s ďalšími prvkami, takže výbavy oboch modelov sa pomocou príplatkov vyrovnali.

Pochvala za priestrannosť interiéru, ktorú od nás dostal prvý nami skúšaný model Brava, zaslúžene patrí aj druhému modelu. Rovnaké majú oba modely aj ďalšie v prvom článku spomínané prednosti v usporiadaní interiéru, ale rovnaké sú aj niektoré naše výhrady, i keď nejde o „vážne veci".

Aj slabší motor s výkonom 88 kW „ide dobre za plynom", takže nadpis z prvého článku s dodatkom „č. 2" pre vozidlo, ktoré poháňa, nie je nadsadený. Podľa údajov výrobcu má menej výkonný motor spotrebu v kombinovanej prevádzke 6,7 l/100 km, čo je o 0,4 l/100 km menej ako má motor s výkonom 110 kW. Pri bežnom spôsobe jazdy sa tento rozdiel zachováva. Keď sme sa snažili jazdiť rovnako dynamicky ako s prvým modelom, spotreby sa vyrovnali.

Cena modelu Fiat Bravo 1.4 Turbo 120k Emotion je 609 900 Sk, tento model je teda o 45 000 Sk lacnejší.

**Samuel BIBZA**

## VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

**Motor**: 4-valcový, 16-ventilový zážihový prepĺňaný turbodúchadlom, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 9,8:1, zdvihový objem 1368 $cm^3$ , najväčší výkon 88 kW pri 5000 ot./min., krútiaci moment 206 Nm pri 1750 ot./min.

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

**Podvozok**: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi ABS, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,5 m, pneumatiky rozmeru 225/45 R 17.

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

**Rozmery, hmotnosti, objemy**: d/š/v 4336/1792/1498 mm, rázvor náprav 2600 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1335/1770 kg, rozchod kolies vpredu/vzadu 1536/1532 mm, objem batožinového priestoru 400/1175 l, objem palivovej nádrže 57 l.

**Prevádzkové vlastnosti**: najväčšia rýchlosť 197 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,6 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 8,7/5,6/6,7 l/100 km.

# Model s tichým rozjazdom

**V predchádzajúcom čísle sme písali o skúsenostiach, ktoré sme nadobudli pri používaní modelu Lexus GS 460 inovovaného pre modelový rok 2008. Z trojice modelov typu GS sme takmer súčasne ako druhý vyskúšali model 450h, vybavený atraktívnym hybridným pohonom.**

Hybridný model sa postupne stáva najpredávanejším v tomto typovom rade, svoju silnejúcu nadradenosť však nedáva okázale najavo. Od GS 460 sa odlišuje modrým podfarbením loga Lexus v maske chladiča a na veku batožinového priestoru, a nápisu „hybrid" na modrom pozadí v dolnej časti zadných dvier. Ďalšie modré znaky v svetlách vpredu i vzadu sú menej výrazné. Rozmermi aj tvarovaním sú obidva modely totožné. Aj pohľad do interiéru sa nám zdal byť veľmi povedomý, svetlé poťahy sedadiel, dverí a svetlé koberce navodzovali v interiéri rovnako optimistickú atmosféru ako v modeli poháňanom vidlicovým zážihovým osemvalcovým motorom zdvihového objemu 4608 $cm^3$ . Až do stlačenia štartovacieho tlačidla nebol medzi vozidlami žiadny väčší rozdiel badateľný ani v interiéri. Po jeho stlačení v modeli 460 sme počuli dôsledne tlmený „spev" spusteného motora, v modeli 450h však zostalo absolútne ticho. Zaradenie voliacej páky automatickej prevodovky do polohy pre jazdu - jedno či dopredu alebo dozadu - spôsobí nehlučný rozjazd a na monitore zaberajúcom značnú časť stredovej konzoly prístrojovej dosky „ožije" schéma meniaceho sa toku energií v jednotlivých častiach hybridného pohonu vozidla. Spaľovací motor začne automaticky pomáhať elektromotoru po niekoľkých desiatkach metrov, ak vodič potrebuje zvlášť rýchly rozjazd, čo dáva najavo hlbokým stlačením pedálu akcelerácie, spaľovací motor začne pracovať takmer okamžite.

Priestorovo nie sú v interiéri žiadne zmeny, obmedzeniami vyplývajúcimi z potreby umiestniť v aute blok prídavných akumulátorových batérií konštruktéri zaťažili batožinový priestor. Dali ich za zadné sedadlá, takže batožinový priestor v tomto modeli je kratší, čo sa prejavilo zmenšením jeho objemu zo 430 na 280 litrov. Odlišnosť pohonov oboch modelov stabilitu hybridného vozidla ani jeho dynamické vlastnosti sa nezmenili. Súčasťou podvozku zostal systém aktívnych stabilizátorov,

Pohonu Lexus Hybrid Drive modelu GS 450h obsahuje okrem 3,5-litrového zážihového V6 motora elektromotor, generátor, sadu výkonných NiMH akumulátorov, delič výkonu (Power Split Device), dvojstupňovú prevodovku redukujúcu otáčky elektromotora a jednotku riadenia výkonu (Power Control Unit). Hybridný pohon vyvinutý Toyotou už dokonale potvrdil svoju spoľahlivosť v Toyote Prius, takže Lexus môže bez reálneho rizika ponúkať na časti hybridného pohonu záruku 5 rokov alebo 100 000 najazdených kilometrov. Poháňané sú kolesá zadnej nápravy ako pri ostatných modeloch GS. Prínos z rekuperácie pohybovej energie pri nútenom spomaľovaní sa prejavuje pozoruhodným zmenšením spotreby benzínu v porovnaní s modelom GS 460, v kombinovanej prevádzke je rozdiel 3,1 l/100 km, v mestskom cykle je rozdiel v prospech „hybridu" až 7,1 l/100 km.

Hybridný model Lexus GS 450h má rovnako vysokú, luxusnú úroveň výbavy akú sme spoznali v GS 460, predáva za za 2 099 000 Sk.

**Samuel BIBZA**

## VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

**Motor**: vidlicový 6-valcový, 24-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2x2xOHC, zdvihový objem 3456 $cm^3$ , najväčší výkon 218 kW pri 6400 ot./min., krútiaci moment 368 Nm pri 4800 ot./min., synchrónny elektromotor 650 V, 147 kW, 3270 Nm, najväčší spoločný výkon spaľovacieho a elektrického motora 254 kW.

**Hmotnosti, objemy**: pohotovostná/celková hmotnosť 1940/2355 kg, objem batožinového priestoru 280 l.

**Prevádzkové vlastnosti**: najväčšia rýchlosť 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 5,9 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 9,2/7,2/7,9 l/100 km.

# Spark miesto Matiza

**Najmenší typ Spark v ponuke Chevroletu poznáme z minulosti ako Daewoo Matiz. Krátko po prevzatí viacerých závodov krachujúcej juhokórejskej automobilky Daewoo koncernom General Motors došlo nielen k náhrade značky Daewoo na v Kórei vyrábaných autách značkou Chevrolet, patriacej do GM, ale aj k zmenám v názvoch vozidiel na niektorých trhoch. Tak sa stalo, že u nás sa Daewoo Matiz zmenil na Chevrolet Spark. Spark znamená v angličtine iskru, a toto miniauto s dĺžkou 3,5 m je skutočne vrtké, dá sa ním šikovne manévrovať v hustej mestskej premávke, takže nové typové označenie Matiza možno považovať za priliehavé. V podobe pre modelový rok 2008 sme Spark poháňaný litrovým zážihovým motorom vyskúšali v druhej polovici januára.**

V čase spomínaných zmien sa nemenil len názov tohto malého auta, ale čiastočne aj jeho vzhľad. Nový majiteľ zadal zákazku na modernizáciu karosérie spoločnosti Italdesign. Iste aj preto, že uznávaný Giugiaro bol autorom dizajnu už aj Matiza. Autíčko je to naozaj zaujímavé, nad údajom o povolenom počte miest v technickom preukaze však možno len pokrútiť hlavou. Piati „normálne vyrastení“ dospelí ľudia sa do auta s celkovou šírkou len 1495 mm

odvezú skutočne len v čase najväčšej núdze. Vodič a jeho spolujazdec na prednom sedadle nemajú žiadny problém azda ani vtedy, ak by mali postavy ako preborníci v japonskom národnom športe sumo. Ale nechceli by sme byť ani pri párkilometrov dlhej jazde jedným z troch sediacich na zadnej lavici.

Dosť bolo žartovania, i keď si myslíme, že my sme nezačali... Spark si iste nekúpi päťčlenná rodina. A ak, tak s deťmi hlboko v predpubertálnom veku. Štvoro bočných dverí nepovažujeme za prepych ani ak si takéto auto kúpi slobodný človek, pretože v porovnaní s modelmi s dvoma bočnými dverami majú najmenej dve výhody. Prvou, využívanou pri každom nastúpení do auta, je ľahšia dostupnosť bezpečnostných pásov, lebo ich horný úchyt na strednom stĺpiku karosérie nie je posunutý tak veľmi dozadu ako pri jediných širokých dverách trojdverových modelov. Druhá výhoda tiež nie je na zahodenie. Ak do auta zoberieme čo len jedného spolujazdca, tašku, kabát alebo čiapku je ľahšie odložiť na voľné zadné sedadlo ako do batožinového priestoru. Najmä ak je vonku počasie „pod psa". Hodiť ich dozadu z predného sedadla nie je ťažké. Ale vyberať ich po jazde, najmä ak pri prudšom zabrzdení skĺzli na podlahu, je lepšie cez otvorené zadné dvere, hoci úzke, ako presúvať predné sedadlo dopredu a v gymnastickej póze šmátrať rukou po podlahe pod druhým predným sedadlom.

Batožinový priestor za zadnými sedadlami je očakávane malý, má objem 170 litrov. Sklopením sedadiel vznikne v miniaute Spark priestor pre náklad s nezanedbateľným objemom 845 litrov.

Zážihový motor s litrovým zdvihovým objemom spĺňa emisnú normu Euro 4 napriek svojej jednoduchej konštrukcii. Má po dva ventily pre každý zo štyroch valcov, ventily ovláda jeden vačkový hriadeľ. Výkon 48,5 kW a krútiaci moment 91 Nm stačia na dosiahnutie pocitu dostatočnej dynamiky. V podstate to nie je len pocit, lebo schpnosť zrýchľovať z 0 na 100 km/h za 14 sekúnd nie je zlá. Pri rýchlostiach do približne 100 km/h je Spark s týmto motorom zrýchľovať celkom svižne, pravda, motor treba držať v otáčkach nad 3000 za minútu a s rastúcou rýchlosťou preraďovať a preraďovať... Predbiehanie pri rýchlosti nad 100 km/h si už treba dobre premyslieť, pretože ak „protismer" nie je prázdny v dostatočne veľkej dĺžke, môžu nastať problémy. Keď sa otáčky blížia k hranici 6000 za minútu, kedy vrchlí výkon motora, zrýchľovanie slabne a čas predchádzania iného vozidla sa predlžuje. Nie je to niečo nezvyčajné, s takýmto, ba ešte väčším problémom denno-denne zápasia na našich cestách desaťtisíce vodičov starších automobilov. Vodič Sparku sa v prípade potreby „vycúvania" z nevydareného pokusu o predbiehanie môže aspoň spoľahnúť na účinné brzdy a presné riadenie.

Spark v najvyššom stupni výbavy Premium má okrem iného čelný bezpečnostný vankúš pre vodiča aj spolujazdca na prednom sedadle, elektrické ovládanie okien predných aj zadných dverí, pozdĺžniky strešného nosiča, výškovo nastaviteľné sedadlo vodiča, ručne ovládanú klimatizáciu, audiosústavu s CD a MP3-prehrávačom.

Cena skúšaného modelu Chevrolet Spark 1.0 Premium bola 328 300 Sk.

**Samuel BIBZA**

## VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

**Motor**: 4-valcový, 8-ventilový zážihový, ventilový rozvod OHC, kompresný pomer 9,3:1, zdvihový objem 995 $cm^3$, najväčší výkon 48, 5 kW pri 5400 ot./min., krútiaci moment 91 Nm pri 4200 ot./min.

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

**Podvozok**: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy vpredu, bubnové vzadu, ABS, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 9,2 m, pneumatiky rozmeru 155/65 R 13.

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

**Rozmery, hmotnosti, objemy**: d/š/v 3495/1495/1518 mm, rázvor náprav 2345 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1310/1275 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 870/1270 kg, objem batožinového priestoru 170/845 l, objem palivovej nádrže 35 l.

**Prevádzkové vlastnosti**: najväčšia rýchlosť 156 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 14,1 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 7,2/4,7/5,6 l/100 km, $CO^2$ 133 g/km.

# Corolla pokračuje

**Keď automobilka Toyota predvlani oznámila, že nástupcom jej najpredávanejšieho typu Corolla bude v Európe Auris, ľutovali to nielen priaznivci najväčšieho japonského výrobcu automobilov. Prerušila by sa tak história typu, ktorý sa predával od roku 1966, a časom sa stal najpredávanejším nielen v rámci značky. Pod týmto typovým označením Toyota predala takmer 32 miliónov automobilov. Toyota však Aurisom nahradila len modely Corolly s karosériou hatchback, pre sedan označenie Corolla zostalo. V závere roku 2006 predstavila novú, desiatu generáciu Corolly, už len s karosériou sedan. Na náš trh sa dostala približne po roku. Vyskúšali sme model poháňaný 1,4-litrovým vznetovým motorom s výkonom 66 kW.**

Vzhľad sedanu predchádzajúcej generácie sedanu Corolla nebol zaujímavý. Kto si ho kúpil, tak iste len preto, že chcel mať sedan nižšej triedy so zárukou maximálnej spoľahlivosti. Novou generáciou sa Toyota snažila dať jedinému modelu na európskom trhu s označením Corolla podobu, ktorá by sa páčila aj Európanom. Do značnej miery sa to dizajnérom aj podarilo. Srdce sa nám pri pohľade na nový sedan vzrušením síce nadmerne nerozbúchalo, ale ani sme ho „nezavrhli". Je to podobne ako pri stretnutí sa s neznámou ženou. Nemusí nás ohúriť krásou na prvý pohľad. Ak má súmernú postavu, aspoň trochu zaujímavú tvár a časom sa ukáže, že je duchaplná a má dobrú povahu, budeme v jej prítomnosti radšej, ako pri náladovej kráske. Konštrukcia podvozka nového sedanu Corolla rovnaká ako pri Aurise - každé iné riešenie by bolo nelogické. Ak sme teda chválili jazdné vlastnosti Aurisov, ktoré sme skúšali, nemôžme inak hodnotiť ani Corollu. Toyota Corolla spoľahlivo sleduje vodičom zvolený smer aj pri značnej rýchlosti a aj na ceste s horším povrchom. Pruženie pritom nie je také tvrdé, aby posádka zreteľne cítila každý hrboľ alebo dieru na ceste, cez ktoré prejde niektoré z kolies.

Interiér Corolly a Aurisu už nie je rovnaký. Pri pohľade do Aurisu cez predné dvere okamžite zaujme spojnica vedúca šikmo dolu od stredovej konzoly prístrojovej dosky k stredovému tunelu. Tento prvok je užitočný pre optimálne umiestnenie preraďovacej páky prevodovky, ale pravé koleno vodiča vyššej postavy občas nechtiac príde do trochu nepríjemného kontaktu

s tvrdým povrchom tejto spojnice. Corolla nič takého nemá, prerad'ovacia páka je umiestnená klasicky, na podlahovom tuneli pred prednými sedadlami. Má pri prerad'ovaní v porovnaní s Aurisom o niečo dlhšie dráhy, ale neprekážalo nám to. V porovnaní s Aurisom sa nám zadali byť aj otočné ovládače autorádia väčšie, teda ľahšie ovládateľné. Sedadlá svojím tvarovaním a tvrdosťou čalúnenia sú na porovnateľnej úrovni s väčšinou svojich konkurentov z nižšej strednej triedy. V porovnaní s Aurisom sú na tom lepšie osoby sediace na zadných sedadlách. Viac miesta pre nohy v Corolle síce nemajú, lebo obidva typy majú zhodný rázvor náprav (nedostatok v tomto smere však môžu pociťovať len osoby s výškou nad 180 cm), ale strecha sa v Corolle nad zadnými sedadlami zvažuje dozadu miernejšie ako v Aurise. Preto je aj vzdialenosť od sedadla po strop v Corolle o niečo väčšia.

Za azda jediný nedostatok novej Corolly považujeme manipuláciu s vekom batožinového priestoru. Otvoriť sa dá len pomocou kľúča vsunutého do zámky a jeho otočením, čo je nepraktické riešenie. Prekvapujúco na veku chýba aj vnútorný úchyt, ktorým by sa otvorené veko dalo zatvoriť bez toho, aby si človek zašpinil prsty od zaprášeného alebo zablateného vonkajšieho povrchu veka.

Vo výbavovej úrovni Sol nová Corolla poskytuje posádke elektrické ovládanie okien v predných aj zadných dverách, výškovo aj pozdĺžne nastaviteľný volant, palubný počítač, ručne ovládanú klimatizáciu, autorádio s CD-prehrávačom, ABS, čelné, bočné aj hlavové bezpečnostné vankúše, dokonca aj kolenný bezpečnostný vankúš pre vodiča, či priečne delené a sklopné operadlá zadných sedadiel, čo možno využiť pri potrebe prevážať dlhšie štíhle predmety.

Vznetový 1,4-litrový motor výkonovo postačuje pre vozidlo s pohotovostnou hmotnosťou 1350 kg. Príťažlivú spotrebu 4,9 l nafty na 100 km v kombinovanej prevádzke uvádzanú výrobcom síce možno dosiahnuť len pri jazde so skutočne „ľahkou nohou", ale o pol litra väčšiu sme dosahovali bez akéhokoľvek sebatrýznenia.

Toyota Corolla 1.4 D-4D Sol sa v marci predávala za 644 900 Sk.

**Samuel BIBZA**

**VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE**

**Motor**: 4-valcový, 8-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod OHC, kompresný pomer 17,8:1, zdvihový objem 1364 $cm^3$ , najväčší výkon 66 kW pri 3800 ot./min., krútiaci moment 190 Nm pri 1800 až 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, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,4 m, pneumatiky rozmeru 205/55 R 16.

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

**Rozmery, hmotnosti, objemy**: d/š/v 4540/1760/1470 mm, rázvor náprav 2600 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1525/1520 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1350/1780 kg, objem batožinového priestoru 450 l, objem palivovej nádrže 55 l.

**Prevádzkové vlastnosti**: najväčšia rýchlosť 175 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 12 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 5,8/4,5/4,9 l/100 km, CO 2 128 g/100 km.

# Revolučná zmena - v spoľahlivosti

**Prvú Lagunu Renault predstavil koncom roku 1993. Na autosalóne v Paríži v roku 2000 mnohých návštevníkov nadchol vzhľad druhej generácie Laguny. A páčila sa aj mnohým našim motoristom. Žiaľ, keď pričasto s jej poruchami navštevovali autoopravovne, pochopili, že krása nie je všetko. Koncom minulého leta prišla na trh tretia generácia Laguny s karosériou liftback i kombi. Vzhľadom dosť podobná predchodkyni, ale s pevným odhodlaním výrobcu zabezpečiť jej spoľahlivosť, ktorou bude schopná konkurovať najlepším automobilom v strednej triede. Vyskúšali sme liftback poháňaný dvojlitrovým vznetovým motorom s výkonom 110 kW a treťou úrovňou (so štvorstupňovej ponuky) výbavy s názvom Dynamique.**

Nová Laguna pôsobí športovejším dojmom ako jej predchodkyňa najmä vďaka veľkým, až na boky blatníkov pretiahnutým reflektorom a agresívnejšie tvarovanému nárazníku. Svetlá vzadu sú rovnako neprehliadnuteľným novým prvkom dizajnu novej Laguny, sú delené, približne polovicu svojej plochy majú na veku batožinového priestoru. Pod ním je 450 litrov priestoru pre batožinu, čo nie je v aute strednej triedy veľa. Sklopením priečne delených operadiel (60/40) druhého radu sedadiel sa objem pre batožinu zväčší na 1377 litrov. Keďže sa dopredu nevyklápa aj sedacia časť, sklopené operadlá nevytvoria s podlahou batožinového priestoru rovnú plochu, vzniknutý schodík však má len pár centimetrov. Pôsobivá, jemne zvlnená prístrojová doska spĺňa estetické očakávania záujemcov o nové auto strednej triedy, rovnako spokojný bude azda každý s kvalitou predných sedadiel. Vodičovo sa dalo prestavovať elektricky. Malým kazom ergonómie bolo čiastočné prekrývanie hornej časti prístrojov vencom volantu. Problémom pre cestujúceho sediaceho za vodičom vysokého vzrastu môže byť málo priestoru pre

uloženie chodidiel. Pri nízko nastavenom prednom sedadle je pod ním nad podlahou taká malá medzera, že do nej sa nohy v topánkach nezmestia. Vysoké osoby môžu mať aj pocit nedostatočne veľkého odstupu stropu auta od vrcholu svojej hlavy.

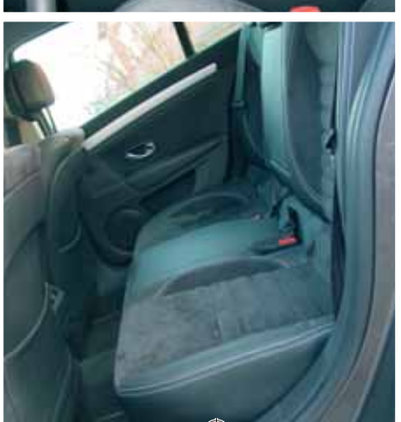
Dvojlitrový vznetový motor tohto vozidla je dôkazom skúseností motorárov Renaultu. Neohuruje síce dravým nástupom sily už po prekročení voľnobežných otáčok, pracuje ticho, bez výraznejších vibrácií. Posádka ho akusticky vníma len keď pracuje v poslednej tretine svojich prevádzkových otáčok. Snaha o dynamický štýl jazdy využívajúci často práve tento segment otáčok vedie k zreteľnej odchýlke od výrobcom uvádzanej hodnoty spotreby nafty. V kombinovanej prevádzke by mala byť len 6 litrov na 100 km, ale pri nútení motora dlhšie pracovať v režime okolo 4000 otáčok za minútu, spotreba môže stupnuť aj o 2 l/100 km.

Nový motor by nemal mať žiadne problémy s turbodúchadlom, čo sa občas stávalo motorom Laguny druhej generácie.

Definitívne by mali byť zažehnané aj poruchy prednej nápravy. Aj keď zavesenie kolies súčasnej Laguny má konštrukčný základ zo svojej predchodkyne, poruchové časti boli dôsledne upravené. Pruženie si dokáže veľmi dobre poradiť s väčšinou nerovností, ktorými oplývajú naše cesty. Športový výzor novej Laguny však trochu klame, podvozok pre vyslovene športové jazdenie nie je stavaný. Na to by musel mať miesto vlečenej zadnej nápravy konštrukčne náročnejšie viacprvkové závesy kolies. Len málokto si však Lagunu kúpi s predstavou, že ju bude používať na „stíhacie preteky" - a pri bežnom používaní jej podvozok nemá slabiny. Svojim vzhľadom, vlastnosťami a rozsahom výbavy uspokojí aj náročných motoristov nuvažujúcich o kúpe auta strednej triedy.

Renault Laguna 2.0 dCi (110 kW) Dynamique so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou stojí 1 012 900 Sk, počas stále prebiehajúcej predajnej akcie možno tento model kúpiť za 892 900 Sk.

**Samuel BIBZA**



## VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

**Motor**: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 16:1, zdvihový objem 1995 $cm^3$, najväčší výkon 110 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 340 Nm pri 2000 ot./min.

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

**Podvozok**: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, ESP, hrebeňové riadenie s elektro-hydraulickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 11,05 m. Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu liftback.

**Rozmery, hmotnosti, objemy**: d/š/v 4695/1811/1445 mm, rázvor náprav 2756 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1537/2012 kg, objem batožinového priestoru 450/1377 l, objem palivovej nádrže 68 l.

**Prevádzkové vlastnosti**: najväčšia rýchlosť 210 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,5 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 7,8/5,1/6 l/100 km.

# Premiérové SUV Peugeota

**Z trojičiek Mitsubishi Outlander, Citroën C-Crosser, Peugeot 4007 sme najskôr vyskúšali prvé dva typy. Napokon, koncom februára, sme získali osobnú skúsenosť aj s vlastnosťami prvého športovo-úžitkového automobilu francúzskej automobilky Peugeot.**

Podobne ako sesterská značka Citroën ani Peugeot nechcel strácať čas vlastným vývojom vozidla tohto druhu a radšej finančne podporil vývoj novej generácie typu Outlander japonskej automobilky Mitsubishi, ktorá má bohaté skúsenosti s vývojom aj výrobou športovo-úžitkových automobilov. V Peugeote zostali pri číselnom typovom označení. Prvá číslica vyjadruje zaradenie typu podľa veľkosti, dve nuly novú vetvu portfólia v ponuke (ako pri Peugeote 1007) a posledné číslo vyjadruje príslušnosť k istej generácii vozidiel. Keďže typ 308 je iba prvou lastovičkou novej generácie, SUV zaradili marketingoví odborníci Peugeota do „sedmičkového obdobia". Dizajnéri jednotlivých značiek dokázali pre tieto vozidlá vytvoriť dokonale odlišné predné časti, takže sa líšia nielen továrenským znakom, ale aj tvarovaním reflektorov, predných kapôt a nárazníkov. Každá z týchto kreácií má znaky charakteristické pre danú značku. Pri pohľade zboku sa súrodenci od seba líšia len inými prahovými lištami, čiastočne „dekórom" okenných líšt, a dizajnom kolies. Vzadu je odlišné farebné stvárnenie krytu združených koncových svetiel, Peugeot mal navyše medzi svietidlami okrasnú lištu.

Interiér Peugeota 4007 je sedemmiestny, podobne ako mal Citroën C-Crosser, Outlander bol päťmiestny. Dve sedadlá tretieho radu, ak sa práve nepoužívajú, sú zapustené v podlahe batožinového priestoru. Ich „aktivácia" nie je komplikovaná, ale odporúčame vyskúšať si ju skôr ako bude treba obsadiť aj tieto sedadlá, v zlom počasí alebo v časovej núdzi by bolo nepríjemné bádať, akou silou treba ťahať za textilné „ušká", aby sa sedadlo dostalo do prevádzkovej polohy. Ako pri všetkých sedemmiestnych automobiloch tejto veľkostnej triedy, ktoré poznáme, tieto sedadlá neposkytujú pre dospelých cestujúcich porovnateľné pohodlie s ostatnými piatimi sedadlami. Objem pre batožinu za tretím radom sedadiel je 184 l, ak sú zapustené do podlahy, pre batožinu je k dispozícii objem od 441 do 510 litrov - podľa toho, ako posádka využíva pozdĺžny posuv a sklon operadiel druhého radu sedadiel. Ak treba pre náklad ešte väčší priestor, možno dopredu sklopiť aj priečne delené lavicové sedadlo druhého radu. Pri nakladaní až po strop je potom za prednými sedadlami k dispozícii objem 1686 litrov. Prístrojová doska, volant a ďalšie časti interiéru sú ergonomicky správne tvarované a umiestnené, ich povrchová úprava je však typickejšia pre japonskú značku ako pre automobilky z PSA. Stred výškovo prestaviteľného multifunkčného volantu zdobí, samozrejme, pre Peugeot typický lev. Kabína je priestranná, vzdušná, s piatimi dobre tvarovanými, pohodlnými sedadlami. Cestovanie neruší ani nadmerný vnútorný hluk, spríjemňuje ho účinná ventilačná a vykurovacia sústava doplnená ručne ovládanou klimatizáciou i audiosústava s CD a MP3-prehrávačmi. Posádka sa môže cítiť ako vo väčšom kombi, len sedí vyššie nad vozovkou, čo je iste príjemný rozdiel. Podobné sú aj jazdné vlastnosti tohto vozidla, podvozok má prispôsobený najmä na dokonalé zvládnutie rôznych povrchov mestských komunikácií, kde majitelia takýchto SUV realizujú väčšinu svojich aktivít. Karoséria sa dramaticky nenakláňa ani pri rýchlejšom prejazde zákrut. Istotu jazdy ľahším terénom alebo po zasneženej či zľadovatenej ceste vodič získa zapojením do prenosu hnacích síl aj kolesá zadnej nápravy. Otočným prepínačom na tuneli medzi prednými sedadlami môže dokonca navoliť aj pevné rozdelenie hnacieho momentu v pomere 50:50 medzi prednou a zadnou nápravou. Keďže vozidlo nemá klasický medzinápravový diferenciál, tento režim elektromagnetickej medzinápravovej spojky nemožno „zneužívať" bez rizika jej poškodenia. Po zvládnutí kritického miesta je vhodné zvoliť režim 4x4, kde je variabilné delenie krútiaceho momentu medzi nápravami, s maximom podielu 50 % prenášaného na zadnú nápravu, alebo zvoliť len pohon prednej nápravy. Skúšané vozidlo poháňal vznetový motor 2.2 HDI s najväčším výkonom 115 kW. PSA Peugeot Citroën vznetové motory pre osobné autá vie veľmi dobre navrhnúť aj vyrobiť, tento motor je pre Peugeot 4007 optimálny. Spolupracoval s ručne ovládanou šesťstupňovou prevodovkou, čo je od tvorcov vozidla tiež dobrá voľba.

Vozidlo má bohatú bezpečnostnú výbavu, štandardne obsahuje okrem iného systémy ABS, ASR, ESP, čelné, bočné bezpečnostné vankúše pre osoby na predných sedadlách, hlavové vankúše sa nafukujú pri bočných nárazoch, chrániac hlavy osôb prvých dvoch radov sedadiel.

Peugeot 4007 2.2 HDi Executive sa predáva za 1 179 000 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 215/70 R 16.

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

**Rozmery, hmotnosti, objemy**: d/š/v 4635/1805/1670 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 9,5/5,9/7,2 l/100 km, CO 2 191 g/km.

# Reprezentatívne „úžitkové auto“

**Po sedanoch súčasnej generácie Mercedesu triedy C, ktoré sme vyskúšali začiatkom minuloročnej jesene a písali sme o nich v októbrovom a novembrovom čísle, dostalo sa nám do rúk aj kombi. Model v úprave pre možnosť odpočtu DPH pre podnikateľov, čiže s mrežou za operadlami zadných sedadiel, poháňaný 2,2-litrovým vznetovým motorom.**

Esteticky zovňajškom za sedanom príliš nezaostáva, dizajnéri sa snažili dať aj zadnej časti vozidla čiastočne športovo pôsobiaci tvar. V podobnom štýle bola tvarovaná zadná časť kombi verzie už aj predchádzajúcej generácie triedy C. Kvôli skosenej zadnej časti, nesledujúc maximalizáciu objemu batožinového priestoru pri jeho využívaní až po strop, nepatril predchádzajúci T-Model Mercedesu triedy C v tomto parametri medzi premiantov strednej triedy. Dizajnéri uprednostnili pred maximálnou úžitkovosťou estetiku. Súčasná generácia je na tom s veľkosťou priestoru pre batožinu o niečo lepšie, po sklopení zadných sedadiel je k dispozícii priestor pre náklad s objemom 1500 l (predtým len 1354 l). V úprave N1 sklápanie sedadiel komplikuje spomínaná mreža. Základný objem batožinového priestoru (pri nesklopených zadných sedadlách a nakladaní do výšky rolovacieho krytu) 485 l tiež veľkosťou neohúri, ale nemá členité boky, takže je dobre využiteľný. Pod vyklápateľným dnom batožinového priestoru sú pomerne veľké schránky, v jednej z nich je praktická skladateľná prepravka, využiteľná pre uloženie bežného nákupu.

Predná časť interiéru je rovnako tvarovaná ako v sedanoch, pohodlie na predných sedadlách je príkladne zabezpečené. Komplikovaný je len prístup k nastavovaniu sedadla spolujazdca v úzkej medzere na boku, vhodnejšie je urobiť to, keď vozidlo stojí pri otvorených dverách. Pri zhodnom rázvore náprav so sedanom nepribudli žiadne milimetre možnej dĺžkovej rezervy pred kolenami osôb sediacich na zadných sedadlách, ale o niečo narástla vzdialenosť od sedadla po strop nad operadlami, teda aj „vôľa“ nad hlavami. To uvítajú nadpriemerne vysokí cestujúci, pretože pre osoby s výškou do asi 185 cm majú dostatočný odstup hláv od stropu aj v sedane.

Teraz skúšané kombi poháňal rovnaký vznetový motor aký mal aj sedan, o ktorom sme písali v októbri minulého roka. Zopakujeme len, že je to výkonná pohonná jednotka s kultivovaným chodom. Žiadny poznateľný rozdiel necítiť ani v jazdných vlastnostiach.
S mrežou za operadlami zadných sedadiel je z modelu Mercedes-Benz 220 CDI T-Model reprezentatívne „úžitkové auto“, ktorého základná cena je 1 181 976 Sk.

**Samuel BIBZA**

**VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE**

**Motor**: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 17,5:1, zdvihový objem 2148 cm$^3$, najväčší výkon 125 kW pri 3800 ot./min., krútiaci moment 400 Nm pri 2000 ot./min.

**Prevody**: 5-stupňová automatická prevodovka, pohon kolies zadnej nápravy.

**Rozmery, hmotnosti, objemy**: d/š/v 4596/1770/1437 mm, rázvor náprav 2760 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1650/2070 kg, objem batožinového priestoru 485/1500 l, pneumatiky rozmeru 225/45 R 17.

**Karoséria**: 5-dverová, 4-miestna typu kombi.

**Prevádzkové vlastnosti**: najväčšia rýchlosť: 220 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,2 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 9,2/5,5/6,8 l/100 km.

# Istota na cestách

**V krátkom časovom rozpätí sme vo februári okrem kombi triedy C vyskúšali aj sedan s najvyššou úrovňou výbavy Avantgarde. Ten bol pre nás zaujímavý najmä stálym pohonom všetkých štyroch kolies, pre ktorý štuttgartská automobilka používa označenie 4MATIC.**

Od auta strednej triedy prémiovej značky sa právom očakávajú príkladné pohodlie a nadpriemerné jazdné vlastnosti. Interiér v skúšanom modeli mal hnedočervené kožené poťahy sedadiel, tento materiál sa opakoval aj na lakťových opierkach v dverách. Nastupovanie na predné aj zadné sedadlá Mercedesu triedy C je vďaka doširoka otvárateľným dverám jednoduché, sedenie na predných, elektricky prestavovateľných sedadlách je pohodlné bez výhrad, na zadných sedadlách môžu mať pocit obmedzenia pohybu kolien cestujúci s výškou nad 185 cm, ak pred nimi sedia tiež vysoké osoby. Interiér je kvalitne odhlučnený, cestovanie neruší ani zvuk výkonného trojlitrového vznetového šesťvalca. Hravo by vyhnal rýchlosť „céčka" aj nad 250 km/h, keby ho pri tejto hodnote neskrotila elektronická regulácia. Automatickú sedemstupňovú prevodovku vraj konštruktéri museli prispôsobovať stálemu pohonu 4x4, čo posádka samozrejme nevníma, lebo preraďovanie je takmer nepozorovateľné, bez zreteľnej zmeny rýchlosti pri preradení. Kým modely s pohom len kolies zadnej nápravy majú aj v Mercedese triedy C prirodzený nábeh na pretáčavý šmyk, pohon 4MATIC zmenil správanie sa vozidla na neutrálne, pri rýchlych prejazdoch zákrut sa nám dokonca zdalo, že až na mierne nedotáčavé. To je, samozrejme, pre stabilitu vozidla na klzkých cestách príjemná zmena. Najnovšia generácia systému 4MATIC má uzatváranie lamelovej spojky v centálnom doferenciále, a teda pohon aj predných kolies, už pri krútiacom momente 50 Nm, čo uľahčuje rozjazd vozidla aj na veľmi klzkom povrchu. Po uzatvorení spomínanej spojky sa krútiaci moment z výstupného hriadeľa prevodovky rozdeľuje medzi prednú a zadnú nápravu v pomere 45:55. Systém pohonu 4MATIC spolupracuje s elektronickou reguláciou stability vozidla ESP aj so systémom trakčnej kontroly 4ETS, ktorý dokáže pribrzďovať preklzujúce kolesá a zlepšiť tak trakciu kolies, ktoré sú na povrchu s väčším súčiniteľom trenia. Systém 4ETS tak súčasne precízne plní aj funkciu uzávierok nápravových diferenciálov. Vozidlo sme „prehnali" aj kľukatou cestou cez horský prechod Vyšehrad, s miestami ešte zasnieženým povrchom, a išlo vždy po dráhe, ktorú sme určili volantom. Bohatá výbava a najmä kvalitný systém pohonu 4x4 zdvihli cenu modelu Mercedes-Benz 320 CDI 4MATIC Avantgarde na 1 621 426 Sk.

**Samuel BIBZA**

## VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

**Motor**: vidlicový 6-valcový, 24-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2x2OHC, kompresný pomer 17,7:1, zdvihový objem 2987 $cm^3$, najväčší výkon 165 kW pri 3800 ot./min., krútiaci moment 510 Nm pri 1800 až 2800 ot./min.

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

**Rozmery, hmotnosti**: d/š/v 4581/1770/1429 mm, rázvor náprav 2760 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1760/2245 kg, pneumatiky rozmeru 225/45 R 17.

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

**Prevádzkové vlastnosti**: najväčšia rýchlosť: 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 6,8 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 10,3/6,2/7,7 l/100 km.

# Skok do neznáma?

**Článok o minuloročnom autosalóne v Ženeve sme uvádzali štatistikou celosvetovo vyrobených automobilov. Rok odvtedy ubehol doslova ako voda v horskej riave a k dispozícii sú nové štatistiky. Opäť pozitívne z hľadiska rastúceho počtu vyrobených automobilov. Najprestížnejší európsky autosalón prvej polovice roka naznačil, čím chcú automobilky zabezpečiť udržanie rastu svojej výroby v blízkej budúcnosti.**

Začnime opäť štatistikou. Kým v roku 2006 automobilky na celom svete vyrobili 53 570 514 automobilov, vlani už 56 355 652, a predstavitelia väčšiny automobiliek avizujú nárast výroby aj v tomto roku. Vlani najväčší skok v raste výroby zaznamenali čínske automobilky. V roku 2006 vyrobili 3 704 437 automobilov, vlani už 5 028 807, a podobným tempom by mala rásť výroba v nich aj tento rok. Čínsky automobilový priemysel pomáhajú stavať na nohy takmer všetky významné automobilky sveta, keď vytvárajú s čínskymi podnikateľmi spoločné podniky. V nich zahraničné spoločnosti nemôžu mať majoritný podiel, ale napriek

Automobilka Opel má v ponuke okrem iného aj tri typy rôzne veľkých viacúčelových automobilov. Na štúdii s názvom Meriva Concept ukázala, že jej konštruktéri neminuli všetku invenciu pri vymýšľaní variability usporiadania sedadiel. Meriva Concept zaujala najmä novým systémom protismerného otvárania predných a zadných dverí FlexDoors.

V expozícii Subaru bol ústredným exponátom nový 4-valcový vznetový motor s výkonom 110 kW, lebo v Subaru zatiaľ vznetový motor nemali. Nový „Boxer-Diesel" nepochybne zväčší záujem Európanov o automobily Subaru, montovať ho budú aj do novej generácie typu Forester.

tomu tam všetci letia ako muchy za svetlom, pretože potenciál čínskeho trhu je momentálne obrovský. Dovoz automobilov do Číny je zaťažený veľkým clom, vypláca sa len výrobcom luxusných automobilov, lebo v tomto segmente nemajú zatiaľ významnejšiu domácu konkurenciu. Napríklad automobilka Porsche vyviezla do Číny v roku 2006 asi 2000 automobilov, vlani už dvojnásobné množstvo. Podobným tempom v Číne rastú predaje drahých automobilov aj iných značiek. Čína v posledných rokoch stavia 5000 kilometrov nových diaľnic za rok a podobne rýchlo pribúdajú aj domáci milionári, ktorí túžia prezentovať svoje bohatstvo aj výnimočným autom.

**Nová Škoda Superb s mimoriadne vtipným „duálnym" systémom otvárania veka batožinového priestoru - ako sedan i ako liftback - nepochybne prekoná v predajných výsledkoch svojho predchodcu. Novinka by sa mala začať predávať v máji.**

**Ferrari tentoraz nepriviezlo do Ženevy žiadnu novinku. Automobilka prezentovala okrem iného svoje úspechy v pretekoch F1 i diaľkovú jazdu dvoch Ferrari 612 Scaglietti cez Indiu, ktorá sa stáva aj pre túto značku nádejným trhom. Podobné propagačné jazdy sa nedávno uskutočnili aj v Číne a USA.**

Výroba však dynamicky rastie aj v čisto čínskych automobilkách. Odhaduje sa, že v roku 2010 budú v Číne výrobné kapacity pre asi 20 miliónov automobilov ročne. Keďže domáci trh bude vtedy schopný absorbovať asi polovicu z tohto množstva, Číňania sa budú snažiť autá vyvážať. V budovaní predajnej siete v Európe je na tom zatiaľ najlepšie značka Brilliance, má svoje obchodné zastúpenie v 16 štátoch (do leta by mohli jej autá predávať napríklad aj v Českej republike). Čínske automobilky však pravdepodobne nebudú môcť svoje výrobné kapacity využívať naplno, pretože

**Švédska automobilka Saab je súčasťou koncernu General Motors. U nás máme len jediného predajcu automobilov tejto značky, takže Saaby vídame na cestách zriedkavo. Na autosalóne v Ženeve sa Saab prezentoval aj dvoma štúdiami 9-4X BioPower a 9-X BioHybrid (na snímke). Obe sú schopné spaľovať nielen čistý benzín, ale aj jeho zmes s bioetanolom.**

**Inovované typy Sonata a Matrix i nový „kompakt" i10 na stánku juhokórejskej automobilky Hyundai boli v tieni štúdie HED-5 „i-mode". Zaujímavá bola nielen tvarovaním, ale aj novými plastami použitými na vonkajšie panely karosérie, vynikajúcimi malou hmotnosťou a vhodnými mechanickými vlastnosťami. Vozidlo obsahovalo aj ďalšie nové technické riešenia a zaujímavú výbavu.**

**Trojdverový Chevrolet Aveo absolvoval v Ženeve svetovú výstavnú premiéru. Mal by zaujať predovšetkým mladých zákazníkov. Vychádza z typu Kalos, spočiatku budú pre tento model k dispozícii inovované 1,2 a 1,4-litrové zážihové motory. Päťdverové Aveo, ktoré malo premiéru minulú jeseň na autosalóne vo Frankfurte sa začne predávať tento mesiac, trojdverový model začiatkom leta.**

Aj automobilka Fiat v Ženeve dokazovala, že sa pripravuje na šetrenie tradičných uhľovodíkových palív z ropy. Motor Fiata Panda Aria dokáže spaľovať nielen benzín, ale aj zmes zemného plynu a vodíka (v pomere 70:30). Až 10 % paliva v mestskej premávke dokáže ušetriť systém vypínania motora pri zastavení vozidla (Stop&Start).

Dnes ešte výstredne vyzerajúca štúdia Nissana s názvom Pivo mala premiéru na autosalóne v Tokiu v roku 2005. O dva roky v Tokiu Nissan predstavil Pivo 2, ktoré si v Ženeve odbudlo európsku premiéru. Vodič nielenže môže otáčať kabínu o 360°, ale o 90° môže natočiť aj kolesá oboch náprav a poľahky zaparkovať v úzkej medzere medzi väčšími autami. V každom kolese je elektromotor poháňaný lítium-iónovými batériami.

Ôsma generácia Hondy Accord patrila medzi najočakávanejšie novinky tohtoročného autosalónu v Ženeve. Honda predstavila sedan aj kombi. Tourer, ako v Honde označujú verzie kombi, tentoraz vzhľadovo nijako nezaostáva za sedanom, má v porovnaní s predchádzajúcou generáciou výrazne športovejší vzhľad. Nový, zaujímavý tvar zadnej časti kombi však ubral z objemu batožinového priestoru (na 448 l).

podobne masívny rozvoj automobilového priemyslu sa rozbieha už aj v druhom najľudnatejšom štáte sveta, v Indii... Japonským a juhokórejským automobilkám teda na domácom kontinente vyrastajú vážni konkurenti. Masívny vpád čínskych a indických áut na európske trhy v objemoch porovnateľných pre súčasný predaj japonských a kórejských automobiliek pravdepodobne do roku 2010 nehrozí. Keby sa však čo len jednej značke zo spomínanej dvojice štátov podarilo dokázať na niektorom z významnejších európskych trhov, že jej autá sú konštrukčne a spoľahlivosťou prevádzky porovnateľné s tamojšou konkurenciou, pri dobrom zabezpečení servisu by sa to mohlo rýchlo zmeniť. Lebo aj v bohatých štátoch čoraz väčší počet obyvateľstva

Suzuki Concept A-Star mal v Ženeve len európsku premiéru. Svetovú nie náhodou absolvoval v Indii, kde má Suzuki dominantné postavenie na trhu. V jednom z jej tamojších závodov sa má vyrábať aj z Conceptu A-Star odvodený 5-dverový kompaktný hatchback. Poháňať ho bude litrový 3-valcový zážihový motor plniaci emisnú normu Euro 5. Na európsky trh sa vraj tento automobil dostane už pred koncom tohto roka

Svetovú premiéru mal v Ženeve trojdverový model Mazdy2. Je rovnako dlhý (3885 mm) ako päťdverový hatchback. Pôsobí však ešte športovejšie, čo sa od trojdverových modelov vo všeobecnosti aj očakáva. Mal by lákať najmä mladé páry alebo slobodných ľudí. Na výber pre tento model budú tri zážihové motory a jeden vznetový.

uprednostňuje „dobrú cenu" pred výberom podľa „krajiny pôvodu" tovaru či „rešpektovanou značkou".

Súčasný dešpekt Európanov voči čínskym autám je do značnej miery oprávnený. Vyplýva najmä z medializácie katastrofálnych výsledkov nárazových skúšok v EuroNCAP prvých automobilov, ktoré sa začali dovážať do Európy. Takto neslávne skončil napríklad aj veľký sedan Brilliance BS6, ktorého schopnosť chrániť posádku v EuroNCAP ocenili len jedinou hviezdičkou.

Po konštrukčných úpravách v opakovanej sérii skúšok už získal akceptovateľné tri hviezdičky. A nepochybne nasledujúca generácia tohto typu a ostatných vozidiel, s ktorými bude chcieť značka Brilliance uspieť v Európe o pár rokov, už bude konkurenčná aj v oblasti pasívnej bezpečnosti. V Číne nemajú príliš veľké škrupule pri rešpektovaní autorských práv a pri ochrane

**Ford Kuga je kompaktné športovo-úžitkové vozidlo, ktorým Ford zaplní jednu z mála medzier vo svojej ponuke. Interiér v štýle Focusu, pripájanie zadnej nápravy pri preklze predných kolies pomocou Haldex spojky, ale aj verzia len s pohonom predných kolies, a zatiaľ jediný motor - vznetový 2.0 TDCi s výkonom 100 kW - to bude na trhu už v lete.**

**Land Rover predstavil svoj koncepčný automobil s označením LRX prvý raz v januári na autosalóne v Detroite. Je postavený na platforme najmenšieho typu v ponuke značky, Freelandera, ale je ešte menší. Zaujímavý je jeho hybridný pohon s prepĺňaným vznetovým motorom, vďaka ktorému, ale aj materiálom s malou mernou hmotnosťou použitým na stavbu karosérie a aerodynamickým tvarom, má spotrebu nafty 4,7 l/100 km.**

duševného vlastníctva. Ak nezískajú do svojich vývojových stredísk skúsených odborníkov zo zahraničia, ktorí im požadovanú kvalitu konštrukcie nových vozidiel zabezpečia, odkopírujú konštrukčné riešenie z úspešných zahraničných vozidiel. Na autosalóne v Ženeve okrem automobilky Brilliance Čínu reprezentovala aj automobilka BYD. Jej malý hatchback F1 je takmer ako jednovaječné dvojča Toyoty Aygo a Toyote môže lichotiť, že aj vystavovaný sedan F3 má interiér detailne „odpozorovaný" z ich typu Corolla... Podľa reprezentantov značky BYD na autosalóne to však nie je plagiátorstvo, ale „sledovanie svetového trendu dizajnu". Po pravde, aj japonské a juhokórejské autá mali v minulosti svoje „vzory" a nie je to tak dávno, čo na autosalónoch ich inžinieri sťaby novinári detailne zaznamenávali zaujímavé tvarové a konštrukčné riešenia vystavených noviniek konkurencie. Teraz sme

**Peugeot mal v Ženeve jednu z najkrajších expozícií s viacerými novinkami, prevažne z typového radu 308 . Novinkou bola aj osobná verzia úžitkového vozidla Partner s názvom Partner Tepee s dvojicou bočných posuvných dverí uľahčujúcich nasadanie osobám cestujúcim na zadných sedadlách.**

**Kia Soul - pod týmto označením Kia vystavila tri verzie koncepčného auta navrhnutého v jej európskom dizajnérskom stredisku. Soul Diva s bielym lakom a zlatými doplnkami by mala lákať najmä ženy, Burner s matným čiernym lakom a polepmi s dračími motívmi, štyrmi samostatnými športovými sedadlami v interiéri je určený najmä mladým mužom. A Soul Searcher má byť autom uľahčujúcim zvládanie stresu v komplikovanej veľkomestskej premávke. V septembri v Paríži bude známa ich konečná podoba, vyrábať by sa mali v Tepličke nad Váhom koncom tohto roka.**

**Toyota opäť dokázala, že vie majstrovsky navrhnúť aj miniatúrne auto. Typ iQ je kratší ako 3 m (2985 mm), ale poskytuje miesto trojici dospelých a ak treba aj jednému dieťaťu. Vozidlo začnú vyrábať už koncom tohto roka, na výber preň budú dva zážihové a jeden vznetový motor.**

Dacia predstavila hatchback nižšej strednej triedy s názvom Sandero. Je postavený na platforme Loganu, pri rovnakej výške s ním (1534 mm) je však v porovnaní s Loganom kratší (4020 mm) a má aj o 42 mm menší rázvor náprav. Prakticky rovnaké vozidlo v minulom roku začal Renault pod svojou značkou vyrábať v Brazílii, Dacia Sandero sa v Európe začne predávať toto leto.

Aj Citroën sa v Ženeve blysol viacerými novinkami. Najvýznamnejšou bol typ strednej triedy C5 vo verzii kombi, sedan predstavil premiérovo o pár týždňov skôr na autosalóne v Bruseli. Kombi je o 50 mm dlhšie (4830 mm) a o 30 mm vyššie (1480 mm) ako sedan. C5 si možno vybrať s jedným z trojice zážihových alebo zo štyroch vznetových motorov.

Na novinky bola bohatá aj expozícia automobilky Mercedes-Benz, vrátane modelov zameraných na minimalizáciu znečisťovania životného prostredia. Takými boli Vision GLK Bluetec Hybrid i C BlueEfficiency. Novinka na snímke, typ CLC, nemá vyslovene „zelené" ambície. Nahrádza typ Sports Coupé zaraďovaný do triedy C. Aj CLC má konštrukčný základ v triede C, ale upravných má až okolo 1100 dielcov.

niečo podobné videli v stánku Škody. Dvojica, podľa vzhľadu asi čínskych „novinárov" (lebo to bolo počas tzv. novinárskeho dňa na autosalóne) merala a fotila detaily Škodou patentovaného konštrukčného riešenia „obojživelného" otvárania veka batožinového priestoru nového Superba.

Expanzia výroby a predaja automobilov v spomínaných dvoch juhoázijských štátoch už prináša vážne zmeny v svetovej ekonomike aj v ekológii našej planéty. Ceny ropy rastú nielen vďaka špekuláciám najväčších obchodníkov s touto pre prevádzku automobilov stále nenahraditeľnou surovinou. Čínsky trh s automobilmi je už po USA druhým najsilnejším, takže je logické, že do tejto krajiny smerujú čoraz väčšie objemy vyťaženej ropy.

Alfa Romeo v súčasnosti dobre plní úlohu výrobcu športovo ladených automobilov v koncerne Fiat. Dôkazom je aj typ 8C na snímke. Alfa Romeo vystavovala aj roadster odvodený z tohto kupé s označením 8C Competizione Spider so zážihovým V8 motorom výkonu 330 kW pri 7000 otáčkach za minútu.

Čínska automobilka BYD predstavila niekoľko svojich vozidiel. Najmenšie, s dĺžkou 3460 mm a typovým označením F1, sa nápadne podobá na Toyotu Aygo vyrábanú v českom Kolíne. BYD F1 poháňa trojvalcový litrový zážihový motor s výkonom 50 kW.

Podobný vývoj možno reálne očakávať aj v Indii, kde sa chystajú investovať do automobilovej výroby ďalšie významné automobilky.

Rast výroby a predaja automobilov vedie nielen k zdražovaniu ropy, ale aj ocele a ostatných materiálov na výrobu a zabezpečenie prevádzky automobilov. A samozrejme, aj k rastu emisií škodlivín rôzneho druhu, vrátane tzv. skleníkových plynov, s ktorými sa v Európskej únii, v snahe o udržanie pre život na Zemi udržateľnej klímy, začína nekompromisne obchodovať. Čakať, že by Európu v snahe o brzdenie znečisťovania životného prostredia rýchlo nasledovali aj Čína, India a ďalšie štáty snažiace sa zmenšiť svoje

zaostávanie za výkonnosťou hospodárstva najbohatších štátov sveta, je iluzórne. Najmä keď to nerobí ani „najdemokratickejší štát" a „jediná skutočná svetová veľmoc", ako sa sami zvyknú označovať Spojené štáty americké. Svetové spoločenstvo len sotva vyvinie na tieto krajiny účinný tlak,

Najdôležitejšou novinkou v stánku BMW bol športovo-úžitkový automobil X6, sériová podoba konceptu X6 Sports Activity Coupé, vystaveného vlani na autosalóne vo Frankfurte. Má vonkajšie rozmery 4854x1933x1729 mm, pohon všetkých kolies xDrive zdokonalený systémom Dynamic Performance Control, zabezpečujúcim rozdeľovanie krútiaceho momentu v závislosti na adhézii aj medzi kolesá tej istej nápravy

Štúdia Urban Cruiser je dielom dizajnérskeho štúdia ED2, ktoré si Toyota vybudovala v južnom Francúzsku. Toyota jeho vystavením skúma reakciu zákazníkov. Ak bude priaznivá, možno sa podobné „mestské SUV" s interiérom s nádychom dizajnu nábytku, dostane do výrobného programu Toyoty.

aby zmenšili znečisťovanie ovzdušia. Aj preto nie, že vplzní podnikatelia z ekonomicky najsilnejších štátov sveta investovali a stále sa pripravujú investovať do týchto rozvíjajúcich sa ekonomík miliardy eúr či dolárov. Ak by tam mali platiť prísne environmentálne normy podobné normám v EÚ, ziskovosť ich investícií by výrazne klesla...

Automobilový priemysel je ťahúňom ekonomiky mnohých štátov sveta, vrátane Slovenska. Nemožno upierať právo využiť to Číne, Indii ani iným štátom. Obávame sa však, že dnes nikto nevie, ako tento vývoj ovplyvní život obyvateľov planéty Zem. Rýchlo rastúca výroba automobilov (v posledných troch rokoch medziročne o 4,7 a 4,5 %) je pre svet „skokom do neznáma". Spôsobí nepochybne zmeny v celosvetovej ekonomike aj v ekológii. Najvýznamnejšie automobilky sa síce snažia vyrábať vozidlá s menšou

V expozícii Fiatu nemohol chýbať ani typ 500 vo viacerých verziách, aktuálny nositeľ titulu európskeho Auta roka. Aj stánok na expozícii mal jeho podobu. Koncept Fiat 500 Aria poháňa 1,3-litrový vznetový motor s filtrom pevných častíc, má robotizovanú prevodovku a systém Stop&Start. V kombinovanej prevádzke vyprodukuje len 98 g $CO_2$ na kilometer jazdy.

Lancia sa na našom trhu ešte len opatrne rozhliada, v Ženeve bol jej novinkou typ Delta, konštrukčne príbuzný Fiatu Bravo. Má však o 100 mm predĺžený podlahový rošt a rázvor náprav až 2700 mm. VĎaka tomu má o poznanie priestrannejší interiér. Najvýkonnejším motorom pre Deltu bude 1.8 Di Turbojet s výkonom 147 kW.

Indická automobilka Tata vystavuje v Ženeve svoje autá už niekoľko rokov, ale zatiaľ ich v Európe nepredáva. Jej najväčšou tohtoročnou novinkou bol 3,1 m dlhý päťdverový štvormiestny hatchback s názvom Nano. Konštruovali ho tak, aby jeho cena bez DPH a prepravných nákladov k zákazníkovi nepresiahla 2500 dolárov. Poháňa ho motor s výkonom 24 kW a spotrebou 4,3 l/100 km. V Indii ho začnú predávať koncom tohto roka.

Stánok Renaultu bol tiež bohatý na novinky. Najviac zaujali Laguna GT s riaditeľnou aj zadnou nápravou, športovo-úžitkový automobil Koleos už v konceptoch Renault ukazoval pridlho, takže väčší záujem ako oň nepochybne pútala štúdia Mégane Coupé Concept. Nová generácia typu Mégane iste nebude až taká avantgardná, ale niektoré prvky z tejto štúdie s rozmermi 4514x1908x1371 mm sa iste prenesú aj do „sériových" modelov.

Koncept Seat Bocanegra naznačuje ako bude vyzerať pripravovaná nová generácia typu Ibiza. Bocanegra v španielčine znamená „čierna tlama" a v súlade s týmto názvom predná časť vozidla pôsobí skutočne agresívne športovým dojmom. Športovo poňatý je aj interiér s výrazne anatomicky tvarovanými sedadlami. Pohon zabezpečuje zážihový 1,4-litrový motor prepĺňaný dvojicou turbodúchadiel spolupracujúci so sedemstupňovou prevodovkou DSG.

Štúdia s názvom Sintesi v expozícii dizajnérskeho štúdia Pininfarina patrila v Ženeve medzi najfuturistickejšie nielen tvarovaním, ale aj novými technickými riešeniami. Poháňajú ju štyri elektromotory s výkonom po 20 kW. Nosnou časťou karosérie je podlaha s tuhým stredovým tunelom, v ktorom sú umiestnené palivové články. Pohon vozidla môže pracovať v dvoch režimoch. V štandardnom dosahuje najväčšiu rýchlosť 222 km/h, v športovom až 248 km/h.

spotrebou paliva a tým aj s menším množstvom škodlivých emisií, ale to nemusí viesť k „trvale udržateľnej kvalite životného prostredia". Ani k trvale udržateľnej prosperite automobiliek. Tie sa síce poväčšine chvália skvelou ekonomickou kondíciou, ale nie vždy je to pravda.

Vývoj čoraz bezpečnejších áut vyhovujúcich skokovo sprísňujúcim sa emisným normám stojí veľa peniazí. Fenomén akciových cien podnecujúcich lepší predaj nových automobilov nie je slovenským vynálezom. Ohrozuje ekonomiku aj nemeckých či francúzskych a ostatných národných

Volkswagen vrátil po rokoch na trh typ Scirocco, v Ženeve ukázal aj viacero ekologicky zameraných noviniek. Európania mali možnosť prvý raz naživo uvidieť aj toto vozidlo - Passat CC. Toto „štvordverové kupé" je v porovnaní so sedanom Passat o 50 mm nižšie, o 31 mm dlhšie a o 36 mm širšie. Vyzerá skutočne veľmi pekne, daňou za zmeny v porovnaní so sedanom je menej miesta nad hlavami pre vyššie osoby sediace na zadných sedadlách.

Automobilka Suzuki sa nechce uspokojiť s pozíciou rešpektovaného výrobcu malých vozidiel. V roku 2010 by chcela uviesť na trh svoj prvý automobil strednej triedy. Zabezpečiť vstup na trh s originálnym vozidlom, ale so zákazníkmi akceptovaným vzhľadom, má séria štúdií s názvom Kizashi. V Ženeve vystavovaná mala rozmery 4650x1950x1400 mm, mala dvojlitrový prepĺňaný vznetový motor a šesťstupňovú prevodovku so sekvenčným preraďovaním a pohonom všetkých štyroch kolies.

predajných sietí automobilov, ale aj automobiliek, ktoré musia časť strát z akciových zliav sanovať.

Slovensko momentálne ťaží z tejto situácie. Aj keď sa technológia výroby automobilov nepretržite vyvíja a mnohé výrobné operácie vykonávajú roboty, významným prvkom kvality výsledného produktu zostávajú stále ľudia. Keďže ziskovosť výroby automobilov vo všeobecnosti klesá,

**Značka Lexus patriaca Toyote zaujala v Ženeve najmä štvrtým konceptom z radu LF, ktorý mal označenie LF-A Roadster. Karoséria s dĺžkou 4460 mm je vyrobená z hliníka a plastov spevnených uhlíkovými vláknami. V zadnej časti karosérie je integrované prítlačné krídlo, ktoré sa pri väčšej rýchlosti jazdy automaticky vysúva. Štúdiu poháňa vidlicový zážihový desaťvalcový motor s výkonom okolo 370 kW, najväčšia rýchlosť vozidla presahuje 320 km/h.**

**Americká automobilka Dodge sa má stať najvýraznejším reprezentantom koncernu Chrysler na európskom trhu po rozpade spoločnosti DaimlerChrysler. Dodge má pre Európu pripravenú dostatočne bohatú ponuku typov, jedným z nich, ktorý sa čoskoro dostane aj k nám, je Journey. Na vzhľad kríženec medzi kombi a SUV s vonkajšími rozmermi 4888x1835x1701 mm bude mať v ponuke pre Európu tri motory, dva zážihové a vznetový 2.0 CRD.**

vedenia automobiliek umiestňujú svoje nové výrobné kapacity v štátoch s lacnejšou pracovnou silou. Tak môžu po splatení novej investície (realizovanej zvyčajne s veľkorysou podporou štátu, kde ju umiestnili) na istý čas zlepšiť svoje hospodárske výsledky, aby mohli zo zisku uspokojiť majiteľov akcií automobilky a mali z čoho zabezpečiť aj nevyhnutný technický rozvoj a podporu svojej predajnej siete vo svete. Oprávnené nároky našich ľudí zamestnaných v automobilovom priemysle (aj v iných odvetviach hospodárstva) na finančne lepšie ohodnotenie svojej práce budú po ich splnení viesť k postupnej strate hlavného dôvodu, prečo automobilky umiestnili svoju výrobu na Slovensko. A automobilky postavia ďalší nový výrobný závod už v regióne s lacnejšou pracovnou silou a v menej rentabilnom výrobu utlmia alebo ho zatvoria. Hovorí sa, že automobilová doprava je nenahraditeľná. Je to pravda. Automobilový priemysel je preto určite perspektívnym odvetvím. Sme však skalopevne presvedčení o tom, že snaha vedení automobiliek (alebo ich majiteľov) o každoročné nárasty počtu vyrobených vozidiel je istá cesta ku kolapsu ľudskej civilizácie a vážnemu ohrozeniu našej planéty. Ak si teraz niekto o nás myslí, že sme „zelení aktivisti" a nie motoristickí novinári, nemá pravdu. Stačí sa postaviť na kraj cesty s rušnou premávkou a sledovať, koľko ľudí sedí v každom z tých uháňajúcich, ale čoraz častejšie už aj u nás, stojacich alebo pomaly sa vlečúcich áut v dlhotrvajúcich dopravných zápchach. Nebolo by rozumnejšie podporovať verejnú hromadnú dopravu a skombinovať vlaky s autobusmi a autami do logickej dopravnej siete tak, aby napríklad dopravu do malých osád nezabezpečovali autobusy, ale len osobné autá? Aj naša poddimenzovaná cestná sieť by odrazu bola prijateľná, pretože na hlavných cestných ťahoch by mohol byť miesto tridsiatich osobných áut s jednou alebo dvoma prepravovanými osobami v každom, jeden autobus. A ak by bola logicky zladená železničná doprava s cestnou, a vozidlá mali príjemný interiér s účinnou vzduchotechnikou, asi by sme mnohí uprednostňovali verejnú dopravu pred cestovaním vo vlastnom aute.

Nebojte sa o naše duševné zdravie, vieme veľmi dobre, že toto všetko je nateraz len ilúzia. Ak sa však klíma Zeme bude ešte viac meniť k horšiemu a bude nás strašiť tornádami, záplavami či dlhotrvajúcimi suchami ešte viac ako teraz, potom sa tak asi stane.

Podobnú predstavu o reorganizácii dopravy, akú sme naznačili, majú iste aj vplyvnejší ľudia, ako sme my. A nič sa nemení, aj tento rok automobilky na celom svete vyrobia možno o 4,5 % viac áut ako v roku 2007. Dostanú sa do ďalších rodín, pribudnú však aj minúty čakania v siahodlhých kolónach a u nás sa iste nenaruší ani trend rastu dopravných nehôd z posledných rokov. Autá sú ale naozaj hnacím motorom ekonomiky, preto nateraz si nikto nedovolí obmedzovať ich výrobu a predaj. Veď z čoho by sa napĺňali štátne rozpočty, ak by do nich neprúdili miliardy v podobe všetkých možných daní, ktoré odvádzajú motoristi - počnúc daňou z ceny za vydanie vodičského preukazu v autoškole, daňou z pridanej hodnoty ceny nového auta, pokračujúc daňami z cien poistného, z cien servisných služieb, veľkých daní zo spotrebovaných motorových palív, z parkovného a ďalších poplatkov spojených s prevádzkou automobilu.

V terajšom svete „veľkej politiky" niet skutočných osobností, ktoré by videli, vedeli a chceli riešiť vážne problémy našej planéty a jej obyvateľov. Ani na malom Slovensku, ktoré má „päť a pol človeka". Sme rozdelení do fanklubov množstva politických strán s predstavenstvami, ktoré všetkému rozumejú, ale takmer na ničom podstatnom sa nevedia dohodnúť. Takže nemôžeme očakávať, že Slovensko bude priekopníkom logickejšieho dopravného systému, aký funguje (a pričasto aj nefunguje) v súčasnosti. Autosalóny sú oslavou krásy a technickej úrovne nových automobilov, riziká spojené s celosvetovým rastom výroby automobilov nebývajú „témou", ktorá by významnejšie zaťažovala mysle ich organizátorov, vystavovateľov a návštevníkov. Povoleným medializovateľným strašiakom pre automobilky je nedosiahnutie maximálne možného zisku piatich hviezdičiek v testoch EuroNCAP pri nových typoch áut a nedostatočný podiel motorov s malým obsahom $CO_2$ v ponuke niektorých automobiliek. Možno povedať, že v Ženeve sme nevideli nič také, čo by radikálne menilo bezpečnosť a „čistotu" prevádzky automobilov. Pozitívne je, že systémy zlepšujúce najmä aktívnu bezpečnosť automobilov sa dostávajú z „vlajkových lodí" viacerých značiek aj do ich menších a lacnejších typov. Tento trend však nie je nový, poznáme ho od čias zavedenia prvých bezpečnostných pásov, alebo novšie od zavedenia protiblokovacieho zariadenia v ovládacom systéme bŕzd (ABS). Dnes sa podobným spôsobom do nižších tried dostáva napríklad systém regulácie stability vozidla (najčastejšie označovaný skratkou ESP). Spaľovací motor zostáva dominantným druhom pohonu aj pre automobily práve zaraďované do sériovej výroby. Viaceré automobilky však vystavovali aj modely s hybridnými systémami pohonu, ich podiel na celkovej výrobe automobilov však v najbližších rokoch sotva prekročí medziročný nárast výroby automobilov. Nádejne vyzerá trend zavádzania konštrukčných riešení umožňujúcich aspoň čiastočnú rekuperáciu pohybovej energie áut počas ich núteného spomaľovania a systému umožňujúcemu automatické vypínanie motora pri zastaveniach trvajúcich aj menej ako minúta. V tomto smere sú aktívne najmä nemecké automobilky, pretože až doteraz sa prednostne orientovali na výrobu výkonných, prevažne veľkých automobilov, v ktorých len ťažko možno dosahovať malé emisie dnes úzkostlivo sledovaného „skleníkového plynu" - $CO_2$ .

Ženevský autosalón bol tentoraz miestom svetovej alebo európskej premiéry 125 automobilov - sériovo vyrábaných, aj koncepčných. Opäť nás očaril kompaktnosťou výstavného areálu, umožňujúcou bezprostredne porovnávať autá mnohých značiek. Obmedzená plocha výstaviska núti automobilky vystavovať (aspoň počas tzv. novinárskych dní) len to najnovšie z produkcie svojej výroby a prípadne aj vývoja. Bol to už 78. ročník výstavy automobilov v tomto meste, a nepochybne upevnil vedúcu pozíciu Ženevy medzi európskymi mestami s tradíciou usporadúvania autosalónov.

**Samuel BIBZA**

# Má dobrý vzor

**Mazda6 prvej generácie sa predávala v Európe od roku 2002. Stala sa najpredávanejším typom Mazdy na tomto teritóriu s počtom viac ako 470 000 predaných automobilov. Konštrukčné a dizajnové úpravy druhej generácie Mazdy6 sú predpokladom, že dokonale nadviaže na úspechy svojej predchodkyne.**

V závere februára sme mali možnosť na cestách pri talianskom Janove vyskúšať dva z troch modelov novej Mazdy6 - liftback a kombi. Tretím modelom je štvordverový sedan.

Sedan a kombi majú rovnaké vonkajšie rozmery, sú 4735 mm dlhé (o 65 mm dlhšie ako pri prvej generácii), široké 1795 mm (+ 15 mm) a 1440 mm vysoké (+ 5 mm). Dlhší je aj rázvor náprav, 2725 mm (+ 50 mm). Navonok sú sedan a liftback veľmi podobné, liftback má vzadu plynulejšie sa zvažujúcu strechu, bez výraznejšieho stupňovitého prechodu za zadným sklom.

Model s karosériou kombi má najväčšie rozmery. Je 4765 mm dlhý (+ 75 mm), 1795 mm široký (+ 15 mm), aj s pozdĺžnikmi strešného nosiča je 1490 mm vysoký (+ 10 mm). Rázvor náprav majú všetky tri karosárske varianty rovnaký. Napriek tomu, že karosérie sú väčšie, konštruktérom sa podarilo ubrať z ich

hmotnosti a pridať im na tuhosti v porovnaní s karosériami Mazdy6 prvej generácie. Sedan má karosériu v ohybe tuhšiu o 32 %, v krútení o 14 %, pre liftback sú tieto nárasty o 45 a o 30 %, karoséria kombi je odolnejšia voči ohybu o 33 % a voči krúteniu o 25 %. Použitím plechov z vysokopevnostnostnej ocele a precíznym pevnostným výpočtom každého detailu nosnej časti karosérie sa podarilo zmenšiť hmotnosť karosérie o takmer 2,5 %.

Konštruktéri podobne precízne navrhli karosérie modelov novej Mazdy6 aj z hľadiska aerodynamiky. Sedan a liftback majú súčiniteľ čelného odporu vzduchu s hodnotou len 0,27, pri kombi je 0,28. Dosiahli to aj vďaka hladkej spodnej časti vozidla.

Podvozok novej Mazdy6 nemá na pohľad výrazné zmeny, predné kolesá sú zavesené na dvojiciach priečnych ramien, vzadu je viacprvková náprava. Pomocný rám prednej nápravy bol v prvej generácii upevnený ku karosérii v štyroch bodoch, teraz je spojenie tuhšie, v šiestich bodoch. Riadenie s elektrickým posilňovačom je presné, s výbornou odozvou predných kolies do volantu. Škoda len, že veniec volantu japonskí dizajnéri spravili optimálne hrubý do svojich rúk, uvítali by sme, keby mal o trochu väčší prierez. Pruženie zodpovedá športovému „švihu" karosérie (ten cítiť najmä pri pohľade na sedan a liftback), je tvrdšie, ale s väčšinou nerovností, cez ktoré sme na cestách v okolí Janova prechádzali, sa dobre vyporiadali.

Interiér je priestranný, „pracovisko" vodiča ergonomicky správne navrhnuté, vzhľad vnútrajška kabíny zodpovedá nárokom klientov vyberajúcich si auto nielen podľa kritérií funkčnosti, ale aj estetiky a pohodlia jazdy. Ostatne, pri autách strednej triedy, by dnes už iba prikladná funkčnosť na obchodný úspech určite nestačila.

Už v základnej verzii tohto vozidla všetkých troch karosárskych verzií sú všetky dôležité prvky bezpečnostnej výbavy, teda nielen „samozrejmé doplnky" brzdového systému ako ABS, EBD a EBA, ale aj systém regulácie stability DSC, protipreklzový systém pohonu (predných) kolies TCS alebo šestica bezpečnostných vankúšov. Vo výbave Mazdy6 nechýba ani automatická aktivácia reflektorov pri zotmievaní sa (alebo i cez deň pri vjazde do tunela), audiosústava s CD prehrávačom, ručne ovládaná klimatizácia, výškovo aj pozdĺžne nastaviteľný volant, praktický systém sklápania zadných sedadiel Karakuri (pri verziách liftback a kombi).

Sedan v základnej výbave CE s 1,8-litrovým zážihovým motorom s výkonom 88 kW a s päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou je v ponuke od 789 900 Sk. Pri výbavovej úrovni TE má už automaticky regulovanú dvojzónovú klimatizáciu, stredové lakťové opierky vpredu aj vzadu, kožou obšitý veniec volantu, elektrochromatické vnútorné spätné zrkadlo a ďalšie prvky nad štandard výbavy CE.

Najlepšie vybavená Mazda6 s karosériou sedan s motorom 2,5i alebo 2,0 MZR-CD vo výbave GT ponúka všetko, čo zákazník od auta tohto segmentu očakáva. Nechýbajú bi-xenonové adaptívne reflektory (AFS) s ostrekovačmi a automaticky nastaviteľným sklonom, 18-palcové diskové kolesá z ľahkých zliatin, tempomat, systém monitorovania tlaku v pneumatikách, palubný počítač, audiosystém Bose, Bluetooth hands-free sadu či navigačný systém DVD s dotykovým displejom. Bohatá je aj ponuka príplatkovej výbavy, obsahujúcej napríklad aj dvojstupňové vyhrievanie predných sedadiel.

Lákadlom bude určite novinka CF-Net, umožňujúce ovládanie audiosystému, navigácie, klimatizácie, Bluetooth a palubného počítača priamo na volante. Táto technická vymoženosť je vo výbave zaradená už pri stredných úrovniach, má ju už aj stupeň TE.

V najvyššej výkonovej špecifikácii a s najkvalitnejšou úrovňou výbavy (GT) je Mazda6 sedan v ponuke za 999 900 Sk, liftback za 1 014 900 a kombi za 1 029 900 Sk.

Nová Mazda6 sa na Slovensku začala predávať 1. marca vo všetkých troch karosárskych verziách s tromi zážihovými motormi (1,8 l, 2 l s výkonom 108 kW a 2,5 l s výkonom 125 kW) a s jedným vznetovým motorom 2.0D s výkonom 103 kW.

Aj keď ponuka nových typov automobilov strednej triedy na európskom trhu je momentálne skutočne veľmi lákavá, Mazda6 určite nebude v ústraní záujmu zákazníkov.

**Samuel BIBZA**

Kia SOUL Burner

# Zábavné trojičky

Kia SOUL Diva

Kia SOUL Searcher

Kia SOUL Searcher

**Tri koncepty s názvom SOUL, ktoré spoločnosť Kia Motors Corporation predstavila na 78. autosalóne v Ženeve ukazujú úplne novú, „zábavnú" stranu kórejskej značky. Koncepty SOUL Diva, SOUL Burner a SOUL Searcher vytvorili v európskom návrhárskom stredisku spoločnosti Kia Motors pod vedením hlavného projektanta Petera Schreyera.**

Trojica konceptov má vraj podobou blízko k novým sériovo vyrábaným automobilom, ktoré budú mať svetovú premiéru na parížskom autosalóne v septembri. Vtedy predstavitelia automobilky oznámia aj miesto, kde sa tieto vozidlá budú vyrábať. V hre je aj závod Kie v Tepličke nad Váhom.

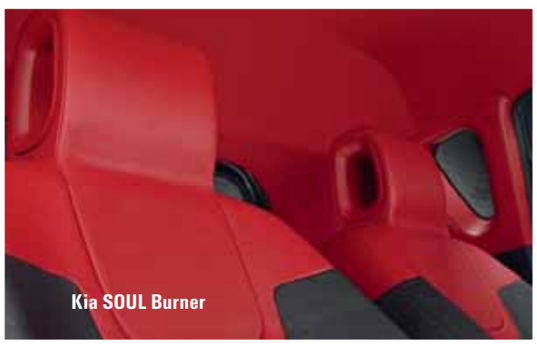
„Úplne nový sériovo vyrábaný automobil Kia sa bude páčiť najmä všetkým - srdcom mladým – bez ohľadu na vek! Odmieta klasifikáciu a podnieti zákazníkov, aby si vytvorili citové puto so svojím novým autom tak, že im poskytuje kreatívny priestor, ktorý im umožní prispôsobiť si auto svojej vlastne povahe," vyhlásil v Ženeve Gregory Guillaume, hlavný projektant Kia Motors Europe.

„Návrhársky tím Kia súbežne vyvinul pre Ženevu tri koncepty s veľmi rozličnými vyhotoveniami, aby poukázal na „svet plný možností" otvorený pre budúcich zákazníkov. Modely SOUL Diva, SOUL Burner a SOUL Searcher sa považujú za troch rovnocenných členov tímu, ktorí spoločne prežívajú mestské dobrodružstvo," dodal Guillaume.

Kia SOUL Burner

Kia SOUL Diva

Kia SOUL Searcher


Kia SOUL Burner

Kia SOUL Diva

Kia SOUL Diva

**Kia SOUL Diva**

Model Kia SOUL Diva bol vytvorený ako módny doplnok pre ženu srdcom mladú a vedomú si štýlu, ktorá považuje svoje auto za rovnako dôležité ako celý svoj výzor. SOUL Diva je ako topmodelka s čarovnou aurou - trochu krikľavé, ale hravé a zábavné!

Vo vnútri predstavuje SOUL Diva čierno-bielo-zlatý svet kože a lesku – všetko je krásne a rovnomerne osvetlené panoramatickou strechou z farebne tónovaného skla po celej dĺžke strechy. Sedadlá premieňajú kabínu na štýlový salónik, sú čalúnené lesklou čiernou umelou kožou, prešívanou štepovaním, upravené tak, aby vyzerali ako pohovky. Dokonca aj podlaha kabíny predstavuje dotykový pôžitok, čierny koberec s dlhým vlasom „ako srsť poníka" si až žiada, aby ste ho pohladili.

**Kia SOUL Burner**

Kia SOUL Burner je „zlým chlapcom" z troch nových konceptov Kia. Úplný „chválenkár" s dračím tetovaním. Zvonka je to drzá, dokonale čierna šelma s rozptýlenými zábleskami šarlátovej farby. Tetovanie je z lesklej čiernej farby na čiernom saténovom nátere, ktorý zobrazuje veľkého draka plaziaceho sa po kapote. A po C-stĺpiku sa šplhá malý drak.

Na prednom nárazníku, okolo vonkajších okrajov, sú denné LED reflektory v tvare písmena L. Vzadu sú v rohoch nárazníka umiestnené dva „zvislé" výfuky. Vnútri modelu SOUL Burner sú štyri samostatné športové sedadlá. V hornej časti rozdelenia je všetko v sýtom matno-červenom vyhotovení, v dolnej časti je všetko čierne.

**Kia SOUL Searcher**

Kia SOUL Searcher je koncept, ktorý je prístavom pokoja v mestskej džungli, oblasťou pohodlia na štyroch kolesách. Má zachytiť ducha kórejskej kultúry a kultúry Ďalekého Východu a sústrediť sa na dosiahnutie vnútorného pokoja a vytvorenie pohodlnej a príjemnej kukly pre posádku. Farby vydávajúce nenútenú dôveru sú tlmené, tkaniny mäkké a prítomnosť na ceste je diskrétna.

Kožené vyhotovenie v starom štýle je použité na kapote, na paneli elektricky skladanej strechy, na prístrojovej doske, vo výplniach dverí a leme volantu. Vnútri je na podlahe a sedadlách použitá sivo-béžová plsť, aby sa vytvorilo upokojujúce prostredie domova, ktoré necháva rušný svet za dverami.

**-ka-**

# Vyzývateľ sa vracia

**Tí, ktorí sa aspoň trochu zaoberajú históriou amerických automobilov, si určite spomenú, že automobilka Dodge mala kedysi vo svojom sortimente aj športový typ Challenger (vyzývateľ). Challenger bol na trh uvedený v modelovom roku 1970, a to ako trochu oneskorená reakcia spoločnosti Dodge, patriacej do koncernu Chrysler, na úspechy vozidiel Ford Mustang, Chevrolet Camaro či Pontiac Firebird. „Vyzývateľ" sa síce v prvom roku predával celkom dobre, ale potom prišiel rapídny pokles predaja, urýchlený aj energetickou krízou na začiatku 70. rokov minulého storočia. A tak po štyroch rokoch Challenger zmizol z výrobného programu Dodge.**

Po vyše troch desaťročiach sa spoločnosť Dodge rozhodla opäť rozhodla prísť na trh s typom, nazvaným Challenger, mal svetovú premiéru na marcovom autosalóne v New Yorku. Dizajn vozidla je akousi zmesou nostalgických prvkov, prevzatých z pôvodného Challengera, a moderných, typických pre terajšie automobily značky Dodge. Pôvodný Challenger pripomína najmä dlhá kapota s nadstavcami na „naberanie" vzduchu a mierne zapustená maska s dvojicami reflektorov na oboch stranách.

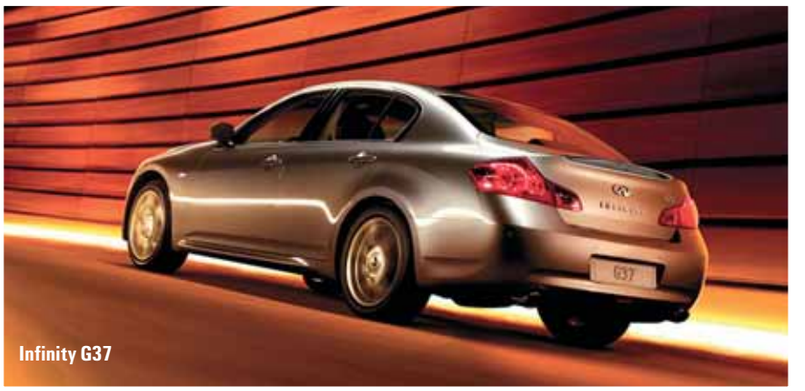
Dvojdverové päťmiestne kupé je postavené na rovnakej podvozkovej plošine ako typy Chrysler 300 a Dodge Charger. Challenger sa bude aj vyrábať na tej istej montážnej linke ako spomenuté dva typy (v kanadskom Bramptone). Podvozok má rázvor náprav 2946 mm, celková dĺžka vozidla je 5023 mm, šírka 1923 mm a výška 1449 mm. Na pohon vozidla slúžia tri motory. Špičkovú verziu SRT8 poháňa 6,1-litrový vidlicový osemvalcom HEMI (tento motor má v súlade so svojím označením polguľovitý spaľovací priestor). Dosahuje najväčší výkon 317 kW pri 6200 ot./min. a krútiaci moment 569 Nm. Motor môže byť kombinovaný s novou šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou alebo s päťstupňovou automatickou prevodovkou. Challenger SRT8 zrýchli z 0 na rýchlosť 60 míľ za hodinu (96 km/h) za menej ako päť sekúnd. Pre verziu R/T je určený 5,7-litrový vidlicový osemvalec HEMI, ktorého maximálny výkon je 276 kW a krútiaci moment 548 Nm. Základnou pohonnou jednotkou je 24-ventilový 3,5-litrový vidlicový šesťvalec. Tento motor dosahuje maximálny výkon

196 kW a krútiaci moment 339 Nm.

Do bezpečnostného výstroja nového Challengera patria okrem iného hlavové bezpečnostné vankúše, stabilizačný systém a systém podpory núdzového brzdenia. Vozidlo je vystrojené aj audiosystémom so zabudovaným navigačným systémom, satelitným digitálnym rádiom Sirius, systémom monitorovania tlaku v pneumatikách a bezkľúčovým autorizačným systémom. Nový Challenger sa na trh dostane na jeseň. Možno ešte dodať, že Dodge je v súčasnosti najlepšie predávanou značkou koncernu Chrysler a piatou najviac predávanou značkou na americkom trhu.

**(RM)**

Infinity FX 50


Infinity G37

Infinity G37 Coupé

Infinity FX 50

Infinity EX 37

# Do Európy prichádza Infiniti

**Na našich a ani žiadnych iných európskych cestách sa zatiaľ s automobilmi značky Infiniti nestretneme. Túto značku u nás pozná len málokto, aj keď existuje už takmer 20 rokov. Nejde pritom o samostatnú automobilku, pretože značku Infiniti založila japonská spoločnosť Nissan a od roku 1989 predáva pod ňou svoje luxusné automobily na trhu v USA.**

Nissan sa rozhodol nasledovať krok konkurenčnej Toyoty, ktorá v USA predáva svoje luxusné vozidlá pod označením Lexus. Toyota sa totiž pred niekoľkými rokmi rozhodla uviesť značku Lexus aj na európsky trh, a to isté teraz plánuje urobiť Nissan. Pre úplnosť možno dodať, že spoločnosť Honda predáva v USA niektoré svoje luxusné typy pod značkou Acura.

Na predstavenie svoje budúcej európskej ponuky si Nissan zvolil nedávny ženevský autosalón. Išlo o vôbec prvé predstavenie vozidiel Infiniti v Európe. V Ženeve, kde bude európska centrála značky Inifiniti, malo svetovú premiéru športovo-úžitkové vozidlo Infinti FX druhej generácie. Bola to prvá svetová premiéra aktuálnej novinky Infiniti mimo USA. Na európsky trh bude zatiaľ uvedený len špičkový model FX50, ktorý je poháňaný zážihovým päťlitrovým vidlicovým osemvalcom s maximálnym výkonom 228 kW. Motor má najväčší krútiaci moment 500 Nm a je kombinovaný so sedemstupňovou automatickou prevodovkou. Vozidlo je vystrojené pohonom všetkých štyroch kolies, stabilizačným systémom, systémom trakčnej kontroly i tempomatom. Na želanie môže byť toto vozidlo vystrojené aj systémom riadenia zadných kolies. Infiniti FX50 by sa mal na európskom trhu začať predávať v októbri tohto roka a mal by konkurovať napríklad automobilom Porsche Cayenne a Range Rover Sport. Neskôr by sa toto vozidlo malo dodávať aj s vidlicovým šesťvalcom.

Druhým typom, ktorý Infniti privezie na európsky trh, je menší športovo-úžitkový automobil EX37, postavený na podvozkovej plošine sedanu G37. Na pohon tohto typu slúži 3,7-litrový vidlicový šesťvalec s maximálnym výkonom 228 kW a najväčším krútiacim momentom 350 Nm. Motor je vystrojený systémom variabilného časovania ventilov. Aj tento automobil je vystrojený sedemstupňovou „automatikou" a pohonom všetkých kolies. Za normálnych adhéznych podmienok sa moment motora rozdeľuje na obe nápravy v pomere 50:50, v prípade potreby môže riadiaci systém „poslať" celý moment na zadné kolesá. Typ EX37 by mal sťažiť život na trhu vozidlám BMW X3 a Mercedes GLK.

Spomenutým motorom je vystrojený aj typ G37, ktorý bude tiež ponúkaný na európskom trhu. Infiniti G37 sa do Európy bude dodávať nielen ako klasický sedan so stupňovitou zadnou časťou, ale aj ako kupé. Sedan bude mať tuhšie naladený podvozok ako americká verzia. Na pohon kupé bude slúžiť motor s výkonom zväčšeným na 246 kW. Typ G37 bude môcť byť vystrojený aj systémom riadenia všetkých štyroch kolies, i systémom pohonu 4x4.

Treba ešte uviesť, že v úvode spomenutá informácia, že vozidlá Infiniti zatiaľ v Európe nejazdia, nie je celkom pravdivá. Od roku 2006 sa totiž vozidlá tejto značky úspešne predávajú v Rusku.

**(RM)**

# Šestnásta trieda Mercedesu

**Spoločnosť Mercedes-Benz predstavila na autosalóne v Ženeve nový typ CLC, ktorý ponúka možnosť atraktívneho vstupu do rodiny kupé so značkou štuttgartskej automobilky. Dizajn, technika a výbava športového kupé zodpovedajú želaniu mladých ľudí užívať si svižné auto, ktoré súčasne spĺňa typické kvalitatívne štandardy značky Mercedes ohľadom bezpečnosti, komfortu, ekologickosti a účelovosti. Je to už šestnásty typ v súčasnej ponuke Mercedesu.**

Športový zjav nového CLC je zvýraznený kompaktnými rozmermi karosérie a výraznými proporciami. Dizajnéri navrhli úplne novú prednú i zadnú partiu vozidla. S výraznou maskou chladiča, v ktorej strede je zasadená veľká trojcípa hviezda značky Mercedes-Benz a s novými projekčnými reflektormi je športové kupé riešené v duchu moderného jazyka tvarov vozidiel Mercedes-Benz. Vzormi v oblasti dizajnu boli trieda S, luxusné kupé triedy CL a trieda C. Pod veľkou zadnou kapotou s novým tvarom sa skrýva variabilný batožinový priestor s úložným objemom až 1100 litrov. Nové zadné svetlá, dlhá línia svietiacich diód tretieho brzdového svetla a zadný nárazník pôsobia ako optické rozčlenenie zadnej partie a zvýrazňujú jej šírku.

Interiér nového Mercedesu CLC sa prezentuje podobne ako moderne ušitý oblek na mieru – presne prispôsobený a komfortný. Súčasťou sériovej výbavy sú športové sedadlá s účinnou bočnou oporou, trojramenný multifunkčný volant, automatická klimatizácia a ozdobné prvky z aloxovaného hliníka.

V rámci individuálneho výberu farby poťahov sedadiel si možno vybrať medzi čiernou, sivou farbou (alpaka) a veľmi elegantnou kombináciou červenej a čiernej farby.

Pre vodičky a vodičov so športovými ambíciami spoločnosť Mercedes-Benz pripravila športový balík, ktorý obsahuje exkluzívne technické novinky a špeciálnu výbavu, ako napríklad 18-palcové disky z ľahkej zliatiny, široké pneumatiky, reflektory s čierno sfarbeným vnútorným lemovaním, športový podvozok s nižšie položenou karosériou, kožený športový volant a okrasné prvky z tónovaného hliníka. Ďalšou špecialitou typu CLC, ktorú prevzal od pretekárskeho automobilu, je prístrojový panel s červenými ručičkami rýchlomera a otáčkomera. Ručičky po zapnutí zapaľovania najprv opíšu jeden kruh okolo stupnice a potom sa zastavia vo východiskovej polohe.

Do sériovej výbavy športového balíka patrí nové priame riadenie, ktoré ďalej stupňuje zážitok z agilnej jazdy a súčasne ponúka dôležité zlepšenie bezpečnosti. Novinka je založená na parametrickom riadení závislom od rýchlosti a ponúka variabilný prevodový pomer hrebeňového riadenia, ktorý sa prispôsobuje uhlu natočenia. Vďaka tomuto systému stačí, aby vodič pri jazde zákrut ami robil len malé pohyby volantom; športové kupé reaguje takto ešte spontánnejšie na pokyny riadenia a vyznačuje sa ešte športovejším ovlá-

daním. V kritických situáciách môže teda priame riadenie prispieť aj k zlepšeniu bezpečnosti jazdy – napríklad pri náhlom vyhýbaní sa, čo potvrdili aj praktické testy inžinierov spoločnosti Mercedes-Benz. V nových modeloch CLC spoločnosť Mercedes-Benz ponúka štyri štvorvalcové a dva šesťvalcové motory s rozsahom výkonu od 90 do 200 kW . Výkon motora v modeli CLC 200 KOMPRESSOR je teraz o 15 kW väčší (135 kW) a jeho spotreba v rámci cyklu NEFZ predstavuje len 7,8 až 8,2 litra na 100 kilometrov. To je o 0,7 litra menej ako doteraz. Mercedes CLC so svojimi modernými prepĺňanými vznetovými motormi patrí do kategórie automobilov s „päťlitrovou" spotrebou: CLC 200 CDI v rámci cyklu NEFZ vystačí s 5,8 až 6,1 litrami na 100 kilometrov a spotrebuje teda až o 10,8 percent menej nafty ako predchádzajúci model. S plnou nádržou, 62 litrov, možno s modelmi CDI prejsť viac ako 1000 kilometrov.

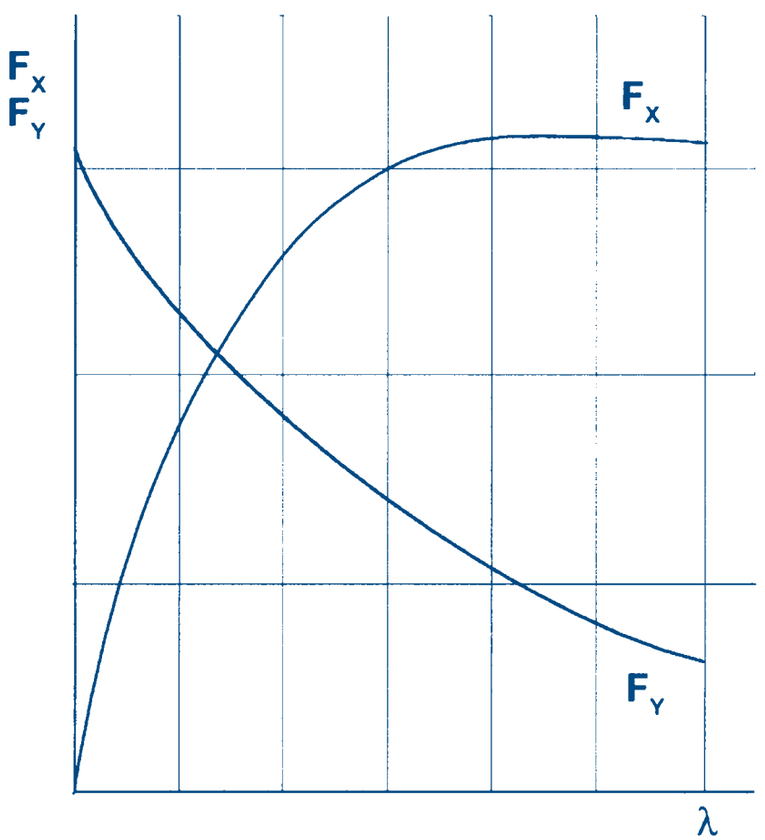
Šesťstupňová ručne ovládaná prevodovka patrí k sériovej výbave všetkých modelov CLC. Na želanie sa pre všetky štvorvalcové motory dodáva päťstupňová automatická prevodovka a pre modely V6 sedemstupňová automatická prevodovka 7G TRONIC. V kombinácii so športovým balíkom možno automatickú prevodovku ovládať páčkami na volante. V oblasti informačných a zábavných systémov inžinieri vyvinuli pre CLC novú generáciu prístrojov, ktorá od septembra 2008 prinesie do športového kupé špičkovú techniku luxusnej triedy. Na výber budú prístroje, ktoré vynikajú okrem iného farebným displejom, dvojitým tunerom, od rýchlosti jazdy závislou reguláciou hlasitosti a rozhraním Bluetooth na používanie mobilného telefónu. K informačnému a zábavnému systému možno prvýkrát pripojiť aj iPod, USB-kľúč alebo iné externé audioprístroje. Nové univerzálne mediálne rozhranie (výbava na želanie) spája tieto prístroje s palubnou elektronikou a s obslužným systémom športového kupé. Takto sa hudobné tituly na iPod-e zobrazia aj na združenom palubnom prístroji a na farebnom displeji na stredovej konzole, pričom ich možno pohodlne vyvolať tlačidlami na multifunkčnom volante. Nové prístroje Audio 50 APS a COMAND APS sú vybavené celoeurópskym navigačným systémom na báze DVD alebo pevného disku. V kombinácii s integrovaným šesťmiestnym meničom DVD je súčasťou sériovej výbavy aj systém ovládania hlasom LINGUATRONIC, ktorý spoločnosť Mercedes-Benz ďalej zdokonalila pomocou techniky zadávania celých slov. Tento systém umožňuje maximálne komfortné ovládanie telefónu, audiosystému alebo navigačného systému.

Nový CLC je nástupcom úspešného modelu, pre ktorý sa od roku 2001 na celom svete rozhodlo asi 320 000 zákazníkov.V máji 2008 sa môžu s novým typom CLC motoristi zoznámiť v európskych pobočkách spoločnosti Mercedes-Benz a u distribučných partnerov. **-mz-**

# Smerovanie hnacieho momentu a jazdné vlastnosti automobilu /2.časť/

**V predchádzajúcej časti príspevku sme konštatovali, že pozdĺžna poloha ťažiska vozidla vzhľadom k prednej a zadnej náprave má zásadný vplyv na jeho jazdné vlastnosti v zákrute – nedotáčavosť, pretáčavosť. Tento vplyv polohy ťažiska je dominantný a preto sa vývojári pri koncipovaní nového osobného automobilu snažia dosiahnuť podľa možností čo najrovnomernejšie rozloženie jeho tiaže na nápravy (čo najbližšie k pomeru 1:1), často až „krkolomnými" prostriedkami (koncepcia Transaxle u Alfy Romeo, dôsledné využívanie komponentov z ľahkých materiálov v blízkosti jednej z náprav, a pod.). Žiaľ, práve pri koncepcii vozidla s pohonom predných kolies, ktorá je dnes bežná, to nie je možné a tieto automobily (najmä nižších hmotnostných kategórií) mávajú pri pohotovostnej hmotnosti nepriaznivé rozloženie tiaže na PN / ZN okolo 40 / 50 %, čo vedie k ich značnému stupňu nedotáčavosti. Navyše, tento nepriaznivý pomer sa dosť výrazne mení podľa zaťaženia vozidla, takže niekedy býva problémom dosiahnuť vyhovujúci kompromis z hľadiska ich správania sa v zákrute pre celý rozsah zaťaženia.**

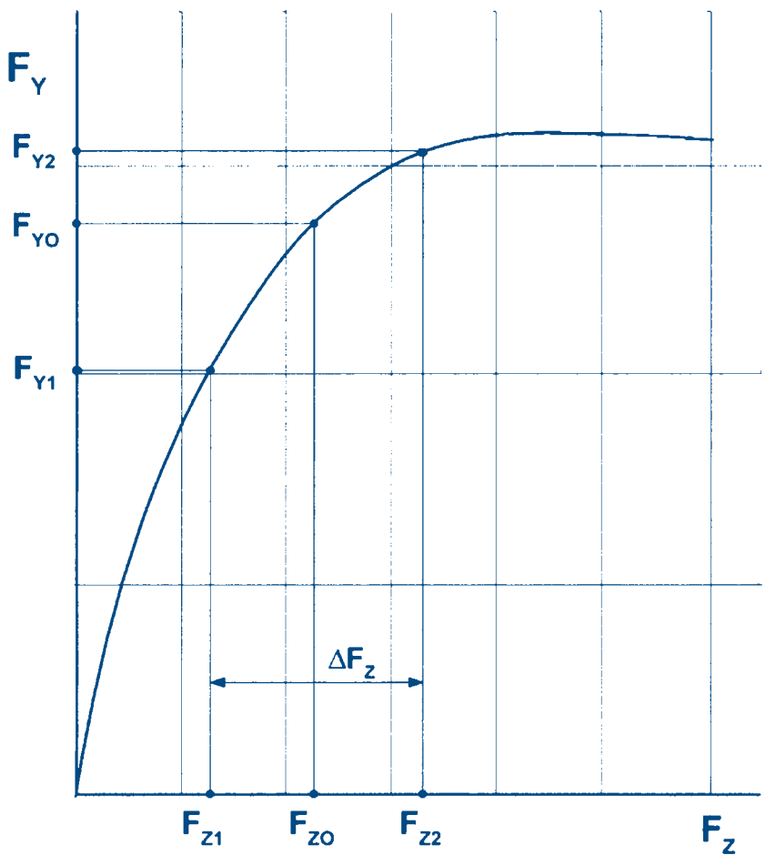
Dnes si povieme, ktoré ďalšie faktory a parametre vozidla, aspoň tie najdôležitejšie, majú vplyv na jeho základné jazdné vlastnosti v zákrute. Jedným z najvýznamnejších je z tohoto hľadiska spôsob pohonu (predný, zadný pohon, 4x4). Dôvod je zrejmý z obr. 5, ktorý znázorňuje krivky prenesiteľných trecích síl (pozdĺžnej $F_X$ a bočnej $F_Y$) v závislosti na pozdĺžnom sklze kolesa $\lambda$ (krivka bočnej sily $F_Y$ odpovedá jednej určitej hodnote uhla smerovej odchýlky $\alpha$ ). Je zrejmé, že bočná sila je maximálna pri nulovej hodnote pozdĺžnej sily. Ak pozdĺžna sila nadobudne nenulovú hodnotu (pri brzdení alebo akcelerácii vozidla), prenesiteľná bočná sila (pri danom uhle smerovej odchýlky) výrazne klesá, a to tým viac, čím je pozdĺžna sila väčšia. Ak má koleso preniesť potrebnú bočnú silu, ktorá je jednoznačne určená pozdĺžnou polohou ťažiska vozidla (pozrite obr. 2 v predchádzajúcej časti príspevku), musí sa nutne zväčšiť jeho uhol smerovej odchýlky. Pritom je jedno, či táto pozdĺžna trecia sila vzniká v dôsledku pohonu vozidla (hnacia sila) alebo pri brzdení (brzdná sila). Teda náprava, na ktorej kolesách pôsobia pozdĺžne sily, bude vykazovať pri zaťažení bočnými silami väčšiu hodnotu uhla smerovej odchýlky v porovnaní so stavom pri nulových pozdĺžnych silách. Ak to bude náprava predná, bude to znamenať podporu nedotáčavého správania sa vozidla, ak zadná, bude to naopak znamenať podporu pretáčavého správania sa.




Obr. 5 Krivky $F_X$ a $F_Y$ v závislosti od $\lambda$

Brzdné sily pri brzdení vozidla pôsobia na všetky jeho kolesá. Avšak, ako vieme, na prednej náprave sú väčšie v porovnaní so zadnou nápravou, a to z dôvodu dynamického preťaženia prednej a odľahčenia zadnej nápravy pôsobením zotrvačnej sily v ťažisku vozidla pri brzdení. Preto brzdenie vozidla bude v každom prípade podporovať jeho nedotáčavé vlastnosti (až do určitej intenzity brzdenia, kedy preváži vplyv silného odľahčenia zadnej nápravy), čo kladne prispeje k zlepšeniu jeho smerovej stability. Horšia situácia nastane pri pôsobení hnacích síl na jednej alebo obidvoch nápravách, čo závisí od koncepcie vozidla. Predný pohon bude podporovať nedotáčavé vlastnosti, zadný pohon pretáčavé vlastnosti vozidla. Pohon 4x4 pri rozdelení hnacieho momentu v pomere zaťaženia náprav (čo je ovšem ideálny stav, v praxi nereálny), nebude prakticky ovplyvňovať základné vlastnosti vozidla v zákrute. Najhoršie sú na tom opäť automobily s pohonom predných kolies, u ktorých sa sčítavajú účinky dopredu posunutého ťažiska a vpredu pôsobiacich hnacích síl, čo spôsobuje ich výraznú nedotáčavosť, s ktorou konštruktéri musia obtiažne bojovať. Nepríjemným efektom je aj to, že hnacie sily pôsobia časovo nepravidelne, podľa jazdnej situácie a podľa vôle vodiča (jazda „s plynom" alebo „bez plynu"). To má za následok výraznú premenlivosť vlastností vozidla v zákrute, ktorá mnohým vodičom spôsobuje nemalé problémy a v medzných situáciach môže byť aj nebezpečná. Typickým prípadom je rýchla jazda nedotáčavého automobilu s pohonom predných kolies v zákrute „pod plynom". Predné kolesá sú v tom prípade značne natočené do zákruty, čo v prípade náhleho ubrania plynu, napríklad pri nečakanom objavení sa prekážky, môže viesť k výraznému pretáčaniu vozidla prednou časťou do zákruty, prípadne až k pretáčavému šmyku. Naopak, pri automobile s pohonom zadných kolies je skúsený vodič schopný citlivým ovládaním plynového pedála účinne regulovať prejazd zákrutou.

Ďalším významným faktorom ovplyvňujúcim jazdné vlastnosti vozidla v zákrute je rozdiel zvislých zaťažení vonkajších a vnútorných kolies, ktorý vzniká pri jazde v zákrute následkom klopného momentu odstredivej sily v ťažisku vzhľadom k rovine vozovky. Princíp znázorňuje obr. 6, ktorý predstavuje závislosť bočnej sily $F_Y$ kolesa s pneumatikou na zvislom zaťažení




Obr. 6 Krivka $F_Y$ v závislosti od $F_Z$

$F_Z$ (krivka bočnej sily aj v tomto prípade odpovedá jednej určitej hodnote uhla smerovej odchýlky $\alpha$). Ak by boli zvislé zaťaženia ľavého a pravého kolesa rovnaké, $F_{ZO}$, bude dvojica kolies nápravy schopná pri danom uhle smerovej odchýlky preniesť celkovú bočnú silu 2 $F_{ZO}$. Ak však budú tieto zaťaženia účinkom pôsobenia vyššie uvedeného klopného momentu rozdielne, $F_{Z1} < F_{Z2}$, prenesie náprava súčet im odpovedajúcich bočných síl, ktorý bude následkom degresívneho priebehu charakteristiky na obrázku menší, teda $F_{Y1} + F_{Y2} < 2\ F_{ZO}$. Toto zmenšenie celkovej bočnej sily nápravy bude tým väčšie, čím väčší bude rozdiel zvislých zaťažení kolies $\Delta F_Z = F_{Z2} - F_{Z1}$. Ak však má náprava preniesť požadovanú celkovú bočnú silu, ktorá je, ako už vieme, jednoznačne určená pozdĺžnou polohou ťažiska vozidla, musí to viesť k zväčšeniu jej uhla smerovej odchýlky. Hovoríme, že vznik rozdielneho zvislého zaťaženia kolies nápravy má za následok zmenšenie jej smerovej tuhosti.

Klopný moment odstredivej sily, ktorý je daný súčinom jej veľkosti a vzdialenosti od roviny vozovky (výšky ťažiska vozidla), teda v každom prípade spôsobuje zväčšenie zvislých zaťažení vonkajších a zmenšenie zvislých zaťažení vnútorných kolies vozidla a tým spôsobuje zväčšenie uhlov smerovej odchýlky (zmenšenie smerových tuhostí) obidvoch náprav. Reakčné momenty, ktorých súčet musí byť s týmto klopným momentom v rovnováhe, vznikajú na obidvoch nápravách a nazývajú sa klopná tuhosť nápravy. Pomerom týchto klopných tuhostí prednej a zadnej nápravy je určený pomer veľkostí zmeny zvislých zaťažení ich kolies $\Delta F_{ZP} / \Delta F_{ZZ}$ a ten rozhoduje o tom, ktorá z náprav bude viacej a ktorá menej „postihnutá“ účinkom klopného momentu odstredivej sily. Ak je to predná náprava, bude tento efekt podporovať nedotáčavé vlastnosti vozidla, ak zadná, bude podporovať naopak, jeho pretáčavé vlastnosti.

Klopná tuhosť nápravy je rozhodujúcou mierou určená stláčaním / rozťahovaním pružín na vonkajšej / vnútornej strane vozidla následkom klopenia karosérie v zákrute a jej veľkosť teda bude závislá najmä od tuhosti pružín. Ďalej je klopná tuhosť ovplyvnená, ale menej, geometrickým usporiadaním mechanizmu zavesenia kolies nápravy. S tuhosťou pružín nemôže konštruktér ľubovolne pracovať v takej miere, aby tým boli znatelne ovplyvnené jazdné vlastnosti vozidla v zákrute, pretože tuhosť pružín sa musí primárne podriadiť požiadavkám odpruženia vozidla. Preto je nutné do systému nápravy zaradiť prvok, ktorý neovplyvní tuhosť odpruženia kolies (pri priamej jazde), avšak zväčší jej klopnú tuhosť pri jazde v zákrute. Týmto prvkom je priečny stabilizátor (obvykle skrutný), ktorého činná časť sa pri klopení karosérie vplyvom odstredivej sily v zákrute skrúca, zatiaľ čo pri prepružení obidvoch kolies pri priamej jazde neúčinkuje. Jeho skrutná tuhosť sa teda prejaví nielen zmenšením uhla naklopenia karosérie v zákrute, ako sa mnohí domnievajú, ale aj zväčšením rozdielu zvislých zaťažení vonkajšieho a vnútorného kolesa nápravy. Ak bude stabilizátor použitý na prednej náprave, bude jeho účinok podporovať nedotáčavé vlastnosti vozidla, ak na zadnej, bude podporovať pretáčavé vlastnosti. Pri mnohých osobných automobiloch sú stabilizátory (s rôznymi skrutnými tuhosťami) aplikované na obidvoch nápravách, takže okrem regulácie správania sa vozidla v zákrute aj účinne bojujú proti naklápaniu karosérie.

Ďalším významným faktorom, ktorý ovplyvňuje jazdné vlastnosti vozidla v zákrute, je samovoľné natáčanie kolies. Predné aj zadné kolesá automobilu sa môžu samovoľne (teda bez účasti vodiča) natáčať, a to v dôsledku kinematických charakteristík mechanizmov ich zavesenia, alebo následkom deformácií jednotlivých prvkov zavesenia, najmä pružnosti gumených silentblokov uloženia závesných ramien. Kinematické samovoľné natáčanie kolies je určené geometrickým usporiadaním ich zavesenia a prejavuje sa pri priamej jazde zmenou ich zbiehavosti pri prepružení, pri jazde v zákrute ich natočením do, alebo zo zákruty pri naklopení karosérie vplyvom odstredivej sily v ťažisku. Deformačné samovoľné natáčanie spôsobujú sily pôsobiace na kolesách, pričom pozdĺžne sily (hnacie alebo brzdné) sa prejavujú opäť zmenou zbiehavosti, bočné sily (pri jazde v zákrute) sa prejavujú natočením obidvoch kolies do, alebo zo zákruty. Výsledné samovoľné natočenie kolies je vo väčšine prípadov spôsobené kombináciou obidvoch uvedených príčin. Ak sa samovoľne natáčajú predné kolesá zo zákruty, znamená to podporu nedotáčavého správania sa vozidla, ak sa natáčajú do zákruty, ide o podporu pretáčavého správania sa. V prípade zadných kolies je to presne naopak.

Konštruktéri sa pri vývoji automobilu snažia tento efekt využívať na „doladenie“ jazdných vlastností v zákrute v potrebnom zmysle a korigovať tak základné správanie sa vozidla dané pozdĺžnou polohou jeho ťažiska. Sú známe tzv. elastokinematické systémy zavesenia kolies, využívané najmä pri zadných (poháňaných) nápravách osobných automobilov, pri ktorých sa zámerne podporujú deformácie niektorých prvkov a naopak, obmedzujú sa deformácie iných. Iným typickým prípadom je zavesenie zadných kolies na jednoduchých závesných ramenách, ktorých os kývania je pred stredom kolesa (vlečené ramená). Tento typ zavesenia sa hojne používa najmä pri nepoháňaných zadných nápravách osobných automobilov nižších a stredných tried. Pôsobením bočných reakcií kolies pri jazde v zákrute sa následkom radiálnych deformácií silentblokov závesných ramien obidve kolesá s ramenami natáčajú von zo zákruty, obr. 7, čo podporuje pretáčavé správanie sa vozidla. Aj keď v tomto prípade ide o automobil s pohonom predných kolies, ktorý, ako vieme, je prirodzene nedotáčavý, tento efekt je tak výrazný, že je nutné ho potláčať špeciálnou konštrukciou závesných silentblokov.

**(pokračovanie)**

**Ing. Roman MOČKOŘ, CSc.**

# Ľahké úžitkové vozidlá Nissan na slovenskom trhu

**Spoločnosť Auto-Impex v spolupráci s Nissan Sales Central & Eastern Europe predstavila slovenskej odbornej verejnosti ľahké úžitkové vozidlá, ktoré rozšíria portfólio produktov Nissan ponúkaných na slovenskom trhu.**

Nové úžitkové vozidlá Nissan ponúkajú riešenie pre každé podnikanie, bez ohľadu na jeho druh alebo rozsah, od živnostníkov až po veľké spoločnosti s rozsiahlym vozidlovým parkom. Vozidlá sú navrhnuté tak, aby poskytovali dostatok pohodlia a bezpečnosti, optimálnu spoľahlivosť a minimálne prevádzkové náklady.

Rad malých úžitkových vozidiel Nissan, ktorý je výsledkom spolupráce s aliančným partnerom – spoločnosťou Renault - ponúka v súčasnosti mnoho noviniek.

Súčasný Nissan Primastar sa môže pochváliť zlepšeným exteriérom. Má nové nárazníky, nový dizajn masky a reflektorov. Najväčšia zmena je však ukrytá pod kapotou – 2-litrový vznetový motor s výkonom 66 a 84 kW. V ponuke je ešte 2,5-litrový motor s výkonom 107 kW. Oba boli vyvinuté v spolupráci s Renaultom.

Primastar sa dá kúpiť ako van, kombi alebo sedem- či deväťmiestny minibus. Na výber sú dva rázvory náprav a dve výšky vozidla. Najdôležitejšou zmenou typu Nissan Interstar je inovovaný motor Euro 4, ktorý vychádza z osvedčenej 2,5-litrovej pohonnej jednotky vyvinutej v rámci spolupráce s Renaultom. K dispozícii je teraz v štyroch výkonových úrovniach od 74 až 107 kW. Štandardne je kombinovaný so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Vybrať sa dá medzi verziou furgon alebo šasi s kabínou. Tri rázvory a tri výšky vozidla umožňujú celý rad konkrétnych špecifikácii.

Typickým predstaviteľom ľahkých úžitkových vozidiel je v Nissane typ Cabstar. Auto prvýkrát postavené na globálnej platforme s rámovým podvozkom pokrýva hmotnostné kategórie 3,5 až 4,5 t. Kabína je umiestnená priamo nad motorom, čo umožňuje maximálne využitie nákladného priestoru a Cabstar tak môže ponúknuť vo svojej triede najväčší nákladný priestor a najväčšiu úžitočnú hmotnosť.

Kabína s veľkými presklenými plochami je priestranná, s dobre ergonomicky riešeným priestorom pre vodiča a vysokou úrovňou komfortu a bezpečnosti. V ponuke sú jednoduché trojmiestne i predĺžené šesťmiestne kabíny Na pohon slúžia tri vznetové motory so vstrekovaním common-rail: 2,5 litrový štvorvalec s výkonom 81 resp. 93 kW alebo 3-litrový štvorvalcový motor s výkonom 110 kW. Emisné limity Euro 4 dosahujú motory pomocou systému recirkulácie výfukových plynov v kombinácii s oxidačným katalyzátorom.

Modelový rad Atleon reprezentuje najväčšie vozidlá značky Nissan. Pred dvoma rokmi prešiel zásadnou omladzovacou kúrou a teraz dostal pod kapotu nové 4– a 6-valcové motory s výkonom 103 až 184 kW. Tieto motory z produkcie Cummins používajú na dosiahnutie emisných limitov Euro 4 technológiu SCR (selektívna katalytická redukcia). Podvozky v hmotnostných triedach 7,5 až 15 ton sa vyrábajú s dĺžkami rázvoru od 3200 až do 5700 mm a s užitočným zaťažením 4045 až 10 780 kg.

Aerodynamické kabíny Atleonu efektívne redukujú odpor vzduchu, ponúkajú sa v dvoch šírkach – 2,0 a 2,2 m. Atleon je maximálne prispôsobivý a hodí sa pre celú škálu najrôznejších využití. Typickými predstaviteľmi sú sklápače, valníky, podvozky so skriňovými alebo komunálnymi nadstavbami, s bohatou výbavou a nízkymi prevádzkovými nákladmi.

Časť typového radu Atleon sa radí aj do segmentu ľahkých úžitkových vozidiel (3,5 – 7,5 t). Podvozky v tejto hmotnostnej triede sa vyrábajú so štyrmi rôznymi dĺžkami rázvoru a užitočným zaťažením 1395 až 3550 kg. Na pohon slúži 3-litrový motor s výkonom 110 kW v kombinácii s 5- alebo 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

**-nn-**

# Pohodlnejšie a ešte praktickejšie

**Renault Kangoo patrí medzi najobľúbenejšie „minidodávky" na európskom trhu. Od roku 1997, kedy ho Renault uviedol na trh, predal viac ako 2,3 milióna týchto vozidiel.**

Prvú generáciu typu Kangoo vyvíjali ako malé úžitkové auto a osobný variant z neho odvodili tak, ako to urobili aj viaceré konkurenčné automobilky. Pri vývoji druhej generácie Kangoo to bolo naopak. Vývojári sa prioritne sústredili na čo najlepšie zabezpečenie potrieb zákazníkov, ktorí chcú Kangoo používať ako osobné auto. Odvodiť z neho potom nákladnú verziu je pre konštruktérov menej obmedzujúce.

Začiatok predaja druhej generácie Kangoo na slovenskom trhu určil dovozca na 14. apríla 2008. Keďže vo výrobe zostáva aj prvá generácia, bude sa predávať naďalej aj u nás, s prívlastkom Storia.

Nové Kangoo je postavené na platforme Renaultu Scénic. Má teda „mohutnejšiu základňu" - rozchod kolies vpredu je väčší až o 121 mm (1521 mm), vzadu o 118 mm (1533 mm), dlhší (o 102 mm) je aj rázvor náprav, má hodnotu 2697 mm. Zreteľne sa zväčšili aj vonkajšie rozmery - o 178 mm dĺžka (na 4213 mm) a o 157 mm šírka (na 1829 mm). To všetko prispelo k tomu, že v interiéri Kangoo je viac miesta a pohodlia pre piatich členov posádky, aj jazdné vlastnosti vozidla sú lepšie, aj komfortom pruženia plne prispôsobené prevážaniu ľudí. Priestor pre kolená osôb sediacich na zadnej trojmiestnej lavici je o 43 mm väčší ako v prvej generácii Kangoo, s hodnotou 210 mm je najlepší vo svojej kategórii vozidiel, úplne na úrovni, akú ponúka osobný automobil Renault Vel Satis. Zadné lavicové sedadlo je priečne delené v pomere 60/40. Za ním je batožinový priestor s objemom 660 litrov, sklopením sedadla vzrastie až na 2800 litrov. Odkladacie priestory v interiéri majú spoločne objem 77 litrov. V niektorých verziách možno sklopiť aj predné sedadlo spolujazdca, potom možno v Kangoo prevážať aj predmety dlhé 2,5 m.

Z hľadiska ergonómie nemožno nič vyčítať ani prístrojovej doske, volantu a ostatným prvkom prednej časti interiéru, pri krátkom posadení sa do vozidla na nás pôsobili „plastovejším" dojmom ako veľkosťou porovnateľné osobné automobily. Je to iste zámer, takto navrhnutý interiér sa ľahko čistí a jednou z úloh tvorcov vozidla bolo aj udržanie výrobných nákladov na čo najnižšej úrovni, aby cena vozidla pre spotrebiteľov bola lákavá. So vznetovým motorom 1.5 dCi s výkonom 50 kW a „základnou" úrovňou výbavy Autentique sa bude i nás predávať za 509 900 Sk. Momentálne platí pre tento typ uvádzacia akcia, v rámci ktorej sú ceny všetkých modelov menšie o 60 000 Sk.

V ponuke pre Kangoo sú dve úrovne výbavy, vyššia má označenie Expression, 1,6-litrový zážihový motor s výkonom 78 kW a tri výkonové úrovne 1,5-litrového prepĺňaného vznetového motora (50, 63 a 78 kW).

Úžitková verzia nového Kangoo má v názve prívlastok Express. Kangoo Express nemá také bohaté bočné presklenie, jeho dva stupne výbavy majú označenie Generique a Confort. Tento model môže poháňať 1,6-litrový zážihový motor alebo vznetový 1.5 dCi s výkonmi 50 a 63 kW. Cena Kangoo Express 1.5 dCi 50 kW Generique je 404 900 Sk.

**-za-**

# Čínsky BYD mieri do Európy

**Čínske automobilky sa pomaly, ale zato cieľavedome tlačia na európske trhy. Na prezentáciu svojich automobilov, ktoré chcú Európanom ponúkať, si volia prestížne autosalóny. Už vlani sa niektoré zúčastnili na autosalónoch v Ženeve a Frankfurte. Zatiaľ čo vlani mala v Ženeve svoj stánok jedna čínska automobilka (Brilliance), tento rok už mali návštevníci ženevského autosalónu možnosť vidieť „európsky" sortiment dvoch čínskych výrobcov áut. Okrem spoločnosti Brilliance tam vystavovala aj automobilka BYD.**

Predstavila v Ženeve vraj len tie svoje automobily, ktoré chce ponúkať na európskom trhu. Najmenším z nich je typ F1, ktorý nie náhodou pripomína Toyotu Aygo. „Efjednotka" je totiž technicky odvodená práve od malej Toyoty, vyrábanej(spolu so sesterskými typmi Citroën C1 a Peugeot 107) v českom Kolíne. Model F1 je postavený na podvozku s rázvorom 2340 mm, jeho dĺžka je 3460 mm, šírka 1618 mm a výška 1465 mm. Na pohon tohto malého vozidla slúži litrový trojvalcový zážihový motor so štyrmi ventilmi na valec a rozvodom OHC, ktorého maximálny výkon je 50 kW pri 6000 otáčkach za minútu. Najväčší krútiaci moment 90 Nm dosahuje v rozsahu od 4000 do 4500 otáčok za minútu. Vozidlo mý 14-palcové kolesá a jeho maximálna rýchlosť je 151 km/h.

Ďalším typom je klasický štvordverový sedan s typovým označením F3, postavený na podvozku s rázvorom náprav 2600 mm. Dĺžka vozidla je 4533 mm, šírka 1705 mm a výška 1490 mm. Na pohon tohto typu slúži 1,6-litrový štvorventilový radový zážihový štvorvalec, pochádzajúci zo sortimentu Mitsubishi. Tento motor dosahuje maximálny výkon 73,5 kW pri 6000 ot./min. a krútiaci moment 134 Nm pri 4500 ot./min. Vozidlo je vystrojené päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou, dosahuje maximálnu rýchlosť 170 km/h. Typ F3 sa dodáva aj ako päťdverový hatchback, označený F3-R. Na pohon tohto modelu slúži 1,5-litrový motor so štyrmi ventilmi na valec, ktorý tiež pochádza od spoločnosti Mitsubishi. Maximálny výkon tohto motora je 78 kW pri 6000 ot./min., tento model dosahuje maximálnu rýchlosť 180 km/h. Typ F3 sa vyrába aj v hybridnej verzii, označenej F3DM (double mode). Táto verzia je vystrojená litrovým motorom výkonu 50 kW a synchrónnym elektromotorom výkonu tiež 50 kW. Zdrojom elektrickej energie sú akumulátory s kapacitou 60 Ah, ktorých hmotnosť je 230 kg. Na čisto elektrický pohon dokáže vozidlo prejsť až 110 km.

Najluxusnejší typ, ktorý mieni spoločnosť BYD ponúkať na európskom trhu, má označenie F6. Je postavený na podvozku s rázvorom náprav 2740 mm , jeho 4850 mm dlhý, 1822 mm široký a 1465 mm vysoký. Na pohon tohto typu sú k dispozícii dva motory. Prvým z nich je dvojlitrový zážihový motor s výkonom je 103 kW, druhý motor, pochádzajúci od spoločnosti Mitsubishi, má zdvihový objem 2,4 litra a jeho maximálny výkon je 121 kW. S výkonnejším motorom dosahuje vozidlo maximálnu rýchlosť 202 km/h. Na želanie môže byť toto vozidlo vystrojené aj automatickou prevodovkou, klimatizačným systémom, navigačným systémom, elektricky prestaviteľnými prednými sedadlami, vyhrievateľnými prednými sedadlami a ďalšími prvkami, bežnými vo vozidlách vyššej strednej triedy.

Zatiaľ nie je známy termín, kedy začne spoločnosť BYD, ktorá si zriadila svoju európsku centrálu v Ženeve, predávať svoje vozidlá na našom kontinente. Označenie BYD je vraj vytvorené z prvých písmen čínskeho názvu spoločnosti, ale na jej ženevskom stánku bola táto skratka „prekladaná" ako Build Your Dreams, čiže buduj (realizuj) svoje sny. Spoločnosť BYD začínala v roku 1955 s 20 zamestnancami a dnes je to medzinárodný koncern s približne 120 000 zamestnancami. Mimnochodom, možno ani neviete, že ste sa už s výrobkom spoločnosti BYD možno stretli. Je totiž jedným z najväčších svetových výrobcov akumulátorov pre mobilné telefóny, pričom sa odhaduje, že štvrtina všetkých mobilných telefónov je napájaná práve jej akumulátormi.

V 60. rokoch minulého storočia začali na európsky trh prenikať japonské automobilky. O dvadsať rokov neskôr si Európa začala postupne zvykať na juhokórejské vozidlá. O niekoľko rokov už zrejme budú bežným javom na európskych cestách aj čínske automobily.

**(RM)**

# Kia KOUP

**Juhokórejská automobilka Kia predstavila na marcovom autosalóne v New Yorku svoj najnovší koncepčný automobil s názvom KOUP. Toto dvojdverové športové vozidlo prináša niektoré prvky dizajnu, ktoré by sa mali v budúcnosti objavovať na sériovo vyrábaných typoch Kia. Objavil sa však aj názor, že predná časť vozidla nie je veľmi originálna a vyznačuje sa zmesou prvkov z Hondy Civic nových typov Mitsubishi. Nuž, pravdupovediac, asi na každom novom aute by sme našli niečo podobajúce sa na niektoré, už niekým iným vyrábané auto.**

Nová štúdia Kia má pri pohľade zboku klinovitý tvar karosérie s difúzormi vpredu a vzadu. Dizajn vozidla je dielom kalifornského dizajnérskeho štúdia spoločnosti Kia. V streche vozidla sú integrované dva pozdĺžne sklené panely. Cez disky kolies vidno brzdové strmene Brembo a dierkované brzdové kotúče. V interiéri je športový volant, na prístrojovom paneli pred vodičom sú tri hlavné prístroje s kruhovými stupnicami. Vozidlo je vystrojené kvalitnou audiosústavou s ôsmimi reproduktormi.

Na pohon vozidla slúži dvojlitrový prepĺňaný motor Theta II s priamym vstrekovaním benzínu. Výkon motora je 216 kW, najväčší krútiaci moment je 391 Nm (v rozsahu od 2000 do 4000 ot./min). Motor poháňa predné kolesá prostredníctvom šesťstupňovej automatickej prevodovky. Podvozok je vystrojený adaptívnymi tlmičmi.

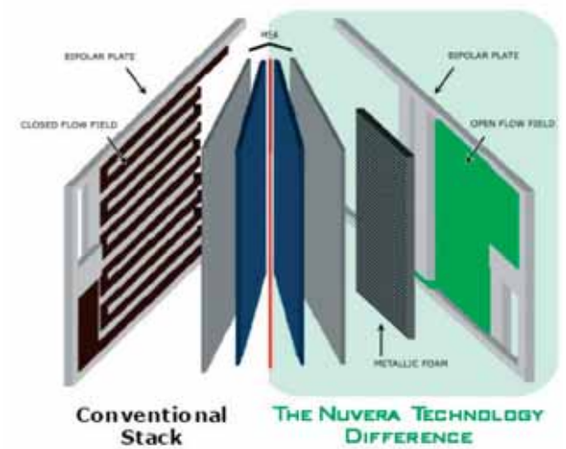
Do výstroja vozidla patrí stabilizačný systém, adaptívne reflektory i systém monitorovania tlaku v pneumatikách. Vozidlo má pneumatiky rozmeru 245/40 ZR 19. K bezpečnosti cestujúcich prispieva šesť bezpečnostných vankúšov, do výbavy vozidla patrí aj navigačný systém a tempomat. Štúdia KOUP je vraj už konštrukčne blízka sériovému vyhotoveniu.

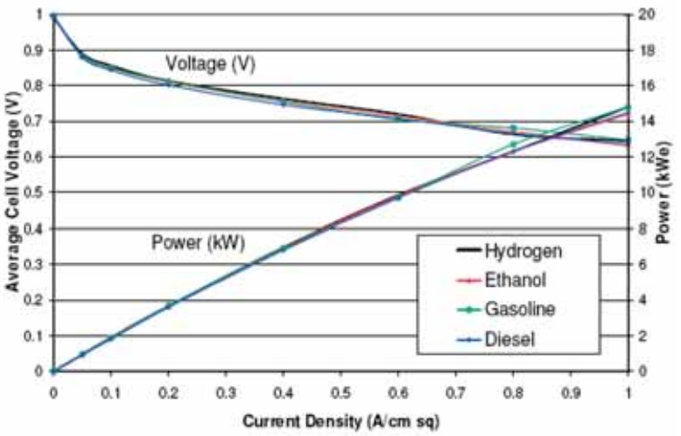
**(RM)**

# Quadrivium Drive

- otvorené prúdové pole umožňuje zmenšiť pokles tlaku v palivovom článku, čo prispieva k zlepšeniu účinnosti
- viditeľne zväčšuje prenos tepla pre rýchle zohriatie pri štarte aj pri mínusových teplotách ( systém bol skúšaný pri teplote – 30 $^{0}$ C )
- otvorené prúdové pole pracuje bez zvlhčovania privádzaného vodíka a vzduchu, čo zjednodušuje konštrukciu systému, zmenšuje parazitické odpory a cenu systému
- systém pracuje rovnako dobre s používaním rôznych palív, ako vodík, benzín, nafta a biopalivá.

Problém nedostatočnej vodíkovej infraštruktúry je vyriešený použitím palivového procesoru STAR. tiež od

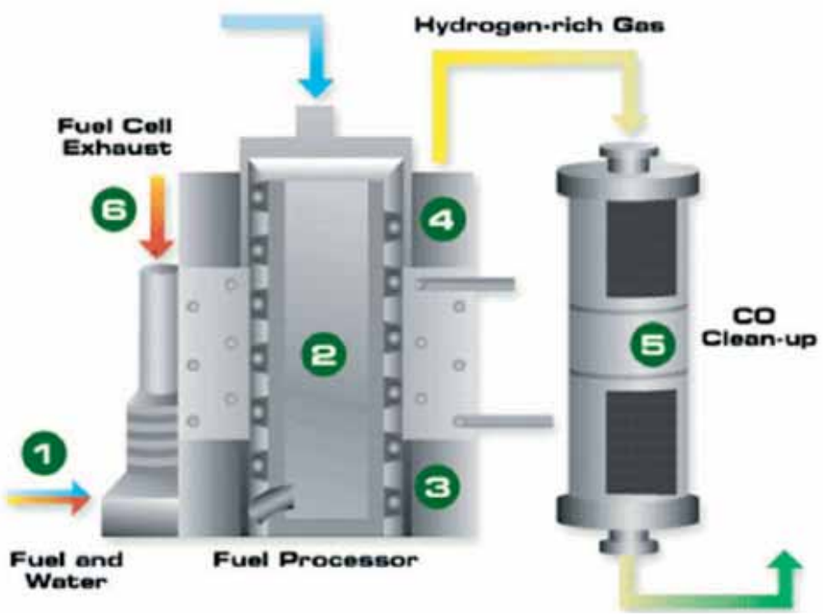


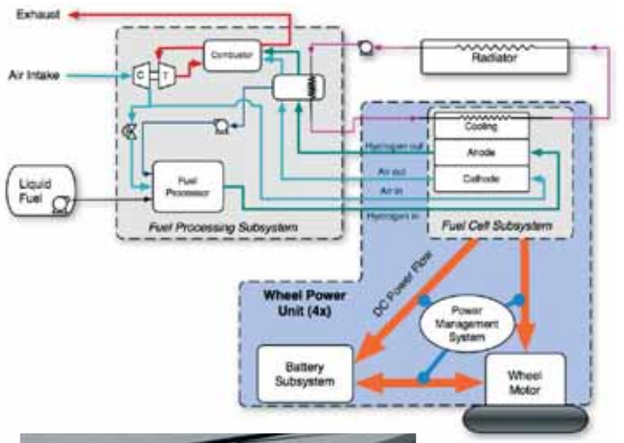

**Na tohtoročnom autosalóne v Ženeve predstavilo štúdio Pininfarina koncept vozidla Sintesi. Vozidlo nie je zaujímavé len dizajnérsky, štýlovou karosériou, ako je u Pininfarinu zvykom, ale aj pohonným systémom. Na vývoji pohonného systému, ktorý dostal názov Quadrivium Drive, spolupracovala so štúdiom Pininfarina talianska spoločnosť Nuvera.**

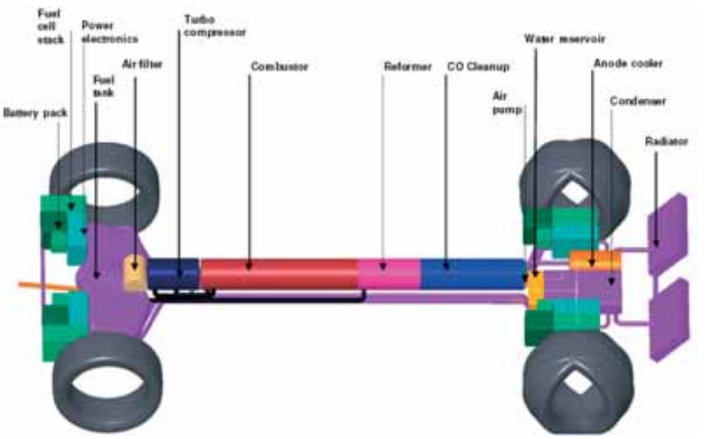
Quadrivium pochádza z latinčiny a môžeme ho preložiť ako miesto, kde sa stretávajú štyri cesty, križovatka, alebo zmena smeru. Pohonný systém kombinuje veľkú účinnosť palivových článkov so schopnosťou pracovať na klasické palivo z ropy alebo biopalivo. Revolučnému systému palivových článkov sa podarilo zjednotiť štyri protichodné parametre – výkon, účinnosť, ekológiu a palivovú flexibilitu.

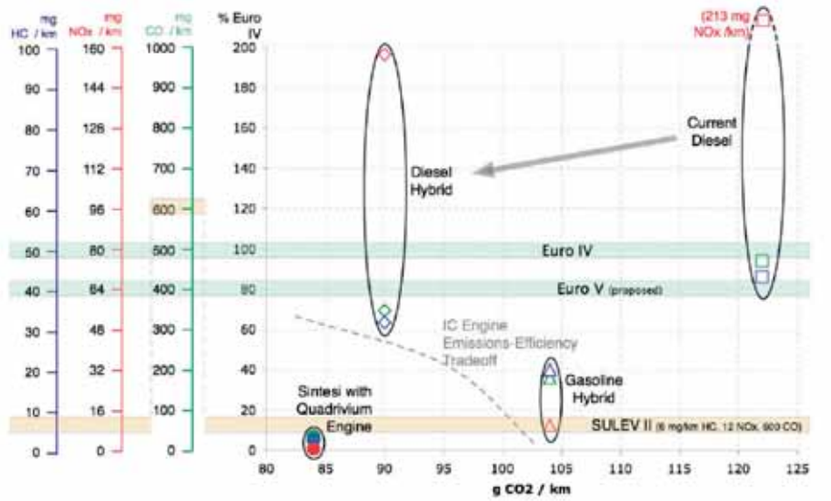
Nuvera vyvíja palivové články od roku 1994 a v roku 2004 odštartovala vývoj novej konfigurácie palivových článkov pod názvom Andromeda. Podarilo sa jej zmenšiť hmotnosť tejto zostavy 20-krát a rozmery 30-krát. Takéto dramatické zlepšenie dosiahli patentovanou konštrukciou kovového prúdiaceho poľa, ktorá má výhody oproti klasickej konštrukcii.




1. vzduch, palivo a voda sú ohrievané, 2. zmes prúdi do procesora, kde vzniká vodík a CO, 3. CO reaguje s vodnou parou a vzniká ďalší vodík a $CO_2$, 4. zlúčeniny síry sú odstránené z palív, 5. zvyšok CO je oxidáciou odstránený, 6. zbytkový vodík z palivového článku slúži ako palivo pre palivový procesor



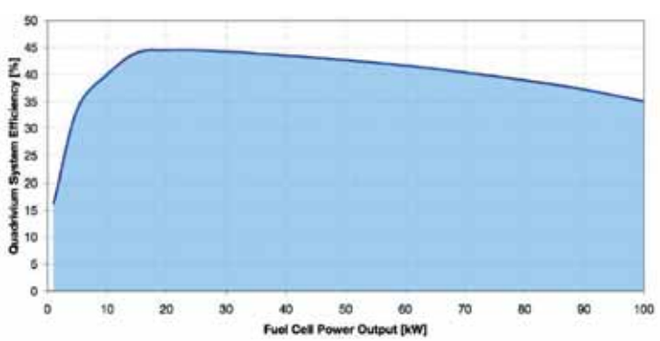



spoločnosti Nuvera, ktorý vyvíja vodík v reálnom čase tak, ako ho palivové články potrebujú.

Podobne ako palivové články aj procesor pracuje na veľké množstvo palív – naftu, benzín, zemný plyn, metanol, etanol a bionaftu.

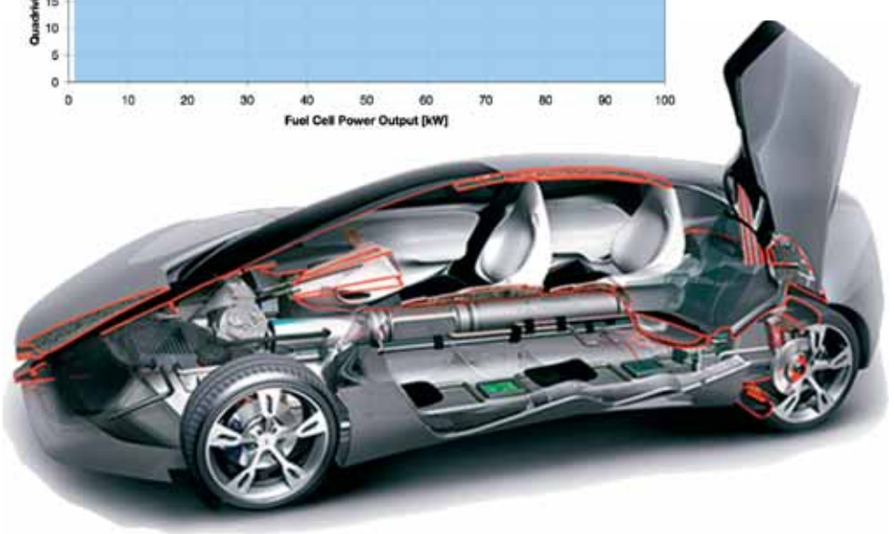
Aby bolo možné celý systém umiestniť vo vozidle, inžinieri spoločnosti Nuvera spolu s dizajnérmi od Pininfarinu navrhli koncept „liquid packaging". Klasický prístup návrhu vozidla „okolo pohonného ústrojenstva" bol celý nahradený konceptom „okolo cestujúcich".

Quadrivium Drive je paralelný hybridný pohon, ktorý využíva na pohon trakčných motorov systém palivových článkov a zásobník elektrickej energie. Výkonový riadiaci systém umožňuje využívať rekuperačnú energiu na zlepšenie celkovej účinnosti. Výkonové moduly v každom kolese sú zložené zo systému palivových článkov, zo zásobníka elektrickej energie a výkonovej elektroniky. Energiu z modulov využívajú štyri trakčné elektromotory integrované v kolesách. Každý montážny celok sa skladá z bezkefkového vzduchom chladeného jednosmerného trakčného elektromotora s permanentnými magnetmi s integrovaným ozubením, skriňou a brzdou.




V nasledujúcej tabuľke je uvedená špecifikácia konceptu Quadrivium Drive.

| | | |
|---|---|---|
| **Systém palivových článkov** | | |
| Typ | | PEM |
| Výkon | ( kW ) | 4 x 20 |
| **Zásobník elektrickej energie** | | |
| Typ | | Lítium - ión |
| Výkon | ( kW ) | max. 100 |
| **Palivová nádrž** | | |
| Objem | ( l ) | 40 |
| **Trakčné elektromotory** | | |
| Max.výkon | ( kW ) | každý 68 |
| Max.krútiaci moment | ( Nm ) | každý 910 |
| Prevodovka | | 2,8 : 1 |



Pohon Quadrivium Drive dosahuje veľkú účinnosť, viac ako 40 % v širokom pásme prevádzkových stavov.

Pri porovnaní emisných limitov paralelného hybridného pohonu Quadrivium Drive a typických spaľovacích motorov je zrejmé, že tento pohon poľahky spĺňa emisnú normu Euro 5.

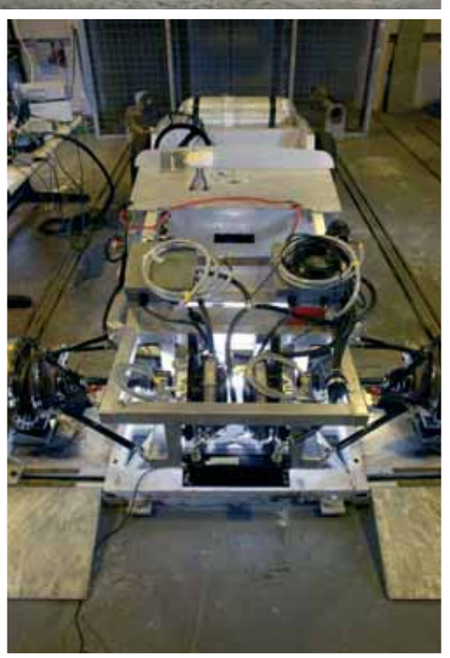
**Ing. Ján KRNÁČ**

# Retro s palivovými článkami

**Anglická spoločnosť Morgan, ktorá vyrába autá s predvojnovou konštrukciou, čiastočne aj technológiou – s dreveným rámom a ručne, predstavila na tohtoročnom autosalóne v Ženeve športové vozidlo s pohonom na vodík. Vozidlo, ktoré je výsledkom 2,5-ročného projektu za finančnej podpory DTI v celkovej sume 1.9 milióna libier, nesie celkom iste príznačný názov LIFECar (Lightweight Fuel Efficient Car), čo môžeme voľne preložiť ako ľahké vozidlo s malou spotrebou.**

Dvojmiestne vozidlo je postavené na upravenom podvozku vozidla Morgan Aero 8. Podlahový rošt vozidla je zvarený z hliníkových plechov a profilov. V jeho zadnej časti je umiestnený pomerne veľký zásobník vodíka, v strednej časti je umiestnený mohutný stredový tunel, ktorý plynule prechádza do pomerne dlhej prednej časti.

Vozidlo je vybavené systémom palivových článkov ma báze PEM FC od spoločnosti QinetiQ. Celý systém palivových článkov s pomerne malým



výkonom, ktorý tvoria 4 moduly, je umiestnený v mohutnom stredovom tuneli. Má výkon 22 kW, čo znie neuveriteľne, keď veľkí výrobcovia pracujú so systémami, ktoré majú 4-násobný výkon. Stály vykon je vypočítaný tak, aby vozidlo dosiahlo príslušnú cestovnú rýchlosť. Podľa doterajších výskumných prác v spomínanej spoločnosti QinetiQ sa dá predpokladať, že sú použité rúrkové palivové články, ktoré sú umiestnené v stredovom tuneli.

Podľa údajov z QinetiQ celý systém dosahuje účinnosť 45 %. Vozidlo LIFECar je ďalej vybavené asi ultrakondenzátormi BCAP3000 P270 od spoločnosti Maxwell, ktoré sa budú nabíjať pri rekuperácii a budú dodávať energiu pri potrebe zrýchliť alebo pri jazde do kopca. Uvádza sa, že až 50 % kinetickej energie je možné spätne využiť. Ultrakondenzátory sú podobne ako palivové články umiestnené v mohutnom stredovom tuneli. Technické parametre ultrakondenzátora sú prehľadne uvedené v tabuľke.

| | |
|---|---|
| **Prevádzkové napätie ( V )** | 2,7 |
| **Kapacita ( Farad )** | 3000 |
| **ESR, DC ( mΩ )** | 0,29 |
| **Ic ( mA )** | 5,2 |
| **Emax ( Wh/kg )** | 5,52 |
| **Pmax ( W/kg )** | 13 800 |
| **Dĺžka ( mm )** | 138 |
| **Priemer ( mm )** | 60,4 |
| **Hmotnosť ( kg )** | 0,55 |
| **Počet pracovných cyklov** | 1 mil. |

Energiou zo systému palivových článkov sú poháňané 4 trakčné elektromotory (podľa špecifikácie projektu by malo ísť o 300 V motor/generátory), každý pre jedno koleso. Pre vozidlo bol vyvinutý nový typ axiálneho motora YASA (Yokeless And Segmented Armature), ktorý nemá statorové jadro, má veľký plniaci faktor a krátke koncové vinutia, čo umožňuje dosahovať veľký krútiaci moment a účinnosť. Pre dosiahnutie požadovaného krútiaceho momentu 120 Nm, najväčších otáčok 3600 za minútu a max. účinnosti 95 %, bol

zvolený vonkajší priemer 204 mm a vnútorný 132 mm.

Trakčné elektromotory sú vpredu umiestnené v hliníkovom podlahovom rošte a hnacími hriadeľmi sú poháňané predné kolesá.

Na výstupe z motora by mala byť umiestnená redukčná prevodovka so stálym prevodom 3 : 1.

Technika nemôže pracovať bez výkonnej kontroly, preto vozidlo vybavili špeciálne vyvinutým riadiacim systémom a elektrohydraulickým brzdovým systémom, ktorý zabezpečuje funkčné pripojenie elektrických bŕzd ku klasickým hydraulickým už pri malých rýchlostiach. Hliníková karoséria s hladkými tvarmi kombinuje futuristické prvky s tradíciou automobilky Morgan, pričom dizajnéri nezabudli na tradičnú mriežku chladiča.

Pomerne dlhá predná kapota karosérie sa odklápa smerom dopredu a strecha smerom dozadu.

V interiéri zaujmú sedadlá vyrobené z tenkej drevenej dyhy a pásov kože, ktoré plynule prechádzajú do prístrojovej dosky, čo spolu s využitím

hliníka prispieva k dosiahnutiu minimálnej hmotnosti vozidla.

Podľa dostupných údajov by vozidlo malo dosahovať najväčšiu rýchlosť 128 až 136 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7 s a malo mať najväčší dojazd 320 km.

**Ing. Ján KRNÁČ**

# NISSAN PODPORÍ VÝSTAVU „VEDA A PREŽITIE“

**Spoločnosť Nissan Motor Co., Ltd., oznámila, že sa bude podieľať na sponzorovaní výstavy Veda a prežitie, ktorá bude otvorená v londýnskom Múzeu vedy v sobotu 5. apríla. V Londýne výstava potrvá do nedele 2. novembra a potom sa vydá na päťročné putovanie po celom svete.**

Na tejto zábavnej, interaktívnej výstave, ktorej témou bude možný životný štýl človeka v roku 2050, predvedie Nissan v oblasti „Pohyb“ niekoľko svojich ekologických technológií, okrem iného kompaktnú lítiovo-iónovú batériu a model konceptu elektromobilu Pivo v mierke 1:4.

Originálny koncept Pivo, ktorý bol prvýkrát predstavený na tokijskom autosalóne v roku 2005, je vybavený plne otočnou kabínou, ktorá svojou rotáciou o 360° umožňuje vodičovi byť vždy v smere jazdy.

„Sme hrdí, že môžeme podporiť tento vzdelávací program svetovej úrovne a pomôcť upozorniť na problémy v oblasti mobility, ktorým spoločnosť čelí,“ povedal Simon Sproule, viceprezident spoločnosti Nissan pre globálnu komunikáciu. „Zabezpečenie dlhodobo udržateľnej mobility bude zásadným technologickým problémom, ale spoločnosť Nissan je odhodlaná ho riešiť pomocou vývoja vyspelých programov, ako sú napríklad elektromobily.“

Úsilie v oblasti elektromobilov je neoddeliteľnou súčasťou Zeleného programu Nissan 2010, ktorého cieľom je zmenšenie vplyvu automobilky Nissan na životné prostredie. Program predstavený v roku 2006 je zameraný na tri kľúčové oblasti spojené s ekologickou problematikou: zmenšenie emisií CO2 produkovaných výrobkami a aktivitami spoločnosti Nissan po celom svete; zmenšenie ostatných výfukových emisií a zrýchlenie úsilia v oblasti recyklácie.

Ostatné štyri témy výstavy Veda a prežitie nesú názvy Jedlo, Pitie, Zábava a Výstavba. Očakáva sa, že výstava v priebehu svojho päťročného trvania precestuje 20 miest po celom svete a privíta okolo 3 miliónov návštevníkov.

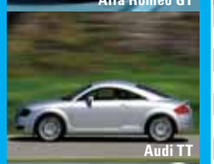
**-nn-**

Alfa Romeo 147

Alfa Romeo 159 Sportwagon

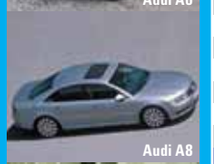
Alfa Romeo 166

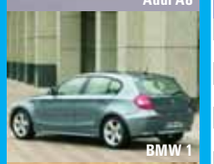
Alfa Romeo GT


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 | Komb. 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

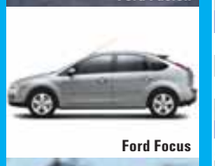
Fiat Stilo Multiwagon

Fiat Dobló Cargo

Fiat Croma

Ford Fiesta

Ford Fusion


Ford Focus

Ford C-MAX

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

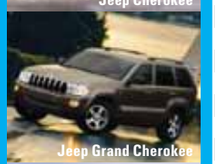
Jaguar S-Type

Jaguar XJ

Jaguar XK

Jeep Wrangler

Jeep Cherokee


Jeep Grand Cherokee

Kia Picanto

Kia Cee`d

Kia Carens

Kia Sportage

Lada 110

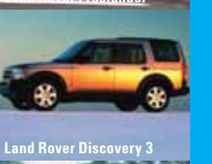
Lada Niva

Land Rover Defender

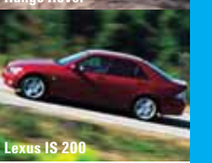
| Značka / Typ Model | Cena s DPH | Typ karosérie | Počet dverí | Počet miest | Rozmery dĺžka x šírka x výška | Bat. priestor | Motor a valce | Objem valcov | Ventily | Zmes | Preplňanie | Výkon | Kr. moment | Prevodovka | Pohon | Max. rýchlosť | Zrýchlenie 0-100 km/h | Komb. spotreba | Štandardná výbava |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 |

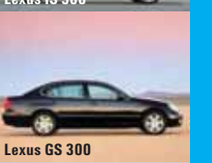
Land Rover Freelander


Land Rover Discovery 3

Range Rover


Lexus IS 200

Lexus IS 300


Lexus GS 300

Lexus RX 300

Maybach 57

Mazda 2

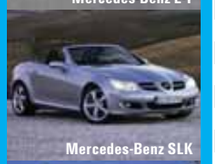
Mazda 3

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

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

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

## Doplňovačka

V redakcii sme vyskúšali športovo-úžitkový automobil (tajnička), ktorý sa z tradičnej európskej automobilky dostal do výroby kórejského závodu GM Daewoo. 1- pohyblivá súčiastka spaľovacieho motora, 2- súčiastka z karburátora, 3- syntetické živice, ktoré sa používaju na výrobu lepidiel, lakov, laminátov, 4- súčiastka spojkového mechanizmu vozidla, 5- zariadenie na príjem elektromagnetických vĺn, 6- naložené veci na automobile, 7- meno skútra značky Manet, ktorý vyrábali v Považskej Bystrici, 8- prísada do motorových olejov, 9- mechanizmus, ktorý riadi plnenie valcov spaľovacieho motora zápalnou zmesou alebo vzduchom a ich vyprázdňovanie, 10 - druh bitúmenu tuhej alebo polotuhej konzistencie, čiernej farby, používaný na stavbu ciest.

**-jo-**

## Riešenie

*Tajnička - Opel Antara, 1- ojnica, 2- plavák, 3- epoxid, 4- lamela, 5- anténa, 6- náklad, 7- Tatran, 8- adítív, 9- rozvod, 10- asfalt.*

# VPLYV VEĽKOSTI MOTORA NA SPOTREBU PALIVA V MESTE (nadväzujeme na hru s fyzikou v minulom čísle nášho časopisu)

**Za ideálnej premávky predpokladáme konštantnú rýchlosť 50 km/h po rovine na pomerne prázdnych mestských komunikáciách. Budeme porovnávať prevádzkovú spotrebu paliva (l/100 km) dvoch automobilov, ktoré majú rovnakú hmotnosť, karosériu, podvozok aj prevodový mechanizmus, ale rozdielne výkonný motor. V jednom vozidle bude malý, a v druho veľký zážihový motor.**

Diagram závislosti špecifickej spotreby paliva „ $m_p$ „ od výkonu motora „ $P_m$ „ pre malý motor je na obr. 1 - hore, a pre veľký motor na obr. 1 - dol u.

Povedzme, že obidva automobily budú pri rýchlosti „ v = 50 km / h „ na rovine potrebovať na jazdu výkon motora „ $P_m$ = 6 kW „. Vtedy bude malý motor pracovať v bode „ M „ ( obr. 1 - hore ) a veľký motor v bode „ V „ ( obr. 1 - dolu). Obidva motory budú podávať rovnaký výkon. Porovnajme špecifickú spotrebu paliva týchto motorov:

Malý motor bude viac zaťažený a tým aj lepšie využitý. Preto bude mať v bode „ M „ lepšiu účinnosť a menšiu špecifickú spotrebu paliva „ $m_p$ = 600 g / ( kW.h )“ ako veľký motor.

Veľký motor bude menej zaťažený a tým aj menej využitý. Preto bude mať v bode „ V „ horšiu účinnosť a väčšiu špecifickú spotrebu paliva „ $m_p$ = 1000 ( g / kW.h )“.

Automobil s malým motorom bude mať, podľa rovnice (1), prevádzkovú spotrebu paliva „ $S_p$ = 9,6 l / 100 km „.

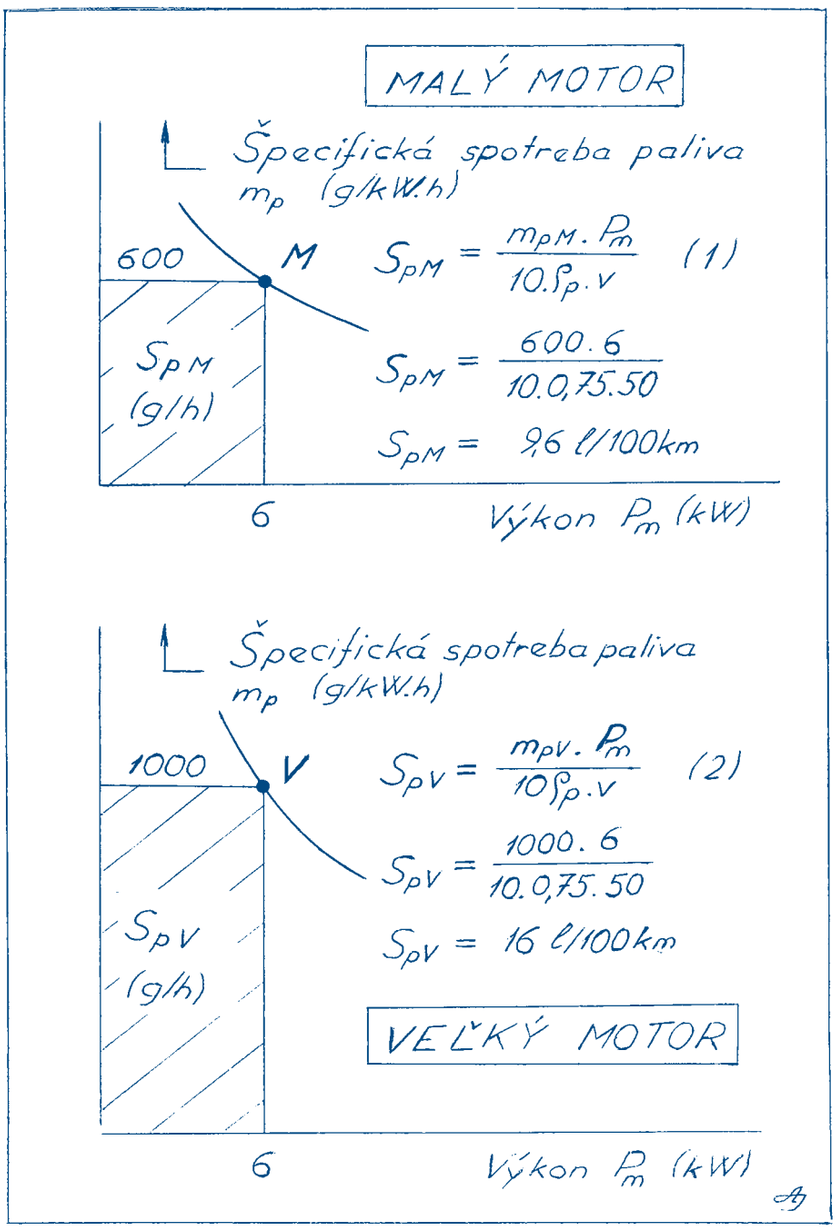
Automobil s veľkým notorom bude mať, podľa rovnice (2), prevádzkovú spotrebu paliva „ $S_p$ = 16 l / 100 km „.

Z toho jasne vidíme, že v meste má veľký motor oveľa v äč šiu spotrebu paliva a preto je značne nehospodárny. To sme však zatiaľ uvažovali ideálne podmienky rovnomernej jazdy konštantnou rýchlosťou a rovnakú celkovú hmotnosť obidvoch automobilov.

Veľký automobil s veľkým motorom však má značne väčšiu hmotnosť ako malý automobil. Preto pri nerovnomernom pohybe s častým zrýchľovaním bude ťažší automobil vyžadovať viac výkonu na prekonávanie odporu zorvačnosti svojej veľkej hmotnosti i na prekonávanie odporu zotrvačnosti ťažších rotujúcich súčiastok motora, prevodového mechanizmu a kolies, čo sa bude spájať s ešte v äč šou spotrebou paliva .

Jazda v zimných podmienkach na čerstvo napadanom mäkkom snehu, značne zväčší odpor valivého trenia pneumatík, čím ešte viac narastie spotreb a paliva.

Ak budú v meste kopcovité ulice, motor veľkého automobilu bude musieť dvíhať do stúpania väčšiu hmotnosť vozidla, čím sa jeho spotreba paliva ešte viac zväčší.




V prípade, že by išlo o terénny automobil s veľkým súčiniteľom odporu vzduchu $c_x$ a s veľkou čelnou plochou karosérie, pribudne k tomu ďalšie zväčšenie spotreby paliva vplyvom väčšieho odporu vzduchu, ktoré sa prejaví najmä pri väčších rýchlostiach a za protivetra.

Súčasný vývoj konštrukcie, najmä veľkých terénnych osobných automobilov, je vo veľkom rozpore s úsilím o zmenšovanie množstva $CO_2$ vo výfukových plynoch a aj spotreby paliva. A je to v rozpore i s naliehavým životným záujmom šetrenia zdrojov energie a životného prostredia na Zemi. Veľmi presvedčivo znie skutočnosť, že dnešné veľké osobné terénne automobily majú v mestách 3 až 5-krát v äč šiu spotrebu paliva i väčšie množstvo $CO_2$ , ako súčasné perspektívne automobily s hybridným pohonom (ktoré majú v meste spotrebu iba 5 l/100 km). To je, žiaľ výsledkom dočasného zdanlivého víťazstva obchodu nad prírodnými zákonmi.

**Poznámka**: Rovnicu (1) na výpočet prevádzkovej spotreby paliva sme si odvodili v Hrách s fyzikou v časopise MOT`or č. 11/2007.

**Doc. Ing. Alexander IKRINSKÝ, PhD.**

# Kuriózny motoristický príbeh z roku 1932 – Postreh veteránistu

Za mojich detských čias patril automobil k prepychovým dopravným prostriedkom. Naša rodina vtedy žila na „dolniakoch", v okrese Komárno, ďaleko od železničnej stanice, kde chýbal poštový úrad, lekár a iné potrebné vymoženosti. Otec, ktorý na obecnom úrade zastával funkciu štátneho úradníka – vedúceho notárov - si auto zadovážil. Bola to ŠKODA 4R, ktorá v tých dobách patrila k solídnym značkám. Nakoniec zistil, že toto riešenie bolo aj pre obec dobrou a rentabilnou investíciou. Auto často slúžilo spoluobčanom ako taxík, či sanitné vozidlo a ak chlapci – futbalisti neboli veľmi nároční, trochu sa potlačili a niektorí sa postavili aj na stúpadlá blatníkov, otec bol schopný odviezť na zápas veľkú časť futbalovej jedenástky, alebo prepraviť naraz niekoľko plných vriec obilia do mlyna. Ja ako malý chlapec som sa tomuto všetkému so záujmom prizeral a často som bol aj aktívnym účastníkom diania okolo týchto nevšedností.

Raz, bolo to v roku 1932, sme sa s týmto vozidlom vybrali na Oravu na rodinný výlet. Tento však nedopadol dobre. V Strečnianskej tiesňave sa nám vzadu za „kufrom" zlomila konzola aj s obidvoma rezervnými kolesami, ktoré si to pri dopade na hradskú

namierili rovno do dravých vĺn Váhu. Auto bolo havarijne poistené a preto bolo potrebné túto nepríjemnú udalosť nahlásiť na najbližšej četníckej stanici a získať o tom vierohodné potvrdenie, čo sa aj stalo.

Problémy nastali až neskôr, a to s poisťovňou, ktorá tvrdila, že v tomto prípade nešlo o haváriu, ale o stratu. Nechcela náhradu uznať, ale nakoniec predsa len nejakú čiastku zaplatila. Z Mladej Boleslavi medzi tým prišli objednané nové náhradné kolesá. A keď už bola namontovaná aj nová spevnená konzola aj s kolesami, prišiel doporučený list z četníckej stanice z Hlohovca. Písalo sa v ňom, že počas vojenského cvičenia a stavania pontónového mosta cez rieku Váh, vojaci vylovili z rieky Váh 2 kolesá z automobilu ŠKODA 4R a preto žiadajú cteného pravdepodobného poškodeného o ich identifikáciu s následným prevzatím. Samozrejme, že pre kolesá sa do Hlohovca išlo, a boli to skutočne naše.

Na tento nevšedný príbeh a plavbu rezervných kolies dolu Váhom si občas , aj po vyše 70-tich rokoch spomínam. Vtedy som ako dieťa mnohé nechápal a videl som zjednodušene, ale ak sa mám priznať, ešte aj dnes mi víta hlavou myšlienka, akými technikami, či kanálmi pracovali vtedajší četníci, keď s takou samozrejmosťou vypátrali adresu poškodeného. A tiež ma udivuje tá spätosť, myslím spoluprácu armády a četníkmi, čestnosť vojakov, ktorí si nájdené veci neprisvojili, nezašantročili, či nebodaj nespeňažili.

**Štefan Ballay**
**Bojnice**

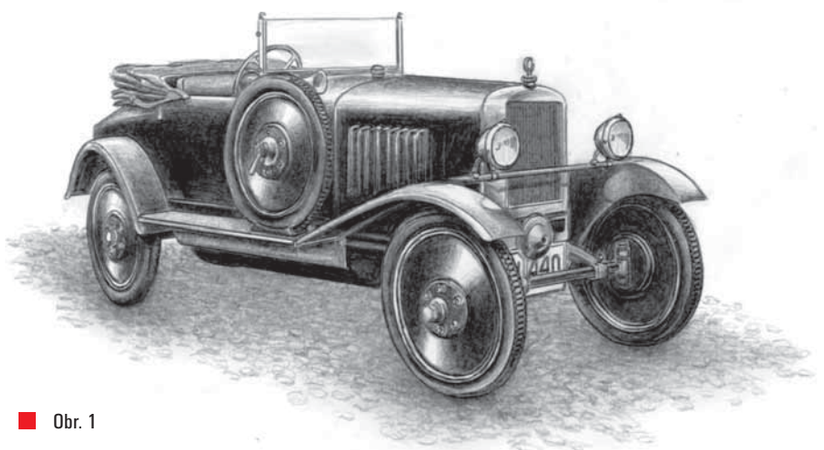
# Legendárny Ford T oslavuje 100 rokov

**Ford T, automobil, ktorý „postavil svet na kolesá", oslavuje v tomto roku svoje 100. výročie. Oficiálne oslavy sa začali na prestížnej americkej prehliadke historických automobilov Amelia Island Concours d'Elegance na Floride. Vyvrcholením osláv bude júlová „T Party 2008", ktorú usporiada Model T Ford Club of America pod záštitou spoločnosti Ford Motor Company v Richmonde v americkom Indianapolise.**

**Ford T - fakty:**

- október 1908 – prvý model T vyrobený na predaj
- Ford T bol prvý sériovo vyrábaný automobil zostavený zo štandardizovaných, čiže zameniteľných súčiastok
- Ford T bol poháňaný štvorvalcom s výkonom 15 kW/20 k, mal hmotnosť 544 kg a dosiahol najväčšiu rýchlosť 70 km/h
- rok 1913 – zavedenie pohyblivej montážnej linky, čo znamenalo revolúciu vo výrobe automobilov
- do 26. mája 1927, kedy bola skončená jeho výroba, opustilo továreň 15 miliónov modelov T
- Henry Ford nazval model T lacné a spoľahlivé„univerzálne vozidlo" s ľahkou údržbou a schopnosťou zdolávať vtedajšie nekvalitné cesty
- 18. december 1999 - Ford T bol zvolený „Vozidlom storočia". Zhodlo sa na tom 133 motoristických novinárov a odborníkov, ktorí vyberali spomedzi 700 kandidátov.

# Malé československé automobily od Aero po Z



Obr. 1

**V minulom čísle sme spomenuli, že Ing. Břetislav Novotný mal ešte pred nástupom do konštrukčnej kancelárie továrne AERO svoje predstavy o tom, ako by mali vyzerať malé ľudové autá.**

V prvej svetovej vojne bol počas svojej krátkej služby ako dobrovoľník aj zranený. Keď sa zo zranenia zotavil, otvoril si v Prahe menšiu autoopravovňu. Popri drobných zákazkách si v nej v roku 1922 postavil aj svoje prvé vozidielko, ktoré pomenoval „NOVO“. Konštrukcia bola čo najjednoduchšia, spĺňajúca autorove predstavy o lacnom dopravnom prostriedku. Z výrobných dôvodov boli plechy jeho karosérie rovné a hranaté a vozidielko nemalo ani plátenú strechu.

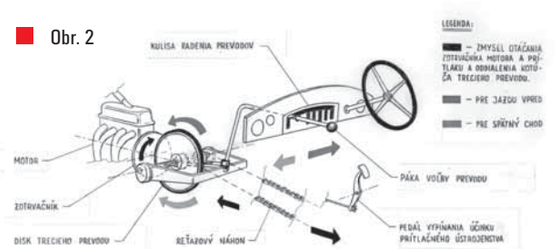
Druhým jeho konštrukčným pokusom bolo autíčko „OMEGA“ z roku 1923, ktoré pod jeho vedením zmontovali už v brnenskej Zbrojovke. Tá v tom čase hľadala náhradný výrobný program a mladý inžinier s ňou uzatvoril zmluvu na využitie patentu na ľudové auto. Najskôr vytvoril nový dvojtaktný motor a priebežne pracoval na trecom kotúčovom prevode, pri ktorom by spojkový pedál ovládal excentrické uloženie priečneho hriadeľa. Tento mal s pomocným zariadením pritláčať trecí kotúč na zotrvačník motora. Jednoduchý lisovaný rám niesol obidve tuhé nápravy na štvrťeliptických listových pružinách, pričom pohon zadnej z nich obstarával krytý reťazový prevod.

Ešte počas prípravných prác zamestnanci zistili, že značka „OMEGA“ bola chránená francúzskym patentom pre iný výrobok. Preto dostali tieto pripravované vozidielka nové pomenovanie „DISK“, práve podľa tohoto frikčného (trecieho) prevodu.

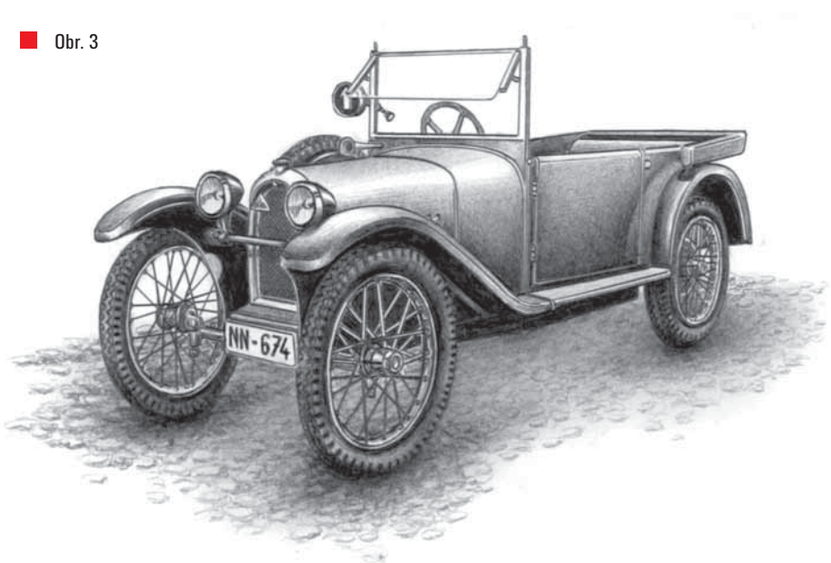
Brnenský automobil „DISK“ z roku 1924 (obr. 1) bol v tomto období spolu s „PRAGOU PICOLLO“ najmenším autom na československom trhu. Svoju predvádzaciu jazdu pred skúšobnou komisiou Zemskej správy absolvoval v apríli spomínaného roku, čím vlastne získal oficiálne povolenie k výrobe. Ale už koncom predchádzajúceho roku brázdilo cesty v okolí Brna až päť takýchto áut, na ktorých sa zbierali skúsenosti z prevádzky dvojtaktných štvorvalcov zdvihového objemu 600 cm3 (priemer valcov x zdvih piestov 55x63 mm), ktoré dávali výkon 7,5 kW (10 k) pri 3000 otáčkach za minútu, najmä v spolupráci s trecím prevodom. Spomínaný trecí prevod (obr. 2) spočíval v tom, že na zotrvačník motora o priemere 415 mm bol kolmo dotláčaný disk trecieho prevodu s priemerom 450 mm. Disk bol priečne posuvne nasadený na drážkovanom hriadeli a po svojom obvode mal upevnenú spracovanú kožu alebo tvrdenú gumu, ktorá sa po opotrebovaní dala vymieňať. Voľba prevodu sa ovládala ľavým pedálom slúžiacim k prekonaniu prítlaku disku na zotrvačník, čo v danom okamihu umožnilo zasunutie páky v kulise voľby prevodu do jednej zo zvolených drážok smerom doprava pre jazdu vpred, kratšej drážky neutrálu, alebo jednej drážky vľavo, ktorá zmenou zmyslu otáčania na zotrvačníku slúžila ako spätný chod.

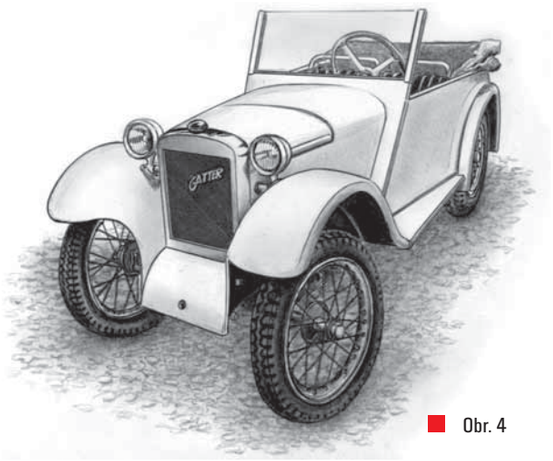
V dlhšie trvajúcej prevádzke sa ale napriek počiatočnému nadšeniu takéto riešenie nepresadilo a aj keď predajná cena bola lákavá (19 200 korún), z predaných asi 75 kusov dvoj, alebo štvorsedadlových faetonov, sa po častých reklamáciách rozhodli odkúpiť tieto nespoľahlivé autá naspäť a následne ich zošrotovať. Ako zázrakom ostal jediný, ktorý zrekonštruovali pracovníci Brnenského technického múzea, v ktorom je dnes cenným exponátom svedčiacim o Novotného osobnom konštrukčnom snažení sa.

Obr. 2




Obr. 3






Obr. 4

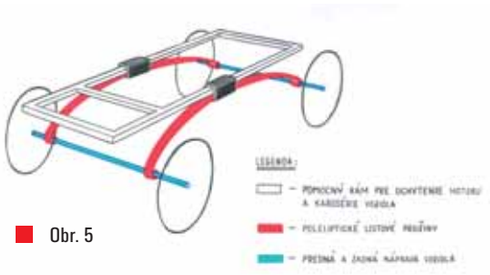
Po tomto neúspechu odišiel Ing. Novotný do Prahy, kde sa vo Varvažovského spoločnosti v Holešoviciach pustil do konštrukcie nového dvojtaktného motora. Tento motor so snímateľnou hliníkovou hlavou, hliníkovým piestom a dostatočne dimenzovanými ložiskami dokončil až v spolupráci s kníhtlačiarom Kalendom v spoločnosti Košar a spol.

Bol to kvapalinou chladený jednovalec objemu 499 cm$^3$ s výkonom 7,35 kW (10 k) a zabudoval ho do trojsedadlového autíčka značky „ENKA" (názov podľa mien Novotný-Kalenda, obr. 3), s ktorým pri spotrebe paliva 7 l/100 km dosahoval rýchlosť 75 km/h . V tomto autíčku sa Ing. Novotný prevážal po meste, až ho náhodou stretli ľudia z vedenia vysočanskej továrne na lietadlá a karosérie áut. Slovo dalo slovo a tak sa začala písať história malej Aerovky.

V období, keď sa tu rozhodli pre výrobu väčšieho auta s predným pohonom, úspešný konštruktér malého auta sa rozhodol svoju pozíciu vo fabrike opustiť. Po odchode z automobilky v roku 1937 skúšal Ing. Novotný automobil s dvoma nezávislými motormi vzadu a zostrojil aj malý motorček pre pohon elektroagregátu. Po druhej svetovej vojne z vlastných prostriedkov vybudoval v zámočku v Neveklove stredisko výchovy pre mladých nadaných konštruktérov, ale v danej politickej situácii nenašiel potrebné pochopenie a tento projekt zanechal. Nakrátko sa zamestnal v českobudějovickom Motore, ale potom definitívne zakotvil v Ústave pre výskum motorových vozidiel v Prahe. Tu viedol skupinu dvojtaktných motorov a venoval sa zvlášť ladeniu motocyklových motorov. Ešte aj po odchode na dôchodok pracoval v roku 1958 na jednoduchom čerpadle pre vstrekovanie benzínu do dvojtaktov, ktoré neustále zdokonaľoval. Staroba mu neprekážala v jeho pokrokovom myslení a svieži ostal až do posledných dní svojho bohatého života.

V stručnom prehľade zaujímavých konštrukcií československých malých vozidiel sa teraz prenesieme do obce Kuřivody pri Českej Lípe. Tam, v kováčskej dielni, vyrábal poľnohospodárske náčinie starý kováč Gatter. Najstarší z jeho ôsmich detí bol Vilibald Gatter (1896), ktorý sa motal medzi strojmi už od detských liet a keď dorástol, študoval na priemyslovke v Liberci. V roku 1915 začal pracovať v plzenskej konštrukcii Škodových závodov na vývoji ďalekonosných diel. Krátko slúžil aj v armáde, ale po skončení vojny sa živil ako zámočník až do roku 1919, kedy nastúpil do konštrukcie rakúskej spoločnosti DAIMLER MOTOREN A.G. vo Viedenskom Novom meste. Slušne sa tu uviedol a na patentový úrad podal aj dva zo svojich nespočetných nápadov.

Po šiestich rokoch sa vrátil do Čiech a zamestnal sa u Georga Schichta, známeho výrobcu mydla, no v súkromí sa už zaoberal myšlienkou postaviť si vlastné auto. V práci opäť prihlasoval rôzne patentové riešenia a popri tom publikoval aj odborné články v nemeckých technických časopisoch. V otcovej dielni si postavil prototyp auta, na ktorom skúšal viaceré svoje nápady. Spolu s bratom Rudolfom zažiadali o koncesiu na živnosť, ale pre časté nezhody s ním, dostal oprávnenie k výrobe iba on sám. Kvôli tomu si postavil vlastnú dielňu v Zákupoch a zamestnal v nej 6 ľudí, vrátane brata Rudolfa. Rozlohou malá a skromne vybavená dielňa s názvom Vili Gatter, autopodnik-Zákupy, zvládla jednoduchú výrobu karosérií, ale vyrábať v nej motory si majiteľ netrúfal.




Obr. 5

Nakupoval teda malé, vodou chladené jednovalce zdvihového objemu 350 cm$^3$ s výkonom 6,6 kW (9 k), ktoré cez reťazový prevod poháňali zadné kolesá tohto dvojsedadlového „cyclecaru GATTER" (obr. 4). Zaujímavé však bolo riešenie spojenia podvozku a karosérie tohoto vozidielka, ktoré je nakreslené na obr. 5. Základom boli dve súmerne s osou vozidla situované poleliptické listové pružiny, ktoré na svojom strede niesli ukotvenie pomocného rámu. Na tomto ráme bol vpredu uchytený motor a uprostred celá kroséria, čím bola minimalizovaná jej námaha na krut v priečnom smere. Na obidvoch koncoch listových pružín boli v okách hlavných listov uchytené obidve tuhé nápravy, z ktorých zadná bola hnacia.

Minimálnym množstvom, ale za to masívnych častí jednotlivých plechov bola dosiahnutá vynikajúca pevnosť uzatvorenej vaničky karosérie, ktorá aj vďaka tomu mala veľmi malú hmotnosť. Celé vozidielko pôsobilo dojmom absolútnej jednoduchosti, vrátane jeho mechanických častí. Spojka mala v priemere len 7 cm a spojovací hriadelík bol dlhý ako drevená školská ceruzka. Vlastná kroséria, dlhá 2500 mm, široká 1100 mm a vysoká 1400 mm nebola okrem osvetlenia dvoma reflektormi, akumulátorom a dynamom vybavená ani koncovými svetlami, húkačkou. A namiesto smerových svetiel pri zmene smeru používal vodič upaženie svojich rúk. Plynový pedál bol umiestnený medzi spojkou a brzdou. Neskôr do tohto vozidielka montovali motor objemu 448 cm3 a aj prevodovku doplnili o spiatočný chod. Prvé autíčka sa totiž pri cúvaní museli ručne tlačiť. Hmotnosť vozidielka tak stúpla na 290 kg a tento motor pri spotrebe 5 l zmesi benzínu a oleja v pomere 20:1 udeľoval autu rýchlosť až 60 km/h. Podľa rozprávania pôvodných zamestnancov bolo v dielni vyrobených 10 alebo 15 takýchto autíčok, ich cena sa pohybovala do 15 000 korún.

Toto obdobie však neprialo drobným podnikateľom a dlhy dielne sa neutešene kopili. Viazla výroba, ale aj odbyt týchto autíčok. V roku 1936 podal Mestský úrad v Zákupoch žalobu na Vilibalda Gattera pre dlžobu na daniach. V zápätí sa zastavila výroba nových áut a dielňa sa venovala výhradne opravám výrobkov tejto značky. Podnik napriek tomu skončil na dražbe a Gatter ani nevyčkal koniec súdu a na jeseň roku 1936 odišiel do Nemecka.

Za dnes už posledným predstavovaným autom sa vrátime naspäť do Prahy. Sem sa aj z Nemecka, kde bol po štúdiách na praxi, vrátil mladý elektrotechnik Ing. František Beutelschmidt. Zamestnal sa v podniku Ing. Františka Křížíka, od ktorého neskôr odkúpil jeho elektroinštalačný závod na výrobu rozvádzačov. Keď po niekoľkých úspešných mesiacoch zistil, že tieto priestory mu už nedovoľujú rozvíjať výrobu, nahovoril na spoluprácu majiteľa dielničky v susednej ulici Karla Krčila. Tu aj realizoval svoj prvý pokusný automobil a nevedno prečo ho pomenoval po bohyni „ISIS".

Toto meno ostalo aj ďalším jeho autám, ktoré už vyrábal v spolupráci so svojim priateľom Ing. Ružičkom, ktorý vlastnil menší strojársky podnik v Celetnej ulici. V tej sa vyrábalo aj príslušenstvo pre rôzne automobily. Od roku 1923 tu stavali autá s vodou chladenými dvojvalcami objemu 169,7 cm$^3$ s posúvačovým rozvodom, ktoré dávali výkon 12,1 kW (16,5 k) a boli konštruované podľa systému Baer s neobvyklými hliníkovými piestami o nerovnakom priemere. Menší priemer pracoval vo vlastnom priestore valcov, väčší priemer piestov tvoril pracovnú plochu v pomocnom priestore, v ktorom sa vlastne pripravovala kompresia a výplach. Odmerané prepúšťanie zmesi obstarávali rúrové posúvače ovládané pomocou ťahadiel a excentrov priamo od kľukového hriadeľa.

Neskôr sa osadenstvo dielne pustilo aj do výroby väčších áut, do ktorých montovali kupované motory značky CHAPUIS DORNIER a slávili s nimi aj nemalé športové úspechy. Tretie miesto v IX. ročníku pretekov Zbraslav-Jílovište iste svedčí o kvalitne upravenom motore so zväčšeným výkonom. V menších podujatiach bolo tých vavrínov viac. Celkovo sa vyrobilo asi 20 takýchto áut, ale rozmáhajúcim sa automobilkám nemohla v tej dobe takáto kusová výroba konkurovať a v polovici roku 1928 aj tento podnik zanikol.

**Text a kresby: Ján ORAVEC**

# ŠKODA 422, rok výroby 1934

**História akciovej spoločnosti ŠKODA siaha do druhej polovice 19. storočia. Škodovy závody, ako znel oficiálny názov spoločnosti, bol priemyselný podnik zameraný na strojársku výrobu. Za rakúsko-uhorskej monarchie patril medzi najväčšie na jej území. Sídlo spoločnosti bolo v Plzni. Jej hlavným výrobným artiklom boli zbrane, lodné a iné motory, lokomotívy a iné stroje. Po vzniku samostatného Československa v roku 1918 bola Škoda najväčším strojárskym podnikom štátu. Objem výroby v tom období bol porovnateľný s nemeckým koncernom Krupp. V roku 1923 v tomto podniku začali aj s výrobou osobných áut. Vyrábali ich v španielskej licencii, a bola to luxusná značka Hispano-Suiza. Prvú „hispánku" vyrobenú v Plzni získal prezident T.G. Masaryk.**

V tejto sérii bolo do roku 1925 vyrobených 50 vozidiel. V tom istom roku Škoda odkúpila továreň Laurin&Klement v Mladej Boleslavi, ktorá vyrábala autá od roku 1906. Výroba áut nadaľej pokračovala typom Laurin&Klementc 110 až do roku 1928. Prvá „skutočná Škoda" bola poháňaná osemvalcový m motorom - typ 860 /jeden kus sa dodnes nachádza v Bratislave/ - a šesťvalcovým motorom - typ 645.

Po hospodárskej kríze, ktorá postihla Československo v rokoch 1930-32 stráca sa záujem o drahé luxusné autá. V roku 1933 prišiel na trh „ľudový model", typ 420 /4 valce, výkon 20 koní/.

V nasledujúcom roku prišiel na trh typ 422, ktorý predstavujeme. Ako vyplýva z označenia, mal väčší výkon o 2 kone. Pre typy 430-422 je charakteristické, že podvozok bol konštruovaný podľa koncepcie automobilky TATRA. Jeho základom bola centrálne umiestnená rúra, čo bol chrbticový rám konštrukcie Hansa Ledwinku. Už v roku 1934 vznikol nový rad vozidiel s názvom Škoda Popular.

Motor mal zväčšený zdvihový objem a výkon mal už 22 kW /30 koní/. Táto koncepcia zotrvala vo výrobe 30 rokov - cez Popular, Tudor, Spartak /Škoda 440/, Octavia a Felicia. Potom nastúpila pomýlená koncepcia škodoviek s motorom za zadnou nápravou, zrejme inšpirácia Renaultom Dauphine. To už je ale iná a nová história značky. Ak vezmem do úvahy, že Laurin&Klement, ktorý sa stal súčasťou koncernu Škoda, vyrábal autá od roku 1906, tak Škoda má vo výrobe áut už 102 ročnú tradíciu. Zároveň je to v Českej republike jediná

automobilka, ktorá si počas storočnej histórie udržala výrobu osobných áut.

**Technické údaje:**

**Motor**: kvapalinou chladený radový štvorvalec s ventilovým rozvodom SV, zdvihový objem 1195 cm$^3$, priemer valcov x zdvih piestov 65x90 mm. Najväčší výkon 16,2 kW /22 k/ pri 3400 ot./min.

**Prevody**: trojstupňová ručne ovládaná prevodovka s jedným stupňom dozadu, bez synchronizácie.

**Podvozok**: nosnú časť tvorí centrálna rúra, ktorá tvorí chrbticový rám. V prednej časti nosnej rúry je umiestnený agregát a predná náprava. V zadnej časti je zadná náprava. Pruženie na oboch nápravách je listovými pružinami s trecími tlmičmi. Brzdy sú bubnové na oboch nápravách, s mechanickým ovládaním.

**Karoséria**: štvordverová, štvormiestna, typu sedan.

**Rozmery a hmotnosti**: d/š/v 3970/1600/1650 mm, rázvor náprav 2600 mm, rozchod kolies vpredu i vzadu 1300 mm, rozmer pneumatík 4,75-18", hmotnosť vozidla 1190kg.

**Prevádzkové vlastnoti**: najväčšia rýchlosť 75 km/h, spotreba benzínu UNI 95 9 l/100 km

Majiteľom vozidla je pán Ing. Pavol Čirka z Nového mesta nad Váhom, člen AMK-VCC Piešťany. Celoslovenskú premiéru malo vozidlo minulý rok na autosalóne v Nitre. Vlani bol pán Čirka hlavným organizátorom a riaditeľom novej veterán rallye v Novom meste nad Váhom. Hoci to bol zatiaľ prvý ročník, bola to akcia, aká má byť, či po stránke organizačnej, výberu účastníkov, alebo spoločenského programu.

**K.N.**

# Z rokovania valného zhromaždenia ZZHV SR

**Pohľad na časť delegátov valného zhromaždenia**

**Novozvolený prezident ZZHV SR pán Ing. Peter Baliga**

Valné zhromaždenie sa konalo v dňoch 29. 2. až 1. 3. 2008 v exkluzívnom horskom hoteli v obci Korňa, 12 km od Turzovky. Akciu zabezpečil k úplnej spokojnosti účastníkov Turzovský veteran club. Zhromaždenie otvoril prezident ZZHV SR pán Jozef Váry. Po otvorení zhromaždenia si prítomní uctili minútou ticha pamiatku nášho dlhoročného člena, pána Jozefa Odkoreka, rodáka z Turzovky. Po tomto pietnom akte pán Váry predniesol správu o činnosti ZZHV SR za rok 2007. Zo správy vyberáme niekoľko zaujímavostí. Členskú základňu tvorilo 24 klubov zberateľov historických vozidiel z rôznych regiónov Slovenska. Kluby tradične usporadúvajú rôzne akcie pre majiteľov historických vozidiel. Aj nové kluby sú veľmi aktívne, napríklad kluby v Galante a Košiciach usporiadajú ročne tri akcie. Klubové akcie majú už svoju tradíciu a pevné termíny. Zvyčajne sú súčasťou iných spoločenských podujatí, čo im zabezpečuje väčšiu divácku kulisu a tým aj sponzorskú podporu. V minulom roku boli na Slovensku v kalendári FIVA štyri akcie v kategórii B. Z akcií členských klubov ZZHV to boli: „Prvomájová veterán Tatra rallye" klubu Veterán klub Tatra 141 a „100 km trnavských", ktorú organizoval KHV Trnava spolu s rakúskym klubom Rolls Royce Enthusiasts Club. Obe akcie mali špičkovú medzinárodnú kvalitu. V rámci medzinárodných aktivít uzavrelo ZZHV SR zmluvu o spolupráci s rakúskym národným orgánom FIVA- OMVV /Oestereichischer Motor Veteranen Verband/ Zmluva bola slávnostne podpísaná na radnici v Trnave počas akcie 100 km trnavských. Svetového kongresu FIVA v Kodani sa za ZZHV SR zúčastnili delegáti, páni Ivaško a Váry. Naši delegáti sa zúčastnili zasadaní jednotlivých komisií ako aj samotného kongresu. Príhovor predniesol prezident Michael de Thomasson z Francúzka. Zároveň sa vzdal postu prezidenta FIVA. Na jeho post bol zvolený pán Horst Brunnig zo Švédska.

Kongres FIVA vysoko ocenil, že ZZHV SR dokázalo v Národnej rade SR presadiť pokrokovú legislatívu pre registráciu a prevádzku historických vozidiel na Slovensku. Podobný systém nie je v žiadnom štáte a „slovenský model" stal sa vzorom.

Na kongrese vznikol problém z českými združeniami a federáciami. Časť českých delegátov bola vylúčená zo zasadaní komisií a z Valného zhromaždenia.

Na jarnom zasadaní stewardov FIVA v Barcelone sa zúčastnil pán Váry. Slovenskí medzinárodní stewardi boli zaradení na akcie FIVA A. Pán Zbyňovský na akciu Orca Rallye v Grécku a pán Váry na Autoštangl Rallye Praha. Svetová rallye FIVA 2009 automobilov má názov Volta a Maderae la Plata. Koná sa na ostrove Madeira, patriacemu k Portugalsku. Svetová motocyklová rallye bude v Slovinsku. Dĺžka oboch je 400 km.

V závere správy pán Váry oznámil, že došlo k zaregistrovaniu ochrannej známky ZZHVSR. Zo správy historicko-technickej komisie vyplýva, že bolo vykonaných 14 testovaní, otestovaných bolo 88 historických vozidiel a boli vydané 2 preukazy FIVA. Podstatne stúpla kvalita testovaných vozidiel, aj vďaka tomu, že niektoré kluby majú technické komisie a tie objektívne posúdia stav vozidiel. Na Slovensku pribudlo /a pribúda/ niekoľko mimoriadne hodnotných historických vozidiel, dovezených zo zahraničia. Na druhej strane boli vyvíjané tlaky, aby sa testovali vysokoobjemové motocykle, ktoré okrem veku 25 rokov nespĺňajú kritéria pre historické vozidlá. Na tento fakt poukazuje aj FIVA a preto bude nutné zväčšiť požadovaný vek na historické vozidlo na 30 rokov. Niektoré štáty túto hranicu už zaviedli. V ďalšom rokovaní sa delegáti dozvedeli, že zaniklo členstvo klubu v Malackách v Združení, lebo dva roky neplatili členské príspevky.

Za člena ZZHV SR bol prijatý klub VCC Považie so sídlom v Považskej Bystrici.

Pred konaním volieb oznámil pán Váry, že v ďalšom volebnom období nebude kandidovať na funkciu prezidenta. Do funkcie prezidenta boli navrhnutí páni Peter Bohunický za KHV Trnava a Peter Baliga z Veterán klubu Tatra 141. Po odhlasovaní delegátov boli voľby verejné. Pán Bohunický získal 5 hlasov a pán Baliga 14 hlasov, čím bol zvolený za prezidenta ZZHV SR.

Do rady zberateľov bolo navrhnutých 9 kandidátov. Zvolení boli šiesti, a to páni Peter Bohunický, Ľudovít Francl, Mikuláš Ivaško, Peter Krasňanský, Jozef Váry a Vlastimil Žamboch.

Ďalší traja prijali členstvo v revíznej komisii: páni Pavel Arpai, Štefan Dian a Martin Dlhopolček.

Po voľbe rady zberateľov zasadla novozvolená rada a rozprúdila sa diskusia o ďalšej činnosti ZZHV SR. Potom sa rada zberateľov dohodla na prvej schôdzi, ktorá bude 31. 3. 2008 v klubovni ZZHV SR.

**Pavol Ďurčo**

# O NAJRÝCHLEJŠEJ MILLE MIGLIA, GLOBALIZÁCII, I DOBRÝCH MRAVOCH

**„Čo vraví svetová globalizácia o svete miniatúrnych autíčok tento rok?"- „opáčil" istý môj známy týždeň pred začiatkom tohtoročného Medzinárodného hračkárskeho veľtrhu v Norimbergu ( 7. až 12. 2. 2008 - ďalej len MHV), keď som ho náhodou stretol na ulici. Vediac, že súčasťou MHV je aj najväčší svetový autosalón „en miniature"... Moja odpoveď znela: „Keďže nie som vykladač kariet, odpoviem až potom, keď sa tento veľtrh uskutoční, a ja sa z neho vrátim domov. Či aj „šťastne", to už radšej rozoberať nebudem.**

V Norimbergu ma čakali tri povinnosti. Po prvé, zistiť, ktorý model podľa predlohy ozajstného automobilu ktosi vyrobil tak skvele, že ide o súčasnú svetovú špičku kvality i autentickosti. Po druhé, vypátrať, čo je na najväčšom veľtrhu svojho druhu na svete v danej oblasti naozaj nové, a čo nemožno prehliadnuť. Po tretie: Keďže som dostal od iného svojho známeho tri adresy stiahnuté z internetu, mal som na tú najbližšiu zaskočiť, a za jeho eurá mu splniť jeho celoživotný sen: V obchode s modelmi automobilov mu kúpiť slávny autoveterán Mercedes-Benz Mille Miglia. Bez ktorého už viac - údajne - nedokáže žiť! Keď som neskôr nad tým rozmýšľal, objektívne mi vyšlo, že najzaujímavejšou a súčasne aj najautentickejšou novinkou je akurát ten Mercedes-Benz 300 SLR Mille Miglia. Z roku 1955 a v mierke 1:18, ako som si prečítal na škatuli s tým pokladom, ktorý som pre neho hneď v prvom z tých troch modelárskych obchodov v Norimbergu aj kúpil - aby som mal potom už pokoj. Keďže v sobotu a v nedeľu obchody v Nemecku len kvôli mne otvorené nebudú. (Menšie modely v M 1:87 predstavíme v ďalších číslach MOT´or-a).Takže vidíte, aký som šikovný: Jednou ranou som zabil dve muchy...

Pre istotu zaujmem stanovisko aj k tej poslednej, v poradí druhej: Čo bolo na veľtrhu v Norimbergu naozaj nové až tak, že to priam bilo do očí? Nuž, doposiaľ nevídaná účasť čínskych výrobcov hračiek. Človek z okcidentu (= Západu, alebo kde to vlastne dnes sme...) už musel mať jednoducho pocit, že je na veľtrhu v Šanghaji. Kde, mimochodom, hračky takisto vystavujú, no len ako súčasť iných produkcií a v oveľa menšom počte - s určením pre západné trhy, pohopiteľne. Ibaže, hoci aj MHV v Norimbergu sa ostané štyri roky odušu snažil urobiť z šanghajskej verzie svetového výstavníctva partnera, alias ázijskú jednotku (ako inak, s cieľom preniknúť so „západnými" hračkami na veľký čínsky trh), napokon mu to nevyšlo. Keďže akurát deň-dva pred tohoročným „Norimbergom" ohlásil, že svoje aktivity tohto druhu jednoducho ruší... A to navzdory skutočnosti, že štyri z piatich hračiek predávaných dnes na svetovom trhu boli vyrobené v Číne! Mimochodom, za hračky dnes najviac zaplatia obyvatelia Veľkej Británie, keďže vlani dokázali položiť za ne na pult 323 USD (na dieťa od 0 do 14 rokov). Najmenej za hračky sú ochotní zaplatiť ich najväčší výrobcovia - v Číne to bolo len asi 10 USD na hlavu dieťaťa. Komu sa to zdá nelogické, mal by so svojou logikou konečne čosi urobiť, veď aj Západ vyrába hračky v Číne preto, že sú tam najmenšie mzdy na svete (pri kvalite, ktorá dokáže uspokojiť aj náročné západné trhy), a taká Veľká Británia mala (v roku 2006) iba 3 milióny 424 tisíc detí vo veku od 0 do 14 rokov, zatiaľ čo Čína ich mala v rovnakom čase 274 miliónov! Ozaj, a koľko dolárikov položia na pult za rok a dieťa obyvatelia „najhračkovejšej" krajiny v celej histórii, samotného Nemecka? Trápnych 190 USD. Mali by sa hanbiť, keďže ich predbehli nielen Američania (291 USD), ale aj Japonci s Rakúšanmi (287 USD), ba aj Francúzi (252 USD) so Španielmi (193 USD). Ešteže až po nich sú tí milovníci detí, Taliani (148 USD), Portugalci (109 USD) či Mexičania (42 USD). Lebo takí Poliaci to stiahli na 42 USD a Rusi na 41 USD. A my, Slováci? Neviem; totiž, infozdroje na nás prosto zabudli. Žeby to ani nestálo za reč? Ktovie. Prejdime radšej k spomenutej „naj-" novinke, modelu pretekárskeho automobilu Mercedes-Benz 300 SLR Mille Miglia z roku 1955 v mierke 1:18 od spoločnosti CMC, ktorej už samotná značka predstavuje vo svete miniatúrnych modelov automobilov podľa ozajstných predlôh zhruba to isté, ako značky Rolls-Royce, Jaguar, Ferrari, Porsche a Maybach dohromady. Napokon, posúďte aj sami, podľa priložených obrázkov! Takže? No,

Zrejme najzaujímavejší model pretekového automobilu na tohoročnom, 59. Medzinárodnom hračkárskom veľtrhu 2008 v Norimbergu: Mercedes-Benz 300 SLR Mille Miglia z roku 1955. Stirling Moss s Denisom Jenkinsonom na ňom zdolali viac ako 1600 km dlhú trať s priemernou rýchlosťou 156,3 km/h. Čím sa zapísali do histórie ako víťazi vôbec najrýchlejšej Mille Miglia

Mercedes-Benz 300 SLR Mille Miglia z roku 1955 (aj s jeho už za mýtus považovaným štartovným číslom 722) vyhral s pretekárom Stirlingom Mossom a jeho spolujazdcom Denisom Jenkinsonom v rozprávkovom čase 10 hodín, 7 minút a 48 sekúnd v poradí už 22. Mille Miglia v roku 1955. Preteky na dlhú trať (viac ako 1600 km) vyhral tak, že potom vošiel do análov - ako s najrýchlejšou Mille Miglia všetkých čias! Stirling Moss pritom zaznamenal hodinový priemer 156,3 km/h, čo vtedy ohromilo svet!. Skrátka, vtedy to bola sláva ako hrom - a dodnes zostala na nezabudnutie. Preto aj akurát tento model v M 1:18 so značkou CMC - ako zatiaľ posledná novinka CMC. Čo je takisto čínska spoločnosť, hoci so sídlom v nemeckom Denkendorfe. A s moderným výrobným závodom v Číne... Aby táto krása reálne vznikla, muselo byť reálne všetko: montáž, kovové súčiastky z rôznych kovov vrátane tej ušľachtilej ocele, ktorá ignoruje hrdzu aj v dnešnom znečistenom životnom prostredí. A ručne zmontovaných viac ako 1500 jednotlivých dielcov. Len preto, aby všetky historicky podmienené detaily boli pri tejto malej hračke veľkých mužov (v cene asi 200 eúr) - zohľadnené. Čiže, aj viditeľné... I za cenu, že treba kvôli tomu odklopiť nejakú tú magnetom pridržiavanú klapku... Alebo otvoriť dvere. Aby ste sa aj hmatom mohli presvedčiť, že interiér vozidla je potiahnutý pravou kožou a sedadlá s ručne šitými poťahmi vykazujú na omak rovnaký pocit, ako pri predlohe modelu. Aj prístrojová doska je vernou kópiou predlohy, žiadna imitácia! Podobne, ako motor modelu uložený pod kapotou vpredu - ten sám osebe pozostáva z viac ako 400 kovových dielcov! A vzadu? No, v batožinovom priestore vozidla sú ešte dve rezervné kolesá... Chcete si pozrieť zblízka aj Roller-Map, geniálny vynález Denisa Jenkinsona? Môžete, je tam, len treba odklopiť tú spomenutú klapku! Ak vás pritom zaujme aj trojramenný volant v štýle značky Mercedes, vedzte, že Stirling Moss uprednostňoval pri pretekoch práve takýto! A povšimnte si tie oceľové spice hrúbky vlasu - takisto z nehrdzavejúcej ocele: Do hliníkového náboja kolesa boli upevnené ručne, po jednej - dokonca s autentickými úchytkami! Najjemnejšou pinzetou... Že ich takmer nevidno? Veď vravím: Zoberte si do ruky lupu, a zblízka si ich pozrite! Najprv ale odskrujte trojkrídlovú upevňovaciu centrálnu maticu kolesa. A potom tie čelné partie vozidla! Filigránskou kovou mriežkou chladiča počnúc a akoby ozajstnými reflektormi končiac... No prosím, a to všetko a ešte kadečo navyše, stojí dohromady len toľko, koľko dnes stojí model sériovo vyrábanej elektrickej lokomotívky. Vrátane toho dokonale modelovo prepracovaného osemvalcového motora, zabudovaného šikmo - so všetkými pomocnými agregátmi a kompletným káblovaním. Jedinou chybou však bolo, že ja sám som sa pritom pomýlil tak o štvrťstoročie. Totiž, môj známy, ako sa neskôr ukázalo, sníval o autoveteráne Mercedes-Benz SSKL Mille Miglia 1931. Pod

značkou CMC sa vyrába takisto... No a čo, o rok mu môžemo priniesť z Norimbergu aj ten!

A najohromujúcejší zážitok? Zažil som ho po prvý raz (a to mám za sebou už šesťdesiatku!) v rodinnom hotelíku poblíž Norimbergu, kde každý rok bývam. Lebo je tam krásne útulno, nemecky čisto, a navyše aj milý personál. Plus švédske raňajky, ako v dánskom Billunde! Ako sa mi zdalo, tento rok po prvý raz obývaný už len mnou a - Číňanmi. Že čo je na tom? Nič. Veď aj veľtržné informácie oznámili, že len vlani v Nemecku skončilo svoje aktivity až 10 % maolobchodníkov - v prospech obchodných reťazcov, aj keď tie majú ťažisko ponuky len v masovo vyrábanom tovare. Lebo nie je vždy lacnejší, no ešte aj logistiku má oveľa nenáročnejšiu ako vysokokvalitné hračky či modely, tak náročné už aj na tú montáž. A tak akosi sa stalo, že keď som z jedálne po výdatných raňajkách odchádzal, ozval sa zvuk, pri ktorom som doslova stuhol! Aj keď si len ktosi veľmi nahlas - odgrgol. S prepáčením sem, bez breviáru dobrej výchovy tam. Pýtajúc sa v duchu sám seba, či je toto vôbec možné, tu, kde roky vládla len mimoriadna kultúra nemeckého hotelierstva, vzápätí som mohol skončiť - na infarkt. Tak nahlas si totiž ktosi ešte aj - prdol. Aj keď by sa mi potom už krvi nikto nedorezal (dobre, že tam nebola tá jemná pani domáca!), môj z toľkých decibelov načisto odkrvený mozog sa začal spamätávať. I došlo mi, že v stredoveku aj vysoká šľachta u nás, čo i nie slovenského pôvodu, takto vyjadrovala svoju najväčšiu spokojnosť - s chutným jedlom. Dnes by sa dalo povedať - po čínsky. Hoci v krajine okcidentu.Tak, ako káže v novom miléniu globalizácia a všetky tie nové prúdy v nej.

**Ing. Štefan ŠTRAUCH**

**Foto:** ***The World en miniature***

**(Branislav Koubek, Maňo Štrauch)**

# Záblesky z tmy vekov

Spišský hrad

**Taká nádherná, kraju dominujúca pamiatka, akou je Spišský hrad, priamo evokuje dojem, že azda všetko o jeho histórii je už známe. Dojem však je klamlivý. Z hĺbky vekov sa len kde – tu vynorí svetielko v podobe listiny, či artefaktu vytvárajúce podklad nejakej interpretácie, ktorá môže byť však značne subjektívne skreslená.**

Presne ako a kedy postavili Spišský hrad sa doteraz nevie. Poznanský biskup Boguchval, poľský kronikár, uvádza, že v roku 1113 patril Spiš Poľsku. Ide však viac o želanie si danej skutočnosti kronikárom, ako o historický fakt. Podľa Boguchvala sa vraj v roku 1108 v Spišskej Starej Vsi stretli uhorský kráľ Koloman a poľský kráľ Boleslav III. Dôvodom ich stretnutia mala byť dohoda o sobáši mladšieho uhorského kráľa Borisa s poľskou princeznou Juditou. Sobáš sa vraj uskutočnil. Boleslav III. pri tejto príležitosti dal ako veno dcére celú „spišskú kastelániu" teda hrad Spiš s celým územím, ktoré mu patrilo. A tak vraj podvodom prišlo Poľsko o Spiš. Boguslav, ktorý zomrel v roku 1253, písal svoju kroniku viac ako sto rokov po opisovaných udalostiach. V čase písania kroniky bola otázka hraníc medzi Poľkom a Uhorským kráľovstvom značne pálčivá, a to aj vďaka štedrému rozdávaniu kráľovských majetkov ešte za Ondreja II. Kronikár sa jednoducho chcel zapáčiť svojmu chlebodarcovi. Udalosti sa v opisovanom čase vyvíjali však trochu inak. Uhorský kráľ Koloman mal naozaj so svojou druhou manželkou Eufémiou syna Borisa. Eufémia bola dcérou suzdalského veľkoknieža Vladimíra Monomacha. Pikantnosťou na príbehu je skutočnosť, že Koloman však mal oprávnené pochybnosti, že Boris je jeho skutočným synom. Prichytil totiž svoju manželku pred narodením Borisa pri cudzoložstve. Dal ju súdiť a vina jej bola dokázaná. Koloman poslal teda svoju manželku naspäť oteckovi do Ruska, kde sa aj Boris narodil. Kráľ Koloman Borisa nikdy neuznal za svojho syna a z nástupníctva ho vylúčil. Okrem týchto patálií s druhou manželkou mal Koloman problémy aj so svojim mladším bratom Álmošom, Nitrianskym údelným vojvodom. Ten hľadal napríklad v roku 1105 pomoc u nemeckého cisára Henricha IV. Týmto aktom sa „pričinil" o skutočnosť, že nitrianske vojvodstvo fakticky zaniklo. Spor vyvrcholil okolo roku 1115, keď Koloman dal svojho brata Álmoša a jeho maloletého synčeka Bélu oslepiť a uväzniť v Dömösskom opátstve. Kráľ Štefan II., ktorý nemal mužského potomka, určil za svojho nástupcu oslepeného bratranca Bélu, ktorý neskôr žil v kláštore v Petrovaradíne. Po smrti Štefana II. bol v roku 1131 korunovaný za kráľa Bélo II. Slepý. Boris po vyrastení mal však na nástupníctvo iný názor ako Koloman. Nedal sa len tak ľahko odbaviť a snažil sa, ako bolo v tej dobe zvykom (a či len v tej dobe?), uplatniť svoj nárok na uhorský trón násilím. Pomoc hľadal v zahraničí a poskytol mu ju švagor uhorského kráľa, už spomínaný poľský kráľ Boleslav III. A tak v roku 1132 podporovaný časťou uhorských magnátov, vpadol Boris do Uhorska s ruským a poľským vojskom. Vojsko vedené Boleslavom III. prešlo údolím Popradu a Hornádu až k rieke Slaná. Tu narazili na vojsko Bélu II. Slepého, ktoré vojsku Boleslava III. „ušteđrilo" porážku. Boleslav a Bélo sa dohodli - a Borisovi zostali oči len pre plač. V roku 1146 za pomoci českého kniežaťa Vladislava a bavorského vojvodu Henricha II. síce dobyl Bratislavu aj s hradom a spôsobil tak ťažkosti Bélovmu synovi Gejzovi II. Bol to Gejza II., ktorý časť účastníkov druhej križiackej výpravy v roku 1147, ktorí prechádzali cez Uhorsko, nemeckých a francúzskych obchodníkov, usadil na Spiši ako „hostí". A ako skončil Boris? Vo vojnách s Byzantskom bojoval na strane Byzantíncov, kde aj v roku 1152 padol.

Jedna listinná zmienka a toľko súvislostí. A priam románových príbehov. Z celej správy Boguchvala je teda cenná len časť potvrdzujúca existenciu vtedy známej starodávnej cesty, ktorá viedla z Potisia do údolia Hornádu a odtiaľ prechádzala po náhornej planine na rozvodie dvoch spišských riek medzi Spišskou Novou Vsou a Kežmarkom do údolia Popradu. Cesta ďalej pokračovala popri Dunajci a Visle až k pobrežiu Baltského mora. Pravdepodobne to bola práve táto cesta, ktorá priviedla na Spiš aj jedného z Arpádových druhov. Ako popisuje pravdepodobne notár kráľa Bélu III., ktorého nepoznané meno začína na P. a je známe ako Anonymus, poslal Arpád po svojom príchode do Uhorska v roku 895 jedného zo svojich vodcov, Bungerovho syna Boršu, aby označil hranice krajiny a opevnil ich zásekmi až k Tatrám. Na vhodnom mieste mal založiť hrad. Tento mal strážiť prístup do krajiny. Boršu postavil hrad Boršod na rieke Bodve a po určení hraníc sa vrátil. Potom vraj Maďarom holdovali všetci obyvatelia krajiny až k Zaďve a k Spišskému lesu. Svoje dielo Gesta Hungarorum, Slávne činy Uhrov, písané Anonymusom, bolo dopĺňané ním podľa jeho vlastnej koncepcie a tak treba toto dielo brať so značnou rezervou. Navyše, na skôr usídlených starých Slovákov, Slovenov, sa díval s veľkým dešpektom. Dielo je však cenným historicko-geografickým prameňom pre poznanie pomerov Uhorska 12. storočia. Faktom však je, že Anonymus hovorí o Spišskom lese. Meno lesa, podobne názov župy, odvodzujú odborníci od mena komitátneho hradu a dá sa teda oprávnene predpokladať, že Spišský hrad už existoval v dobe vlády Bélu III., teda v rokoch 1172 – 1196. Keďže niektorí autori považujú Anonymusa za notára Bélu I., možná časová hranica existencie Spišského hradu sa tak posúva do rokov 1016 - 1063. Pre úplnosť však treba dodať, že sú aj autori, ktorí Anonymusa priraďujú ako notára „až" kráľovi Bélovi IV. Názory historikov, kedy a ako došlo k pripojeniu Spiša k uhorskému štátu, sa dosť značne líšia. Treba brať do úvahy skutočnosť, že lesnaté územie karpatských hôr nelákalo nomádske turko-tatárske kmene, ktoré priviedol Arpád do potiskej roviny. Ešte dlho po utvorení uhorského štátu totiž žila veľká skupina Maďarov nomádskym spôsobom života. Pásli stáda, chytali zver a ryby a len postupne sa priúčali poľnohospodárstvu od starých Slovákov, Slovenov, sídliacich v Panónii, v Potisí a juhozápade dnešného Slovenska. Hornaté a zalesnené kraje klímou ako aj celkovo nezodpovedali životnému prostrediu, na aké boli Maďari zvyknutí vo svojej pôvodnej ázijskej vlasti a na juhoruských stepiach. Preto postupovali na sever pomaly, najprv pozdĺž riek. Na územie Spiša, v podstate pohraničnú oblasť štátu, confinium, neutrálne pásmo, kde diaľkové cesty boli strážené umiestnenými strážami a tzv. zásekmi, prekážkami zo zoťatých stromov a vetiev, dospeli Maďari pravdepodobne z Gemera, ktorého južné kraje začali obsadzovať od druhej polovice 11. storočia a z južnej časti Šariša, ktorého teplé a horami chránené roviny okolo dnešného Prešova zaujali pravdepodobne už na prechode z 10. do 11. storočia. Väčšinou sa predpokladá, hlavne na základe jazykového rozboru miestnych mien, že začlenenie Spiša do uhorského štátu prebehlo až v 2. polovici 12. storočia. To je aj pravdepodobne najskoršia časová hranica, kedy mohlo vzniknúť centrum novopripojeného kraja, Spišský hrad, o ktorého ďalších osudoch si povieme v budúcich Potulkách.

**Doc. Ing. Ján ZELEM, CSc.**

Spoľahnite sa na našu pomocnú ruku
Vychutnávajte si život podľa svojich predstáv. Nech robíte čokoľvek, vždy sa môžete spoľahnúť na našu pomocnú ruku. Vďaka tomu, že ju prijala väčšina z vás, sme jednotka na Slovensku.
Radi ju podáme aj vám!
www.allianzsp.sk
Allianz Direct: 0800 122 222
Váš svet istoty
Allianz
Slovenská poisťovňa

www.suzuki.sk

# Jazdite bezpečne
## s pohonom 4x4

## Suzuki SX4 1,6 GS 4x4 – limitovaná ponuka s jedinečnou cenou

### V cene 532 000 Sk získavate nasledujúcu výbavu:

- inteligentný vypínateľný pohon 4x4
- stabilizačný systém ESP®, ABS a EBD
- CD s MP3 s ovládaním na volante
- elektricky ovládané okná a zrkadlá
- disky kolies z ľahkých zliatin
- automatickú klimatizáciu
- bezkľúčové otváranie a štart
- volant a radiacu páku v koži
- 6 airbagov
- hmlové svetlá a iné

**cenové zvýhodnenie**
**35 000 Sk**

**Banská Bystrica**, PRO AUTO, Tel.: 048/412 5076 · **Bratislava**, MIKONA, Tel.: 02/6241 0734 · **Bratislava**, AUTO - IDEAL SERVIS, Tel.: 02/4446 2314 · **Dunajská Streda**, TURDUS, Tel.: 031/551 5021 · **Komárno**, GÉRINGER AUTO, Tel.: 035/770 5350 · **Košice**, AUTO-MOKRÁŇ, Tel.: 055/674 8878 · **Lučenec**, DSB AUTOŠPECIÁL, Tel.: 047/433 1102 · **Malacky**, AUTO TEAM 4X4, Tel.: 034/773 1493 · **Martin,** MIKONA, Tel.: 043/428 1491 · **Nitra**, BMC, Tel.: 037/692 6824 · **Piešťany**, ELA CAR, Tel.: 033/774 4133 · **Poprad**, ROADEX, Tel.: 052/4492 570 · **Prešov**, ACK AUTO, Tel.: 051/748 0951 · **Prievidza**, MARIÁN GRIČ-MOTOPRES, Tel.: 046/543 0792 · **Trenčín**, AUTOTREND, Tel.: 032/640 1257 · **Zvolen**, ZV AUTO, Tel.: 045/532 2334 · **Žilina**, A-AUTO, Tel.: 041/700 3183 · **Trnava**, AUTO TT, Tel.: 0910 888 190

Emisie $CO_2$ 173 g/km, kombinovaná spotreba paliva 7,1 l na 100 km.

**Ku každému modelu od SUZUKI získate 3-ročnú záruku a asistenčné služby zdarma.**

Akcia platí do vypredania zásob.
ilustračné foto

SUZUKI
*Way of Life !*