MOT'or

Nová technika

AUGUST 2008 | 25 Sk | 0,83 €

Fiat Grande Punto 1.9 JTD 130

Mazda6 Wagon 2.0 MZR TE

Peugeot Partner Tepee Oudoor 1.6 HDI

Jaguar XK 4.2 Coupé

VYSKÚŠALI SME:

Škoda Octavia 1.8 TSI Elegance • Lexus GS 300 • Nissan Pathfinder 2.5 DCI LE • Audi A4 Avant 2.0 TDI DPF • Land Rover Freelander2 2.2 TD4 SE • Ford Focus 1.6 Duratec Titanium •

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY

Okolo Strečna, cesta nebezpečná...

PREDSTAVUJEME:

Peugeot 308 CC • Dacia Sandero • Desaťročie Smartu • Kia Sportage • Citroën C4 • Nissan NP300

Ford Fiesta

BMW radu 7

Jeep Cherokee

Dacia Sandero

Citroën C4

9 771336 420084 08

Astra ecoFLEX+ séria už od 479 900 Sk (15 929,76 €).

discover OPEL

Nájdete nás na Autosalóne Nitra

Ekonomika, ekológia, extra výbava. Ušetríte až 162 000 Sk (5 377,41 €).

■ klimatizácia ■ rádio s CD MP3 prehrávačom s ovládaním na volante ■ 16" kolesá z ľahkých zliatin ■ predné hmlové svetlá ■ 4 airbagy ■ ABS ■ centrálne zamykanie s diaľkovým ovládaním ■ elektricky ovládané okná ■ elektricky ovládané vyhrievané spätné zrkadlá

Možnosť odpočtu DPH

ecoFLEX

GMAC

Spotreba paliva: 4,8 – 9,4 l/100 km. Emisie CO_2: 130 – 226 g/km. Zobrazenie modelov je len ilustratívne. Konverzný kurz: 1 EUR = 30,1260 SKK.

www.opel.sk infolinka: 0800 101 101

AUTOALLES

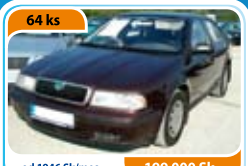
www.autoalles.sk

1200 áut

...autá bez rizika

Januárové zľavy 5.000 - 20.000 SK

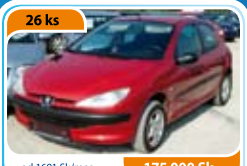
64 ks



od 1946 Sk/mes. **199 000 Sk**

ŠKODA OCTAVIA
1,9SDi, 50kW, 5dv, r.v.: 2002, airbag, centrál, servo, imobilizér
T 2998

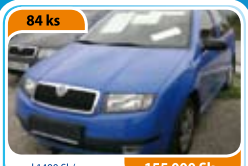
26 ks



od 1691 Sk/mes. **175 000 Sk**

PEUGEOT 206
1,4i, 55kW, 5dv., r.v.: 2000, airbag, centrál, imobilizér, 1. majiteľ
T 1702

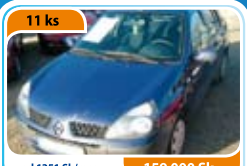
84 ks



od 1400 Sk/mes. **155 000 Sk**

ŠKODA FABIA
1,4MPi, 44kW, 5dv., r.v.: 2000, airbag, rádio, kúpené v SR, 1. majiteľ
T 1926

11 ks



od 1351 Sk/mes. **159 000 Sk**

RENAULT THALIA
1.4, 55kW, 4dv., r.v.: 2001, 2 x Airbag, centrál, el. okná, tón. sklá, 1. majiteľ
T 6225

K zakúpenému autu skvelý darček

- **sada zimných pneumatík*** - pre vašu bezpečnosť
- **autosedačka*** - pre bezpečnosť vášho dieťaťa
- **autoalarm*** - pre bezpečnosť vášho auta
- **cúvacie senzory*** - pre bezpečné cúvanie

*Akcie nie je možné navzájom kombinovať

bezplatná linka
0800 126 126

Otvorené: PO - NE / 8 - 20 hod.

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

36 - Globálna Fiesta

Nový Ford Fiesta bol od začiatku navrhovaný a vyvíjaný tak, aby vyhovoval rozličným potrebám zákazníkov na celom svete, od západnej a východnej Európy po severnú Ameriku, Čínu, Austráliu a južnú Afriku. Taká veľká populácia nemusí mať na prvý pohľad veľa spoločného, preto spoločnosť Ford pri plánovaní nového malého automobilu uskutočnila rozsiahly výskum potrieb, požiadaviek a túžob zákazníkov po celom svete – dávno pred vytvorením ...

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY

Okolo Strečna, cesta nebezpečná ... 4
SATC ... 8
Agresívni vodiči nepatria na cesty, Zásady úspornej jazdy ... 10

EKOLÓGIA

Štáty G8 sú pomalé v boji proti klimatickým zmenám ... 7
Hyundai iniciátorom ekologických aktivít v Číne ... 11

PRÁVNA RUBRIKA ... 12

VYSKÚŠALI SME

Fiat Grande Punto 1.9 JTD 130 ... 18
Jaguar XK 4.2 Coupé ... 20
Peugeot Partner Tepee Oudoor 1.6 HDI ... 22
Škoda Octavia 1.8 TSI Elegance ... 24
Lexus GS 300 ... 26
Nissan Pathfinder 2.5 DCI LE ... 28
Audi A4 Avant 2.0 TDI DPF ... 30
Land Rover Freelander2 2.2 TD4 SE ... 32
Mazda6 Wagon 2.0 MZR TE ... 34
Ford Focus 1.6 Duratec Titanium ... 35

PREDSTAVUJEME

Ford Fiesta ... 36
BMW radu 7 ... 40
Peugeot 308 CC ... 43
Jeep Cherokee ... 44
Dacia Sandero ... 46
Desaťročie Smartu ... 48
Kia Sportage ... 49
Citroën C4 ... 52
Nissan NP300 ... 54

54 - Pick-up sa vracia

Po dvoch rokoch sa na slovenský trh vracia obľúbený Nissan pick-up, tentoraz s označením NP300. Navonok sa od svojho predchodcu prakticky nelíši, má však prepracovaný motor, spĺňajúci emisnú normu Euro 4. Má robustný rebrinový rám, nezávislé zavesenie predných kolies, vzadu je tuhá náprava odpružená pozdĺžnymi listovými pružinami.

TECHNIKA

ABS a od neho odvodené systémy 50
Lexus IS F 56
Mecedesy s palivovými článkami 57
Hydraulický hybridný pohon 58

CENNÍKY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV 60

RUBRIKA PRE MLÁDEŽ

Hry s fyzikou 72
Slovák vyhral rely Transorientale 73

HISTÓRIA MOTORIZMU

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, Tatiana Ťažká

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. 07. 2008

Okolo Strečna cesta nebezpečná...

/ ...a zostane dovtedy, kým prvé auto neprejde tunelom Višňové/

Cesta prvej triedy 1/18 Žilina – Martin je najzaťaženejšou dvojpruhovou komunikáciou na Slovensku. Popod hrad Strečno prejde denne 30 až 40 tisíc áut. Je to enormné číslo, žiaľ, súčasná dopravná infraštruktúra nie je stavaná na takúto intenzitu premávky.

Slovenská správa ciest /SSC/ v Žiline chce preto cestu 1/18 rozšíriť na štvorprúdovú, dokonca počas plnej premávky. S rekonštrukciou cesty chce začať v roku 2009. S tým, že autá by sa púšťali striedavo raz zo Žiliny a raz v protismere z Martina. Takýto stav by mal trvať až do roku 2013, kedy by autá popod Strečno mohli jazdiť v štyroch pruhoch. Motoristi si to nevedia reálne predstaviť a tvrdia, že piatkové kolóny pri Považskej Bystrici sú oproti hroziacim kolapsom v Žiline príjemnou prechádzkou po upravenom turistickom chodníčku. Generálny riaditeľ Výskumného ústavu dopravného /VÚD/, a.s. Žilina pán Ing. Ľubomír Palčák hroziace nebezpečenstvo pomenoval absolútne jasne: „Vezmime najskôr do úvahy fakt, že 17. júla 2008 sa pri Považskej Bystrici oficiálne začala výstavba záverečnej časti úseku, ktorý chýba k dokončeniu diaľničného prepojenia Bratislavy so Žilinou. To znamená, že takmer päťkilometrový úsek bude viesť ponad centrum Považskej Bystrice na estakádach. Diaľnica D1 z hlavného mesta na sever Slovenska by mala byť sprejazdnená v roku 2010. Inými slovami povedané, o dva, tri roky motorista na diaľnici ponad Považskú Bystricu si na nejaký považskobystrický lievik už ani len nespomenie. O to naliehavejšie si ho ale uvedomí o pár kilometrov, pred vstupom do Žiliny. Áno, zo Žiliny sa rysuje hlavný dopravný problém na Slovensku. Už dnes tu bežne bývajú až hodinové kolóny. Mimoriadne zložitý je stav infraštruktúry v intraviláne Žiliny. A ak by sa ešte k tomu rekonštruoval za plnej prevádzky úsek Žilina-Martin, stane sa tento úsek v určitých momentoch absolútne nepriechodný. Nezabúdajme: alternatívne trasy alebo obchádzkové trasy tu neexistujú, alebo sú veľmi dlhé!“ Podľa neho snahy o rozšírenie tejto komunikácie za plnej prevádzky na štvorprúdovú nie sú vhodné, lebo podľa súčasnej dopravnej situácie si nevie predstaviť, ako by sa táto úprava dala realizovať.

V odborných kruhoch stále výraznejšiu prevahu získava iné riešenie: maximálne urýchliť dostavbu diaľnice z Hričovského Podhradia po Dubnú Skalu s tunelom Višňové, takto možno vyriešiť aj obchvat Žiliny a potom rozširovať súčasnú cestu do Strečna. Jej význam neupadne. Naopak, pomôže miestnym motoristom, a v prípade uzatvorenia tunela Višňové môže rozšírená cesta slúžiť ako záložná komunikácia. Ak sa zvolí opačný postup a okrem bezpečnostných opatrení začne SSC aj s úpravou cesty na „štvorpruh“, vznikne v Žiline dopravný kolaps. Hustota premávky medzi Žilinou a Martinom môže totiž v najbližších rokoch narásť až o 50 percent. Podobne ako pán Ing.Palčák aj splnomocnenec vlády pre výstavbu diaľnic a rýchlostných ciest a generálny riaditeľ Národnej dopravnej spoločnosti, pán Ing. Igor Choma, patrí k tým, ktorí sa hlásia k zásadnému riešeniu tejto situácie. Najmä ako Žilinčan nechce zatvárať oči pred číhajúcimi nástrahami tohto úseku: „Dochádza tu k častým zosuvom pôdy a padaniu skál. Vznikajú z toho kolízie, úrazy, dokonca smrteľné. Z tohto pohľadu som jednoznačne za to, aby sa tu urýchlene urobili bezpečnostné opatrenia proti padaniu skál.“

Vie, o čom hovorí. Padajúce skaly sú dôvodom, pre ktorý vyhlásili na najviac zaťaženej slovenskej dvojprúdovej komunikácii mimoriadny stav. Pred začiatkom letnej turistickej sezóny zaznamenali desať skalných lavín za jeden mesiac. Riaditeľ Slovenskej správy ciest v Žiline pán Ivan Hlavoň je od začiatku za radikálne a urýchlené riešenie situácie a odvoláva sa aj na Zákon o civilnej ochrane. Zastáva názor, že treba nevyhnutne odťažiť najviac narušené bralá, na celom úseku vybudovať zábrany a osadiť siete. Potrebných na to bude najmenej 300 miliónov korún.

Statici nevedia povedať, či sa narušené skalné bralá v úžine zosunú zajtra, alebo o niekoľko rokov. Nebezpečný však môže byť aj jediný kameň, ktorý sa na cestu skotúľa z lesa. Svedčí o tom tragický prípad z minulého leta, keď odrazená skala preletela cez predné sklo auta a trafila 20-ročnú českú občianku, ktorá následkom zranení neskôr podľahla. Jej rodina plánuje v súvislosti s tragickou udalosťou čoskoro podať žalobu na Slovenskú republiku.

Spustenie prác v úžine nie je vôbec jednoduché a nie je zatiaľ jasné ani to, ako dlho budú práce trvať. Prednosta krajského úradu pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie pán Ján Barienčík spolu s políciou trvá na tom, aby cestári zabezpečili počas prác obojsmernú premávku. Pán Ivan Hlavoň pripúšťa, že splnenie tejto podmienky môže byť problémom. Aj s ohľadom na to riaditeľ Krajského dopravného inšpektorátu KR-PZ v Žiline pán plk. Ing. Ján Ondrejka je zachovanie úplného prejazdu cesty Žilina - Martin. „Áno, tú cestu treba rekonštruovať. Kvôli tomu, že tam padajú skaly . Kvôli tomu bol vyhlásený mimoriadny stav. Zároveň ale upozorňujem: každé obmedzenie premávky smerom do Martina alebo do Žiliny by nám robilo vážne starosti. Najmä pri dopravných nehodách by sme znefunkčnili celú dopravu. Je na SSC v Žiline, aby vybrala zhotoviteľa stavby, ktorý dokáže zabezpečiť obojsmernú premávku na celom úseku - rešpektujúc v plnom rozsahu naše požiadavky na plynulosť a bezpečnosť.,“ povedal pán Ondrejka.

Pán Choma nepovažuje za dobré robiť v tomto čase rekonštrukciu cesty na štvorpruhovú - práve kvôli jej vyťaženosti. „Bez obmedzenia premávky cestu nerozšírime a obmedziť teraz dopravu popod Strečno, to by malo obrovský dopad na plynulosť premávky. Odhadujem, že fronty áut a následné zápchy by boli od Sučian až po Považskú Bystricu. A to treba veľmi dôkladne zvážiť. Presmerovanie dopravy v okrese Žilina na Poprad je v podstate nemožné: obchádzkové trasy by museli začať už niekde na úrovni okresov Považská Bystrica – Trenčín!“

Podľa pána Chomu „vôbec nie je isté, či SSC na rozšírenie komunikácie na štyri pruhy dostane

Úseky diaľnic a rýchlostných ciest formou PPP projektov

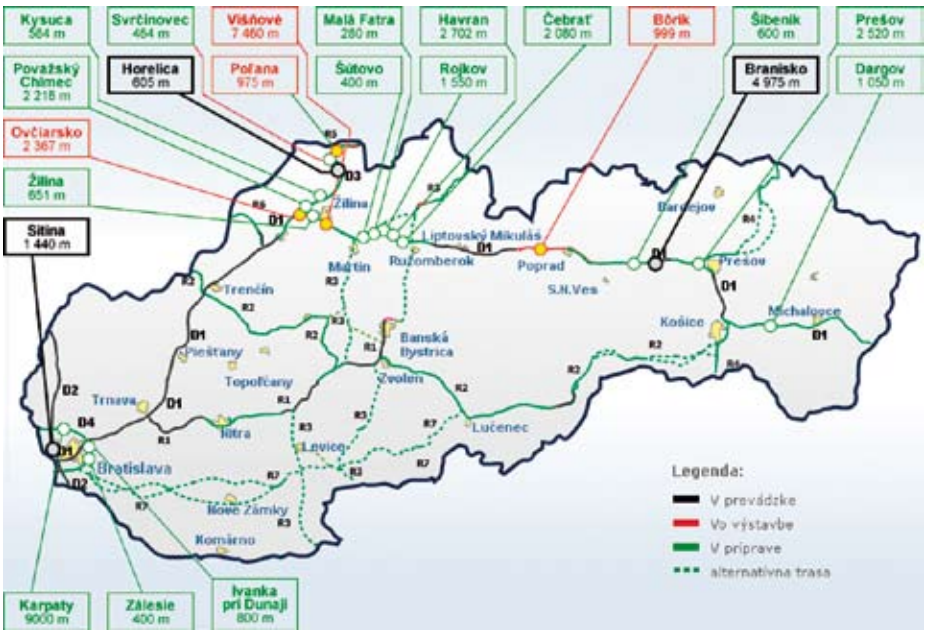
stavebné povolenie. Bude veľmi ťažké zohnať aj kladné stanoviská či už ochranárov alebo ministerstva životného prostredia, ktoré sa doteraz k rozšíreniu cesty 1/18 stavali skôr negatívne. Preto považujem za správne v prvom rade postaviť tunel Višňové a keď začne slúžiť motoristom, až potom by sme mali pristúpiť k rekonštrukcii cesty Žilina-Martin."

Navyše, riešenie SSC je oproti návrhu NDS o rok dlhšie. V súčasnosti beží tender na tretí balík PPP-projektov, v ktorom je práve úsek Hričovské Podhradie-Dubná Skala. V marci 2009 by malo dôjsť k podpísaniu koncesnej zmluvy a potom už môže začať naplno výstavba celého úseku, vrátane tunela Višňové. S predpokladom ukončenia v roku 2012.

Ide o tretí balík projektov verejno-súkromného partnerstva /tzv. PPP-projekty/ obsahujúci úseky Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka, Lietavská Lúčka - Višňové, Višňové - Dubná Skala a Privádzač Lietavská Lúčka - Žilina. Všetky úseky tretieho balíka sú súčasťou diaľnice D1 a ich celková dĺžka je 29 kilometrov. Podstatné teda je, aby sme PPP- projekty čo najskôr reálne odštartovali. „Aj v minulosti som hovoril, že z dopravného pohľadu práve tento balík PPP nemal dostať od vlády poradové číslo tri, ale naopak, mal byť realizovaný ako prvý," povedal pán Palčák. „Je totiž najpripravenejší, mali sme o ňom najviac informácií a myslím si, že už dnes celá stavba mohla bežať. Ochota aj pripravenosť Národnej diaľničnej spoločnosti tu je. O to intenívnejšie by sa mal tento projekt, teda tretí balík dotiahnuť do konca. To v praxi znamená už „len" toľko, že treba urýchlene uzavrieť tender, podpísať zmluvu s jeho víťazom a čo najskôr začať tento úsek stavať. A hovorím teraz o celom úseku - okrem 8-kilometrového tunela Višňové mám na mysli tiež napojenie na úsek Dubná Skala – Turany – Hubová. Až po vybudovaní tohto úseku si budeme môcť na Slovensku oddýchnuť a tento gordický uzol okolo Žiliny nám nebude robiť problémy."

Keď už sme boli pod Strečnom, neobišli sme ani jednu z tunajších krčiem. Presvedčili sme sa, že nie všetci horlia za vybudovanie tunela. Tunajší šenkár nám totiž ako „kapurkovú" pridal aj takúto obavu: tunel Višňové nás odstrihne od sveta. Spomeňte si, koľkokrát ste sa pred rokmi úplne automaticky zastavili na obed v motoreste Maják pri Trenčíne. Museli ste aj pol hodiny čakať, kým sa uvoľnilo miesto pri stole. Dnes zíva prázdnotou, v časti priestorov predávajú nábytok, motorista uháňajúci po diaľnici o slávny motorest nezavadí ani v myšlienkach. A obávame sa, že reálna hrozba sa teraz plaví hore Váhom k nám, pod Strečno. Trenčiansky Maják vysiela čierne signály. Prakticky všetci, ktorí žijeme z turizmu a cestovného ruchu, vnímame tieto signály ako výstrahu pred „zubatou"...

Nuž, ruku na srdce: podobné obavy reálne hrozia, nie sú to len pivné reči. Avšak skôr, ako domáci podnikatelia stihnú zavesiť na hrad bielu zástavu či hodiť na cestu uterák, treba jednoznačne zopakovať: ani diaľnica, ani tunel nie sú hrozbou. Po dokončení tunela dôjde aj na cestu prvej triedy 1/18 Žilina – Martin a záujem motoristov o danú lokalitu naopak, vzrastie. Rád zíde aj z diaľnice, aby splavil Váh práve pod Strečnom, aby



Existujúce a plánované tunely na existujúcich a plánovaných úsekoch našej siete diaľnic a rýchlostných ciest

si pozrel zrúcaniny hradu a ďalšie zaujímavosti, ktoré tento krásny kút Slovenska má. Naopak, po dokončení komplexnej rekonštrukcie a rozšírení cesty sa bude cítiť bezpečnejšie, pohodlnejšie, bude si môcť vychutnávať väčší komfort. Takto sa na celú vec pozerajú aj odborníci z Národnej diaľničnej spoločnosti.

A pre úplnosť predstavíme aj tri balíky PPP- projektov, ktoré by mali urýchliť dostavbu našej siete diaľnic a rýchlostných ciest.

Tender na 1. balík PPP projektov vyhlásila NDS vlani 15. novembra. V rámci neho sa budú realizovať úseky D1 v celkovej dĺžke 75 km, a to Dubná Skala - Turany, Turany - Hubová a Hubová - Ivachnová v Žilinskom kraji a úsekov Jánovce - Jablonov a Fričovce - Svinia v Prešovskom kraji v celkovej dĺžke 74,84 kilometra. Predpokladaná hodnota stavebných prác dosahuje podľa rezortu dopravy 49,1 mld. Sk bez dane z pridanej hodnoty.

Rozhodnutím MDPT z konca januára sa o výstavbu prostredníctvom projektov verejno-súkromného partnerstva môžu uchádzať dva subjekty - švédsky koncern Skanska spoločne s francúzskou spoločnosťou Vinci Concessions a zoskupenie podnikov Doprastav a Váhostav-SK spolu s francúzskymi Bouygues Travaux Publics a Colas, Intertoll-Europe z Maďarska a portugalským Mota-Engil.

V poradí 2. balík PPP zahŕňa úseky Nitra - Jelenec, Jelenec - Beladice, Beladice - Tekovské Nemce a Banská Bystrica - severný obchvat. Všetky budú súčasťou rýchlostnej komunikácie R1 z Bratislavy, a to medzi Nitrou a Banskou Bystricou. Spoločnosti či konzorciá uchádzajúce sa o zákazky PPP musia spĺňať rad presne stanovených podmienok - od výšky základného imania po technickú spôsobilosť. Predmetom koncesnej zmluvy bude vypracovanie projektovej dokumentácie, uskutočnenie stavebných prác, financovanie, prevádzka a údržba uvedených diaľničných úsekov. Celková dĺžka koncesnej lehoty bude najviac 30 rokov.

Verejná súťaž na 3. balík PPP projektov obsahujúci úseky Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka, Lietavská Lúčka - Višňové, Višňové - Dubná Skala a Privádzač Lietavská Lúčka - Žilina by mala byť vyhlásená v priebehu nasledujúcich mesiacov. Všetky úseky tretieho balíka sú súčasťou diaľnice D1 a ich celková dĺžka je 29 kilometrov. Tretí balík PPP medzi Žilinou a Martinom predstavuje najťažšiu diaľničnú stavbu na Slovensku. Súťaž na stavbu asi 29 kilometrov diaľnice D1 v náročnom teréne od Hričovského Podhradia po Dubnú Skalu zahŕňa totiž aj tri tunely. Dva z toho dokopy v dĺžke 10 kilometrov naháňajú strach, pretože nie je pri nich urobený podrobný geologický prieskum. Takmer 7,5–kilometrový tunel Višňové bude po dokončení najdlhším slovenským tunelom. Tretí balík bude zrejme preto aj najdrahší. Stavebné náklady sa odhadujú takmer na 50 miliárd korún. Výhodou však je, že sú tu vykúpené pozemky. O tender na 3. balík PPP projektov sa uchádzajú štyria záujemcovia. Lehota na predloženie dokladov preukazujúcich splnenie podmienok účasti v tendri na 3. balík projektov PPP uplynula 1. júla 2008. Na Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR boli predložené doklady od 4 záujemcov.

Podľa pána Chomu by malo byť v rokoch 2006 až 2010 na Slovensku odovzdaných celkovo 148,23 kilometrov diaľnic a rýchlostných ciest bez PPP projektov. Spolu s PPP projektmi by to malo byť celkovo 216,28 kilometrov diaľnic a rýchlostných ciest. Vďaka PPP projektom by sa malo na Slovensku do roku 2010 vystavať v plnom profile bez tunelov a náročných trás 68,05 kilometrov diaľnic a rýchlostných ciest. Do roku 2013 by mali koncesionári postaviť na Slovensku prostredníctvom PPP projektov celkovo 151,12 kilometrov diaľnic a rýchlostných ciest za 105,7 mld. Sk.

Tibor BUCHA

Valné zhromaždenie spoločnosti Allianz – Slovenská poisťovňa

Riadne valné zhromaždenie spoločnosti Allianz – Slovenská poisťovňa, a. s. 17. júna prerokovalo Výročnú správu Allianz – Slovenskej poisťovne, a. s. (ASP) za rok 2007, Konsolidovanú výročnú správu za rok 2007 a správu o podnikateľskej činnosti a stave majetku spoločnosti za rok 2007. Akcionári tiež schválili riadnu individuálnu a konsolidovanú účtovnú závierku Allianz - SP.

Riadne valné zhromaždenie schválilo návrh na rozdelenie zisku Allianz – Slovenskej poisťovne za uplynulý rok vo výške 3, 493 mld. Sk, z čoho 349 318 tis. Sk bude odvedených do Zákonného rezervného fondu, 1, 643 mld. Sk určilo na výplatu dividend, 1 449 846 tis. Sk bude zaúčtovaných ako nerozdelený zisk a zvyšok sa prevedie do Sociálneho fondu a Fondu sociálnych potrieb.

Riadne valné zhromaždenie zároveň schválilo návrh na výplatu dividend zo zisku spoločnosti akcionárom v hodnote 50,40 Sk za akciu v nominálnej hodnote 180 Sk a 280,00 Sk za akciu v nominálnej hodnote 1000 Sk. Riadne valné zhromaždenie tiež rozhodlo o spôsobe a mieste výplaty dividend.

Na rokovaní odznela informácia o zásadných zámeroch obchodného vedenia spoločnosti na budúce obdobie, ako aj o predpokladanom vývoji stavu majetku, financií a výnosov spoločnosti, pričom sa predpokladá uzavrieť rok 2008 so ziskom.

Na valnom zhromaždení sa zúčastnili akcionári, ktorí disponujú 584 570 656 hlasmi, čo predstavuje 99,610 % základného imania spoločnosti. -az-

Toyota podporuje projekt „Zomierajú ľudia na Slovensku zbytočne? ...“

TOYOTA MOTOR SLOVAKIA sa stala partnerom projektu s názvom „Zomierajú ľudia na Slovensku zbytočne? Lekári vyrážajú do ulíc“. Iniciátorom a realizátorom tohto projektu je Slovenská nadácia srdca a Slovenská kardiologická spoločnosť za podpory partnerských organizácii, lekárnikov, a lekárov.

Projekt je zameraný na edukáciu širokej verejnosti o problematike kardiovaskulárnych ochorení a nadviaže tak na úspechy projektu, ktorý bol realizovaný počas minulého roka.

„Vzhľadom na veľkú úmrtnosť na srdcové ochorenia je v súčasnosti na Slovensku zarážajúce, že väčšina Slovákov nepozná príznaky infarktu ani mozgovej príhody. V povedomí verejnosti sa všeobecne podceňujú faktory, ktoré významnou mierou prispievajú ku vzniku alebo zhoršovaniu kardiovaskulárnych ochorení,.“ uviedol pán Doc. MUDR. Gabriel Kamenský, CSc počas tlačovej konferencie.

Spoločnosť TOYOTA MOTOR SLOVAKIA na tento projekt požičala automobily Toyota Prius, ktoré bude tím ľudí používať počas realizácie projektu. Automobil využívajúci technológiu Hybrid Synergy Drive je ohľaduplný k životnému prostrediu a zdravé životné prostredie je nielen prioritou spoločnosti Toyota, ale veľmi úzko súvisí s naším zdravím.

Lekári budú navštevovať letné hudobné festivaly, koncerty, aquaparky, nákupné centrá a miesta, kde sa sústreďuje veľký počet ľudí. Návštevníci týchto miest tak môžu využiť príležitosť a dať si zmerať cholesterol v krvi, tlak krvi ako aj oboznámiť sa s optimálnymi hodnotami.

-ta-

Silný odbyt pokračuje, opäť najmä autobusov

Počet registrácií nových osobných a malých nákladných automobilov do 3,5 tony (kategórie M1 a N1) v júni medziročne stúpol o 17,52 percenta na 8983 vozidiel, pričom za prvý polrok 2008 bolo zaregistrovaných 48 207 áut, čiže o 21,48 percenta viac ako v rovnakom období vlani.

Poradie najžiadanejších značiek nových osobných a malých nákladných automobilov na slovenskom automobilovom trhu vedie po prvých šiestich mesiacoch Škoda s trhovým podielom 19,73 percenta, druhé miesto si upevnil Volkswagen so 7,74 percenta rovnako ako tretie miesto Peugeot so 7,34 percenta. Ďalšie poradie: 4. Renault 6,56 %; 5. Citroën 6,48 %; 6. KIA 6,05 %; 7. Suzuki 5,74 %; 8. Ford 5,36 %; 9. Fiat 4,86 %; 10. Opel 3,64 %; 11. Toyota/Lexus 3,56 % a tucet najúspešnejších uzatvára 12. Hyundai s podielom 3,25 percenta.

Za šesť mesiacov roku 2008 zaregistrovali tiež spolu 550 nových nákladných automobilov hmotnosti 3,5 až 12 ton (kategória N2), čo je o 9,24 percenta menej ako vlani. Najväčší podiel na trhu bol opäť v poradí: prvé Iveco, ktoré dosiahlo 36,00 %, druhé Mitsubishi Fuso 16,18 % a tretí Renault 12,36 %.

Počet registrácií nových nákladných automobilov nad 12 ton (kategória N3) dosiahol oproti vlaňajšiemu obdobiu január až jún nárast o 4,11 percenta pri odbyte za prvých šesť mesiacov tohto roku spolu 2180 vozidiel uvedenej kategórie. Túto kategóriu znovu vedie Volvo, ktoré získalo podiel 20,92 %, na druhé miesto s 16,97 % postúpil Mercedes-Benz a tretia Scania má podiel na trhu 16,56 %.

Za január až jún 2008 zaregistrovali aj 302 nových autobusov (kategória M2 a M3), čo je o 91,13 percenta viac ako počas toho istého obdobia vlani. Poradie sa oproti predošlému mesiacu na prvých dvoch miestach nezmenilo: na čele je Irisbus s 52,65 % a druhý SOR má 20,20 %. Tretie miesto zaujal Renault, ktorý dosiahol 4,64 % všetkých registrácií v uvedených kategóriách.

Ing. Mária NOVÁKOVÁ
ZAP SR

Štáty G8 sú príliš pomalé v boji proti klimatickým zmenám

Štyri dni pred konaním vrcholného stretnutia G8 v Japonsku, ktoré sa uskutočnilo od 7. do 9. júla, verejnosť dostala k dispozícii výsledky nových výskumov analyzujúcich klimatické správanie sa štátov G8 a piatich rozvíjajúcich sa ekonomík. Ohaľujú, že štáty G8 v boji proti klimatickým zmenám zaostávajú.

Správu s názvom „The G8 Climate Scorecards 2008" (Klimatické bodovacie karty G8 2008) vypracovanú nezávislou konzultačnou spoločnosťou Ecofys si spoločne objednala environmentálna organizácia WWF a poskytovateľ medzinárodných finančných služieb Allianz. Správa hodnotí štáty G8 podľa deviatich kvantitatívnych ukazovateľov, akými je napríklad porovnanie minulých emisných trendov od roku 1990 a napredovanie v porovnaní s Kjótskymi záväzkami pre daný štát. Okrem toho hodnotí aj výkonnosť v troch konkrétnych oblastiach politiky: energetická účinnosť, obnoviteľná energia a rozvoj obchodovania s uhlíkom.

„Bodovacie karty ukazujú, že žiadna z vedúcich priemyselných krajín nie je odhodlaná splniť požadované zmenšenie emisií natoľko, aby sme ostali v pásme oteplenia o 2 stupne" povedala Regine Güntherová, riaditeľka WWF Programu klimatických zmien v Nemecku. „Zostáva nám 10 až 15 rokov, kedy sa globálne emisie dostanú na vrchol a musia začať klesať. Čas sa nám kráti."

Dr. Joachim Faber, člen predstavenstva Allianz SE povedal: „Štáty G8 majú zodpovednosť byť ťahúňmi v opatreniach proti klimatickým zmenám. Musia byť príkladom, prešľapávať cestu a viesť svet k nízkouhlíkovej ekonomike, využívajúcej čistú energiu."

Allianz SE podporuje výskum s cieľom lepšie chápať meniace sa investičné a regulačné prostredie, ako aj príležitosti na vývoj nových poistných a kapitálových produktov na rôznych trhoch.

„Ochrana pred klimatickými zmenami môže vytvárať obrovské príležitosti pre čisté technológie, kde Allianz SE vidí ohromný potenciál pre investície, rast a nové pracovné miesta. Na rozvinutie tohto potenciálu je obzvlášť dôležitá podpora celosvetového uhlíkového trhu," povedal Dr. Faber.

Správa uvádza, že vedúci predstavitelia by sa na vrcholnom stretnutí G8 v Japonsku mali zaviazať k dlhodobým cieľom na zmenšenie emisií o 80 % do roku 2050 a do roku 2020 o hodnotu blížiacu sa podľa možnosti čo najviac k 40 %.

„Svet momentálne stojí na križovatke, kedy sa rozhodný krok môže pretaviť na hospodársky úspech" povedala Regine Güntherová. „Očakávame, že japonské predsedníctvo summitu v Hokkaido zaviaže štáty G8 k záväzným a záväzným cieľom zmenšovania emisií. G8 by mala prisľúbiť finančnú a technickú podporu rozvojovým štátom v oblasti nízkouhlíkového rozvoja a adaptačných opatrení, ktoré sú merateľné, vykazovateľné a overiteľné."

Zhrnutie výsledkov jednotlivých krajín:
Podľa správy G8 Climate Scorecards 2008, v rebríčku vedie Veľká Británia tesne pred Francúzskom a Nemeckom, ale všetky tri štáty sú však len v polovici cesty v porovnaní s tým, kde by mali byť.

Veľká Británia podľa odhadov splní svoj Kjótsky záväzok a zavádza inovatívne politické nástroje, ako napríklad navrhovaný Zákon o klimatických zmenách. Aj napriek tomu, že kladie silný dôraz na prístup v súvislosti s uhlíkovým trhom, robí príliš málo na to, aby zrýchlila používanie obnoviteľnej energie a podporovala energetickú účinnosť. Okrem toho sa podiel uhlia v energetickom mixe Veľkej Británie momentálne zväčšuje, čím rastú aj emisie.

Francúzsko je hodnotené ako druhé najlepšie čo sa týka súčasných cieľov, výkonnosti a medzinárodných pozícií, ale jeho slabinou je práve plnenie plánu v blízkej budúcnosti. Francúzsko teda riskuje, že pri budúcoročnom hodnotení stratí svoje relatívne dobré skóre.

Nemecko dosahuje najlepšie výsledky v obnoviteľnej energii, pričom má regulačný rámec, ktorý sa považuje za medzinárodný štandard. Nemecko tiež schválilo nové legislatívne balíky týkajúce sa energetickej účinnosti a klimatických politík. Doposiaľ sa mu však nepodarilo zaujať jasný postoj voči energii z uhlia. Správa uvádza, že tu nastal negatívny trend zo strany elektrárenských spoločností plánovať väčšinu nových elektrární na báze uhlia a lignitu.

Taliansko, ktoré sa umiestnilo na 4. mieste, začalo vyvíjať určitú snahu robiť niečo s otázkou klimatických zmien a ťaží z toho, že odsúhlasilo príslušné politiky EÚ. Avšak bolo zrealizovaných iba veľmi málo vyslovene národných opatrení a ich emisie značne prekračujú Kjótske limity. Štát získal pomerne dobré hodnotenie z hľadiska energetickej náročnosti.

Na 5. mieste sa umiestnilo **Japonsko**, ktoré zväčšuje svoje emisie a má ďaleko k splneniu Kjótskych záväzkov. Vláda má ešte len oznámiť svoj strednodobý plán zmenšovania emisií. Jeho druhá priečka v hodnotení uhlíkového trhu vyplýva z rozsiahleho využívania ofsetových projektov v rozvojových krajinách v rámci Mechanizmu čistého rozvoja OSN, avšak krajine chýbajú povinné národné opatrenia, ako napríklad zavedenie obchodu s emisiami.

Za uvedenými krajinami zaostáva **Rusko**, ktoré stratilo svoju počiatočnú výhodu menších emisií. Za ostatných osem rokov emisie opätovne vzrástli. Rusko si iba naplánovalo niekoľko národných politík, z ktorých žiadna zatiaľ nebola realizovaná. Realizácia nedávneho oznámenia vlády o zlepšení energetickej účinnosti môže zásadným spôsobom ovplyvniť poradie pri budúcoročnom hodnotení.

Na spodku rebríčka je **Kanada** a **USA**, ktoré sa umiestnili na 7. a 8. mieste. Toto nie je žiadnym prekvapením vzhľadom na ich narastajúce emisie a energeticky náročné hospodárstvo a ich neschopnosť realizovať plný potenciál opatrení na zlepšenie energetickej účinnosti. Je tu však nádej: Už čoskoro má dôjsť k prijatiu legislatívy ohľadom obmedzenia emisií v USA a podniky sa pripravujú na obchodovanie s novou komoditou, čo sa môže potenciálne rozšíriť po celom kontinente. Aj napriek tomu, že federálne vlády doposiaľ nepodporovali riešenia vhodné z hľadiska klímy, iniciatívy na nižších úrovniach môžu pomôcť zvýšiť latku pri nasledovnom vydaní hodnotenia.

Bodovacie karty tiež analyzujú klimatické a energetické politiky piatich rozvíjajúcich sa hospodárstiev - Brazílie, Číny, Indie, Mexika a Južnej Afriky. Tieto štáty nemožno merať tým istým metrom ako priemyselné krajiny, a preto nie sú súčasťou bodového hodnotenia. Bodovacie karty odhaľujú veľké rozdiely medzi týmito štátmi, čo sa týka ich rozvoja, energetického mixu a výsledných emisií. Kľúčovou otázkou je, ako budú priemyselné štáty pomáhať týmto piatim rozvíjajúcim sa, aby dosiahli ich prechod na nízkouhlíkový vývoj. **-az-**

Chorvátsko – generálna informácia pre motoristov

SATC
SLOVENSKÝ AUTOTURIST KLUB

Letné prázdniny sú v polovici a slovenskí turisti sa opäť vydávajú na Jadran. Vzhľadom na dokončenie novej diaľnice Záhreb – Split čoraz častejšie volia cestu vlastným autom. Slovenský autoturist klub uverejnil na svojej webstránke generálnu informáciu o dopravných predpisoch, pokutách a diaľničných poplatkoch platných pre sezónu 2008 v Chorvátsku. Dúfame, že tieto aktuálne informácie z chorvátskeho autoklubu HAK budú užitočné aj pre čitateľov časopisu MOT´or.

Povolené rýchlostné limity sú zhrnuté v tabuľke. Mimoriadne rýchlostné limity platia pre školské autobusy (80 km/h), automobily ťahajúce sa na lane (40 km/h), minimálna rýchlosť na diaľnici je 60 km/h. Zaujímavosťou je, že vodiči do 24 rokov nesmú prekročiť rýchlosť 120 km/h na diaľnici, 100 km/h na rýchlostnej ceste a 80 km/h na ostatných cestách.

Povolená rýchlosť			
	D	R	C
osobné autá do 3.5t	130	110	90
- s prívesom	90	80	80
motocykle	130	110	90
- s prívesom	80	80	80
autobusy	100	80	80
- s prívesom	90	80	80
vozidlá nad 3.5t	90	80	80

D=diaľnica R=rýchlostná cesta C=ostatné cesty

Za prekročenie rýchlosti chorvátska polícia spravidla vyžaduje zaplatenie pokuty priamo na mieste priestupku. Pokuty v chorvátskej mene Kuna sú rozlíšené podľa toho, či bola rýchlosť prekročená v obci alebo mimo obce nasledovne:

V obci	
prekročenie o	KN
do 10 km/h	300
10-20 km/h	500
20-30 km/h	1000
30-50 km/h	2000
nad 50 km/h	5000-15 000*

*) alebo 60 dní väzenia

Mimo obce	
prekročenie o	KN
10-30 km/h	500
30-50 km/h	1000
nad 50 km/h	3000-7000

Svietenie je v Chorvátsku povinné v noci a pri zhoršenej viditeľnosti (pri nedodržaní pokuta 500 KN), svietenie aj počas dňa je povinné od poslednej nedele v októbri do poslednej nedele v marci (pokuta 300 KN). Pre motocykle a skútre je denné svietenie povinné celoročne.

Alkohol a návykové látky

Povolená hladina alkoholu je v Chorvátsku 0.05%. Nulová hladina je povinná pre vodičov vozidiel nad 3.5 t, vodičov z povolania (autobusy, taxi, sanitky, autoškoly) a pre všetkých vodičov do 24 rokov.

Polícia vykonáva námatkové kontroly, hladina alkoholu sa meria dychovou skúškou, alebo v odôvodnených prípadoch odberom krvi. Pri dopravnej nehode je skúška na alkohol a omamné látky povinná.

Pokuty za vedenie vozidla pod vplyvom alkoholu alebo omamných látok sú nasledovné:

Alkohol	
prekročenie o	KN
do 0.05 %	700
0.05-0.10 %	1000-2000
0.10-0.15 %	2000-5000
nad 0.15 %	5000-15 000*
odmietnutie testu	5000-15 000*

*) alebo 60 dní väzenie

Omamné látky	
typ	KN
drogy	5000-15000
lieky	1000-3000

Povinná výbava musí obsahovať:

- lekárničku
- výstražný trojuholník (dva ak má vozidlo príves)
- sadu náhradných žiaroviek
- lano alebo tyč na odťah
- rezervná pneumatika
- hasiaci prístroj (len pre komerčné vozidlá)
- reflexná vesta EN-471 (len vodič)

Pokuta za nedodržanie povinnej výbavy je 700 KN.

Motocyklisti sú povinní používať ochrannú prilbu pre vodiča i spolujazdca. Spolujazdec nesmie byť pod vplyvom alkoholu alebo omamných látok, pokuty sú v takom prípade rovnaké ako pre vodiča. Jazda na motocykli bez ochrannej prilby sa trestá pokutou 1000 KN. Je zakázané voziť na motocykloch a skútroch deti do 12 rokov. Za tento priestupok je pokuta 500 KN.

Cyklisti: Minimálny vek na jazdu na bicykli po verejnej komunikácii je 14 rokov. Deti od 9-14 rokov môžu jazdiť na bicykli len so špeciálnym osvedčením, alebo v sprievode osoby staršej ako 16 rokov. Deti do 9 rokov môžu jazdiť na bicykli len v detskej sedačke, pričom bicykel musí viesť osoba staršia ako 18 rokov. Pre všetky osoby do 16 rokov je povinné používanie ochrannej prilby.

Povinná výbava bicykla musí obsahovať:

- predné žlté alebo biele svetlo
- zadné červené svetlo
- brzdy
- reflexnú vestu alebo odev s reflexnými prvkami pre jazdu za zhoršenej viditeľnosti alebo v noci

Deti: Je zakázané voziť deti do 12 rokov na motocykli a na prednom sedadle automobilu. Výnimkou sú deti do 2 rokov pripútané v detskej sedačke oproti smeru jazdy a pri vypnutom bezpečnostnom vankúši spolujazdca. Deti do 12 rokov musia byť prepravované na zadnom sedadle. Deti do 5 rokov musia byť pripútané v detskej sedačke.

Pomoc v núdzi

Dôležité telefónne čísla

polícia	(00385) 92
slovenskí policajti:	
Makarska	(0038599) 7201 004-5
Gospić	(0038599) 7201 001-2
rýchla záchranná pomoc	(00385) 94
požiarnici	(00385) 93
pomoc na ceste (HAK)	(003851) 987
pomoc na ceste po slovensky (SATC)	(004212) 682 492 11

Ostatné dôležité informácie a pokuty

Chorvátska polícia je oprávnená vyberať pokuty priamo na mieste priestupku, v prípade že vodič nemá hotovosť, môže vystaviť doklad, ktorý musí byť uhradený do 8 dní na pošte alebo v banke. Polícia môže zadržať vodičský preukaz na dobu maximálne do 8 dní za tieto priestupky:

Niektoré pokuty za dopravné priestupky:

priestupok	KN	body
jazda v protismere	2000-5000	2
nedanie prednosti v jazde	2000	3
jazda na červenú	2000-5000	2
nedovolené predbiehanie	700-2000*	0-2*
nesprávne parkovanie	300	0
parkovanie na vyhradenom mieste	700	0
nedanie prednosti chodcom	1000	1
nedovolený prejazd žel. priecestím	2000-5000	2
nepripútanie sa	500	0
telefonovanie za jazdy	500	0

*) záleží na okolnostiach, predbiehanie v tuneloch, na mostoch a prechodoch pre chodcov +

- jazda pod vplyvom alkoholu alebo omamných látok
- jazda bez okuliarov, ak sú predpísané
- jazda pod extrémnou psychickou záťažou, v strese, počas choroby
- jazda na motocykli bez ochrannej prilby.

Vodič je povinný si do troch dní po vypršaní zadržania vodičský preukaz prevziať, inak bude vrátený príslušnému orgánu, ktorý ho vydal. Vodičovi, ktorému bola zakázaná ďalšia jazda pod vplyvom zakázaných látok a ktorý zákaz poruší, bude vodičský preukaz odobratý natrvalo a odoslaný príslušnému orgánu, ktorý ho vydal, spolu so záznamom o priestupku. V takomto prípade môže byť aj dočasne skonfiškované vozidlo.

Vodičovi-cudzincovi, ktorý počas svojho pobytu nazbiera za priestupky 9 a viac bodov podľa chorvátskeho bodovacieho systému bude udelený zákaz viesť motorové vozidlo na území Chorvátska po dobu 9-12 mesiacov.

Ak vodič v Chorvátsku zapríčiní dopravnú nehodu s materiálnymi škodami, pokuta je 1000 KN. Ak pri nehode boli zranené (usmrtené) osoby, pokuta je 2000 KN.

Spoplatnené úseky

V Chorvátsku sú cesty spoplatnené mýtom, ktoré sa platí v hotovosti na jednotlivých mýtniciach, alebo formou predplatených kariet. Jednotlivé spoplatnené úseky nájdete na: **http://www.hak.hr/servisne-informacije/cestarine.aspx**

MAKE CARS GREEN

MAKE CARS GREEN je medzinárodná environmentálna kampaň, zameraná na zmenšenie nepriaznivého vplyvu motorizmu na životné prostredie na našej planéte.

Na základe princípov vytýčených v deklarácii MAKE CARS GREEN, ktorá bola jednohlasne prijatá na poslednom Generálnom zhromaždení FIA (Féderation Internationale dé l´Automobile), táto kampaň určuje cestu, ktorou by sa mali uberať štátne autority, automobilový priemysel a spotrebitelia, aby spoločne konštruktívnym spôsobom prispeli k zachovaniu životného prostredia v budúcnosti.

Kampaň MAKE CARS GREEN spája všetky aspekty pôsobenia FIA v oblasti mobility aj motoristického športu: od posilňovania environmentálneho povedomia spotrebiteľov, vyvíjania pozitívneho tlaku na štátne autority a výrobcov automobilov (prostredníctvom svojej viac ako 100-miliónovej členskej základne v 130 štátoch sveta), až po zavádzanie najmodernejších ekologických trendov v motoristickom športe (F1 a WRC Rallye). Cieľom kampane MAKE CARS GREEN je dosiahnuť radikálnu zmenu uhla pohľadu na automobil v spoločnosti tak, aby už nebol považovaný za hlavný negatívny faktor pri znečisťovaní životného prostredia, ale aby sa práve naopak, stal rozhodujúcim prvkom ekologických aktivít v oblasti mobility.

Kampaň MAKE CARS GREEN, podporovaná globálnym partnerom Bridgestone, medziiným vyzýva OSN k prijatiu celosvetového limitu emisií CO2 osobných automobilov. FIA a jej členské kluby jednomyseľne prijali Deklaráciu, ktorá stanovuje štandardnú hranicu CO2 emisií osobných vozidiel na 140 g/km.

Ďalšími hlavnými témami, na ktoré sa kampaň MAKE CARS GREEN chce orientovať sú „eko-šoférovanie" a úspora paliva pri vedení vozidla, nové technológie na priame monitorovanie škodlivého vplyvu vozidla pri šoférovaní (ukazovateľ emisií), nové ekologickejšie konštrukcie pneumatík a globálna podpora používania bezolovnatých a bezsírnych motorových palív.

FIA vystupuje už viac ako 100 rokov ako zástupca spotrebiteľov – motoristov na celom svete. V rámci tohto svojho významného záväzku sa rozhodla – v súlade so Svetovým dňom životného prostredia 2008 - odštartovať 5. júna tohto roku kampaň MAKE CARS GREEN na troch miestach: v novozélandskom parlamente vo Wellingtone, v španielskom parlamente v Madride a v Bruseli, v sídle Európskej Komisie. Následne FIA vyzýva svoje členské autokluby (na Slovensku SATC), aby sa ku kampani pripojili organizovaním národných akcií, ktorých cieľom je priblížiť filozofiu kampane širokej spotrebiteľskej verejnosti.

Pre uľahčenie propagácie t ejto kampane FIA vypracovala informačný leták „10 rád ako jazdiť zelenšie" (10 points for greener motoring), v ktorom informuje vodičov, ako sa ekologickejšie správať za volantom. Tento leták bude na požiadanie členského klubu preložený do príslušného jazyka. FIA súčasne podporí kampaň ďalším promo-materiálom (vlajky, transparenty, tričká, odznaky). FIA vyzýva členské kluby, aby pri príprave národných kampaní oslovili ďalších partnerov – štátne autority, výrobcov automobilov, známe osobnosti zo sveta motorizmu (pri globálnom štarte kampane sa osobne zúčastnil napríklad Lewis Hamilton).

Národné akcie v rámci kampane MAKE CARS GREEN sa už uskutočnili vo viacerých štátoch sveta, v Európe napríklad v Španielsku, Veľkej Británii, Chorvátsku, Rakúsku, Luxembursku, Taliansku, Portugalsku.

Ďalšie informácie na http://www.makecarsgreen.com/http://www.makecarsgreen.com/documents/mcg_leaflet_en_fia.pdf

Novinka: Nemecké emisné nálepky kúpite v SATC

Ako sme už informovali, od 1.1.2008 a neskôr v priebehu celého roku 2008 je na vjazd do niektorých nemeckých miest (k dnešnému dňu napríklad Kolín, Berlín, Hannover, Mannheim, Štuttgart, Bochum) povinná tzv. Low Emision Zone (LEZ) nálepka pre niektoré typy automobilov. Tieto emisné nálepky bolo doteraz možné kúpiť len v Nemecku vo vybranej sieti staníc technickej kontroly a pobočiek nemeckého autoklubu ADAC. Práve vďaka spolupráci SATC a ADAC môžeme s radosťou oznámiť, že slovenskí motoristi si teraz môžu kúpiť nemecké emisné nálepky aj na Slovensku priamo cez Slovenský Autoturist Klub (SATC). Ceny emisných nálepiek sa pohybujú od 5 do 35 € + manipulačný poplatok. K objednávke treba priložiť osvedčenie (technický preukaz) vozidla. Bližšie informácie (mapy, kategórie vozidiel) nájdete na http://www.satc.sk/novinky/v-nemecku-uz-s-emisnou-nalepkou.html.

V prípade záujmu nás, prosím, kontaktujte e-mailom na bojar@satc.sk alebo juck@satc.sk, prípadne telefonicky na čísle (02) 682 492 11, p. Bojar alebo p. Juck.

Agresívni vodiči nepatria na cestu

Náklady na dopravné zápchy na Slovensku môžu dosiahnuť až 9,26 mld. Sk Podľa oficiálnych odhadov Európskej únie dosahujú náklady spôsobené dopravnými zápchami v európskych štátoch až 0,5 percenta HDP Európskej únie ročne. Tie isté odhady varujú, že už o niekoľko rokov tieto náklady vzrastú na dvojnásobok. Príčinou mnohých dopravných zápch sú agresívni vodiči.

Najväčšiu časť týchto nákladov – asi 90 percent - predstavujú časové straty. Ďalších 8 percent tvorí väčšia spotreba motorových palív a zostávajúce 2 percentá pripadajú na škody spôsobené nehodami a ďalšie súvisiace náklady. Aj keď Slovensko sa na týchto nákladoch podieľa len veľmi malou mierou, nejde pre nás o zanedbateľné straty.

„Ak by sme sa chceli dopracovať k nejakému odhadu, mohli by sme zjednodušene predpokladať, že menšie zaťaženie infraštruktúry a menšia priemerná mzda znamená, že na Slovensku tvoria náklady spôsobené dopravnou zápchou zhruba polovicu, teda 0,25 percenta nášho HDP. Pri tomto zjednodušení dospejeme k číslu 9,26 mld. Sk. A to nie je málo," hovorí pán Ing. Matej Bugár, konateľ spoločnosti ŠKODA AUTO Slovensko s.r.o.

Dopravné zápchy často zapríčiňujú práve agresívni vodiči. Ak by agresívna jazda spôsobila na Slovensku len polovicu dopravných zápch ročne, cena za ňu by sa vyšplhala na 4 a pol miliardy korún len v minulom roku. V mnohých štátoch preto sprísňujú postihy za agresívnu jazdu – nedodržiavanie bezpečnej vzdialenosti medzi vozidlami, predbiehanie v pravom jazdnom pruhu, nedávanie znamenia o zmene smeru jazdy, či „vyblikávanie" diaľkovými svetlami.

Opravám ciest a diaľnic sa po istom čase ich používania nemožno vyhnúť. Cestári ich opravujú aj v lete, stretávame sa s tým všade na svete. Opravované úseky spôsobujú spomalenie rýchlosti prúdu áut, zmenšovanie rozstupov medzi nimi. Hľadanie rýchlejšieho jazdného pruhu v takejto situácii je zvyčajne celkom zbytočné, prechádzanie z jedného jazdného pruhu do druhého pri malých rozstupoch áut iba nezmyselne zväčšuje riziko vzniku dopravnej nehody. A po nej sa okamžite začnú vytvárať dopravné zápchy, v ktorých zbytočne strácajú čas aj peniaze posádky stoviek áut. Tiež sa ponáhľali do svojej dovolenkovej destinácie, do práce, alebo domov...

Prevenciou pred takýmto správaním sa by mala byť intenzívnejšia policajná kontrola a väčšie pokuty za agresívne správanie sa za volantom. Postih v podobe verejnoprospešných prác alebo povinných skupinových terapií pod vedením psychológa by mohol byť tiež jedným z kľúčov riešenia problému agresívnych vodičov. Lebo práve čas má pre mnohých z nich väčšiu cenu, než akákoľvek pokuta. **-ša-**

Pri ceste na dovolenku sa dá ušetriť až 33 % nákladov na motorové palivá

Až jednu tretinu motorových palív môže vodičom ušetriť dodržiavanie niektorých zásad úspornej jazdy. Väčšina slovenských dovolenkárov využíva pri ceste na dovolenku vlastné auto. Rastúce ceny benzínu či nafty sa tak priamo prenášajú do zväčšených výdavkov na letnú dovolenku. Preto odborníci ŠKODA AUTO Slovensko pripravili pre slovenských vodičov zhrnutie základných zásad úspornej jazdy.

Štýl jazdy a starostlivosť o vozidlo môžu výrazne ovplyvniť konečnú sumu, ktorú vodič vynaloží na motorové palivá.

Kontrola technického stavu vozidla – motor, filtre, pneumatiky

Pred cestou do zahraničia by mal každý vodič navštíviť autorizovanú opravovňu svojej značky a auto podrobiť prehliadke. Ak zanedbá túto návštevu, ľahko sa môže stať, že zle nastavený motor auta zväčší spotrebu aj o 20 %. Zanesené filtre zväčšia spotrebu o ďalších 10 %, ku ktorým sa pridáva aj kratšia životnosť automobilu, a tým nárast nákladov. Dôležité je aj udržovanie správneho tlaku vzduchu v pneumatikách. Dostatočné nafúknutie pneumatík ušetrí až 3 % motorových palív. Zimné pneumatiky používané pri teplotách nad 10 °C zväčšujú spotrebu až o 0,3 l/100 km. Neoriginálne aerodynamické doplnky, otvorené okno alebo lapače nečistôt za kolesami zväčšujú spotrebu a naopak, dobré sú plastové puklice z originálneho príslušenstva na kolesách, ktoré zmenšujú aerodynamický odpor vozidla.

Plynulá jazda

Štýl jazdy brzda - plyn, hnanie motora do zbytočne veľkých otáčok pri rozbiehaní a neprimerane veľká rýchlosť zväčší spotrebu paliva v meste o 5 % a na diaľnici dokonca až o 33 %. Preto treba jazdiť plynule, predvídať situácie a využívať v maximálne možnej miere dojazd, dynamiku pohybujúceho sa vozidla a hlavne

brzdenie motorom. Najmä pred kolónami áut a semaformi sa neoplatí pridávať a vzápätí brzdiť. Je dôležité udržiavať stabilnú rýchlosť po celý čas.

Jazdiť pomalšie a menej používať klimatizáciu

Najekonomickejšia je zvyčajne rýchlosť medzi 50 až 60 km/h. Na diaľnici je z hľadiska spotreby najlepšie ísť rýchlosťou 90 km/h. Pri zrýchlení napríklad na 130 km/h stúpne spotreba až o 3 l/100 km. Pri rýchlosti 90 km/h je spotreba o 15 % menšia ako pri 105 km/h. Spotrebu zväčšuje aj zapnutá klimatizácia. Merania ukázali, že na to, aby sa teplota vnútri vozidla zmenšila z 31 °C na 22 °C, spotrebovali testovacia autá medzi 2,5 až 4,2 litrov/100 km. Takýto nárast spotreby však trvá len približne prvé tri minúty.

Nepotrebná záťaž

Strešné nosiče, bicykle a hlavne prívesný vozík za autom plný batožiny sú žrútmi paliva, ktorí vedia spôsobiť vír v nádrži. Ak je to možné, treba uložiť čiastočne rozmontované bicykle do batožinového priestoru, prípadne použiť nosič, ktorý sa upevňuje na zadnej časti auta. Odborníci odporúčajú používať aerodynamické, uzavreté strešné boxy z originálneho príslušenstva, ktoré sú navrhnuté a testované výrobcom s cieľom minimalizovať ich vlastný aerodynamický odpor. Zmenší sa tak odpor vzduchu celého vozidla a tým aj spotreba. Každých 100 kg batožiny dokáže zdvihnúť spotrebu o 4 %, strešný nosič v závislosti od rýchlosti pridá k spotrebe paliva ďalších 10 až 20 %.

Ďalšie tipy ako ušetriť

Pri ceste cez viacero štátov sa oplatí zistiť si dopredu, v ktorom sú najvýhodnejšie ceny motorových palív a načerpať v ňom plnú nádrž. Informácia palubného počítača automobilu o aktuálnej spotrebe umožňuje prispôsobiť štýl jazdy tak, aby najviac vyhovoval autu.

Pri jazde večer je možné ušetriť na vypnutej klimatizácii. Použitie tempomatu umožňuje udržať stabilnú rýchlosť na diaľnici a zmenší spotrebu. Satelitná navigácia umožňuje vyhnúť sa dlhému blúdeniu na neznámych miestach. **-ša-**

Hyundai iniciátorom ekologických aktivít v Číne

Búrky ázijského prachu, nazývaného aj žltý prach, žltý vietor, čínsky prach, sú sezónnym meteorologickým úkazom, ktorý počas jarných mesiacov nepravidelne ovplyvňuje väčšiu časť juhovýchodnej Ázie. Prach pochádza z púšnych oblastí Mongolska, severnej Číny a Kazachstanu, kde rýchle povrchové vetry a prudké prašné búrky dvíhajú husté oblaky jemných, suchých pôdnych častíc. Vážny problém z toho vznikol približne v poslednom desaťročí, a to v dôsledku nárastu priemyselných škodlivín obsiahnutých v prachu a zintenzívnenej dezertifikácie Číny, čo spôsobuje, že búrky sa vyskytujú častejšie a majú i dlhšie trvanie.

Spoločnosť Hyundai Motor Company, jeden z popredných ázijských výrobcov automobilov, v rámci svojho prvého celosvetového environmentálneho projektu premení čínske púšte na pastviny. Do roku 2012 spoločnosť Hyundai vytvorí 50 kilometrov štvorcových prérií v oblasti Čakanor, ktorá sa nachádza uprostred púšte Kunšantag v čínskej oblasti Vnútorné Mongolsko. Prostredníctvom tohto projektu, ktorý je súčasťou projektu ‚Hyundai Green Zone' (Hyundai Zelená zóna), Hyundai dúfa, že zabráni dezertifikácii (rozširovaniu púštnych oblastí) a oživí miestny ekosystém, aby tým prispela k záchrane životného prostredia.

Projekt ‚Hyundai Green Zone' je súčasťou aktivít spoločenskej angažovanosti spoločnosti v oblasti ochrany životného prostredia.

Spoločnosť Hyundai Motor Co. a Kórejská federácia hnutí na ochranu životného prostredia (KFEM) budú projekt viesť a čínska centrálna vláda, regionálna vláda Vnútorného Mongolska a miestna mimovládna organizácia sa na ňom budú spolupodieľať.

"Rozširovanie púští v Číne ničí nielen miestny ekosystém, ale svojím žltým pieskom spôsobuje aj vážne environmentálne problémy, čo ovplyvňuje celú severovýchodnú ázijskú oblasť, vrátane Kórey," povedal Hsueh Yung Hsing, podpredseda oddelenia Hyundai-Kia China Business. „Enviromentálne problémy už nie sú v súčasnej dobe otázkou hraníc. Musí sa k nim pristupovať ako ku globálnym záležitostiam. Spoločnosť Hyundai Motor sa rozhodla podieľať sa na tomto projekte, keďže ako globálna spoločnosť to pokladá za jednu zo svojich povinností. "

Územie, ktoré má byť „oživené", sa nachádza asi 660 kilometrov severne od Pekingu, čo je hlavná oblasť, kde vzniká žltý piesok, ktorý zasahuje do severnej časti Číny a Kórey. Oblasť sa nachádza vo výške 1000 metrov nad morom a priemerné zrážky predstavujú 200 – 400 mm ročne. Je to oblasť, na ktorej sa kedysi nachádzali početné pastviny, ale teraz sa prudko mení na púšť.

Hyundai Motor a KFEM nasadia miestne rastliny, ktorým sa dobre darí v alkalickej pôde, aby tak prirodzene oživili ekosystém oblasti.

Spoločnosť Hyundai Motor bude prostredníctvom svojich projektov ako ‚Hyundai Green Zone' a 'Happy Move Global Young Volunteers' pokračovať vo výbere spoločných celosvetových a regionálnych aktivít spoločenskej zodpovednosti.

-hi-

BMW Group pripravuje testovanie elektromobilov

V priebehu nasledujúcich mesiacov uskutoční spoločnosť BMW Group testy elektrického pohonu vozidiel s cieľom určiť alternatívny pohon vozidiel budúcnosti. Niekoľko stoviek vozidiel značky MINI sú už momentálne pripravované pre tento účel. Tieto vozidlá, vyrobené v závode v Oxforde, budú pre potreby testov následne modifikované v Mníchove.

Testy alternatívnych pohonov vo vozidlách MINI budú realizované počas nasledujúcich 12 až 18 mesiacov so zámerom zdokonaliť technológiu. Ďalšie podrobnosti o koncepte pohonu budú publikované do konca roka. **-bw-**

Rada advokáta

Vážení čitatelia,

v júli Národná rada SR schválila nový zákon o cestnej premávke, ktorý v čase našej redakčnej uzávierky síce ešte nebol podpísaný prezidentom SR, napriek tomu vás však oboznámim so zmenami, ktoré prinesie motoristom. Niektoré zmeny právnej úpravy sú už určite mnohým z vás známe z médií, iné zatiaľ neboli spomínané.

Prvá časť nového zákona, nazvaná Základné ustanovenia, obsahuje zmenu definície pojmu „dať prednosť v jazde". V súčasnosti platí zákon č. 315/1996 Z.z. o premávke na pozemných komunikáciách, podľa ktorého pod pojmom „dať prednosť v jazde" treba rozumieť povinnosť vodiča počínať si tak, aby vodič, ktorý má prednosť v jazde, nemusel náhle zmeniť smer alebo rýchlosť jazdy. Nový cestný zákon definuje tento pojem na prvý pohľad rovnako, vypúšťa však z definície slovo „náhle" a danie prednosti v jazde bude znamenať, že ten, kto má prednosť v jazde, nebude musieť zmeniť smer alebo rýchlosť jazdy. Striktné dodržanie takejto zákonnej úpravy by však na frekventovanejších cestách mohlo znamenať i to, že vodič povinný dať prednosť v jazde nebude mať prakticky možnosť vojsť na hlavnú cestu, ak po nej budú nepretržite jazdiť vozidlá. Prax ukáže, aký bol zámer zákonodarcov a či bude naplnený.

Druhá časť cestného zákona upravuje pravidlá cestnej premávky a oproti súčasnému stavu zaznamenala viacero podstatných zmien. Týkajú sa okrem iného povinností vodiča, ktoré boli doplnené o povinnosť dať prednosť v jazde cyklistovi jazdiacemu po priechode pre cyklistov, o povinnosť zabezpečiť vozidlo a prepravované veci proti odcudzeniu prostriedkami montovanými do vozidla jeho výrobcom, ak sa vzdiali od vozidla mimo jeho dohľad a o povinnosť zabezpečiť pred jazdou a počas jazdy, aby sa vo výhľadovom poli vodiča nenachádzali predmety, ktoré môžu odvádzať pozornosť od bezpečného vedenia vozidla. Ak teraz platí, že vodič nesmie chodcov prechádzajúcich cez priechod pre chodcov ohroziť ani obmedziť, podľa nového zákona ich nesmie ohroziť – obmedziť ich teda môže. Neobmedzením zákon rozumie povinnosť účastníka cestnej premávky počínať si tak, aby inému účastníkovi cestnej premávky neprekážal a neohrozením povinnosť vodiča počínať si tak, aby inému účastníkovi cestnej premávky nevzniklo nijaké nebezpečenstvo.

Podľa zákona č. 315/1996 Z.z. vodič nesmie počas vedenia vozidla obsluhovať telefónny prístroj, podľa nového cestného zákona nesmie vodič používať telefónny prístroj okrem telefonovania s použitím systému „voľné ruky". Pribudol i zaujímavý zákaz – zákaz používať hanlivé gestá voči ostatným účastníkom cestnej premávky. Taktiež je zakázané použiť na jazdu vozidlo, ktoré svojím farebným vyhotovením a označením sa dá zameniť s vozidlom Policajného zboru, Vojenskej polície, Železničnej polície, obecnej polície, Hasičského a záchranného zboru alebo ostatných hasičských jednotiek.

Nový zákon ukladá prevádzkovateľovi vozidla, že nesmie prikázať ani dovoliť, aby sa na jazdu použilo vozidlo vybavené technickými prostriedkami a zariadeniami, ktorých činnosť umožňuje odhalenie alebo ovplyvňovanie funkcií technických prostriedkov používaných pri plnení úloh na úseku výkonu dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky, čím treba samozrejme rozumieť najmä tzv. antiradar. Nová povinnosť pribudne prevádzkovateľom – právnickým osobám - ktoré v rámci svojej činnosti zverujú motorové vozidlo inej osobe. Každá takáto právnická osoba bude povinná viesť o prevádzke motorového vozidla a jeho vodičovi evidenciu s údajmi o mene a priezvisku vodiča, dátume a čase vedenia motorového vozidla, evidenčnom čísle motorového vozidla a adrese pobytu vodiča a túto evidenciu bude povinná na výzvu policajta predložiť na účely spojené s výkonom jeho oprávnení na úseku bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky

Novinky týkajúce sa jazdy vozidlami sú nasledovné:
Na ceste s tromi jazdnými pruhmi vyznačenými na vozovke v jednom smere jazdy je vodič prechádzajúci z ľavého jazdného pruhu do stredného jazdného pruhu povinný dať prednosť v jazde vodičovi prechádzajúcemu do stredného jazdného pruhu z pravého jazdného pruhu; takýto postup sa vzťahuje primerane pri prechádzaní z ľavých jazdných pruhov do stredných jazdných pruhov na ceste so štyrmi alebo s viacerými jazdnými pruhmi vyznačenými na vozovke v jednom smere jazdy.

Ak je pre zaraďovanie do priebežného jazdného pruhu zriadený pripájací pruh, je vodič povinný pred zaradením sa do priebežného jazdného pruhu použiť tento pruh. Vodič pri zaraďovaní sa z pripájacieho pruhu do priebežného pruhu je povinný dať prednosť v jazde vodičovi idúcemu v priebežnom pruhu.

Predchádzať nesmie vodič podľa nového zákona okrem iného cez pripájací alebo odbočovací jazdný pruh, po krajnici alebo ak by pri predchádzaní svojou výrazne menšou rýchlosťou obmedzil za ním idúce vozidlo, ktoré začalo úkon predchádzania skôr.

Vodič, ktorý prichádza do križovatky po vedľajšej ceste označenej dopravnou značkou „Daj prednosť v jazde" alebo „Stoj, daj prednosť v jazde" je povinný dať prednosť v jazde vozidlám prichádzajúcim po hlavnej ceste. Podľa nového zákona bude povinný dať prednosť okrem vozidiel aj ostatným účastníkom cestnej premávky prichádzajúcim po hlavnej ceste, okrem chodcov, ktorí neprechádzajú cez križovatku v organizovanom útvare.

Jazda v kruhovom objazde bude upravená tak, že vodič vchádzajúci do kruhového objazdu označeného príslušnou dopravnou značkou bude povinný dodržať smer na kruhovom objazde vyznačený šípkami a bude mať prednosť v jazde, ak dopravnou značkou nebude ustanovené inak.

V novom cestnom zákone pribudlo ďalšie miesto, na ktorom sa vodič nesmie otáčať ani cúvať - most.

Ohľadne úpravy parkovania bude po novom platiť, že pri státí vodič vozidla nesmie obmedziť pohyb chodcov ani cyklistov. Pri zastavení a státí bude vodič povinný prednostne použiť parkovisko tak, aby neobmedzoval ostatných účastníkov cestnej premávky, bude musieť čo najlepšie využiť parkovacie miesto a nesmie znemožniť ostatným vodičom vyjdenie z parkovacieho miesta. Rovnako nebude môcť zastaviť a stáť na mieste, kde by znemožnil vjazd a výjazd vozidiel. Ak sú na parkovisku vyznačené parkovacie miesta, vodič bude môcť stáť len na nich.

Pribudnú i nové miesta resp. úseky, na ktorých nebude možné zastaviť a stáť s vozidlom: cestička pre cyklistov, platené parkovisko - ak vozidlo nemá zaplatený poplatok za parkovanie, kruhový objazd, cestná zeleň a iná verejne prístupná zeleň, ostrovčeky a deliace pásy, ak to nie je dovolené dopravnou značkou.

Naše autá budú musieť mať vždy počas jazdy rozsvietené reflektory so stretávacími svetlami alebo im na roveň postavené osvetlenie. Za nezhoršenej viditeľnosti môžu byť na vozidle namiesto stretávacích reflektorov rozsvietené denné prevádzkové svietidlá, ak je nimi vozidlo vybavené. Vodič smie jazdiť aj s parkovacími alebo obrysovými svietidlami, ak má súčasne rozsvietené stretávacie reflektory alebo diaľkové reflektory , alebo predné reflektory do hmly, ak je nimi vozidlo vybavené.

Iste sú vám už známe zmeny týkajúce sa najväčšej dovolenej rýchlosti jazdy, spomeniem ich preto len stručne:

- zmenšenie v obci zo 60 na 50 km/h,
- na diaľnici alebo rýchlostnej ceste: vozidlá do 3,5 tony – 130 km/h nezmenené, autobusy – 100 km/h – zmenšené z pôvodných 110 km/h
- na diaľnici alebo rýchlostnej ceste v obci zväčšenie z 80 na 90 km/h
- zväčšenie z 80 na 90 km/h – pre nákladné vozidlá nad 3,5 tony a pre vozidlá do 3,5 t a autobusy s prípojným vozíkom (do 750 kg).

Stanovili sa i limity pre najmenšiu dovolenú rýchlosť jazdy na diaľnici. Pri jazde na diaľnici by malo platiť, že vozidlá smú jazdiť rýchlosťou najmenej 80 km/h. V úseku diaľnice prechádzajúcom cez obec smie vodič motorového vozidla jazdiť rýchlosťou najmenej 65 km/h. Pre úplnosť dodávam, že podľa nového zákona nesmie vodič na diaľnici predchádzať iné motorové vozidlo, ak by pri predchádzaní svojou výrazne menšou rýchlosťou obmedzil iné motorové vozidlo idúce po diaľnici.

Úprava prekážok cestnej premávky je doplnená o ustanovenie, že ten, kto odstráni prekážku cestnej premávky, je povinný bezodkladne zabezpečiť aj odstránenie predmetov a odpadov prekážajúcich v zjazdnosti na ceste, ktoré s prekážkou cestnej premávky súvisia. Nepopulárne odťahovanie vozidiel, ktoré bolo a v súčasnosti je možné realizovať na náklady prevádzkovateľa auta vtedy, ak je auto ponechané na mieste, kde je zastavenie alebo státie zakázané, bude podľa nového zákona prichádzať okrem iného do úvahy v prípade, keď bude auto stáť na mieste, kde tvorí prekážku cestnej premávky. Ďalším novinkám v cestnom zákone sa budem venovať nabudúce.

JUDr. Zuzana MARTIŠOVIČOVÁ

Nová Mazda6

Nová Mazda6 spôsobila prvý rozruch hneď pri svojom predstavení na minuloročnom autosalóne vo Frankfurte. Svojimi odvážnymi krivkami a prepracovaným dizajnom oslovila motoristických odborníkov, ale i širokú verejnosť. To ale nebolo nič oproti reakciám novinárov, keď mali možnosť sa s týmto vozidlom zviezť a zoznámiť sa s ním naozaj podrobne. Už len názvy článkov – ako napríklad „Samé šestky" – asi hovorí za všetko.

Mazda6 je na Slovensku v ponuke s tromi variantami karosérie – hatchback, sedan a kombi a s piatimi stupňami výbavy. Zároveň si zákazník môže vybrať z troch zážihových a jedného vznetového motora.

Nová Mazda6 začína v najnižšej výbave CE a so zážihovým motorom 1,8 MZR pri cene 789 900,- Sk. Vzhľadom k výbave auta, ktorá zahrnuje napríklad všetky bezpečnostné systémy (ABS, EBD, EBA, systém regulácie jazdnej stability DSC a protipreklzový systém TCS), šest bezpečnostných vankúšov, odlievané diskové kolesá alebo ručne ovládanú klimatizáciu, je to cena viac ako priaznivá. Ak by si zákazník chcel svoju Mazdu6 naozaj maximálne vybaviť, potom je tu pre neho vrcholná verzia s výbavou GT. Tej už nechýbajú prvky výbavy ako bi-xenónové adaptabilné reflektory (ASF) s ostrekovačom, 18" odlievané diskové kolesá, predné a zadné parkovacie snímače, systém monitorovania tlaku v pneumatikách, audio systém BOSE, Bluetooth handsfree sada, elektricky nastaviteľné sedadlo vodiča s pamäťou alebo kožené čalúnenie. V tejto výbave je vozidlo k dispozícii v dvoch motorizáciách zhodne od 999 900,- Sk, čo je v porovnaní s konkurentmi rozhodne výhodná ponuka.

To najlepšie na novej Mazde6 je ale tá povestná Zoom-Zoom radosť z jazdy, ktorú človek prežíva, keď sadne za volant a šliapne na plyn. Vynikajúci podvozok, skvelé riadenie a perfektne presné prerađovanie prevodov robia i z jazdy na nákup, alebo pre deti do školy nevšedný zážitok. Mazda6, špeciálne vo verzii kombi, ktorá je k dispozícii i s odpočtom DPH, je teda ideálnym autom pre niekoho, kto nechce kvôli potrebe väčšieho vozidla obetovať práve tú radosť z prejazdu zákrut, ktorú Mazda6 okrem veľkého batožinového priestoru, priestranného, ergonomického interiéru a atraktívneho exteriéru ponúka.

24H Superb Limousine Service pre VIP klientov

Pri príležitosti uvedenia novej generácie automobilu Škoda Superb prichádza ŠKODA AUTO Slovensko s novou unikátnou službou 24H Superb Limousine Service, ktorá zabezpečuje prepravu vybraných osobností a zákazníkov po území celého Slovenska. Prominentní pasažieri z radov podnikateľov a verejne známych osobností majú k dispozícii luxusnú limuzínu Škoda Superb so šoférom, ktorý ich v ktorúkoľvek dennú alebo nočnú hodinu odvezie kamkoľvek budú chcieť.

„Výnimočným ľudom patria výnimočné vozidlá. Preto sme sa formou takejto exkluzívnej služby rozhodli osloviť našich dôležitých zákazníkov a potenciálnych zákazníkov, ktorým chceme predstaviť nový model model Škoda Superb. Každý z nich si tak môže osobne vyskúšať všetky technické aj užívateľské vymoženosti a komfort. Služba 24H Superb Limousine Service navyše ponúka pridanú hodnotu v podobe bezstarostného jazdenia s osobným šoférom v novej luxusnej limuzíne. Sme presvedčení, že naši zákazníci budú s novým Superbom maximálne spokojní," uviedol Matej Bugár, konateľ spoločnosti ŠKODA AUTO Slovensko.

Limuzína na prácu aj oddych

Služba 24H Superb Limousine Service poskytuje vybraným užívateľom okrem nového modelu Škoda Superb aj osobného šoféra, ktorý je zákazníkovi k dispozícii 24 hodín denne, 7 dní v týždni. Podľa želaní zákazníka zabezpečí jeho odvoz a dovoz na ktorékoľvek miesto na Slovensku. Nie je dôležité, či je účelom cesty práca alebo oddych - stačí, ak si zákazník so zástupcom ŠKODA AUTO Slovensko dohodne presný termín a miesto, kde bude osobný šofér zákazníka čakať. Kontakt na svojho šoféra dostane každý zákazník spolu s oslovovacím listom vo svojej osobnej karte.

Komfort

Vozidlá pre 24H Superb Limousine Service sú všetky vo verzii Škoda Superb Elegance 2.0 TDI 103 kW vo farbe Čierna magická s perleťovým efektom. Vysoko komfortný kožený interiér Glamour vo farbe Ivory (slonovinová biela) obsahuje viaceré dekoratívne a pochrómované prvky. Všetky vozidlá sú vybavené vysokokvalitným rádiom Bolero s dotykovým displejom, sústavou 10 reproduktorov Soundsystem, integrovaným CD meničom na 6 CD a MP3 prehrávačom. K pocitu pohodlia pasažierov počas dlhších ciest prispievajú aj DVD obrazovky umiestnené v predných hlavových opierkach a vyšší stupeň tónovania skiel Sunset. Vkladané tkané koberce Lounge Step s oporou pre nohy podporujú zdravé držanie tela pri dlhých cestách a vďaka nim sa vo vozidle Superb sedí ešte pohodlnejšie.

Exkluzivita

Služba 24H Superb Limousine Service je personalizovaná a exkluzívna, takže limuzínu so šoférom môžu využívať iba vybraní klienti osobne. Vozidlo so šoférom nie je možné zapožičať inej osobe, ani ak ide o rodinného príslušníka. Priestranná reprezentatívna limuzína je klientovi k dispozícii na pracovné aj súkromné účely 24 hodín každý deň. Počas 5 mesiacov prevádzkovania služby 24H SUPERB LIMOUSINE SERVICE chce ŠKODA AUTO Slovensko predstaviť nový model Škoda Superb približne 100 V.I.P zákazníkom a partnerom.

-ša-

Na slovenskom trhu sa objavili vozidlá Mitsubishi, ktoré nie sú určené pre európsky trh

Koncom roka 2007 sa na slovenskom trhu začali objavovať vozidlá značky Mitsubishi, ktoré nie sú určené pre európsky trh a neplnia základné homologizačné požiadavky nevyhnutné pre registráciu nových vozidiel na celom európskom trhu.

Spoločnosť M Motors SK s.r.o., ktorá na slovenskom trhu japonskú značku Mitsubishi Motors zastupuje, podala po tomto zistení podnet na Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, aby podniklo ďalšie kroky a informovalo taktiež všetky Obvodné úrady dopravy s rozšírenou pôsobnosťou, zodpovedné za schvaľovanie jednotlivo dovezených vozidiel a STK .
Vo väčšine prípadov ide o typy Pajero a L200, určené pravdepodobne pre trhy Spojených arabských emirátov. Ich špecifikácie však vôbec nezodpovedajú európskym smerniciam a teda ani schváleným typom Mitsubishi na Slovensku. Táto skutočnosť má niekoľko ďalších závažných dôsledkov:

- na tieto vozidlá sa v žiadnom prípade nevzťahuje celoeurópska záruka Mitsubishi Motors;
- vozidlá neplnia emisie podľa normy Euro IV a nie sú vybavené systémom E-OBD;
- pri opravách vozidiel nie je možné použiť európske dielenské príručky, platné príručky pre vyššie uvedené vozidlá nie sú v autorizovaných opravovniach k dispozícii;
- pri kontrole vozidiel nefunguje diagnostika, lebo nie je k dispozícii potrebný softvér;
- homologizačný štítok nespĺňa požiadavky EU smerníc;
- vozidlá nie sú schválené podľa príslušnej smernice pre elektromagnetickú kompatibilitu;
- vozidlá nemusia byť vybavené imobilizérom, často nemajú bezpečnostné vankúše (platí pre L200);
- vozidlá nespĺňajú smernice pre zadné ochranné zariadenia proti podbehnutiu (zadný nárazník) – (platí pre L200);
- vozidlá nie sú vybavené systémom nastavenia sklonu svetiel z miesta vodiča a nemajú zadný reflektor do hmly (platí pre L200).

Všetky tieto skutočnosti sú dôvodom, prečo by privezené vozidlo nemalo byť v Slovenskej republike registrované. Niektoré z vozidiel môžu byť vybavené i nemeckými registračnými dokladmi, ale to v žiadnom prípade nie je dôkazom plnenia európskych smerníc a nie je možné tieto vozidlá stotožniť s doposiaľ

schválenými typmi na slovenskom trhu.
Vozidlá sú síce na prvý pohľad veľmi podobné tým európskym, každopádne je však ich pôvod rozpoznateľný podľa identifikačného štítku, ktorý má časť údajov uvedených v arabskom jazyku, v niektorých prípadoch i podľa identifikačného čísla vozidla tzv. "VIN". **-mi-**

Nový Peugeot 407 ... nová radosť

PEUGEOT vytvoril typ 407 ako odpoveď pre klientelu motivovanú hodnotou automobilu, dbajúcu na estetiku, technológiu, hľadajúcu potešenie z jazdy v liftbacku ako aj kombi, a pri verzii SW navyše aj na trávenie voľného času s rodinou, priateľmi alebo v práci.

PEUGEOT 407 predstavuje od začiatku distingvovanú a súčasnú estetiku generácií 207 a 308, skutočne výraznú vo svojom segmente. Vyniká svojimi jazdnými vlastnosťami a aktívnou bezpečnosťou, potešením z jazdy a komfortom na vysokej úrovni. A navyše toto leto, v snahe vyjsť v ústrety očakávaniam klientely, zintenzívňuje PEUGEOT pôvab tohto typu.

Drobné estetické zmeny aktualizujú štýl stále rovnako dynamický a odvážny, ale aj ako štýl, ktorý vyhráva v elegancii, robustnosti a zjavnej kvalite interiéru aj exteriéru. Nové prvky komfortu zvyšujú atraktívnosť jednotlivých verzií ponukou vyššieho pohodlia cestujúcich – tepelným komfortom a novou ponukou telematiky.

Nové vybavenie, ako predné snímače uľahčujúce parkovacie manévre, znásobuje pôžitok z jazdy. Túto kombináciu sprevádza ponuka výkonných štvorvalcových a šesťvalcových motorov s prepracovanou technológiou HDi. Motor 2.0 l HDi s ručne ovládanou 6-stupňovou prevodovkou dosahuje výkon 103 kW, teda o 3 kW viac ako mal doteraz. Je aj úspornejší, so spotrebou 5,6 l/100 km a emisiami CO_2 zmenšenými na 150 g/km. Spĺňa už budúce normy Euro 5.

Skrátka, leto 2008 je vhodnou príležitosťou pre Peugeot znásobiť kúzlo pre automobilových nadšencov novým 407, liftbackom aj verziou SW.

-pt-

Čínske automobily BYD aj na Slovensko

Spoločnosť AutoBinck Holding N.V. je novým dovozcom čínskych automobilov značky BYD. V hlavnom sídle AutoBinck Holding N.V. v Haagu podpísali zmluvu obidve strany 30. júna. AutoBinck Holding N.V. bude zastupovať BYD v piatich európskych štátoch, ktorými sú Česká republika, Slovensko, Maďarsko, Slovinsko a Holandsko.

BYD (Build Your Dreams) je nielen najrýchlejšie rastúcou automobilkou v Číne, ale je aj jedným z najväčších svetových výrobcov batérií a významným výrobcom IT komponentov a mobilných telefónov. BYD vlastní aj technológie potrebné pre nezávislý rozvoj týchto výrobkov. Spoločnosť je aktívna po celom svete. Jedným z najdôležitejších produktov BYD je inovatívny hybridný systém – kombinácia zážihového a elektrického motoru ´plug in at home´. V nasledujúcich rokoch automobilka predstaví nové typy automobilov zamerané na európsky trh.

BYD má továrne po celej Číne a aj kvalitné výskumné a vývojové centrá. BYD vyrába ročne viac ako 250 000 vozidiel a toto číslo bude narastať v dôsledku nových investícií. Zatiaľ sa nevie, kedy AutoBinck privezie prvé automobily BYD do Európy.

Spoločnosť BYD bola založená v roku 1995 ako výrobca batérií, vtedy s 20 zamestnancami. Dnes pracuje v spoločnosti, ktorá hrá významnú úlohu v IT priemysle, viac ako 100 000 ľudí. Batérie z produkcie BYD používa viac ako 17 % svetovej populácie. V roku 2015 sa chce BYD stať najvýznamnejšou automobilkou v Číne.

-ae-

Rolf Lauret, predseda správnej rady (vľavo) a Henny van Dijk, generálny riaditeľ (celkom vpravo) pri podpise zmluvy s pánom Henri Li, riaditeľom európskeho zastúpenia BYD, ktoré má sídlo v Roterdame. Podpisom zmluvy sa AutoBinck Holding N.V. stal oficiálnym dovozcom pre BYD na piatich európskych trhoch.

Cestovné poistenie KOOPERATIVY aj na čerpacích staniciach OMV

OMV a Vienna Insurance Group sa dohodli na úzkej spolupráci na trhoch, na ktorých obe pôsobia. Vďaka spoločným marketingovým aktivitám budú môcť klienti oboch spoločností využívať širšiu paletu služieb. OMV a KOOPERATIVA v týchto dňoch rozbiehajú na Slovensku ďalší spoločný projekt s názvom „Last minute poistenie na OMV!" Zákazníci OMV budú mať možnosť uzatvoriť cestovné poistenie do zahraničia, ako aj tuzemské cestovné poistenie priamo na čerpacích staniciach, na špeciálne označených miestach v priestoroch čerpacej stanice, kde získajú aj podrobné informácie O tomto poistení.

Novú pohodlnú možnosť poistenia budú môcť zákazníci využiť od 21. júla až do 31. augusta 2008 na deviatich čerpacích staniciach OMV v siedmich mestách v blízkosti hraníc Slovenska: Bratislava – Lamač smer Brno, Bratislava - Einsteinova ul. oba smery, Čadca, Myjava, Šahy, Slovenské Nové Mesto, Poprad a Lučenec. Kvôli väčšiemu komfortu a službám pre zákazníkov budú na týchto čerpacích staniciach OMV klientom k dispozícii poisťovací poradcovia spoločnosti KOOPERATIVA poisťovňa, a.s. Vienna Insurance Group sedem dní v týždni, a to v pondelok až štvrtok od 9.00 – 12.00 h a 15.00 – 18.00 h., v piatok 9.00 - 22.00 h., v sobotu 7.00 – 22.00 h. a v nedeľu 7.00 – 20.00 h.

Modelový rok Volvo 2009 s cenovými zvýhodneniami

Pre spoločnosť TOP Auto Slovakia, autorizovaného dovozcu vozidiel značky Volvo, sa už začal modelový rok 2009, a to dokonca v „euro cenách". Dobrou správou pre všetkých záujemcov o túto tradičnú škandinávsku značku je, že modely sú napriek výrazne menším cenám bohatšie o atraktívne balíky výbav a rôznych prvkov výbavy, ktoré doteraz boli k dispozícii za príplatok, alebo ich bližšie k zákazníkovi posúvajú ďalšie atraktívne akcie, ako napr. montáž prvkov výbavy segmentu N1 grátis pre typ XC90 do konca augusta a mnohé iné. Zákazníci, ktorí majú záujem o platbu v eurách, majú od 1. 6. 2008 túto možnosť u všetkých predajcov značky Volvo na Slovensku. Všetky cenové údaje v tejto tlačovej správe sú kalkulované orientačným kurzom 31 Sk za 1 euro. Pri aktuálnom kurzovom vývoji sa však ceny nových modelov Volvo stávajú ešte atraktívnejšie, takže ich dostupnosť pre slovenského zákazníka ešte narastie.

Minulý rok si automobily Volvo kúpilo na Slovensku 551 zákazníkov, čo je oproti roku 2006 nárast o 60 percent. Nástup modelového roka 2009 a s ním spojené cenové zvýhodnenia majú osloviť predovšetkým tých zákazníkov, ktorí o kúpe auta značky Volvo zatiaľ iba uvažovali.

-vo-

Mazda predstaví koncept Kamazai

Mazda odhalí 26. augusta 2008 na Moscow International Automobile Salon (MIAS) športový crossover, koncept s názvom Kamazai. Kamazai po japonsky znamená niečo ako „ krútiaci sa vietor“ a vyjadruje dizajn, ktorý ponúka svaly, ale zároveň aj ladný pohyb. Koncept je založený na dlhodobej vízii automobilky Mazda zameranej na vývoj nových technológií a na programe udržateľného „Zoom-Zoom“. Mazda sa snaží dodávať zákazníkom unikátnu rovnováhu medzi radosťou zo športovej jazdy a zároveň ekologickou a bezpečnou prevádzkou. Spoločne s konceptom Kamazai sa v Moskve predstaví aj SUV Mazda CX-9, ktoré na tohtoročnom autosalóne v Detroite získalo cenu North Americal Truck of the Year 2008.

Koncept Kamazai pokračuje v rozvíjaní dizajnového smeru “Nagare” – a to spojením “splývavých” kriviek s aerodynamickými proporciami. Dizajnové linky sú inšpirované vetrom v prírode a evokujú vizuálnu ľahkosť. Výrazná predná mriežka, zdôraznené lemy predných blatníkov a hladká línia strechy kombinovaná s 22“ diskami kolies umožňujú skutočné emotívny vzhľad.

Kamazai má byť oduševnené vozidlo, ktoré poskytuje radosť z jazdy zároveň s kompaktnými rozmermi. Mazda Kamazai ponúka pohon 4x4, v zážihovom motore systém vstrekovania novej generácie a celkom novú prevodovku. Koncept je aerodynamický, s odľahčenou štruktúrou skeletu a zlepšenými bezpečnostnými vlastnosťami. Ak by sa dostal do sériovej výroby, priniesol by skvelú dynamiku jazdy, malú spotrebu a extrémne malé emisie CO_2. Mazda Kamazai sľubuje ďalší priekopnícky koncept dizajnu Mazda, víťaza tohtoročného Grand Prix du Design in Paris. Koncept vytvorený špeciálne pre Moscow International Automobile Salon, naznačuje, kadiaľ sa bude Mazda uberať pri tvorbe možného budúceho kompaktného crossoveru. Segment kompaktných SUV je navyše v Rusku druhým najväčším – predstavuje asi 13 percent z celkového predaja nových vozidiel.

-ma-

Mitsubishi Pajero Sport na autosalóne v Moskve

Spoločnosť Mitsubishi Motors Corporation predstaví nový model Pajero Sport na autosalóne v Moskve, ktorý sa uskutoční od 26. augusta do 7. septembra. Pre verejnosť sa brány moskovského autosalónu otvoria 29. augusta. Nové Pajero Sport sa od jesene tohto roku začne postupne predávať vo vybraných regiónoch: v Rusku, v oblasti ASEAN-u, na Strednom Východe, v Latinskej Amerike a v Oceánii.Na jednotlivých trhoch bude tento model niesť rozličné názvy: Montero Sport i Nativa v Južnej Amerike a Challenger v Austrálii. Nové Pajero Sport sa nebude predávať v Strednej a Západnej Európe ani v USA, kde sú uprednostňované iné typy SUV. Nové Pajero Sport sa vyznačuje dynamickým a športovým exteriérom, má štýlový a priestranný interiér navodzujúci pocit pohodlia, účelnosti a bezpečia. Kabína v konfigurácii s dvoma radmi sedadiel (pre 5 cestujúcich) alebo s 3 radmi (pre 7 cestujúcich) je zároveň veľmi praktická, a to aj vďaka vodu odpudzujúcim sedadlám a vodovzdornej podlahe batožinového priestoru. Najnovšie SUV spoločnosti Mitsubishi budú poháňať 3 rôzne motory: vznetové so zdvihovým objemom 2,5 l a 3,2 l a zážihový V6 so zdvihovým objemom 3,5 l. Vozidlo pre ruský trh bude k dispozícii len so vznetovým motorom so zdvihovým objemom 3,2 l a konfiguráciou dva rady sedadiel pre 5 cestujúcich.

Rozhodnutie predstaviť nové Pajero Sport práve na moskovskom autosalóne jasne naznačuje výnimočné postavenie Ruska v rámci Mitsubishi Motors. Vo finančnom roku 2007 totiž spoločnosť Mitsubishi Motors predala na ruskom trhu 100 000 vozidiel, k čomu výrazne prispela mimoriadne úspešná zostava Lancer a populárny rad SUV modelov.

-mi-

Zakázali predaj kópie

Či sa nám to páči, alebo nie, o pár rokov nebudú čínske automobily na európskych cestách nijakou raritou. Napokon, Európa si už dávno zvykla na spočiatku exoticky pôsobiace japonské automobily a už i na juhokórejské vozidlá. Nástup Číňanov na európske trhy však nie je taký impozantný, ako to zrejme predpokladali. Testy odhalili vážne technické a bezpečnostné nedostatky prvých typov, ktoré čínske automobilky začali exportovať do Európy. Teraz prišla pre nich ďalšia pohroma. Mníchovský zemský súd zakázal predávať na nemeckom trhu čínske športovo-úžitkové vozidlo (SUV) Shuanghuan CEO. Proti predaju tohto vozidla podnikla právne kroky automobilka BMW, podľa ktorej je typ CEO kópiou „bavoráckeho“ typu X5. Zatiaľ čo predné časti majú oba automobily odlišné, pri pohľade šikmo zozadu to skutočne vyzerá, ako keby CEO „vypadlo z oka“ typu BMW X5. Typ CEO vzbudil kontroverzné reakcie už pri svoje premiére na vlaňajšom frankfurtskom autosalóne. Čínska „iks-päťka“ je dlhá 471 cm a je vystrojená pohonom všetkých kolies. Zaujímavosťou je, že po technickej stránke je CEO odvodené od automobilu Mitsubishi Pajero staršej generácie. Vozidlá CEO sa už predávajú vo viacerých európskych štátoch, napríklad v Rusku, Taliansku, Španielsku i Portugalsku.

(RM)

Testy Suzuki SX4-FCV s palivovými článkami na verejných komunikáciách

Suzuki Motor Corporation vyvinula kompaktný automobil s pohonom palivovými článkami – SX4-F-CV. Pre tento automobil získali povolenie japonského Ministerstva dopravy a turizmu na testovanie na verejných komunikáciách.

Suzuki vyvíja automobil s pohonom palivovými článkami v spolupráci so spoločnosťou General Motors od roku 2001. Odvtedy boli testované tri miniautomobily: v októbri 2003 MR Wagon FCV a Wagon R-FCV a v decembri 2004 opäť MR Wagon FCV.

Automobil SX4-FCV s palivovými článkami dodanými GM má vynikajúce jazdné vlastnosti. Špeciálnu palivovú nádrž na vodík vyvinuli v Suzuki. Špeciálny kompaktný kondenzátor zachytáva a uskladňuje elektrickú energiu auta vytvorenú rekuperáciou pri brzdení a využíva ju počas akcelerácie. Suzuki plánuje testovať SX4-FCV na verejných komunikáciách a výsledky použiť pri výrobe automobilov v budúcnosti.

Suzuki SX4-FCV vystavili počas summitu G8 konaného od 7. do 9. júla v meste Toyako v provincii Hokkaido.

Päťmiestne vozidlo s vonkajšími rozmermi 4190 x 1730 x 1585 mm má blok palivových článkov s celkovým výkonom 80 kW, vodík je uskladnený v zásobníku pod tlakom až 70 MPa, poháňa ho elektromotor s výkonom 68 kW. Tento systém pohonu umožňuje vozidlu dosiahnuť najväčšiu rýchlosť 150 km/h a dojazd s jednou náplňou nádrže 250 km.

-si-

Roadster Aspid

Španielska inžiniersko-konzultačná spoločnosť IFR Automotive, ktorú založil Ignacio Fernandez Rodriguez, predstavila na autosalóne v Londýne (23. júl až 3. august) prototyp nového športového roadstera Aspid (aspid je druh jedovatej zmije). Nový roadster spĺňa všetky bezpečnostné predpisy FIA i európske homologizačné predpisy a jeho majiteľ sa s ním bude môcť zúčastňovať pretekov na automobilových okruhoch i jazdiť ním po verejných cestách. Vďaka použitiu ľahkých konštrukčných materiálov (hliník a uhlíkové kompozity) je hmotnosť roadstera len 703 kg.

Na pohon vozidla slúži dvojlitrový motor, ktorý sa podľa želania objednávateľa bude dodávať v neprepĺňanej alebo prepĺňanej verzii. Verzia s atmosférickým plnením má maximálny výkon 200 kW, prepĺňaná verzia vyvíja výkon 298 kW. Motor poháňa zadné kolesá prostredníctvom šesťstupňovej ručne ovládanej prevodovky a samozáverného diferenciálu. Roadster poháňaný výkonnejším motorom zrýchli z 0 na 100 km/h za 2,8 sekundy, rýchlosť 100 míľ za hodinu (160 km/h) dosiahne za 5,9 sekundy a jeho maximálna rýchlosť je elektronicky obmedzená na 250 km/h.

Vďaka výkonným brzdám zastaví roadster z rýchlosti 100 míľ za hodinu za tri sekundy. Roadster „znesie" bočné zrýchlenie 1,6 g.

(RM)

Evidenčné tabuľky pre Egypt

Egyptská vláda nedávno rozhodla o výmene tabuliek s evidenčnými číslami na všetkých približne 4,5 miliónoch vozidiel, ktoré sú v Egypte v prevádzke. Doteraz sa totiž mohli vyskytovať aj identické evidenčné čísla, ktoré sa líšili len miestom vydania, ktoré bolo na tabuľke uvedené len veľmi malým písmom. Navyše sa pri odhlásení vozidla tabuľky nezničili, ale používali sa na ďalších vozidlách, takže nakoniec boli niektoré tabuľky takmer nečitateľné. Nové tabuľky budú mať klasickú kombináciu písmen a čísiel, pričom každá

tabuľka bude vydaná len raz. Holografické prvky na tabuľke znemožnia ich falšovanie. Kontrakt na dodávku približne 9 miliónov nových evidenčných tabuliek získal špecializovaný nemecký podnik Erich Utsch AG. Hodnota kontraktu je okolo 24,5 miliónov eúr. Všetky tabuľky by do Egypta mali byť dodané do jedného roka. Súčasťou kontraktu je aj dodanie raziaceho lisu a potrebných materiálov na výrobu ďalších nových značiek už priamo v Egypte.

(RM)

Porsche jubiluje v Zuffenhausene

Nemecká automobilka Porsche oslávila nedávno 70. výročie svojho usídlenia sa v štuttgartskej mestskej časti Zuffenhausen. Dňa 26. júna 1938 sa spoločnosť Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG presťahovala z Kronenstrasse v centre Štuttgartu do novej budovy v Zuffenhausene. Syn Ferdinanda Porscheho Ferry tam už v máji 1937 kúpil pozemok a určil tak miesto budúceho prvého závodu automobilky. Budova, ktorej výstavba bola ukončená v roku 1938, tvorí ešte aj dnes ústrednú časť výrobného komplexu spoločnosti Porsche v Zuffenhausene. V novom závode boli už v roku 1938 zmontované vozidlá Volkswagen (chrobák) nultej série. Historicky významné je aj postavenie troch pretekárskych kupé Typ 64 v roku 1939. Tieto vozidlá s aerodynamickou karosériou sú považované za prapredkov všetkých neskorších typov Porsche. Výroba športových vozidiel v Zuffenhausene začala v provizórnych podmienkach v roku 1950. Až do konca roku 1955, keď americká vojenská správa uvoľnila kmeňový závod, vyrábala sa karoséria typu Porsche 356 v susediacom podniku Reutter, kde sa robila aj konečná montáž vozidiel. Tento podnik prevzal Porsche v roku 1964, krátko po uvedení legendárneho typu 911 na trh. V súčasnosti sa v Zuffenhausene vyrábajú modely radu 911 a všetky motory Porsche.

(RM)

Oprávnený prívlastok „Grande“ v názve

Po experimentoch z hľadaním vhodného štýlu dizajnu v závere minulého storočia, ktoré Fiatu v tom období nie vždy vychádzali, má dnes Fiat opäť aj v dizajne jasné, zákazníkmi plne akceptované smerovanie. Možno povedať, že ho načrtla vedúca osobnosť štúdia ItalDesign, Giorgetto Giugiaro, ktorého vedenie Fiatu poverilo, aby navrhol karosériu na tretiu generáciu typu Punto. Punto má pre Fiat, ako výrobcu najmä veľkosťou malých automobilov, mimoriadny význam. Preto keď verejnosť viac-menej neprijala „hranatú“ druhú generáciu Punta, bolo to cítiť aj na ekonomických výsledkoch automobilky.

Na autosalóne vo Frankfurte v roku 2005 vystavená tretia generácia Giugiarom navrhnutého Punta, ktoré dostalo prívlastok Grande, vrátila priaznivcom Fiatov ich tradičné nadšenie pre svoju značku, pre aké už pár rokov nemali dôvod. Vyskúšali sme model poháňaný 1,9-litrovým prepĺňaným vznetovým motorom vyladeným na výkon 96 kW.

Fiat Grande Punto nemá len príťažlivý zovňajšok, platí to aj o vzhľade jeho interiéru. A nielen o vzhľade. Viaceré rozhodujúce komponenty sú zhotovené z podstatne kvalitnejších materiálov, aké Fiat používal v predchádzajúcej generácii Punta – a sú dôsledne zlícované a dôkladne namontované. Tvarovo aj farebne živý, pritom vkusný interiér navodzuje príjemnú atmosféru. A k obratu v názore sme nedospeli ani keď sme si hľadali za volantom najvhodnejšie miesto. Nebol to problém a aj počas jazdy sme intuitívne nachádzali všetky prepínače aj kontrolné prístroje hmatom či pohľadom vždy tam, kde sme ich hľadali. Problematická býva zvyčajne kompozícia ovládačov na stredovej konzole prístrojovej doske, niekedy ju optimálne nezvládnu ani dizajnéri väčších a luxusnejších automobilov. Stredová konzola v Grande Punto je mierne natočená smerom nahor, čo vodičovi uľahčuje

odčítanie aktuálneho nastavenia audiosystému a ventilačného systému s dvojzónovou klimatizáciou. Tlačidlá sú dostatočne veľké na to, aby vodič trafil vždy na to, na ktoré potrebuje. Prehľadne sa zobrazujú údaje aj na veľkom displeji medzi základnými prístrojmi s kruhovými stupnicami pred volantom.

Športovo ladené sedadlá sú pekné pre oči, a ich tvorcovia si zaslúžia pochvalu aj za ich funkčnosť. Dobre podopierajú telo, tlak tela je rozložený rovnomerne, nič výraznejšie neblokuje prietok krvi, čo je dôležité najmä pri dlhotrvajúcej jazde. Cestujúci vpredu aj vzadu majú dosť voľného miesta v pozdĺžnom smere aj nad hlavami, na príslušnosť Grande Punta k triede malých automobilov si spomenú najmä traja cestujúci sediaci na jeho zadných sedadlách, lebo má malú vnútornú šírku v oblasti ramien. Výborný je aj výhľad z vozidla všetkými smermi, v tomto sa Grande Puntu vyrovná len málo konkurentov. Dizajnéri nešetrili ani na ploche vonkajších zrkadiel kvôli zmenšeniu aerodynamického odporu.

Zadné sedadlá sú priečne delené v pomere 60/40, ich sklopením možno zväčšiť základný objem batožinového priestoru z 275 litrov na 1030 litrov. Vstup do batožinového priestoru však nie je príliš praktický, lebo zámku veka možno odistiť len tlačidlom na prístrojovej doske alebo na kľúči s ovládaním diaľkového zamykania.

Vznetový 1,9-litrový motor je hlučnejší po studenom štarte, motor sa však v lete rýchlo dostal na prevádzkovú teplotu a pri menších a stredných otáčkach jeho zvuk do kabíny rušivo neprenikal. Zhoršuje sa to až keď sa otáčky tesne blížia k hranici 4000 za minútu. V tomto režime však motor pracuje len zriedka. Najdynamickejšie zrýchlenie vozidlu tento motor poskytuje v rozsahu otáčok 2000 až 3700 za minútu. Pri dynamickej jazde spotrebuje takmer 8 litrov nafty na 100 kilometrov, pri „normálnej" možno jazdiť aj so spotrebou, akú oficiálne uvádza výrobca. Spokojní sme boli aj s podvozkom, azda len posilňovač riadenia by mohol byť menej snažívy, aby vodič dostával precíznejšiu odozvu z cesty do volantu.

Podľa oficiálneho cenníka Fiat Grande Punto 1.9 JTD 130 stojí 594 700 Sk, v júli sa predával za akčnú cenu 558 700 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 18:1, zdvihový objem 1910 cm^3, najväčší výkon 96 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 280 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 so skrutne pružnou priečkou, vinuté pružiny, kotúčové brzdy vpredu, bubnové vzadu, ABS, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10 m, pneumatiky rozmeru 205/45 R 17.

Karoséria:3-dverová, 5-miestna typu hatchback.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4030/1687/1490 mm, rázvor náprav 2510 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1467/1460 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1280/1765 kg, objem batožinového priestoru 275/1020 l, objem palivovej nádrže 45 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 200 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,5 s, spotreba motorovej nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 7,8/4,7/5,8 l/100 km, CO_2 154 g/km.

Umelecké dielo na kolesách

Automobilka Jaguar v čase len nedávno minulom patrila koncernu Ford (v súčasnosti už indickej spoločnosti Tata Motors). A v ére Fordu, v roku 2005, sa dostal do výroby britskej automobilky skutočný automobilový klenot, kupé Jaguar XK. Rozhodnutiu zaradiť tento typ do výroby predchádzalo sondovanie záujmu bohatej klientely o takéto superšportové vozidlo pomocou štúdie s názvom Advanced Lightweight Coupé, ktoré vystavili na významných svetových autosalónoch. Reakcie potenciálnych zákazníkov boli nadšené, prelomili pochybnosti niektorých členov vedenia Jaguaru a najmä koncernu Ford. Po kupé XK sa o rok neskôr dostal do sériovej výroby aj kabriolet. Vyskúšali sme kupé poháňané 4,2-litrovým zážihovým vidlicovým osemvalcom s výkonom 219 kW.

Šúdia, ako napovedá už jej názov, mala karosériu vyrobenú prevažne z hliníka, čo je pre automobilovú výrobu dodnes technologická komplikácia. Napriek tomu produkt určený pre sériovú výrobu sa od vystavovanej štúdie líšil minimálne nielen používanými materiálmi, ale pripomienky „výrobárov" zásadnejšie nezmenili ani dizajn vozidla. Priestorový rám z hliníka zabezpečuje vozidlu s dĺžkou takmer 4,8 m nielen prijateľnú pohotovostnú hmotnosť 1595 kg, ale aj dostatočnú tuhosť, čo je pre športové luxusné automobily nutnosťou. Nebudeme popisovať tvary karosérie, ktoré sa nám zdajú byť hodné diela nadaného sochára. Ale nie každý ich tak musí vnímať, z fotografií si možno urobiť vlastný úsudok a občas sa už táto „mačkovitá šelma" zjavuje aj na našich cestách...

Nadchol nás aj interiér Jaguaru XK. Prístrojová doska má povrch z kvalitne vypracovanej kože, na jej stredovej konzole, podlahovom tuneli a na časti prístrojovej dosky je pôsobivý dekoračný materiál, chybu tentoraz dizajnéri nespravili ani pri návrhu tlačidiel a ostatných ovládačov – neprevzali „unifikované" z koncernu Ford. Kvalitnejšie by mohlo pôsobiť azda len plastové lemovanie farebnej dotykovej obrazovky s dobrým kontrastom, veľkým rozlíšením a peknou grafikou.. Kožené sedadlá sú pohodlné, ale páčili by sa nám ešte viac, keby mali účinnejšie bočné vedenie. Aj keď Jaguar XK je oficiálne 2+2-miestnym vozidlom, zadné sedadlá sú vhodné iba ako odkladací priestor. Ich sedacia časť je dlhá len 38 cm, ale je tak natesno za operadlami predných sedadiel, že by na nich mohli sotva pohodlne sedieť i malé deti. Extranízkoprofilové 20-palcové

pneumatiky pred našou prvou jazdou v tomto vozidle naznačovali, že na ceste s nerovným povrchom utŕžime od podvozku cez sedadlo poriadne „kopance". Oh, aký krásny omyl. Aj prejazd cez niekoľko centimetrov hlbokú dieru v ceste, ktorá sa pre iné nerovnosti nedala obísť, bolo viac počuť ako cítiť. Cenou za nečakane komfortné pruženie nie je našťastie horšia stabilita vozidla, len jeho mierne pohupovanie pri rýchlej jazde po zvlnenom povrchu cesty, aký sa často vyskytuje aj na našich diaľniciach. Pri vypnutom systéme stabilizácie má vozidlo pri rýchlej jazde sklony k pretáčavosti.

Konštruktéri Jaguaru do dlhého motorového priestoru namontovali vidlicový osemvalcový zážihový motor s klasickým atmosférickým nasávaním. Z veľkého zdvihového objemu 4,2 l zrejme bez problémov dostali výkon 219 kW pri 6000 otáčkach za minútu a krútiaci moment 420 Nm pri 4100 otáčkach za minútu, pretože sa mohli pohrať aj s vyladením jeho zvukového prejavu. Od príjemne bublavého po naštartovaní pri voľnobežných otáčkach až po sýty barytón bez náznaku prechodu do fistuly pri najväčších otáčkach. Výrazný ťah motora cítiť po prekročení 3000 otáčok za minútu, neprestáva až takmer po 7500 otáčok, kde príde k slovu obmedzovač. Na prekvapenie motor nie je ani nenásytný. Normovaných 11,3 l/100 km benzínu sme síce nedosiahli, ale pri pokojnej jazde to určite nie je nereálne. Pri svižnej jazde, ale bez „bláznenia sa, možno jazdiť so spotrebou o liter a pol až dva litre väčšou. Skutočne športová jazda „berie z nádrže" aj päť litrov benzínu nad normovanú hodnotu.

Aj keď v našich predstavách do superšportového auta automatická prevodovka nepatrí, uznávame, že šesťstupňový „automat", ktorý umožňuje aj ručné sekvenčné preraďovanie, pracuje príkladne dobre aj v automatickom móde. Preraďuje rýchlo a hladko, rýchlo sa zorientuje a vhodne podradí aj pri prudkom zošliapnutí akceleračného pedála.

Jaguar XK 4.2 Coupé s mimoriadne bohatou bezpečnostnou a luxusnou výbavou má oficiálnu cenu 3 218 980 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: vidlicový 8-valcový, 32-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2x2OHC, kompresný pomer 11:1, zdvihový objem 4196 cm^3, najväčší výkon 219 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 411 Nm pri 4100 ot./min.

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

Podvozok: predné i zadné kolesá zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien , vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, ABS, ESP, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 11m, pneumatiky rozmeru 225/45 ZR 17.

Karoséria: 3-dverová, 2+2 miestna typu kupé.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4791/1892/1322 mm, rázvor náprav 2752 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1560/1600 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1595/2035 kg, objem batožinového priestoru 300 l, objem palivovej nádrže 70,6 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 6,2 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 17,1/8,1/11,3 l/100 km, CO_2 269 g/km.

Nová ponuka pre rodiny

Už i tak bohatú ponuku úžitkových automobilov upravených aj na prevážanie ľudí z produkcie francúzskych automobiliek obohatil Peugeot začiatkom tohto roka o vozidlo s názvom Partner Tepee. Slovo Tepee by malo v reči niektorej skupiny Indiánov značiť stan alebo jurtu. Tento výraz si vybrali v automobilke Peugeot za prívlastok pre svoje malé nákladné automobily upravené na vozidlá schopné plniť takmer všetky prepravné potreby rodiny. Vyskúšali sme model poháňaný 1,6-litrovým vznetovým motorom, vyladeným na výkon 80 kW.

Peugeot Partner Tepee sa navonok od svojho „úžitkového základu" líši v prednej časti výrazným plastovým obdĺžnikovým farby matného chrómu, v ktorého strede je miesto pre evidenčné číslo vozidla a rozmerné logo Peugeota. Zboku si nemožno nevšimnúť zvýraznené oblúky v blatníkoch nad výrezmi pre kolesá, zadná časť s nahor výklopným vekom batožinového, alebo podľa potreby aj nákladového priestoru, je obvyklejšia pre viacúčelové (MPV) automobily, ako pre úžitkové vozidlá, využívajúce zvyčajne dvojdielne krídlové dvere. Pôdorysom s dĺžkou 4380 mm a šírkou 1810 mm Partner Tepee nezaberá viac miesta ako klasické automobily nižšej strednej triedy, takže je vhodný aj pre premávku v preplnených mestských uliciach, nezaberá príliš veľa miesta ani pri parkovaní. Napriek neveľkému pôdorysu si päťčlenná posádka nemá dôvod sťažovať sa na nedostatok priestoru v kabíne. Vozidlo je vysoké až 1801 mm, takže sedadlá mohli byť osadené nad podlahou podstatne vyššie ako v porovnateľne dlhých hatchbackoch, sedí sa na nich vzpriamenejšie, podobne ako na klasických stoličkách v interiéri budov. Napriek vzpriamenejšiemu sedeniu je strop aj od hláv najvyšších cestujúcich dostatočne vysoko. Dizajnérom sa zdal tento priestor zrejme málo využitý a ku poličke v prednej časti strechy pridali na strop ešte aj závesné nosiče na prevážanie dlhých štíhlych predmetov v kabíne vozidla. Využiteľnosť tohto doplnku sa nám nezdá byť veľká, prevážanie napríklad lyží takýmto

spôsobom by pri prevrátení sa vozidla pri dopravnej nehode mohlo byť aj zväčšeným rizikom úrazu hlavy niektorej z prepravovaných osôb. Pozdĺžniky klasického strešného nosiča namontované na vonkajšej časti strechy sú pritom súčasťou štandardnej výbavy úrovne Outdoor.

Nastupovanie do vozidla nie je problémové. Vzadu majú cestujúci k dispozícii tri samostatné sedadlá, na ktoré sa pohodlne dostanú po otvorení posuvných bočných sedadiel na obidvoch stranách vozidla. Vstupný otvor je vysoký 1140 mm, široký v spodnej časti 650 mm, v hornej 730 mm. Sedadlá sú vhodne tvarované, s pohodlným mäkším čalúnením. Ak však vzadu na nich sedia tri dospelé osoby štandardného vzrastu, krajných cestujúcich tlačia kryty ukončenia vodiacich koľajníc posuvných dverí.

Interiér tohto vozidla je veľmi podobný osobným vozidlám kategórie MPV. Nielen vzhľadom, ale aj variabilitou usporiadania sedadiel. Za operadlami zadných sedadiel je štandardný batožinový priestor s objemom 505 litrov, po sklopení všetkých troch sedadiel druhého radu alebo ich vymontovaní sa Partner Tepee zmení na klasickú dodávku s priestorom pre náklad, ktorý má objem od podlahy po strop až 3000 l.

Batožinový priestor je široký 1200 mm, jeho podlaha po zadné sedadlá je 850 mm dlhá, po predné sedadlo spolujazdca vodiča až 1900 mm, batožinový priestor je vysoký po kryt 590 mm a po strop 1230 mm. Tzv. nakladacia hrana po otvorení výklopného veka batožinového priestoru je 535 mm nad vozovkou, vstupný otvor je vysoký 1135 mm, v spodnej časti široký1200 mm, v hornej až 1220 mm.

Na jazdných vlastnostiach cítiť vyššie položené ťažisko v porovnaní s bežnými osobnými autami. Bočné náklony v zákrutách sú podstatne väčšie, k čomu iste prispieva aj mäkké pruženie. Partner Tepee sa však osobným autám nepochybne vyrovná kvalitou odhlučnenia kabíny.

Vznetový motor 1.6 HDI často používaný vo vozidlách PSA Peugeot Citroen môže mať rôzne úrovne výkonu. V skúšanom vozidle bol vyladený na najväčší výkon 80 kW. Jeho zvyčajná striedmosť v spotrebe sa zachováva len asi do rýchlosti 90 km/h, pri jazde po diaľnici rýchlosťou okolo 130 km/h sa už prejaví veľká čelná plocha vozidla a prekonávanie veľkého odporu vzduchu vytiahne z nádrže v priemere niečo viac ako 8 l nafty na 100 km.

Peugeot Partner Tepee 1.6 HDi 80 kW Outdoor stojí 700 500 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 18:1, zdvihový objem 1560 cm^3, najväčší výkon 80 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 240 Nm pri 2000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 12 m.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4380/1810/1801 mm, rázvor náprav 2728 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1505/1554 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1504/2065 kg, objem batožinového priestoru 505/3000 l, objem palivovej nádrže 60 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 173 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 12,5 s, spotreba motorovej nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 6,8/4,9/5,6 1 l/100 km, CO_2 147 g/km.

Škoda Octavia 1,8 TSI Elegance

Automobilke Škoda Auto sa darí azda najlepšie v jej doterajšej viac ako storočnej histórii. Z roka na rok rozširuje výrobu a úspešne expanduje do sveta nielen vývozom v Čechách zhotovených automobilov, ale ich čoraz viac vyrába už aj v zahraničí. A nie je to vždy iba montáž vozidiel z konštrukčných skupín dovezených z materského závodu. V 1. polroku 2008 Škoda Auto predala 366 686 automobilov. Jej najpredávanejším typom je momentálne Octavia. Z celkovo predaných 186 487 Octavií pripadlo na ešte stále vyrábanú 1.generáciu tohto typu, ponúkanú teraz ako Octavia Tour, 41 197 vozidiel.

Rast predaja aj v štvrtom roku výroby Octavie 2. generácie dokazuje, že vozidlá predané v prvých rokoch výroby nenavštevujú často opravovne kvôli poruchám. Prevádzková spoľahlivosť, nadčasový dizajn nosných typov značky, teda Octavie a Fabie, a dobré úžitkové vlastnosti vozidiel vyháňajú štatistiky predajov automobilov Škoda každý rok k väčším hodnotám. Mladoboleslavská automobilka umne ťaží z ponuky agregátov koncernu Volkswagen, ktorý ju vlastní a dokáže ponúknuť aj modely, ktoré nie sú v hlavnom prúde zákazníckeho záujmu. Majú však priaznivý vplyv na zlepšovanie povedomia verejnosti o značke Škoda. Také sú nepochybne aj modely Octavia vybavené výkonnými motormi, schopné uspokojiť aj nároky motoristov obľubujúcich športový spôsob jazdy.

Donedávna mala táto skupina klientov k dispozícii len model RS. Ten je v ponuke aj v súčasnosti, stále sú preň vyhradené najvýkonnejšie motory, aktuálne prepĺňaný zážihový s priamym vstrekovaním benzínu 2.0 TFSI s výkonom 147 kW a prepĺňaný vznetový 2.0 TDI PD s výkonom 125 kW. Model RS so zážihovým

motorom sa predáva za 894 990 Sk, so vznetovým za 924 990 Sk. Kto chce „civilnejšiu" a podstatne lacnejšiu verziu športovej Octavie, môže ju mať. Škoda ponúka model Octavia 1.8 TSI poháňaný prepĺňaným zážihovým motorom s priamym vstrekovaním benzínu. Vyskúšali sme model poháňaný takýmto motorom a boli sme opäť príjemne prekvapení. Opäť preto, lebo v minulosti sme už niekoľko modelov Octavie skúšali a mysleli sme si, že už nás ďalšie nemajú čím prekvapiť.

Aj keď má Octavia tzv. podlahový rošt spoločný s Volkswagenom Golf, typickým predstaviteľom áut nižšej strednej triedy, konštruktéri v Mladej Boleslavy na ňom dokázali postaviť väčšie auto, s dlhšími previsnými karosérie, Octaviu. Veľkosťou aj úžitkovosťou presahuje rámec nižšej strednej triedy. Pri druhej generácii tohto typu, ktorej automobily poskytujú podstatne viac miesta pre nohy aj osobám sediacim na zadných sedadlách, to platí celkom jednoznačne. Podvozok je nadimenzovaný tak, aby bez väčších úprav zvládal aj bezpečnostné nároky motorov modelov RS, rozšírenie sortimentu motorov Octavie o nový motor vyvinutý motorármi Audi teda nebol zvláštny problém.

Nový motor, takmer nehlučný pri naštartovaní a voľnobežných otáčkach, pri rozjazde auta lineárne stupňuje svoj pekne zafarbený zvuk s narastajúcim tlakom na plynový pedál. Lineárne, ale oveľa strmšie ako zvuk motora, rastie rýchlosť vozidla. Vďaka plochému vrcholu momentovej charakteristiky motora s maximom 250 Nm v rozsahu otáčok 1500 až 4200 za minútu cítiť jeho „ťah" skutočne už od takmer voľnobežných otáčok. Plynulý rast rýchlosti posádka v aute cíti aj keď ručička otáčkomera minie 5000, ba aj 6000 otáčok za minútu a motor akoby mal chuť „ťahať" ešte aj pri takmer 7000 otáčkach za minútu. Bez náznaku skokovej zmeny rýchlosti v pracovnom rozsahu viac ako 5000 otáčok za minútu, bez „prídavného" hvízdavého zvuku turbodúchadla, čo je pri turbodúchadlom prepĺňaných motoroch vizitka skvelej práce motorárov. Vyvažovacie hriadele skultivovali chod štvorvalca takmer na úroveň prirodzene vyváženejšieho šesťvalcového motora a variabilné časovanie nasávacích ventilov spolu s precízne vyladenou riadiacou jednotkou motora prispeli významne k tomu, že ani spotreba benzínu nie je nadmerná. Pri svižnej jazde sme dosahovali spotrebu okolo 8 litrov 95 oktánového benzínu na 100 km, pri plnom využívaní potenciálu motora to však môže byť aj takmer dvojnásobok. Na našich cestách je to však málokedy možné, takže pri už pre vodiča zábavnej športovej jazde sa Octavia 1.8 TSI uspokojí so spotrebou blížiacou sa k desiatim litrom. Napriek svojmu športovému naturelu tento model stále zostáva Octaviou, teda autom s nadpriemerne veľkým batožinovým priestorom vo svojej triede, dobre odhlučneným interiérom.

Škoda Octavia 1.8 TSI s dostatočne bohatou výbavou úrovne Elegance, vyhovujúcou aj náročnejším zákazníkom, stojí 721 990 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný zážihový s priamym vstrekovaním benzínu, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 9,6:1, zdvihový objem 1798 cm^3, najväčší výkon 118 kW pri 5000 ot./min., krútiaci moment 250 Nm pri 1500 až 4.200 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,2 m.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4572/1769/1447 mm, rázvor náprav 2575 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1539/1528 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1400/1985 kg, objem batožinového priestoru 560/1420 l, objem palivovej nádrže 55 l. Pneumatiky rozmeru 205/55 R16.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 223 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,1 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 10,1/5,9/7,4 l/100 km, CO_2 176 g/km.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: vidlicový 6-valcový, 24-ventilový zážihový s priamym vstrekom benzínu, ventilový rozvod 2x2OHC, kompresný pomer 11,5:1, zdvihový objem 2995 cm^3, najväčší výkon 183 kW pri 6200 ot./min., krútiaci moment 310 Nm pri 3500 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na dvojiciach priečnych ramien, vinuté pružiny,priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, ABS, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 11m.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4850/1820/1430 mm, rázvor náprav 2850 mm, rozchod kolies vpredu / vzadu 1540/1545 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1695/2125 kg, objem batožinového priestoru 430 l, objem palivovej nádrže 71 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 240 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,2 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 14,2/7/9,6 1 l/100 km, CO_2 226 g/km.

„Základný model“ radu GS

Najväčšia japonská automobilka Toyot a sa už v osemdesiatych rokoch minulého storočia veľmi dobre presadzovala svojimi automobilmi na americkom trhu. Jej automobily Američania vnímali ako spoľahlivú konfekciu kupovanú za „dobrú cenu“. Vedenie Toyoty si uvedomilo, že meniť tento imidž aj ponukou luxusnejších aut s väčšou pridanou hodnotou, teda cenou na úrovni amerických Cadillacov, alebo z Európy dovážaných Mercedesov či BMW, by asi neprinieslo dobrý výsledok. Preto sa rozhodli svoje drahšie autá ponúkať na americkom aj domácom trhu pod novo vytvorenou značkou Lexus.

Marketingový fígeľ sa vydaril, značka Lexus sa veľmi rýchlo úspešne etablovala na najväčšom automobilovom trhu sveta. Po najväčšom type LS si postupne získavali priazeň zákazníkov aj menšie typy. Globalizácia pomohla Lexusu presadiť sa aj na európskom trhu, ktorý v segmente luxusných automobilov ľpie na osvedčených európskych značkách a nedôveruje zámorským výrobcom. Dnes už by sa dalo povedať, že nedôveroval, lebo správy o bezproblémovej dlhoročnej prevádzke Lexusov v USA prešli cez Atlantik ešte skôr ako sa sem začali dovážať prvé Lexusy. V súčasnosti táto značka už pomerne úspešne zapúšťa korene aj na našom trhu. Predstaviteľom z rozhrania strednej a vyššej strednej triedy značky je typ GS, z ktorého sme najprv vyskúšali model 460, po ňom model s hybridným pohonom 450 h, písali sme o nich v marci a apríli tohto roku, v závere júna sme týždeň používali aj GS 300, ktorý má z nich najslabší motor, teda akoby bol základným modelom tohto radu. Tým najslabším motorom je vidlicový šesťvalec s výkonom 183 kW, aký nemajú ani niektoré „tiráky“. Prikladne tichý, dostatočne úsporný na to, aby úspešne konkuroval motorom prestížnych európskych výrobcov, zamontovaný do karosérie s pokojnými prúdnicovými líniami a hladkými plochami, vďaka čomu vozidlo pôsobí elegantne, ale nie vyzývavo. Táto kombinácia je zaujímavá pre rastúci počet solventných zákazníkov, ktorí sa chcú odlíšiť od väčšiny ešte stále uprednostňujúcej osvedčené značky.

Interiér je aj v tomto modeli prehliadkou luxusu, od kvality použitých materiálov a dokonalého dielenského spracovania po všetky možné prvky luxusnej výbavy a bezpečnosť zlepšujúcich systémov. Takmer všetky ovládacie prvky sú tam, kde majú byť. Výnimkou sú niektoré ovládače, vrátane elektrického prestavovania vonkajších spätných zrkadiel, ktoré sú vo výklopnej konzole v spodnej časti prístrojovej dosky vľavo od volantu. Prístrojová doska zostala elegantne „čistá“, tvorcovia vozidla si uľahčili prácu s hľadaním vhodného miesta na viaceré prepínače, ale kto uprednostňuje praktickosť pred efektným vzhľadom ako my, uvítal by ich umiestnenie na dostupnom mieste aj počas jazdy.

Komfort pruženia a stabilita jazdy sú v GS 300 „prémiové“, porovnateľné s drahšími modelmi GS 460 a 450h, ktoré majú v podvozku tzv. aktívne stabilizátory brániace výraznejším priečnym aj pozdĺžnym náklonom karosérie pri prudkých zmenách smeru alebo rýchlosti jazdy. Lexus GS 300 stojí 1 529 000 Sk.

Samuel BIBZA

Najväčší motocykel na svete

Malý nemecký inžiniersko-konštrukčný podnik Leonhardt Manufacturing sa venuje najmä výrobe špeciálnych súčiastok pre motoristický šport, pre vývojové oddelenia automobiliek a pre ďalších klientov z celého sveta. Táto spoločnosť sa nedávno rozhodla, že urobí niečo mimoriadne a tak postavila najväčší motocykel na svete. Motocykel má označenie Gunbus 410, pričom číslo 410 označuje zdvihový objem motora motocykla v kubických palcoch. Po prepočte na nám dobre známe jednotky sa ukáže, že motor má úctyhodný objem 6728 kubických centimetrov. Motor je vidlicový dvojvalec s najväčším krútiacim momentom 710 Nm pri 1900 otáčkach za minútu, výkon motora spoločnosť neuverejnila. Motocykel Gunbus 410 je dlhý 3450 mm, čo je takmer toľko, ako dĺžka malého Fiatu 500. Rázvor kolies je 2410 mm, sedlo je vo výške 800 mm nad vozovkou. Celková výška motocykla je 1480 mm, hmotnosť monštruóznych 650 kg. Vpredu je 38-palcová pneumatika, vzadu až 42-palcová. Motor poháňa zadné koleso prostredníctvom trojstupňovej prevodovky, ktorá má aj spätný chod. Spoločnosť Leonhardt plánuje v roku 2009 vyrobiť malú sériu motocyklov Gunbus 410, ktorej veľkosť zatiaľ nebola stanovená.

(RM)

Vojenský Mercedes Zetros

Nemecká automobilka Mercedes-Benz si zvolia medzinárodnú výstavu obrannej techniky Eurosatory 2008, ktorá sa konala od 16. do 20. júna v Paríži, za miesto prezentácie svojho nového vojenského nákladného automobilu Zetros. Nové vojenské Mercedesy sa dodávajú v usporiadaní 6x6 a 4x4, teda ako trojnápravové i dvojnápravové s pohonom všetkých kolies. Trojnápravové modely majú nosnosť od 7 do 10 ton, dvojnápravové verzie uvezú náklad 4 tony až 6 ton. Motory pre Zetros pochádzajú z vozidiel radu 900 a používajú sa aj vo vojenských verziách typu Unimog. Všetky nápravy sú vystrojené uzávierkou diferenciálu, ktorú ovláda vodič. V nábojoch kolies sú planétové redukčné prevodovky. Všetky modely si poradia aj s ťažkým terénom a môžu byť doplnené ochranou proti mínam i protibalistickou ochranou. Zetros nemá bežnú trambusovú koncepciu, pretože jeho kabína je umiestnená až za motorom. Táto koncepcia umožnila znížiť ťažisko i konštrukčnú výšku vozidla, čo uľahčilo jeho prepravu transportnými lietadlami (napr. Hercules C-130 alebo Transall C-160). Komponenty hnacej sústavy vozidla sú prevzaté z civilných typov Axor/Actros. Aj prístrojový panel je v podstate prevzatý z civilných nákladných Mercedesov. Výhodou koncepcie s kabínou za motorom je to, že pri údržbe a opravách motora netreba sklápať celú kabínu, ako je to nevyhnutné pri trambusovom usporiadaní. V kabíne je za tromi samostatnými sedadlami priestor pre doplnkový výstroj

(rádiokomunikačné zariadenia, navigačný systém) a osobné veci posádky. Na želanie môže byť vozidlo vystrojené systémom centrálneho nafukovania pneumatík.

(RM)

Chevrolet Cruze

Nové meno a nový tvar pre celkom nový automobil

Chevrolet začiatkom júla oznámil, že jeho celkom nové vozidlo v kompaktnom segmente ponesie meno Cruze. Nový Chevrolet absolvuje svetovú premiéru na Parížskom autosalóne začiatkom októbra. Cruze vyvinul globálny tím konštruktérov a dizajnérov a bude sa vyrábať na niekoľkých miestach na svete. Cruze má celkovú dĺžku 4,6 metra, ponúka bohatý vnútorný i batožinový priestor pre piatich cestujúcich, čo je jeho výhodou voči konkurentom v kompaktnej triede. Cruze nesie nové globálne dizajnérske výrazové prostriedky značky Chevrolet, ktoré budú aj naďalej vizuálnym podpisom automobilov so zlatým motýlikom.

Nový Chevrolet Cruze bude na európskych trhoch k dispozícii na jar 2009; ostatné časti sveta budú nasledovať. Pre Rusko, ktoré je najväčším európskym trhom pre Chevrolet, sa bude od leta 2009 nový Cruze vyrábať aj v závode GM v Petrohrade.

Modernizovaná Dacia Logan

Napriek pochybovačom sa „lacný" Logan veľmi dobre uchytil na trhu a dnes sa toto vozidlo predáva v 59 štátoch celého sveta. Od začiatku výroby v roku 2004 sa predalo takmer milión vozidiel Logan. Okrem základného závodu Dacia v rumunskom meste Pitesti sa Logan vyrába či montuje aj v Rusku, Indii, Brazílii, Kolumbii a Iráne. Logan sa doteraz vyrábal ako štvordverový sedan, ako kombi MCV, dodávka (van) a pikap. Nedávno k týmto verziám pribudla päťdverová verzia so šikmou zadnou časťou karosérie, ktorá dostala samostatné označenie Sandero. Po štyroch rokoch od začatia výroby sa Dacia, ktorú vlastní francúzsky koncern Renault, rozhodla Logan zmodernizovať. Modernizovaný Logan má novú prednú masku, ktorá sa už objavila na päťdverovom type Sandero. V maske je umiestnené nové logo Dacia. Nový je aj predný

nárazník a väčšie predné reflektory. Veko batožinového priestoru má teraz aerodynamickejší tvar. Upravené boli aj zadné svetlá a nový je aj zadný nárazník. V interiéri nájdeme novú prístrojovú dosku, prevzatú z typu Sandero. Nové sú aj výplne dverí. Priestor pre cestujúcich sa zväčšil v dôsledku predĺženia vozidla, ktoré má dĺžku 4290 mm, čo je o 40 mm viac, ako mal doterajší Logan . Šírka vozidla je 1740 mm, batožinový priestor má objem 510 litrov. Nový Logan môže byť vystrojený antiblokovacím systémom bŕzd najnovšej generácie (Bosch 8.1), ktorý zahrnuje aj elektronické rozdeľovanie brzdnej sily a asistenčný systém núdzového brzdenia. Rozchod predných a zadných kolies bol zväčšený o 7 mm, čo prispieva k lepším jazdným vlastnostiam vozidla. Sortiment pohonných jednotiek montovaných do Logana ostal nezmenený, tvoria ho tri zážihové a dva vznetové motory. Základný 1,4-litrový zážihový motor má výkon 55 kW. Dva 1,6-litrové motory majú výkon 66 kW a 77 kW (16-ventilová verzia). Vznetový motor zdvihového objemu 1,5 litra je k dispozícii v dvoch verziách, s výkonom 51 kW alebo 63 kW.

(RM)

Ponuka pohodlia

Automobilka Nissan patrí medzi už tradičných výrobcov športovo-úžitkových automobilov a v súčasnosti má skutočne mimoriadne bohatú ponuku takýchto vozidiel. Až tri typy ponúka v Európe s dĺžkou v rozmedzí od 463 cm (X-Trail) po 479 cm (Murano/. Medzi nimi je Pathfinder s dĺžkou 474 cm, tvarovaním oveľa bližší X-Trailu ako „crossoveru" Murano. Súčasná generácia Pathfindera mala premiéru v roku 2005, kedy tento typ dostal, možno aj v snahe presadiť sa v Európe, 2,5-litrový vznetový motor.

Dizajnéri sa nesnažili upútať tvarom karosérie Pathfindera zákazníkov, ktorí si potrpia na členitosť tvarov. Karosériu Pathfindera tvoria prevažne rozmerné ploché panely, takže vozidlo pôsobí dojmom mohutnosti, aký oprávnene vyvoláva najväčší SUV Nissana, Patrol s dlhším z dvojice rázvorov náprav. Po otvorení masívnych rozmerných dverí sa pohodlne nasadá na rozmerné, vhodne tvarované sedadlá. Ak bolo zámerom tvorcov Pathfindera vytvoriť veľký kontrast komforného interiéru s drsnejšie vyzerajúcim zovňajškom, tak sa im to skutočne podarilo. Interiér nie je vyumelkovaný, nechýba mu elegancia a vyžaruje z neho pohodlie a bezpečnosť. Už vstup do vozidla bez potreby vyberať z vrecka kľúč je pohodlné, systém „keyless entry" odomkne dvere, keď sa vodič dotkne rukou tlačidla na vonkajšej kľučke. Rovnako môžu otvoriť „svoje" dvere i veko batožinového priestoru aj ostatní členovia posádky, ak osoba s elektronickým kľúčom stojí dostatočne blízko Pathfindera. Kľúč nie je potrebný ani pri spúšťaní motora, stačí otočiť nadstavcom spínacej skrinky pri súčasnom zošliapnutí brzdového pedála motor sa uvedie do chodu. Elektronika pomáha vodičovi nielen pri zabezpečovaní stability vozidla pri jazde zvyčajnými systémami, uplatnila sa aj pri automatickom rozsvecovaní vonkajšieho osvetlenia vozidla i zapínaní stieračov čelného skla, elektromotory rozmaznávajú posádku pri prestavovaní predných sedadiel, strešného okna i sklápaní vonkajších spätných

zrkadiel v snahe ochrániť ich pred poškodením inými vozidlami pri parkovaní v priestorovo stiesnených podmienkach. O mimoriadnej snahe zabezpečiť čo najviac pohodlia všetkým členom posádky svedčí trojzónová automatická klimatizácia, ktorá umožňuje individuálne regulovať úpravu vzduchu z výduchov v strope aj pre osoby sediace na zadných sedadlách, ba aj na dvojici „núdzových" sedadiel, ktoré možno vyklopiť z dna batožinového priestoru. Pathfinder umožňuje prepínačom uviesť do činnosti aj systém rýchleho vykurovania stojaceho vozidla, ktorý zabezpečuje dočasný nárast voľnobežných otáčok motora. Nechýba ani kvalitná audiosústava s CD a mp3 prehrávačom a veľký farebný displej pre zobrazovanie informácií palubného počítača a a navigačného systému. Samozrejmosťou po uvedení predchádzajúcich prvkov sa už zdá byť hands-free s Bluetooth prepájateľné s mobilným telefónom po prvom ručne vykonanom „spárovaní" následne už automaticky.

Ovládacie prvky vozidla a kontrolné prístroje sú ergonomicky vcelku dobre rozmiestnené, čo platí aj o ich funkčnosti. Problém sme mali s hľadaním niektorých funkcií v bohatej ponuke palubného počítača pomocou „joysticku", napríklad pri zadávaní cieľového miesta do navigačného systému. Pathfinder sa nemôže chváliť nadpriemerne dobrým výhľadom z miesta vodiča, za čo môžu dosť nízko položené horné hrany presklenia a masívne stĺpiky karosérie. Bezproblémový je výhľad za auto pri cúvaní – obraz zabezpečuje na spomínanom displeji cúvacia farebná kamera, na displeji je dostatočne zreteľne zobrazený priestor za autom aj v noci, cúvanie uľahčujú zobrazované navigačné čiary.

Posilňovač riadenia by mal byť lepšie vyladený, aby riadenie poskytovalo vodičovi do volantu výraznejšiu odozvu na natočenie kolies, presnejšie by mala byť vedená aj preraďovacia páka veľmi dobre odstupňovanej šesťstupňovej prevodovky. K silným stránkam Pathfinderu patrí výkonný vznetový motor s tichým, kultivovaným chodom. Príjemne vyladený je aj podvozok, schopný pohltiť takmer všetky rázy vyvolané prejazdom kolies cez zvyčajné druhy nerovností našich ciest, veľmi pohodlný je aj pri pomerne rýchlej jazde po mierne udržiavaných poľných či lesných cestách alebo v ľahšom teréne.

Cena Nissanu Pathfinder 2.5 DCI LE začína pri 1 579 000 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 2488 cm^3, najväčší výkon 126 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 403 Nm pri 2000 ot./min.

Prevody: 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka, pohon kolies prednej i zadnej nápravy . Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných priečnych trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná tuhá náprava s pozdĺžnymi vodiacimi ramenami, priečne vedená panhardskou žrďou, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, hrebeňové riadenie s posilňovačom.

Karoséria: 5-dverová, 5+2 miestna typu kombi.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4740/1850/1783 mm, rázvor náprav 2850 mm, rozchod kolies vpredu i vzadu 1570 mm, svetlá výška 240 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2160/ 2821 kg, objem batožinového priestoru 512/2091 l, objem palivovej nádrže 80 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,9 s, spotreba nafty v mest./mimomest.cykle/kombinovanej prevádzke 12/8,6/9,8 l/100 km, CO_2 264 g/km.

Dostatočne reprezentatívne kombi

Automobilka Audi uviedla sedan strednej triedy A4 prvý raz na trh v závere roku 1994, o rok neskôr predstavila aj kombi A4 Avant. Prvá generačná zmena tohto typu sa uskutočnila v roku 2000, minulú jeseň predstavili nový sedan a v marci tohto roku na autosalóne v Ženeve mala výstavnú premiéru aj tretia generácia kombi, teda A4 Avant. Tento model, poháňaný dvojlitrovým vznetovým motorom, sme vyskúšali v prvej polovici júna.

V júnovom vydaní časopisu sme písali o našich skúsenostiach so súčasným sedanom A4, zhodou okolností mal rovnaký motor, prevodovku aj pohon kolies prednej nápravy (vyrába sa aj verzia s pohonom 4x4).

Spredu sú obe karosárske verzie zvonku i zvnútra rovnaké. Pri pohľade na prednú časť karosérie najviac upútajú atraktívne vlnovky z bielych svietiacich diód v reflektoroch, pri prvom posadení sa za volant vodič ocení tvarovú aj materiálovú solídnosť prístrojovej dosky aj volantu. Azda len ovládače na stredovej konzole mohli vyzerať honosnejšie, pretože inak vyzerá celý interiér tak, ako sa na vozidlo strednej triedy tzv. prémiovej značky patrí. Predné sedadlá mali v kombi lepšie prispôsobiteľnú sedaciu časť ako v sedane, zadné sedadlá sa nám zdali byť o niečo vyššie osadené ako v sedane, čo ocenia najmä osoby vyššieho vzrastu. Rezerva priestoru pre nohy ich určite neohromí, ale nad hlavami budú mať dosť voľného miesta. Priestor pre batožinu za operadlami zadných sedadiel s objemom 490 l je len o 10 litrov väčší ako v sedane, po sklopení sedadiel sa zlepší na 1430 litrov, pričom dno priestoru pre náklad je dlhé 1860 mm a šírka batožinového priestoru má 1020 mm. Audi A4 Avant je citlivejšie na zvlnený povrch

vozovky ako sedan. Pri rýchlostiach nad 120 km/h pri obsadení auta len vodičom alebo spolujazdcom na prednom sedadle s neveľkou hmotnosťou sa kombi výraznejšie pozdĺžne pohupuje. Keď sme do batožinového priestoru uložili predmety s hmotnosťou okolo 60 kg, karoséria už na žiadne nerovnosti povrchu diaľnice nereagovala a viezli sme sa dokonale pohodlne... Vo veľmi rýchlo prechádzaných zákrutách však existuje limit, kde už má vozidlo neskrývané sklony k nedotáčavosti. Preto je lepšie do prvých zákrut viesť vozidlo s rešpektom a do každej nasledujúcej zákruty vchádzať o niečo rýchlejšie, aby vodič vystihol hranicu bezpečnej rýchlosti skôr ako mu začne predná časť auta vyliezať zo zákruty. Športovo založení vodiči sa nemusia obávať nudnej jazdy, tento rýchlostný limit je dostatočne vysoko, ale popravde, A4 Avant nemá najšportovejšie ladený podvozok v konkurencii automobilov strednej triedy. Je to auto predovšetkým pre vodičov, ktorí preferujú pohodlné a bezpečné cestovanie. Skúšaný model s bohatou výbavou umocňujúcou výborný konštrukčný základ im určite bude vyhovovať.

Základná cena Audi A4 Avant 2.0 TDI DPF bola v závere júla 985 200 Sk, príplatková výbava, napríklad trojzónová automatická klimatizácia, kožené poťahy sedadiel, bi-xenónové reflektory s ostrekovačmi, panoramatické, elektricky ovládané strešné okno a veľa ďalších prvkov zdvihli cenu nami skúšaného vozidla na 1 569 900 Sk.

SAMUEL BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: radový 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 16,5:1, zdvihový objem 1968 cm^3, najväčší výkon 105 kW pri 4200 ot./min., krútiaci moment 320 Nm pri 1750-2500 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na pružiacich vzperách a dvojiciach spodných trojuholníkových ramien, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 11,4 m, pneumatiky rozmeru 245/40 ZR 18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4703/1826/1426 mm mm, rázvor náprav 2817 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1564/1551 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1595/2090 kg, objem batožinového priestoru 490/1430 l, objem palivovej nádrže 65 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 208 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,5 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 7,8/4,7/5,7 l/100 km, CO_2 149 g/km.

Spoľahlivejší ako predchodca

Britská automobilka Land Rover predstavila prvú generáciu svojho najmenšieho typu Freelander na autosalóne vo Frankfurte v roku 1997. Vyvíjali ho ešte s podporou BMW. A stal sa v kategórii športovo-úžitkových automobilov skutočným predajným šlágrom. Postupom rokov sa však ukázalo, že niektoré jeho konštrukčné skupiny sú dosť poruchové. Druhú generáciu, Freelander2, už v Land Roveri vyvinuli aj s využitím skúseností odborníkov v stavbe vozidiel s pohonom 4x4 niektorých značiek koncernu Ford. Druhá generácia Freelandera mala premiéru v roku 2006, zachovala si príťažlivosť prvej generácie, a zatiaľ dokazuje, že jej nebude chýbať ani zákazníkmi požadovaná spoľahlivosť.

V súčasnosti už automobilka Land Rover spolu so značkou Jaguar patrí indickej spoločnosti Tata Motors, tá však prisľúbila obidvom značkám podporu v ich rozvoji. Za obidve značky zaplatili Fordu nemalú sumu, takže akákoľvek reštrikcia by nemala logiku. V obchodnej zmluve sú zakotvené aj dodávky niektorých konštrukčných skupín pre obidve značky z koncernu Ford, takže zmena majiteľa súčasnú konštrukciu vyrábaných vozidiel nijako neovplyvní. Skúšali sme Freelander poháňaný 2,2-litrovým vznetovým motorom, ktorý je tiež zo sortimentu motorov koncernu Ford.

Dizajnéri súčasného Freelandera sa snažili zachovať tvarovú príbuznosť s jeho predchodcom, karoséria je však o poznanie hranatejšia, predná časť pôsobí dravejším dojmom, rezervné koleso presťahovali z veka batožinového priestoru na dno batožinového priestoru. Nastupovanie na predné aj zadné sedadlá nie je komplikované, ale bolo by ešte ľahšie, ak by uhol plného otvorenia dverí bol o niečo väčší. Vzhľad interiéru „dvojky" je výrazne odlišný od prvej generácie. Prílišná členitosť prístrojovej dosky už dnes nie je v móde, elegantne striedmo tvarovaná mohutná prístrojová doska súčasného Freelandera je vyrobená z hodnotne pôsobiacich plastov, nič nemožno vyčítať ani vzhľadu a funkčnosti ovládačov na stredovej konzole prístrojovej dosky, na dverách i volante. Pravda, tlačidiel na stredovej konzole je toľko, že sa vyplatí preštudovať návod na používanie auta pred jazdou, lebo zisťovať, ktoré je na čo počas jazdy, by mohlo byť nebezpečné.

Na predných sedadlách sa sedí pohodlne vysokým i vzrastom menším vodičom, i keď najmä pri jazde

v nerovnom teréne by sme ocenili ešte o niečo tuhšie bočné vedenie. Zadné sedadlá poskytujú dosť pohodlia aj miesta pre „štandardne vysoké" osoby. Kto sa výškou blíži k 190 cm, bude mať kolená natlačené na rub operadla predného sedadla, nad hlavou bude mať ešte stále priestorovú rezervu. Skúšané vozidlo malo deliacu mrežu za operadlami zadných sedadiel, čo sťažovalo využitie variabilnosti objemu batožinového priestoru sklopením sedadiel.

Land Rover Freelander má nezávisle zavesené predné aj zadné kolesá, výborne tlmí aj výrazné nerovnosti povrchu vozovky, pri jazde po zvlnených poľných cestách sa karoséria príliš nerozhúpe, rýchly prejazd zákrut nevyvolá výraznejšie bočné nakláňanie karosérie. Pri veľkej rýchlosti jazdy by mohol byť posilňujúci účinok posilňovača riadenia o niečo menší, čo by toto vozidlo urobilo ešte dokonalejším. Freelanderom si vodič môže bez obáv trúfnuť ísť aj do stredne ťažkého terénu. Dobrú priechodnosť vozidlu zabezpečuje svetlá výška až 210 mm a systém pohonu všetkých kolies „Terrain Response" s krátkymi reakčnými časmi na preklz kolies, pracujúci v štyroch voliteľných režimoch, využívajúci spojku Haldex.

Vznetový 2,2-litrový motor je mimoriadne pružný. Najväčší krútiaci moment 400 Nm dosahuje pri otáčkach 2000 za minútu, ale viac ako 300 Nm poskytuje už pri otáčkach 1500 za minútu. Aj keď je pohotovostná hmotnosť tohto vozidla takmer 2 tony, s týmto motorom vozidlo nepôsobí pri jazde ťažkopádne, hluk motora pritom neobťažuje posádku v dobre odhlučnenej kabíne, ani keď pracuje pri veľkých otáčkach.

Cena Land Rovera Freelander2 2.2 4TD SE je1 372 000, skúšaný model mal viacero prvkov príplatkovej výbavy, napríklad bi-xenónové do zákrut natáčajúce sa reflektory, vyhrievané predné sedadlá, úpravu pre kategóriu vozidiel N1, takže jeho cena s DPH vzrástla na 1 562 000 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 16,5:1, zdvihový objem 2179 cm^3, najväčší výkon 118 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 400 Nm pri 2000 ot./min.

Prevody: 6-stupňová automatická prevodovka, pohon kolies prednej i zadnej nápravy . Podvozok: predné kolesá zavesené na pružiacich vzperách a spodných priečnych ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadné kolesá zavesené na pružiacich vzperách a priečnych aj pozdĺžnych vodiacich ramenách, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, hrebeňové riadenie s hydraulickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 11,3 m, pneumatiky rozmeru 235/65 R 17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4500/1910/1740 mm, rázvor náprav 2660 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1601/1614 mm, svetlá výška 210 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1950/2505 kg, hmotnosť nebrzdeného/brzdeného prívesu 750/2000 kg, objem batožinového priestoru 775 (po strechu), l, objem palivovej nádrže 68 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 181 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,7 s, spotreba nafty v mest./mimomest.cykle/kombinovanej prevádzke 11/6,8/8,5 l/100 km, CO_2 224 g/km.

Šarmantné kombi

Po atraktívnom, športovo ladenom liftbacku minuloročnej novinky, druhej generácie Mazdy6, sme vyskúšali aj model s karosériou kombi. Športovosť liftbacku podporoval nielen 2,5-litrový zážihový motor s výkonom 125 kW, ale aj kvalitná výbava GTA. Kombi, v Mazde označované tradične ako Wagon, poháňal „len" dvojlitrový zážihový motor a aj stupeň výbavy TE je z opačného pólu ako GTA, ale to v nás nevyvolalo horší dojem, aký sme nadobudli z liftbacku.

Iste sa o to zaslúžili aj dizajnéri karosérie, na ktorej sme nenašli ani len náznak potlačenia estetiky úžitkovosťou. Pravda, nie je to len v Mazde, že tvar modelov s karosériou kombi navrhujú dostatočne autonómne, aby nevyzerali ako sedany alebo liftbacky s pridanou skriňovitou zadnou časťou, tak vznikali kombi v minulosti, a niektoré ešte tak aj pôsobia. Krivky karosérie za stredným stĺpikom karosérie kombi súčasnej Mazdy6 sú rovnako emotívne ako tie, ktoré formujú karosériu smerom od stredu dopredu. Interiér pôsobí o čosi konzervatívnejšie, ale nie nudne. Všetky prístroje a ovládače sú „orientované na vodiča", všetko je umiestnené tam, kde to vodič intuitívne hľadá. A od presného smerového vedenia auta volantom s dostatočnou odozvou vozovky na natočenie kolies pociťovanou na volante, cez jednoznačné vedenie preraďovacej páky v kulise šesťstupňovej prevodovky až po účinné brzdy, všetko funguje prvotriedne. Mazda6 Wagon má pri jazde veľmi dobrú stabilitu, ktorá sa zmenou zaťaženia vozidla prakticky nemení.

Ak sme v úvode uviedli, že výbava TE je z opačného pólu päťstupňového výberu výbav v porovnaní s výbavou GTA, neznamená to šetrenie na bezpečnosti alebo pohodlí. Štandardnými prvkami stále zostávajú okrem iného výškovo aj pozdĺžne nastaviteľný volant, systém regulácie stability vozidla DSC, čelné, bočné aj hlavové bezpečnostné vankúše, automaticky zapínateľné stierače čelného skla s dažďovým snímačom, tempomat, či kvalitná audiosústava. Nezanedbateľnou prednosťou tohto kombi je ľahká ovládateľnosť sklápania zadného lavicového sedadla, priečne deleného v pomere 60/40, systémom Mazda Karakuri. Operadlá vytvoria takmer rovné pokračovanie pôvodného dna batožinového priestoru bez akéhokoľvek schodíka, pôvodný objem pre batožinu alebo náklad 519 l vzrastie na viac ako 1700 l.

Mazda6 Wagon 2.0 MZR TE so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou sa v júli predávala za 909 900 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10:1, zdvihový objem 1999 cm^3, najväčší výkon 108 kW pri 6500 ot./min., krútiaci moment 185 Nm pri 4000 ot./min.

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

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4765/1795/1490 mm, rázvor náprav 2725 mm, rozchod kolies vpredu i vzadu 1550 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1430/1970 kg, objem batožinového priestoru 519/1751 l, objem palivovej nádrže 64 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 208 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,3 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 10/5,6/7,2 l/100 km, CO_2 171 g/km.

Zostáva etalónom nižšej strednej triedy

V júlovom čísle sme písali o našich skúsenostiach z prevádzky päťdverového Fordu Focus poháňaného 1,8-litrovým vznetovým motorom. Chválili sme kvalitu jeho podvozku, ktorou sa pýšili už aj predchodcovia súčasnej generácie, vďaka ktorej väčšina odborníkov považuje Focus, minimálne jeho podvozok, za etalón pre automobily nižšej strednej triedy. Medzičasom sme mali možnosť vyskúšať aj ďalší Focus s karosériou hatchback, dokonca aj s rovnakou úrovňou výbavy Titanium, ibaže poháňaný 1,6-litrovým zážihovým motorom.

Podvozok sa nám zdal byť opäť najsilnejšou stránkou Focusu aj s 1,6-litrovým zážihovým motorom. „Vyhral" v našich očiach pred ostatnými konštrukčnými skupinami auta nie preto, že by napríklad vonkajší vzhľad karosérie alebo jej interiéru zaostávali za konkurenciou. To určite nie. Vzhľad karosérie si po nedávnej inovácii Focusu zachoval osobité črty úspešného „kinetického dizajnu" súčasných automobilov Ford, dominantné časti interiéru, napríklad prístrojová doska, dostali kvalitnejšie pôsobiace mäkčené povrchy plastov. Podvozok Focusu však má vlastnosti, ktoré nás upútali viac ako príjemne vyzerajúca a ergonomicky veľmi dobre vyriešená prístrojová doska s komplexom prístrojov a ovládačov. Viac ako pohodlné predné sedadlá poskytujúce vodičovi aj jeho spolujazdcovi veľmi dobrú oporu aj pri pôsobení značných bočných síl pri rýchlej jazde v zákrutách. Tak ako sme to uviedli už v článku z predchádzajúceho čísla - podvozok Focusu poskytuje vozidlu obdivuhodnú stabilitu na ceste s akýmkoľvek povrchom a pritom mimoriadne účinne tlmí všetky možné typy nerovností s akými sa stretávame na cestách.

Kto si kúpi Ford Focus so zážihovým 1,6-litrovým motorom vyladeným na 74 kW, asi si ho nevyberie kvôli „športovému naturelu" tohto modelu. Na to Ford ponúka aj u nás výkonnejšie motory. Potenciál podvozku neumožňoval naplno využívať ani 1,8-litrový vznetový motor s najväčším výkonom 85 kW, ten však aj vďaka väčšiemu krútiacemu momentu predsa len pôsobil pri snahe o rýchle prejazdy plynule nadväzujúcich pravých a ľavých zákrut pri snahe o športový štýl jazdy „dostatočnejším" dojmom. V rovnakom prostredí 1,6-litrový zážihový motor vodičovi taký zážitok pohodovej športovej jazdy neposkytoval ani keď z neho vodič vyčerpal všetok výkonnostný potenciál. Rozdiel medzi týmito dvoma motormi naznačuje už porovnanie schopnosti zrýchľovať z 0 na 100 km/h: pre 1,8-litrový vznetový motor výrobca uvádza hodnotu 9,5 s, pre tento zážihový motor 11,9 s. Uvedomujeme si, že väčšina zákazníkov po hľadaní hranice bočného šmyku v zákrutách netúži, a preto vystačia aj s potenciálom tohto 1,6-litrového zážihového motora. Vo výbave úrovne Titanium sú čelné, bočné aj hlavové bezpečnostné vankúše, dažďový snímač zabezpečujúci automatické zapínanie stieračov čelného skla, reflektory do hmly, palubný počítač či dvojzónová klimatizácia. Ford Focus s výbavou Titanium poháňaný týmto motorom bol v júli o 70 000 Sk lacnejší ako so vznetovým 1,8-litrovým motorom, predával sa za 559 000 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 11:1, zdvihový objem 1596 cm^3, najväčší výkon 74 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 150 Nm pri 4000 ot./min.

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

Pohotovostná/celková hmotnosť: 1249/1730 kg.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,9 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 8,7/5,5/6,7 l/100 km, CO_2 159 g/km.

Globálna Fiesta

Nový Ford Fiesta bol od začiatku navrhovaný a vyvíjaný tak, aby vyhovoval rozličným potrebám zákazníkov na celom svete, od západnej a východnej Európy po severnú Ameriku, Čínu, Austráliu a južnú Afriku. Taká veľká populácia nemusí mať na prvý pohľad veľa spoločného, preto spoločnosť Ford pri plánovaní nového malého automobilu uskutočnila rozsiahly výskum potrieb, požiadaviek a túžob zákazníkov po celom svete – dávno pred vytvorením prípravného vozidla Verve Concept a následnej sériovej verzie novej generácie typu Fiesta. V tomto článku sa nesústredíme len na technickú charakteristiku novej Fiesty. Poučný, aj pre našich podnikateľov, môže byť prístup k vývoju tohto produktu.

Výsledkom nie je iba nový automobil, ale aj nový proces, ktorý diktuje budúcnosť vývoja výrobkov spoločnosti Ford a prostredníctvom ktorého sa budú tvoriť ostatné automobily značky Ford. Nová Fiesta je prvým produktom vízie ‚One Ford' generálneho riaditeľa spoločnosti Ford Alana Mulallyho, že jedna celosvetová spoločnosť bude navrhovať a vyrábať vozidlá pre jednu globálnu zákaznícku základňu bez rozdelenia podľa regionálnych alebo národných hraníc.

Po výstavnej premiére na ženevskom autosalóne 2008 sa začne nová Fiesta v celej Európe predávať na jeseň roku 2008 ako trojdverový a päťdverový ‚hatchback'. Do roku 2010 sa Fiesta bude predávať aj v Ázii, južnej Afrike, Austrálii a severnej Amerike, a to v rôznych verziách regionálne upravených modelov, ktoré budú odvodené zo spoločného základu.

Na vývoj takéhoto vozidla je potrebný vlastník procesu. V spoločnosti Ford je ním Marin Burela, výkonný riaditeľ malých automobilov, ktorý prijal zodpovednosť za vývoj novej Fiesty pre celý svet. „Je to neuveriteľne vzrušujúci projekt," hovorí Burela. „Nová Fiesta je pre spoločnosť Ford medzníkom. Je to náš najvýznamnejší projekt vozidla pre celý svet od Modelu T a zvestuje budúcnosť vývoja výrobkov spoločnosti Ford."

Keď spoločnosť Ford analyzovala stanoviská celosvetovej zákazníckej základne, zobrala si príklad mimo automobilového priemyslu. Vychádzala zo skúseností prvotriednych značiek elektroniky a klenotov, aby pochopila, ako a kde sú tie isté produkty príťažlivé aj za hranicami. Okamžitým rozhodnutím bolo, že európske automobily značky Ford sa perfektne hodia pre generáciu, ktorá vyrastala s internetom a mobilnými telefónmi ako nevyhnutnosťou, nie luxusom; generáciu, ktorá verí, že väčší neznamená bezpodmienečne lepší a že technológia vládne svetu.

Burela vysvetľuje: „Jednu vec sme pochopili hneď na začiatku, že svet sa zmenšuje pre výrobky, akými sú automobily, a že vkus ľudí sa začína zbližovať, čo je riadené dvoma faktormi. Po prvé, pred desiatimi rokmi nemali zákazníci na trhoch regiónu Ázia-Pacifik, akým je napríklad Čína, možnosť kúpiť si vozidlo vyrobené v inej krajine; to sa zmenilo a Čína je teraz najrýchlejšie rastúcou veľkou ekonomikou na svete so sofistikovaným vkusom a oveľa väčším počtom zákazníkov, ktorí si môžu dovoliť kúpiť automobil podľa vlastného výberu.

Po druhé, počas tých istých desiatich rokov sme mali možnosť sledovať obrovský posun v požiadavkách na veľkých a vyspelých trhoch, akým sú napríklad Spojené štáty. Najlepšie predávajúcim sa vozidlom už nie je kamión, ale osobné auto, a to dokonca importované. Nestabilné makroekonomické podnebie vyháňajúce ceny palív a surovín sa spojilo so záujmom spotrebiteľov o ekologické otázky, čím vytvorili značne silnejší záujem o menšie, efektívnejšie automobily.

Spolu tieto fenomény vytvorili významnú príležitosť pre malý automobil pre celý svet, ktorý pred desiatimi alebo dokonca piatimi rokmi neexistoval."

Výskum v týchto meniacich sa a náročných časoch umožnil spoločnosti Ford nájsť významné spoločné črty v dôležitosti dizajnu. Či už boli zákazníci v Nankingu, Detroite alebo Kolíne, štýl bol na prvom mieste požiadaviek.

„Štýl je kráľom," vysvetľuje Burela. „Preto projektovanie návrhu Verve Concept – a nakoniec aj novej generácie Fiesty – bolo skôr otázkou posudzovania jemných rozdielov v štýloch, ako prispôsobenia sa úplne

odlišným úpravám. Počiatočné prijatie troch návrhov vozidla Verve Concept svedčilo o všetkom – základný dizajn sa páčil všetkým."

„Projekt Verve Concept bol pre nás dôkazom z hľadiska dizajnu," dodáva Martin Smith, výkonný riaditeľ dizajnu spoločnosti Ford of Europe, ktorý je tvorcom charakteristického kinetického dizajnu spoločnosti. „Ďalšie trendy dizajnu a štýlu budú čoraz viac ovplyvnené Áziou, kde restie záujem o západný dizajn – čo je v móde v Londýne, je v móde aj v Pekingu. Predviedli sme, ako môže byť silný charakteristický dizajnérsky motív všeobecne zaujímavý a predsa byť prispôsobený lokálnemu vkusu."

Spoločnosť teda identifikovala trh pre malé autá pre celý svet a upriamila pozornosť na možnosť výroby automobilu na celosvetovom základe. Pritom využila ponaučenia z predchádzajúcich vývojov a spoluprác.

„Keď sa na to spätne pozerám, tak pri predchádzajúcich pokusoch o vytvorenie globálneho automobilu značky Ford sme sa snažili produkt jednej oblasti prispôsobiť druhej," hovorí Marin Burela. „Predtým sme chceli skôr prispôsobiť zákazníkov automobilu, nie naopak. Našou výzvou bolo vytvoriť úplne nový proces, ktorý by nás nútil robiť veci inak a spolupracovať na inej úrovni, ktorá nie je rozdelená regionálnymi požiadavkami."

Vytvoril sa obchodný prípad pre sériový automobil, ale tento prípad nebol založený na globálnych hodnotách predaja. Spoločnosť Ford žiadne neuvádza, namiesto toho vytvorila detailný proces vývoja a flexibilný výrobný systém, aby zabezpečila, že bude rýchlo reagovať na požiadavky zákazníkov. Takýto proces tiež zaručuje, že procedúry kvality sa môžu aplikovať vo výrobných lokalitách po celom svete, čo je dôležité pri vytvorení spoločnej výrobnej kvality novej Fiesty.

Nová Fiesta je prvým globálnym výrobkom spoločnosti Ford, ktorý bol vytvorený použitím kľúčovej metodológie z nového Systému globálneho vývoja výrobkov (GPDS – Global Product Development System). GPDS používa posledné novinky zo sveta digitálneho dizajnu, strojárstva a výrobných technológií, aby z rysovacej dosky preniesla na trh produkty rýchlejšie ako kedykoľvek predtým. Podporuje tiež vysokú úroveň výrobnej flexibility a rozdielnosti produktov rozličných značiek založených na spoločnom základe. Toto bol základ, ktorý umožnil efektívnu spoluprácu spoločností Ford a Mazda, aby mohli zdieľať spoločný základ, a predsa zachovať základnú architektúru svojich malých automobilov.

„GPDS je v podstate rozšírením predchádzajúcej spolupráce pri vývoji výrobkov v rámci rodiny Ford," vysvetľuje Burela. „Napríklad najnovší európsky model Focus zdieľa technológie, niektoré prvky a architektúru s modelmi Volvo S40/V50 a Mazda 3."

Konštruktéri spoločností Ford a Mazda úzko spolupracovali na kľúčových konštrukčných prvkoch novej architektúry malých automobilov, aby dali dohromady to najlepšie z príslušných oblastí ich odbornej kvalifikácie. Tento prístup priniesol silný základ, ktorý umožňuje dvom značkám, aby navrhli individuálne vozidlá a prispôsobili vlastnosti svojich výrobkov tým, že si vyberú z poľa technológií, ktoré sa môžu prispôsobiť, aby poskytli zákazníkom špecifické výhody.

„Vykonali sme kompletný CAE (počítačom riadený vývoj – Computer Aided Engineering) posudok na úrovni vlastností a uskutočnili sme dva pokusy, aby sme kompletne virtuálne vybudovali nový automobil v digitálnom prostredí," hovorí Dieter Schwarz, manažér konštrukcie vozidiel pre nový globálny typ Fiesta. „Pomohlo nám to identifikovať akékoľvek výrobné problémy už počas ranej fázy vývojového procesu a malo to obrovský význam pri spustení skutočnej výroby. Prvý testovací výrobok na výrobnej linke mal veľmi málo problémov a druhý už bez problémov prešiel."

Predstavenie nového sériovo vyrábaného typu Fiesta po celom svete ukazuje, ako môže byť kinetický dizajn prispôsobený, aby vyhovoval vkusu lokálneho trhu. Nová Fiesta vystavená na pekingskom autosalóne v apríli 2008 odhalila drobné rozdiely v dizajne exteriéru medzi európskou a ázijskou verziou. To isté bude platiť aj o spôsobe ich jazdy. Či už je nový typ skonštruovaný v nemeckom Kolíne alebo čínskom Nankingu, karoséria bude mať tú istú architektúru. Podľa globálneho konštruktérskeho prístupu spoločnosti Ford však budú nové modely Fiesta upravené tak, aby vyhovovali regionálnym podmienkam jazdy a preferenciám zákazníkov.

„Aj keď sa štýl a dizajn veľmi podobajú, základné rozdiely vo vkuse zákazníkov na celom svete stále ostávajú – a to je to najzjavnejšie pri vylaďovaní dynamiky vozidla," vysvetľuje Dieter Schwarz. „Niektoré trhy, ako napríklad Európa, sú zamerané na riadenie. Iné, ako napríklad Ázia, majú sklon k uprednostňovaniu pohodlia jazdy. Napríklad nové nezávislé zavesenie predných kolies McPherson a zadná vlečená náprava s pružne skrutnou priečkou novej Fiesty boli pre rôzne regióny prispôsobené za pomoci zdokonalených puzdier, pružín a tlmičov. Európske modely Fiesta budú mať väčší priemer, tuhšiu skrutnú priečku v zadnom zavesení a vybavenie navrhnuté tak, aby poskytovalo perfektnú stabilitu Fiesty pri jazde po kľukatých cestách.

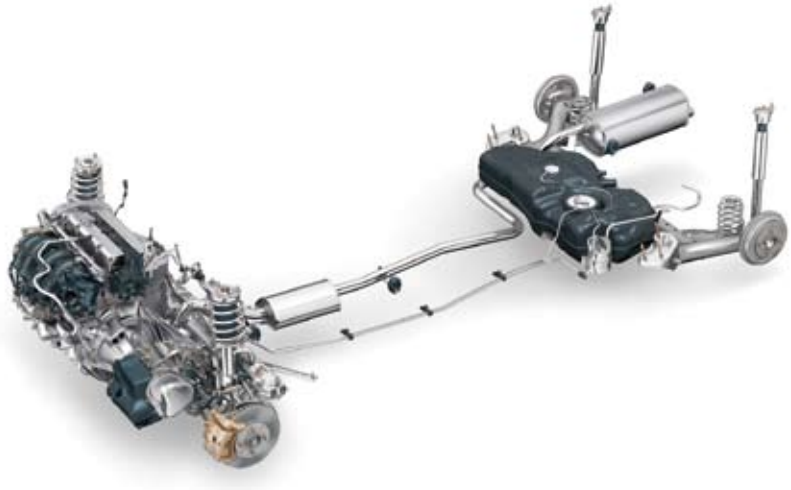
Ponaučenia získané vďaka novej generácie typu Fiesta budú pre budúcnosť spoločnosti Ford veľmi dôležité. „Vysvetlili sme, že toto je iba začiatok," hovorí Marin Burela. „Po rade malých automobilov bude nasledovať nový rad automobilov určených pre celý svet, ale s oveľa kratším časom medzi uvedením a spustením výroby regionálnych modelov. Toto je budúcnosť."

Odkedy v roku 2005 koncepčné vozidlo Iosis predstavilo kinetický dizajn, každý nový typ Ford bol vytvorený podľa novej interpretácie tohto tvaru, premieňajúc typické odvážne grafické prvky a proporcie na vytvorenie rodiny osobitých modelov. Výkonný riaditeľ dizajnu spoločnosti, Martin Smith, používa na opis dizajnérskej filozofie, ktorá teraz vytvorila novú Fiestu, vyjadrenia ako ‚tvarovaná presnosť', ‚svižná mohutnosť' a ‚harmonická atletickosť'.

Toto však neznamená prístup typu „jedna veľkosť pre všetkých". Martin Smith vysvetľuje: „Kinetický dizajn neznamená ‚vystrihnúť a prilepiť' z jedného vozidla na druhé; každé je novou interpretáciou základných dizajnérskych prvkov. Malý kinetický automobil môže zvýrazňovať odlišné prvky tvaru ako veľký automobil a aj v inom rozsahu." . Nová Fiesta si robí nároky na svoje vlastné sebavedomie, štýlovosť a individualitu, aby meno Fiesta pritiahlo aj úplne novú generáciu zákazníkov, z ktorých sú mnohí noví pre značku Ford a typ Fiesta.

Má osobitú a odvážnu ‚tvár' spoločnosti Ford. Najbadateľnejšie je použitie typickej veľkej mriežky v tvare obráteného lichobežníka a v strede umiestnený oválny znak Ford, ktorý je charakteristický pre Verve Concept a ostatné moderné vozidlá z rodiny automobilov Ford.

Chróm a leštené materiály sú použité podľa potreby, len ako ozdobenie šperkmi, aby vyjadrovali eleganciu a rafinovanosť. Spodná mriežka dosahuje tento efekt prostredníctvom čistého a presného chrómového



okraju. Mriežka je ukončená deliacou horizontálnou tabuľkou s poznávacou značkou a orámovaná dynamicky vyzerajúcou prednou maskou, ktorá je vytvarovaná, ako keby boli na každej strane kapoty umiestnené ‚vypracované svaly'. „Zamerali sme sa na to, aby sme do Fiesty vniesli viac vzrušenia a charakteru a aby vyzerala väčšia a atletickejšia ako jej predchádzajúca generácia aj napriek tomu, že je stále rovnako veľká," vysvetľuje Stefan Lamm, vedúci dizajnér exteriéru spoločnosti Ford of Europe. „Mriežka je jedným z hlavných prvkov, ktorým to chceme dosiahnuť, má pritiahnuť pozornosť na prednú časť automobilu."Smerom dozadu hladké, pretiahnuté predné svetlá ostro ubiehajú, čím vytvárajú silný vizuálny dojem a zároveň veľmi krátku líniu zatvorenia smerom ku kapote v tvare mušle. Toto spracovanie dodáva novej Fieste príťažlivý vzhľad a zároveň pomáha spĺňať požiadavky na ochranu chodcov. Silné charakteristické prvky značky sú zdôraznené na bočnej strane vozidla prostredníctvom odvážnych a výrazných okrajov oblúkov kolies, ktoré sú teraz kľúčovou črtou DNA značky Ford a sú prítomné v celej ponuke typov. Vyjadrujú napätie a mohutnosť, charakteristické prvky kinetického dizajnu.

Nad oblúkmi kolies sa nachádza stúpajúca bočná okenná línia, je silná a dynamická a prechádza pozdĺž bočných strán smerom k vysoko umiestnenému zoskupeniu zadných svetiel. Previsnutá časť, ktorá plynie pod touto líniou, dodáva silu a napätie, zatiaľ čo kľučky dverí sú starostlivo zabudované, čím vytvárajú úhľadný, harmonický vzhľad.

Zvažujúci sa predný stĺpik je predĺžený smerom dopredu k stredovej línii predných kolies, aby tak vizuálne skrátil previs blatníkov, a okno pod predným stĺpikom dodáva vozidlu športový vzhľad a pomáha zlepšiť viditeľnosť. Nová Fiesta si uchováva splývajúci profil a spracovanie oblasti okna – alebo Otvoru pre denné svetlo (DLO – Day Light Opening) – z koncepčného modelu Verve Concept. Vizuálne posilňuje dynamiku a zvýrazňuje športový charakter automobilu. Bočné okná sú elegantne skombinované a vytvárajú zjednotenú grafiku – ďalší z prvkov kinetického dizajnu, ktorý vyjadruje dynamickosť. Horný oblúk tohto okenného tvaru formuje charakteristickú líniu, ktorá začleňuje tvary koncových svetiel a zadného spojlera do súvislého tvaru, zatiaľ čo elegantné chrómové zvýraznenie lemuje spodnú hranu bočného okna a zdôrazňuje tradičné ‚vyhnutie nahor' spodného rohu automobilov Ford. Tento dizajnérsky prístup sa uplatňuje na oboch modeloch, trojdverovom aj päťdverovom, a udržiava si dravý dynamický profil bez toho, aby sa vzdal vlastností pravého rodinného automobilu.

V zadnej časti sú skombinované viaceré prvky kinetického dizajnu, vrátane zošikmeného zadného okna, nízkej strešnej línie, ktorá prechádza do malého spojlera, charakteristickej grafiky poznávacej značky a pozoruhodných koncových svetiel so štruktúrou včelieho plástu, ktoré sú umiestnené vysoko na zadných rohoch vozidla. Zabudovaná tmavosivá vložka spodného difúzora zvýrazňuje tvar nárazníka a dodáva novej Fieste atletický postoj. Difúzor prepožičiava zadnému tvaru nádych ľahkosti, zatiaľ čo jeho línie, preťahujúce sa von smerom k okraju nárazníka, znova priťahujú pohľad na kolesá a športový vzhľad vozidla.

Bolo by jednoduché prehliadnuť takéto drobné prvky, keby ich nezvýrazňovala farba. Jedinečná farba exteriéru európskej verzie Verve Concept – nazývaná Hot Magenta (horúca purpurová) – sa preniesla na sériový automobil ako jedna zo siedmich nových farieb, ktoré boli vyvinuté pre novú Fiestu – celkovo je dostupných 14 farieb exteriéru.

Nová Fiesta je vďaka odvážnemu použitiu dynamických línií, plných povrchov a trúfalej grafiky rovnako dramatická zvnútra ako aj zvonku. Na prístrojovej doske s obklopujúcim tvarom, ktorá sa vinie okolo vodiča a spolujazdca a vytvára individuálny priestor, zaujmú odvážne tvarované povrchy, kontrastné farby a materiály. Použitím starostlivo vyvíjaných, zlaďovaných farieb a obšívok vyhovuje celému spektru požiadaviek zákazníkov, od hravého zmyslu pre módu po zrelú sofistikovanosť.

„Je to príjemný a príťažlivý priestor pre cestujúcich," vysvetľuje Niko Vidakovic, vedúci dizajnér interiéru spoločnosti Ford of Europe. „Veľmi sme dbali o to, aby sme tento pocit zachovali vo všetkých modeloch nového typu Fiesta, no zároveň aby sa odlišovali použitými farbami a materiálmi obšívok."

Zo sedadla vodiča pohľad okamžite pritiahne nápadná stredová konzola prístrojovej dosky. Bola navrhnutá pre obyvateľov celého sveta, ktorí poznajú jazyk dizajnu a intuitívnu obsluhu mobilných telefónov a osobných hudobných prehrávačov. Je v nej zabudované rozhranie človek-stroj (HMI – Human Machine Interface), ktoré je prepojené s multifunkčnou obrazovkou displeja umiestnenou na vysoko umiestnenom prístrojovom paneli blízko vodičovho zorného poľa.

Kľúčovým prvkom dizajnu je oddelenie tradičných prvkov zábavného systému automobilu – obrazovky, ovládačov a elektroniky – čo umožnilo najmä vyvinutie základných technológií. Oddelenie týchto prvkov umožnilo dizajnérom umiestniť ovládacie prvky

a tlačidlá do optimálnej ergonomickej polohy v takom tvare, ktorý sa podobá rozloženiu na modernom mobilnom telefóne.

„Automobily v minulosti mali veľkú hlavnú audio jednotku, ktorá vytvárala vertikálne plochy," vysvetľuje Vidakovic. „V novej Fieste je jedinou viditeľnou časťou základnej elektroniky štrbina pre vkladanie CD diskov. Tlačidlá a multifunkčné displeje sú oddelené od elektronickej riadiacej jednotky, čo oveľa menej obmedzuje dizajnérsku slobodu."

Výsledkom je, že každé tlačidlo a prepínač rozhrania HMI boli vyrobené s pozornosťou venovanou každému detailu, ktorá charakterizuje dizajn kvalitnej prenosnej elektroniky. Nová Fiesta predstavuje nový prístup k forme a funkcii a stredová konzola prístrojovej dosky sa vzhľadom aj na dotyk výrazne odlišuje od tradičného vyhotovenia.

Volant má modernú formu, svetlé zvýraznenie ramien mu dodáva futuristický výzor. Ten je ešte zosilnený pohľadom cez volant na precízne hlavné prístroje, rýchlomer a otáčkomer, olemované krátkymi tunelmi z lešteného kovu v tvare ďalekohľadu, ktoré sú v kontraste s farbami interiéru, čo je ďalší príklad expresívneho dizajnu.

Pozornosť venovaná každému detailu zahŕňa také prvky, ako sú napríklad nové ovládacie páčky na stĺpiku riadenia. Dizajnérsky tím sa opäť inšpiroval mimo automobilového priemyslu, v tomto prípade to bolo balíčkami luxusnej kozmetiky, ktoré často obsahujú dômyselné a kvalitné prepracovanie detailov, čím je vyjadrená príťažlivosť značky. Páčky na stĺpiku riadenia vyvolávajú vďaka svojej hmotnosti a presnému chodu pocit kvality a citlivosti. Kvalita je ďalej zjavná aj v mnohých detailoch celého interiéru nového modelu Fiesta, vrátane takých drobností, akým je šitie kožených sedadiel, textúra látkových sedadiel a hravé grafika v tvare písmena ‚Y' vyšitá na ich prednej strane. Pri definovaní a vytváraní charakteru a postoja rôznych nových modelov Fiesta zohrávajú farby rovnakú dôležitú úlohu ako tvary, podobne ako pri exteriéri.

Tento model má k dispozícii najväčšiu škálu farieb, materiálov a obšívok interiéru vo svojej triede a osloví potreby tradičných zákazníkov, ako aj prevažne mladších kupujúcich, ktorí môžu byť noví pre značku Ford. Celkovo je na výber päť rozdielnych radov – Ambiente, Trend, Ghia, Sport a Titanium – a 20 rôznych kombinácií farieb a vyhotovení interiéru. Každá alternatíva obsahuje dvojfarebný prístrojový panel s rozličnými kontrastmi, ktoré sú prispôsobené tak, aby ladili s paletou exteriéru – jasnejšie pri športových modeloch a tlmené pri tradičnejších interiéroch ‚Ghia'. Farba zohráva dôležitú úlohu pri tvorbe emocionálneho kontaktu so zákazníkmi. Pre Fiestu vybrali expresívne farby so správnym zladením a kontrastami spolu s kvalitnými materiálmi, akým je napríklad rukavičiarska koža, ktorá je príjemná na dotyk. Tieto detaily dávajú pocit prvotriednosti v rozmerovo malom automobile.

Použitie farieb a prvkov kinetického dizajnu umožnilo návrhárskemu tímu vytvoriť modernejšiu interpretáciu uznávaných modelov, akým je napríklad Ghia, a začlenenie nových motívov, ako je napríklad ‚móda ulice', do ostatných úrovní výbavy.

Napríklad: **Model Ambiente** ponúka príjemný a príťažlivý priestor pre cestujúcich použitím ľahko kontrastného prístrojového panela.

Séria Trend si berie inšpiráciu z dizajnérskych odevov a na mieru šitých oblekov, aby zvýraznila súčasný dojem.

Nový **model Sport** ponúka neutrálnu alebo modrú tému vo vyššom farebnom kontraste a vykladané grafické prvky odrážajúce sa od tých, ktoré sú používané v dizajne snowboardov.

Luxusná **séria Ghia** využíva zlatú farbu šampanského kvôli mäkšiemu, „talianskejšiemu" štýlu. Ghia je inšpirovaná luxusnými značkami, preto používa na dotyk jemné materiály s malým kontrastom a zmenami odtieňov farieb.

Moderný **model Titanium** využíva červenú farbu s názvom ‚Soho Burgundy', s tmavým leskom, veľkým kontrastom kvôli uhladenému, technickému výzoru, ktorý je inšpirovaný prvotriednymi technologickými značkami

„Každá výbava má vyzerať inak a pôsobiť iným dojmom," usudzuje Pauliová, zodpovedná za výber farieb a materiálov v interiéri Fiesty. „Rovnaký pozoruhodný interiér môže použitím rozličných farieb a materiálov vyvolať celú škálu nálad, od športovej po uhladenú."

Balíček ‚Aesthetic Lighting Pack' série Titanium ešte väčšmi zdôrazňuje použitie farieb. Pri tomto výberovom doplnku, ktorý je typický pre veľké automobily, pozostávajúcom z osvetlenia interiéru z dvoch malých LED diód – umiestnených v stropnej lampe – osvetľuje stredový panel a oblasť preraďovacej páky Päťstupňovej prevodovky jemným červeným svetlom. Druhé priestorové LED osvetlenie, umiestnené nad priečinkom pre rukavice, osvetľuje stranu spolujazdca jemným červeným svetlom.

Po otvorení dverí sa priestorové osvetlenie zosilní a prispôsobí sa osvetleniu priestoru pre nohy. Dokonca aj stredový panel má vnútorné LED osvetlenie, ktoré sa zapína pri otvorení panela a odráža prvotriedne elektronické zariadenia.

Predchádzajúce generácie Fordu Fiesta mali zaslúžene povesť automobilov s pôsobivou dynamikou vo vozidle malých rozmerov. Nový Ford Fiesta je pripravený túto reputáciu ešte rozšíriť prostredníctvom kľúčových zmien a nového modelu Sport. Nová Fiesta má prakticky rovnaký pôdorys ako jej predchodkyňa a má dokonca menšiu hmotnosť – v závislosti od voľby motora je približne o 40 kilogramov ľahšia, dokonca aj po pridaní 10 kilogramov v podobe bezpečnostných funkcií a zvukovej izolácie.

Kľúčovým faktorom v ľahkom a svižnom riadení nového modelu Fiesta je nová funkcia – prvé použitie úplnej elektronickej podpory riadenia (EPAS - Electric Power Assist Steering) v európskom automobile Ford. Funkcia EPAS nahrádza tradičný hydraulický posilňovací systém predchádzajúcej generácie Fiesty, ktorý vyžadoval väčšie úsilie pri manévroch pri malých rýchlostiach, napríklad pri parkovaní alebo pri jazde v meste. EPAS prináša zmenšenie spotreby paliva v reálnych podmienkach tým, že pracuje len vtedy, keď je podpora pri riadení potrebná, a v opačnom prípade sa deaktivuje. Odborníci spoločnosti Ford na dynamiku jazdy si uvedomovali, že niektoré systémy funkcie EPAS znehodnocujú pocit z riadenia. Preto tento systém vyladili tak, aby ponúkal presnú odozvu riadenia, aká sa od vozidla značky Ford očakáva.

Pomocou snímača, ktorý identifikuje rýchlosť a uhol otáčania riadenia, sa stanoví, aká úroveň podpory je potrebná. Túto užitočnú funkciu konštrukčný tím ďalej vyladil pre rozličné typy motorov kvôli rozdielnej hmotnosti, ktorá pôsobí na riadenie.

Systém regulácie stability vozidla, ESP, posilňuje športové vlastnosti Fiesty, bol navrhnutý tak, aby nezasahoval do riadenia pri dynamickej jazde, ale aby zároveň poskytoval rozhodujúcu ochranu, ak to situácia vyžaduje.

Nový model Fiesta Sport – odmena pre znalcov

Úplne nový model Fiesta Sport bude dostupný pri spustení predaja a prinesie do svojho radu športový výkon, ktorý ponúka automobilovým nadšencom novú štandardnú alternatívu Fiesty. Nový model Fiesta Sport využíva nový 1,6-litrový zážihový motor Duratec Ti-VCT s výkonom 88 kW, ktorý vozidlo rozbehne z nuly na 100 km/h za 9,9 sekundy a umožní mu dosiahnuť maximálnu rýchlosť 193 km/h. Znížené, upravené športové zavesenie kolies pomáha vozidlu zachovať si vynikajúcu dynamickú odozvu a stabilitu.

Pre novú Fiestu budú k dispozícii aj ďalšie zážihové motory z rodiny Duratec, 1,25-litrový s výkonom 44 kW a 1,4-litrový s výkonom 71 kW. Vznetové motory, 1.4 Duratorq TDCi má výkon 50 kW, 1.6 Duratorq TDCi a 1.6 Duratorq ECOnetic majú najväčší výkon 66 kW.

-fd-

Luxus a jazdná dynamika

Z času na čas sa latka progresívnych automobilových technológií dvíha na vyššiu úroveň. Takýto výnimočný moment práve prichádza pri uvedení nového BMW radu 7. Piata generácia luxusného sedanu z dielne BMW ukazuje, ako sa dá čistá radosť z jazdy a pôžitok z veľkorysého komfortu skombinovať v dokonalej harmónii.

Nosnou myšlienkou dizajnu nového BMW radu 7 je harmonická kombinácia elegancie a športovosti. Najnápadnejším prvkom prednej časti je dvojitá mriežka chladiča, známe „obličky", s novým dizajnom: ich rozmery sú pozoruhodne veľké a do prednej časti vozidla sú vsadené prakticky zvislo. Na robustnosti im pridáva aj výrazné zvislé rebrovanie. Sústredený výraz, taký typický pre BMW, dotvárajú dvojité predné reflektory s prstencami denných svetiel a dodatočnými svetelnými pruhmi v hornej časti. Novým prvkom sú aj smerové svetlá zložené na oboch stranách z ôsmich svietiacich diód (LED/ umiestnených v dvoch zvislých radoch.

Pri pohľade zboku zaujme súhra konkávnych a konvexných povrchov. Napríklad bočné panely sa vďaka tomu zdajú ako keby smerom k zadným panelom rástli, avšak bez vytvárania konvenčných lemov okolo blatníkov. Eleganciu bočnej siluete dodáva línia bokov, tiahnúca sa od predných svetiel cez kľučky až k zadným svetlám. Povrch nad touto líniou je konvexný, nadväzujúci povrch pod ňou naopak, konkávny. Zaujímavým prvkom sú bočné vzduchové „žiabre", novú interpretáciu dostal tiež protibežný oblúk na prednej hrane zadného stĺpika, teda známy „Homfeister kick". Vizuálnou špecialitou bočnej siluety disponujú modely 750Li a 740Li. Celý ich rázvor, predĺžený o 140 mm, sa prejavuje na širších zadných dverách.

Pohľad zozadu je predovšetkým o výrazných horizontálnych líniách, vizuálne zdôrazňujúcich šírku, dynamiku a výkonnosť nového BMW radu 7. Línia bokov pokračuje dokonca aj cez samotné združené jednotky zadných svetiel, ktoré majú svojrázny nový dizajn, zároveň si však zachovali typický základný tvar písmena L. Hlavné zadné svetelné jednotky, usporiadané do horizontálnych pásov, ako aj zadné smerové svetlá, sú vybavené svietiacimi diódami. Nové BMW radu 7 prichádza s ponukou až dvanástich mimoriadne atraktívnych odtieňov laku karosérie.

Aj interiér svojim dizajnom, kombináciou farieb a výberom materiálov symbolizuje exkluzivitu a harmóniu v jednoliatom celku. Horizontálne usporiadané farebné úrovne sa tiahnu celým interiérom. Prístrojová doska je štandardne potiahnutá novo vyvinutým jemným „koženým" materiálom, ktorého povrch a špeciálna štruktúra je takmer identická s vysoko kvalitnou kožou. Elegantný flér je zdôraznený čiernou farbou prístrojového panelu a dvojitým stehovaním viditeľného švu hornej hrany prístrojovej dosky. Doplnkovo môže byť prístrojová doska potiahnutá aj mäkkou hovädzou usňou. Dôsledné prepojenie formy s funkčnosťou je zdôraznené integráciou vnútorných kľučiek dverí do chrómovaných líšt, tiahnúcich sa pozdĺž výplne dverí.

Na individuálnom výbere zákazníka ostáva, či si zvolí kombináciu farieb, obkladov a čalúnení, ktorá zvýrazní skôr klasické, alebo naopak športové, či reprezentatívne, prípadne elegantné vyznenie charakteru tohto reprezentatívneho vozidla.

Interiér nového BMW radu 7 prináša okrem možností aplikácie chrómových alebo hliníkových ozdobných prvkov aj ozajstný materiálový prevrat: namiesto tradičných galvanizovaných prvkov môžete mať napríklad ovládač systému iDrive, elektronickú voliacu páku a otočné ovládače automatickej klimatizácie či audiosystému vyrobené s použitím špeciálnej high-tech keramiky. BMW 750Li a BMW 740Li - extra priestor, vytvorený predĺženým rázvorom týchto dvoch modelov, ide celý v prospech pohodlia cestujúcich na zadných sedadlách. Dostávajú aj viac miesta nad hlavou vďaka odlišne štylizovanej línii strechy. Táto nevšednosť sa môže stať ešte výnimočnejšou vďaka doplnkovej možnosti vybaviť zadný rad dvoma samostatnými sedadlami, oddelenými konzolou. Každé z nich je pozdĺžne posuvné v rozsahu do 70 mm, samostatne nastavovateľný je aj uhol sedacej časti, operadla a pozícia opierky hlavy. Nový rad 7 môže byť doplnkovo vybavený štvorzónovou automatickou klimatizáciou so samostatným nastavovaním pre ľavú a pravú stranu zadných sedadiel, kozmetickými zrkadielkami vzadu v obklade stropu, novým typom ventilácie a zlepšenou masážnou funkciou zadných sedadiel, alebo jednou z dvoch verzií systému zábavy s DVD-prehrávačom a dvoma monitormi, integrovanými v zadnej časti operadiel predných sedadiel.

Všetky funkcie komfortu a zábavy sa dajú v prípade dvoch samostatných sedadiel oddelených konzolou ovládať na tejto konzole umiestneným ovládačom iDrive Controller.

Základnou myšlienkou usporiadania všetkých ovládacích prvkov bolo dať celému interiéru prehľadnú a funkčnú štruktúru. Podľa nej sú ovládače všetkých funkcií na strane vodiča, všetky funkcie komfortu sa nachádzajú ďalej smerom k stredu. Toto sa týka pozície tlačidiel a páčok v kokpite a na multifunkčnom volante, na ktorom sú ovládače tempomatu jednoznačne na ľavej a ovládače audiosystému či telefónu jasne na pravej strane. Podobne logicky sú usporiadané nielen ovládacie, ale aj zobrazovacie prvky nového BMW radu 7. Všetky hlavné displeje sú na jednej horizontálnej úrovni v priamom zornom poli vodiča. Ovládače, ktoré sú umiestnené nižšie, vodič ľahko rozozná aj bez toho, aby sa na ne pozrel, iba hmatom, vďaka ich rozličnej veľkosti, tvaru a povrchu. Nové BMW radu 7 prináša ako prvé prístrojový panel, ktorý je celý vyrobený ako

displej veľkého rozlíšenia novou technológiou Black Panel. Keď sa displej nepoužíva, jeho povrch je čistý, jednoliaty a čierny, s výnimkou chrómovaných rámikov otvorených v dolnej časti, ručičiek, dielikov stupníc a varovného pásma otáčkomera. Všetko ostatné, teda číselníky dvoch hlavných a dvoch menších prístrojov, ako aj ďalšie integrované indikátory, sa rozsvietia ako elektronické zobrazenie. Prístroje ožijú v momente, keď vodič otvorí dvere zaparkovaného vozidla. Pri aktivácii zapaľovania sa otvorené chrómované rámiky prístrojov v dolnej časti doplnia do celých kruhov jasnými svetelnými dielmi, zároveň sa rozsvietia číslice a ďalšie palubné informácie. V momente, keď vodič spustí motor, pridajú sa ešte aj zobrazenia ním aktivovaných špecifických funkcií.

Usporiadanie prvkov na stredovej konzole doslova nabáda vodiča k aktívnemu štýlu jazdy. Centrálnu pozíciu tu má nová voliaca páka automatickej prevodovky s rovnakým usporiadaním režimov ako klasický volič, s tým rozdielom, že tie sa neaktivujú mechanicky, ale prostredníctvom elektronických signálov. Parkovací režim sa aktivuje tlačidlom P na vrchu páky, jej vychýlením doľava sa aktivuje ručný sekvenčný režim preraďovania.

Vľavo od voliacej páky prevodovky sa nachádza tlačidlo systému Dynamic Driving Control. Tento ovládací prvok umožňuje vodičovi meniť konfiguráciu vozidla v režimoch COMFORT, NORMAL, SPORT a SPORT+. Priamo pod voliacou páku prevodovky sa nachádza tlačidlo parkovacej brzdy, ktorá sa neaktivuje mechanicky, ale elektronicky, teda s úplne minimálnou námahou a maximálnym komfortom.

Revolučný systém, predstavený v predošlej generácii modelu, slúži aj v novom BMW radu 7 na ovládanie štandardných i doplnkových funkcií zábavy, informácií, navigácie či telekomunikácie, avšak v dôsledne prepracovanej novej podobe. Aj nový BMW iDrive má dôsledne oddelenú zobrazovaciu funkciu v podobe displeja v strede hornej časti pprístrojovej dosky a ovládaciu funkciu, o ktorú sa stará Controller na stredovej konzole medzi sedadlami. Ovládací prvok má teda vodič priamo pod rukou takmer bez toho, aby odtrhol oči od cesty.

Nový Controller má ešte prehľadnejšiu a intuitívnejšiu funkčnosť ako predchádzajúci. Jeho nový dizajn sa dôsledne drží najmodernejších poznatkov biomechaniky, jednotlivé úrovne menu, položky a funkcie sa volia jednoduchým otáčaním, nakláňaním a stláčaním ovládača Controller, s jasným adekvátnym zobrazením na displeji. Novou funkciou ovládača je aj jeho doplnenie o štyri tlačidlá priamej voľby pre najčastejšie využívané položky menu: CD, rádio, telefón a navigáciu. Doplnkom k týmto tlačidlám sú tri povelové tlačidlá na obnovenie štartovacieho menu, návrat do predchádzajúceho aktivovaného menu a na prístup k ďalším možnostiam v rámci zvolenej položky.

Svoje pozitíva v iných typoch BMW dokázali „favoritné" tlačidlá, umiestnené v strede prístrojovej dosky pri audiosystéme. Výhodu ich voľnej naprogramovateľnosti na priamy prístup k ôsmim zvoleným funkciám, napríklad obľúbeným rozhlasovým staniciam, či často volaným telefónnym číslam, teraz využíva aj nové BMW radu 7. Aby sa zabránilo chybnej voľbe funkcie, tlačidlá sú vybavené dotykovými snímačmi, vďaka ktorým si možno na displeji pozrieť, kde je čo uložené.

Systému iDrive má i nové, takzvané multimódové ovládanie pomocou kombinácie hlasových pokynov a pokynov z ovládača Controller. Používateľ dokáže prepínať medzi týmito dvoma spôsobmi ovládania funkcií. Hlasové ovládanie sa aktivuje tlačidlom na volante, pričom displej zobrazí pokyny, ktoré sú pre danú funkciu k dispozícii, systém však reaguje aj na viaceré synonymá zobrazených výrazov.

Najefektívnejší zážihový osemvalec na svete, najvýkonnejší radový zážihový šesťvalec v celej motorovej palete BMW a prvý reprezentant novej generácie radových vznetových šesťvalcov - ponuka pohonných jednotiek je hneď pri uvedení nového BMW radu 7 plná superlatívov.

Nový zážihový vidlicový osemvalec s dvojitým prepĺňaním Twin Turbo a priamym vstrekovaním benzínu High Precision Injection má zdvihový objem 4,4 litra, maximálny výkon 300 kW a najväčší krútiaci moment 600 Nm. Ako prvý svojho druhu prináša prevratný inovatívny prvok: uloženie turbodúchadiel a katalyzátorov v strede medzi dvoma radmi valcov. Vďaka tomu je tento motor mimoriadne kompaktný a vďaka opačnému usporiadaniu výfukových a nasávacích traktov bolo možné dosiahnuť podstatne menšie tlakové straty. Technológia Twin Turbo sa stará o okamžité reakcie agregátu na pokyny pedálu akcelerátora vďaka zotrvačným silám, ktoré majú dve použité menšie turbodúchadlá podstatne menšie, než ich má jedno väčšie turbodúchadlo. O bezkonkurenčnú efektivitu tohto agregátu sa stará aj plynulo variabilný systém regulácie nasávacích aj výfukových ventilov double-VANOS, a predovšetkým systém High Precision Injection, dávkujúci palivo pod tlakom približne 20 MPa mimoriadne efektívne a presne do valcov pomocou piezovstrekovačov, umiestnených blízko zapaľovacích sviečok. Výsledkom je spotreba v testovacom cykle EÚ iba 11,4 l/100 km, čo je napriek nárastu výkonu oproti predošlému modelu o 30 kW zlepšenie o približne 3 percentá. Inými slovami, tento agregát svojím výkonom vstupuje do pásma dvanásťvalcov, pričom je ale najefektívnejším motorom na svete medzi osemvalcami. Navyše, svojimi emisiami CO^2 (266 g/km) spĺňa emisnú normu EU 5.

Druhou zážihovou pohonnou alternatívou je najvýkonnejší radový trojlitrový šesťvalec v ponuke BMW. Tiež je vybavený technológiou Twin Turbo a priamym vstrekovaním High Precision Injection. Po dôkladnej úprave systému turbodúchadiel bol jeho výkon pre BMW 740i zväčšený na 240 kW a krútiaci moment na 450 Nm. Aj tento agregát využíva technológiu variabilného riadenia ventilov double-VANOS. Oproti predchádzajúcemu modelu 740i sa výkon zväčšil o 15 kW , spotreba však poklesla o 12 percent na aktuálnych 9,9 l/100 km. Emisie CO^2 sú na hodnote 232 g/km, splnenie emisnej normy EU 5 je samozrejmosťou.

BMW 730d prináša svetovú premiéru novej generácie vznetových šesťvalcov BMW. Tento od základu nový agregát má zdvihový objem 3,0 litre, výkon 180 kW a maximálny krútiaci moment 540 Nm. Oproti predchodcovi to znamená nárast o 10 kW , spotreba je o 10 percent menšia: iba 7,2 l/100 km. Tento model má teda vo svojom segmente rekordný dojazd viac ako 1100 kilometrov. Blok motora aj hlava valcov sú vyrobené z odolnej hliníkovej zliatiny, hlava bola vyvinutá s dôrazom na optimalizáciu akustiky a zmenšenia hlučnosti v zahrievacej fáze. Eliminácii hluku a vibrácií napomáhajú aj inovatívne keramické žeraviace sviečky. Výrazne prepracovaný bol systém prepĺňania turbodúchadlom s variabilnou geometriou. Palivo do valcov dodáva tretia generácia priameho vstrekovania common rail s piezovstrekovačmi a pracovným tlakom 180 MPa. Emisie CO^2 sú na úrovni 192 g/km a aj tento agregát prirodzene spĺňa emisnú normu EU5.

Všetky verzie nového BMW radu 7 prichádzajú vďaka množstvu optimalizačných opatrení v motore a okolo neho s najlepšími pomermi výkonnosti a nárokov na palivo. Jednou z použitých technológií súboru BMW EfficientDynamics je rekuperácia brzdnej energie Brake Energy Regeneration, ktorá využíva kinetickú energiu vozidla pri brzdení a spomaľovaní na dobíjanie batérie, čím zmenšuje nároky alternátora na odber energie z motora. Ďalšou technológiou je aktivácia pomocných jednotiek len v prípade potreby. Platí to napríklad pre klimatizáciu, ktorá dokáže odpojiť pohon svojho kompresora v momente, keď ju posádka vypne. K celkovému súboru sa ešte pridávajú pneumatiky s minimalizovaným valivým odporom. Modelovo špecifickými opatreniami sú aerodynamické optimalizácie modelu BMW 730d, či aktívne vzduchové klapky pred vstupom do chladiča v modeloch BMW 750i a BMW 740i, ktoré sa zatvárajú, keď chladenie vzduchom nie je potrebné, čím zmenšujú aerodynamický odpor a tým aj spotrebu.

Silu motorov nového BMW radu 7 prenáša výrazne zlepšená šesťstupňová automatická prevodovka so športovo ladeným radením. Modifikáciou prešla nielen jej riadiaca jednotka, ale aj technológia meniča krútiaceho momentu, ktorý má teraz minimálny preklz, a teda veľkú efektivitu prevádzky. Vďaka priamemu prístupu k jednotlivým prevodom je podraďovanie o viac stupňov rovnako rýchle ako radenie po jednom smerom hore. Na prudké zošliapnutie akcelerátora až na podlahu (kickdown) dokáže prevodovka reagovať podradením až o štyri stupne. Okrem automatického režimu je možné radiť aj ručne sekvenčne, po presunutí novej elektronickej voliacej páky smerom doľava.

Nové BMW radu 7 je prvým sedanom BMW, ktorý je vybavený prednou nápravou s dvojitými priečnymi ramenami. Výsledkom tejto konfigurácie je dôsledné oddelenie vedenia kolies a tlmenia, čo zlepšuje komfort, zároveň však umožňuje dosiahnuť trvalo ideálny odklon kolies, a teda maximálny kontakt pneumatík s cestou. Vďaka hliníku ako hlavnému konštrukčnému materiálu má predná náprava zároveň mimoriadne malú hmotnosť. Z hliníka je vyrobená aj patentovaná zadná náprava Integral V, špeciálne vyvinutá pre nové BMW radu 7, s novou kinematikou a elastokinematikou. Zadná náprava modelov BMW 750i a BMW 740i je štandardne vybavená systémom udržiavania konštantnej svetlej výšky nezávisle od zaťaženia vozidla a jazdných podmienok. Nové BMW 730d je štandardne vybavené 17-palcovým diskami z ľahkej zliatiny a pneumatikami rozmeru 245/55 R17, modely BMW 750i a 740i majú na zliatinových diskových kolesách priemeru 18 palcov pneumatiky 245/50 R18. V oboch prípadoch štandardne využívajú dojazdové pneumatiky runflat, ktoré umožňujú aj pri defekte pokračovať v jazde až do vzdialenosti 250 km. Vodiča na väčší pokles tlaku vzduchu v pneumatikách ako 20 percent upozorní Indikátor defektu.

Mechanika podvozka môže v novom BMW radu 7 doplnkovo spolupracovať aj s prevratným systémom riadenia oboch náprav Integral Active Steering (Integrálne aktívne riadenie). Tento systém zahŕňa funkcie variabilného posilňovača riadenia Servotronic, ktorý mení mieru svojho účinku v závislosti od rýchlosti, Aktívneho riadenia prednej nápravy, ktoré dokáže meniť prevodový pomer riadenia takisto podľa rýchlosti jazdy, a novú funkciu riadenia zadných kolies ich natáčaním až o 3° pomocou vretenového pohonu a koncentricky usporiadaného motora. Pri malých rýchlostiach sa zadné kolesá točia proti smeru natočenia predných kolies, čím sa dosahuje výrazné zlepšenie agility vozidla a zároveň sa zmenšuje jeho priemer otáčania až o 70 cm. Pri väčších rýchlostiach sa zadné kolesá natáčajú v súhlasnom uhle s prednými, čo prináša extrémne komfortné a dokonalo presné reakcie vozidla na pokyny vodiča aj pri náhlych prudkých pohyboch volantom a prudkých zmenách smeru jazdy. Ďalším z efektov Integrálneho aktívneho riadenia je výrazné zlepšenie komfortu jazdy, najmä pre cestujúcich na zadných sedadlách. Vďaka natáčaniu aj zadných kolies sa pri prudkých zmenách smeru jazdy karoséria menej výrazne otáča okolo svojej zvislej osi. Aj nové Integrálne aktívne riadenie využíva spoluprácu Aktívneho riadenia so snímačmi Dynamickej kontroly stability DSC, napríklad pri prudkom brzdení na povrchoch s rozličnými súčiniteľmi trenia pomocou priameho aktívneho korekčného zásahu do riadenia.

Nové BMW radu 7 je štandardne vybavené systémom Dynamic Damping Control (Dynamická kontrola tlmičov). Jeho novo vyvinuté tlmiče sa individuálne prispôsobujú povrchu cesty a jazdnému štýlu vodiča. Ten môže navyše aktívne zasiahnuť do funkcií systému Dynamic Damping Control pomocou nového systému Dynamic Driving Control (Dynamická kontrola jazdy) a vybrať si z troch režimov jazdy: komfortného, normálneho a športového. BMW ako prvý výrobca na svete používa tlmiče, ktoré dokážu plynulo variabilne a nezávisle regulovať svoj pohyb dovnútra a von, bez vzájomného ovplyvňovania. Výsledkom je na jednej strane športovo tvrdé pruženie, zároveň však komfortná jazda vďaka mäkkým reakciám kolies na nerovnosti na ceste. Doplnkovo môže byť podvozok doplnený aj o systém Dynamic Drive, ktorého aktívne tlmiče zlepšujú stabilitu a komfort jazdy pomocou eliminovania náklonov karosérie v zákrutách.

Základná štandardná verzia tempomatu v novom BMW radu 7 využíva zásahy do riadiacej jednotky motora, prevodovky a bŕzd, systém dokáže spomaliť jazdu v zákrutách a pomôcť pribrzďovaním pri náročnom zjazde zo svahu, napríklad s prívesom. Doplnkový Aktívy tempomat s funkciou Stop & Go zároveň kontroluje vzdialenosť od vpredujazdiaceho vozidla až do zastavenia. Zodpovednosť však ostáva na vodičovi a keď vozidlo zostane stáť viac ako 3 sekundy, vodič musí opäť zasiahnuť, aby sa vozidlo rozbehlo.

V kombinácii s navigačným systémom a systémom Lane Change Warning prináša BMW radu 7 úplne novú exkluzívnu funkciu s názvom Speed Limit Display (zobrazenie rýchlostného limitu). Tá vodiča permanentne informuje o aktuálnom rýchlostnom limite na ceste, po ktorej práve ide, čo mu zabráni prekročiť ho omylom po náhodnom nevšimnutí si dopravnej značky. Systém značky pri ceste aj nad cestou sleduje sám pomocou kamery a porovnáva ich s informáciami, ktoré má uložené v navigácii.

Zavŕšením množstva funkcií v novom BMW radu 7 je Integrovaný návod na použitie, inštalovaný v samotnom vozidle. V podobe bežného počítačového programu poskytuje užívateľovi všetky informácie o funkciách jeho vozidla, ku ktorým sa dostane cez systém iDrive, vo forme textov, obrázkov i zvukov, so špecifickým prispôsobením sa danému vozidlu, dokonca s jeho konkrétnou výbavou. Vybrané informácie, ktoré užívateľ považuje za najdôležitejšie, si dokonca môže uložiť do niektorého z ôsmich voľne programovateľných „favoritných" tlačidiel. **-bw-**

Viac ako kabriolet

Ako predchodca « už objavenej radosti z automobilu... » počas svojej histórie s elegantnými, má PEUGEOT zakódovanú vo svojich génoch štúdiu automobilu.

Prešlo už celé desaťročie od autosalónu v Ženeve v roku 1998, kde štúdia Peugeot 20coeur (srdiečko) bola novou interpretáciou potešenia z automobilu, aké už v minulosti poskytovali Peugeoty 401, 610 a 402 „Eclipse" z tridsiatych rokov. Vďaka pevnej skladacej streche posádka môže jazdiť podľa chuti či v kupé alebo kabriolete.

Uvedené know-how nadobudlo konkrétnu podobu počnúc Peugeotom 206 CC a 307 CC, ktoré boli vyvinuté zo spomínanej štúdie. Na priamu líniu úspechov prvej generácie nadviazal PEUGEOT 207 CC a onedlho bude pokračovať 308 CC.

Do konca mája 2008 vyrobil PEUGEOT viac ako 632 000 automobilov CC pre nadšencov takéhoto „umenia žiť" a stal sa svetovým lídrom v tejto siluete: 457 500 Peugeotov 206 CC a 207 CC s konštrukciou 2+2 v segmente malých vozidiel (B), 174 500 Peugeotov 307 CC so štyrmi skutočnými miestami v segmente vozidiel nižšej strednej triedy.

V rovnakom duchu vychádza PEUGEOT 308 CC so štyrmi skutočnými miestami z genetických daností typu 308, zúročenými „duchom 307 CC" a know-how značky PEUGEOT v oblasti kupé-kabriolet (CC).

PEUGEOT 308 CC je nižšej konštrukcie, dobre sedí na ceste a vzhľadovo ťaží aj z výrazných bokov a nezvyčajných červených diód vo svetlách s použitím technológie tzv. červeného svetla, ktorá vytvára siluetu jedinečného automobilu vo dne i v noci.

Tvarované predné sedadlá s integrovanými opierkami hlavy vytvárajú možnosť pre prechod vzduchu prostredníctvom otvorov vo vyhrievanej opierke. Zadné sedadlá preberajú takýto odlišujúci dizajn a poskytujú na kabriolet prekvapujúco príjemné sedadlá.

Exkluzívnosť možno vidieť aj v dizajne panelov dverí, ktoré majú rukoväte z leštěného kovu, športový volant, špeciálny stred kombinovaného prístroja a "čierna lakovaná " stredová konzola prístrojovej dosky vhodne dopĺňajú vnútorný priestor.

Vo vyhotovení „sport" alebo „haute couture" sa PEUGEOT 308 CC honosí špeciálnym látkovým poťahom , jednoduchou kožou alebo aj celokoženým stvárnením .

Koža, vždy jedinečná v segmente, lemuje celú kabínu. Čierna, šampanská alebo šedobéžová (prírodná), silné a odlišujúce stránky, sa zhodujú s paletou farieb karosérie: biela lesklá, jemná hnedá umbra ako aj nenapodobiteľné vyhotovenie v modrej, červenej, čiernej a sivej.

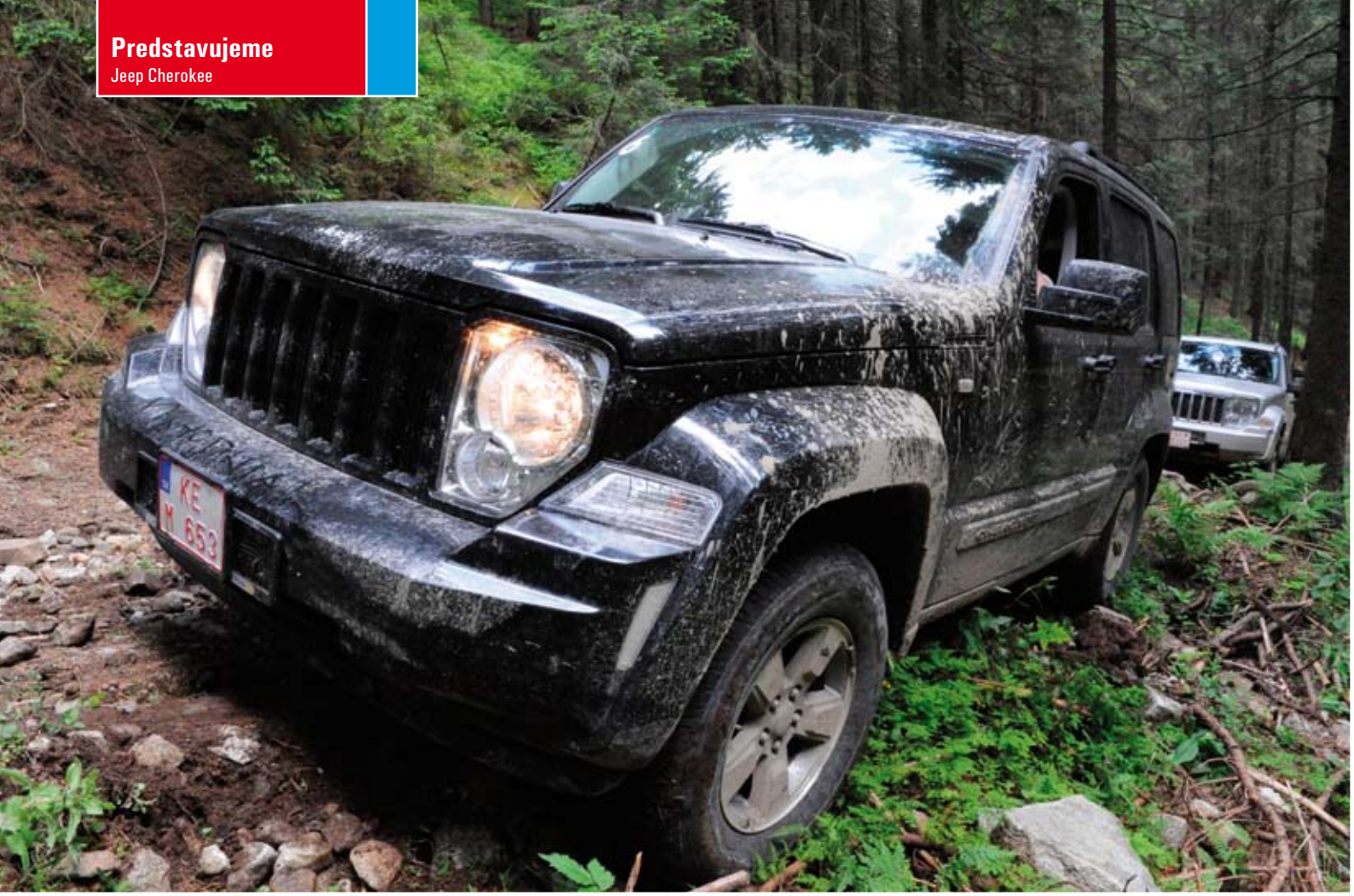
Významný magický faktor, plnoautomatická skladacia strecha, ponúka podľa nálady a chuti dynamické kupé, alebo elegantný kabriolet. V porovnaní s modelom 307 CC má 308 CC dlhší rázvor náprav, a aj vďaka konštrukcii predných sedadiel majú osoby na zadných sedadlách dostatok priestoru na nohy.

PEUGEOT 308 CC má v ponuke dva výkonné motory, prepĺňaný zážihový 1.6 l THP 110 kW s priamym vstrekovaním benzínu alebo prepĺňaný vznetový 2.0 l HDi FAP Euro 5 103 kW. Obidva spolupracujú so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

Súčasťou štandardnej bezpečnostnej výbavy je okrem iného systém dynamickej stability ESP. Osoby na predných sedadlách v prípade nárazu z boku chránia bočné bezpečnostné vankúše a Peugeot 308 CC má aj svetovú exkluzivitu, hlavový bezpečnostný vankúš, čo umožňuje účinnú ochranu všetkých častí tela pri ľubovoľnej pozícii sedadla. V prípade vzniku rizika prevrátenia sa vozidla vysúvateľné oblúky s pyrotechnickým pohonom zaujmú ochrannú polohu v priebehu niekoľkých milisekúnd. Mali by prispieť k splneniu cieľa - získať 5 hviezdičiek v teste EuroNcap v ochrane cestujúcich vo vozidle.

Vďaka ochrannej konštrukcii, inteligentnej klimatizácii, ktorá sa prispôsobuje vzhľadu vozidla, vyhrievaným sedadlám, „windstopu" a pozoruhodnému systému „Airwave", naozajstnému prúdu teplého vzduchu s regulovateľnou teplotou, intenzitou a možnosťou natáčania, ktorá je zabudovaná v predných opierkach hlavy je jazda príjemná v horúcom aj veľmi chladnom počasí. Dostatočne veľký je aj batožinový priestor – podľa normy VDA 403 l v kupé a 226 l po kryt batožinového priestoru v kabriolete (alebo ako ekvivalent „vody" 465 l a 266 l).

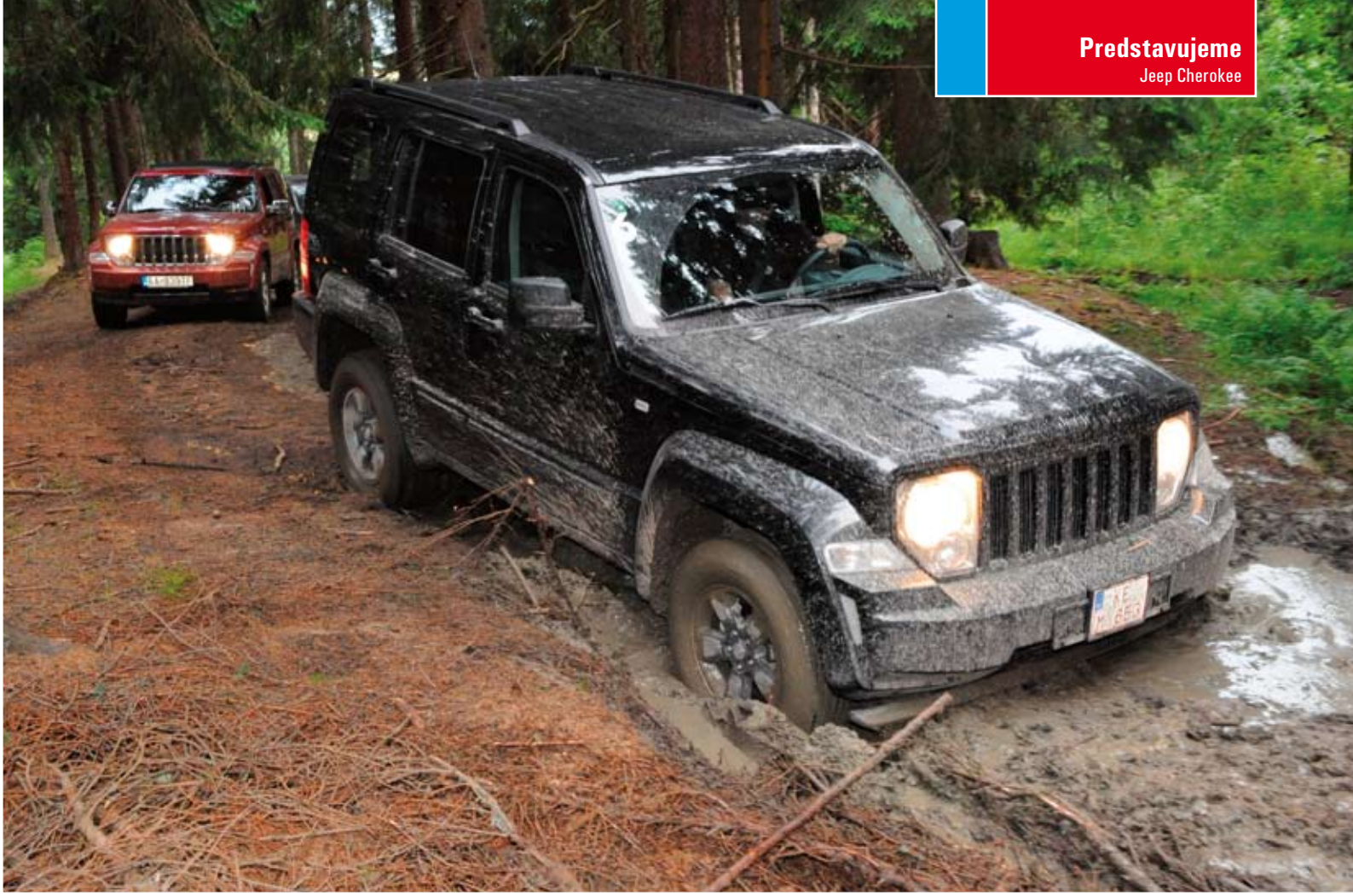
-pt-



Húževnaté aj pohodlné SUV

Súčasnú generáciu typu Cherokee automobilka Jeep prvý raz predstavila v apríli minulého roku na autosalóne v New Yorku. Dizajnéri dali karosérii hranatejšie tvary, lebo väčšine zákazníkov obliny na rohoch karosérie predchádzajúcej generácie prekážali, rezervné koleso z veka batožinového priestoru uložili pod zadnú časť podlahy. Keďže mnohí zákazníci používajú svoje športovo-úžitkové autá tak ako osobné a jazdia predovšetkým po spevnených komunikáciách, konštruktéri upravili podvozok nového Cherokee tak, aby sa jazdný komfort čo najviac blížil jazde v osobnom aute. Novinka si však má zachovať schopnosť prechádzať aj ťažkým terénom.

Presvedčiť sa o tom, ako tieto výrobcom deklarované vlastnosti nová generácia Jeepu Cherokee plní, sme sa mohli počas prvého skupinového testovania tohto vozidla na Slovensku v závere júna na cestách-necestách v okolí Liptovského Mikuláša. Skúsení i menej zdatní jazdci si za volantom nového Jeepu mohli odskúšať ďalší z nových pohonov 4x4 vyvinutý značkou Jeep nazvaný Selec-Trac II. Ide o druhú generáciu permanentného pohonu všetkých štyroch kolies, ktorý dokáže predvídať a predchádzať preklzu kolies a variabilne rozdeľovať krútiaci moment medzi jednotlivé kolesá s najlepšou trakciou. Ukázalo sa, že je rovnako vhodný tak pre asfalt ako aj mimo neho. Selec-Trac II má pritom tri režimy. Pre bežné jazdenie na suchej ceste je najvhodnejší pohon iba zadnej nápravy 2WD. Takto sme jazdili nielen po cestách 1. triedy, kde



kvalita pruženia skutočne pripomínala osobné auto, ale aj po väčšine poľných a lesných ciest, ktoré pri tomto skúšaní skupiny vozidiel prevládali. Na zlepšenie trakcie, zvlášť na mokrých a klzkých cestách je určený pohon „4WD Auto", ktorý vodič aktivuje prepínačom na stredovej konzole. Na základe impulzov zo snímačov v kolesách upravuje a presmeruje krútiaci moment medzi prednú a zadnú nápravu v závislosti od aktuálnych jazdných podmienok, pričom, ako sa potvrdilo, poskytuje optimálnu trakciu. Nový Jeep Cherokee skutočne zvládal i terén, za ktorý by sa nemusel hanbiť ani čistokrvný „offroadový" automobil. Presvedčili sme sa o tom na strmých svahoch medzi terénnymi stupňami, ktoré vznikli pri ťažbe hliny v opustenej tehelni, v náročnom horskom teréne, pri prekonávaní brodov alebo na skalnatých lesných cestičkách. Vtedy, v podmienkach s minimálnou trakciou poskytol účastníkom testov offroadový režim "4WD Low" pocit mimoriadnej istoty prejazdu vozidla. Vďaka znásobeniu krútiaceho momentu druhého prevodového stupňa 2,72-krát a v spolupráci s offroadovým ABS poskytoval skúšaným vozidlám i v takýchto, pre SUV neštandardných podmienkach, spoľahlivú trakciu. Bezproblémové absolvovanie rôzne náročných povrchov vodičom skúšaných automobilov uľahčilo ručné prepínanie režimov 4WD Auto a 4WD Low pomocou spomínaného elektronického prepínača. Ako užitočné doplnky, zlepšujúce komfort jazdy a bezpečnosť, umožňujúce zvládať strmé stúpenia i prudké zjazdy i menej skúseným vodičom, sa počas testov osvedčil asistenčný systém jazdy vpred i vzad z kopca (HDC) udržiavajúci konštantnú rýchlosť. Aj skúsení vodiči ocenili štandardne montovaný asistenčný systém rozbiehania sa vozidla do kopca (HSA), ktorý dáva vodičovi čas na preloženie pravej nohy z brzdového pedálu na plynový bez toho, aby vozidlo cúvlo. Medzi 35 najmodernejšími bezpečnostnými a zabezpečovacími prvkami, ktoré ponúka nový Jeep Cherokee 2008 nechýbajú ani ďalšie bezpečnostné systémy, vrátane ABS, rozšíreného o detekciu náročného terénu. Dopĺňa ich systém bočnej ochrany posádky, vrátane bočných okenných bezpečnostných vankúšov, ktoré zostávajú dlhšie nafúknuté, ako aj snímačov pre systém na ochranu pred prevrátením sa vozidla. Jeep Cheroke 2008 má drsnejší vzhľad a účinne tak oživuje viac ako 66-ročnú tradíciu svojej značky. Na Slovensko sa dodáva s novým 4-valcovým 16-ventilovým vznetovým motorom 2,8 CRD so systémom vstrekovania common rail. Má najväčší výkon 120 kW, o 10 kW menej ako jeho rovnako veľký predchodca. V spolupráci s 5-stupňovou automatickou prevodovkou s možnosťou sekvenčného ručného preraďovania Autostick® pracuje až do stredných otáčok celkom ticho, v najťažších pasážach terénu, pred ktorými je vhodné ho popchnúť do väčších otáčok, ohlasuje svoju silu aj akusticky. Najväčší krútiaci moment 460 Nm dosahuje v rozsahu 2000 až 2800 otáčok. O tom, že Cherokee s ním dokáže prekonávať skutočne mimoriadne náročný terén sme sa presvedčili. Najväčšiu rýchlosť, 179 km/h, nebolo kde vyskúšať.

Oproti predchádzajúcej generácii, vyrábanej od roku 2002, má Jeep Cheroke 2008 menší polomer otáčania, je o 3 mm kratší /4496 mm/, o 20 mm širší /1839 mm/ a o 82 mm nižší /1736 mm/. Má pohodlný funkčný interiér, batožinový priestor vozidla má objem 419 l, po sklopení zadných sedadiel 1404 litrov. V kombinovanej prevádzke pre tento model výrobca uvádza spotrebu 9,4 l nafty na 100 kilometrov.

-za-

Okrem iného ponúka z akrylátovej látky vyrobenú obojsmerne celootvárateľnú strechu Sky Slider™.

Hatchback s cenovkou Dacia

Po modeloch Logan, Logan MCV, Logan Van a Logan Pick-up, Dacia pokračuje v rozširovaní svojej ponuky 5-dverovým hatchbackom s názvom Sandero. Dacia Sandero sa vyrába v závode v rumunskom meste Pitesti a má základné vlastnosti ostatných vozidiel Dacia: priestrannú kabínu, veľký batožinový priestor a mohutnosť. A ako všetky vozidlá Dacia, Sandero ponúka jedinečný pomer ceny a úžitkových vlastností. Bude sa predávať so zárukou 3 roky alebo100 000 km. Na slovenský trh Sandero uviedli 15. júla 2008 a stalo sa tak tretím typom značky Dacia na našom trhu.

Ako všetky vozidlá Dacia, aj Sandero je výsledkom vývoja, ktorý pre zabezpečenie nevídanej výkonnosti a vybavenia za danú cenu kombinuje tri faktory. Tými sú prijatie koncepcie dizajnu zodpovedajúceho cene v priebehu navrhovania vozidla, preberanie dielcov z iných typov skupiny Renault kvôli dosiahnutiu optimálnej spoľahlivosti a výrobných nákladov a konečne, použitie technológií digitálneho dizajnu, ktoré nevyžadujú výrobu nákladných prototypov. Viac ako 70% dielcov je spoločných pre typy Dacia Logan a Dacia Sandero, čo uľahčuje výrobu rôznych typov na tej istej výrobnej linke a zmenšuje náklady na vývoj a nákup komponentov. Prednej časti vozidla dominujú výrazné reflektory, nárazník a maska chladiča sú vhodne integrované do karosérie. Bočná línia karosérie v tvare „prevrátenej vlny" zdôrazňuje dojem pevnosti, a to predovšetkým zásluhou širokých bočných ochranných pásov (v závislosti na verzii). Štylizácia zadnej časti posilňuje dojem priestorného a dobre zhotoveného vozidla s veľkorysými rozmermi.

Na podporu odvážnej štylizácie Dacie Sandero bude po uvedení vozidla do predaja vo väčšine európskych štátov k dispozícii sada SUV. Obsahuje predné a zadné spojlery, chrániče hmlových reflektorov a bočné tesniace lišty, ktoré automobilu dodajú autentický vzhľad.

Prístrojová doska je navrhnutá tak, aby pôsobila moderne a zároveň bola aj funkčná. Umožňuje kombinovať rôzne farby a povrchové úpravy (v závislosti od verzie). Pri najvyššej úrovni výbavy interiéru má Dacia Sandero k dispozícii 3 typy obloženia prístrojovej dosky zladené s čalúnením.

Dacia Sandero využíva rovnakú platformu B0 ako Logan. Predné kolesá sú zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách. Určité verzie budú vybavené skrutným priečnym stabilizátorom (okrem základnej verzie modelu), prispievajúcim k vynikajúcej stabilite v zákrutách. Zadná náprava tiež pochádza z platformy B0, má teda vlečné ramená a skrutne pružnú priečku, vinuté pružiny a vertikálne upevnené tlmiče s predĺženou dĺžkou zdvihu. Časti odpruženia boli skonštruované špeciálne pre Daciu Sandero. Tak ako ostatné typy Dacie aj Sandero má veľkú svetlú výšku (155 mm), čo znamená, že sa ľahko vysporiada s akýmkoľvek typom cesty, a to je faktor, ktorý prispieva k všestrannosti používania tohto vozidla.

Väčšina verzií je vybavená riadením s posilňovačom, pri základnej verzii výbavy posilňovač nie je, aby sa jeho cena udržala na najnižšej možnej úrovni. Prevod riadenia, ktorý je v porovnaní s Cliom II pozvoľnejší, spolu s úpravou držiaka náboja a záklonu osi otočného čapu vedú k tomu, že na otočenie volantu je potrebné vynaložiť menšie úsilie.

V závislosti od verzie je sedadlo vodiča nastaviteľné aj do výšky a v oblasti drieku, výškovo nastaviteľný je aj volant (v závislosti od verzie). V neposlednom rade bola nemalá pozornosť venovaná tepelnému komfortu, ktorý by mal vyhovovať potrebám zákazníkov v širokej škále klimatických podmienok a krajín. Dacia Sandero preberá zážihové (1,4 l 55 kW a 1,6 l 64 kW)

a vznetové motory (1.5 dCi 51 kW a 1,5 dCi 63 kW), ktoré sa osvedčili vo viacerých vozidlách skupiny Renault. Oba zážihové motory 1,4 l a 1,6 l dokonale zodpovedajú kritériám nákladov, výkonnosti a jednoduchosti údržby, čo je charakteristické pre značku Dacia Tieto dva motory sú spriahnuté s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Dacia Sandero spotrebuje v kombinovanej prevádzke 7 l/100 km vo verzii 1,4 l a 7,2 l/100 km vo verzii 1,6 l.

Dacia Sandero so vznetovým motorom 1,5 dCi s výkonom 51 aj 63 kW (verzia uvedená koncom roku 2007 v automobiloch Logan a Logan MCV) dosahuje vynikajúce ekologické parametre, obidve výkonové verzie produkujú v zmiešanej prevádzke len 120g CO_2/km. Hoci predajnou cenou sa Dacia Sandero zaraďuje do kategórie malých vozidiel, jej značné vnútorné ajvonkajšie rozmery ju posúvajú do vyššej kategórie kompaktných vozidiel. Svojou dĺžkou 4,02 m, šírkou1,75 m a rázvorom náprav 2,59 m Dacia Sandero ponúka bezkonkurenčný pomer ceny a priestoru. Na zadné lavicové sedadlo sa pohodlne usadia až traja dospelí cestujúci, na šírku majú k dispozícii 1425 mm priestoru v oblasti lakťov. Detskú sedačku možno pripevniť na všetky tri sedadlá. Okrem priestranných rozmerov zadnej časti vozidla je prístup na zadné sedadlá uľahčený vďaka tomu, že zadné dvere možno otvoriť až v uhle do 67°.

Objem batožinového priestoru 320 litrov je tiež s ohľadom na cenu a kompaktnosť vozidla bezkonkurenčný. Praktickosť a modulárnosť podčiarkuje sklápateľná zadná lavica, delená priečne v pomere 1/3 : 2/3, v závislosti od verzie. Ak je lavica kompletne zložená, batožinový priestor dosiahne maximálny objem 1200 litrov.

Dacia Sandero využíva skúsenosti v oblasti bezpečnosti overené skupinou Renault. Na poli aktívnej bezpečnosti jej tvorcovia venovali mimoriadnu pozornosť brzdnému systému. Dacia Sandero je vybavená najnovšou generáciou systému ABS Bosch 8.1, ktorý zahŕňa systém elektronickej regulácie brzdnej sily (EBD) a skutočnou novinkou vo výrobno programe Dacie je asistenčný systém núdzového brzdenia EBA.

Z hľadiska pasívnej bezpečnosti Dacia Sandero ponúka množstvo prvkov, vrátane použitých materiálov, ako sú plechy s veľkou mierou elasticity (HEL), ktoré zaručujú lepšiu odolnosť kabíny zamedzením jej deformácií, hlavne pri čelnom náraze. Horčíková výstuž volantu v spojení so zasúvateľným stĺpikom riadenia prispieva k rozptýleniu kinetickej energie pri náraze. Prístrojová doska z polypropylénu so štruktúrou včelieho plástu redukuje následky nárazu kolien. Nohy a členky sú chránené výplňou pod nohami, a to na strane vodiča aj spolujazdca. Dacia Sandero je vybavená trojbodovými bezpečnostnými pásmi, vpredu vybavenými predpínačom napínania. V závislosti od verzie sú trojbodové bezpečnostné pásy doplnené systémom výškového nastavovania, ktoré umožňuje zvoliť najvhodnejšie zadržanie tela pri náraze. V závislosti od úrovne výbavy je Dacia Sandero vybavená až 4 bezpečnostnými pásmi. Čelný bezpečnostný vankúš vodiča, špeciálne vytvorený pre Daciu Sandero, má ventil, ktorý nastavuje tlak pôsobiaci pri nafúknutí vankúša. Dva bočné vankúše na ochranu hlavy a hrudníka, v závislosti od výbavy, sú umiestnené v spevnených sedadlách, zabezpečujú dodatočnú ochranu cestujúcich pri náraze zboku.

Typ Sandero, podobne ako ostatné typy značky Dacia, je určený pre pragmatických uvažujúcich ľudí všetkých vekových skupín. Zákazníci značky Dacia bývajú často majiteľmi jediného automobilu, pri jeho kúpe sa rozhodujú medzi používaným a novým vozidlom, cena v rozhodovacom procese zohráva dominantnú úlohu. Ponuka Dacie v Rumunsku, na vlastnom trhu, bude pozostávať z piatich typov: Logan, Logan MCV, Logan Van, Logan Pick-up a Sandero. V ostatných štátoch Európy, tri roky po uvedení značky na trh, bude mať Dacia v ponuke tri typy: Logan, Logan MCV a Sandero.

-da-

Desaťročie Smartu

Keď 2. júla 1998 zišlo po prvý krát z výrobného pásu auto s úplne novým konceptom: smart fortwo, začala sa vo francúzskom Hambachu jeho výnimočne úspešná éra. Medzičasom smart fortwo už nadobudol status kultového auta a ako jediné ešte vyrábané auto vôbec sa stalo súčasťou výstavy v Museum of Modern Art v New Yorku. Od začiatku roka 2008 sa smart úspešne predáva v USA, v polovici roka 2009 sa začne predávať aj v Číne. Na rok 2010 je plánovaný prvý elektrosmart súčasnej generácie.

V desiatom roku po uvedení na trh môže smart fortwo poukazovať na vynikajúcu bilanciu. Od roku 1998 sa trendové dvojsedadlové vozidlo úspešne etablovalo na trhu. Viac ako 150.000 zákazníkov sa už rozhodlo pre smart fortwo od uvedenia druhej generácie na trh v marci 2007. Celkovo sa od začiatku predaja tohto auta v roku 1998 dodalo zákazníkom viac ako 900 000 modelov smart fortwo. smart fortwo nadchýňa ľudí s individuálnym životným štýlom, a to v mnohých metropolách na svete. Dnes ho možno vidieť na piatich kontinentoch a v 37 štátoch sveta – medziiným v USA, Južnej Afrike, na Taiwane, v Hongkongu, Mexiku, Austrálii, Malajzii a Kanade. V polovici januára začala Penske Automotive Group, partner pre predaj značky smart v USA, s dodávkou prvých vozidiel na najväčšom trhu s automobilmi na svete. Celkovo si už toto auto kúpilo 11 400 zákazníkov v USA. Od polovice roka 2009 bude smart fortwo k dispozícii aj pre zákazníkov v Číne. Tým sa smart dostáva na ďalší veľký trh s automobilmi. Toto auto je ušité na mieru narastajúcemu počtu zákazníkov s malými autami na čínskom trhu. Koncom roka 2007 začal smart v Londýne pilotný projekt. Spoločne s vybranými zákazníkmi s flotilami tam smart testuje 100 vozidiel s elektrickým pohonom kvôli získaniu skúseností z reálnej prevádzky vozidla. smart fortwo súčasnej generácie s elektrickým pohonom a lítium-iónovými batériami by sa mal dostať na trh v roku 2010.

Pracovníci vývoja v rámci Mercedes-Benz sa už od 70-tych rokov zaoberajú „autom budúcnosti" a pripravili aj revolučné cesty pre mimoriadne kompaktný automobil. V roku 1989 si Nicolas G. Hayek, vynálezca hodiniek Swatch, získal záujem Mercedes-Benz o výrobu malého mestského auta. Obaja partneri založili Micro Compact Car AG so sídlom v švajčiarskom meste Biel. Svetovú premiéru slávil smart fortwo (vtedy ešte zvaný city coupé) v roku 1997 na autosalóne vo Frankfurte. Za miesto výroby bol zvolený francúzsky Hambach. Závod smart, zvaný aj smartville, začal s výrobou v roku 1997. Montážna linka v tvare znamienka plus optimálne spĺňa požiadavky na logistiku a montáž. V dôsledku efektívnych výrobných procesov sa náklady na dopravu a logistiku zmenšujú na minimum. Nie iba preto je lokalita v Lotrinsku dôkazom ekologickej výroby: so svojim ekologickým lakovaním, energetickým konceptom s mnohými opatreniami na úsporu energie ako aj spôsobom výroby vozidiel podporuje závod v Hambachu ekologickú zodpovednosť značky smart za výrobky. Predaj fortwo sa začal v októbri 1998. V tom istom roku sa Micro Compact Car AG stala 100-percentnou dcérskou spoločnosťou Daimler-Benz AG (dnes Daimler AG).

V nasledujúcich rokoch priniesla značka smart na trh smart roadster a smart roadster-coupé (2003) ako aj štvorsedadlové kompaktné vozidlo smart forfour (2004). Po rozhodnutí, že koncom roka 2005 sa ukončí výroba modelu roadster a v polovici roka 2006 výroba forfour, sa odteraz smart plne sústredí na model fortwo. Okrem toho preukazovala európska najmladšia značka automobilov neustále svoju kreatívnu silu. Patrí k tomu okrem iného v roku 2002 smart crossblade bez dverí, strechy a čelného skla alebo v roku 2005 showcar smart crosstown s perspektívnym hybridným pohonom.

Pre mnohých predstavuje smart fortwo určitý automobilový prejav nezávislosti. S dĺžkou iba o čosi viac ako 2,5 metra sa zaradí dokonca priečne do medzery medzi zaparkovanými autami. Pritom prepravuje dve osoby a ich batožinu komfortne a bezpečne do cieľa, malou spotrebou motorových palív aj prikladne malými emisiami CO_2 je zároveň ekologickým autom. Svojou nápadnou optikou si fortwo získava pozornosť už 10 rokov. K jeho neodmysliteľným znakom patria zmiešané materiály typické pre smart – z ocele vyrobený bezpečnostný rám tridion spolu s flexibilnou škrupinou z farebných termoplastických vonkajších panelov karosérie. Tým spája originálny dizajn smart fortwo najrozmanitejšie požiadavky na funkciu, estetiku a bezpečnostnú technológiu do čohosi úplne nového. Zodpovedá aj kritériám EuroNCAP a americkým požiadavkám nárazových testov. K základnej výbave smart fortwo patria sériovo čelné bezpečnostné vankúše pre vodiča a spolujazdca ako aj predpínače a obmedzovače bezpečnostných pásov. Voliteľne sú k dispozícii bočné bezpečnostné vankúše chrániace hlavu a hruď. Sériovo sú vybavené systémom ESP, v ktorom je integrovaný asistenčný systém rozjazdu do kopca a ABS. Do sériovej výbavy patrí aj asistenčný systém núdzového brzdenia.

V zadnej časti smart fortwo pracujú moderné kompaktné trojvalcové zážihové motory so zdvihovým objemom 999 cm^3. Na výber sú v západnej Európe v súčasnosti dva varianty s „atmosferickým" motorom – s výkonom 45 resp. 52 kW ako aj prepĺňaný motor so 62 kW. Trojvaclový motor s turbom je tiež základom pre smart fortwo BRABUS s výkonom 72 kW. Variant smart fortwo so vznetovým motorom je „celosvetovým CO_2 šampiónom. Dvojsedadlové vozidlo s výkonom 33 kW spotrebuje v priemere 3,3 litra na 100 kilometrov (nový európsky jazdný cyklus) a prejde bez nutnosti doplniť palivo okolo 1000 kilometrov. S 88 gramami na jeden kilometer má najmenšie emisie CO_2 spomedzi všetkých sériovo vyrábaných vozidiel. V Nemecku a Taliansku jazdí už každý piaty vodič smartu s týmto úsporným variantom motora.

Na ďalšie zmenšenie emisií CO_2 zážihového motora ponúka smart v Európe model fortwo mhd (micro hybrid drive) s inteligentným štart-stop systémom a výkonom 52 kW. Tento systém automaticky vypne motor keď je rýchlosť menšia ako 8 km/h a vodič stojí na brzde. Ak vodič brzdu uvoľní, motor sa opäť spustí. Normovaná spotreba sa tým zmenší zo 4,7 litra na 100 kilometrov na asi 4,3 litra na 100 kilometrov. Priemerné emisie CO_2 sa zmenšia zo 112 gramov na 103 gramov na kilometer. **-mz-**

Aj po inovácii pôvodná cena

Inovovaná verzia športovo-úžitkového automobilu Kia Sportage modelového roku 2009 zo závodu Kia Motors Slovakia pri Žiline je po prvýkrát uvedená v Európe práve na našom, slovenskom trhu. Okrem miernych zmien dizajnu a technických zlepšení nezmenila žiadne zo svojich zákazníckych benefitov, akými sú bezkonkurenčná 7–ročná/150 000 kilometrová záruka a vynikajúca cenová ponuka. Tieto atribúty by mali ďalej potvrdiť postavenie Kia Sportage ako jednoznačne najpredávanejšieho automobilu v segmente SUV na Slovensku za prvý polrok 2008.

Typ, ktorého sa celosvetovo predalo niekoľko stotisíc kusov vyniká veľkou úžitkovou hodnotou, bezpečnosťou a dobrými jazdnými vlastnosťami v meste aj v teréne. Vďaka ponuke troch rôznych pohonných jednotiek, päť a šesťstupňovej ručne ovládanej alebo štvorstupňovej automatickej prevodovky vyhovuje nová Kia Sportage 2009 aj náročnému vodičovi. Motory Kia využívajú moderné technológie a vyznačujú sa mimoriadnou spoľahlivosťou a úspornosťou.

Športovo úžitkové vozidlo Kia Sportage 2009 prešlo niekoľkými dizajnovými zmenami v exteriéri aj v interiéri. Maska chladiča s výraznou športovou tvárou dostala novú podobu, doplnená je o druhý horizontálny chrómovaný pás. Oblé krivky vystriedali moderné čistejšie línie, čím vozidlo pôsobí dynamickejšie a mohutnejšie. Úplne nový je predný dvojdielny nárazník so spodným plastovým krytom. Toto riešenie prispieva k zmenšeniu nákladov na opravu v prípade nehody. Nárazník získal agresívnejší, športovejší tvar, vznikol v ňom nový priestor pre hmlové svetlá. Inovované predné reflektory s integrovanými smerovými svetlami, upravený zadný nárazník a zmenené usporiadanie zadných skupinových svetiel umocňujú nový vzhľad Kie Sportage 2009 Sportage má neprehliadnuteľné 17-palcové diskové kolesá a pneumatiky rozmeru 235/55 R 17, ktoré sú štandardom pre všetky motorové verzie vo vyššej výbave EX.

Kia Sportage 2009 má okrem dizajnových zmien aj technické zlepšenia . Vznetový 2-litrový motor má po úpravách o 7,4 kW väčší výkon /110 kW pri 3800 ot./min./. Všetky verzie sú vybavené dvojitou koncovkou výfuku. Počas celej jazdy je v pohotovosti sofistikovaný elektronický systém, ktorý kontroluje systém pohonu 4x4, resp. 4x2. Stredová konzola je obohatená o výkonný audio systém s pripojením USB + AUX, montovaný priamo v žilinskej továrni pre všetky výbavy.

K dispozícii je paleta motorov, ktorá zahŕňa zážihové aj vznetové motory. Ponuka začína dvojlitrovým zážihovým motorom s variabilným časovaním ventilov, ktorý sa kombinuje s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Vznetový 2.0 CRDi s variabilnou geometriou usmerňujúcich lopatiek turbodúchadla /VGT/ a s vysokotlakovým vstrekovaním common rail ponúka výkon 110 kW. Spolupracuje so 6-stupňovou ručne ovládanou, na želanie tiež so 4-stupňovou automatickou prevodovkou. „Top" ponukou je zážihový V6-motor so zdvihovým objemom 2,7 l a výkonom 129 kW, ktorý sa na Slovensku predáva výhradne so 4-stupňovou automatickou prevodovkou.

Ponuka výbavy novej Kia Sportage 2009 je bohatá. V štandardnej výbave sú diskové kolesá z ľahkej zliatiny, predné reflektory do hmly, klimatizácia, centrálne zamykanie s diaľkovým ovládaním a alarmom, kompletná elektrická výbava okien a zrkadiel, výkonný audiosystém Kia s CD/MP3 prehrávačom a USB portom, palubný počítač, kožou potiahnutý volant a hlavica prerad'ovacej páky prevodovky, tempomat, dvojica čelných bezpečnostných vankúšov, kotúčové brzdy na všetkých kolesách a mnoho ďalších doplnkov. Zákazníci si však môžu rozšíriť výbavu podľa svojich predstáv aj o integrovaný CD-prehrávač na 6 CD, Premium Brown Packet, kožené čalúnenie sedadiel či elektricky ovládané strešné okno. V ponuke sú tri motorové verzie v dvoch stupňoch výbavy. Na výber je pestrejšia ponuka farieb interiérových poťahov, farebná škála karosérie neprešla zmenou. V ponuke sa nachádzajú 2 pastelové a 8 metalických farieb.

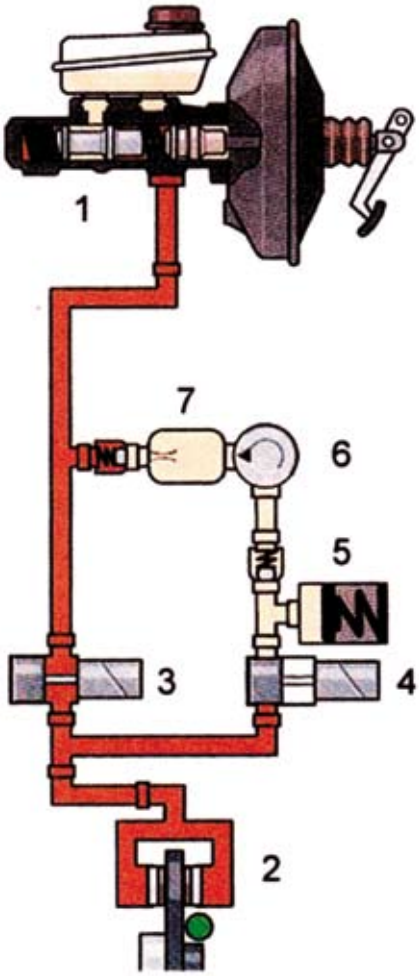
Napriek dizajnovým a technickým inováciám Kia Sportage 2009 je v ponuke za nezmenenú cenu. Základná verzia s dvojlitrovým zážihovým motorom s výkonom 104 kW, s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou je v ponuke už od 644 700 Sk s DPH. Možná je aj úžitková verzia /N1/, pričom vozidlá sú v tomto vyhotovení homologizované ako 4-miestne s deliacou mrežou a ochrannými fóliami na zadných bočných oknách. Zároveň sa na slovenskú Kiu Sportage 2009 vzťahuje aj revolučná 7-ročná záruka (záruka na celé vozidlo 5 rokov alebo 150 000 km, na pohonné ústrojenstvo 7 rokov alebo 150 000 km, prvé tri roky bez obmedzenia kilometrov).

-ka-

ABS A ĎALŠIE OD NEHO ODVODENÉ SYSTÉMY PRE PODPORU BEZPEČNOSTI JAZDY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV (2. časť)

V predchádzajúcej časti tohto príspevku sme zdôraznili dôležitosť protiblokovacieho regulačného systému ABS z hľadiska zabránenia blokovania kolies automobilu pri brzdení a z toho vyplývajúce výhody, ktoré sa odzrkadľujú v zlepšenej bezpečnosti jazdy. Pozrime sa dnes podrobnejšie na funkciu tohto systému.

Ako sme vysvetlili, ide o systém, ktorý reguluje brzdný sklz kolesa pri brzdení vozidla tak, že ho udržuje v relatívne úzkej oblasti stabilnej (stúpajúcej) časti sklzovej charakteristiky tesne pred jej vrcholom. Nepríjemnou skutočnosťou ale je, že sklz kolesa nevieme priamo a jednoducho merať. Preto bolo nutné použiť na monitorovanie pohybového stavu kolesa inú vhodnú veličinu, ktorá vykazuje jednoznačnú súvislosť so sklzom kolesa a je možné ju priamo merať. Touto veličinou je uhlové spomalenie / zrýchlenie otáčania sa kolesa pri brzdení. Z dynamiky brzdeného kolesa vieme, že keď sa brzdené koleso približuje k vrcholu sklzovej charakteristiky, začne sa následkom nedostatočného ďalšieho nárastu súčiniteľa priľnavosti výrazne zmenšovať jeho rýchlosť otáčania, teda začne narastať jeho uhlové spomalenie. Uhlové spomalenie / zrýchlenie kolesa teda jednoznačne súvisí s jeho sklzom a navyše, jeho citlivosť vzhľadom k nárastu sklzu je veľmi veľká. Uhlové spomalenie / zrýchlenie kolesa je možné pomerne jednoducho vypočítať ako deriváciu uhlovej rýchlosti jeho otáčania (otáčok), ktorú vieme spoľahlivo merať. Preto je možné túto veličinu využiť na riadenie regulačného procesu ABS.



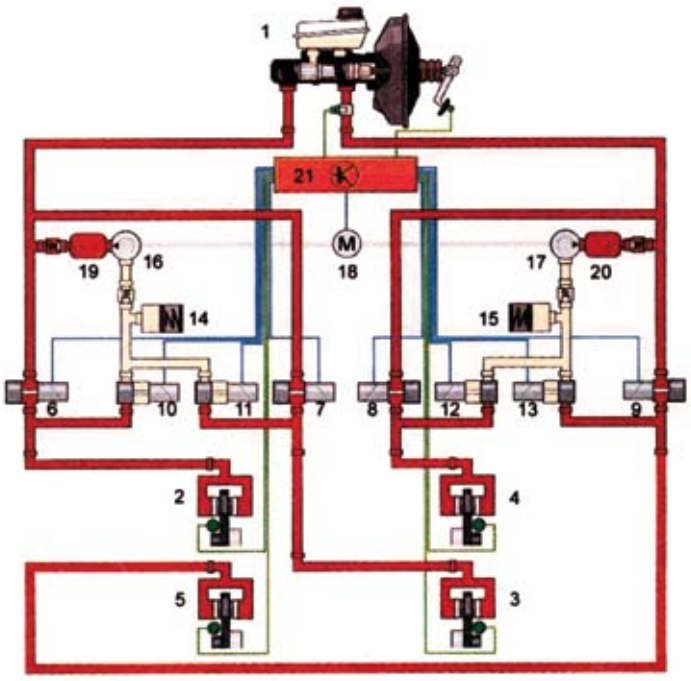
Obr. 1 - Hydraulická schéma regulačného obvodu ABS jedného kolesa: 1 – hlavný brzdový valec s posilňovačom a vyrovnávacou nádržou brzdovej kvapaliny, 2 – kolesová brzdová jednotka, 3 – plniaci ventil ABS, 4 – vypúšťací ventil ABS, 5 – nízkotlakový zásobník, 6 – dopravné čerpadlo, 7 – tlmiaca komora

Sklz kolesa sa reguluje veľmi rýchlo prebiehajúcimi zmenami tlaku brzdovej kvapaliny v kolesovej brzdovej jednotke. Regulačný proces v zjednodušenom ponímaní prebieha tak, že v okamihu, keď uhlové spomalenie kolesa dosiahne nastavenú prahovú hodnotu, preruší sa hydraulické prepojenie hlavného brzdového valca (ovládaného brzdovým pedálom) s kolesovým hydraulickým valcom, kde zostane brzdová kvapalina „uzamknutá" pod určitým tlakom bez ohľadu na ďalšie zväčšovanie prítlaku vodiča na brzdový pedál. Tento prvý krok regulačného zásahu obvykle nestačí, pretože koleso vplyvom svojej zotrvačnosti ďalej spomaľuje a má snahu prejsť po klesajúcej (nestabilnej) vetve sklzovej charakteristiky do stavu blokovania. Preto sa musí vykonať ešte druhý krok, a tým je odčerpanie určitého množstva brzdovej kvapaliny z priestoru kolesového brzdového valca. Tým poklesne jej tlak a brzdný moment kolesa sa zmenší. Až po tomto zásahu koleso začne opäť zrýchľovať, nebezpečenstvo blokovania ďalej nehrozí. Koleso sa ďalej otáča s uhlovým zrýchlením až do okamihu, keď sa dosiahne jeho nastavená hodnota. Vtedy sa obnoví prerušené hydraulické spojenie hlavného a kolesového brzdového valca a brzdenie môže pokračovať podľa vôle vodiča. Regulačná sústava ABS teda, ako sme videli, striedavo zmenšuje a zväčšuje tlak brzdovej kvapaliny, čím odbrzďuje a pribrzďuje príslušné koleso. Tento regulačný cyklus sa opakuje niekoľkokrát za sekundu, pokiaľ vodič stále tlačí dostatočnou silou na brzdový pedál a kým to podmienky priľnavosti medzi pneumatikou a vozovkou vyžadujú.

Obr.1 znázorňuje hydraulickú schému regulačného obvodu ABS jedného kolesa. Brzda každého kolesa je vybavená dvojicou elektromagneticky ovládaných dvojcestných hydraulických ventilov (plniaci a vypúšťací ventil), ktoré individuálne ovládajú jej činnosť na základe signálov prichádzajúcich z elektronickej riadiacej jednotky. Ďalej je každý z dvoch okruhov ovládacej sústavy bŕzd (teda nie každé koleso) vybavený nízkotlakovým zásobníkom, ktorý zabezpečuje rýchly pokles tlaku v kolesovej brzdovej jednotke, a dopravným čerpadlom (so samostatnou čerpadlovou jednotkou pre každý brzdový okruh a spoločným elektromotorom), ktoré zabezpečuje odčerpanie brzdovej kvapaliny zo zásobníka a jej spätnú dopravu do vyrovnávacej nádrže, prípadne aj rýchle plnenie kvapaliny do kolesovej brzdy. Každý z dvoch brzdových okruhov je ďalej doplnený tlmiacou komorou, ktorej účelom je tlmenie hydraulických rázov pri rýchlych zmenách tlaku brzdovej kvapaliny. Regulačný okruh na obr. 1 pracuje, ako sme videli vyššie, v troch režimoch zmeny tlaku brzdovej kvapaliny v kolesovej brzde, a to:

- držanie konštantného tlaku – plniaci aj vypúšťací ventil sú zatvorené, kolesový brzdový valec je oddelený od ostatných častí okruhu,
- pokles tlaku – plniaci ventil je zatvorený, vypúšťací ventil je otvorený, brzdová kvapalina sa odvádza z kolesového brzdového valca do nízkotlakového zásobníka, v prípade potreby sa zapína dopravné čerpadlo,
- nárast tlaku – plniaci ventil je otvorený, vypúšťací ventil je zatvorený, brzdová kvapalina sa privádza z hlavného brzdového valca a z tlakového zásobníka (dopravné čerpadlo pracuje) do kolesového brzdového valca; táto konfigurácia ventilov je nastavená aj pri brzdení bez činnosti regulácie ABS.

Obr. 2 znázorňuje hydraulickú schému regulačného systému ABS osobného automobilu s diagonálnou brzdovou sústavou. Všetkých 8 hydraulických ventilov, ako aj 2 tlakové zásobníky, dvojité dopravné čerpadlo a 2 tlmiace komory sú sústredené v bloku hydraulickej jednotky. Elektronická riadiaca jednotka prijíma signály zo snímačov otáčok jednotlivých kolies, spracováva ich a vysiela riadiace signály na ovládanie hydraulických ventilov. Pri starších vyhotoveniach regulačných systémov ABS bola každá kolesová brzda vybavená jedným trojcestným hydraulickým ventilom, ktorý zabezpečoval všetky vyššie uvedené pracovné režimy. Súčasné riešenie s dvojicou dvojcestných ventilov je výsledkom rozsiahlych vývojových prác a ponúka zrejme výhodu rýchlejšieho striedania troch pracovných režimov kolesovej brzdy, ako aj výhody technologického charakteru.



Obr. 2 - Hydraulická schému regulačného systému ABS osobného automobilu s diagonálnou brzdovou sústavou: 1 - hlavný brzdový valec s posilňovačom a vyrovnávacou nádržou brzdovej kvapaliny, 2, 3 – kolesové brzdy ĽP a PZ kolesa (1. okruh), 4, 5 – kolesové brzdy PP a ĽZ kolesa (2. okruh), 6, 7, 8, 9 – plniace ventily ABS, 10, 11, 12, 13 – vypúšťacie ventily ABS, 14, 15 – nízkotlakové zásobníky 1. a 2. okruhu, 16, 17 – čerpadlové jednotky 1. a 2. okruhu, 18 – motor dopravného čerpadla, 19, 20 – tlmiace komory 1. a 2. okruhu, 21 – elektronická riadiaca jednotka

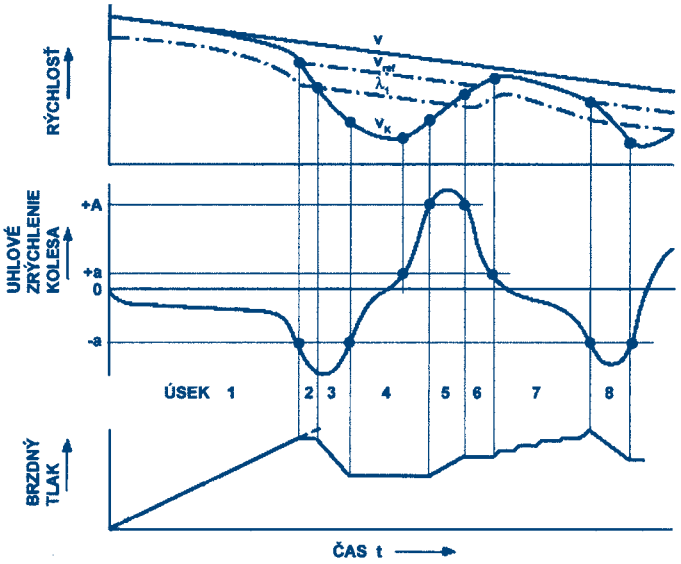
Vyššie popísaný základný regulačný cyklus ABS si vystačil, ako sme videli, s jednou regulačnou veličinou, a to s uhlovým spomalením / zrýchlením kolesa. V ďalšom priebehu vývoja týchto systémov, ktorý sa vyznačoval najmä snahou o optimalizáciu ich funkcie pri najrôznejších podmienkach brzdenia vozidla, sa objavila nutnosť použiť ďalšiu regulačnú veličinu, a to sklz kolesa. Ako lapidárny príklad možno uviesť situáciu brzdenia kolesa pomaly narastajúcou brzdnou silou. Sklz kolesa sa pomaly zväčšuje, ale jeho uhlové spomalenie je pri tom také malé, že nedosiahne nastavenú prahovú hodnotu, regulačný cyklus ABS sa neaktivuje a koleso prejde do stavu blokovania. Takúto situáciu možno riešiť len reguláciou pracujúcou v závislosti na sklze kolesa.

Povedali sme už, že sklz kolesa, žiaľ, nevieme v idúcom vozidle priamo a jednoducho merať. Je teda nutné ho stanoviť výpočtom. Ak sa vrátime k prvej časti tohto príspevku, uverejnenej v predchádzajúcom čísle nášho časopisu, zistíme, že k výpočtu sklzu kolesa λ potrebujeme poznať obvodovú rýchlosť kolesa v_K a rýchlosť jazdy vozidla v. Tú prvú získame jednoducho vynásobením uhlovej rýchlosti otáčania kolesa ω_K, ktorej hodnotu poznáme presne na základe spracovania signálov snímača otáčok kolesa elektronickou riadiacou jednotkou, polomerom kolesa R_K, teda $v_K = \omega_K . R_K$. Pretože automobily používajú rôzne rozmery pneumatík, musí byť tento výpočet v riadiacej jednotke naprogramovaný pre každý typ vozidla osobitne. Horšie je to s rýchlosťou vozidla. Akokoľvek sa to zdá nelogické, nevieme ju tiež jednoducho zistiť. Údaj rýchlomera je pre tento prípad nepoužiteľný, pretože vychádza z otáčok kolies, ktoré sa v priebehu brzdenia otáčajú so sklzom. Preto sme nútení namiesto skutočnej rýchlosti vozidla v použiť na výpočet sklzu kolesa tzv. referenčnú rýchlosť vref , ako je to znázornené v hornej časti obr. 3. Táto rýchlosť vychádza z rýchlosti vozidla na začiatku brzdenia, ktorú zistí elektronická riadiaca jednotka spriemerovaním údajov snímačov otáčok diagonálnej dvojice kolies (napr. ľavého predného a pravého zadného, to kvôli presnosti). Okamih „začiatok brzdenia" musí byť ale jednoznačne definovaný a môže to byť napríklad okamih dosiahnutia nastavenej prahovej hodnoty uhlového spomalenia rýchlejšieho z uvedenej dvojice kolies. V ďalšom priebehu brzdenia sa táto referenčná rýchlosť zmenšuje úmerne brzdnému spomaleniu vozidla, ktoré meriame pomocou snímača zrýchlenia umiestneného v karosérii vozidla. Pre úplnosť treba zdôrazniť, že takto stanovená referenčná rýchlosť neodpovedá presne skutočnej rýchlosti vozidla, je o niečo menšia, avšak jej časový priebeh je podobný priebehu skutočnej rýchlosti. Je to spôsobené tým, že v okamihu jej odčítania pri dosiahnutí prahovej hodnoty uhlového spomalenia jedným z monitorovaných kolies už vozidlo brzdilo a teda jeho rýchlosť bola menšia ako pred brzdením. Preto ani takto vypočítaný sklz kolesa neodpovedá presne skutočnosti, ale tieto malé nezrovnalosti je možné v elektronickej riadiacej jednotke softvérovo vyriešiť tak, že výsledný regulačný proces je za všetkých okolností optimálny. Často hovoríme, že regulácia prebieha na základe „veličiny podobnej sklzu kolesa".

Obr. 3 znázorňuje typický priebeh regulovaného brzdenia osobného automobilu. V hornej časti obrázku sú uvedené priebehy rýchlostí, a to rýchlosti vozidla v, obvodovej rýchlosti kolesa v_K a referenčnej rýchlosti v_{ref} , ako aj prahová hladina sklzu λ (resp. veličiny podobnej sklzu λ1). V jeho strednej časti je priebeh uhlového spomalenia / zrýchlenia kolesa a ich prahové hodnoty –a, +a, +A a v dolnej časti priebeh tlaku brzdovej kvapaliny v kolesovom brzdovom valci. Celý regulačný cyklus je rozdelený na 8 úsekov a jeho podrobný popis nájde čitateľ v časopise MOT'or č. 8/2005. Z obrázku je zrejmé, že skutočný algoritmus regulačného cyklu ABS je značne zložitejší oproti tomu, čo sme si vyššie ukázali pri popise základného cyklu a je výsledkom mnohoročnej vývojovej a experimentálnej práce výrobcov týchto zariadení v spolupráci s automobilkami. Prepínacie signály, ktoré ovládajú zmeny funkcií regulačného obvodu kolesa (držanie tlaku – pokles tlaku – nárast tlaku) sú odvodené od dosiahnutia nastavených prahových hladín uhlového spomalenia / zrýchlenia kolesa (-a, +a, +A) ako aj od porovnania obvodovej rýchlosti kolesa v_K s referenčnou rýchlosťou vozidla vref a so sklzom kolesa λ. Regulačný cyklus na obr. 3 je vhodný pri brzdení na vozovke s veľkým súčiniteľom priľnavosti (suchý a čistý povrch). Pre vozovku s malým súčiniteľom priľnavosti (ujazdený sneh, ľad), kde hrozí riziko veľmi rýchleho zablokovania kolesa, je potrebný iný typ regulačného algoritmu. Túto situáciu na vozovke rozozná elektronická riadiaca jednotka na základe reakcie kolesa pri začiatku brzdenia a zvolí vhodný algoritmus pre reguláciu brzdenia na danom povrchu vozovky.

Ing. Roman MOČKOŘ, CSc.

(pokračovanie)



Obr. 3 - Regulačný cyklus ABS brzdenia osobného automobilu: v – rýchlosť vozidla, vref – referenčná rýchlosť, v_K – obvodová rýchlosť kolesa, λ_1 – „veličina podobná sklzu kolesa", -a – prahová hodnota uhlového spomalenia kolesa, +a – prahová hodnota uhlového zrýchlenia kolesa, +A – pomocná hodnota uhlového zrýchlenia kolesa

Evolúcia plná dynamiky

Citroën C4 uviedli na trh koncom roka 2004 v dvoch karosárskych verziách. Ako hatchback a kupé. Za ten čas si našiel 900 000 majiteľov. Aby si udržal pôvodnú príťažlivosť pre zákazníkov, podrobili ho inovačnej kúre, pri ktorej dostal výraznejší vzhľad, ktorý ešte posilnil dojem z tvarov známych už od uvedenia vozidla v roku 2004. Najviac zmien je na prednej časti.

Spolu s exteriérom sa na vyššiu úroveň posunul aj interiér. Zmeny sa dotkli poťahových látok, materiálov prístrojovej dosky, otáčkomer sa dostal na displej do jej stredu. V Citroëne prepracovali pre C4 ponuku zážihových motorov. Výkonnejšie, úspornejšie a ekologickejšie motory VTi 120 a THP 150 vzišli zo spolupráce s BMW a prinášajú nové potešenie z jazdy. Dvojlitrový vznetový motor HDi už dnes spĺňa ekologickú normu Euro V, ktorá vstúpi do platnosti v budúcnosti.

Ponuku komunikačných a telemetrických zariadení rozširuje zavedenie navigačného systému MyWay, doplneného o technológiu Bluetooth® a možnosť spájania s prenosnými zariadeniami.

Nový C4 má viacero bezpečnostných a komfortných prvkov výbavy, vďaka ktorým sa už v čase uvedenia dostal na špičku svojho segmentu. Má v ponuke napríklad natáčacie bixenónové reflektory, systém upozornenia na nechcené opustenie jazdného pruhu, volant s pevným stredom či systém pomoci pri rozjazde do kopca.

Tvar a rozmer nárazníka nových modelov C4 vo vyhotoveniach kupé a hatchback v sebe zahŕňa originálne otvory na vstup chladiaceho vzduchu a spolu s prepracovanou klesajúcou kapotou zaoblených svalnatých línií vytvárajú robustný dojem stability na ceste. Nové krivky na maske chladiča s dvojitým šípom, inšpirované väčším typom C5, zlepšujú eleganciu predných partií. Chrómované ozdoby na orámovaní predných hmlových reflektorov v najvyšších verziách výbavy podporujú pocit elegancie.

Karoséria je dlhšia o 15 mm, dosahuje 4275 mm pri hatchbacku a 4288 mm pri kupé. Verzia kupé sa odlišuje aj kryštálovými aplikáciami v krytoch zadných svetiel.

Ponuku výbav rozširujú a obnovujú tri nové druhy diskov kolies z hliníkových zliatin. Pokrývajú rozmerové rozpätie s priemerom 16 (Olympia) a 17 palcov (Ribalta a Volubilis). Na vozidlo sa dostanú v závislosti od motorizácie, stupňa výbavy a štátu, v ktorom sa budú predávať.

Paletu farieb vonkajších lakov obohacujú tri nové: dynamická (modrá Récife) a honosné (modrá Bourrasque, šedá Thorium).

Usporiadanie interiéru obohatilo niekoľko noviniek:

Otáčkomer sa presťahoval na prepracovanú prístrojovú dosku, ktorá teraz ešte viac vyhovuje komfortným a bezpečnostným požiadavkám. Na dobre čitateľnom informačnom displeji na vrchu prístrojovej dosky sa zobrazujú všetky údaje potrebné k bezpečnému vedeniu vozidla. Podsvietenie displeja sa neustále prispôsobuje vonkajšiemu osvetleniu.

Povrch prístrojovej dosky a výplne dverí dostal nový vzor materiálov. Vo vyššej verzii výbavy sú nové poťahové látky sedadiel. Úrovne Exclusive a VTS majú nový svetlošedý kožený povrch „Lama".

Úrovne SX, VTR, VTR Pack, SX Pack a Exclusive získali nové obklady v interiéri.

Od verzie SX ozdobí povrch stredových výstupov klimatizácie úprava „tungsten", rovnako ako aj ostatné ozdobné prvky vo verziách SX Pack (alebo Pack Ambiance, v závislosti od trhu). Verzie VTR a VTR Pack dostanú povrchovú úpravu „Multiclub", vo verzii Exclusive sa objaví úprava „Bocage".

Komfort v interiéri vozidla zlepšuje aj dvojzónová klimatizácia, ktorá je v ponuke od uvedenia C4 na trh. Umožňuje nastavenie teploty zvlášť pre vodiča a zvlášť pre spolujazdca.

Vnútorný priestor so šírkou v oblasti lakťov 1,44 m vpredu a 1,43 m vzadu patrí medzi premiantov vo svojej triede. Cestujúci majú rovnaké priestorové možnosti v oboch druhoch karosérie, v hatchbacku aj v kupé. Dvojlitrový vznetový motor HDi, spriahnutý so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou, má výkon 103 kW, v kombinovanej prevádzke C4 s ním spotrebuje asi 5 l nafty na 100 km a do ovzdušia sa dostáva 139 g CO_2 na km.

Ostatné vznetové motory HDi 92 (s aj bez FAP) a HDi 110 FAP si zachovali svoje výkonnostné parametre, ale majú menšiu spotrebu aj emisie.

Tieto hodnoty sa podarilo dosiahnuť aj použitím

pneumatík Michelin Energy Saver® s malým valivým odporom, ktoré sa dodávajú v 16-palcovom priemere.

S týmito pneumatikami klesla spotreba nafty v kombinovanej prevádzke na 4,4 l/100 km (HDi 92), 4,6 l/100 km (HDi 110 FAP BVM) a 4,4 l/100 km (HDi 110 FAP BMP6). Emisie CO2 poklesli na 117, 120 a 118 g/km. C4 môže mať pod kapotou aj niektorý z dvojice nových zážihových motorov typu „EP", ktoré vzišli zo spolupráce s BMW Group. Prvými motormi použitými značkou Citroën sú VTi 120, ktorý prišiel namiesto 1,6i 16V a THP 150, ten je namiesto 2,0i 16V.

Motor VTi 120 so zdvihovým objemom valcov 1598 cm^3 dosahuje výkon 88 kW a krútiaci moment 160 Nm, ktorý vrcholí pri 4250 otáčkach za minútu. Až 90 % z najväčšej hodnoty krútiaceho momentu je k dispozícii v rozpätí otáčok 2500 až 5750 za minútu. V spolupráci s päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou má ním vybavený C4 v kombinovanej prevádzke spotrebu benzínu 6,7 l/100 km (159 g CO2/km), čo predstavuje pokles o 6 % oproti predchádzajúcemu motoru.

Tento motor sa bude spájať aj so štvorstupňovou automatickou prevodovkou. V tom prípade dosiahne spotreba 7 l/100 km a emisie 165 g CO_2 na km. Označenie VTi znamená „Variable valve lift and Timing injection", alebo plynulo meniteľný zdvih a časovanie ventilov. V hliníkovej hlave valcov sa nachádza 16 ventilov, ktoré ovládajú neustále sa prestavujúce vačkové hriadele ovládajúce nasávacie a výfukové ventily.

Nový motor THP 150 využíva technológiu priameho vstrekovania benzínu a turbodúchadlo. Dosahuje výkon 110 kW pri 5800 otáčkach za minútu. Maximálny krútiaci moment 240 Nm je k dispozícii už od 1400 otáčok za minútu. Bez zmeny ostáva až do 4000 otáčok za minútu. Motor dosiahol takúto charakteristiku vďaka použitiu podobnej „riadiacej mapy" ako má vznetový motor HDi pri malej a strednej záťaži. Krútiaci moment 156 Nm je k dispozícii už pri 1000 otáčkach za minútu.

V spolupráci s novou 6-stupňovou prevodovkou (MCM, s rovnakou konštrukciou ako predchádzajúca BMP6) je spotreba benzínu 6,9 l/100 km (emisie CO_2 164 g/km), čo predstavuje oproti predtým používanému motoru redukciu o 10 %. K dispozícii je aj 4-stupňová automatická prevodovka.

Motor THP 150 (Turbo High Pressure) má priame sekvenčné vstrekovanie benzínu, variabilné natáčanie vačkových hriadeľov a premenlivý zdvih ventilov. Vstrekovací tlak dosahuje až 12 MPa, turbodúchadlo typu Twin-Scroll využíva výfukové plyny zo zberných potrubí spárovaných valcov (1-4 a 2-3). Táto konštrukcia zaručuje optimálny tok spalín na dostatočne rýchle reakcie turbíny a mimoriadne krátky reakčný čas po stlačení plynového pedála. Turbína dosahuje až 200 000 otáčok za minútu a vyvinie obtokovým ventilom elektronicky regulovaný plniaci tlak 80 kPa. Prepĺňanie účinkuje už od 1000 otáčok motora za minútu.

Kompletne prepracovaná ponuka telemetrickej výbavy je zostavená tak, aby čo najlepšie vyhovovala potrebám vodiča a posádky.

MyWay, nový zabudovaný navigačný systém, ktorý používa 7-palcovú farebnú obrazovku 16/9, predstavuje doplnenie aktuálnej ponuky. Obsahuje prehrávač CD MP3/WMA, dopĺňa ho externý vstup v odkladacom priečinku na pripojenie prenosných prehrávačov. MyWay využíva mapový systém na SD karte a môže sa zobrazovať v 2D, alebo perspektíve. V reálnom čase vie prinášať aj informácie o stave dopravy. Okrem toho má zabudované rozhranie Bluetooth® na telefonovanie s voľnými rukami, poradí si aj so zoznamom. Celé zariadenie sa ovláda prostredníctvom tlačidiel na pevnom strede volantu, alebo cez panel autorádia. Do predaja sa dostane za veľmi konkurencieschopnú cenu v septembri 2008.

Novo vyvinutý systém NaviDrive bude mať farebnú obrazovku s pomerom strán 16/9 s vysokým rozlíšením (800 x 480 pixelov), USB-konektorom v stredovej konzole na spoluprácu s prenosnými prehrávačmi, ktoré využívajú technológiu „Mass Storage". Celé zariadenie sa ovláda prostredníctvom tlačidiel na pevnom strede volantu, alebo cez panel autorádia.

Ďalšie vymoženosti systému sú: pevný disk s mapami Európy, telefonovanie s voľnými rukami (s použitím druhej SIM karty), rozpoznávanie hlasových povelov. Funkcia Juke Box s kapacitou 10 GB umožňuje prehrávanie 180 hodín hudby vo formáte MP3. V prípade nehody je k dispozícii možnosť núdzového telefonátu, ktorý sa automaticky spustí v momente, ak prišlo k aktivácii aspoň jedného bezpečnostného vankúša. Táto služba momentálne nepretržite funguje v 8 štátoch Európy. Po zasunutí SIM karty je služba bezplatne k dispozícii počas celej životnosti vozidla.

Koncom roka sa do predaja dostane príplatkový prvok výbavy „USB Box". Cez dva vstupy (USB a Jack) sa budú môcť pripojiť externé prenosné prehrávače, využívajúce technológiu „Mass Storage", protokol IAP (iPod, iPhone) a MTP (Microsoft Plays for Sure). Celé zariadenie sa ovláda prostredníctvom tlačidiel na pevnom strede volantu, alebo cez panel autorádia. Potrebné ovládacie informácie sa zobrazia na displeji na stredovej konzole.

Od spustenia výroby v roku 2004 má C4 také technologicky vyspelé prvky výbavy, ktoré ju aj dnes radia na špičku vo svojom segmente. Medzi ne patria:

- natáčacie bixenónové reflektory, ktoré sa vedia natočiť až o 15° a osvetliť cestu v zákrutách,
- predné a zadné parkovacie snímače, ktoré zobrazujú vzdialenosť od prekážky na obrazovke,
- upozornenie pri nechcenom opustení jazdného pruhu, ktoré sa aktivuje od rýchlosti 80 km/h a aktívne zabraňuje nebezpečenstvu mikrospánku za volantom,
- volant s pevným stredom, ktorý obsahuje najčastejšie používané ovládacie prvky a zaručuje najúčinnejšiu funkciu čelného bezpečnostného vankúša vodiča,
- vrstvené bočné sklá, synonymum pre potláčanie nežiaducich zvukov a ochranu cestujúcich,
- pomoc pri rozbiehaní sa do kopca v spolupráci so 6-stupňovou ručne ovládanou poloautomatickou prevodovkou, ktorá odbremení vodiča od problémov pri rozbiehaní sa v stúpaní,
- tempomat/obmedzovač rýchlosti, ktorý pomáha dodržiavať rozličné dopravné predpisy a obmedzenia.

Prostredné motorizácie (1.6i 16v BioFlex, VTi 120, HDi 92 a HDi 110) majú prepracované pruženie a jazdné vlastnosti, aby podčiarkli lepší komfort v kabíne vozidla.

Pick-up sa vracia

Po dvoch rokoch sa na slovenský trh vracia obľúbený Nissan pick-up, tentoraz s označením NP300. Navonok sa od svojho predchodcu prakticky nelíši, má však prepracovaný motor, spĺňajúci emisnú normu Euro 4. Má robustný rebrinový rám, nezávislé zavesenie predných kolies, vzadu je tuhá náprava odpružená pozdĺžnymi listovými pružinami.

Inovovaný 2,5-litrový prepĺňaný vznetový štvorvalcový motor so vstrekovaním common rail dosahuje výkon 95 kW pri 4000 otáčkach za minútu a najväčší krútiaci moment moment 294 Nm pri 2000 otáčkach za minútu. Spolupracuje s ručne ovládanou 5-stupňovou prevodovkou, má voliteľný pohon 4x2 alebo 4x4.

Nissan NP300 sme mali možnosť vyskúšať v Maďarsku, neďaleko Balatónu. Pripravená trať a najmä organizácia prezentácie vozidla v teréne však bola slabá. Kolóna áut sa plazila pri povinne zaradenom prvom prevodovom stupni s „redukciou" niekoľko kilometrov dlhým zalesneným údolím. Keby sme nepoznali vlastnosti Nissanu Navara z vlastného testu v minulosti (oba typy majú nielen zhodný podvozok a systém pohonu/, podľa tejto prezentácie by sme si mohli myslieť, že NP300 sa iba tvári ako odolný „prepravník s veľkou priechodnosťou a nosnosťou", a preto nám ho neumožnili v teréne skúšať tak, ako sa takéto autá skúšať majú. Nebola to však chyba auta...

Nissan NP300 sa vyrába v troch vyhotoveniach kabín – Single Cab, King Cab a Double Cab. S najkratšou dvojdverovou kabínou Single Cab má najdlhšiu nákladnú plochu – 2235 mm. King Cab má tiež dvojdverovú kabínu, ale dlhšiu, lebo za sedadlami vodiča a spolujazdca je aj úložný priestor. Model so štvordverovou päťmiestnou kabínou Double Cab má nákladnú

plochu s dĺžkou 1485 mm. Užitočné zaťaženie je v závislosti od verzie v rozsahu 955 až 1115 kg, dovolená hmotnosť brzdeného prívesu je 2,8 až 3 tony, čo potvrdzuje, že Nissan NP300 je skutočným „pracovným nástrojom" pre profesionálnych zákazníkov. Odolná, no pritom jednoduchá a pevná konštrukcia zvláda pohyb takmer po akomkoľvek povrchu. Pri svetlej výške až 230 mm má predný aj zadný nájazdový uhol 31°, prejazdový uhol 25°, prekonáva stúpanie 39o a umožňuje bočný náklon na svahu až 48°. Veľmi dobrú manévrovateľnosť podporuje, na tento druh vozidla malý, priemer otáčania 12 m.

Priaznivým prvkom prezentácie tohto vozidla bola možnosť dozvedieť sa o plánoch Nissanu vo svete, ale aj v Európe od nového riaditeľa pre predaj automobilov Nissan v strednej a východnej Európe, pána Pierra Boutina.

Nissan má odvážne obchodné zámery podložené dôrazom na prvotriednu kvalitu vyrábaných vozidiel, pričom do roku 2012 uvedie na svetový trh až 60 nových typov. Nás zaujímalo, či je v pláne oživenie predaja automobilov Nissan aj na Slovensku. Sympatický Kanaďan povedal, že sa bude snažiť, aby jeho tím v Budapešti, kde je sídlo zastúpenia Nissanu pre spomínaný región (kde sú okrem Maďarska aj Česká republika, Poľsko i Slovensko), venovala osobitná pozornosť zvláštnostiam každého trhu, aj malého, akým je trh Slovenska.

Samuel BIBZA

Technológie Lexus IS F pod drobnohľadom

Cieľom vývojového tímu automobilu Lexus IS F bolo vytvoriť neuveriteľne zábavné vozidlo, ktoré každému vodičovi vyčarí úsmev na tvári a splní jeho túžbu po dynamickej jazde, a to nielen na pretekárskom okruhu, ale aj v každodennej premávke. Na dosiahnutie tohto neľahkého cieľa bolo nevyhnutné použiť pri vývoji vozidla špičkové technológie, ktoré často nájdeme len na čistokrvných pretekárskych automobiloch.

Na pohon Lexusu IS F konštruktéri vyvinuli kompaktný, päťlitrový, vidlicový zážihový osemvalec s výkonom 311 kW a masívnym krútiacim momentom 505 Nm. Vozidlo je vybavené vyrovnávacou nádržkou paliva a čerpadlami na odsávanie oleja z priestoru hlavy valcov, čo zabezpečuje trvalú výkonnosť a ideálny chod motora predovšetkým v zákrutách na okruhu, keď môže dochádzať k dlhodobému preťaženiu až 1G. Technologické prvky využívané pri konštrukcii pretekárskych vozidiel sa objavujú aj na liatych hlavách valcov, titánových sacích ventiloch, na kovanom kľukovom hriadeli, sintrovaných ojniciach a pri odlievacích postupoch nutných na dosiahnutie mimoriadnej tuhosti bloku motora. Vidlicový osemvalcový motor je individuálne ručne skladaný s maximálnou starostlivosťou. Každý kľukový hriadeľ motora je pred namontovaním testovaný s ohľadom na vychýlenie otáčania, a keď je to nevyhnutné, je aj ručne leštený, aby splnil náročné štandardy hladkého pohybu. Výsledkom je pohonná jednotka poskytujúca neustálu reakciu v celom rozsahu otáčok, umožňujúca zrýchlenie vozidla z 0 na 100 km/h len za 4,8 s a maximálnu rýchlosť 270 km/h (elektronicky obmedzenú).

Ešte dôležitejšie ako samotný výkon motora je pocit vodiča, že tento výkon naplno ovláda. Unikátnu osemstupňovú automatickú prevodovku vyvinul Lexus v spolupráci s japonskou spoločnosťou Aisin. Preradenie v ručnom móde trvá len 100 milisekúnd (rovnako ako napríklad vo Ferrari F430). Tým sa stáva jednou z najrýchlejšie reagujúcich prevodoviek na svete. Stále však ide o klasickú automatickú prevodovku, nie o robotizované či dvojspojkové ústrojenstvo. Tajomstvo pôsobivého technického riešenia spočíva v novo vyvinutom meniči krútiaceho momentu. V automatickom režime „D", vhodnom na jazdu v hustej premávke alebo na plynulú jazdu po diaľnici, pracuje osemstupňová prevodovka (veľmi plynulo) ako klasická automatická prevodovka s meničom krútiaceho momentu. V ručne ovládanom móde „M" však dochádza k úplnému uzamknutiu meniča krútiaceho momentu od druhého prevodového stupňa vyššie. To umožňuje, podobne ako pri klasickej ručne ovládanej prevodovke okamžitý prenos zmien výkonu motora. Športový dojem navyše ešte umocňuje charakteristické trhnutie vozidla pri preradení v ručne ovládanom režime, pripomínajúce sekvenčné prevodovky pretekárskych vozidiel. Pri podraďovaní vo väčších otáčkach je vodič navyše odmenený vzrušujúcim a precíznym zvukom „medziplynu". Majúc vozidlo neustále pod kontrolou, môže vodič použiť na radenie prevodových stupňov páčky pod volantom. Ôsmy prevodový stupeň je zámerne dlhý a je určený na jazdu veľkou rýchlosťou. Vďaka tomuto riešeniu môže byť Lexus IS F až mimoriadne hospodárny.

Na dosiahnutie veľkej brzdnej sily sú predné kotúče s priemerom 360 mm vybavené šesťpiestikovými hliníkovými brzdovými strmeňmi a zadné kotúče s priemerom 345 mm brzdia hliníkové strmene s dvoma piestikmi. Všetky kotúče sú odvŕtavané a opatrené vnútorným chladením, Brzdy boli vyvinuté v spolupráci so spoločnosťou Brembo. Poskytujú optimálnu brzdnú účinnosť a dokonale zvládajú aj dlhodobejšie opakované brzdenie v mimoriadne náročných jazdných režimoch.

Kované 19" diskové kolesá boli vyvinuté spoločne so spoločnosťou BBS a vďaka svojej veľmi malej hmotnosti prispievajú k redukcii neodpružených hmôt vozidla. Pri dizajne a technológii výroby inšpirovala konštruktérov katana – zahnutý samurajský meč. Za prednými kolesami sú potom umiestnené funkčné výduchy, ktoré odvádzajú teplý vzduch z priestoru motora.

Pre Lexus IS F je vyvinutý športový stabilizačný systém VDIM. Vodič si tak môže vybrať medzi tromi režimami: zapnuté VDIM na normálnu jazdu, režim Sport, kde sa VDIM zapája len pri extrémnom sklze vozidla a umožňuje tak energickú jazdu, a vyznávačom veľkolepých, kontrolovaných šmykov ovládaných pedálom akcelerátora ponúka IS F aj možnosť úplného vypnutia systému VDIM.

Ku skvelým výkonom a ovládateľnosti nového IS F prispieva aj štandardne montovaný samozáverný diferenciál LSD (Limited Slip Differencial). **-ls-**

Mercedes A F-CELL „plus“ s dlhším dojazdom

Spoločnosť Daimler AG pretransformovala prvé vozidlá zo svojej existujúcej flotily s palivovými článkami. Vodík v predchádzajúcej generáciii testovaných vozidiel bol stlačený na 35 MPa, teraz až na 70 MPa. Táto zmena priniesla predĺženie dojazdu až o 70 percent. Prvou testovacou jazdou pre takto vybavené vozidlá triedy A F-CELL „plus“ bola cesta z Berlína do Magdeburgu na ekologické fórum. Toto vozidlo preukázalo za reálnych dopravných podmienok, že je vhodné na každodennú prevádzku. So svojimi 270 kilometrami na jednu plnú nádrž namiesto 160 kilometrov na začiatku sa zväčšuje akčný pri aktuálnej generácii vozidiel až o 70 percent.

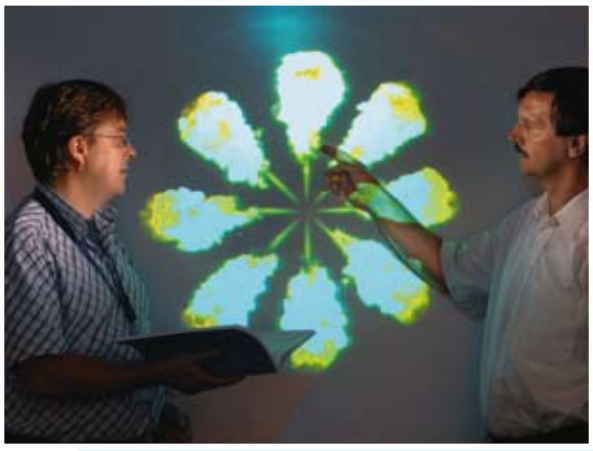
Pri triede B F-CELL, ktorej maloséríová výroba sa začne v roku 2010, bude dosah predstavovať dokonca okolo 400 kilometrov. „Tým sa dostanú vozidlá s palivovými článkami takisto ďaleko ako autá so spaľovacím motorom a sú tým absolútne vhodné na každodennú prevádzku“, povedal Prof. Dr. Herbert Kohler, vedúci výroby karosérií a pohonov, výskumu a predbežného vývoja v Daimler AG.

Nová generácia pohonu s palivovými článkami je podstatne kompaktnejšia a zároveň výkonnejšia a plne vhodná na každodennú prevádzku. Technický základ tvorí optimalizovaný systém palivových článkov, ktorý predstavil Mercedes-Benz v roku 2005 vo výskumnom vozidle F 600 HYGIENIUS. Tento veľmi kompaktný palivový článok pracuje podstatne efektívnejšie ako predchádzajúca generácia. Blok palivových článkov s novou koncepciou je o 40 percent menší, dosahuje však o 30 percent väčší výkon a má o 16 percent menšiu spotrebu. Systém sa okrem toho vyznačuje dobrou schopnosťou štartu za studena. Umožňujú to inovácie ako elektrické turbodúchadlo pre zabezpečovanie prívodu vzduchu a nový systém privádzania a odvádzania vlhkosti. Elektromotor dosahuje špičkový výkon 100 kW a maximálny krútiaci moment 320 Nm. Tým spĺňa trieda B F-CELL požiadavky na jazdnú dynamiku, ktoré presahujú úroveň dvojlitrového zážihového motora. Napriek tomu spotrebuje pohon s palivovými článkami bez emisií v tomto rodinne koncipovanom kompaktnom vozidle v prepočte iba 2,9 litrov paliva (ekvivalent nafty) na 100 kilometrov.

So skoro 4 miliónmi zdolaných kilometrov bez emisií disponuje Daimler AG so svojou flotilou vozidiel s palivovými článkami väčším množstvom údajov, know-how a skúsenosťami ako väčšina iných výrobcov a prevádzkuje s okolo 100 vozidlami najväčšiu flotilu s palivovými článkami na svete: koncepčné vozidlá, osobné motorové vozidlá, transportéry a mestské autobusy Citaro testujú zákazníci v každodennej prevádzke.

-mz-

Nový manažment motora



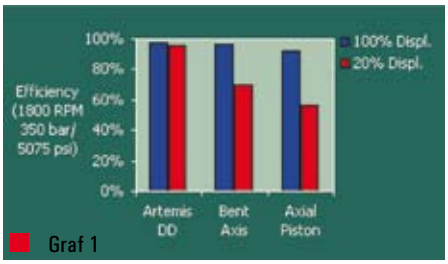
Podrobný pohľad do spaľovania automobilového motora zabezpečujú počítačové simulácie ako aj vizualizácia procesov vstrekovania a spaľovania. Aby bolo možné motor riadiť, regulovať a sledovať v reálnom čase, používa Daimler AG elektronické riadiace jednotky. Výskumníci, konštruktéri prototypov a konštruktéri sériovo vyrábaných motorov pracujú na optimalizácii týchto riadiacich jednotiek a ich softvérov pomocou nového spôsobu regulácie.

Optimálny výkon motora, menšia spotreba paliva a čo najmenej emisií – motoroví experti spoločnosti Daimler sa pohybujú v tomto rozpätí. Zároveň musia dokonale poznať elektronické riadiace jednotky a ich komplexné softvéry. A s každou ďalšou technológiou alebo predpísanou hodnotou, napríklad pri vydaní nového emisného predpisu, prudko stúpa počet funkcií a údajov uložených v riadiacej jednotke. Každá zmena ovplyvňuje všetky existujúce softvérové súčasti.

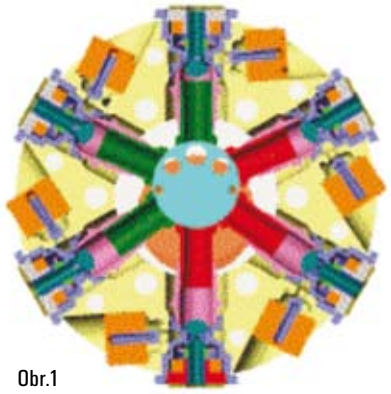
Ťažisko vývoja tvoria preto algoritmy na nové spôsoby spaľovania a úpravu vzniknutých emisií. Cieľom vývoja je priame riadenie spaľovacieho procesu vo valci pomocou modelovo orientovanej regulácie riadiacej jednotky motora. Okrem toho sa má zväčšiť výkon motorov, zlepšiť kultúra ich chodu a ďalej zmenšiť množstvo emisií.

Hydraulický hybridný pohon vs. CO_2

Artemis Intelligent Power, spoločnosť zo škótskeho Edinburgu, predstavila nový hydraulický hybridný pohon, ktorý je založený na technológii s názvom Digital Displacement (DD). Pri použití tejto technológie došlo k náhrade klasických kanálikových a kývavých platní počítačom riadenými elektromagnetickými ventilmi.



Graf 1

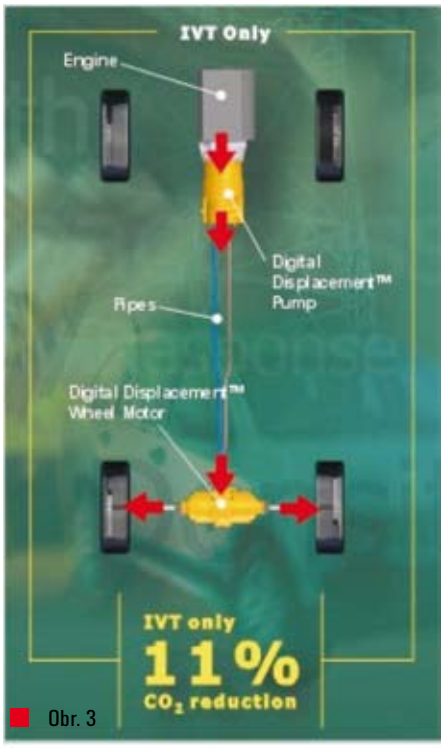

Obr.1

Jadrom DD systému je hydraulické piestové čerpadlo/motor s regulačnými tanierovými ventilmi, ktoré usmerňujú prúdenie do a z valcov. Valce sú usporiadané radiálne okolo excentra a ventily po obvode (obr. 1). Každý valec je vybavený dvojicou tanierových ventilov – jeden pre vysokotlakové a druhý pre nízkotlakové potrubie (obr. 2). Pri voľnobehu kvapalina prúdi okolo nízkotlakového ventila (na obr. 2 vľavo), pričom vysokotlakový ventil je zavretý.

Pri prechode na čerpadlový mód (obr. 2 vpravo) mikroprocesor uzavrie nízkotlakový ventil a presunie prúdenie cez vysokotlakový ventil. Systém umožňuje ponechať vysokotlakový ventil otvorený a odoberať kvapalinu z vysokotlakového výstupu. Ventily sú ovládané elektromagnetickou západkou tak, že môžu byť otvorené alebo zavreté na báze zdvih – zdvih. Nepretržité sledovanie valcov umožňuje na konci každého zdvihu ich prestavenie na čerpadlo, motor alebo na voľnobeh.

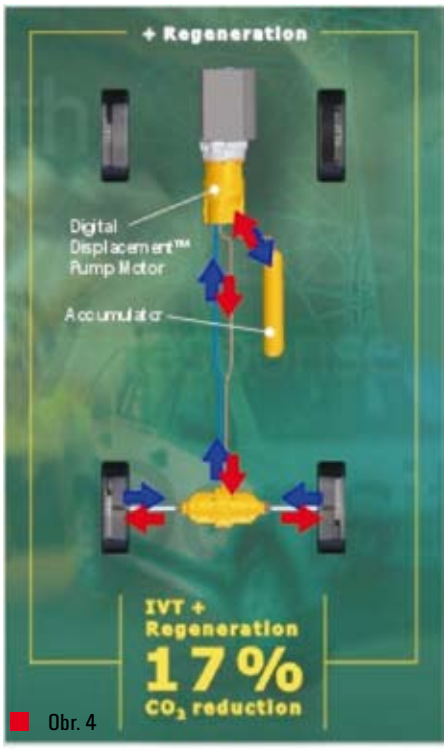
Ako je znázornené na grafe 1, technológia DD dosahuje na rozdiel od klasických hydraulických systémov aj pri čiastočnom zaťažení veľkú účinnosť. To je zabezpečené „izolovaním" neaktívnych valcov od vysokotlakového potrubia.

Hydraulický hybridný systém využíva sériovú konfiguráciu – ku klasickému spaľovaciemu motoru je pripojené DD hydraulické čerpadlo/motor a ďalej sú tu DD motory, ktoré poháňajú kolesá. Súčasťou hybridného systému je tiež zásobník energie (Accumulator). Systém je vybavený funkciami rekuperácie a štart-stop. Pri plynulom pohone, kedy nie je fixný prevodový stupeň, pracuje motor pri takých otáčkach, ktoré zabezpečujú prácu s maximálnou účinnosťou a minimálnymi



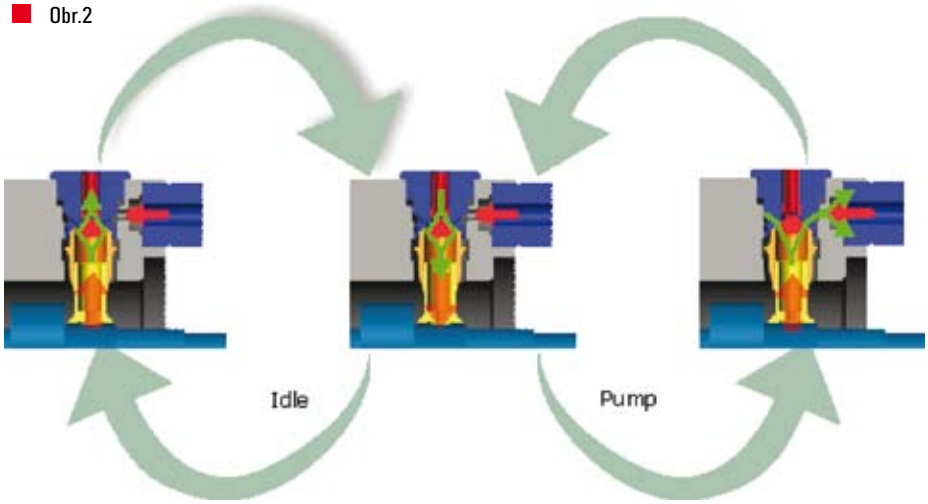
Obr. 3

emisiami (obr. 3). Údaje o redukcii emisií CO_2 sú výsledkom simulácií v porovnaní so 6-stupňovou prevodovkou



Obr. 4

Obr.2



Obr. 5

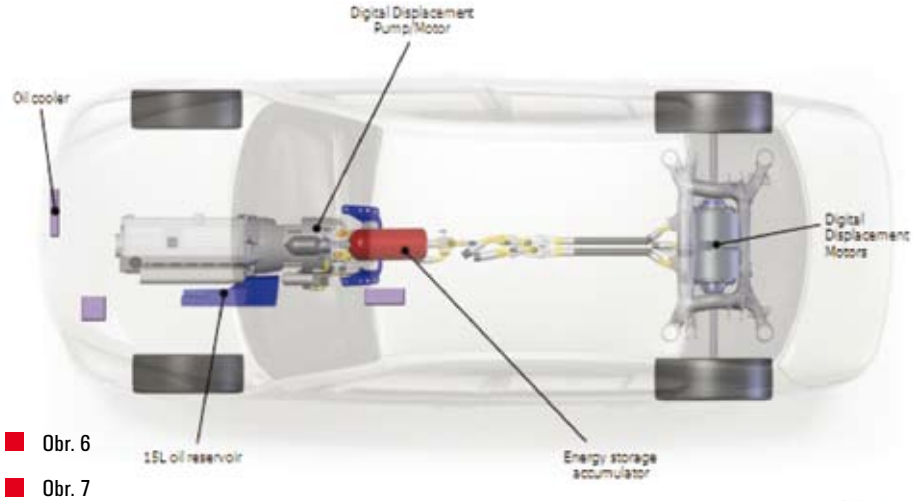
pri meraní v jazdnom cykle ECE.

Prídavný zásobník energie (valec naplnený plynom a hydraulickým olejom) zabezpečuje rekuperáciu (obr. 4). Brzdná energia (modrá šípka) je zachytená v zásobníku a pri akcelerácii je vrátená späť ku kolesám (červená šípka).

Zachytená energia v zásobníku môže byť využitá tiež pri štartovaní alebo zastavení motora (obr. 5). Hydraulické štartovacie motory sú kompaktné a naštartujú motor oveľa rýchlejšie ako elektrické spúšťače.

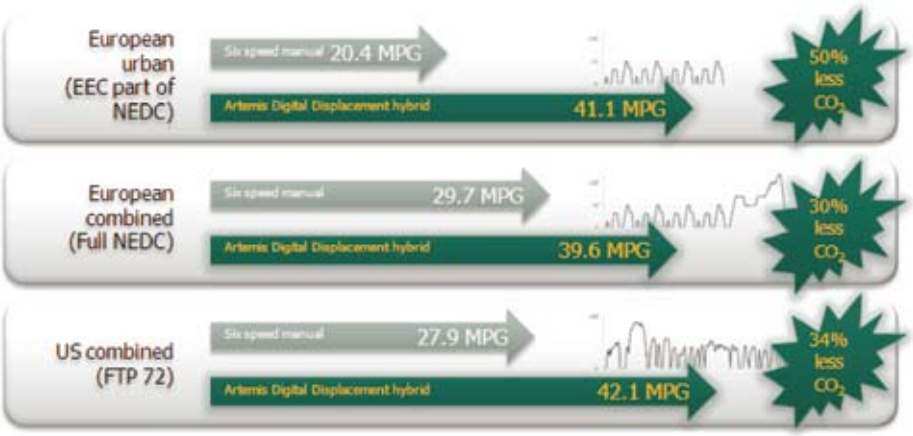
V máji tohto roku spoločnosť Artemis Intelligent Power DD predstavila sériový hybridný systém, ktorý bol otestovaný vo vozidle BMW 530i (obr. 6).

Vozidlo bolo vybavené klasickým 3-litrovým zážihovým motorom s výkonom 190 kW, ku ktorému bolo



Obr. 6

Obr. 7



cez spojkovú skriňu a redukčný prevod (2:1) pripojené DD hydraulické piestové čerpadlo/motor s výkonom 200 kW a objemom 99 cm^3. V modifikovanej zadnej nápravnici boli umiestnené dva DD motory, každý s objemom 192 cm^3, ktoré poháňali zadné kolesá cez nové hnacie poloosi. Zásobník energie (Accumulator) mal objem 10 l.

Testy ukázali, že vozidlo vykazovalo v mestskej prevádzke dvojnásobne menšiu spotrebu benzínu aj emisie CO_2 v porovnaní s rovnakým vozidlo so 6-stupňovou mechanickou prevodovkou. Úspory na palive a CO_2 boli namerané aj pri ďalších testoch (obr. 7).

Hydraulický pohon má väčšiu životnosť, je ľahší a lacnejší ako elektrické hybridné pohony. Spoločnosť Artemis Intelligent Power verí, že použitie hydraulického hybridného systému môže oveľa výraznejšie zmenšiť spotrebu paliva vo väčšine aplikácii vozidiel ako elektrický hybridný pohon.

Ing: Ján KRNÁČ

Ekologické inovácie spoločnosti Goodyear

Inovácia, trvalý tok kreatívnych nových nápadov, výrobkov a materiálov sa nachádzajú v strede aktivít spoločnosti Goodyear viac ako sto rokov. Jedným z prebiehajúcich výskumných a vývojových projektov spoločnosti Goodyear je vývoj pneumatiky s veľmi malým valivým odporom z ekologických zdrojov.

Európska komisia udelila spoločnosti Goodyear významný grant v oblasti výskumu a vývoja, aby podporila túto inovačnú iniciatívu. Grant je súčasťou programu Európskej únie „LIFE- Enviroment". Na tomto projekte pracuje Goodyear v spolupráci s talianskou výskumnou spoločnosťou Novamont a nemeckým výrobcom automobilov BMW.

Jedným z hlavných cieľov projektu je vynájdenie nového bioplnidla ako alternatívu k tradičným plnidlám používaných v pneumatikách. Nové plnidlo, ktoré bude vyrobené z obnoviteľných zdrojov, ako je napríklad kukuričný škrob, môže mať veľký vplyv na životné prostredie a viesť k zmenšenej emisii CO_2 počas procesu výroby.

Ďalším cieľom projektu je podrobná analýza zloženia pneumatiky, zameraná na zmenšenie straty energie pri pohybe automobilu. Tento projekt má potenciál viesť k pneumatikám s menším valivým odporom, dlhšou životnosťou a kratšou brzdnou dráhou. V spolupráci so spoločnosťou Goodyear sa talianska výskumná spoločnosť Novamont zameria na vývoj nového bioplnidla a stanoví disperzné vlastnosti v štruktúre pneumatiky. Vo svete vedy je Novamont uznávaný ako priekopník vo vývoji výrobkov pochádzajúcich z obnoviteľných surovín poľnohospodárskeho pôvodu, ako je napríklad škrob.

Goodyear bude spoločne s BMW testovať vyvinutý prototyp pneumatiky a ich optimalizované zloženie. Dnes sú sadze a silika hlavnými vystužovacími komponentmi v zmesi pneumatiky. Tak výroba sadzí, ako aj siliky vyžaduje neobnoviteľné zdroje, ako je ropa a produkuje emisie CO_2. Ďalší vývoj vo výrobe biopneumatík by mal priniesť čiastočné nahradenie sadzí a siliky novou generáciou bioplnidiel. Výskumný projekt sleduje cieľ čiastočného nahradenia neobnoviteľných plnidiel biopolymérnymi plnidlami, ktoré sú založené na obnoviteľných zdrojoch, a súčasne dosiahnutie podstatného zmenšenia (až o 30 %) valivého odporu pneumatiky a tým aj redukciu emisií CO_2 a spotreby paliva. Prvé výsledky ukazujú, že výrobný proces nového bioplnidla má lepšiu vyváženosť CO_2: na každý kilogram vyrobeného bioplnidla je ušetrené 0,62 kg CO_2. Celkový prínos pri 20 % nahradení hmotnosti siliky prináša redukciu CO_2 až o 8,2 g/km na pneumatiku s 30 % zmenšením valivého odporu. Okrem vývoja nových materiálov Goodyear tiež skúma interakcie štruktúry a optimalizuje dezén, geometriu behúňa a ukotvenie pneumatiky. Kombinácia nového materiálu a výskumu štruktúry predstavuje optimálny prístup pre vývoj pneumatík s menším valivým odporom o 30 a viac %, s kratšou brzdnou dráhou na suchom, mokrom aj zľadovatenom povrchu, lepšou odolnosťou voči aquaplaningu a dlhšou životnosťou.

Od roku 1992 je LIFE (finančný nástroj pre životné prostredie) dôležitou súčasťou politiky Európskej únie v oblasti životného prostredia. Špecifickým cieľom tohto nástroja je prispieť k vývoju inovačných techník a metód spolufinancovania ukážkových projektov. Podľa Európskej komisie môžu tieto projekty demonštrovať nové metódy a techniky pre riešenie širokého spektra európskych problémov so životným prostredím.

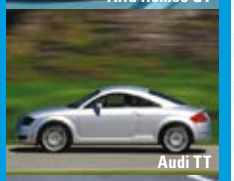
-gr-

Alfa Romeo 147

Alfa Romeo 159 Sportwagon

Alfa Romeo 166

Alfa Romeo GT


Audi TT

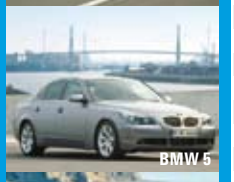
Audi A3 Sportback

Audi A6

Audi A8

BMW 1

BMW 3


BMW 5

BMW X3

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep ňanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	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	909 000 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	959 000 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 2,4 JTD Elegante	1 169 000 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	959 000 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	1 009 000 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 Elegante	1 219 000 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
Brera 2,2 JTS	1 149 000 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
Brera 3,2 V6 24v Q4	1 429 000 Sk	C	3	4	4410 x 1830 x 1341	300/610	R4	3195	4	ZP	-	191	322	M6	4x4	244	6,8	11,4	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	1 309 000 Sk	C	2	2	4393 x 1830 x 1318	200/235	R5	2387	4	VP	T	147	400	M6	P	228	8,4	6,8	ABS,D,B,E,C
Spider 3,2 V6 Q4	1 559 000 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 Ambition 1,9 TDI DPF	858 990 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 Ambition 2,0 T FSI quattro	1 116 390 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 Attraction 1,6	655 380 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 Cabriolet Ambition 2,0TDI DFP	1 082 400 Sk	C	2	4	4230 x 1995 x 1424	260/-	R4	1968	4	VP	-	103	320	M6	P	205	9,7	5,3	ABS,S,D,B,K,C,E
A3 Cabriolet Attraction 1,8T FSI	989 670 Sk	C	2	4	4230 x 1995 x 1424	260/-	R4	1798	4	ZV	-	118	250	M6	P	217	8,3	7,3	ABS,B,C,D,E,K,S,T
A3 Sportback Attraction 1,6	679 140 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 Attraction 2,0 TDI	868 890 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	1 072 500 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 T FSI	861 300 Sk	K	5	5	4586 x 1772 x 1453	442/1184	R4	1781	5	VP	T	120	225	M5	P	225	8,8	8,3	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
A4 Avant 3,0 TDI V6 Quattro DPF	1 375 440 Sk	K	5	5	4586 x 1772 x 1453	442/1184	V6	2967	4	VP	T	176	500	M6	4x4	250	6,3	7,1	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
A4 Cabriolet 3,2 FSI Quattro	1 676 400 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
A5 1,8T FSI 6-st.	1 096 590 Sk	C	2	5	4625 x 1981 x 1372	455/-	R4	1798	4	ZV	-	125	250	M6	P	228	8,4	7,1	ABS,T,S,D,B,C,K,E,P,R
A5 3,0 TDI Quattro Tiptronic DPF	1 547 040 Sk	C	2	5	4625 x 1981 x 1372	455/-	V6	2967	4	VP	T	176	500	A5	4x4	250	5,9	7,2	ABS,T,S,D,B,C,K,E,P,R
A6 2,0 TDI	1 159 950 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	1 293 930 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	1 528 560 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	1 789 590 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	1 375 110 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	1 609 740 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	1 670 790 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	2 356 200 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	2 477 970 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	2 760 780 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	1 739 100 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	2 184 930 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
R8 4,2 FSI Quattro R-tronic	3 865 950 Sk	C	2	2	4431 x 2029 x 1249	90/100	V8	4163	5	ZV	-	309	430	A6	4x4	301	4,6	13,6	ABS,T,S,D,B,C,E,K,R,P
R8 4,2 FSI V8 Quattro	3 622 080 Sk	C	2	2	4431 x 2029 x 1249	90/100	V8	4163	5	ZV	-	309	430	M6	4x4	301	4,6	14,6	ABS,T,S,D,B,C,E,K,R,P
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	2 401 410 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
S5 4,2 FSI V8 Quattro	1 881 000 Sk	C	2	5	4635 x 1981 x 1369	455/-	V8	4163	4	ZV	-	260	440	M6	4x4	250	5,1	12,4	ABS,T,S,D,B,C,K,E,P,R
S5 4,2 FSI V8 Quattro Tiptronic	1 951 950 Sk	C	2	5	4635 x 1981 x 1369	455/-	V8	4163	4	ZV	-	260	440	A5	4x4	250	5,1	12,4	ABS,T,S,D,B,C,K,E,P,R
TT Coupe 2.0 TFSI	1 105 500 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	1 358 610 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
TT Roadster 2,0 TFSI	1 229 910 Sk	R	2	2	4178 x 1952 x 1358	250/-	R4	1984	4	ZV	-	147	280	M6	P	237	6,7	7,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
TT Roadster 3,2 Quattro	1 447 050 Sk	R	2	2	4178 x 1952 x 1358	250/-	V6	3189	4	ZV	-	184	320	M6	4x4	250	6,1	10,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
TTS Coupé 2,0 TFSI Quattro	1 574 100 Sk	C	2	4	4198 x 1952 x 1345	290/-	R4	1984	4	ZV	T	200	350	M6	4x4	250	5,4	8,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
TTS Coupé 2,0 TFSI Quattro S-tronic	1 652 310 Sk	C	2	4	4198 x 1952 x 1345	290/-	R4	1984	4	ZV	T	200	350	M6	4x4	250	5,2	7,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
BMW																			
116i	778 600 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
118d	870 400 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
118i	843 200 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
120i	907 800 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
123d	1 101 600 Sk	C	2	4	4360 x 1934 x 1423	575/-	R4	1995	4	VP	-	150	400	M6	Z	238	7,0	5,2	ABS,B,C,D,E,P,R,S,T
135i	1 329 400 Sk	C	2	4	4360 x 1934 x 1408	575/-	R6	2979	4	ZV	-	225	400	M6	Z	250	5,3	9,2	ABS,B,C,D,E,P,R,S,T
318d	1 006 400 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
320i	1 003 000 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
325i Coupé	1 285 200 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
325i Touring	1 230 800 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	1 482 400 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
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
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
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	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
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
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

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep hanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
535d	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
630i 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
650i	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
730i	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
760i	4 005 200 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
760Li	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
X3 2,0d	1 319 200 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
X3 3,0si	1 536 800 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
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
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
X6 xDrive35d	2 096 100 Sk	T	5	5	4877 x 1983 x 1690	570/1450	R6	2993	4	VP	T	210	580	M6	4x4	236	6,9	8,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
X6 xDrive35i	2 009 400 Sk	T	5	5	4877 x 1983 x 1690	570/1450	R6	2979	4	ZV	-	225	400	M6	4x4	240	6,7	10,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
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
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
C4 1,4i 16V VTR	590 400 Sk	C	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	5	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	625 400 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 Sedan 1.6i 16V Confort	529 000 Sk	S	4	5	4771 x 1773 x 1512	513/-	R4	1587	4	ZV	-	80	147	M5	P	185	13,1	7,6	ABS,C,D,E,K
C4 Sedan 1.6i Hdi 16V Image	669 000 Sk	S	4	5	4771 x 1773 x 1512	513/-	R4	1560	4	VP	-	80	240	M5	P	190	13,1	5,2	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
C4 Picasso 1.8i 16V Style	781 900 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
Nový C5 1.8i 16V Style	794 900 Sk	S	4	5	4779 x 2096 x 1458	439/-	R4	1749	4	ZV	-	92	170	M5	P	200	11,0	7,9	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
Nový C5 2.7 Hdi V6 24V Exclusive	1 322 900 Sk	S	4	5	4779 x 2096 x 1458	439/-	R6	2721	4	VP	-	150	440	A6	P	224	8,9	8,4	ABS,B,C,D,EK,P,R,S,T
C5 Tourer 1.8i 16V Style	844 900 Sk	SS	5	5	4829 x 2096 x 1491	505/-	R4	1749	4	ZV	-	92	170	M5	P	200	11,0	7,9	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
C5 Tourer 2.0i 16V Exclusive	121 900 Sk	SS	5	5	4829 x 2096 x 1491	505/-	R4	1997	4	ZV	-	103	200	A4	P	205	11,7	8,9	ABS,B,C,D,EK,P,R,S,T
C6 2,7 HDi V6 Automat Style	1 535 000 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 Automat Exclusive	1 870 000 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 Automat Pallas	1 650 000 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 Automat Style	1 425 000 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 Style	910 900 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 Confort	867 900 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+	274 900 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	299 900 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	249 900 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 1,5 dCi 50kw/70 k Artica	349 900 Sk	S	5	5	4247 x 1740 x 1534	510/-	R4	1598	2	ZV	T	50	160	M5	P	173	15,0	4,7	A,C,E,K,P,ABS
Logan 1,6 64 kW/90 k Artica	309 900 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	14,3	5,2	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
FIAT																			
500 Lounge 1,4 16v	459 500 Sk	SS	3	2	3546 x 1627 x 1488	185/-	R4	1368	4	ZV	-	74	131	M6	P	182	10,5	6,3	ABS,C,D,E,K,R
500 Naked 1,2	309 500 Sk	SS	3	2	3546 x 1627 x 1488	185/-	R4	1242	4	ZV	-	51	102	M5	P	160	12,9	5,1	ABS,C,D,E,K,R
Bravo Active 1,4	429 900 Sk	SS	5	5	4336 x 1792 x 1498	400/1175	R4	1368	4	ZV	-	66	128	M6	P	179	12,5	6,7	ABS,C,D,E,K,R
Bravo Dynamic 1,6 MJt	545 900 Sk	SS	5	5	4336 x 1792 x 1498	400/1175	R4	1598	4	VP	-	77	290	M5	P	187	11,3	4,9	ABS,C,D,E,K,R
Dobló 1,3 MultiJet Family	619 900 Sk	V	5	5	4253 x 1722 x 1818	750/3000	R4	1248	4	VP	T	55	190	M5	P	146	20,9	5,4	ABS,D,C,P
Dobló 1,4 Family	559 900 Sk	V	5	5	4253 x 1722 x 1818	750/3000	R4	1368	2	ZV	-	57	115	M5	P	148	20,9	7,4	ABS,A,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 1,3 Dynamic 5-dv.	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 1,3 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 1,3 MTJ Active 5-dv.	428 900 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,C,D,E,P
Grande Punto 1,3 MTJ Sport 3-dv.	543 900 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 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 1,4 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 1,4 Emotion 5-dv.	483 900 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 1,4 Sport 3-dv.	493 900 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 1,9 Sport 5-dv.	599 900 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
Linea Active 1,4	389 900 Sk	S	5	5	4400 x 1950 x 1500	500/870	R4	1368	4	ZV	-	57	115	M5	P	165	14,6	6,3	ABS,C,D,E,P

BMW 7

Citroën C2

Citroën C4

Citroën C5

Citroën C8

Citroën Jumpy Combi

Citroën C-Crosser

Citroën C4 Picasso

Dacia MCV

Dacia Logan

Fiat Panda 4x4

Fiat Grande Punto

Fiat Stilo Multiwagon

Fiat Dobló Cargo

Fiat Croma

Honda Accord

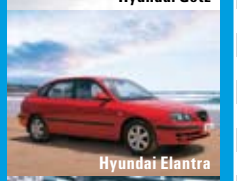
Honda FR-V

Honda CR-V

Honda Jazz

Honda S 2000

Hyundai Getz


Hyundai Elantra

Hyundai Sonata

Hyundai Tucson

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep Ľhanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Linea Dynamic 1,3 MultiJet	474 900 Sk	S	5	5	4400 x 1950 x 1500	500/870	R4	1248	4	VP	-	66	200	M5	P	170	13,8	4,7	ABS,B,C,D,E,P,R
Multipla 1,6 16V Dynamic	510 900 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 Dynamic Natural Power	640 900 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 MultiJet Dynamic	590 900 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
Nová Croma Active 1,8 MPI	814 900 Sk	SS	5	5	4783 x 1775 x 1603	500/1610	R4	1796	4	ZV	-	103	175	M5	P	206	10,2	7,4	ABS,B,C,D,E,K,R,T
Nová Croma Dynamic 2,2 MPI	884 900 Sk	SS	5	5	4783 x 1775 x 1603	500/1610	R4	2198	4	ZV	-	108	203	M5	P	210	10,1	8,4	ABS,B,C,D,E,K,R,T
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 4x4 Climbing	509 900 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 1,2 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 4x4 Climbing	595 900 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
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
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
Sedici 1,6 16v 4x2	437 000 Sk	SS	5	5	4110 x 1750 x 1620	88/270	R4	1586	4	ZV	-	79	145	M5	P	180	10,7	6,8	ABS,C,D,E,R
Sedici 1,9 MultiJet 4x4	658 000 Sk	SS	5	5	4110 x 1750 x 1620	88/270	R4	1910	4	VP	-	88	280	M6	4x4	180	11,2	6,6	ABS,C,D,E,K,R
HONDA																			
Accord 2,0 Comfort	739 000 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	969 000 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	1 029 000 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	774 000 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	1 029 000 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	1 029 000 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	1 089 000 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	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,K,R
City 1,4 ES	469 000 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 S	379 000 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 4D 1,8 ES	689 000 Sk	S	4	5	4545 x 1750 x 1435	375/-	R4	1799	4	ZV	-	103	174	M6	P	200	9,0	6,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Civic 4D 1,8 LS	609 000 Sk	S	4	5	4545 x 1750 x 1435	375/-	R4	1799	4	ZV	-	103	174	M6	P	200	9,0	6,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Civic 5D 1,4 Comfort	539 000 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	629 000 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	759 000 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
Civic Hybrid	679 000 Sk	S	5	5	4545 x 1750 x 1430	350/-	R4	1339	2	ZV	-	95	123	CVT	P	185	12,1	4,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R
CR-V 2,0 Elegance	839 000 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	959 000 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 Elegance	909 000 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 Executive	1 039 000 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 TOP Executive	1 199 000 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	789 000 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	379 000 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
Legend Sedan 3,5	1 609 000 Sk	S	5	5	4955 x 1845 x 1450	452/-	R6	3471	4	ZV	-	217	351	A5	4x4	250	7,3	11,9	ABS,D,B,C,E,R,K,R
S 2000 2,0 VTEC	1 129 000 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	735 000 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	599 000 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																			
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
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
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
Getz 1,1i Active	259 900 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	269 900 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 1,1i Dynamic	299 900 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 Active	279 900 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 1,4i Dynamic	314 900 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	379 900 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
Grandeur 3.3 V6	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
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
Matrix 1,5 CRDi VGT Active	449 900 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
Matrix 1,6 16V Active	399 900 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
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
Sonata 2,4i CVVT Dynamic	609 900 Sk	S	4	5	4800 x 1832 x 1475	523/-	R4	2359	4	VP	T	118	219	M5	P	212	8,9	8,5	ABS,B,C,D,E,R,K
Sonata 2,4i CVVT Elegance	759 900 Sk	S	4	5	4800 x 1832 x 1475	523/-	R4	2359	4	VP	T	173	304	A4	P	202	10,4	8,9	ABS,B,C,D,E,P,R,S,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	839 900 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
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	739 900 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
CHEVROLET																			
Spark 0,8 Direct	283 900 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	308 400 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	341 300 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
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

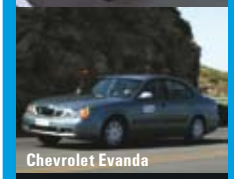
Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep íhanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Aveo 1,2 8V Star	371 900 Sk	SS	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
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,
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,
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 Tourning 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
Grand Voyager LX	1 239 000 Sk	T	5	5	5143 x 1954 x 1750	638/3296	R4	2768	4	VP	T	120	360	A6	4x4	186	12,0	9,3	ABS,D,B,K,E,C,T,R,S,P
Grand Voyager Touring	1 339 000 Sk	T	5	5	5143 x 1954 x 1750	638/3296	R4	2768	4	VP	T	120	360	A6	4x4	186	12,0	9,3	ABS,D,B,K,E,C,T,R,S,P
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	959 000 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	1 076 000 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	1 246 000 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	1 147 000 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	1 315 000 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	1 111 000 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	1 282 000 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	1 183 000 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	1 351 000 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	1 285 000 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	1 463 000 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	1 214 000 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	1 394 000 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	1 582 000 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	1 514 000 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	1 499 000 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	1 719 000 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
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

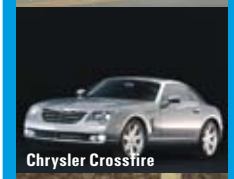
Hyundai Santa Fe

Chevrolet Spark

Chevrolet Kalos

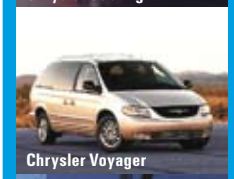
Chevrolet Lacetti


Chevrolet Evanda


Chrysler Crossfire

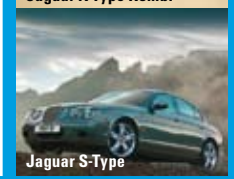
Chrysler PT Cruiser

Chrysler Sebring


Chrysler Voyager

Jaguar X-Type

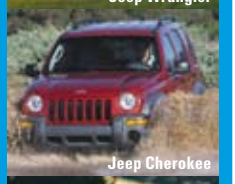
Jaguar X-Type Kombi

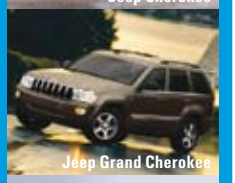

Jaguar S-Type

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

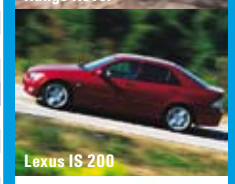
Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep ľhanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Compass 2,4 CVT Limited	1 049 000 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 Laredo	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	859 000 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
Cee'd SW 1,4 CVVT EX	537 700 Sk	K	5	5	4235 x 1760 x 1480	534/-	R4	1396	4	ZV	-	109	137	M5	P	187	11,7	6,3	K,C,E,ABS,D,B,T
Cee'd SW 2,0 CRDi VGT TX	772 700 Sk	K	5	5	4235 x 1760 x 1480	534/-	R4	1991	4	VP	T	103	305	M6	P	168	13,0	7,1	K,C,E,ABS,D,B,T
Magentis 2,0 16V CVVT EX	796 700 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	686 700 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+	909 700 Sk	S	4	5	4735 x 1805 x 1480	450/-	R4	1991	4	VP	T	138	252	A5	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
Pro_cee'd 1,4 CVVT LX	414 700 Sk	SS	3	5	4520 x 1790 x 1450	340/1210	R4	1396	4	ZV	-	109	137	M5	P	187	11,4	6,1	K,C,E,ABS,D
Pro_cee'd 2,0 CRDi VGT TX	742 700 Sk	SS	3	5	4520 x 1790 x 1450	340/1210	R4	1991	4	VP	T	140	305	M5	P	205	10,1	5,5	K,C,E,ABS,D,B,T
Rio 1,4 16V LX+	379 700 Sk	S	5	5	4240 x 1695 x 1470	390/-	R4	1399	4	ZV	-	71	125	M5	P	173	12,3	6,2	ABS,C,D,E
Rio 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 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	1 106 700 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
Sorento 3,3 V6 24V EX	1 137 700 Sk	T	5	5	4625 x 1863 x 1719	750/2800	V6	3342	4	ZV	-	182	307	M5	4x4	190	9,2	10,8	ABS,B,C,D,E,P,S
Sportage 2,0 CRDi EX	889 700 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	809 700 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	779 700 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	899 700 Sk	T	5	5	4350 x 1800 x 1695	667/-	V6	2656	4	ZV	-	128	241	A4	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 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
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
Freelander 2,2 Td4 SE	1 317 000 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 HSE	2 901 000 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	3 121 000 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	3 646 000 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	4 181 000 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 Sport 2,7 TD V6 HSE	2 225 000 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	2 069 000 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
LEXUS																			
GS 300	1 529 000 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	2 014 000 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
GS 460	2 014 000 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
IS 220d	1 019 000 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	1 109 000 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
LS 460	2 759 000 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	3 329 000 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	3 564 000 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
RX 350	1 644 000 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	1 774 000 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
SC 430	2 544 000 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																			
2 1,4 MCD 68k CE Pro	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

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep hanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
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 CE	629 900 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 Aktive Plus	742 900 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 5m	749 900 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	841 900 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 GTA	1 001 900 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 Sedan	789 900 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 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 2,0 MZR TE	894 900 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 2,5 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
BT-50 2,5 MZR-CD Double Cab 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
BT-50 2,5 MZR-CD Rap Cab 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	554 679 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	592 977 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	659 736 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 CDI	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	742 203 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	949 344 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	1 158 624 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	933 152 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	3 706 240 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	7 313 600 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	1 612 704 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	1 770 720 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	2 172 480 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	1 898 304 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	2 401 696 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	1 191 904 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	1 530 816 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 CDI T	1 395 648 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
E 280 T	1 374 688 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
ML 350	1 730 752 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	3 274 880 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	1 749 792 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	2 267 680 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	3 180 064 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 600 L	4 889 472 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
S 65 AMG L	6 947 712 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
SL 350	1 503 200 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	4 699 072 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	1 339 456 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 CZ3 1,1i Entry	289 900 Sk	SS	3	5	3810 x 1695 x 1520	155/235	R4	1124	4	VP	-	55	100	M5	P	165	12,9	5,5	ABS,C,D,E,K
Colt CZ3 1,3i Inform	339 900 Sk	SS	3	5	3810 x 1695 x 1520	155/235	R4	1332	4	VP	-	70	125	M5	P	180	11,0	6,0	ABS,B,C,D,E,K
Colt CZ3 1,3i Invite	379 900 Sk	SS	3	5	3810 x 1695 x 1520	155/235	R4	1332	4	VP	-	70	125	M5	P	180	11,0	6,0	ABS,B,C,D,E,K,S,T
Colt CZ5 1,1i Entry	299 900 Sk	SS	5	5	3810 x 1695 x 1550	220/315	R4	1124	4	VP	-	55	100	M5	P	165	12,9	5,5	ABS,C,D,E,K
Colt CZ5 1,3i Inform	349 900 Sk	SS	5	5	3810 x 1695 x 1550	220/315	R4	1332	4	VP	-	70	125	M5	P	180	11,0	6,0	ABS,B,C,D,E,K
Colt CZ5 1,3i Style	359 900 Sk	SS	5	5	3810 x 1695 x 1550	220/315	R4	1332	4	VP	-	70	125	M5	P	180	11,0	6,0	ABS,B,C,D,E,K,S,T
Colt CZC 1,5i Cabrio	614 900 Sk	CA	2	4	3875 x 1695 x 1453	420/-	R4	1499	4	VP	-	80	145	M5	P	185	10,5	6,6	ABS,B,C,D,E,K,S,T
Colt CZT 1,5i Turbo	579 900 Sk	SS	3	5	3810 x 1695 x 1520	155/235	R4	1468	4	VP	T	110	210	M5	P	210	8,0	6,8	ABS,B,C,D,E,K,S,T
Grandis 2,0 DI-D Entry	859 900 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	1 169 900 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
L200 2.5 DI-D Double Cab Invite	879 900 Sk	T	4	5	5115 x 1750 x 1775	-	R4	2477	4	VZ	-	100	314	5M	4x4	167	14,6	8,6	ABS,B,C,D,E,K,S,T
L200 2.5 DI-D Single Cab Inform	849 900 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
Lancer 1,5 MIVEC 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 MIVEC 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 2,0 DI-D 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 2,4 MIVEC 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
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
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 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 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
NISSAN																			
350Z Coupe	1 435 000 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

Land Rover Freelander

Land Rover Discovery 3

Range Rover


Lexus IS 200

Lexus IS 300

Lexus GS 300

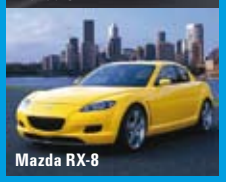
Lexus RX 300

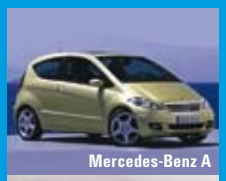
Maybach 57

Mazda 2

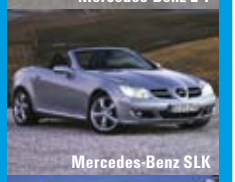
Mazda 3

Mazda 6


Mazda RX-8


Mercedes-Benz A

Mercedes-Benz E-T

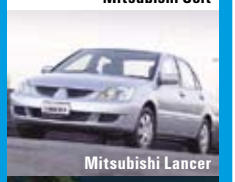

Mercedes-Benz SLK

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 DHP	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep ľhanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
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
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	569 900 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
Micra C+C 1,4 Tekna	629 000 Sk	C	2	4	3806 x 1668 x 1441	255/457	R4	1386	4	ZV	-	65	128	M5	P	174	12,8	6,6	ABS,A,D,K,E,R,P
Micra C+C 160SR	739 000 Sk	C	2	4	3806 x 1668 x 1441	255/457	R4	1598	4	ZV	-	81	153	M5	P	190	10,6	6,7	ABS,D,B,K,E,C,R,P
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
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
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 1.5dCi 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
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
Nový X-Trail SE 2.0dCi	1 135 900 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
Nový X-Trail XE 2.0	955 900 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
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
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
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
Tiida 1,6 16V Visia	465 000 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	585 000 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
OPEL																			
Agila 1,0 Essentia	299 900 Sk	SS	5	5	3740 x 1680 x 1590	225/1050	R3	996	4	ZV	-	48	90	M5	P	160	14,7	5,0	ABS,B,C,D,E
Agila 1,2 Enjoy	374 900 Sk	SS	5	5	3740 x 1680 x 1590	225/1050	R4	1242	4	ZV	-	63	114	M5	P	175	12,3	5,5	ABS,B,C,D,E,P,R
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 Base	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	389 900 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	409 900 Sk	S	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	449 900 Sk	S	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
Combo Tour 1,7 CDTI Essentia	585 000 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	572 900 Sk	V	5	5	4040 x 1695 x 1620	350/1410	R4	1696	4	VP	-	92	170	M5	P	192	11,3	8,2	D,C,E,R
Signum 1,8 103 kW Elegance	879 900 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	997 900 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 2,2 Elegance	926 900 Sk	S	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 3,0 Cosmo	1 204 900 Sk	S	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	665 900 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	894 900 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 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
1007 1,6e Trendy	586 000 Sk	SS	3	4	3731 x 1686 x 1620	178/977	R4	1580	2	ZV	-	80	147	A4	P	180	14,0	6,6	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 Mistral	309 000 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
307 1,6 HDi Break	549 000 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 SW 1.6HDi 110 N1 Confort	624 000 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
4007 2,2 Hdi Executive	1 179 000 Sk	T	5	5	4635 x 1805 x 1670	541/-	R4	2174	4	VP	-	115	380	M6	4x4	200	9,9	7,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R, S, T
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
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	867 700 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	1 228 200 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	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

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep ľhanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Partner 1.4e Combi	439 900 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	1 671 000 Sk	C	2	2+2	4341 x 1801 x 1305	410/-	B6	2687	4	ZV	-	180	273	M5	Z	258	6,1	9,3	B,C,D,E,K,P,R
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	299 900 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	331 900 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 Grandtour 1,2 16V Authentique	354 900 Sk	K	5	5	4200 x 1707 x 1497	439/1277	R4	1149	4	ZV	-	55	105	M5	P	167	13,6	5,9	ABS,B,C,D,E,K,P
Clio Grandtour 1,5 dCi ICE	447 900 Sk	K	5	5	4200 x 1707 x 1497	439/1277	R4	1461	4	VP	-	50	160	M5	P	162	15,5	5,4	ASB,B,C,D,E,K,P,R
Clio Sport 2,0 16V	866 900 Sk	SS	3	4	3991 x 1707 x 1484	288/-	R4	1998	4	ZV	-	145	215	M6	P	215	6,9	8,4	ASB,B,C,D,E,K,P,R
Clio Storia 1,2 Authentique	279 900 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
Clio Storia 1,5 dCi LS Extreme	415 900 Sk	SS	5	5	3818 x 1630 x 1417	47/1037	R4	1461	4	VP	-	47	160	M5	P	165	9,9	4,4	ABS,C,D,E,K
Espace 2,0 16V Dynamique	1 175 900 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	1 405 900 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 Modus 1,2 16V Authentique	359 900 Sk	V	5	5	4034 x 1695 x 1586	305/1454	R4	1149	4	ZV	-	55	105	M5	P	163	13,5	5,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Grand Modus 1,5 dCi Dynamique	503 900 Sk	V	5	5	4034 x 1695 x 1586	305/1454	R4	1461	4	VP	-	63	200	M5	P	171	13,0	4,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Grand Scenic 1,5 dCi Sportway	728 900 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 Storia 1,2 16V Generique	384 900 Sk	V	5	5	4035 x 1672 x 2595	650/2600	R4	1149	4	ZV	-	55	105	M5	P	154	14,2	7,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Kangoo Storia 1,5 dCi Generique	434 900 Sk	V	5	5	4035 x 1672 x 2595	650/2600	R4	1461	4	VP	-	50	160	M5	P	148	16,0	5,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R
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 Expressior	975 900 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 T Expression	1 017 900 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 Coupé-Cabriolet 1,6	849 900 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 1,9 dCi	959 900 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 Ice	494 900 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 1,5 dCi Ice	564 900 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	564 900 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 Ice	520 900 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
Nové Kangoo 1,5 dCi 50 kW	509 900 Sk	V	5	5	4213 x 1829 x 1799	50/2866	R4	1461	4	VP	-	50	185	M5	P	147	9,9	5,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Nové Kangoo 1,5 dCi 78 kW	632 900 Sk	V	5	5	4213 x 1829 x 1799	50/2866	R4	1461	4	VP	-	78	240	M5	P	170	9,9	5,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Scenic 1,4 16V Ice	538 900 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 Sportway	609 900 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	325 900 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	285 900 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	1 323 700 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	1 503 500 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	1 173 239 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	1 240 282 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	1 412 676 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	1 316 901 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	1 508 451 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	962 535 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	991 268 Sk	K	5	5	4654 x 1762 x 1492	419/1273	R4	1910	4	VP	T	88	280	M6	P	195	12,0	5,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Sport Combi 1,9 TTiDS PF Linear	1 058 310 Sk	K	5	5	4654 x 1762 x 1492	419/1273	R4	1910	4	VP	T	110	320	M6	P	200	10,2	6,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Sport Combi 2,0 t Linear SP	1 039 155 Sk	K	5	5	4654 x 1762 x 1492	419/1273	R4	1988	4	ZV	T	129	265	M6	P	215	8,8	8,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Sport Combi 2,0 TS Vector	1 269 014 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	1 403 099 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	742 254 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	1 058 310 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	991 268 Sk	S	4	5	4635 x 1762 x 1466	425/-	R4	1988	4	ZV	T	129	265	M6	P	225	8,5	8,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Sport Sedan 2,8 TS Aero	1 355 211 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	1 058 310 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	962 535 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	1 154 085 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	1 048 732 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	1 383 944 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	1 106 197 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	1 297 746 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	1 201 972 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	1 010 423 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	1 096 620 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
SEAT																			

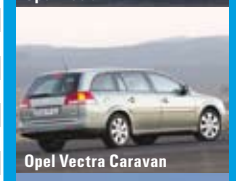
Nissan Primera

Nissan 350 Z

Nissan X-Trail

Opel Agila

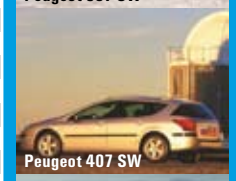
Opel Astra


Opel Vectra Caravan

Opel Signum

Peugeot 206

Peugeot 307 SW


Peugeot 407 SW

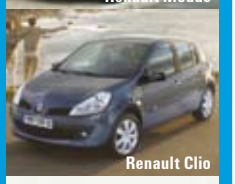
Peugeot 607

Peugeot 807

Porsche Boxster

Porsche Cayenne

Renault Modus


Renault Clio

Renault Megane

Renault Laguna

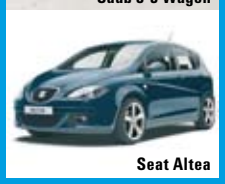
Renault Scenic

Saab 9-3 Cabrio

Saab 9-3

Saab 9-5

Saab 9-5 Wagon


Seat Altea

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep Íhanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
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	886 400 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	1 021 200 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	981 200 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 1,4i 16V Trendy	373 900 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,C,D,E,K,P
Cordoba 1,4TDi Trendy	425 400 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
Ibiza 1,2 12V Entry	322 600 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	349 600 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	366 300 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,D,K
Ibiza 1,4i 16V Stylance	408 700 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	485 500 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
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 XDi 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 XDi 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 X Classic	950 000 Sk	T	5	5	4560 x 1780 x 1700	390/1590	R4	1994	4	ZV	-	110	184	M5	4x4	179	11,0	8,4	ABS,B,C,D,E,K,R
Forester 2,0 XS A/T Comfort	1 069 000 Sk	T	5	5	4560 x 1780 x 1700	390/1590	R4	1994	4	ZV	-	110	184	A4	4x4	214	12,7	8,4	ABS,B,C,D,E,K,R
Forester 2,0 XS M/T Comfort	999 000 Sk	T	5	5	4560 x 1780 x 1700	390/1590	R4	1994	4	ZV	-	110	184	M5	4x4	221	11,0	8,4	ABS,B,C,D,E,K,R
Impreza 1.5 M/T Classic	629 000 Sk	SS	5	5	4415 x 1740 x 1475	301/1216	R4	1498	4	ZV	-	79	142	M5	4x4	175	14,0	7,5	ABS,C,D,E,R
Impreza 2,0 Classic	749 000 Sk	SS	5	5	4415 x 1740 x 1475	301/1216	R4	1994	4	ZV	-	110	196	M5	4x4	193	9,6	8,4	ABS,C,D,E,R
Impreza 2,5 WRX Exclusive	1 699 000 Sk	SS	5	5	4415 x 1740 x 1475	301/1216	R4	2457	4	ZV	-	169	320	M5	4x4	209	5,8	10,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
Impreza 2,5 WRX Sti	1 530 000 Sk	SS	5	5	4415 x 1740 x 1475	301/1216	R4	2457	4	ZV	-	110	196	M5	4x4	209	5,8	10,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Justy 1,0 M/T " Exclusive "	409 000 Sk	SS	5	5	3610 x 1665 x 1550	225/-	R4	998	4	ZV	-	51	94	M5	P	160	13,9	5,0	ABS,C,D,E,R
Legacy 2,0 A/T Touring Wagon	1 099 000 Sk	K	5	5	4720 x 1730 x 1470	110/1649	R4	1994	4	ZV	-	110	196	A5	4x4	191	11,8	8,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
Legacy 2,0 D M/T Sedan	999 000 Sk	S	5	5	4665 x 1730 x 1425	450/-	R4	1994	4	VP	-	110	196	M5	4x4	209	9,5	8,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
Legacy 2,0 D M/T Touring Wagon	1 110 000 Sk	K	5	5	4720 x 1730 x 1470	110/1649	R4	1994	4	VP	-	110	196	M5	4x4	202	9,8	8,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
Legacy 2,0 T.W. 5MT Black LTD	1 025 000 Sk	S	5	5	4665 x 1730 x 1425	450/-	R4	1994	4	ZV	T	110	196	M5	4x4	209	9,5	8,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
Legacy 3,0 SDN 5MT SpecB	1 645 000 Sk	S	5	5	4665 x 1730 x 1435	450/-	R6	3000	4	ZV	-	180	297	M5	4x4	243	6,9	12,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
Legacy Outback 2,5 M/T	1 218 000 Sk	K	5	5	4730 x 1770 x 1545	530/1645	R4	2457	4	ZV	-	127	227	M5	4x4	199	9,8	8,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Legacy Outback 3,0 H6 A/T VDC	1 645 000 Sk	K	5	5	4730 x 1770 x 1545	530/1645	R6	3000	4	ZV	-	180	297	A5	4x4	224	8,5	9,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Tribeca 3,6 H6 A/T VDC Exclussive	1 730 000 Sk	T	5	5	4865 x 1880 x 1685	128/525	R4	3630	4	ZV	-	190	350	A5	4x4	207	8,9	11,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
SUZUKI																			
Grand Vitara 1,9 DDiS JLX-A	777 000 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	868 000 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	848 000 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

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep ľhanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Jimny 1,3 JLX	474 000 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
Splash 1,0 GC	260 000 Sk	SS	5	5	3715 x 1680 x 1590	178/202	R3	996	4	ZV	-	48	90	M5	P	160	14,7	5,0	ABS,C,D,E,P,R
Splash 1,0 GLX CD	289 000 Sk	SS	5	5	3715 x 1680 x 1590	178/202	R3	996	4	ZV	-	48	90	M5	P	160	14,7	5,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Splash 1,2 GLX CD	305 000 Sk	SS	5	5	3715 x 1680 x 1590	178/202	R4	1242	4	ZV	-	63	114	M5	P	175	12,3	5,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Splash 1,2 GS AT	394 000 Sk	SS	5	5	3715 x 1680 x 1590	178/202	R4	1242	4	ZV	-	63	114	A4	P	175	12,3	5,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
Swift 1,3 GC	267 000 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	320 000 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	424 000 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	385 000 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	385 000 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	400 000 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	469 000 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	347 000 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	380 000 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 1,6 GS 4x4	454 000 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	539 000 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	474 000 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	494 000 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																			
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 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
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 Sedan 1,4 16V Classic	454 990 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	511 990 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	540 990 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
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
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	394 900 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
Nový SuperB 1,4 TSI Comfort	789 900 Sk	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	565/1670	R4	1390	4	VP	T	92	200	M6	P	201	10,5	6,6	D,ABS,B,E,K,C,P,R,T,S
Nový SuperB 1,9 TDI PD Ambition	904 900 Sk	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	565/1670	R4	1896	4	VP	T	118	250	M6	P	220	8,6	7,6	D,ABS,B,E,K,C,P,R,T,S
Nový SuperB 2,0 TDI CR Elegance	1 129 900 Sk	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	565/1670	R4	1968	4	ZV	T	125	350	M6	P	222	8,9	6,0	D,ABS,B,E,K,C,P,R,T,S
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 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 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 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 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 1,9 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 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 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 RS 2,0 TDI PD	969 990 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 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 RS 2,0 TFSI 147 kW	894 990 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 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
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
Roomster 1,2 HTP 12V 51 kW Style	434 990 Sk	SS	5	5	4205 x 1684 x 1607	450/1555	R3	1198	4	ZV	-	51	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
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 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
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
TOYOTA																			
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 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 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 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
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 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 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 2,0 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 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 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 2,4 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
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 1,0 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-4D +	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

Seat Ibiza

Seat Leon

Seat Alhambra

Smart Fortwo

Smart Forfour

SsangYong Kyron

Subaru Impreza

Subaru Station Wagon

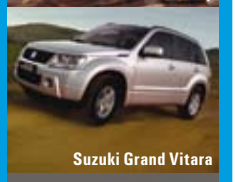
Suzuki Swift 3 dv

Suzuki Swift 5 dv

Suzuki Ignis

Suzuki SX 4

Suzuki Jimmy


Suzuki Grand Vitara

Škoda Fabia

Škoda Fabia Combi

Škoda Octavia Tour Combi

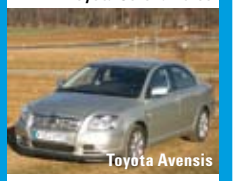
Škoda Octavia

Škoda Superb

Toyota Yaris

Toyota Corolla

Toyota Corolla Verso


Toyota Avensis

Toyota Prius

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep ľhanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Aygo 1,4 D-4D +	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
Corolla Sedan 1,4 D-4D Terra Cool	584 900 Sk	S	5	5	4540 x 1760 x 1470	450/-	R4	1364	2	VP	-	66	190	M5	P	175	12,0	4,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Corolla Sedan 1,4 VVT-i Terra	489 900 Sk	S	5	5	4540 x 1760 x 1470	450/-	R4	1398	4	ZV	-	71	130	M5	P	170	13,0	6,7	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
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
Land Cruiser 3,0 D-4D Base	1 245 900 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
Land Cruiser 3,0 D-4D Sol	1 575 900 Sk	T	5	8	4850 x 1875 x 1905	403/-	R4	2982	4	VP	T	122	410	M6	4x4	175	11,5	9,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Land Cruiser 3,0 D-4D Terra	1 505 900 Sk	T	5	5	4850 x 1875 x 1905	403/-	R4	2982	4	VP	T	122	410	A5	4x4	175	11,2	9,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Land Cruiser V8 4,5l D-4D Sol	2 440 000 Sk	T	5	5	4950 x 1970 x 1910	403/-	R8	4461	4	VP	T	195	650	A6	4x4	210	8,2	10,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Land Cruiser V8 4,5l D-4D Sol	2 670 000 Sk	T	5	5	4950 x 1970 x 1910	403/-	R8	4461	4	VP	T	195	650	A6	4x4	210	8,2	10,0	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
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
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
RAV 4 2,0 VVT-I Base	804 900 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	974 900 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
Yaris 1,0 VVTi Base	339 900 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
Yaris 1,0 VVTi Terra Cool	404 900 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	480 900 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	484 900 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
VOLKSWAGEN																			
CrossTouran 1.6	678 197 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	870 552 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	967 627 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	951 676 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	927 474 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	257 410 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	557 810 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	540 867 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	819 456 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 DSG	889 796 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	943 552 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	563 921 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	770 731 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	707 014 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	1 139 221 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	811 857 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	533 248 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 Comfortline	625 473 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	744 474 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	902 396 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	873 673 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	1 509 824 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	548 333 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	599 261 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	670 998 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	689 311 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	761 047 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	706 777 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	859 696 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	657 261 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	702 157 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	930 144 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 Trendline	695 446 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	842 059 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	893 498 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
Phaeton V6 TDI Tiptronic 4-Motion	2 061 345 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
Phaeton V8 4-miestna limuzína	3 040 005 Sk	S	5	5	5055 x 1900 x 1450	500/-	V8	4172	4	ZP	-	246	430	A6	4x4	250	6,9	13,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Phaeton V8 5-miestna limuzína	2 554 650 Sk	S	5	5	5055 x 1900 x 1450	500/-	V8	4172	4	ZP	-	246	430	A6	4x4	250	6,9	13,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Polo 1,2 12V Sportline	352 462 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	460 702 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	554 106 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	662 379 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	1 072 782 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	1 113 088 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	892 794 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	922 889 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	1 299 819 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	594 470 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	793 014 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	986 989 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	500 092 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 1,6 Summum	688 710 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 2,0D Summum	827 290 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
C 70 2,4 Momentum	1 021 151 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 D5 Kinetic	1 199 015 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
C 70 T5 Summum	1 267 039 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
S 40 1,6 Base	605 533 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 1,6D Momentum	790 145 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

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep ĺňanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
S 40 2,0D Summum	965 990 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
S 40 2,4i Kinetic	767 460 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 60 2,0T Momentum	915 830 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 2,4 20V Šport	813 402 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 2,4D Summum	941 438 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
S 60 D Momentum	866 123 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 80 2,4 D Summum	1 302 708 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	1 269 239 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
S 80 V8 AWD A Summum	1 764 661 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
V 50 1,6 Momentum	781 107 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	755 409 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
V 50 2,0D Base	780 263 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 2,4 AT Base	813 402 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 T5 AWD Summum	1 228 870 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
V 70 2,0 16V Kinetic	973 070 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	1 343 921 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	1 310 481 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 AWD Summum	1 596 829 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 Momentum	1 461 141 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	1 265 292 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
XC 90 D5 Kinetic	1 322 531 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	1 777 434 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

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

Doplňovačka

1	2	3	4		5	6	7	8	9
				-					

Celoeurópska sieť špecializovaných predajcov Nissan Hight Performance Centers menovala výhradným predajcom vozidiel Nissan GT-R na Slovensku spoločnosť (tajnička), ktorá je najväčším slovenským predajcom vozidiel Nissan. 1- ťažné motorové vozidlo, 2- kvapalina jemne rozplývlená v inej kvapaline, 3- suchý galvanický článok, 4- izolačná látka, 5- súčasť zapaľovacieho mechanizmu zážihových spaľovacích motorov, 6- vrstvená látka vystužená vláknami a impregnovaná živicami, 7- časť vozidla, na ktorej sú namontované kolesá, 8- sila vyvolávajúca prácu, 9- názov osobného automobilu značky Porsche.

Riešenie

tajnička - AUTO-IMPEX, 1- traktor, 2- emulzia, 3- batéria, 4- izolant, 5- sviečka, 6- laminát, 7- náprava, 8- energia, 9- Boxster.

-jo-

ODVODIŤ VZOREC PRE BRZDNÚ DRÁHU JE ĽAHKÉ

Možno si zo strednej školy pamätáte vzorec (1) na výpočet dráhy voľného pádu, kde „s“ (m) je dráha voľného pádu, „g“ - gravitačné zrýchlenie (9,81 m/s^2) a „t“ je čas voľného pádu (s). Voľný pád je pohyb rovnomerne zrýchlený. Pri brzdení vozidla počítame s pohybom rovnomerne spomaleným. Vzorec (2) bude podobný, len namiesto „g“ tam bude stredné brzdné spomalenie „a (m/s^2)“. Čas brzdenia by bolo dosť obtiažne merať, preto sa ho budeme snažiť nahradiť niečím prijateľnejším.

Urobíme to takto: Podľa známej rovnice spomalenie „a“ je rýchlosť „v (m/s)“ za učitý čas „t (s)“ - rovnica (3). Ak túto rovnicu vynásobíme s „t“, dostaneme rovnicu (4). Po umocnení rovnice na druhú, získame rovnicu (5). A nakoniec po vydelení rovnice (5) spomalením „a“ dosiahneme výslednú rovnicu (6). Keď z tejto rovnice za „a.t^2“ dosadíme do pôvodnej rovnice (2), dostaneme výslednú rovnicu (7), v ktorej je „v“ (m/s), „a“ (m/s^2) a brzdná dráha „s_b“ vychádza v (m).

Avšak dosadzovať do tejto rovnice rýchlosť „v“ (m/s) je dosť nepraktické. Lepšie je prerobiť rovnicu tak, aby sa do nej mohli dosadzovať (km/h). Urobíme to pomocou sústavy rovníc (8 až 12). Z výsledku vidno, že ak chceme v rovnici (7) používať (km/h), musíme rovnicu vynásobiť približne číslom (1/13). Potom dostaneme rovnicu (13). Čiže v tejto rovnici už dosadzujeme rýchlosť „v“ (km/h).

Z výslednej rovnice (13) pre prax vyplýva, že brzdná dráha vozidla „s_b“ sa zväčšuje s druhou mocninou rýchlosti jazdy „v^2“. To znamená,˝keď sa zväčší rýchlosť 2x, brzdná dráha sa predĺži 4x. Pri 3x väčšej rýchlosti sa brzdná dráha predĺži 9x atď. Z menovateľa rovnice vidieť, že so zmenšovaním stredného brzdného spomalenia „a“ na šmykľavejších cestách sa bude predlžovať brzdná dráha. Číslo 26 je prepočítavacia konštanta.

Príklad 1: Na suchej drsnej ceste pri brzdení so spomalením „a = 7,85“ m/s^2“ z rýchlosti v = 50 km/h má vozidlo brzdnú dráhu „s_b = 12,25 m“ - rovnice (13) a (14). *Pri výpočte brzdnej dráhy˝však vzniká otázka - čo dosadiť do rovnice (13) za maximálnu hodnotu stredného brzdného spomalenia „a“ pri núdzovom brzdení?

Pomôžeme si takto: pri núdzovom brzdení s maximálnym brzdným účinkom brzdíme na hranici šmyku pneumatík. Vtedy sa brzdná sila „F_b“ rovná trecej sile pneumatík „F_t“- rovnica (15).

Brzdná sila „F_b“, podľa 2. Newtonového zákona sa rovná súčinu hmotnosti vozidla „m“ a jeho spomalenia „a“.

Trecia sila pneumatík „F_t“ je súčin súčiniteľa priľnavosti (šmykového trenia) pneumatík „mí“, hmotnosti vozidla „m“ a gravitačného zrýchlenia „g“.

Keď to dosadíme do rovnice (15), dostaneme rovnicu (16). V nej môžeme vykrátiť hmotnosť „m“, takže nakoniec získame výslednú rovnicu (17), ktorá hovorí, že maximálna hodnota stredného brzdného spomalenia „a“ sa rovná súčinu súčiniteľa priľnavosti pneumatík „mí“ a gravitačného zrýchlenia „g“.

Napokon do predchádzajúcej rovnice (13) dosadíme za „a“ z rovnice (17). Tým dostaneme záverečnú rovnicu (18) na výpočet brzdnej dráhy vozidla „sb“ pri núdzovom brzdení. Táto rovnica sa veľmi dobre hodí pre praktické výpočty, lebo sa do nej dá dosadzovať rýchlosť v „km/h“.

Príklad 2 pre suchú drsnú cestu so súčiniteľom priľnavosti pneumatík „mí = 0,8“ ukazuje, že brzdná dráha vozidla „s_b“ z rýchlosti 50 km/h je, tak ako predtým, 12,25 m - rovnice (18) a (19).

Pre naše budúce hry s brzdnou dráhou sa nám lepšie hodí jednoduchší tvar rovnice (7), ktorá však platí len pri dosadzovaní rýchlosti v „m/s“. Niekedy si to ešte zjednodušíme tým že za „g“ budeme dosadzovať približne 10 m/s^2. V našich ďalších grafických hrách s brzdnou dráhou, rýchlosťou a šmykľavosťou cesty budeme používať rovnicu (7).˝Tých, ktorí nemajú radi rovnice a výpočty môžeme potešiť, že v ďalších pokračovaniach hier s brzdnou dráhou už väčšinou nebudeme potrebovať rovnice, ani kalkulačku alebo počítač.

Doc. Ing. Alexander IKRINSKÝ, PhD.

$$s = \frac{1}{2}.g.t^2 \quad (1)$$

$$s_b = \frac{1}{2}.a.t^2 \quad (2)$$

$$a = \frac{v}{t} \quad (3)$$

$$a.t = v \quad (4)$$

$$a^2t^2 = v^2 \quad (5)$$

$$a.t^2 = \frac{v^2}{a} \quad (6)$$

$$s_b = \frac{1}{2}.\frac{v^2}{a} = \frac{v^2}{2.\mu.g} \quad (7)$$

Obr. 1

$$\left(\frac{km}{h}\right)^2 = \left(\frac{1000\,m}{3600\,s}\right)^2 \quad (8)$$

$$\left(\frac{km}{h}\right)^2 = \left(\frac{1}{3,6}.\frac{m}{s}\right)^2 \quad (9)$$

$$\left(\frac{km}{h}\right)^2 = \frac{1^2}{3,6^2}.\frac{m^2}{s^2} \quad (10)$$

$$\left(\frac{km}{h}\right)^2 = \frac{1}{12,96}.\frac{m^2}{s^2} \quad (11)$$

$$\left(\frac{km}{h}\right)^2 \doteq \frac{1}{13}.\frac{m^2}{s^2} \quad (12)$$

Obr. 2

$$s_b = \frac{v^2}{26.a} \quad (13) \qquad s_b = \frac{50^2}{26.7,85} = 12,25m \quad (14)$$

$$s_b = \frac{v^2}{26.\mu.g} \quad (18) \qquad s_b = \frac{50^2}{26.0,8.9,81} = 12,25m \quad (19)$$

Obr. 3

$$F_b = F_t \quad (15)$$

$$m.a = \mu.m.g \quad (16)$$

$$a = \mu.g \quad (17)$$

Obr. 4

Slovák vyhral rely Transorientale 2008

Jaroslav Kariňák vo farbách Slovnaftu zvíťazil v najdlhšej rely sveta – Transorientale 2008 z Petrohradu do Pekingu – a doplnil tak svoju zbierku najcennejších trofejí. Viac ako desaťtisíc kilometrov dlhú trať zvládol v najkratšom čase nielen medzi motocyklistami, pokoril aj pretekárov na autách a kamiónoch a stal sa historicky prvým absolútnym víťazom rely Transorientale.

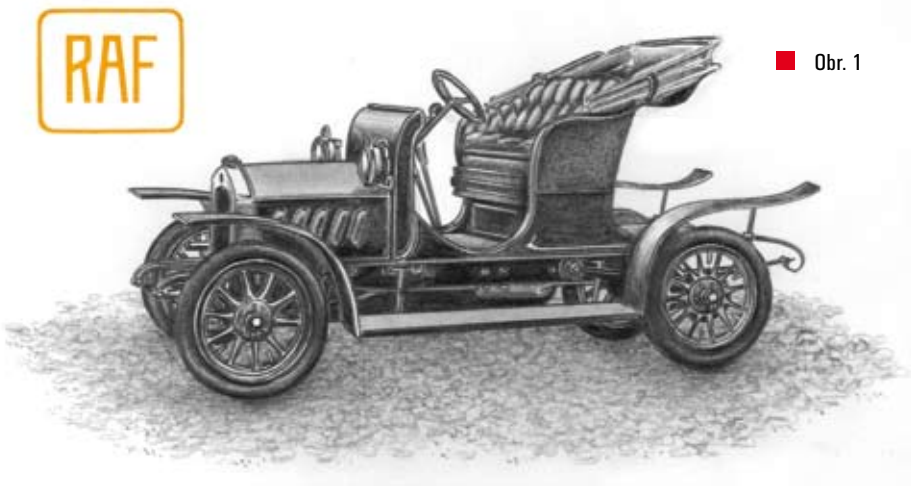
Takmer hneď po návrate na Slovensko, 2. júla, zorganizovala spoločnosť Slovnaft, vo farbách ktorej Jaroslav Katriňák na rely štartoval, tlačovú konferenciu. Škoda, že na takéto podujatia nepozývajú aj mladých športovcov, aby sa dozvedeli, aká tŕnistá je cesta na absolútny vrchol športového majstrovstva. A ako taký fenomenálny úspech, ako teraz dosiahol Jaroslav Katriňák, prezentuje a hodnotí pravý „pán športovec". Poznáme ho osobne už takmer dve desaťročia, zoznámili sme sa v čase, keď už bol majstrom sveta v endure, patril do absolútnej svetovej motokrosárskej špičky, bol vo víťazných tímoch „Šesťdňovej". Bol skromný, pritom inteligentný, príjemný partner v spoločnosti, kde netúžil „vyčnievať", dávať na obdiv svoj mimoriadny športový talent a výnimočné úspechy. Aj v súčasnosti, keď už má vek, že by mohol „rozdávať rozumy" a finančne sa snažil ťažiť zo svojich úspechov, ide stále tou istou cestou ako v mladosti. Tvrdo trénuje a úspechy popisuje bez pátosu. Víťazstvo v Transorientale 2008 je nesporne jeden z jeho vrcholných športových úspechov, ak nie vôbec najcennejší. V jednom z jeho prvých komentárov, ktoré sme počuli v rozhlase, vyjadril radosť, že v histórii rely Transorientale bude nezmazateľne zaznamenaný úspech Slovenska. Potom poďakoval členom svojho Slovnaft Environ Servis Moto Teamu a spoločnosti Slovnaft, ktorá jeho prípravu a preteky financovala, svoj podiel na výnimočnom úspechu ani nespomenul. Bystrí ľudia vedia, že prekonať viac ako desaťtisíc kilometrov na terénnom motocykli v neznámom prostredí za pár dní, je neskutočná drina, čiže im netreba zdôrazňovať, kto sa o tento úspech najviac zaslúžil. O ich mienku mu ide predovšetkým, takže svoje zásluhy na úspechu ani nepovažoval za potrebné zdôrazňovať. Na tlačovej besede sme sa dozvedeli, že počas súťaže spával neraz len tri-štyri hodiny, štart do nasledujúcej etapy bol už okolo piatej ráno, takže zaťaženie pretekárov bolo enormné. Z pätnástich etáp vyhral šesť, náskok si vytvoril už na území Ruska, ale vyhrával etapy aj na území Kazachstanu a Číny.

Chválou na neho však nešetril pán Marián Jusko, predseda predstavenstva spoločnosti Slovnaft, a.s. „Jaro si týmto víťazstvom opäť upevnil pozíciu medzi svetovou športovou špičkou. Sme radi, že Slovnaft ako Jarov generálny partner mohol k tomu prispieť finančne a umožniť mu štart, ako aj motorovými olejmi (MOL Dynamic, špeciálne upravené pre potreby takýchto pretekov, pozn. red./. Spoločnosť Slovnaft bude stáť pri Jarovi aj v ďalšom období," zdôraznil pán Jusko.

Slovnaft je generálnym partnerom pána Katriňáka od roku 2005. Ako jazdec Slovnaft Environ Servis Moto Teamu dosiahol aj deviate miesto medzi motocyklistami na rely Dakar 2007, čo bol vtedy najlepší výsledok netovárenského jazdca. Rely Transorientale je nielen dlhšia, ale pre rôznorodosť terénov aj ťažšia ako „Dakar". Tak to vidí aj víťaz Transorientale 2008.

-za-

Malé československé automobily od Aero po Z



Obr. 1

Dnes už pomaly zabudnutá liberecká továreň na automobily R.A.F. – Reichenberg Automobil Fabrik, sídliaca v mestskej časti Ostašov, sa na výrobe malých áut podieľala iba jedným menším typom poháňaným dvojvalcovým motorom. Ostatné jej výrobky boli väčšie „štvorvalce" a známe boli najmä tým, že používali, zvlášť pred prvou svetovou vojnou, bezventilové posúvačové motory systému Daimler-Knight, ktoré vynikali pružnosťou a boli veľmi tiché. Aj ich výkon v porovnaní s rovnako veľkými ventilovými motormi bol znateľne väčší.

Venujme sa ale už spomenutému malému typu s dvojvalcovým motorom. Jeho korene siahali do továrne Christiana Linsera, už spomínanej v našom seriáli, ktorá hrala významnú úlohu aj pri výrobe áut RAF, pre ktorú v priestoroch svojich dielní odlievala jednotlivé časti motorov a prevodoviek.

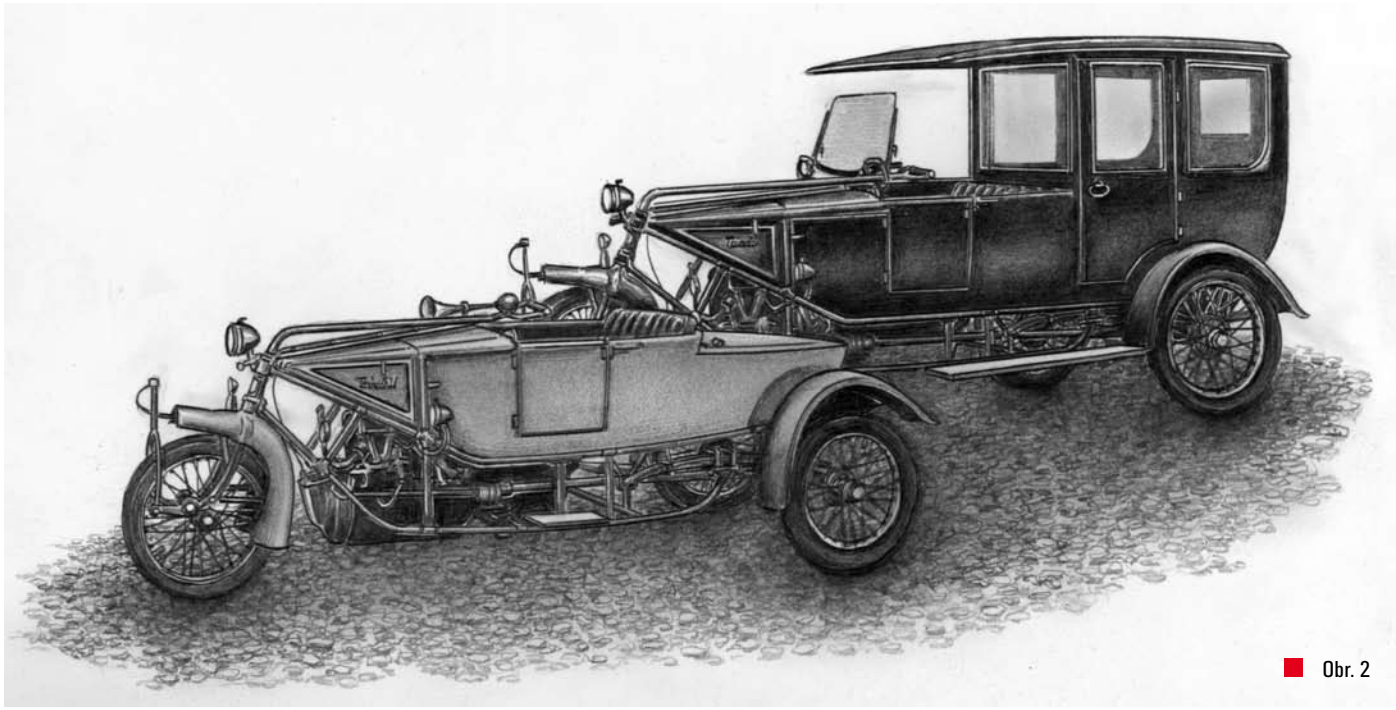
Ale ako prišlo k tomu, že v Liberci boli vlastne až dve automobilky?

Známy textilný magnát, barón Theodor von Liebig, okrem iného veľký priaznivec motoristického športu, mal tiež záujem, popri účasti na rôznych športových akciách usporadúvaných autoklubmi, aj na zrode novej, nemeckým kapitálom podporovanej automobilky v „českých zemiach". V tom čase tu totiž veľmi prosperoval rýdzo český podnik Laurin & Klement. A práve snaha po pokorení tohto popdniku zohrala hlavnú úlohu pri zakladaní továrne RAF, k čomu si barón Liebig prizval na pomoc ešte nemeckých priemyselníkov Alfréda Ginskeya a Oskara Klingera.

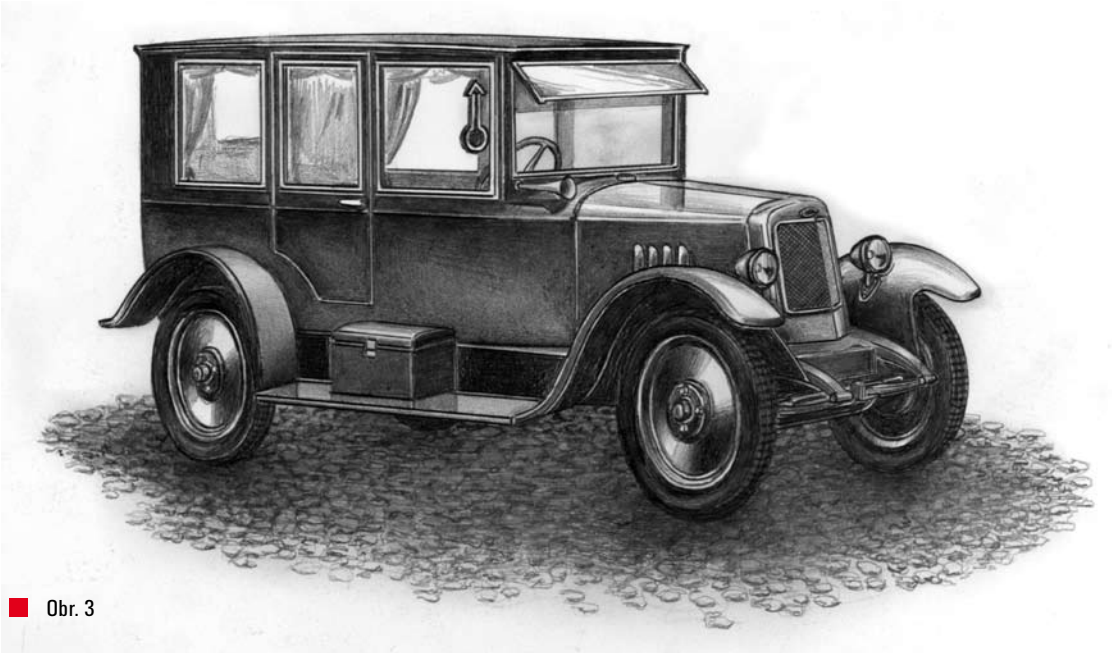
Títo spoločne v roku 1909 predstavili niekoľko „tridsaťkoňových" automobilov, medzi ktorými boli aj tri menšie „desaťkoňové". Jedným z nich bol aj typ na (obr. 1), vybavený vodou chladeným dvojvalcom s výkonom 7,4 kW. Vyznačoval sa, podobne ako všetky ostatné väčšie štvorvalcové motory dôkladným dielenským spracovaním, zaujímavou konštrukciou a hlavne nápadnou eleganciou, čo bolo možné pripísať aj snahe poraziť úspešné mladoboleslavské voituretty.

Vtedy ale už bola česká značka L & K tak dobre „zavedená", že jej nemohli stačiť sekundovať ani finančnými injekciami a tobôž nie rozsahom výroby. Po dôkladnej analýze a zrelých úvahách o svojich možnostiach sa spoločníci v Liberci rozhodli predať svoj podnik konkurenčnej mladoboleslavskej spoločnosti. Spolu s továrňou predali aj rozpracované vozidlá s technickou dokumentáciou a výrobnou licenciou na posúvačové motory systému Knight so zaujímavo riešeným usporiadaním zberného výfukového potrubia.

Postupne však výrobu vozidiel RAF utlmovali. Tie sa po prekonštruovaní mladoboleslavskými konštruktérmi vyrábali aj s posúvačovými motormi už pod



Obr. 2



Obr. 3

značkou L & K. Knightove motory však časom pre svoju pomernú zložitosť zanikli a boli v sériovej výrobe vytlačené klasickými motormi s ventilovými rozvodmi.

Pohnutá história libereckej fabriky však pokračovala, keď si v roku 1926 nikedajšie objekty „Rafky" znova prenajal priemyselník Christian Linser. Zreorganizoval výrobu v strojárni a zlievárni a vo veľkom spustil v nich výrobu odlievaných súčastí pre automobilový priemysel. Po ôsmich rokoch však aj on ohlásil úpadok, čím sa definitívne v Liberci skončila výroba áut a ich príslušenstva.

Až po druhej svetovej vojne sa nanovo utvorili Liberecké automobilové závody (LIAZ) so sídlom v Jablonci nad Nisou, pod ktoré patrili aj dva závody v Liberci-Ostašove a v Hanychove s výrobou nákladných áut a autobusov.

Ďalších menších výrobcov opäť uvedieme v abecednom poradí.

Pod značkou REX vyrobil Josef Holuša v rokoch 1935-36 štyri automobily s dvojvalcovými motormi objemu 900 cm3 v továrni na radiátory v Dolnom Benešove v Sliezsku.

V roku 1908 vyrábala spoločnosť RÖSLER & JAUERNING v Ústí nad Labem dvoj až trojmiestne voiturety s motormi výkonu 2,6 až 4,4 kW (3,5 až 6 k/.

V Zbýšove vyrobil v roku 1899 istý pán Rumreich ľahké dvojsedadlové vozidielko poháňané vzduchom chladeným jednovalcovým motorom belgickej spoločnosti Antoine s výkonom 2 kW (2,75 k/, umiestneným vľavo pri zadnej náprave v ráme z oceľových rúrok. Vozidielko s dvojstupňovou prevodovkou, síce bez „spiatočky", ale zato s diferenciálom, dosahovalo maximálnu rýchlosť 30 km/h.

V našom seriáli už spomínaný B. Pánek z Rakovníka vyrábal od roku 1921 okrem väčších aj ľahšie autá poháňané dvojvalcovým motorom s výkonom 8,8 kW (12 k/ pod značkou SFINX.

Autá vlastnej konštrukcie postavili v rokoch 1920-24 bratia Eduard a Karel SCHLOSSERovci v obci Druholec pri Liberci, podobne ako bratia Smrtkovci pod značkou SMRTKA v Prahe v rozpätí rokov 1924-26.

Automobily značky START vystavil František Petrášek na XIII. Pražskom autosalóne v roku 1921. O zakladateľovi tejto spoločnosti sme sa zmienili už v minulých článkoch v spojitosti s trutnovskými strojárňami a s areálom cukrovaru v Kuklenoch pri Hradci Královom. Zložitými hospodárskymi problémami, často sprevádzanými najmä nedostatkom finančných prostriedkov a neustále sa meniacimi spolupracovníkmi, tiež tu už spomínanými pánmi Nejedlým, Kudelom, Palečkom a aj bývalým nymburským výrobcom áut Vojimírom Věchetom sa zrodil v roku 1919 práve Petráškom a Věchetom pripravovaný nový automobil. Začali ho vyrábať nie pod pôvodne zamýšľanou značkou PAV, ale s kvapalinou chladeným dvojvalecovým motorom objemu 1106 cm3 s výkonom 7,4 kW (10 k) pod spomenutou značkou START. Neskoršie sa tu už vyrábali len väčšie a reprezentačnejšie vozidlá.

Pán Rudolf STELŠOVSKÝ z Příbrami postavil v roku 1923 v tamojších strojárňach a zlievárňach malý automobil so vzduchom chladeným ležatým dvojvalcom objemu 1145 cm^3 s výkonom 8,8 kW (12 k/, ktorý dosahoval rýchlosť 50 km/h. Neskôr tu robili autá značky ASPA, o ktorých sme sa zmienili v úvodnom článku nášho seriálu.

Na XIV. Medzinárodnej výstave áut v roku 1922 v pražskom priemyselnom paláci predstavil Jaroslav ŠIBRAVA z Holešovíc motorové trojkoliesky značky TRIMOBIL v dvoj a štvorsedadlovom vyhotovení (obr. 2) ako aj v neskoršej nákladnej verzii s uzatvorenou dodávkovou karosériou. Vyrábal ich v licencii, ktorú kúpil od Josefa Waltera. Ten ich začal vyrábať už v roku 1908 ako trojkoliesky WALTER typov C 2, C 4 a D. Úspešne konkuroval autám, lebo spoľahlivosťou a výkonnosťou sa im celkom vyrovnali, ale pritom ich prevádzka stála iba štvrtinu réžie štvorkolesového automobilu. V roku 1911 uviedol Walter na trh aj nákladné trojkoliesky, ktoré lacno obstarávali dopravu drobného tovaru z výrobne do predaja, až do hmotnosti 250 kg.

Ako novinku použil Šibrava pri svojom dvojvalcovom motore nútené obežné mazanie olejovým čerpadlom s ozubením, ktoré sa nachádzalo v spodnej časti motorového bloku a cirkulujúci olej úplne stačil chladiť aj značne namáhaný motor. Valce mal postavené do písmena V a sacie ventily boli riadené zhora. Mal objem 1248 cm^3, výkon 10,3 kW (14 k). Prevodovka mala dva stupne vpred a spätný chod. Prednú vidlicu mäkko odpružili a zadná hnacia náprava obsahovala aj diferenciál. Jednoduchá obsluha, ľahké ovládanie a malé rozmery výhodné pri parkovaní v meste ako aj malá spotreba paliva (6 l/100 km) boli spolu s rýchlosťou až 70 km/h veľkým lákadlom pre zákazníkov. Ku koncu ich výroby niektoré dostali aj nový motor s protiľahlými valcami a trojstupňovú prevodovku. Pôvodné riadenie bolo ovládané jednoduchým dlhým riadidlom, ktoré nakoniec vystriedal volant. Ich predajná cena pri štvorsedadlovej verzii bola 24 000 korún a vyrábali ich až do roku 1923.

V roku 1926 uviedol pán Šibrava na trh svoj nový výrobok, ktorým bol malý rodinný automobil (obr. 3). Bol typovo označený ako model 4/14 HP a mal rekonštruovaný vzduchom chladený dvojvalcový motor s vodorovne uloženými valcami oproti sebe s osvedčeným objemom 1248 cm^3 s rovnakým výkonom ako mal predchádzajúci motor. Mal zalomený kľukový hriadeľ z chrómniklovej ocele uložený v guľkových ložiskách s dutými ojnicami a hliníkovými piestami. Mazanie bolo riešené čerpadlom s ozubeným súkolesím, ktoré sa dalo regulovať. Olej bol takto kanálikmi tlačený do kľukového hriadeľa a odtiaľ dutými ojnicami do čapov piestov a valcov. Chladenie už musel obstarávať ventilátor.

Motor spolu s trojstupňovou prevodovkou tvoril jeden celok a bol vybavený kužeľovou spojkou. Mal karburátor ZENITA a zapaľovanie magnetkou od spoločnosti BOSCH.

Obdĺžnikový rám z „I" profilov niesol obidve tuhé nápravy odpružené poleliptickými listovými pružinami. Kolesá zadnej nápravy boli poháňané pomocou kĺbového hriadeľa a diferenciálu. Vozidlo malo vo výbave aj elektrické osvetlenie a spúšťač. Štvorsedadlová uzatvorená karoséria mala dvierka po obidvoch stranách vozidla, pričom k zadným sedadlám sa dalo vstúpiť aj z pravej strany auta. Na otvorený FAETON sa dodával aj limuzínový „nadstavec". Auto malo hmotnosť 700 kg, dosahovalo rýchlosť 60 km/h a spotrebovalo 8 l benzínu na 100 km jazdy. Jeho predajná cena bola 34 000 korún. Aj táto spoločnosť zanikla pre nedostatok finančných prostriedkov.

Text a kresby: Ján ORAVEC

Tatra 600 Tatraplan, rok výroby 1949

Predstavujeme tentoraz známy Tratraplán, ktorý budúci rok bude mať 60 rokov. Je nástupcom predvojnového aerodynamického auta Tatra 77, ktoré v Kopřivnici vyrábali v rokoch 1936-1939. Nový typ mal byť menším variantom úspešného auta TATRA 87. Mal to byť malý aerodynamický automobil s kvalitami spoľahlivej a úspešnej Tatry 57B. Pri konštrukcii nového vozidla vznikli rôzne problémy, s ktorými si konštruktéri nevedeli poradiť. Šéf konštruktér Vladimír Popelář prišiel na myšlienku prekonzultovať tieto problémy s geniálnym tatrováckym konštruktérom Hansom Ledwinkom. Nápad to bol výborný, ale mal jeden háčik. Vtedy, v roku 1947, bol Hans Ledwinka uväznený ako údajný vojnový kolaborant a čakal na súd vo vyšetrovacej väzbe. Podarilo sa nemožné a traja konštruktéri navštívili v máji 1947 Hansa Ledwinku vo väznici. Vďaka jeho ochote prebrali vo väznici všetky výkresy a prekonzultovali technické problémy. Po návrate z konzultácie vo väznici sa tím konštruktérov pustil do horúčkovitej práce.

Museli totiž na Pražský autosalón v roku 1947 pripraviť päť vozidiel T-600. Tieto vozidlá dorazili na autosalón „v hodine dvanástej" a počas autosalónu boli najväčším diváckym magnetom. Zástupcovia automobilky Tatra nestačili preberať objednávky. Na tomto autosalóne vraj vznikol názov „Tatraplan", ktorý sa okamžite ujal. Škoda, že v roku 1956 na brnianskom strojárskom veľtrhu, kde excelovala Tatra 603, sa vtedy neujal podaný návrh na názov vozidla „ Superplan". Vraj to znelo „americky"...

Dnes patrí Tatraplán k veľmi populárnym veteránom, zaslúžene, lebo je to krásny aerodynamický automobil, ktorý má dobrý výkon a prijateľnú spotrebu paliva. Je aj dynamický a výborne brzdí. Brzdenie je zvlášť dôležité pri jazde historických vozidiel medzi súčasnými autami.

Technické údaje:

Motor: vzduchom chladený plochý štvorvalec /typu „boxer"/ s ventilovým rozvodom OHV, zdvihový objem 1952 cm^3, priemer valcov x zdvih piestov 85x86 mm. Najväčší výkon 38,2 kW /52 k/ pri 4000 ot./ min.

Prevody: štvorstupňová ručne ovládaná synchronizovaná prevodovka s jedným stupňom dozadu.

Podvozok: plošinový rám vystužený skriňovými nosníkmi. V prednej časti je uložená predná náprava, v zadnej časti hnací agregát /motor, prevodovka a zadná náprava/. Brzdy bubnové, s kvapalinovým ovládaním na obe nápravy.

Karoséria: uzatvorená celokovová štvordverová – typu sedan.

Rozmery a hmotnosti: d/š/v 4540/1670/1520 mm rázvor náprav 2700 mm, rozchod kolies vpredu aj vzadu 1300 mm. Rozmer pneumatík 6,00-16". Hmotnosť vozidla je 1200 kg.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 140 km/h, spotreba benzínu UNI 91 11 l/100 km.

Majiteľom predstavovaného Tatraplánu je pán Roman Čeliga, člen Tatra autoklubu Slovakia. Po dlhoročnej renovácii predstavil svoj veterán na prvomájovej Tatra rallye v Bratislave.

Naše letné akcie s veteránmi

V našom klube sa snažíme prakticky každý víkend /ak je pekné počasie/ zorganizovať jazdu historických vozidiel. Zúčastní sa každý, kto má čas a chuť si zajazdiť. Sú to neformálne výlety, ktoré prinesú aj niečo zaujímavé a stretneme na nich zvyčajne aj zaujímavých ľudí. Uvediem niekoľko príkladov. V júni pri jazde v okolí Bratislavy sme prišli do parku v Ivánke pri Bratislave. Tu sme zažili dve prekvapenia. Pri aute Kissel sa najprv zastavili tri mníšky z rádu sv. Františka z Assisi. Auto sa im páčilo, boli veľmi milé, prirodzené a ochotne sa pri aute s jej majiteľom dali odfotografovať. Jedna z nich je Matka predstavená. Keď mníšky odišli za svojimi povinnosťami a chceli sme pokračovať v jazde, doslova sa zjavila pekná dievčina v šatách vo farbách auta. Táto neznáma by bola ideálnou spolujazdkyňou v aute Kissel na súťaži elegancie.

V posledný deň školského roku prijali pozvanie do našej klubovne deti z posledného ročníka /budúci prváci/ materskej školy na Timravinej ulici v Bratislave. Ich záujem o historické autá bol spontánny. Po asi hodine strávenej medzi veteránmi ustanovili klubový rekord. Do auta Praga Alfa sa ich zmestilo 17 a do auta Kissel dokonca 21. Horšie obstal Mercedes 170V, kde sa ich zmestilo iba 14. Po tomto „testovaní" ich čakalo pohostenie a rýchly presun do škôlky. Je reálne, že z týchto detí si niektoré obľúbia veteránov natoľko,

Obr.1

Obr.2

Obr.3

Obr.4

Obr.5

Obr.6

Obr.7

Obr.8

Obr.9

že sa ich budú v dospelosti zveľaďovať.

V posledný júnový víkend sa konala v areáli bratislavského hradu tradičná „párty" na počesť nezávislosti USA, organizovaná veľvyslanectvom USA a americkou obchodnou komorou. Tradične tam mali cieľovú jazdu aj historické vozidlá. Po príchode a krátkom odpočinku bola promenáda historických vozidiel, kde sme previezli určených hostí. Takto sme ukončili prvý letný mesiac.

Na začiatku júla, v dňoch 4. až 6. 7. sa členovia klubu a pozvaní hostia zúčastnili cieľovej jazdy do kúpeľného areálu v Podhájskej na pozvanie jeho majiteľa p. Barcaja. Okrem jazdy po okolí bola v areáli kúpaliska výstava historických vozidiel, počas ktorej si veteránisti mohli užívať termálnu vodu. Napokon, 10. júla sme boli na pozvanie usporiadateľa pri štarte „Autorallye Štangl" v Prahe. Po návrate sme začali pripravovať aktivity na druhú polovicu leta.

Jozef Duchoň
CCC Bratislava

Texty k fotografiam:

1.-2. Mníšky pri veteráne s jeho majiteľom
3.-4. Krásna neznáma, farebne dokonale zladená s autom Kissel
5.-6.- Malí škôlkári v priestoroch klubovne CCC Bratislava
7. Americký veľvyslanec p. Obsitnik uprednostil živé kone pred plechovými
8. Časť veteránov pripravená na promenádu
9. Typický americký krásavec- osemvalcový Buick z roku 1937

Rubriku vedie: Ing. Konštantín NIKITIN

10 000... ANTE PORTAS!

Každoročne koncom júna sa otvárajú brány najväčšej automobilky sveta - pre všetkých! Súbežne aj najväčšej leteckej továrne na svete - tak na výrobu civilných, ako aj vojenských lietadiel. V hornobavorskom Dietenhofene, štyridsať kilometrov severne od Norimbergu. Dokorán otvorené dvere pre širokú verejnosť? Áno - aby sa posilnil kontakt medzi výrobcom miniatúrnych modelov a zberateľmi. Tých sa sem totiž po ostatné roky v deň „D" dohrnie až - desaťtisíc! Ako sa opakovane potvrdzuje, na obojstranný úžitok!

Obr.1: Najdrahšia limuzína súčasného sveta - Maybach 57 (Herpa, M 1:87)

Obr.2: Spoločnosť sťaby z výročného plesu: Uhádnete „who is who"? (Prvé BMW 700 Sp z konca 50. rokov, nový Trabant (premiéra 2009!), sovietska Volga 121 ako taxík z NDR, Audi A6 (R) a oldtimer Ford Granada, mimochodom, jeden z vôbec prvých modelov značky Herpa

Deň D spoločnosti HERPA pripadol tentoraz na 28. júna 2008, kedy u nás doma oslavovali svoje meniny Beáty. Neviem síce, koľko Beát sa v tento deň objavilo aj v Dietenhofene, isté ale bolo, že zvedavých žien sem prišlo neúrekom... Mnohé dokonca so zberateľským dorastom! Z čoho je zrejmé, že bez ženy si dnes

Obr.3: Scania 164 TL s chladiarenským návesom „Herpa Monument Truck" (M 1:160) pred kulisou hlavnej budovy spoločnosti HERPA v Dietenhofene. Model zo série SCENIX - série ozvučených (a zvyčajne aj osvetlených) vozidiel v špeciálnej vitríne so zabudovanou elektronikou. (40 figúriek značky PREISER v M 1:160 sme už do vitríny doplnili my sami - v snahe vytvoriť „živú" diorámu. A aj tri celkom nové druhy tráv tak, ako ich v svojej novej sérii tráv a trávnatých porastov „Grundcover" uviedla nedávno na trh spoločnosť BUSCH)

Obr.4

nemožno predstaviť už naozaj nič. Súdiac tak aj podľa nimi kladených otázok, no aj ich nadšenia - ešte aj pri „plne funčnom" letisku! Oproti skutočnosti zmenšenom až 500-krát. Ženy teda už prepadli zberateľstvu dokonalých automobilových či leteckých modelov takisto! Nečudo: Veď dominujú aj pri výrobe modelových autíčok značky Herpa v M 1:87! Koho by napadlo, že väčšina autíčok sa montuje na vlastných, domácich „montážnych linkách"? Lebo tie vyžadujú minimum techniky, zato však pár citlivých a šikovných rúk... A ak vás nadchýňajú automobily zdobené metalízou, vedzte, že aj tým ich ligotavý finiš prepožičiavajú ruky týchto automobilových umelkýň. Prejdime však rovno k dňu D v Dietenohofene, onoho 28. júna 2008: Hostiteľ, spoločnosť HERPA, opäť raz očakávajúc až 10 000 návštevníkov, sa o ich program (ale aj o gastronómiu na úrovni!) postarala - na päť hviezdičiek! V snahe poodhaliť im nielen všetky ukážky spojené so vznikom miniatúrnych motorových vozidiel na špičkovej modelovej úrovni, ale aj všetko to, čo s tým súvisí - vrátane ich vlastných pocitov duševného i telesného blaha. Prísny zákaz vstupu bol len na vývojové oddelenie! Preto, že tu sa na počítačoch už vyvíjajú aj najnovšie podoby automobilov, ktoré verejnosť ešte nepozná. Uvidí ich až na autosalónoch v Paríži či Ženeve - spolu s ich predlohami, v premiére... Výnimkou bol len nový Trabant (New Trabi), ktorý si už každý mohol kúpiť vo „firemnom šope". Aj keď premiéra predlohy má byť až na IAA 2009 vo Frankfurte! Nie je tajomstvom, že zákazníkmi spoločnosti HERPA sú aj veľké automobilky, ktoré si pomocou takýchto suvenírov získavajú priazeň svojich budúcich zákazníkov takisto. A tak, pozorujúc všetok ten organizačne skvele zvládnutý frmoľ, napadlo nás, že tento zážitok si aspoň sčasti zhmotníme aj my - trojrozmerne. V nadväzosti na už vyrobený „Herpa Monument Truck", tentoraz v mierke 1:160. Teda zo série SCENIX, čo sú

Obr.5: Najčerstvejšou novinkou letnej šou automobilky v Dietenhofene 2008 bol - tandemový valec!

o svetlo a zvuky obohatené modely značky Herpa - pozrite obrázok dolu! Vďaka tomuto modelu, jeho čipom, i mikrobatérii, sme sa i my sami, prostredníctvom v ňom zabudovanom repreduktore, dozvedeli, že... po prvé: „Predlohu modelu Scania 164 TL s chladiarenským návesom takto pomaľoval dvorný umelec spoločnosti Herpa, Walter Rosner, prepožičajúc mu monumentálny vzľad a la Herpa - na večné časy. Čo HERPA potom využila tak, že ho v zmenšenej podobe začala vyrábať v M 1:87 i v M 1:160! A čuduj sa svete, nie tradičnou ofsetovou potlačou, ako je jej zvykom, lež pracne, vzduchovou dizajnérskou striekacou pištoľou! Teda tak, ako zvykne farebne pomaľovávať iba samotné ťahače, nie však ich návesy. Predlohu vraj vlastní špedičná spoločnosť Schmid z Teuflitzu - nasadzujúc ju pri jazdách po celej Európe". Ale aj v Dietenhofene, kde sa v deň D objavilo až 17 predlôh tohto typu! Aby všetci

Obr.6: Air Ceylon Lockeheed L-1049 Super Constelation

Obr.7: Na Boeingu 747-400 sa farby THAI Airways vynímajú naozaj skvele!

Obr.8: Pekný zvyk British Airways - symbolicky (vy)zdobiť smerovku konkrétneho lietadla kvázi ornamentom krajiny kam lieta (tu: Botswana - Zvieratá a stromy)

videli, že predloha i model sú na pohľad totožné. Teda, až na mierku zmenšenia. Druhý gombík aktivoval ženský hlas (v nemčine), a ten nám prezradil, že pán Fritz Wagener založil svoj podnik vlastne už v roku 1961 - pod názvom Riwa Plastik. V Norimbergu, s cieľom vyrábať technické dielce z plastov. Uspel,čo mu ale nestačilo, a tak už v 60. rokoch kúpil aj spoločnosť Herpa v Dietenhofene. Tá vyrábala domčeky a železničné mosty k modelovým železniciam... A v roku 1978 predviedol aj prvé modely automobilov - najdokonalejšie na svetovom trhu! Začiatkom 90. rokov pribudli aj modely lietadiel... Dnes je spoločnosť HERPA - celosvetovo - tvrdil hlas, známa ako ‚malé číslo´, skrátka ako - svetová jednotka! V oboch modelárskych oblastiach. Prečo, to demonštrujú aj priložené obrázky. Dopovedzme, že najmä vďaka dnes maximálne dosiahnuteľnému stupňu ich modelovej vernosti a aj vďaka ich priam neuveriteľnej optickej čistote. S maximom, pokiaľ ide aj o funkčné detaily. Napríklad novinka, tandemový (dvoj) valec Hamm DV 90 (výrobcu Hamm z Tirschenreuthu) má nielen oba valce kovové, otočné, ale aj kabínu, ktorá sa dá posúvať - napravo i naľavo. Aby vodič v klimatizovanej kabíne videl, ako pekne vyzerá aj čerstvá vrstva asfaltu na vozovke. Či na diaľnici, kde vedľa seba naraz valcujú až tri takéto stroje! Pretože na rozdiel od nás v tom Nemecku ešte vždy platí, že čas sú peniaze. Škoda, že nám priestor nedovoľuje spomenúť aspoň tucet podobných zaujímavostí. Veď prekvapiť dokážu hoci už aj tie štyri veľké spätná zrkadlá na kabíne spomenutého valca - kto by si bol pomyslel, že na každé z nich sa nanáša lesklá zrkadlová plocha jednotlivo? V kombinácii špeciálny stroj, šikovné ruky plus špeciálna ‚kovová´ páska, z ktorej sa sníma samotná „zrkadlová" plocha. Pritom v Dietenhofene dodnes vyrobili tisíce typov motorových vozidiel - hýriace rôznymi detailami. Ale čo lietadlá, najmä ak vieme, že tie modernejšie vyrába už len zopár leteckých tovární na svete?

Obr.10: Farebný ako kolibrík: Bombardier Dash 8/ Q400 (M 1:500) spoločnosti Horizon Air (25. výročie)

Obr.11: Zhotovené z kovu a do najmenších detailov: Sovietsky Suchoj SU-27-UB, nemecký „Tiger" alias Luftwaffe Panavia Tornado ECR JaBoG 32 „Lechtfelders Tiger", JASDF Lockheed F-04J Starfighter 203rd Hikotai/ Komatsu Air Base a Israeli Defence Force/Lochkeed Martin F-161 „Sufa", 253 Sgd „Negev". Nuž, ktože by im už len dokázal odolať (v M 1:200!), keď všetkým okolo ich predlôh vždy išlo a dodnes aj ide - len o svetový mier?!

Nuž, tie sa rôznymi detailami pýšia takisto, avšak to, čo ich napokon robí neodolateľnými, je ich farebnosť. Keďže ich korpus je často z kovu, a ich finiš preto obzvlášť náročný na ručnú prácu, všetky sa vyrábajú v Číne. Pod nemeckou kontrolou. Mimochodom, čo do kvality, najnáročnejšou na celom svete. Aj pokiaľ ide o to ich pomaľovanie, ktoré musí byť zhotovené presne tak, ako pri predlohe. Napokon, zopár ukážok vidno na priložených obrázkoch. Za čo nedávno spoločnosť HERPA prevzala (aj) ocenenie „Najlepší partner (modelárskeho) obchodu" - zaslúžene. Keďže dokázala vynikajúco diverzifikovať svoju ponuku v rámci jednotlivých skupín modelov.A ešte aj sama aktivizuje zákazníkov... obchodu. Počnú dňom D, a končiac pravidelnými týždňovými výjazdmi k niektorému zo 4500 nemeckých predajcov jej modelov. Kde potom prebieha akýsi malý deň D. Ten pritiahne aj laikov, z ktorých sa potom stávajú aj zberatelia. Žiadny div, keď práve HERPA dokázala rozvinúť toto hobby na úroveň, o akej snívali len tí najnáročnejší. Nielen vynikajúcimi modelmi autíčok a lietadiel, ale aj bohatým príslušenstvom k nim. Napríklad aj prezentačným systémom pre ne, dokonca s bodovým osvetlením, známym ako Epsilon. Alebo otočnými zrkadlovými plošinami poháňanými ceruzkovou batériou až dva roky. Či, najnovšie, elektronickým

Obr.12: Opticky príťažlivá modelová novinka z leta 2008: US Marine Corps VMFA-235 Mc Donnell Dougklas F-4J Phatom II "Death Angels" (...skrátka: Anjeli smrti)

podsystémom Diorama Ready. S elektronickými prvkami a aktívnym čelným i zadným osvetlením. Osobných automobilov. Zatiaľ...

A kto chce zvedieť viac, má popri časopisoch MASS:STAB(automobilové modely a ich predlohy) a WINGWORLD (modely lietadiel a ich predlohy) aj novú možnosť: Pozrieť (a vypočuť si) HERPA-TV, ergo mesačne jeden nový polhodinový film na internete! Plus všetky staršie, už od novembra 2007... Na známej internetovej adrese: www.herpa.de (v nemčine, alebo v angličte).

Ing. Štefan ŠTRAUCH

Foto: *The World en miniature*

(Branislav Koubek, Maňo Štrauch)

Obr.9: Viac ako sto rokov boli snom malých i veľkých železničné koľajiská. O polstoročie neskôr už aj svet automobilov. V novom miléniu to bude najskôr modelový svet lietadiel - isteže, ako živý. Potvrdzuje to aj dioráma letiska plného života v mierke 1:500 - priamo v objektoch spoločnosti HERPA v Dietenhofene

Jan Jiskra na Spišskom hrade

Slnkom prehriate, ba až horúce leto doslova „vyháňa“ ľudí k vode a oddychovať. Horúce boli aj politické udalosti, ktorých hlavní aktéri sa ocitli na Spišskom hrade, alebo pod ním, koncom 14. a v polovici 15. storočia.

Spišský hrad v 14. storočí svojim významom značne ustupoval do pozadia v porovnaním s rozvojom spišských miest. Spôsobovali to roky nepokoja dynastických sporov po smrti posledného Arpádovca a sociálne zmeny, ktoré vyčleňovali z jeho závislosti nové skupiny ľudí. Pôvodná veľká právomoc spišského župana sa skoro celkom rozpadla. Jeho úrad nebol dedičný, dostával ho len do odvolania. Tak sa dá vysvetliť skutočnosť, že napriek tomu, že Spišský hrad sa za doby panovania Ľudovíta Veľkého svojím rozsahom síce zdvojnásobil, obytné kamenné stavby na ňom však nepribudli. Jedinou zmenou na hrade bola oprava starších kamenných múrov, kde najväčšou zmenou bola stavba bašty, ktorú postavili na základoch staršieho múru. Koncom vlády Ľudovíta Veľkého došlo k vybudovaniu nového veľkého predhradia, ktoré sa pripojilo k staršiemu, románskemu na západnej strane. Došlo tým k dvojnásobnému zväčšeniu opevnenej plochy hradu, takže vzniklo tu dostatok miesta na ubytovanie početnej hradnej posádky a personálu pôvodne z bezpečnostných dôvodov v drevených, neskôr aj v kamenných stavbách.

Po smrti Ľudovíta Veľkého v roku 1382, ako tvrdia historici, odišiel mier a pokoj z krajiny. Jeho životné dielo, poľsko-uhorská únia, sa rozpadlo, a tým sa Spiš zase stal pohraničnou župou so všetkými výhodami, ale aj nevýhodami takejto polohy. Žigmund Luxemburský, ktorý nastúpil na uhorský trón ako zať Ľudovíta Veľkého, oženil sa s jeho dcérou Máriou, možno aj vďaka pocitu odstrkovania od svojho nevlastného brata, českého kráľa Václava IV., sa neuspokojil s uhorskou korunou. Začal túžiť aj po českej korune. Dynastické spory medzi ním, neapolským anjouovcom Ladislavom, rakúskym vojvodom Vilhelmom a poľským kráľom Vladislavom, ako aj neskoršie „spanilé“, teda lúpežné výpravy Prokopa Holého na Spiš sa Spišského hradu dotkli len okrajovo. Inak sa však stalo po smrti Žigmunda, ktorý umrel v roku 1437 v Znojme. Uhorské stavy rešpektovali jeho poslednú vôľu a za uhorského kráľa zvolili v tom istom roku vojvodu Albrechta Habsburského, ktorý bol manželom Žigmundovej dcéry Alžbety. Zasnúbil mu ju ako dvojročnú, keď vojvodu uznal za plnoletého ako štvorročného ešte v roku 1411. Albrecht po neúspešnej, skôr symbolickej vojenskej výprave proti tureckému sultánovi Muradovi II., zomrel v októbri roku 1439. V tom čase tehotná vdova, kráľovná Alžbeta Luxemburská, sa ocitla v ťažkej situácii. Česi aj Rakúšania pod tlakom smrteľného tureckého nebezpečenstva si ako regenta zvolili Albrechtovho brata, vojvodu Fridricha Štajerského, neskôr rímskeho kráľa a cisára. Uhorskí páni z podobného dôvodu nútili Alžbetu, aby sa vydala za poľského kráľa Vladislava III. Jagelovského, ktorý bol v tom čase od nej mladší o 15 rokov.

Brána zo 14. storočia.

Rokovanie s Poliakmi využila Alžbeta pre získanie času na svoje zámery. Jej dvorná dáma Helena Kottanerová na jej pokyn s neznámym spoločníkom tajne vošla do priestorov na Vyšehrade a odcudzila svätoštefanskú korunu. Túto príhodu podrobne ako priame svedectvo nadiktovala neznámemu pisárovi Helena Kottanerová v prvej osobe. Jej autentické rozprávanie sa považuje za najstaršie ženské prozaické dielo napísané po nemecky, s úzkym vzťahom k slovenským dejinám. Šlo o veľmi závažnú udalosť. Pri korunovácii nového uhorského kráľa bolo treba podľa stáročnej tradície dodržať tri podmienky. Korunovácia sa musela konať v Stoličnom Belehrade, kráľa musel korunovať ostrihomský arcibiskup a mal pri tom použiť originálnu svätoštefanskú korunu. Tieto podmienky mohla splniť len Alžbeta, ktorá vo februári 1440 porodila syna, ktorému dala meno Ladislav. Do dejín vošiel s prímenom Pohrobok, v Čechách aj ako Holec. V Poľsku však bola uhorská ponuka prijatá. Poľský kráľ bol tak dva mesiace po Ladislavovi korunovaný, nie však svätoštefanskou korunou. Prijal meno Vladislav I. a v krajine vypukla občianska vojna. S určitým nadsadením sa dá povedať, že územie dnešného Slovenska zostalo na strane kráľovnej. Malo to jednoduchý dôvod. Kráľovná Alžbeta v lete roku 1440 vymenovala za šarišského župana a hlavného kapitána svojich verných Jana Jiskru z Brandýsa, aby bránil jej práva. Svojho malého syna a svätoštefanskú korunu zverila do rúk rímskemu kráľovi Fridrichovi, ktorý ju vrátil za veľké výkupné až v roku 1464.

Janovi Jiskrovi sa podarilo podľa poľského kanonika Dlugosza zmocniť sa Spišského hradu po obliehaní dohodou s jeho kapitánom Petrom Baskom, istotne za nemalé peniaze. Baska bol v službách županov Rozgonyiovcov, toho času prívržencov kráľa Vladislava. Jiskra sa opravami poškodeného hradu nezdržoval. Urobili sa len tie najnutnejšie. Najsamprv si na úbočí pod hradom postavil malú opevnenú pevnôstku, potom dal vybudovať opevnenie veľkého predhradia dnes tretieho nádvoria, neskôr pomenovaného „cvinger“. Predhradie malo samostatný vstup, nezávislý od vstupu do hradu, bolo chránené dvoma vežami a bránou s vyťahovacou mrežou. Vnútorný priestor „cvingru“ bol úplne voľný. Charakter celého opevnenia je celkom neobvyklý. Obrovská plocha, nezávislá od hradu, sa podobá skôr veľkému táborisku, ktoré si mohol vybudovať jedine Jiskra, ktorý mal od kráľovnej na vydržiavanie vojska značné finančné prostriedky. Jadro jeho vojsk tvorili táborské poľné vojská vychované v tuhej disciplíne a Žižkovým vojenským poriadkom. Bez ohrozenia hradu požiarom si tu vojaci mohli postaviť stany, zohrievať sa a variť na ohromných ohňoch. Vojsko tu mohlo slobodne táboriť pripravené kedykoľvek k nástupu a nečakane, prekvapivo udrieť, čo bola hlavná sila husitských vojsk. Výstavbou predhradia vtisol Jiskra skoro súčasnú podobu Spišskému hradu, ktorý sa takto opäť stal jedným z významných miest, kde sa písala história, a to nie len Uhorska.

A ako to celé s Janom Jiskrom skončilo? Aj napriek smrti kráľovnej Alžbety v roku 1442, Fridrichovým pričinením zostal hlavným kapitánom vojska Ladislava Pohrobka. S kráľom Vladislavom I. bol v ustavičnom spore. Po porážke v bitke s Turkami pri Varne v roku 1444, kde kráľ Vladislav sa stal nezvestným, po uznaní snemom nárokov Ladislava, bol Jan Jiskra v roku 1445 jedným zo siedmich kapitánov spravujúcich Uhorsko. Po zvolení Jána Huňadyho za miestodržiteľa Uhorska v roku 1446 bol s ním Jiskra v ustavičnom vojnovom

Jiskrovo predhradie

stave. Ladislav Pohrobok zložil v januári 1453 korunovačnú prísahu, za krajinského kapitána však vymenoval Jána Huňadyho. Skrátka, Jiskru „pustil k vode“ a Jiskra opustil Slovensko. Už o rok však Ladislav povolal Jiskru späť, pretože nedokázal na Slovensku potlačiť bratrícke hnutie. Jiskra asistoval aj pri zatknutí Ladislava Huňadyho, popraveného v roku 1457. Po smrti Ladislava Pohrobka v roku 1457 na uhorský trón zasadol v roku 1458 Matej Korvín, druhý syn Jána Huňadyho. A až keď Jiskru kráľ Matej v roku 1462 povýšil na barónа, daroval mu hrad Solymos s majetkami v Aradskej a hrad Lippa v Temešvárskej stolici a za odovzdanie viacerých hradov mu vyplatil 25 tisíc zlatých, odchádza Jan Jiskra z uhorskej scény. Ešte v roku 1467 však rokoval z poverenia Mateja so sultánom Mehmedom II. o mieri v Istanbule. Dátum, miesto a príčina Jiskrovej smrti sú zatiaľ neznáme. Napriek skutočnosti, že Jiskra bol 22 rokov hlavnou politickou postavou na Slovensku, aj pre neho platí to známe, „svetská sláva, poľná tráva“, tak ako nám to dokumentujú slnkom rozpálené trávnaté plochy našich dovolenkových miest.

Doc. Ing. Ján ZELEM, CSc.

Nová **Škoda**Superb

PRVÝ 5-DVEROVÝ SEDAN

Ilustračné foto

Elegantný a praktický zároveň

Prvý 5-dverový sedan, ktorý je nielen krásny, ale aj užitočný. Unikátny patentovaný systém Twindoor umožňuje praktické otváranie batožinového priestoru dvoma flexibilnými spôsobmi pre väčší a menší objem batožiny. Originálny dizajn s elegantnými nadčasovými líniami a impozantný priestor pre pasažierov a ich osobné veci z neho vytvorili vozidlo, ktorému sa nedá odolať. Navyše ponúka predĺženú záruku na 4 roky, do 120 000 km + bezplatný servis na 4 roky, do 120 000 km. Nová **Škoda**Superb prekoná vaše očakávania.

4 ZÁRUKA ROKY, DO 120 000 KM

4 SERVIS ROKY, DO 120 000 KM GRÁTIS

Kombinovaná spotreba a emisie CO_2 automobilov Superb: 5,7–7,6 l/100 km 151–180 g/km.

www.skoda-auto.sk

CHRYSLER

Obráti váš svet o 180 stupňov

Nový Chrysler Grand Voyager

Prišiel, aby zmenil váš pohľad na jazdu v aute. Minivan roka 2008 v USA vám prináša vyše 30 nových prvkov, z ktorých sa vám zatočí hlava. Unikátne systémy sedenia **Swivel 'n go a Stow 'n go** vďaka jednoduchému otáčaniu a sklápaniu zadných sedadiel do podlahy dokážu vaše auto za okamih premeniť na komfortný a veľkorysý priestor. Vynovený 2,8 CRD motor a nová 6-stupňová automatická prevodovka sa starajú o správny mix optimálneho výkonu a nízkej spotreby. Bezkonkurenčné multimediálne vybavenie celého vozidla zasa spríjemní vašu jazdu od začiatku až do konca.

Nový Chrysler Grand Voyager vám navyše ponúka:

* 6 rokov do 160 000 km servis v cene auta
* možnosť 4-ročnej záruky
* 24 hodinová asistenčná služba
* možnosť odpočtu DPH

Stow 'n go

Swivel 'n go

Cena: od 1. 099. 000 Sk s DPH, CO_2 **– Emisie - kombinovaná: 247 g/km. Kombinovaná spotreba: 9,3 l/100 km.**

www.chrysler.sk, info@chrysler.sk