MOT'or

Nová technika

SEPTEMBER 2008 | 25 Sk | 0,83 €

Ford Ranger 3.0 Duratorq TDCi Double Cab

Škoda Superb 2.0 TDI PD Elegance

Fiat Scudo 2.0 JTD 140 Combi N1 L

Toyota Auris 2.2 D-4D 180

VYSKÚŠALI SME:

Fiat Grande Punto 1.4 T 120 • Volvo S60 D5

Hyundai i30 cw • Jaguar X-Type 2.2D

EKONOMIKA

Estakáda nad Považskou Bystricou

PREDSTAVUJEME:

Lexus 460 AWD • Renault Thalia • Honda OSM • Ford Ka • Audi RS6

BMW 3 • Citroën C3 Picasso • Land Rover hybrid, Range Rover

Chevrolet Camaro •

Cadillac SRX •

Volkswagen Golf VI

Ford Focus RS

Dodge Journey

Opel Insignia Sports Tourer

Honda Jazz

9 771336 420084 09

www.kia.sk

KIA MOTORS
The Power to Surprise™

cee'd OLYMPIC

OLYMPIJSKÉ CENY!

Kia cee´d Olympic v 5-dverovej verzii už od **399 700 Sk** / 13 267,61€
Akčná edícia **cee'd OLYMPIC** Vám pri nezmenenej výbave za zvýhodnenú cenu ponúka maximálnu spoľahlivosť, vysoký štandard komfortu a bezpečnosť ocenenú 5 hviezdičkami v testoch EURO NCAP.
Viac informácií na **www.kia.sk**, alebo u autorizovaných predajcov značky KIA.

Made in SlovaKIA

7 ROČNÁ cee'd ZÁRUKA*

Slovenským olympionikom ďakujeme za všetky získané medaily a dosiahnuté výkony!

Kia Motors Sales Slovensko, s.r.o.

Generálny partner SOV

Ponuka platí do odvolania.. Kombinovaná spotreba: 4,7 - 7,3 l/100 km, emisie CO_2: 119-173 g/km *7 rokov/150 000 km na pohonné ústrojenstvo a 5 rokov/150 000 km na celý automobil. Platí pre KIA cee'd vo všetkých krajinách EU (+ Nórsko, Švajčiarsko, Island a Gibraltár).
Ceny v € sú prepočítané konverzným kurzom: 1 € = 30,1260 Sk.

BANSKÁ BYSTRICA - Motor-Car Banská Bystrica s.r.o., Zvolenská cesta 48, 97405 Banská Bystrica, tel.: 048/4711311 • **BARDEJOV** - Optimal SK s.r.o., L. Svobodu 21, 08501 Bardejov, tel.: 054/4729432 • **BRATISLAVA** - Kia Bratislava, s.r.o., Tuhovská 5, 83107 Bratislava, tel.: 02/49294303 • Slovakia Auto, s.r.o., Einsteinova 21, 85101 Bratislava, tel.: 02/32421384 • **Bratislava Lamač** - Motor-Car Bratislava, s.r.o., prevádzkareň Lamač, Hodonínska ulica, 84103 Bratislava, tel.: 02/49294399 • **DOLNÝ KUBÍN** - Nový Topcar s.r.o., Alej Slobody 1899, 02601, D. Kubín, tel.: 043/5111139 • **DUNAJSKÁ LUŽNÁ** - AMotor-Car Dunajská Lužná s.r.o., Dunajská Lužná 141, 900 42 Dunajská Lužná,tel.:02/45980023 • **DUNAJSKÁ STREDA** - Auto SiSi s.r.o., Povodská 3636, 92901 D. Streda, tel.: 031/5521223 • **HOLÍČ** - Auto Valušek Služby s.r.o., Štúrova 41, 90851 Holíč, tel.: 034/6602248-49 • **KOŠICE** - Motor-Car Košice, s.r.o., Dopravná 5, 04001 Košice, tel.: 055/7998607 • **LEVICE** - Cyda-Daniel Jantošík, Kalnická cesta1, 93401 Levice, tel.: 036/6312557 • **LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ** - Unicar s.r.o., 1.mája 68/1848, 03101, L. Mikuláš, tel.: 044/5570920 • **LUČENEC** - Autokomplex s.r.o., Športová 4638, 98403 Lučenec, tel.:047/4331255 • **MALACKY** - AUTO TRADE 4x4 Pezinská 37, 901 01 Malacky, tel.: 0903 643 714 • **MARTIN** - Nový Topcar s.r.o., Jilemnického 43, 03601 Martin, tel.: 043/4270134 • **MICHALOVCE** - Kia Michalovce s.r.o., Močarianska 5713, 07101 Michalovce, tel.: 056/6891111 • **NITRA** - Motor-Car Nitra s.r.o., Bratislavská cesta 1, 94901 Nitra, tel.:037/6515219 • **PIEŠŤANY** - Cars IQ s.r.o., Žilinská cesta 112, 92101 Piešťany, tel.: 033/7721595 • **PLAVNICA** - Auto-Vendy Slovakia, Plavnica 444, 06545 okres Stará Ľubovňa, tel.: 052/4282453 • **PODBREZOVÁ** - Motor-Car Podbrezová, Štiavnička 613, 97681 Podbrezová, tel.: 048/6172229 • **POPRAD** - Motor-Car Poprad s.r.o., Partizánska 92, 05801 Poprad, tel.: 052/7895601 • **PREŠOV** - HS-Plus,s.r.o., Pod Táborom 32, 08001 Prešov, tel.: 051/7722841 • **PRIEVIDZA** - KMG TOP s.r.o., Necpalská cesta 34/A, 97101 Prievidza, tel.: 046/5420786 • **ROŽŇAVA** - Attila Ondrej Autocentrum, Gemerská 563, Brzotín, časť BAK, 04801, tel.: 058/7328155 • **SPIŠSKÁ NOVÁ VES** - ILS, s.r.o., Mlynská 8, 05311 Smižany, tel.: 053/4298433 • **TOPOĽČANY** - KMG TOP, s.r.o., Pod Kalváriou 4228, 95501 Topoľčany, tel.: 038/5329317 • **TRENČÍN** - Auto Market Trenčín, s.r.o., M. R. Štefánika 26, 91250 Trenčín, tel.: 032/7431924 • **TRNAVA** - Motor-Car Trnava, s.r.o., Nitrianska cesta 28, 91700 Trnava, tel.: 033/5531243 • **ZVOLEN** - Motor-Car Zvolen, s.r.o., Námestie SNP 26/41, 960 01 Zvolen, tel.: 0918/364132 • **ŽIAR NAD HRONOM** - Motor-Car Banská Bystrica s.r.o., OZ Žiar nad Hronom, Priemyselná 38, 96501 Ladomerská Vieska, tel.: 045/6727322 • **ŽILINA** - Nový Topcar s.r.o., Bytčická cesta , 01009 Žilina 9, tel.: 041/7248108

2008
AUTOSALÓN NITRA

11. - 15. 9. 2008

denne 9.00 - 18.00
(Novinársky deň 10. 9. 2008)

HLAVNÁ VÝHRA DACIA SANDERO

www.renault.sk

Agrokomplex - Výstavníctvo Nitra, štátny podnik
Obchodná skupina 3
Výstavná 4
949 01 Nitra
tel.: 037 6572 301, 6572 302, fax: 037 7335 983
e-mail: autosalon@agrokomplex.sk
www.agrokomplex.sk/autosalon

Združenie automobilového priemyslu SR
Tomášikova 26
821 01 Bratislava
tel.: 02 43 64 22 35, fax: 02 43 64 22 37
e-mail: zapsr@zapsr.sk
www.zapsr.sk

Obsah

33 - Lexus LS 460 AWD

Nový Lexus LS 460 s pohonom všetkých kolies mal svetovú premiéru 26. augusta na utosalóne v Moskve. Vynikajúcu výkonnosť, výrazné dynamické schopnosti a vyspelé systémy aktívnej bezpečnosti LS 460 ešte posilnilo integrovanie stáleho pohonu všetkých kolies.

34 - Renault Thalia

36 - ZÁBAVNÝ MALÝ AUTOMOBIL

40 - LEGENDA SA VRACIA

EKONOMIKA

Estakáda nad Považskou Bystricou 4

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY

SATC 8

PRÁVNA RUBRIKA 12

VYSKÚŠALI SME

Škoda Superb 2.0 TDI PD 18
Ford Ranger 3.0 TDCi Double Cab 20
Fiat Grande Punto 1.4 T 120 22
Volvo S60 D5 24
Hyundai i30 CW 26
Jaguar X-Type 2.2D 28
Fiat Scudo 2.0 JTD Combi 30
Toyota Auris 2.2D-4D 32

PREDSTAVUJEME

Lexus 460 AWD 33
Renault Thalia 34
Honda OSM 35
Ford Ka 36
Audi RS6 37
BMW 3 38
Ford Focus RS 40
Dodge Journey 42
Citroën C3 Picasso 44
Honda Jazz 46
Volkswagen Golf 48
Land Rover hybrid, Range Rover 52
Opel Insignia Sports Tourer 53

Tiráž

48 - Najlepší Golf v histórii

Od 6. augusta sú na internetovej stránke automobilky Volkswagen prvé informácie a sedem fotografií novej, šiestej generácie typu Golf. Podľa výrobcu by mal byť najlepším Golfom v jeho doterajšej histórii. Výstavnú premiéru absolvuje začiatkom októbra na autosalóne v Paríži a krátko po nej by sa mal začať aj predávať.

78 - Miniatúry

Chevrolet Camaro 54
Cadillac SRX 55

TECHNIKA

ABS a od neho odvodené systémy 50
Nový vznetový motor Mercedes-Benz 56

CENNÍKY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV 60

RUBRIKA PRE MLÁDEŽ

Hry s fyzikou 72

HISTÓRIA MOTORIZMU

Od Aero po Z 74
Historické vozidlá 76

MODELY

Svet v miniatúre 78

POZNÁVAME VLASŤ

Potulky po Slovensku 80

MOT'or
Nová technika

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

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

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

Redaktori:
Ing. Radomír Mlýnek, Ing. Ján Olach, Tatiana Ťažká

Nevyžiadané rukopisy a obrazové predlohy autorom nevraciame

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

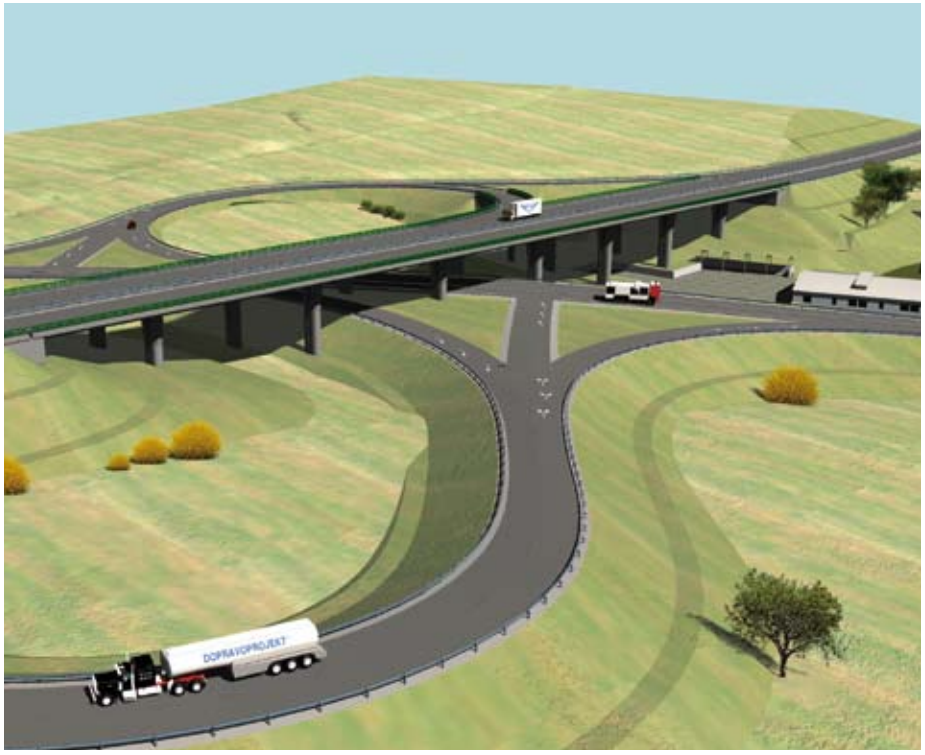
Rozširuje:
Mediaprint-Kapa, a.s., Vajnorská 137, 831 04 Bratislava 3,

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 27. 08. 2008

Estakádou nad Považskou Bystricou (Aby nás Kórejci nehnali KIAkom)



Približne 30 metrov nad zemou v dĺžke asi jeden kilometer - to je diaľničná estakáda, ktorá vyrastie ponad Považskou Bystricou. A hoci sa už píše rok 2008, stále figuruje ako posledná chýbajúca časť D1 medzi Bratislavou a Žilinou. Napriek tomu, že vláda Mikuláša Dzurindu sa v investičnej zmluve s kórejskou automobilkou Kia Motors zaviazala spojiť Bratislavu a Žilinu diaľnicou do konca roka 2006. Našťastie, výstavba diaľnic dostala v Programovom vyhlásení vlády Roberta Fica najvyššiu prioritu, a tak zainteresované subjekty mohli 17. júla tohto roku začať s výstavbou v prvej časti úseku Sverepec-Vrtižer.

I.Choma: Kritický bude rok 2009

Bude to poriadne rezké stavbárske tempo! V októbri 2010 by mala byť stavba v plnom rozsahu skolaudovaná. Zmluvne je zabezpečené aj predčasné sprejazdnenie diaľnice na apríl 2010. Splnomocnenec vlády pre urýchlenie výstavby diaľnic a rýchlostných ciest a generálny riaditeľ Národnej diaľničnej spoločnosti (NDS) a.s. pán Igor Choma je presvedčený, že prvé autá ponad Považskú Bystricu prefŕčia už v máji 2010. Teda o 20 mesiacov! Za najkritickejší považuje rok 2009, keď sa bude stavať hlavne v centre mesta. NDS takto nastavila súťažné podmienky a víťazi tendra v úlohe zhotoviteľa stavby musia urobiť všetko preto, aby aprílový, resp. októbrový termín dodržali. V opačnom prípade hrozia staviteľom značné sankcie.

Prečo sa to toľko odkladalo?

Celý úsek diaľnice Sverepec-Vrtižer je súčasťou multimodálneho dopravného koridoru v trase Bratislava – Žilina - Košice - Užhorod. Výstavba diaľničného úseku Sverepec - Vrtižer je rozložená na dve časti, ktoré sa už stavajú. Prečo sa to toľko odkladalo? V kritickom úseku Sverepec – Vrtižer sa najväčšie problémy spájali s územným rozhodnutím vedenia diaľnice cez Považskú Bystricu, pričom mesto nesúhlasilo s prekládkou cesty I/61. Ide totiž o takmer päťkilometrový úsek, ktorý mimoriadne citlivo vnímajú samotní Považskobystričania. Nečudo, kilometrová estakáda, ktorá vedie v najmenšej výške 22 metrov a v najväčšej až 35 metrov nad úrovňou mesta, na prvý pohľad evidentne zmení kolorit mesta. Preto možno ani neprekvapuje, že diaľničný prieťah Považskou Bystricou sa pripravoval 15 rokov. S osobitným zreteľom na skutočnosť, že estakáda povedie ponad súvislú husto obývanú zástavbu. Územné rozhodnutie na stavbu vydalo mesto Považská Bystrica v januári 2005, avšak bez prekládky cesty I/61, ktorá sa opäť posudzovala v procese EIA a záverečné stanovisko prišlo až v roku 2006. V Považskej Bystrici to v praxi znamná napríklad 21 asanácií objektov vo vlastníctve fyzických a právnických osôb. Preto NDS objednala znalecké posudky na určenie všeobecnej hodnoty stavieb a príslušných pozemkov u znalcov, aby sa dalo s každým vlastníkom predmetných nehnuteľností rokovať osobitne a dohodnúť sa na finančnej, prípadne inej náhrade. Zároveň sa zabezpečili náhradné byty pre rodiny v spolupráci s Mestským úradom v Považskej Bystrici. Vychádza sa z obecne platnej filozofie NDS: každá stavba musí byť odovzdaná majetkovo i právne vysporiadaná, so všetkými príslušnými stavebnými povoleniami.

Zmeny podmieňuje ekonomika

Šibeničný termín na dokončenie diaľnice môže spôsobiť, že vzhľad mostov bude iný, ako sa plánovalo. Zmeny pripúšťa aj NDS, musia ale vychádzať z možností štátu. NDS zatiaľ nemá k dispozícii žiadny návrh na zmenu. Ak ho dostane, bude sa ním zaoberať. Občianski aktivisti uprednostňovali tunelový variant okolo mesta, ktorý by bol podľa nich ekologicky šetrnejší. Aj minister dopravy pán Ľubomír Vážny priznáva, že pre Považskú Bystricu existovala lepšia trasa. Žiaľ, úplne iné technické riešenie by predĺžilo výstavbu diaľnice a kolaudácia estakády by sa posunula niekde k roku 2020! A to je nereálne aj pre samotnú Považskú Bystricu, kde už dnes doprava doslova kolabuje. O piatkových a pondeľňajších špičkách vedia motoristi svoje. Vybudovanie diaľnice okolo mesta NDS odmietla, pretože by sa tým stavba predražila. Rozhodujúce zostáva racionálne narábanie so štátnymi prostriedkami, ako aj dodržanie termínov. Výsledkom takéhoto prístupu bude priaznivý konečný účet. Celý úsek diaľnice by mal štát približne štyri a pol miliardy korún. Hlavný architekt estakády pán Miroslav Maťaščík vyhlásil, že v dokumentácii pre realizáciu stavby by mohli nastať zmeny. Tie však musia byť zmysluplné, s pozitívnym ekonomickým dopadom, inak ich NDS neodsúhlasí. Projektant – spoločnosť Dopravoprojekt - nevie o tom, že by sa mal mostný objekt meniť. Ani NDS zatiaľ problém nerieši, lebo doteraz nebola predložená žiadna žiadosť na zmenu projektu. Dokumentácia, ktorá išla konzorciom na súťaž, bola v takom vyhotovení, ako bola odprezentovaná mestu, keď sa vydávalo územné rozhodnutie aj stavebné povolenie. Dopravoprojekt žiadnu zmenu mestskej estakády nevypracovával. Splnomocnenec vlády pre výstavbu diaľnic pán Igor Choma povedal 17. júla tohto roku pri kladení základného kameňa pri Považskej Bystrici: „Slovensko potrebuje predovšetkým funkčné diaľnice. Keby aj prišiel návrh na zmenu projektu mestskej estakády, pôjdeme do toho len vtedy, ak neohrozíme termín výstavby a zlepšíme ekonomické parametre výstavby. Dnes tu nie je priestor na architektonické skvosty“.

Estakáda nerastie v inkubátore

Primátor mesta Považská Bystrica pán MUDr. Miroslav Adame má dopravné problémy na dennom poriadku: v kritických momentoch prechádza centrom Považskej Bystrice 40 až 50 tisíc vozidiel, preto život v diaľničnom lieviku nie je z dlhodobého hľadiska možný. „Súčasná trasa diaľnice je najlepšie z možného, aby sa v reálne krátkom čase vyriešila dopravná situácia,“ priznal pán Adame. Rovnako tak si ale uvedomuje, že vedenie trasy preložky zaťaží počas výstavby i po jej realizácii celé toto územie exhalátmi, prachom, hlukom a vibráciami. Výstavbu diaľnice okolo Považskej Bystrice dlhodobo komplikovali námietky občanov, ktorí sa obávali negatívneho vplyvu dopravy v centre mesta. Minister dopravy pán Vážny tiež priznal obavy, ako budú znášať obyvatelia dopravné zásahy, prísun materiálu, výstavbu rozhodujúcich pilierov a podobne. Pán Ján Panák z občianskeho združenia Diaľnica a príroda varuje: „Budeme tam mať veľkú hlučnosť a prašnosť.“ Našťastie, NDS dokáže všetky negativistické nálady odborne tlmiť: súčasťou stavby bude totiž aj štvormetrová protihluková bariéra, stovkám domácností vymenia okná. Samozrejme, nikde vo svete ešte podobnú estakádu nestavali „v inkubátore.“ To jednoducho nejde. Vždy si ľudia musia niečo pretrpieť. Ale z dlhodobého hľadiska to stojí zato. Diaľničná spoločnosť je presvedčená, že Považská Bystrica to potvrdí v plnom rozsahu.

Tibor BUCHA

ŠKODA AUTO Slovensko podpísala Etický kódex pre zavedenie eura

Spoločnosť ŠKODA AUTO Slovensko podpísala 19. augusta 2008 Etický kódex pre zavedenie eura vytvorený v spolupráci splnomocnenca vlády pre zavedenie eura v SR pána Igora Baráta a Podnikateľskej aliancie Slovenska, čím sa oficiálne prihlásila k jeho zásadám. Zaviazala sa, že nebude realizovať neodôvodnené cenové zmeny automobilov a originálnych náhradných dielcov značky Škoda v procese zavedenia eura, aj že bude dodržiavať ostatné princípy definované kódexom. Spoločnosť zároveň oficiálnym listom podpísaným konateľmi spoločnosti vyzvala sieť autorizovaných predajcov značky Škoda, aby sa aj oni svojím podpisom pridali k Etickému kódexu.

„Podpísanie princípov Etického kódexu považujem za krok, ktorý oficiálne potvrdzuje našu korektnú a otvorenú obchodnú politiku v rámci euro integračných procesov, a to ako smerom k našej predajnej sieti, tak aj voči všetkým našim zákazníkom. To je dôvod, prečo sme vyzvali aj zástupcov predaja značky Škoda, aby sa pridali k dodržiavaniu zásad Etického kódexu. Od rozhodnutia o zavedení eura na Slovensku sa naša spoločnosť s plnou vážnosťou pripravuje na to, že euro sa stane neoddeliteľnou súčasťou nášho každodenného života. Podľa zákonom stanovených termínov a krokov sa pripravujeme na túto zmenu nielen ako jedna zo slovenských spoločností, ale aj ako partner autorizovanej siete predajcov. Naši partneri v rámci autorizovanej predajnej a servisnej siete od nás očakávajú maximálnu možnú podporu a informácie. Chceme, aby boli na túto zmenu dobre pripravení vo všetkých fázach procesu: vo fáze duálneho oceňovania, konverzie všetkých dát na prelome rokov 2008/2009, ale aj v období duálneho obehu," uviedol pán Matej Bugár, konateľ spoločnosti ŠKODA AUTO Slovensko.

-ša-

Kia Motors Slovakia v prvom polroku vyrobila 108 000 automobilov

Najpopulárnejšia je rodinná kombi verzia cee'd_sw s podielom 35,84%. Kia Motors Slovakia je piatou najväčšou výrobnou spoločnosťou na Slovensku

Teplička nad Váhom, 24. júla 2008 – Kia Motors Slovakia dnes oznámila, že výroba modelov Kia cee'd a Kia Sportage v žilinskom závode za prvý polrok 2008 medziročne stúpla o 66,74% na 108 tisíc vyrobených automobilov v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2007. Pri dvojzmennej prevádzke v súčasnosti najmladšia slovenská automobilka vyrába hlavne model cee'd, ktorý dosahuje 83,2% z celkovej výroby. V roku 2008 plánuje spoločnosť celkovo vyrobiť okolo 220 tisíc áut. Denná priemerná produkcia za prvý polrok predstavovala približne 850 áut a priemerná efektivita činila 95,6%. Najproduktívnejším mesiacom bol apríl, keď sa v závode vyrobilo 19 300 automobilov.

„Som veľmi rád, že sa nám podarilo dosiahnuť výrobné plány za jednotlivé mesiace ako aj celý polrok. V druhej polovici tohto roku nás čaká rovnaký cieľ a ja pevne verím, že ho spoločným úsilím a snahou naplníme. Rovnako dôležité je pre nás aj udržanie efektivity výrobného procesu nad úrovňou 95% a dosiahnutie vysokého stupňa kvality automobilov, keďže našim zákazníkom poskytujeme jedinečnú 7-ročnú záruku na oba modely vyrábané v našom závode," poznamenal In-Kyu Bae, prezident a CEO spoločnosti Kia Motors Slovakia. Kia Motors Slovakia expeduje svoje výrobky do všetkých európskych krajín. Najväčším trhom s počtom 18 260 distribuovaných áut je Rusko, ktoré je v rebríčku pred Veľkou Britániou, kde bolo distribuovaných 8 429 áut. Prvú päťku ďalej dopĺňajú Nemecko, Poľsko a Francúzsko.

Na Slovensku sa v prvom polroku predalo 1 439 automobilov Kia cee'd, čo predstavuje nárast o 41,1% oproti rovnakému obdobiu minulého roka. Najpopulárnejším pre slovenských zákazníkov bol päťdverový hatchback. Predaj Kia Sportage sa oproti minulému roku zvýšil o 185,4%, keď sa na Slovensku predalo 391 kusov tohto modelu. Z výrobného závodu pri Žiline bola za prvý polrok najžiadanejšou karosárskou verziou kombi verzia cee'd_sw s podielom 35,84%. Nasledoval päťdverový hatchback (30,74%), Kia Sportage (16,76%) a v tesnom závese výrobne najmladší športový trojdverový pro_cee'd (16,66%). Najpopulárnejším motorom je stále naftový motor s objemom 1,6 litra, ktorý za prvý polrok tvoril až 41,8% celkového objemu predaja, kým z exteriérových farieb bola najobľúbenejšia „Čierna perla". Európski zákazníci značky Kia si v slovenskom výrobnom závode objednávajú predovšetkým automobily v strednej výbave, ktorá tvorila 55% produkcie.

Kia Motors Slovakia sa v roku 2007, iba tri roky po jej vzniku, stala druhým najväčším podnikom na Slovensku vo výrobe áut a auto komponentov. Tržby spoločnosti za dané obdobie predstavujú 54,26 miliárd, kým tržby z predaja na export 53,14 miliárd slovenských korún. Pridaná hodnota dosiahla výšku 5,05 miliárd a investície 4,74 miliárd slovenských korún. Na základe týchto finančných výsledkov a rebríčka zostaveného podľa týždenníka Trend sa Kia Motors Slovakia stala 6. najväčšou spoločnosťou z pohľadu objemu tržieb, 5. najväčším exportérom a 5. najväčšou výrobnou spoločnosťou na Slovensku.

Spoločnosť Kia Motors Slovakia je prvý montážny závod Kia v Európe. Kia na Slovensku v súčasnosti zamestnáva 2 700 ľudí a vyrába tri modely Kia cee'd – 5-dverová verzia, kombi cee'd_sw a trojdverový pro_cee'd ako aj športovo úžitkový model Sportage. Na konci roka 2008 plánuje zaviesť výrobu modelu eco_cee'd, ktorý vďaka úpravám na základnej verzii vozidla dosahuje výrazné zníženie spotreby paliva ako aj zníženie tvorby emisií.

Allianz – Slovenská poisťovňa predstavila Nadáciu Allianz

Najväčšia poisťovňa na Slovensku, Allianz – SP, 18. júna predstavila Nadáciu Allianz, ktorej cieľom je aktívne prispievať k zlepšovaniu bezpečnosti na cestách. Zakladatelia nadácie si dali za cieľ aktívne podporovať bezpečnosť cestnej premávky pre všetkých jej účastníkov, prispieť k zmenšovaniu nehodovosti, k predchádzaniu vzniku škôd na zdraví a majetku prostredníctvom dopravnej výchovy, osvety a prevencie, podporovať výskum v oblasti dopravnej nehodovosti, pomáhať pri vytváraní dopravných predpisov zameraných na zlepšenie bezpečnosti na cestách a podporovať ich uplatňovanie, podporovať vzdelávacie a výchovu v oblasti cestnej premávky pre všetky vekové kategórie, iniciovať a podporovať informačné kampane na zlepšovanie dopravného správania sa všetkých účastníkov cestnej premávky ako aj spolupracovať s ostatnými organizáciami a združeniami pôsobiacimi v tejto oblasti. Nadácia Allianz chce pôsobiť a podporovať projekty najmä v oblasti vzdelávania, legislatívy, technickej bezpečnosti a výskumu. „Je to ďalší významný krok našej úspešnej spoločnosti. Teší ma, že Allianz – Slovenská poisťovňa má okrem stanovených a úspešne realizovaných obchodných cieľov stanovené aj sociálne ciele a pozná spôsob, ako časť svojho zisku venovať späť komunite, v ktorej pôsobí. Nie je nám ľahostajná kvalita života našich klientov, zamestnancov, našich partnerov a vôbec ľudí okolo nás. Je predsa povinnosťou úspešných pomáhať tým, ktorí potrebujú pomoc iných," uviedol predseda predstavenstva Allianz – SP Torsten Leue.

Veľmi častou príčinou nehôd je únava, odborníci odporúčajú žuvať žuvačky

SATC
SLOVENSKÝ AUTOTURIST KLUB

Letné prázdniny sa každoročne zapisujú do dopravných štatistík ako obdobie s väčšou nehodovosťou a usmrtenými pri nehodách. V minulom roku patrili jún a august k trom mesiacom s najväčším počtom usmrtených osôb pri nehodách alebo s najväčším počtom dopravných nehôd v roku. V júli 2007 zomrelo pri nehodách 58 ľudí a v auguste sa stalo 5256 nehôd, čo bolo o 167 nehôd viac ako bol minuloročný priemer. Jedným z dôvodov je skutočnosť, že v letných mesiacoch sa vodiči častejšie vydávajú na vyčerpávajúce niekoľkohodinové cesty na dovolenky. Dlhé sedenie, minimálna telesná aktivita a monotónne úkony, najmä na diaľnici, môžu vodičom, ktorí nie sú na dlhé šoférovanie zvyknutí, spôsobiť stres a tiež zvláštny druh únavy.

Hoci štatistiky o dopravných nehodách neuvádzajú počty nehôd spôsobených únavou či stratou koncentrácie, podľa odhadov nejde o zanedbateľné príčiny nehôd, najmä v letných mesiacoch. Dopravný expert Ján Bazovský odhaduje, že až 2000 nehôd ročne môže byť spôsobených unavenými vodičmi, ktorí sa v kritickej chvíli dostatočne nesústredili na vedenie vozidla.

Žuvanie ako boj proti únave

Žuvanie žuvačiek pri vedení auta má, na rozdiel od iných užívaných podporných prostriedkov, niekoľko neodškriepiteľných výhod. Ide totiž o jedinú fyzickú aktivitu, ktorá nie je pri vedení auta nebezpečná (na rozdiel od bubnovania na volant, kývania telom a i.). Aj keď žuvačka zamestnáva telo minimálne, dokáže človeka udržať pri vedomí a zabrániť spánku.

Niekoľko odborných štúdií1, ktoré v minulosti uskutočnila spoločnosť Wrigley (výrobca žuvačiek Airwaves) potvrdilo, že počas žuvania dochádza k väčšiemu prúdeniu krvi do mozgu, a to až o 25 až 40 percent. Okrem toho sú pri žuvaní zapojené lícne svaly, ktoré sa inak zapájajú pri agresivite – a tá ochabnutie a únavu vylučuje. Žuvanie pomáha uvoľňovať napätie, udržovať koncentráciu a potláčať únavu, najmä pri dlhodobej a monotónnej záťaži, akou sú práve dlhé dovolenkové cesty.

„Žuvačky Airwaves sú špecifické svojím zložením a vhodne posilňujú generický účinok žuvania na udržanie pozornosti. Vďaka veľkému obsahu mentolu a „chladiacich" zložiek žuvačky Airwaves skvele vzpružia. Ich silný efekt spočíva v dôkladnom spriechodnení horných dýchacích ciest, čím dôjde k prekrveniu hlavových dutín a celkovému osvieženiu. Žuvačky Airwaves sú pre vodičov pomocníkom, ktorý ich na dlhých cestách rozhodne nenechá zaspať. Koniec koncov, skúste si vziať žuvačku Airwaves a účinok pocítite okamžite", hovorí Ján Brejcha, manažér značky Airwaves. Predpokladáme, že podobný účinok budú mať aj žuvačky iných výrobcov (pozn. redakcie/.

Ako bojujú Slováci proti únave za volantom?

Počúvaním rádia alebo hudby, rozhovorom so spolujazdcom, kávou a žuvaním žuvačiek. Tieto prostriedky v boji proti únave pri vedení auta najčastejšie spomínali vodiči a vodičky v bleskovom prieskume, ktorý značka Airwaves uskutočnila v prvom augustovom týždni na serveroch www.natankuj.sk a www.woman.sk.

Najviac, 32 %, slovenských vodičov a vodičiek z celkovo 1064 opýtaných uviedlo počúvanie rádia alebo hudby ako najpoužívanejší prostriedok, ktorým najčastejšie bojujú proti únave za volantom. Na druhom mieste respondenti spomínali rozhovor so spolujazdcom, ktorý pomáha udržiavať pozornosť - 22 % opýtaných. Po káve siaha 21 % všetkých opýtaných. Žuvanie žuvačiek, túto azda jedinú povolenú fyzickú činnosť pri vedení vozidla, robí 13 % vodičov a vodičiek. Piate miesto v poradí obľúbených povzbudzujúcich prostriedkov pri vedení automobilu patrí energetickým nápojom, ktoré pije 12 % vodičov, 5 % opýtaných volí iný spôsob boja proti únave za volantom, ako napríklad prestávku, vyvetranie vozidla (to je najrozumnejší spôsob/ a pod. A 3 % respondentov priznali, že ak sú unavení, s chuťou si zaspievajú. (Podrobnejšie výsledky prieskumu nájdete v tlačových materiáloch).

Psychológ a generálny sekretár Slovenského autoturist klubu, pán Zoltán Bojar, pripomína vodičom i vodičkám nielen pred cestami na dovolenky, aby pri šoférovaní dbali na svoju pohodu: „Dobrá zásada znie: kto šoféruje auto, ten potrebuje fyzickú a psychickú pohodu. A má právo na svoj komfort. Urobte si za volantom pohodlie, nezabúdajte sa na dlhých cestách zastaviť a natiahnuť sa, najlepšie raz za dve hodiny. Dobrá nálada a schopnosť povzniesť sa nad nevhodné správanie sa iných je často základom pre bezpečnú jazdu."

Ďalej dodáva, že stimulovať sa pri vedení vozidla kávou alebo energetickými nápojmi, nestačí. Zvlášť pred dlhými trasami by vodiči mali mať radšej po ruke balíček žuvačiek a pri šoférovaní zamestnávať žuvacie svaly, a následne aj mozog, žuvaním. Žuvačky patria medzi účinné prostriedky, ako si udržať pozornosť, ale uvoľniť aj prípadnú agresivitu a nervozitu za volantom.

AMI Communications Slovakia, s.r.o.

Výsledky ankety medzi vodičmi na tému koncentrácia za volantom

Na základe iniciatívy značky Airwaves sa v prvom augustovom týždni uskutočnil prieskum medzi vodičmi týkajúci sa koncentrácie za volantom. Do ankety prebiehajúcej na obľúbených internetových potráloch www.natankuj.sk a www.woman.sk sa zapojilo spolu 1064 respondentov.

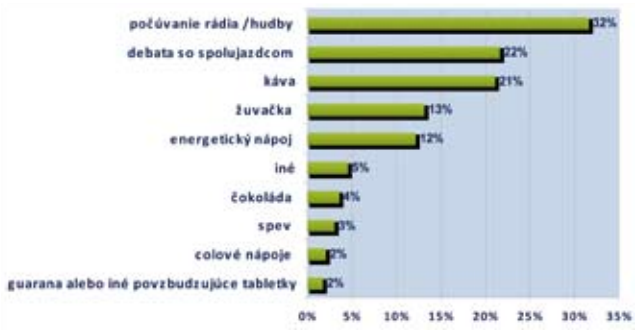
Medzi respondentami boli zastúpení v prevažnej miere aktívni vodiči a vodičky (87 %), ktorí najčastejšie jazdia na krátkych trasách do dvoch hodín (82 %), dlhé cesty absolvujú skôr raz ročne (42 %) a mesačne (36 %). Nad dve hodiny denne cestuje autom len 6 % opýtaných. Cieľom ankety bolo zistiť, akým spôsobom bojujú vodiči a vodičky s únavou za volantom a či používajú žuvačku ako prostriedok na zlepšenie koncentrácie pri šoférovaní.

Počúvanie rádia alebo hudby je najpoužívanejším prostriedkom, ktorým slovenskí vodiči a vodičky bojujú proti únave za volantom. Až 32 % respondentov uviedlo, že práve hudba a hovorené slovo im najviac pomáha v prekonávaní únavy pri šoférovaní auta a prispieva k lepšej koncentrácii.

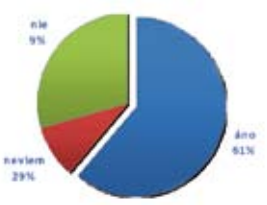
Konverzácia so spolujazdcom a pitie kávy patria, hneď na druhom a treťom mieste, medzi činnosti, ktoré vodičom pomáhajú udržať pozornosť pri šoférovaní najmä na dlhších cestách. So svojimi spolujazdcami sa rado rozpráva 22 % a kávu si volí 21 % opýtaných vodičov a vodičiek.

Žuvanie žuvačiek patrí tiež medzi jeden z najčastejšie spomínaných spôsobov, ako bojovať s únavou za

Obľúbené povzbudzujúce prostriedky v boji proti únave za volantom:



Myslíte si, že môžu žuvačky pomôcť zlepšovať koncentráciu pri šoférovaní?



Porovnanie prostriedkov podporujúcich koncentráciu za volantom

Počúvanie rádia a hudby

Počúvanie rádia alebo hudby z CD alebo iných nosičov býva najčastejšou zábavou v aute. Hudba upokojuje a vytvára príjemnú atmosféru. Na rozdiel od konverzácie so spolujazdcom sa vodič nemusí veľmi sústreďovať, pretože nevyžaduje žiadnu reakciu. Počúvanie hudby však naopak môže uspávať, ak je hudba monotónna, nezaujímavá alebo je vodičovi dobre známa. Podobne môže pôsobiť rádio. Veľmi nebezpečné je aj prelaďovanie rádia, ktoré odvádza pozornosť a vodič pri ňom navyše nedrží volant pevne. Kvôli hlasnému zvuku rádia alebo CD vodič často nepočuje okolité zvuky, ktoré môžu byť dôležitým signálom blížiaceho sa nebezpečenstva.

Konverzácia so spolujazdcom

Podľa odpovedí účastníkov prieskumu je konverzácia so spolujazdcom druhou najčastejšou metódou, ako zostať bdelý za volantom. Konverzácia pomáha proti únave. Vodič sa musí sústreďovať na to, čo druhá osoba hovorí, aby mohol reagovať. Živšia debata však môže naopak vodiča rozptyľovať a odvádzať jeho pozornosť od vedenia vozidla. S týmto spôsobom udržovania pozornosti možno počítať len vtedy, ak nie je vodič v aute sám.

Žuvanie

Žuvanie žuvačiek uvádzali v prieskume Airwaves vodiči a vodičky v prvej polovici najobľúbenejších prostriedkov, ktoré používajú na zlepšenie koncentrácie. Výhodou žuvačiek je jednoduché použitie, ktoré neodvádza pozornosť od vedenia vozidla ako napríklad prelaďovanie rádia alebo otváranie termosky s kávou. Vodič si žuvačku navyše môže vziať už pred jazdou a ďalej sa nerozptyľovať. Na rozdiel od kofeínových nápojov žuvačka nedehydruje. Žuvanie prináša vďaka stimulácii svalovej činnosti množstvo pozitívnych efektov ako napríklad povzbudenie, zlepšenie výkonnosti, lepšie sústredenie sa a udržiavanie pozornosti, odreagovanie sa pri strese alebo zmiernenie únavy. Žuvačka tiež chráni zuby a osviežuje dych.

Energetické nápoje a káva

V boji proti únave často vodiči volia energetické nápoje alebo kávu. V našom prieskume obsadila káva tretie miesto a energetické nápoje piate miesto.

Pitie počas jazdy všeobecne zväčšuje riziko nehody, keďže manipulácia s nápojom odvádza pozornosť vodiča a ten sa úplne nesústredí na šoférovanie. Ak sa vodič zastaví kvôli občerstveniu, na chvíľku si oddýchne od šoférovania, prejde sa, natiahne sa, preberie sa a získa tak energiu pre pokračovanie jazdy. Vystúpenie z auta a fyzicky nenamáhavé cvičenie je úplne najsprávnejší postup pre obnovenie schopnosti dostatočne sa koncentrovať na vedenie vozidla pri dlhotrvajúcich jazdách.

Káva je celosvetovo veľmi rozšíreným povzbudzujúcim nápojom. Hlavnou zložkou je kofeín, ktorý podporuje činnosť niektorých orgánov, stimuluje nervový systém a zlepšuje bdelosť. Aj napriek tomuto pozitívnemu vplyvu na koncentráciu, má kofeín množstvo negatívnych účinkov. Jedným z nich je jej samotný účinok. Hoci kofeín krátkodobo povzbudí, po nejakej dobe nasleduje opäť únava, a to dokonca väčšia ako pred vypitím kávy. Pri pravidelnom pití kávy si navyše telo na kofeín zvyká a káva prestáva plniť svoju povzbudzujúcu funkciu. Kofeín tiež dehydruje, a preto by vodiči nemali pri pití kávy zabúdať na dostatočný prísun iných tekutín.

Obľuba energetických nápojov na Slovensku rastie, a to predovšetkým u mladých ľudí, pre ktorých sa farebné plechovky s presladeným nápojom stali módnou záležitosťou. Energetické nápoje povzbudzujú vďaka veľkému obsahu cukru a kofeínu. Pre energetické nápoje teda platí podobná charakteristika účinkov a negatívnych efektov ako pre kávu. Telo si na ne jednoducho zvykne, môže vzniknúť závislosť. Tieto nápoje často nepôsobia dobre na žalúdok, krvný tlak ani psychiku, dehydrujú, povzbudzujú len krátkodobo a po opätovnom znížení hladiny cukru v krvi sa dostavuje ešte väčšia únava ako pred požitím nápoja. Vzhľadom na veľký obsah kofeínu je veľmi jednoduché sa nimi predávkovať. **AMI Communications Slovakia, s.r.o.**

Nedodržanie bezpečnej vzdialenosti

je podľa štatistík dopravnej nehodovosti príčinou viac ako 15 % dopravných nehôd.

Z analýzy, ktorú sme nedávno uverejnili, je navyše zrejmé, že takéto správanie sa významne zväčšuje riziko indukovania hnevu (a rizikového správania sa ďalších vodičov).

Dopravnými situáciami, ktoré najviac vyvolávajú hnev vodičov, sú také, ktoré sú najmä dôsledkom sociálnej agresivity iných vodičov, resp. dôsledkom nezodpovednosti, bezohľadnosti, ba až hlúposti ostatných účastníkov cestnej premávky.

Vodičov najviac hnevajú situácie, pri ktorých je narušená ich osobná bezpečnostná zóna -„tlačenie zozadu“, „natlačenie sa tesne pred vozidlo“, resp. cúvanie bez pozerania sa dozadu.

Čo s tým?

Aj u nás sa na diaľniciach možno stretnúť s vodorovným značením, ktoré umožňuje „nacvičiť“, aká je tá správna vzdialenosť pri rýchlej jazde na diaľnici, štatistika dopravných nehôd, žiaľ, svedčí, že táto užitočná pomôcka nie je pre všetkých..... Zaujal nás preto popis postupu rakúskych dopravných policajtov – ako si „trik“ odporúčaný odborníkmi, ale v praxi stále nedocenený, a to zastaviť a „pretiahnuť si telo“ cvičením na čerstvom vzduchu.

Pri otázke, či môžu žuvačky pomôcť zlepšovať koncentráciu pri šoférovaní sa 61 % opýtaných pridalo k odborníkom, ktorí žuvanie žuvačiek za volantom odporúčajú ako vhodný prostriedok na udržiavanie pozornosti, 9 % opýtaných si myslí pravý opak a takmer tretina to nedokáže posúdiť. **AMI Communications Slovakia, s.r.o.**

poradili s tými, na ktorých platí len represia.

Na moste nad diaľnicou rozložia mobilné kamery, ktoré snímajú idúce vozidlá. Záznam umožňuje určiť vzdialenosť medzi vozidlami a rýchlosť. Vytlačený protokol s identifikáciou vozidla umožňuje „vytiahnuť“ vozidlo z premávky pár kilometrov ďalej. Nasleduje pokuta .....

Rakúska dopravná polícia má viac takýchto mobilných súprav a „chytia“ tisíce agresívnych ročne. Zišlo by sa to aj u nás?

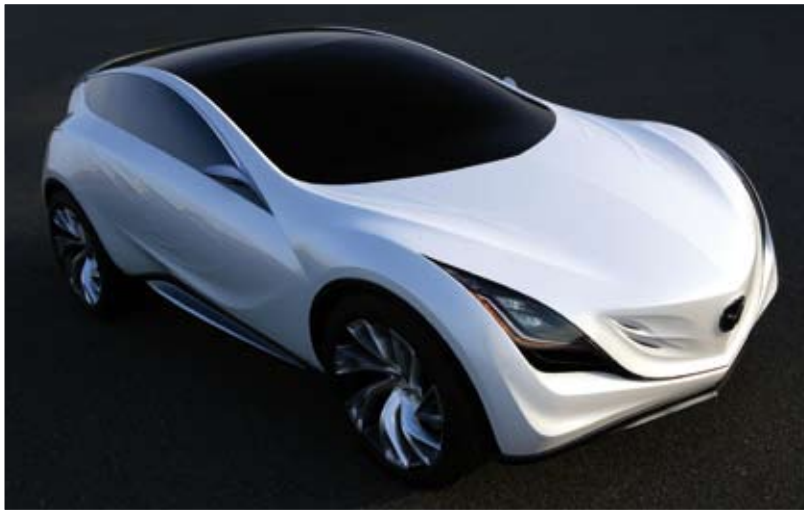
(zo zdrojov ÖAMTC)

Mazda CX-9

Mazda na autosalóne v Moskve

Mazda predstavila na autosalóne v Moskve ako svetovú novinku športový „crossover", koncept s názvom Kazamai. Kazamai 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 zaujímavého dizajnu i vzrušujúcich jazdných vlastností jej nových vozidiel. Mazda sa snaží dodávať zákazníkom unikátnu rovnováhu medzi radosťou zo športovej jazdy a zároveň ekologickou a bezpečnou prevádzkou. Spoločne s konceptom Kazamai sa v Moskve predstaví aj športovo-úžitkový automobil Mazda CX-9, ktorý na tohtoročnom autosalóne v Detroite získal cenu North Americal Truck of the Year 2008.

Mazda Kazamai



Koncept Kazamai 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-palcovými diskovými kolesami umožňujú skutočne emotívny vzhľad. Kazamai má byť oduševnené vozidlo, ktoré poskytuje radosť z jazdy zároveň s kompaktnými rozmermi. Ponúka pohon 4x4, systém vstrekovania novej generácie a celkom novú prevodovku. Aerodynamicky tvarované vozidlo s odľahčenou štruktúrou skeletu má ešte lepšie bezpečnostné vlastnosti ako predchádzajúce koncepčné vozidlá dizajnového smeru Nagare.

Ak by sa tento koncepčný automobil dostal do sériovej výroby, priniesol by skvelú dynamiku jazdy, malú spotrebu paliva a extrémne malé emisie CO_2.

Mazda Kazamai je ďalším priekopníckym konceptom dizajnu Mazda, víťaza tohtoročného Grand Prix du Design in Paris. Vytvorený špeciálne pre moskovský autosalón 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-

Chevrolet Cruze

Celkom nový typ Chevrolet Cruze v októbri absolvuje svetovú premiéru na autosalóne v Paríži. Dynamické štvordverové kupé sa v Európe dostane do predaja v marci 2009, je dramatickou re-interpretáciou tradičných sedanov Chevrolet. Vyznačuje sa novými globálnymi dizajnérskymi prvkami značky s logom zlatého motýlika.

Vďaka oblúkovitej streche, siahajúcej od strmého predného okna k šikmým zadným stĺpikom a krátkej zadnej kapote, prináša Cruze do triedy kompaktných sedanov proporcie pripomínajúce kupé.

Pozoruhodne dramatický profil nového Cruze sa vyznačuje výrazným vzhľadom predného čela s veľkými hlavnými reflektormi, ktoré obaľujú predné rohy vozidla a stúpajú ako šípy nahor do blatníkov a tvarovanej kapoty. Ďalšími významnými dizajnérskymi prvkami sú konkávna línia v úrovni ramien, dvojdielna predná mriežka a „postoj" vozidla s kolesami mierne vysunutými z karosérie („wheels-out/body–in"). Vnútri sa Cruze vyznačuje „dvojdielnym" štýlom kokpitu, po prvýkrát predstavenom v ikone športových automobilov - Chevrolet Corvette.

Návštevníci parížskeho autosalónu budú mať tiež možnosť vidieť, ako sa progresívny dizajn nového automobilu Chevrolet odráža v kvalite interiéru typu Cruze. Použitie zrnitých povrchov, materiálov mäkkých na dotyk a máloleských panelov čalúnenia ladia s čistým, harmonickým dizajnom exteriéru.

Pri predstavení v Európe bude Cruze k dispozícii so zážihovými, 16-ventilovými motormi 1,6 l (82 kW) a 1,8 l (03 kW) s variabilným časovaním výfukových i nasávacích ventilov (VVT), s väčším výkonom, lepšou hospodárnosťou a menšími emisiami. Nový 2,0 l vznetový motor s výkonom 110 kW a krútiacim momentom 320 Nm má ešte menšiu spotrebu paliva. Chevrolet je najrýchlejšie rastúcou značkou GM v Európe ponúkajúcou bežné automobily. Počas prvých šiestich mesiacov 2008 narástol jej európsky predaj o 23 percent. Príchod nového Cruze naznačuje nezvyčajný program predstavovania nových produktov, od ktorého sa očakáva povznesenie značky k ešte väčším úspechom.

-cht-

Rada advokáta

V augustovom vydaní nášho časopisu som vám priblížila niektoré ustanovenia nového cestného zákona, ktorý schválila Národná rada SR. Prezident SR však tento zákon nepodpísal a vrátil ho parlamentu na nové rokovanie s konkrétnymi pripomienkami. Budem pokračovať v tejto téme a uvediem tie navrhované zmeny zákona, ku ktorým prezident SR nemal výhrady.

Tak ako v súčasnosti by malo i naďalej platiť, že osobitné označenie vozidiel sa môže používať na vozidle prepravujúcom osobu s ťažkým zdravotným postihnutím, na vozidle vedenom osobou so sluchovým postihnutím, na vozidle lekára pri poskytovaní zdravotnej starostlivosti, na autobuse, ktorým sa prepravujú deti a na vozidle vedenom vodičom začiatočníkom. Po novom bude možné na označenie vozidla stojaceho na mieste vyhradenom pre vozidlá prepravujúce osoby s ťažkým zdravotným postihnutím použiť aj parkovací preukaz. Ak je to nevyhnutné, bude vodič vozidla prepravujúceho osobu s ťažkým zdravotným postihnutím a vodič vozidla lekára pri poskytovaní zdravotnej starostlivosti smieť vchádzať aj tam, kde je dopravnou značkou vjazd povolený len vymedzenému okruhu vozidiel a do pešej zóny.

Ustanovenia nového zákona o podmienkach prepravy osôb a nákladu boli doplnené o pravidlo, že vo vozidle zodpovedá každá prepravovaná osoba za dodržiavanie svojich povinností podľa tohto zákona. Za prepravu detí alebo osôb, ktoré pre poruchu zdravia nezodpovedajú za svoje konanie, zodpovedá osoba, ktorá ich sprevádza. Ak také osoby nemajú sprievod, za ich prepravu zodpovedá vodič, alebo ním poverená spôsobilá a náležite poučená osoba; výnimkou je iba pravidelná verejná doprava osôb. Ohľadne prepravy nákladu bude platiť, že náklad musí byť zabezpečený tak, aby sa pri zmene rýchlosti jazdy alebo zmene smeru jazdy vozidla nezošmykol, neprevrátil, nespadol alebo sa inak voľne nepohyboval. Sypký materiál musí byť vždy zakrytý tak, aby sa zabránilo jeho vysypávaniu na cestu počas jazdy.

Osobitné ustanovenia o chodcoch určujú, že iní účastníci cestnej premávky než chodci nesmú používať chodník, ak dopravnou značkou alebo dopravným zariadením nie je určené inak, alebo ak ide o zastavenie alebo státie vozidla, pri ktorom ostane voľná šírka chodníka najmenej 1,5 m. Iným účastníkom cestnej premávky ako chodcom je zakázané používanie priechodu pre chodcov. Osoby, ktoré sa pohybujú po krajnici alebo po okraji vozovky na lyžiach, korčuliach alebo na obdobnom športovom vybavení, sa môžu pohybovať len v rade za sebou, inak smú chodci ísť vedľa seba dvaja. Za zhoršenej viditeľnosti mimo obce musí mať chodec idúci po krajnici alebo po okraji vozovky na sebe viditeľne umiestnené reflexné prvky alebo oblečený reflexný bezpečnostný odev. Rovnakú povinnosť bude mať i cyklista jazdiaci po krajnici alebo po okraji vozovky za zhoršenej viditeľnosti.

V novom zákone sa nachádza aj ustanovenie, ktoré malo u verejnosti značný ohlas, že chodec prechádzajúci cez cestu priechodom pre chodcov, nachádzajúci sa na vozovke alebo prechádzajúci cez vozovku mimo priechodu pre chodcov, nesmie používať mobilný telefón ani iné elektronické zariadenia na počúvanie hudby, ani iné technické prostriedky oslabujúce jeho pozornosť.

Pre cyklistov bude platiť, že pomaly idúce alebo stojace vozidlo idúce rovnakým smerom môžu predchádzať aj po pravej strane vozovky alebo krajnici, pritom sú povinní dbať na zvýšenú opatrnosť; to neplatí, ak vodič takého vozidla dáva znamenie o zmene smeru jazdy doprava. Ak je zriadená cestička pre chodcov a cyklistov označená príslušnou dopravnou značkou, cyklista nesmie ohroziť chodca. Ak cestička pre chodcov a cyklistov má oddelené pruhy pre chodcov a cyklistov, sú chodci a cyklisti povinní použiť len pruh pre nich určený; to neplatí pri obchádzaní, predchádzaní, odbočovaní, otáčaní sa, pri vchádzaní na cestičku pre chodcov a cyklistov a vychádzaní z nej, pričom sa nesmú vzájomne ohroziť. Cestičku pre cyklistov môže použiť aj osoba pohybujúca sa na kolieskových korčuliach, lyžiach alebo na obdobnom športovom vybavení, ak tým neobmedzí ani neohrozí cyklistov. Pred vjazdom na priechod pre cyklistov sa cyklista musí presvedčiť, či tak môže urobiť bez nebezpečenstva. Cyklista môže prechádzať cez vozovku, len ak s ohľadom na vzdialenosť a rýchlosť jazdy prichádzajúcich vozidiel nedonúti ich vodičov k zmene smeru alebo rýchlosti jazdy. Na priechode pre cyklistov sa jazdí vpravo. Každý cyklista bude povinný počas jazdy na bicykli mimo obce chrániť si hlavu riadne upevnenou ochrannou prilbou. Ak je cyklistom osoba mladšia ako 15 rokov, táto povinnosť sa vzťahuje aj na jazdu v obci.

Aj jazdec na zvierati musí mať za zhoršenej viditeľnosti na sebe viditeľne umiestnené reflexné prvky alebo oblečený reflexný bezpečnostný odev. Ak ide o útvar jazdcov, prvý jazdec musí byť označený aj neoslňujúcim bielym svetlom a posledný jazdec červeným svetlom.

Voľný pohyb domácich zvierat na ceste je tak ako v súčasnosti zakázaný i novým zákonom. Za zabezpečenie domáceho zvieraťa proti voľnému pohybu po ceste zodpovedá majiteľ domáceho zvieraťa, jeho chovateľ alebo nimi poverená osoba.

Policajti budú oprávnení podľa nového zákona nielen zakázať vodičovi jazdu na nevyhnutne potrebný čas alebo mu prikázať smer jazdy, ak to vyžaduje bezpečnosť, alebo plynulosť cestnej premávky, požadovať predloženie dokladov ustanovených na vedenie a premávku vozidla a na dopravu osôb a nákladu, vyzvať vodiča, aby sa podrobil vyšetreniu, či nie je ovplyvnený alkoholom, inou návykovou látkou alebo liekmi, ktoré môžu zhoršiť jeho schopnosť bezpečne viesť vozidlo, kontrolovať technický stav vozidla a úplnosť jeho výstroja a výbavy alebo vyzvať vodiča, aby sa podrobil takejto kontrole, porovnať údaje uvádzané v osvedčení o evidencii s údajmi na vozidle, merať rozmery a hmotnosti vozidla a kontrolovať dodržiavanie povinností vodiča motorového vozidla, ale aj zakázať vodičovi jazdu po diaľnici a vyzvať ho, aby opustil diaľnicu na najbližšom výjazde alebo vozidlo odstavil na parkovisku, ak vozidlo nedosahuje rýchlosť najmenej 80 km/h, na diaľnici v obci rýchlosť najmenej 65 km/h.

Podmienky na udelenie vodičského oprávnenia konkretizuje nový zákon tak, že k dátumu udelenia vodičského oprávnenia musí žiadateľ:

a) dosiahnuť vek ustanovený zákonom na udelenie vodičského oprávnenia,
b) mať na území Slovenskej republiky pobyt v trvaní najmenej 185 dní v kalendárnom roku, v ktorom požiada o udelenie vodičského oprávnenia; ak od 1. januára kalendárneho roka, v ktorom žiadateľ požiada o udelenie vodičského oprávnenia, neuplynulo 185 dní, je na udelenie vodičského oprávnenia rozhodujúce, či sa táto podmienka splnila v predchádzajúcom kalendárnom roku; to neplatí, ak dokladom o štúdiu preukáže, že študuje na území Slovenskej republiky viac ako šesť mesiacov,
c) čestným vyhlásením alebo inak dôveryhodne preukázať, že na území Slovenskej republiky má zvyčajné bydlisko alebo dokladom o štúdiu preukázať, že študuje na území Slovenskej republiky viac ako šesť mesiacov,
d) byť zdravotne spôsobilý,
e) byť psychicky spôsobilý,
f) podrobiť sa príprave na vedenie motorového vozidla v autoškole, ak tento zákon neustanovuje inak,
g) získať odbornú spôsobilosť.

Zároveň žiadateľ nesmie:

1. mať súdom alebo iným príslušným orgánom Slovenskej republiky uložený zákaz činnosti viesť motorové vozidlo,
2. mať príslušným orgánom uloženú povinnosť podrobiť sa preskúmaniu zdravotnej alebo psychickej spôsobilosti alebo preskúšaniu odbornej spôsobilosti,
3. byť držiteľom iného vodičského preukazu; to neplatí, ak žiada o udelenie ďalšieho vodičského oprávnenia,
4. mať zadržaný vodičský preukaz,
5. **mať odobraté vodičské oprávnenie,**
6. **mať súdom alebo iným príslušným orgánom cudzieho štátu uložený zákaz činnosti viesť motorové vozidlo,**
7. **mať vodičské oprávnenie udelené v cudzine odobraté, obmedzené, pozastavené alebo zrušené,**
8. **byť držiteľom iného vodičského preukazu vydaného cudzím štátom s udeleným vodičským oprávnením tej skupiny alebo podskupiny motorových vozidiel, akej je vodičský preukaz, o ktorého vydanie žiada, alebo rovnocennej skupiny alebo podskupiny.**

JUDr. Zuzana MARTIŠOVIČOVÁ

Zlatá a Strieborná SLOVNAFT karta - váš tromf

Hľadáte spôsob, ako urobiť Vaše podnikanie ešte úspešnejším a ušetriť? Zabezpečte pre svoj podnik či vozidlový park Zlaté alebo Strieborné SLOVNAFT karty. Získate tak spoľahlivého partnera na Vašich cestách doma i v zahraničí.

10 dobrých dôvodov, prečo sa oplatí mať Zlaté alebo Strieborné palivové karty SLOVNAFT:

1. Lacnejšie tankovanie
Majiteľom palivových kariet ponúkame prístup k cenotvorbe šitý na mieru, a to na základe zľavy z priemernej ceny v sieti našich čerpacích staníc alebo z ceny na konkrétnej čerpacej stanici.

2. Kupujte dnes a platte neskôr!
Nielenže ušetríte na nákladoch na palivá, ale zároveň získate na nákup palív bezúročný úver od spoločnosti SLOVNAFT vďaka odloženej splatnosti. To znamená, že za nákup motorových palív nemusíte zaplatiť hneď pri načerpaní, ale až pri splatnosti faktúry. Profitujete tak nielen z menšej ceny, ale aj z časového rozdielu medzi odobratím tovaru a služieb a ich zaplatením.

3. Bezplatné používanie kariet
Neplatíte žiadne servisné či iné poplatky súvisiace s využívaním palivových kariet, a to ani za ich zmenu, blokovanie, či servis cez Internet.

4. Tankovanie a nákup doma i v zahraničí
Prostredníctvom Zlatej a Striebornej palivovej karty SLOVNAFT môžete tankovať špičkové motorové palivá, nakupovať kvalitné motorové oleje, mazivá, tovary a služby nielen v najširšej sieti čerpacích staníc na Slovensku. Ponúkame Vám možnosť tankovania aj na všetkých čerpacích staniciach Benzina v Českej republike a všetkých čerpacích staniciach MOL v Maďarsku a Rumunsku.

5. Motorové palivá z jednej z troch najmodernejších rafinérií v Európe
Vaše vozidlá budú jazdiť na palivá špičkovej kvality vyrobené v rafinérii SLOVNAFT, ktorá patrí medzi tri najmodernejšie v Európe. Tieto motorové palivá v predstihu spĺňajú náročné štandardy EÚ, ako aj ekologické parametre, o čom svedčí aj skutočnosť, že SLOVNAFT tri štvrtiny svojej produkcie vyváža na mimoriadne náročné trhy EÚ.

6. Prémiové aditívy šetriace motor i náklady
Okrem TEMPO Plus a EVO motorovej nafty a benzínov, ktoré vďaka špeciálnym aditívom čistia motor, zlepšujú akceleráciu a pri správnom technickom stave vozidla a spôsobe jazdy predlžujú dojazd, ponúkame na našich čerpacích staniciach aj kvalitné LPG so značkou ECO+ AUTOPLYN.

7. Virtuálne kartové centrum
Bezplatne získate efektívny systém kontroly nákladov na motorové palivá cez virtuálne kartové centrum spoločnosti SLOVNAFT, dostupné na www.slovnaft.sk. Získate tak podrobný rozpis všetkých realizovaných nákupov na dennej báze, prehľad vystavených faktúr, možnosť vytvárať ľubovoľné zostavy transakcií podľa Vašich potrieb, v prípade potreby možnosť okamžitého zablokovania kariet, či objednania nových kariet, a to nonstop 24 hodín denne.

8. Individuálne možnosti nastavenia služieb na palivových kartách
Sami si určíte, kto a čo bude môcť nakupovať vo Vašej spoločnosti. Budete mať možnosť individuálneho nastavenia Vašich palivových kariet podľa vlastných potrieb (možnosť nastavenia individuálnych limitov na kartách, rozsahu služieb a ďalších parametrov), čo zabezpečí Vašej spoločnosti účinnú kontrolu nákladov u zamestnancov využívajúcich podnikové vozidlá.

9. Bezpečnosť palivových kariet
Bezpečné používanie kariet vďaka magnetickému prúžku s osobným identifikačným kódom. Každý nákup sa automaticky eviduje v „online" kartovom stredisku. Pri nahlásení straty karty Kontaktnému centru, kartu okamžite zablokujeme. Ak sa rozhodnete pre limity pre používanie kariet Vašimi zamestnancami, karta neumožňuje prečerpať limit, ktorý ste vopred zadefinovali.

10. Neustály kontakt so zákazníkom
Naše Kontaktné centrum je vám" nonstop" k dispozícii. Pre riešenie Vašich požiadaviek, či prípadných problémov, môžete tiež využiť aj našich predajcov v jednotlivých regiónoch. Kontakt na predajcu z Vášho regiónu získate cez Kontaktné centrum, prípadne v sieti našich čerpacích staníc.

Zlatá a Strieborná SLOVNAFT karta je ideálne riešenie pre podniky a majiteľov vozidlových parkov. Ak máte záujem o viac informácií, získate ich na telefónnom čísle: 02/ 58 59 7800 alebo emailom na adrese **info@slovnaft.sk.**

Autosalón Nitra 2008 – salón so znamienkom kvality

kvalitu a je po šiestykrát zaradený do oficiálneho kalendára O.I.C.A., to znamená medzi 18 najprestížnejších autosalónov vo svete.

Pre návštevníkov budú opäť k dispozícii nové parkovacie plochy priamo vo výstavnom areáli v bezprostrednej blízkosti výstavných pavilónov. Pre tých, ktorí budú parkovať priamo v areáli výstaviska, je pripravený „shuttle bus", ktorý ich bude non-stop prevážať z parkoviska priamo do centra diania podujatia.

Pre návštevníkov pripravili dovozcovia opäť nadštandartné expozície a modely. Svojimi „autobonbónikmi" budú lákať značky Brillance, Citroën, Dacia, Dodge, Ford, Honda, Hyundai, Hummer, Chevrolet, Kia, K-1, Lada, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, Seat, SsangYong, Suzuki, Škoda, Volvo.

AUTOSALÓN NITRA

11. - 15. 9. 2008

NOVINÁRSKY DEŇ: 10. 9. 2008

Sprievodný program Autosalón Nitra 2008

ODBORNÝ PROGRAM

9. - 10. 9. 2008

8. konferencia znalcov z odboru cestná doprava

Konferencia sa koná pod záštitou podpredsedu vlády a ministra spravodlivosti Slovenskej republiky JUDr. Štefana Harabina

Organizátor: Asociácia znalcov doprava cestná Európske združenie pre výskum a analýzu nehôd Slovenská republika

Miesto: Spojená hotelová škola, Nitra

Medzinárodný Autosalón v Nitre je v tomto roku už po šestnástykrát najkomplexnejšou prehliadkou slovenskej automobilovej scény. Prináša množstvo slovenských premiér a atraktívne svetové štúdie.

Výstavné podujatie od 11. do 15. septembra 2008 zahŕňa nielen ponuku osobných a nákladných automobilov, ale aj autopríslušenstva a garážovej techniky. Odborníkom a novinárom je venovaný 10. september.

Výstava znamená dlhodobú a významnú tradíciu – najväčšiu slovenskú automobilovú šou. Dôkazom toho je mimoriadny záujem o túto formu komunikácie zo strany vystavujúcich spoločností. Obsadené sú všetky kryté a voľné plochy a doposiaľ prihlásených je viac ako 200 priamych vystavovateľov. Spoluorganizátormi sú Združenie automobilového priemyslu SR a iné slovenské profesné a záujmové organizácie. Aj v roku 2008 Autosalón Nitra obhájil svoju vysokú

Súčasťou Autosalónu bude i bohatý sprievodný program. Denne sa budú konať rôzne súťaže a predstavenia. Nemožno nespomenúť 36. ročník výstavy Veteránov ciest, s mottom: Vozidlá US ARMY 2. svetovej vojny, Amerika postavila svet na kolesá v pavilóne K a 30 vystavovateľov tuningu v pavilóne C.

Odborný sprievodný program zahŕňa konferenciu znalcov z odboru cestnej dopravy a ďalšie prednáškové podujatie zamerané na bezpečnosť v cestnej doprave. Všetky vstupenky budú zlosovateľné. Hlavnou výhrou je osobný automobil Dacia Sandero.

Výstava bude otvorená denne od 9.00 h do 18.00 h. Vstupné: dospelí 130,-Sk, žiaci, študenti, dôchodcovia 65,-Sk, rodinné vstupné 325,-Sk a poobedné od 16.00 do 18,00 h - 65,-Sk. Už dnes sa môžeme spoločne tešiť na 11. september, kedy sa opäť otvoria na výstavisku Agrokomplex v Nitre brány Autosalónu Nitra 2008. **www.agrokomplex.sk**

9. – 10. 9. 2008

„Bezpečnosť a plynulosť v cestnej premávke"

Organizátor: Wettrans Žilina

Miesto: Hotel Agroinštitút

SPRIEVODNÝ PROGRAM

10. 9. – 15. 9. 2008

35. ročník VETERÁNY CIEST

Téma: FORD T postavil Ameriku na kolesá, Amerika postavila svet na kolesá, Vozidlá US ARMY 2. svetovej vojny, Prezentácia likvidácie starých vozidiel

Miesto: pavilón „K"

2008
AUTOSALÓN NITRA

Testovací polygon NISSAN, Miesto: voľná plocha za pavilónom M3, TUNINGOVÉ vozidlá
Miesto: pavilón „C"
Testovanie automobilov K1,
Miesto : „voľná plocha S"
Testovacie jazdy HUMMER
Miesto: „voľná plocha E"
Testovacie jazdy SSANGYONG

13. 9. 2008
Stretnutie priaznivcov Suzuki Swift
Organizátor: Club Suzuki Swift

Miesto: voľná plocha pred pavilónom M4

14. 9. 2008
Stretnutie priaznivcov Harley Davidson
Miesto: voľná plocha pred pavilónom M4

13. – 14. 9. 2008
- Slovenské finále " dB DRAG RACING 2008"
Voľná plocha "S"

Oddychové zóny:
Detské dopravné ihrisko - voľná plocha „E"
Bungee jumping - voľná plocha „H"

AUTOSALÓN NITRA 2008

Rozdelenie značiek a expozícií podľa pavilónov :

Kryté plochy :
F - SEAT, SUZUKI, ŠKODA
A - HYUNDAI
B - KIA
C - TUNING
K - VETERÁNY
M3 - NISSAN, RENAULT, DACIA
M2 - CHEVROLET, OPEL, LADA, K-1
M1 - CITROEN, HONDA, MITSUBISHI, SSANGYONG
M4 - FORD, PEUGEOT, HUMMER, BRILLANCE, VOLVO
M5 - SERVISNÁ A GARÁŽOVÁ TECHNIKA
G - AUTOPRÍSLUŠENSTVO

Voľné plochy :
VPE - autobusy, prípojné vozidlá, špeciálne úpravy vozidiel, autopríslušenstvo
VPM, VPG, VPH, VPJ, VPS - prípojné vozidlá, servisná a garážová technika, autopríslušenstvo, sprievodné akcie

NOVINKY AUTOSALÓN NITRA 2008

VOLVO XC-60 - slovenská premiéra
SEAT IBIZA –
3-dverová IBIZA SC slovenská premiéra
IBIZA –5-dverová - slovenská výstavná premiéra
OPEL AGILA - slovenská premiéra
INSIGNIA - slovenská premiéra
KIA PICANTO - slovenská premiéra
MAGENTIS - slovenská premiéra
SPORTAGE 09 - slovenská výstavná premiéra
KEE - koncepčné vozidlo
PEUGEOT 207 Le Mans - slovenská premiéra
407 nový - slovenská premiéra
CITROËN C4-restyle - slovenská výstavná premiéra

ZLOSOVANIE VSTUPENIEK AUTOSALÓN NITRA 2008

Všetky vstupenky sú zlosovateľné

Hlavná výhra:
DACIA SANDERO venuje RENAULT SLOVENSKO

Ďalšie výhry:
Pilotovanie formule F1 vo Francúzsku venuje spoločnosť Genei – generálny importér autodielcov
Navigácia PIONEER venuje spoločnosť Basys Czech & Slovak
Autorádio BLAUPUNKT venuje LC Trading
Sada náradia venuje Meteor Slovensko
5 x Olej CASTROL venuje Castrol Slovensko, 3x auto na diaľkové ovládanie 1:12,
značka MAISTO venuje Pama Slovakia

Zlosovanie sa uskutoční dňa 15. 9. 2008 o 15.00 h vo výstavisku

Fiat 500 do predajnej siete Ferrari

Fiat 500 a Ferrari sú dve ikony motoristického sveta, jedna milá, druhá exkluzívna, a obe reprezentujúce produkty „Made in Italy".
Práve preto si spoločnosť Maranello House zvolila Fiat 500 ako takzvané courtesy car pre svojich zákazníkov, ktorí obľubujú taliansky štýl a jedinečné produkty. Dvesto kusov Fiat 500 sa vyrobilo exkluzívne pre predajnú sieť značky Ferrari a tieto budú jazdiť po cestách celej Európy.
Dvesto špeciálov Fiat 500 verzie Sport v tradičnej červenej farbe, vybavené živým motorom 1,4 6v 74 kW, so špecifickým tuningom a výfukom dokonale harmonizujúcim so športovým duchom „vzpínajúceho sa koňa". Tieto špecifické prvky nadizajnovala a zrealizovala spoločnosť Magneti Marelli, popredný výrobca komponentov skupiny Fiat Group, ktorý pre Fiat aj Ferrari dlhodobo dodáva high-tech komponenty. Rovnaké športové ladenie badať aj na niektorých estetických detailoch, napríklad červených brzdových strmeňoch, športových pedáloch, špeciálnom čiernom volante s červeným ozdobným šitím a 16" hliníkových diskových kolesách s pneumatikami 195/45.
V porovnaní s už aj tak bohato vybavenou športovou verziou má Fiat 500 prispôsobený potrebám Ferrari aj automatickú klimatizáciu, elektricky ovládané strešné okno, elegantný kožený interiér, hi-fi, hmlové svetlá, špeciálnu „menovku" na prístrojovej doske a nárazníku s označením „Limited Edition". Sieť Ferrari takto môže svojím zákazníkom ponúknuť špeciálne automobily, pri ktorých je každý detail výsledkom starostlivého výberu a precízneho vyhotovenia.
Aj vďaka tejto originálnej iniciatíve sa Fiat 500 presadil nielen ako skutočná „platforma" na základe ktorej spoločnosť Fiat buduje exkluzívne limitované verzie, ale aj ako úspešný automobil, ktorý si dokáže získať srdcia ľudí, o čom svedčí aj 222 000 dosiaľ prijatých objednávok. **-ft-**

Spolupráca Mitsubishi Motors Corporation & Harbin China Powertrain JV

Spoločnosť Mitsubishi Motors Corporation (MMC) podpísala 26. 6. 2008 v Tokiu technologickú licenčnú zmluvu s China Harbin Dongan Automotive Engine Manufacturing Co., Ltd. (DAE), ktorá pokrýva výrobu 4- a 5-stupňových automatických prevodoviek.
Spoločnosť DAE začala stavať nový závod v marci tohto roku s výhľadom začiatku výroby v apríli 2010. Ročná kapacita výroby bude má byť 150 000 jednotiek.
MMC má v DAE od jej založenia v roku 1998 15,3 % investícií a zabezpečuje inžiniersku a technickú asistenciu v oblasti výroby motorov so zdvihovým objemom od 1,3 až po 2,0 litra ako aj v oblasti výroby 5-stupňových ručne ovládaných prevodoviek. Podpísaná licenčná zmluva na automatické prevodovky bude do budúcnosti zárukou postúpenia jedinečnej japonskej technológie a záväzkom k dosiahnutiu dokonalosti v spracovaní. Prevod technológie umožní DAE, aby dodávala hlavné automobilové komponenty nielen svojim vlastným spoločnostiam v rámci skupiny, ale aj ďalším automobilovým výrobcom v Číne a aby sa podieľala na budúcom raste a rozvoji čínskeho automobilového trhu. Vďaka lokálnemu umiesteniu výroby prevodoviek získa MMC na druhej strane príležitosť, aby naplnila potreby trhu automatických prevodoviek, ktorého význam bude v súvislosti s celkovým rastom čínskeho trhu naberať na význame. **-mi-**

VÝROBA FORDU FIESTA ZAČALA

Hromadná výroba novej generácie Forda Fiesta, prvého z generácie nových malých globálnych vozidiel Ford, sa začala 14. augusta v nemeckej továrni spoločnosti Ford v Kolíne. Novú Fiestu koncipovala a vyvinula európska vetva tímu Ford pre vývoj globálnych produktov tak, aby splnil očakávania a požiadavky zákazníkov po celom svete.
Nová Fiesta bude prispôsobená pre každý región a predávať sa začne postupne od teraz až po rok 2010, prvým regiónom bude Európa.
Továreň v Kolíne je prvým miestom, kde bude značka vyrábať toto nové vozidlo. V januári 2009 sa začne vyrábať nová Fiesta aj vo Valencii v Španielsku. Ďalšími miestami, kde by sa nová Fiesta mimo Európy mala vyrábať, sú Nanjing v Číne, Rayong v Thajsku a Cuautitlàn v Mexiku. Na týchto miestach sa začne vozidlo pre daný región vyrábať od konca roka 2008 až do začiatku roka 2010. Celkovo bolo na reštrukturalizáciu a modernizáciu montážneho závodu v Kolíne investovaných 455 miliónov eúr (13,8 mld. Sk). V roku 2008 plánuje Ford v Kolíne vyrobiť 148 000 Fiest . Pri plnej prevádzke sa tu v troch zmenách vyrobí denne 1900 nových automobilov Fiesta a Fusion.
Za uplynulých 32 rokov bolo toto vozidlo najpredávanejším vozidlom spoločnosti Ford of Europe.
Odkedy bol Ford Fiesta v roku 1976 uvedený na trh, predalo sa viac ako 12 miliónov týchto vozidiel a 400 000 zákazníkov v roku 2007 potvrdzuje stálu popularitu tohto typu.

-fd-

Hyundai i30 z Česka

Juhokórejská automobilka Hyundai oznámila, že jej nový závod v českých Nošoviciach (na severe Moravy) začne vyrábať typ i30 skôr, ako sa pôvodne plánovalo. Allan Rushforth, viceprezident spoločnosti Hyundai Motor Europe, povedal týždenníku Automobilwoche, že výroba i30 by sa mala začať už v poslednom štvrťroku tohto roka, teda o tri mesiace pred pôvodným plánom. Spočiatku by sa v Nošoviciach malo vyrábať 200 000 vozidiel za rok. Maximálna plánovaná kapacita závodu je 300 000 vozidiel ročne. Od roku 2010 by sa v Nošoviciach mal vyrábať aj typ Tucson novej generácie. Typ i30 bol vyvinutý v európskom vývojovom centre koncernu Hyundai v nemeckom Rüsselsheime a je určený najmä európskym motoristom.

(RM)

ŠKODA AUTO na autosalóne v Moskve

Škoda Auto na autosalóne v Moskve, ktorý sa koná v dňoch 28. augusta až 7. septembra 2008 predstavuje návštevníkom salónu vlajkovú loď spoločnosti, novú generáciu typu Superb, ako aj vozidlá vyrábané v ruskom meste Kaluga. Svoju svetovú premiéru tu bude mať Superb s novou motorizáciou – so zážihovým motorom 3,6 FSI V6.

Nový Superb, ktorý s najvýkonnejším zážihovým motorom 3,6 FSI V6 s výkonom 191 kW zrýchli z 0 na 100 km/h za 6,5 sekundy, pri maximálnej rýchlosti ukazuje ručička na tachometri 250 km/h. O prevod sily z motora 3,6 FSI V6 sa bude starať najmodernejšia 6 stupňová automatická prevodovka DSG s pohonom na všetky štyri kolesá. Škoda Superb bude k dispozícii aj s ďalšími motorizáciami – vznetové agregáty 1,9 TDI PDF 77 kW, 2,0 TDI PD DPF 103 kW , 2,0 TDI CR DPF 125 kW (taktiež 4x4) a zážihové agregáty 1,4 TSI 92 kW a 1,8 TSI 118 kW (taktiež 4x4).

Spolu s novým modelom Superb predstaví Škoda svoju kompletnú paletu vozidiel. Návštevníci autosalónu sa budú môcť pokochať pohľadom na atraktívnu Fabiu vo verzii Sport s bielou strechou či na športovo elegantnú Octaviu RS. Ďalšie vystavené modely budú Škoda Octavia Combi Scout 4x4 ako aj Škoda Roomster.

Fabrika v Kaluge, ktorá je spoločným projektom Škoda Auto a VW, bola otvorená koncom roku 2007. Montujú sa v nej typy Octavia, Octavia Tour a Fabia. Škoda Auto plánuje začať kompletnú výrobu vozidiel do roku 2009. Automobily Škoda, ktoré sa v Rusku predávali už v roku 1908, zaznamenávajú veľké úspechy; ich predaj sa každý rok zdvojnásobuje. V roku 2005 bolo zákazníkom odovzdaných 7537 vozidiel, v roku 2006 už 14 835 vozidiel, v roku 2007 celkom 27 535 vozidiel a počas prvých sedem mesiacov roku 2008 až 28 658 vozidiel.

-ša-

Quadro premenovali na Ixeo

V automobilovom priemysle, ale aj v iných odvetviach sa stáva, že niektorá spoločnosť dá svojmu novému výrobku taký názov, ktorý veľmi pripomína chránený názov výrobku iného výrobcu. Pri prípadnom súdnom spore dá súd často za pravdu vlastníkovi chráneného názvu a druhá spoločnosť musí názov svojho výrobku zmeniť. To sa nedávno stalo nemeckému výrobcovi obytných automobilov Bürstner. Táto spoločnosť uviedla tohto roku na trh nový obytný automobil pod názvom Quadro. To sa nepáčilo automobilke Audi, ktorá používa chránený názov Quattro na označovanie svojich modelov s pohonom všetkých štyroch kolies. Súd dal Audi za pravdu a tak spoločnosť Bürstner zmenila označenie svojej novinky z Quadro na Ixeo.

(RM)

Bronzový Benz-Patentwagen

V nemeckom meste Mannheim odhalili koncom augusta nový pamätník. Je to z bronzu odliata skulptúra, ktorá je vernou kópiou prvého trojkolesového motorového vozidla, ktoré v roku 1885 zhotovil Carl Benz. V roku 1886 bolo toto vozidlo, pôvodne nazývané Motor-Velociped, patentované a neskôr sa preň vžilo označenie Benz-Patentwagen. Týmto vozidlo uskutočnila Benzova manželka Bertha v roku 1888 legendárnu jazdu z Mannheimu do Pforzheimu, ktorá sa považuje za prvú diaľkovú jazdu v histórii motorizmu. Bronzový Benz-Patentwagen bol v Mannheime odhalený pri príležitosti stého výročia založenia závodu spoločnosti Mercedes-Benz v tomto meste.

(RM)

Originál

Kým prvý novodobý Superb z roku 2001 (vôbec prvé vyrábala Škoda už pred 2. svetovou vojnou) na nás pôsobil dojmom zväčšenej Octavie, jeho druhá generácia, predstavená túto jar na autosalóne v Ženeve, má originálny dizajn. Hodný auta z rozhrania strednej a vyššej strednej triedy jednej z najstarších automobiliek sveta, úspešne fungujúcich do dnešných čias. Vyskúšali sme model poháňaný dvojlitrovým vznetovým motorom s výkonom 103 kW.

Prvú generáciu Superbu uviedla automobilka Škoda Auto na trh v závere roku 2001. Aj keď do štatistík celkových predajov Superb „veľkými číslami" počas nasledujúcich šiestich rokov neprispieval, automobilka bola s predajnosťou svojho najprestížnejšieho typu spokojná. Nový Superb má oveľa väčší predajný potenciál ako jeho predchodca. Zmeny v tvarovaní karosérie sú zrejmé aj z našich fotografií, popisovať vzhľad a vnucovať niekomu názor o kráse, či estetických chybách vozidla, je zbytočné, každý by si mal urobiť na to vlastný názor. Zo zmien, ktoré na fotografiách nevidno, je dôležitá zmena umiestnenia motora. Zostal samozrejme v prednej časti vozidla, ale v druhej generácii už nie je uložený pozdĺžne, ale priečne. Prinieslo to predĺženie prednej deformačnej zóny a aj o niečo viac miesta v kabíne, ale obmedzilo výber motorov. Žiadny zo súčasných vznetových šesťvalcov koncernu VW sa do motorového priestoru Superbu druhej generácie nezmestí. To ale tragédia iste nie je, lebo najvýkonnejší štvorvalcový vznetový motor zo súčasnej ponuky pre Superb so vstrekovacím systémom common rail má najväčší výkon 125 kW a Superb s ním dokáže zrýchliť z 0 na 100 km/h za 8,8 s a dosiahne najväčšiu rýchlosť 222 km/h. Nami skúšaný model mal ešte „dvojliter" starej koncepcie vznetových motorov koncernu VW, teda so vstrekovaním čerpadlo-dýza. Motorový priestor Superbu je však dobre odhlučnený, takže výraznejší zvuk tohto motora, aj kým nenadobudol optimálnu prevádzkovú teplotu, do kabíny prenikal stlmený a posádku prakticky neobťažoval. V porovnaní so spomínaným novým motorom má najväčší výkon hodnotu „len" 103 kW, subjektívne sme však pri predchádzaní pomalších vozidiel nikdy nemali pocit, že musíme príliš uvažovať nad tým, či sa do predchádzania vôbec pustíme. Ostatne, aj výrobcom uvádzaných 10,2 s pri zrýchľovaní z 0 na 100 km/h dokazuje, že dynamické vlastnosti modelu s týmto motorom sú dostatočné. Oficiálna spotreba nafty v kombinovanej prevádzke 5,9 l/100 km sa ukázala v porovnaní s reálnou pri našich skúškach len mierne optimistická. Pri plynulej jazde a dodržiavaní limitov rýchlosti na cestách 1. a 2. triedy sme dosahovali spotrebu okolo 5 l/100 km, v meste 8 l/100 km. Pri svižnej jazde, ale samozrejme nie systémom „plyn-brzda", sme dosiahli spotrebu v zmiešanej prevádzke 6,3 l nafty na 100 km, čo je veľmi dobrá hodnota.

Najprestížnejší typ súčasnej ponuky automobilky Škoda umožňuje nastupovanie na predné aj zadné

sedadlá „na štátnickej úrovni". V Českej republike to platí nielen obrazne. Už aj Superb prvej generácie patril do autoparku prezidenta Českej republiky, cez veľké otvory po otvorení rozmerných dverí sa českému prezidentovi Klausovi aj s operovaným bedrovým kĺbom iste dobre nastupuje i do nového Superbu.

Mimoriadne veľký odstup medzi prednými a zadnými sedadlami poskytuje azda až nadbytok miesta v pozdĺžnom smere, takže z pohľadu aj najvyšších cestujúcich sediacich na zadných sedadlách interiér Superbu pôsobí ako limuzína „so šoférom". Dojem priestorovej veľkorysosti je dokonca zo zadných sedadiel oveľa intenzívnejší ako sme ho mali z miesta vodiča. Superb s výbavou Elegance má drevené obklady interiéru a bohatú luxusnú výbavu, obsahujúcu napríklad elektrické vyhrievanie aj zadných krajných sedadiel. Kvalitná klimatizácia umožňuje regulovaný prívod upravovaného vzduchu podľa žalania aj cestujúcich na zadných sedadlách. Sedadlá majú dostatočne dlhé sedacie časti aj operadlá, takže dobre podopierajú telo aj vysokých cestujúcich. Zadné sedadlá sú osadené vyššie nad podlahou, takže sa na nich sedí prirodzene a uľahčuje to aj nastupovanie a vystupovanie. Plastové obklady na niektorých miestach, napríklad v dverách alebo na strednom stĺpiku karosérie, sú ku kovovému základu pripevnené pružnejšie ako sme očakávali, pri razantnejšom zatváraní dverí zvnútra cítiť, že sa výplň pohne skôr ako sa začnú dvere reálne zatvárať. Nepredpokladáme, že by to bol pre niekoho „problém", ale na ostatných typoch Škody sme sa s tým nestretli.

Aj keď si Superb druhej generácie asi veľa zákazníkov nebude kupovať len kvôli unikátnemu prístupu do batožinového priestoru, systém Twindoor je nielen zaujímavý, ale aj praktický. Väčšinou stačí vkladať batožinu cez menší otvor, aký poskytujú otvorené veká sedanov. Otvára sa tradične – tlačidlom v strede spodnej „hrany" veka batožinového priestoru. Ak treba naložiť objemnejší predmet, pri zatvorenom veku treba na chvíľu stlačiť tlačidlo umiestnené mierne vpravo od stredu a keď sa rozsvieti tretie brzdové svetlo, potom je už premena sedanu na liftback dokončená. Stredným tlačidlom už možno vyklopiť nahor veko sedanu i so sklom v zadnej časti okolo pántov v streche vozidla. Batožinový priestor má praktický pravidelný tvar, je dlhý až 1000 mm, sklopením operadiel zadných sedadiel pôvodný objem pre batožinu 565 litrov narastie až na 1670 l. Prídavný priestor nemá rovné pokračovanie s dnom základného batožinového priestoru, ako to vidno aj na snímke.

Podvozok má viaceré prvky známe aj z Octavie, napriek väčším rozmerom aj hmotnosti Superbu sme nepociťovali nedostatky v stabilite. Interiér je dôkladne odhlučnený, z hluku, ktorý prenikne, najvýraznejšie počuť zvuk odvaľujúcich sa širokých pneumatík.

Škoda Superb 2.0 TDI PD Elegance sa predáva za 1 019 900 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: radový 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 18,5:1, zdvihový objem 1968 cm^3, najväčší výkon 103 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 320 Nm pri 1800-2500 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 11,5 m, pneumatiky rozmeru 225/40 R 18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4838/1817/1447 mm, rázvor náprav 2761 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1545/1518 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1565/2110 kg, objem batožinového priestoru 565/1670 l, objem palivovej nádrže 60 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 207 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,2 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 7,9/4,9/5,9 l/100 km, CO_2 155 g/km.

Môže uspieť aj v Európe

Zmodernizovaný Ford Ranger, ktorý sa nedávno dostal aj na náš trh, je úžitkovým automobilom. Už jeho predchádzajúca generácia bola obchodne veľmi úspešná na severoamerickom trhu, kde sa „pick-upom" darí oveľa viac ako v Európe. Na našom kontinente si takéto autá kupovali prevažne len údržbári rôznych energetických rozvodov, so zlepšovaním komfortu v kabíne a zlepšovaním pohodlia jazdy po bežných komunikáciách so spevneným povrchom začali byť pick-upy zaujímavé aj pre niektorých „súkromných" motoristov, napríklad na prevážanie špecifického športového výstroja. Aj s ohľadom na túto klientelu, ktorá sa neuspokojí len s dokonalou funkčnosťou dopravného prostriedku, ale vyžaduje od neho aj atraktívny vzhľad a značnú dávku pohodlia vznikala súčasná generácia Fordu Ranger. Vyskúšali sme model so štvordverovou päťmiestnou kabínou (Double Cab/ poháňaný trojlitrovým vznetovým motorom.

Skúšané vozidlo malo valníkovú nadstavbu zhora prekrytú rolovacím uzamykateľným krytom, ktorý tlmil „úžitkový" vzhľad zadnej časti vozidla. Spredu a zboku Ranger vo vyhotovení Double Cab pôsobí takmer ako vozidlá kategórie SUV. Ostatne, sú to najbližší príbuzní v koncepte pohonu a súčasné picku-upy sa im snažia vyrovnať aj vzhľadom interiéru.

Celkom dobre sa to podarilo aj dizajnérom Forda, i keď nemožno povedať, že by sa interiér Rangera celkom vyrovnal interiéru osobného auta. Na „úžitkovosť" upozorňovala aj trojica prístrojov s malými kruhovými stupnicami osadená nad stredovou konzolou prístrojovej dosky. Vodiči osobných áut sa iste zaobídu bez prístrojov merajúcich pozdĺžny i priečny náklon vozidla a pravdepodobne im nechýba ani kompas. Priznám sa, že tieto prístroje sme nesledovali ani v teréne, lebo keď bol ťažší, sústreďovali sme sa na hľadanie najvhodnejšej trasy, ako ho prekonať bez rizika uviaznutia. Ranger nemá uzávierku diferenciálu zadnej nápravy, ale nezastal ani v dlhšom bahnitom brode s nerovnakou hĺbkou koľají, teda aj bahna. Predné sedadlá sú pohodlné, miesta pre nohy vyšších cestujúcich na zadných sedadlách ale nie je nazvyš.

Pri ovládaní vozidla si treba zvyknúť na väčší polomer otáčania, manévrovanie s vozidlom pri parkovaní však nie je fyzicky náročné, pretože posilňovač riadenia je pri malých rýchlostiach účinný. Viac ako jedna tona rozdielu celkovej a pohotovostnej hmotnosti sa prejavuje „citlivosťou" na nerovnosti povrchu cesty, nezaťažené vozidlo ich prenáša do kabíny výraznejšie a pri rýchlej jazde zvlnený povrch diaľnice posádka v Rangeri vníma miernym húpaním kabíny. Pohodlie rastie so zaťažením vozidla. Jazda v teréne alebo po neupravených poľných či lesných cestách je silnou stránkou tohto vozidla aj z hľadiska pohodlia. V kabíne prioritne úžitkového Rangera je na rozdiel od väčšiny športovo-úžitkových, teda osobných, automobilov menej odkladacích priestorov na rôzne drobnosti.

Trojlitrový vznetový motor s výkonom 115 kW v kombinácii s päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou počas našich skúšobných jázd zvyčajne poháňal len kolesá zadnej nápravy, a to dokonca aj keď sme zišli z upravených vyasfaltovaných ciest. Pohon všetkých štyroch kolies a využitie redukčnej prevodovky sme reálne potrebovali len pri prekonávaní spomínaného bahenného brodu. Výrobcom uvádzanej spotrebe nafty v kombinovanej prevádzke sa samozrejme možno priblížiť len ak vozidlo jazdí po spevnených cestách.

Prekonávanie jazdných odporov v teréne ťahá z nádrže asi o tretinu viac nafty, v skutočne ťažkom teréne pri plnom zaťažení vozidla by to bolo určite ešte viac, čo však neprekvapuje.

Cena modelu Ford Ranger 3.0 TDCi Duratorq Double Cab bez dane z pridanej hodnoty je 999 000 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový s priamym vstrekom, vstrekovací sytém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 18:1, zdvihový objem 2953 cm^3, najväčší výkon 115 kW pri 3200 ot./min., krútiaci moment 330 Nm pri 1800 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na dvojiciach priečnych ramien , pruženie skrutnými žrďami, priečny skrutný stabilizátor, zadná tuhá náprava, pruženie listovým pružinami, priečny skrutný stabilizátor, vpredu kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, vzadu bubnové-,ABS, maticové riadenie s posilňovačom riadenia , stopový priemer otáčania 12,6 m, pneumatiky rozmeru 245/70 R 16.

Karoséria: 4-dverová, 5-miestna typu pick-up.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 5205/1805/1795 mm, rozmery úložnej plochy d/š 1530/1456 mm, rázvor náprav 3000 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu- ˝1475/1470 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1850/2985 kg, objem palivovej nádrže 70 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 170 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,3 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 11,3/8/9,2 l/100 km, CO_2 252 g/km.

Grande Punto so zážihovým „turbom“

V predchádzajúcom čísle sme uverejnili naše poznatky z prevádzky trojdverového modelu Fiat Grande Punto poháňaného 1,9-litrovým vznetovým motorom s výkonom 96 kW a krútiacim momentom 280 Nm. To už zabezpečuje pre vodiča malého auta s pohotovostnou hmotnosťou 1,3 t potenciál aj na kvapku vzrušenia zo športového spôsobu jazdy bez rizika „zadrenia“ motora. S odstupom pár týždňov sme mali možnosť konfrontovať prepĺňaný vznetový motor s prepĺňaným zážihovým motorom v rovnakom modeli. Vyskúšali sme Grande Punto poháňané motorom 1.4 T 16V 120 s výkonom 88 kW.

Terajšie obchodné úspechy automobilky Fiat podľa nášho názoru stoja na troch rovnocenných pilieroch: vydarenom dizajne vozidiel, dobrej prevádzkovej spoľahlivosti vozidiel a kvalitných motoroch. Keďže navonok aj zvnútra sa nami skúšané modely Grande Punto ničím podstatným nelíšili, všímali sme si najmä rozdielnosť vlastností daných odlišnosťou motorov. Zážihový prepĺňaný motor 1.4 T 16V 120 v Grande Punto nebol pre nás žiadnym prekvapením, pretože sme sa s ním stretli tento rok už vo Fiate Bravo aj vo Fiate Linea. Aj v Grande Punto dokazoval, že Fiatu sa výborne darí napĺňať snahu o „down-sizing“, teda zmenšovanie rozmerov (tým aj hmotnosti a spotreby paliva i tvorby škodlivín/ niektorých konštrukčných skupín automobilov. Táto snaha má zmysel len vtedy, ak v tomto prípade motor s menším zdvihovým objemom, nemá výraznejšie menší výkonový potenciál ako predtým používané väčšie motory. A takéto vlastnosti malý zážihový motor Fiatu má. Pri zatlačení pedála akcelerácie k podlahe posádka cíti neprehliadnuteľný nárast rýchlosti už od asi 1800 otáčok za minútu – vtedy sa zvyknú naplno prebúdzať aj prepĺňané vznetové motory – a 1,4-litrový zážihový motor Fiatu plynule zväčšuje rýchlosť auta až kým ručička otáčkomera nepríde na začiatok červeného poľa, kde zasiahne obmedzovač otáčok, aby nerástli nad 6500 za minútu. Pri takomto razantnom zrýchľovaní malý motor nekvíli, ale vydáva sebavedomý, „plný“ zvuk. Ak vodič pri jazde podľahne príliš často počúvať spev tejto kovovej Sirény, musí zabudnúť na výrobcom uvádzané hodnoty spotreby. Z uvádzaných 6,6 l/100 km v kombinovanej prevádzke sa veľmi ľahko dostane na hodnotu 8,7 l/100 km uvádzanú pre jazdu v meste.

V jazdných vlastnostiach nie je významnejší rozdiel medzi modelom poháňaným vznetovým či zážihovým motorom. V pohotovostnej aj celkovej hmotnosti je rozdiel len 50 kg v ne-prospech modelu so vznetovým motorom (má väčšiu hmotnosť/, to však nemôže ovplyvniť správanie sa vozidlá pri prejazde zákrut. A ani výkonové potenciály motorov nie sú natoľko rozdielne, aby dramaticky menili dynamické vlastnosti oboch modelov.

Fiat Grande Punto 1.4 T 16V 120 v najvyšších výbavových úrovniach Emotion a Sport má rovnakú cenu 536 900, s uplatnením rovnakej akciovej zľavy je súčasná cena 500 900 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

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

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

Hmotnosti: pohotovostná/celková 1230/1715 kg.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 195 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,9 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 8,7/5,4/6,6 l/100 km, CO_2 155 g/km.

Obnovený turistický chodník vďaka podpore TOYOTA MOTOR SLOVAKIA

Združenie turizmu obce Ždiar umiestnilo na turistickom chodníku zo Ždiaru cez Monkovú dolinu a Široké sedlo do Kopského sedla informačné tabule a vybudovalo na ňom základné turistické vybavenie. Otvorenie oddychovej zóny sa uskutočnilo v utorok 22. júla. Projekt bol podporený sumou 110 tisíc korún z grantového programu Živé chodníky, ktorý vyhlásila minulý rok Nadácia Ekopolis v spolupráci so spoločnosťou Toyota Motor Slovakia.

Na viac ako 8 km dlhom turisticko–náučnom chodníku s prevýšením 1000 m, pribudlo sedem informačných tabúľ, nové drevené lavice a stoly. Z tabúľ sa turisti dozvedia informácie o geológii, vegetácii a živočíchoch v každom vegetačnom stupni až po subalpínsky stupeň.

"Turisti získajú prehľad o jedinečnom prostredí, akým sú Belianske Tatry," povedala pani Blažena Sedláková zo Združenia turizmu obce Ždiar, ktoré má v prenájme chodník od vlastníkov územia – Urbariátu obce Ždiar a mesta Spišská Belá. Zahraničným turistom poslúžia letáčiky v anglickom a nemeckom jazyku. Na úprave chodníka pracovali členovia Združenia turizmu hneď po roztopení sa snehu, fotografovať však mohli až v apríli.

Cieľom programu Živé chodníky je podporiť citlivú obnovu Vysokých a Nízkych Tatier a zveľadiť rekreačné a poznávacie poslanie tatranskej prírody. Úspešní žiadatelia obnovili a zlepšili turistické značené chodníky, náučné trasy a verejné priestranstvá pre turistov. Podporu v 1.ročníku grantového programu Živé chodníky získalo päť projektov v celkovej sume 549 000 korún.

Ďalšie podporené projekty :

- Združenie vlastníkov lesa a urbariátu Žiar buduje náučný chodník v Žiarskej doline. Cieľom chodníka je nielen predstaviť známu lokalitu, ale aj presmerovať peších turistov z asfaltovej cesty na turistický chodník.
- Základná organizácia Slovenského zväzu ochrancov prírody a krajiny Nízke Tatry vylepšuje známu turistickú lokalitu Hiadeľské sedlo pod Prašivou na hlavnom hrebeni Nízkych Tatier. Okrem vyčistenia chodníkov a obnovy značenia opraví studničky, postaví turistický prístrešok, prestreší kontajner na odpadky a vytvorí ďalšiu potrebnú infraštruktúru.
- Občianske združenie Ramža čistí turistický chodník z Nižnej Boce do Bocského sedla na hrebeni Nízkych Tatier a do Vyšnej Boce, obnovuje značenie a turistické odpočívadlá a umiestňuje informačné tabule.
- Klub slovenských turistov v regióne Liptov obnovuje turistické značenie a čistí turistické chodníky v oblasti Demänovskej doliny a v okolí Vyšnej Boce.

O podporu z programu Živé chodníky sa mohli uchádzať organizácie a neformálne skupiny, pôsobiace v oblasti ochrany a tvorby životného prostredia, manažmentu národných parkov, turizmu a trvalo udržateľného rozvoja regiónu Vysokých a Nízkych Tatier. Záujemcovia mohli získať na svoje projekty od 90 tisíc do 110 tisíc korún.

-ta-

Volvo S60 D5 Sport

Švédska automobilka Volvo predstavila sedan strednej triedy S60 v jeseni roku 2000, ako menšieho súrodenca vtedajšej generácie Volvo S80. Vyskúšali sme model S60 v úprave pre rok 2000 poháňaný výkonným prepĺňaným vznetovým päťvalcom s najväčším výkonom 136 kW.

Aj keď tento typ je už pomaly na konci svojej životnosti, jeho zovňajšok si zachováva pre zákazníkov zaujímavý športový nádych. Dlhá predná kapota a krivka strechy zvažujúca sa od stredného stĺpika karosérie výrazne dozadu dáva sedanu podobu atraktívnejšieho kupé. Prekvapivo sa zvažujúca strecha „ nepodpísala" pod nedostatok miesta nad hlavami cestujúcich na zadných sedadlách, pár centimetrov však chýba v pozdĺžnom smere pre zabezpečenie dostatočného rozstupu medzi predným a zadnými sedadlami, teda priestoru pre nohy cestujúcich na zadných sedadlách. Toto vozidlo je skôr určené pre slobodných, alebo mladé rodiny, takže s pravidelným využitím zadných sedadiel sa neuvažuje. Kto potrebuje auto s podobnými vlastnosťami, ale s plnohodnotným využitím zadných sedadiel, tomu automobilka Volvo ponúka dvojičku sedanu S60, kombi V70. Kombi má o 75 mm dlhší rázvor, teda aj dostatok miesta pre nohy vysokých cestujúcich na zadných sedadlách.

Ani roky, ktoré uplynuli od premiéry tohto vozidla sa nepriaznivo neprejavili na dizajne interiéru. Volvo tradične dbá na bezpečnosť a ergonomickosť, takže interiér jeho vozidiel príliš rýchlo nezastaráva. Ergonomickosť sa prejavuje napríklad aj na veľkom uhle otvorenia veka batožinového priestoru. Zastaví sa až skoro rovnobežne so zadným sklom, takže pri nakladaní batožiny je náhodný kontakt hlavy nakladajúceho

s vekom prakticky vylúčený.

Predné sedadlá sú mimoriadne pohodlné, s dobrým bočným vedením. Kabína je účinne odhlučnená a keďže aj podvozok Volva S60 má pruženie schopné dobre tlmiť prejazd malých aj výraznejších nerovností povrchu vozovky, cestovanie v tomto vozidle na mieste vodiča alebo spolujazdca vedľa neho je príjemné aj na dlhé vzdialenosti.

Model pre rok 2009 už Volvo vybavilo svojimi najnovšími systémami zlepšujúcimi bezpečnosť jazdy, ktoré mali premiéru v súčasnej generáciii typu S80. Najmä v rušnej mestskej premávke sme ocenili svetelnú informáciu o zozadu blížiacom sa aute v susednom jazdnom pruhu. Známy systém BLIS /Blind Spod Information System/ upozorňuje vodiča na vozidlo, ktoré môže mať mimo zorného poľa vonkajšieho spätného zrkadla, a teda na nevhodnosť okamžitého prejazdu do vedľajšieho jazdného pruhu. Volvo S60 vybavili aj systémom IDIS, ktorý umožňuje zastavenie prijímania prichádzajúceho telefonického hovoru do štandardne montovaného GSM telefónu s ovládaním na volante, ak je vodič v zložitej dopravnej situácii. Aktívnu bezpečnosť pri zhoršenej viditeľnosti zlepšili i systémom natáčania reflektorov do zákruty.

Najvýkonnejší z ponuky vznetových motorov pre tento typ D5 sa v interiéri akusticky prejavuje podobne ticho ako zážihové motory. Šesťstupňová automatická prevodovka preraďuje prevodové stupne hladko, jej riadiaca jednotka včas reaguje na pohyby pedálu akcelerácie, takže pri potrebe prudšie zrýchliť pridlho neotáľa v prípade potreby podradiť na nižší prevodový stupeň.

Ponúkaná paleta prvkov zlepšujúcich nielen bezpečnosť, ale aj pohodlie cestovania, uspokojí aj náročných zákazníkov. Cena Volva S60 D5 s úrovňou výbavy Sport je 1 145 330 Sk.

SAMUEL BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 5-valcový, 20-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 17,3:1, zdvihový objem 2400 cm^3, najväčší výkon 136 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 400 Nm pri 2000 až 2750 ot./min.

Prevody: 6-stupňová automatická 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 12,3 m.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4603/1804/1428 mm, rázvor náprav 2715 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1561/1542 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1594/2050 kg, objem batožinového priestoru 425 l, objem palivovej nádrže 70 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 225 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,7 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 10,2/6,0/7,5 l/100 km, CO_2 199 g/km.

Hyundai i30cw 1.6 CRDi WGT Comfort

cw = crossover wagon

Dovozca automobilov Hyundai na slovenský trh, spoločnosť Hyundai Motor SK, po už dobre známom hatchbacku i30 uviedla na trh aj model s karosériou kombi. Aj vedenie marketingu značky Hyundai chce zrejme dokázať, že má tvorivého ducha, a tak kombi typu i30 dostalo označenie cw – dešifrovanie sme uviedli ako nadpis článku. Túto svoju tvorivosť zdôvodnili tým, že tento model v sebe spája emotívnosť s priestrannosťou a flexibilitou vozidiel SUV...

Typ i30, teda aj Hyundai i30cw navrhli v Európskom dizajnérskom centre v Russelheime, aby čo najlepšie vyhovoval európskemu vkusu a požiadavkám európskych zákazníkov. V porovnaní s päťdverovým hatchbackom, o ktorom sme písali minulý rok v septembrovom aj decembrovom vydaní časopisu, majú zadné bočné dvere kombi rovnejšiu spodnú hranu okna a väčšie tretie obdĺžnikové sklo. Na streche pribudli pozdĺžniky strešného nosiča, vďaka ktorým kombi povyrástlo o 85 mm na výsledných 1565 mm. Opticky i30cw pôsobí vyšším a štíhlejším dojmom najmä zozadu. Dvere sú kolmejšie a s rovnými bokmi, koncové svetlá zúžené.

Nastupovanie na predné aj zadné sedadlá uľahčujú dostatočne široké dvere, vnútri je prívetivý interiér, známy už z hatchbacku. Ak by sme chceli hľadať v ňom nedostatky, významnejšie nemá. Azda len rozsah výškového prestavovania volantu mohol byť o niečo väčší. Vodičom vyšších postáv, ktorí majú radi nastavené sedadlo vo vyššej polohe kvôli vzpriamenejšiemu sedeniu, zakrýva veniec volantu hornú časť prístrojov. Aby sa tak nestalo, majú sedadlo nastavené o niečo nižšie.

Na auto nižšej strednej triedy majú aj cestujúci na zadných sedadlách dostatok priestoru, a to nielen v pozdĺžnom a zvislom smere, ale aj na šírku – vo výške lakťov je vnútorná šírka 1470 mm, na predných sedadlách ešte o 10 mm viac. Vzrastom vysokým cestujúcim na zadných sedadlách môže počas dlhodobého cestovania prekážať pomerne malá výška sedadla (360 mm) nad podlahou, takže nemajú dobre podopretú prednú časť stehien. V aute nižšej strednej triedy však musia konštruktéri zákonite robiť kompromisy, vonkajšie rozmery vozidla celkom plnohodnotné pohodlie na predných aj zadných sedadlách neumožňujú.

Priečne delené zadné sedadlá po sklopení umožnia zväčšiť pôvodný objem batožinového priestoru zo 415 l až na 1395 litrov. Dno zväčšeného priestoru s dĺžkou až 1850 mm nemá žiadny schodík, ale ruby sklopených operadiel zadných sedadiel sú v šikmej, nie vodorovnej polohe. Pri naklopení operadla sedadla spolujazdca vedľa vodiča možno prevážať predmety s menším prierezom dlhé takmer 3 metre. Veko batožinového priestoru sa vyklápa vysoko, takže pod ním môže stáť vzpriamený človek s výškou do 189 cm. Tzv. nakladacia hrana je 625 mm nad vozovkou, dno batožinového priestoru je len 5 centimetrov nižšie. Pri manipulácii s batožinou teda netreba predmety dvíhať príliš vysoko. Vstupným otvorom možno naložiť predmety vysoké až 760 mm. Batožinový priestor je čalúnený látkou, jeho dno tvorí štvorec 1040x1040 mm. Pod výklopnou podlahou je plnohodnotné rezervné koleso, na bokoch za podbehmi sú menšie odkladacie schránky. Dostatok praktických odkladacích priestorov je v kabíne vozidla, vrátane držiakov na nápoje či schránky na okuliare. Cestovanie spríjemňuje audiosústava s CD-prehrávačom, s možnosťou pripojenie mp3 prehrávača cez konektor USB, nechýba ani automatická klimatizácia.

Vlastnosti vznetového motora 1.6 CRDi vyladeného na najväčší výkon 84 kW sme už spoznali začiatkom minuloročnej zimy v hatchbacku. Mierne vibrácie pri voľnobežných otáčkach sa z kabíny stratia už pri nepatrnom zväčšení otáčok a sila motora plynule rastie až po dosiahnutie otáčok 4000 za minútu. Dynamické vlastnosti modelu s týmto motorom sú dostatočné, spotreba nafty malá.

Cena modelu Hyundai i30cw 1.6 CRDi WGR Comfort bola v auguste 585 900 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 17,3:1, zdvihový objem 1582 cm^3, najväčší výkon 84 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 255 Nm pri1900 až 2750 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,45 m, pneumatiky rozmeru 195/65 R 15.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4475/1775/1565 mm, rázvor náprav 2700 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1546/1544 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1517/1920 kg, objem batožinového priestoru 415/1395 l, objem palivovej nádrže 53 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 188 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,9 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 5,9/4,3/64,9 l/100 km, CO_2 128 g/km.

Nafta v aute lordov

Britské automobilky pripomínajú tak trochu chudobných šľachticov. Aj keď nemajú veľký majetok, vlastníkmi automobiliek dokonca nie sú Briti, dokážu si navonok udržiavať status výnimočnosti. To z našej strany nie je znevažovanie, ale obdiv k šikovnosti dôstojne balansovať na hrane krachu a zakaždým sa vynoriť nad hladinu vody. Automobilka Jaguar je toho jasným príkladom. Po druhej svetovej vojne niekoľko krát zmenila majiteľa, naposledy sa jej tento rok vzdal koncern Ford. Tentoraz nedošlo k zmene preto, že by bol Jaguar stratový a bol neúnosným bremenom. To Ford po neúspechoch na domácej, americkej pôde, potreboval finančnú injekciu a získal ju aj predajom automobilky Jaguar. Vyskúšali sme Jaguar X-Type, ktorým začína súčasná ponuka automobilov tejto značky.

Sedan X-Type automobilka Jaguar predstavila v roku 2001. Výnimočne tento typ obohatila v roku 2003 aj o model s karosériou kombi. Minulú jeseň X-Type podrobili dosť výraznej inovácii, nové nárazníky a jednodielna maska chladiča zmenili pôvodnú tvár vozidla. Skúšané vozidlo poháňal 2,2-litrový vznetový motor spolupracujúci so šesťstupňovou automatickou prevodovkou.

Nafta nie je práve palivom, ktoré by bolo ešte v nedávnej minulosti voňalo britským zákazníkom značky Jaguar, patriacim tradične do „lepšej spoločnosti". Časy sa však menia, pravdupovediac, k prijateľnosti vznetového motora pre automobily Jaguar prispel najmä mimoriadne rýchly vývoj tohto druhu motora, nie strata noblesy prominentných zákazníkov.

Keďže my nie sme šľachtici, môžeme sa na Jaguar X-Type pozerať bez prehnanej úcty k značke a tak sme ho vyskúšali ako každé iné auto. Najmenší Jaguar má vonkajšie rozmery 4672x1789x1430 mm, pri rázvore náprav 2710 mm to jednoznačne odpovedá štandardu strednej triedy. S týmto priestorovým potenciálom však tvorcovia interiéru nepracovali príliš hospodárne, lebo vyšším cestujúci na zadných sedadlách vyslovene chýba akákoľvek priestorová rezerva nad hlavou a ani nohy si nemôžu pri dlhšie trvajúcich jazdách veru natiahnuť. Vpredu je to o poznanie lepšie, posádka sa dotýka očami aj hmatom dobre tvarovaných plastov

s mäkkým povrchom. Azda len od stredovej konzoly prístrojovej dosky by sa dalo v Jaguari žiadať, aby sa na nej umiestnené ovládače menej zhodovali s ovládačmi Forda Mondeo predchádzajúcej generácie.

Jaguar X-Type má konštrukčný základ v spomínanom Forde Mondeo, má teda aj poháňané kolesá prednej nápravy. Konštruktéri mu však dali trochu pritvrdé pruženie, takže na našich miestami až príliš nerovných cestách pôsobia nárazy do karosérie pri prejazde nerovností rušivo. Vďaka tuhej karosérii, typickej to vlastnosti automobilov Jaguar, a aj kvalitným závesom kolies prevzatým z Mondea, je ovládateľnosť a stabilita najmenšieho Jaguara veľmi dobrá. Vznetový 2,2-litrový motor s výkonom 107 kW je tiež z koncernu Ford. Jeho silu zreteľne cítiť už od 1700 otáčok a aj keď maximum výkonu dosahuje pri 3500 otáčkach, v zrýchľovaní vozidla pokračuje až po hranicu 4 000 otáčok za minútu. Výrobca uvádza pre tento model spotrebu nafty v kombinovanej prevádzke 6,9 l/100 km, reálna sa nám zdá spotreba asi o pol litra väčšia – pri nej sme už nemuseli úzkostlivo strážiť rýchlosť a hĺbku stláčania pedála akcelerácie.

Jaguar X-Type nie je veľmi vhodný pre viacčlennú rodinu, i keď asi málokto by si ho kupoval ako "rodinné vozidlo". Má totiž veľmi plochý batožinový priestor s objemom 450 litrov, do ktorého je prístup len cez veľmi malý vstupný otvor. Možno na ukladanie golfových vakov to stačí... Skúšaný model mal kvalitnú výbavu, napríklad tempomat, dažďový snímač pre automatické zapínanie stieračov, automatickú klimatizáciu, kvalitnú audiosústavu, palubný počítač s autodiagnostickým systémom, kožou potiahnuté sedadlá. Tento model má oficiálnu cenu 1 334 920 Sk, s 10-percentnou zľavou, ktorú momentálne štandardne poskytujú predajcovia, je cena 1 201 428 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 17,5,:1, zdvihový objem 2198 cm^3, najväčší výkon 107 kW pri 3500 ot./min., krútiaci moment 360 Nm pri 1800 ot./min.

Prevody: 6-stupňová automatická 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 10,9 m, pneumatiky rozmeru 225/45 R 17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4672/1789/1430 mm, rázvor náprav 2710 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1522/1537 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1545/2065 kg, objem batožinového priestoru 450 l, objem palivovej nádrže 61,5 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 208 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,9 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 9,5/5,4/6,9 l/100 km, CO_2 184 g/km.

Zaslúžené ocenenie

Spoločnosti Fiat a PSA Peugeot Citroen už niekoľko rokov veľmi úspešne spolupracujú pri vývoji a výrobe niekoľkých typov malých nákladných automobilov. Začiatkom minulého roka uviedli na trh novú generáciu automobilov s názvami Citroen Jumpy, Fiat Scudo a Peugeot Expert, ktoré v závere roka v európskej novinárskej ankete o „dodávku roka" získali s veľkou prevahou prvé miesto. Zo 140 možných bodov im 20-členná porota motoristických novinárov pridelila 104 bodov. V júli tohto roku sme mali možnosť z ocenenej trojice vyskúšať Fiat Scudo poháňaný 2-litrovým vznetovým motorom s výkonom 100 kW.

Trojica ocenených vozidiel sa vyrába v desiatkach rôznych variantov, sú medzi nimi predovšetkým úžitkové automobily, aj automobily na prevoz osôb, teda mikrobusy, ale aj verzie prispôsobené na dopravu osôb aj tovaru. Platí to aj o Fiate Scudo, kde modely určené len na prevážanie tovaru majú označenie Furgone, osobné vo Fiate označujú ako Panorama a modely kombinované pre osoby i náklad majú označenie Combi. Môžu mať dve dĺžky rázvoru, teda aj celkové dĺžky, dve vnútorné výšky a štyri varianty celkovej výšky (v závislosti od typu pruženia zadnej nápravy) a dve možnosti užitočnej hmotnosti. Skúšali sme Scudo, ktoré malo dlhší z dvojice možných rázvorov náprav vo vyhotovení Combi, schopné odviezť šesť osôb a za posuvnou prepážkou za druhým radom sedadiel, potrebnou pre zaradenie tohto vozidla do skupiny N1, a teda pre odpočet DPH z ceny, malo priestor pre náklad s objemom 3500 litrov. Najvyššia úroveň výbavy Executive prispievala k dojmu, že nesedíme vo vozidle pôvodne vyvinutom ako úžitkové. Ani vonkajším vzhľadom Scudo nezaostáva za typickými viacúčelovými osobnými automobilmi, pre kategóriu ktorých je zaužívané označenie MPV. Na tom má zásluhu dizajnérske centrum Pininfarina. V úrovni výbavy Executive má model kombi dvojicu posuvných dverí, po otvorení ktorých vznikne pred druhým radom sedadiel otvor so šírkou 924 mm

a výškou 1203 mm pre pohodlné nastupovanie na trojicu sedadiel. Operadlá zadných sedadiel možno sklápať. Dopredu sa dajú sklopiť až do vodorovnej polohy, na prevážanie dlhých predmetov by to bolo dobré, keby za sedadlami nebola deliaca stena, ktorú treba predtým odmontovať. Dopredu sklopené operadlo stredného sedadla môže osobám sediacim na krajoch slúžiť ako stolík. Výhľad z vozidla cestujúcich na zadných sedadlách konštruktéri zlepšili tým, že sedadlá druhého radu osadili vyššie nad podlahou ako predné. Po vymontovaní sedadiel druhého radu a posunutí deliacej steny sa vozidlo zmení na „dodávku" s veľkým priestorom pre náklad.

Dnešné úžitkové automobily, aj stavebné a poľnohospodárske stroje už nemajú iba minimalistické vybavenie kabíny zabezpečujúce ich funkčnosť ako v minulosti. Konštruktéri sa spočiatku snažili zlepšovať v nich iba ergonomické parametre, v súčasnosti je rovnako dôležité aj pohodlie obsluhy, v prípade automobilov všetkých členov posádky. „Úžitkovosť" z pohľadu vodiča nami skúšaného Scuda pripomínali najmä hlboké vybrania v hornej časti prístrojovej dosky, slúžiace ako otvorené odkladacie priestory. Pred spolujazdcom je v prístrojovej doske aj klasická zatvorená schránka (chladená klimatizáciou) a na krajoch, pri oboch dverách, sú výsuvné držiaky na poháre a pod nimi malé schránky schované za výklopnými vekami. Odkladacie priestory sú aj v strope za čelným sklom, do výplní predných dverí sa zmestia aj 1,5-litrové PET

fľaše s nápojmi. Vpredu je samostatné sedadlo vodiča a dvojsedadlo pre spolujazdcov. Vodičovo sedadlo možno prestavovať aj výškovo, volant sa dá nastaviť nielen výškovo, ale aj pozdĺž osi jeho otáčania, takže usadiť sa za volant optimálne, nie je problém pre vodiča žiadnej postavy. Ovládanie viac ako päť metrov dlhého vozidla s celkovou hmotnosťou takmer 2,8 t nie je komplikované. Sily potrebné na otáčanie volantom, stláčanie pedálov brzdy a spojky sú porovnateľné s úsilím potrebným pre ovládanie osobného auta. Zvykať si trochu treba len na potrebu väčšieho „nájazdu" kvôli dlhšiemu rázvoru náprav pri odbočovaní, aby vozidlo vnútorným zadným kolesom nevyšlo na obrubník chodníka, a čiastočne aj na mrežou deliacej steny zhoršený výhľad za vozidlo pomocou vnútorného spätného zrkadla. Cúvanie však vodičovi uľahčujú snímače prekážok za vozidlom umiestnené v zadnom nárazníku. Prístroje s bielym podkladom a dostatočne výraznými číslicami po obvode sú výborným riešením, pretože zobrazované hodnoty sú dobre viditeľné. Do základnej výbavy stupňa Executive patrí okrem iného audiosústava s CD-prehrávačom, dvojzónová automatická klimatizácia s výduchmi aj pre druhý rad sedadiel v strope, elektricky ovládané okná predných dverí či tempomat. K prvkom štandardnej úrovne aktívnej bezpečnosti patrí aj ESP.

Dvojlitrový vznetový motor z úspešného radu motorov Fiat Multijet má elektronicky regulovaný systém vysokotlakového priameho vstrekovania nafty do valcov common rail. Krútiaci moment s najväčšou hodnotou 320 Nm prenáša na kolesá prednej nápravy prostredníctvom vhodne odstupňovanej šesťstupňovej prevodovky. Preraďovanie jej stupňov je presné a s minimálnym odporom. Vďaka pružnosti motora však vodič nemusí pri bežnom spôsobe jazdy príliš často siahať na preraďovaciu páku prevodovky. Ak je jazda pokojná, pri rýchlosti okolo 90 km/h sa na displeji palubného počítača objavovala spotreba pod 6 l/100 km, pri využívaní súčasného limitu rýchlosti pri jazde na diaľnici spotreba vzrastie nad 10 l/100 km. Priestor pre posádku je dobre odhlučnený. Pri jazde po cestách s nerovným povrchom nepočuť rušivé zvuky z rezonujúcich stien karosérie alebo vŕzganie vzájomne sa dotýkajúcich dielcov interiéru, ktoré by sa vinou nedostatočnej tuhosti karosérie v krútení a ohybe voči sebe pohybovali a odierali sa. Konštruktéri podvozku dobre zvládli aj vyladenie pruženia, ktoré takmer rovnako účinne tlmí nárazy z prejazdu nerovností cesty pri prázdnom aj zaťaženom vozidle. Ak sa vodič nekrotí pri stanovení nájazdovej rýchlosti do zákruty, mal by rátať so sklonom auta k nedotáčavosti, najmä ak je priestor pre náklad málo zaťažený.

Do priestoru pre náklad je dobrý prístup po otvorení zadných dvojdielnych krídlových dverí. Vstupný otvor je 1237 mm široký a 1272 mm vysoký. Podlaha priestoru pre náklad alebo batožinu je 1380 mm dlhá a 1530 mm široká. Strop nad ňou je vo výške 1449 mm.

Fiat Scudo 2.0 JTD 140 Combi N1 L s najvyššou úrovňou výbavy Executive nielen vzhľadom, ale aj prevádzkovými vlastnosťami je bližšie k spomínaným osobným automobilom kategórie MPV ako k úžitkovým vozidlám. Podľa cenníka stojí 861 500 Sk, stále však trvá akciové cenové zvýhodnenie pre viaceré typy automobilov Fiat, takže tento model si možno kúpiť za 737 733 Sk (cena s DPH).

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 17,5:1, najväčší výkon 100 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 320 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 náprava s dvojicou vlečných ramien, skrutne pružnou priečkou, priečne vedená Panhardskou žrďou, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, hrebeňové riadenie s elektro-hydraulickým posilňovačom, stopový priemer otáčania 12,6 m, pneumatiky rozmeru 215/60 R 16.

Karoséria: 5-dverová, 6-miestna typu van.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 5143/1895/1980 mm, rázvor náprav 3122 mm, rozchod kolies vpredu i vzadu 1574 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1942/2775 kg, objem nákladového priestoru 3300 l, objem palivovej nádrže 80 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 170 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km s vodičom/pri strednom zaťažení 11,6/13,8 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 9,4/6,6/7,4 l/100 km.

Vrcholný model

Nástupca najpredávanejšieho typu auta nielen značky Toyota, ale v celej histórii automobilizmu je pod mimoriadnym drobnohľadom motoristickej verejnosti. Tým najpredávanejším autom je Corolla, jej nástupcom je Auris, i keď si v Toyote nechali pootvorené zadné dvierka a názov Corolla nechali „žiť" v modeli s karosériou sedan.

Auris sme doteraz vyskúšali so štyrmi rôznymi motormi, prvý mal dvojlitrový vznetový motor s výkonom 93 kW, písali sme o tom v minuloročnom májovom čísle. Štvrtý motor – vznetový 2.2D-4D vynáša ním poháňaný model na vrchol momentálnej ponuky typu Auris. Tak ako v predchádzajúcich skúšaných modeloch Aurisu sme oceňovali vytvorenie veľkého vnútorného priestoru pri štandardných vonkajších rozmeroch automobilu nižšej strednej triedy, s dostatkom miesta aj pre osoby sediace na zadných sedadlách. Oceniť treba, že to konštruktéri nedosiahli na úkor malého batožinového priestoru. Jeho základný objem je 354 l, po fyzicky nenáročnom sklopení priečne delených zadných sedadiel systémom sklápania Toyota Easy-Flat vznikne za prednými sedadlami priestor pre náklad s objemom 777 l. Ani v tomto modeli však materiály a dielenské spracovanie interiéru v nás nevyvolávali nadšenie, sú len na priemernej úrovni. Aj keď bezkľúčový vstup do auta, optitrónové prístroje a spúšťanie motora tlačidlom sú nezanedbateľné „plusy".

Zvonku, na 17-palcových kolesách vyzerá Auris príťažlivo, ale zmeny, ktorého vyniesli na vrchol v tomto typovom rade sú skryté pod karosériou. Vznetový motor 2.2D-4D 180 Toyota používa aj v typoch Avensis, Corolla Verso či RAV-4, takže menšiemu Aurisu dáva mimoriadnu dynamiku. Auris s ním dokáže zrýchľovať z 0 na 100 km/h za 8,1 s a dosahuje najväčšiu rýchlosť 210 km/h. Aby výkon 130 kW a veľký krútiaci moment 400 Nm nebol nad „sily" štandardného podvozku Aurisu, konštruktéri nahradili vlečenú zadnú nápravu pre tento model viacprvkovou. Kolesá sú zavesené na dvojiciach priečnych ramien doplnených pozdĺžnymi vodiacimi ramenami, ktoré dokážu udržať kolesá v správnej polohe voči povrchu cesty v podstatne širšom rozsahu zaťaženia ako vlečená náprava so skrutne pružnou priečkou. Vodič týmto modelom získava nie športovo ladený, ale takmer športový automobil s výbornou stabilitou a nie príliš veľkou spotrebou nafty. Tá závisí od prevažujúceho štýlu jazdy. Dosahovali sme hodnoty od 6 do 8 l/100 km, pri prispôsobení sa rýchlosti prúdu ostatných vozidiel možno reálne dosahovať v kombinovanej prevádzke spotrebu nafty len niečo málo nad 6 l/100 km.

Toyota Auris 2.2D-4D 180 so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou sa predáva za 859 900 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod OHC, kompresný pomer 15,8:1, zdvihový objem 2231 cm3, najväčší výkon 130 kW pri 3600 ot./min., krútiaci moment 400 Nm pri 2000 až 2600 ot./min.

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

Hmotnosti: pohotovostná/celková 1470/1920

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 210 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,1 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 7,9/5,2/6,2 l/100 km, CO_2 164 g/km.

Lexus LS 460 AWD

Nový Lexus LS 460 s pohonom všetkých kolies mal svetovú premiéru 26. augusta na utosalóne v Moskve. Vynikajúcu výkonnosť, výrazné dynamické schopnosti a vyspelé systémy aktívnej bezpečnosti LS 460 ešte posilnilo integrovanie stáleho pohonu všetkých kolies.

O distribúciu výkonu ku kolesám sa stará konfigurácia troch diferenciálov, vrátane mimoriadne kompaktného medzinápravového samozáverného diferenciálu (LSD) typu TORSEN® – spoločného s LS 600h, ktorý rozdeľuje krútiaci moment medzi prednú a zadnú nápravu v pomere 40:60 v prospech zadnej nápravy. LS 460 AWD bude v predaji od novembra tohto roku.

Návštevníci autosalónu v Moskve mohli v stánku značky Lexus vidieť aj športové koncepty vozidiel LF-A, výkonný sedan IS F a modely vybavené hybridným pohonom Lexus Hybrid Drive. Lexus dnes zostáva prvým – a zároveň jediným – prémiovým výrobcom automobilov, ponúkajúcim ucelený rad hybridných modelov, ktorý sa skladá z RX 400h, prvého hybridného SUV na svete; GS 450h, výkonného hybridného sedanu a vlajkovej lode LS 600h.

-ls-

Toyota „Winglet“

TOYOTA MOTOR CORPORATION (TMC) oznámila, že vyvinula robota „Winglet“ ako pomôcku pri presune osôb formou jazdy postojačky.

Winglet, na ktorého vývoji sa v súčasnosti stále pracuje, je jeden z pomocných robotov označovaných ako Toyota Partner, vyrábaných spoločnosťou TMC. Robot Winglet bol navrhnutý v rámci sociálneho programu ako osobná pomôcka na bezpečný a plne mobilný život. Ide o kompaktný stroj budúcej generácie na každodennú prepravu osôb, pre ktorý je typická najmä jednoduchosť použitia a možnosť výrazného rozšírenia rozsahu mobility jeho používateľov.

Winglet pozostáva z vlastnej konštrukcie (na predstavu: pôdorys zodpovedá približne papieru formátu A3) obsahujúcej elektromotor, dve kolesá a vnútorné snímače, ktoré nepretržite sledujú pozíciu používateľa a podľa toho regulujú elektromotor na zabezpečenie stability. Jedinečná paralelná väzba umožňuje používateľovi ísť smerom dopredu, dozadu a otáčať sa len prenášaním „váhy“ tela, a tak je použitie tohto vozidielka bezpečné aj v tesných priestoroch alebo v dave ľudí.

TMC celkovo vyvinula tri rôzne modely označované ako „L“, „M“ a „S“ líšiace sa jazdnými vlastnosťami, takže zákazníci si môžu vybrať model podľa konkrétnych potrieb – od „praktického“ až po „športovú hands-free úpravu“ (bez zapojenia rúk). TMC plánuje vykonávať najrôznejšie technické a zákaznícke skúšky robotov Winglet, aby získala spätnú väzbu počas uvádzania tohto prepravného prostriedku do praktického života. Praktické skúšky úžitkovej hodnoty a parametrov mobility sú plánované na jeseň 2008 v Japonsku na centrálnom medzinárodnom letisku Centrair neďaleko mesta Nagoja a ďalej v Laguna Gamagori, prímorskom rekreačnom stredisku v prefektúre Aiči. Skúšky využiteľnosti uprostred davu ľudí a za ďalších podmienok, vrátane reakcie okoloidúcich osôb na tento prostriedok, sa začnú v roku 2009 v nákupnom centre Tressa v meste Jokohama. TMC sa usiluje o trvalú udržateľnosť v oblasti výskumu a vývoja, výroby a sociálnej sféry ako súčasť svojej koncepcie zabezpečiť „trvalú udržateľnosť v troch oblastiach“ a tiež prispieť k celkovému zdraviu a pohodliu budúcej spoločnosti. V tomto duchu sa nesie aj vývoj robotov Toyota Partner a využíva sa tu prístup monozukuri („vytváranie vecí“) TMC zahŕňajúci mobilitu, výrobu a ďalšie technológie. V rámci príbuzného programu vývoja TMC v roku 2007 odhalila robota „MOBIRO“ na osobnú prepravu osôb (v polohe posediačky).

Začiatkom budúcej dekády má TMC v pláne ďalej rozšíriť praktické využitie robotov Toyota Partner. Bude preto aj naďalej podporovať vývoj v oblasti robotiky a posilní spoluprácu medzi priemyslom, vládnymi organizáciami a akademickou sférou.

Model	„S“	„M“	„L“
Dĺžka (mm)	265	265	265
Šírka (mm)	464	464	464
Výška (mm)	462	680	1130
Hmotnosť (kg)	9,9	12,3	
Najväčšia cestovná rýchlosť (km/h)	6		
Polomer otáčania (m)	0 (možnosť otáčať sa na mieste)		
Dojazd* (km)	5		10
Dĺžka nabíjania	1 hodina (plné nabitie)		

*Závisí od stavu povrchu a hmotnosti používateľa

Renault Thalia

Renault predstavil novú generáciu typu Thalia na autosalóne v Moskve 26. augusta. Nová Thalia vyžaruje eleganciu navonok, v interiéri vodič a ostatní členovia posádky ocenia komfortnú a starostlivo zariadenú kabínu. Ponuka temperamentných zážihových a vznetových motorov je na vedúcej pozícii na trhu, a je zaujímavá aj v čase rastu cien motorových palív.

Nová Thalia je pri dĺžke 4,26 m a výške1,43 m proporčne dobre vyvážená, tvar predných reflektorov zdôrazňuje prestíž a ozvláštňuje dizajn prednej masky. Harmonický pohľad zboku, ako aj robustné línie zadnej časti podčiarkujú moderný vzhľad automobilu. Prítomnosť chrómovanej dekorácie na mriežkach a preraďovacej páke prevodovky pridáva ďalší znak výrazného rozdielu v porovnaní s prvou generáciou. Automobil aj vďaka týmto chrómovaným prvkom vyzerá luxusnejšie. Nový Renault Thalia poskytuje štedrý batožinový priestor, ktorý je dokonale vyhotovený pre profesionálne použitie, ale aj na víkend strávený na vidieku.

Motory pre novú Thaliu kombinujú dostatočný výkon, malú spotrebu a ohľaduplnosť k životnému prostrediu – sú najúspornejšie v danom segmente. Nový Renault Thalia má rovnaké pruženie ako Clio II, ktoré je oceňované pre vyváženosť medzi pohodlím a stabilitou na vozovke a tiež pre tichosť jazdy.

Nový Renault Thalia má množstvo vlastností, pre ktoré určite uspeje na trhoch strednej a východnej Európy, Rusku, Turecku,.... ale aj u nás.

-rt-

Nový športový Mégane

Francúzska automobilka Renault predstavila na londýnskom autosalóne nový špičkový model svojej divízie Sport Technologies, ktorá vyvíja športové verzie vozidiel Renault. Nový model má označenie Mégane R26.R a je odvodený od modelu Mégane F1 Team R26.

Obidva modely používajú rovnaký motor, prevodovku i diferenciál so zväčšeným trením. Model R26.R však bol podrobený „odtučňovacej" kúre, čím sa jeho hmotnosť zmenšila o 123 kg. Kvôli menšej hmotnosti museli byť upravené charakteristiky pruženia. Nedávno vytvoril Mégane R26.R na tzv. severnej slučke legendárneho nemeckého pretekárskeho okruhu Nürburgring časom 8 min. 17 s nový rekord v svojej kategórii. Nový športový Mégane sa bude vyrábať v závode spoločnosti Alpine Renault, pričom celkovo bude vyrobených len 450 vozidiel. Trojdverové vozidlo má len dve športové sedadlá, ktoré sú vystrojené šesťbodovými bezpečnostnými pásmi leteckého typu. Na pohon vozidla slúži zážihový prepĺňaný 16-ventilový dvojlitrový motor, ktorého maximálny výkon je 169 kW a najväčší krútiaci moment je 310 Nm. Nový športový Mégane zrýchli z 0 na 100 km/h za rovných šesť sekúnd a šprint na jeden kilometer s pevným štartom absolvuje za 25,9 s. Maximálna rýchlosť vozidla je 237 km/h, celková priemerná spotreba je 8,5 l/100 km. **(RM)**

ROADSTER HONDA S MALÝMI EMISIAMI

Štúdia športového vozidla Honda s malými emisiami mala premiéru na Britskej mezinárodnej automobilovej výstave v ExCeli v Londýne. Dizajnérska štúdia ľahkého roadstera je koncept, na ktorom sú zjavné základné princípy pri vývoji vozidel Honda, elegantný dizajn a snaha navrhovať príťažlivé vozidlá tak, aby boli zároveň ohľaduplné k životnému prostrediu.

Dvojsedadlové vozidlo nesúce názov OSM (Open Study Model – Štúdia otvoreného modelu) v expozícii na autosalóne doplnil športový hybrid CR-Z, ktorý bol už schválený na výrobu, a vozidlo FCX Clarity poháňané vodíkovými palivovými článkami. "Chceme všetkým ukázať, že vozidlá s malými emisiami môžu byť takisto atraktívne," povedal Andreas Sittel, vedúci projektu OSM. "Nie je žiadny dôvod, prečo by vozidlo ohľaduplnejšie k životnému prostrediu nemohlo zároveň vyzerať skvelo – a mať športový charakter a poskytovať radosť z jazdy."

Konceptom tohto projektu bolo heslo 'Čistý a dynamický' – a tým sa návrhári riadili pri práci na dizajne exteriéru aj interiéru, čím docielili to, že ‚reč', ktorou spolu obe časti hovoria, je plynulá a konzistentná. Jedným z príkladov tohto javu je zadná časť vozidla, kde karoséria medzi sedadlami v podstate prechádza do kabíny.

Vonkajší dizajn je tvorený rovnováhou jemných, zaoblených kriviek a ostrých línií, ktoré vymedzujú kľúčové oblasti. Predné svetlá sú citlivo včlenené do predku vozidla a tiahnu sa od nosa vozidla až k hornému okraju blatníkov tak, aby pôsobili dojmom, že sú súčasťou pôvodnej karosérie.

Vo vnútri je takisto uplatnený tento neprerušovaný a plynulý postup pomocou dlhých skosených kriviek, ktoré sa tiahnu od oboch panelov dverí a tvoria rámec pre prístrojovú dosku. Jej koncepcia bola vedená snahou vyhnúť sa tradičnému zhluku ‚ťažkých' farieb a materiálov pred vodičom, čo je v súlade s myšlienkou čistoty a ľahkosti. Kvôli tomu je takisto palubná doska rozdelená do niekoľkých častí, pričom najdôležitejšie prístroje ležia priamo v zornom poli vodiča.

Kľúčové informácie sú zobrazované na zaoblenej, uzavretej strednej časti prístrojovej dosky, úrovne a čísla sú v žiarivo modrej farbe na čiernom pozadí. To je v súlade s čalúnením vozidla, ktorého sedadlá a obloženie dverí sú potiahnuté novým modrým koženým materiálom s lesklým efektom a iné časti bielou kožou, v harmónii s farbou karosérie, v originálnom odtieni nazvanom Mystic pearl. Hlavné ovládače a funkcie sú vodičovi k dispozícii v intuitívnom rozmiestnení, v dosahu jeho ruky na paneli, ktorý sa stáča dolu napravo od vodiča. V strede umiestnená prerađovacia páka polosekvenčnej prevodovky naladenej tak, aby poskytovala radosť z jazdy, je dobre dostupná, rovnako tak i alternatívne ovládače prerađovania umiestnené na oboch stranách volantu. Priamo do prerađovacej páky je integrované červené tlačidlo zapaľovania ‚start', ktoré posilňuje športový imidž vozidla. Honda OSM bola navrhnutá vo vývojovom centre Hondy v nemeckom Offenbachu. Je najčerstvejším príkladom práce mladých talentov, ktorí sa zdokonaľujú a rastú v dizajnérskych štúdiách Hondy v Európe – rovnako ako to prezentovali predtým koncept malého hybridného športového vozidla Honda (Ženeva 2007) a koncept Accord Tourer (Frankfurt 2007).

V súčasnej dobe je Honda OSM dizajnérskou štúdiou a neplánuje sa, že by sa mohla dostať do sériovej výroby. Oveľa lacnejšie hybridné vozidlo Honda by malo byť v predaji na jar 2009, čím sa technológia ekologickejších motorov stane dostupnou viacerým ľuďom.

-ha-

ZÁBAVNÝ MALÝ AUTOMOBIL

Vzrušujúci nový Ford Ka, zábavné a svieže malé vozidlo, bude stredobodom pozornosti v expozícii Ford na parížskom autosalóne v októbri tohto roka. Prináša novú úroveň štýlu a potešenia do cenovo dostupných mestských áut.

Dvanásť rokov po tom, ako bol s veľkým nadšením uvedený prvý Ford Ka, jeho následník zaujme rovnakú mladistvú a drzú živosť. Druhá generácia si zachováva všetky kvality, ktoré robili Ford Ka taký populárny – kompaktnú veľkosť, skvelý výzor, temperamentnú dynamiku a zábavnú osobnosť – ale prezentuje ich v novom balení.

Dizajnéri značky Ford dali novému Fordu Ka moderný zjav, ktorý vychádza zo súčasného „kinetického dizajnu" spoločnosti. Početné vizuálne znaky spájajú nový Ford Ka s jeho predchodcom, ale s osobitou tvárou a robustnými proporciami má nová generácia Ka svoj jedinečný charakter.

Interiér nového Fordu Ka má tiež štýlový a dynamický dizajn, odvážne kontrasty a výrazné farby, ktoré odzrkadľujú odvážny vkus typického zákazníka typu Ka.

Nový model smeruje k pokračovaniu významného úspechu originálneho Fordu Ka, ktorý je považovaný za ikonu v dizajne automobilov. Keď bol v roku 1996 na parížskom autosalóne Ford Ka uvedený, hneď bol ocenený jeho „New Edge" štýl a jeho v triede najlepšia jazdná dynamika.

Počas svojho 12-ročného života bol Ford Ka medzi zákazníkmi malých vozidiel veľmi obľúbený. Celkovo sa za ten čas vyrobilo viac ako 1,4 milióna týchto malých atraktívnych vozidiel.

Ďalšie informácie o novej generácii Fordu Ka budú zverejnené v čase autosalónu v Paríži, začiatkom októbra 2008.

-fd-

Audi RS6

Na jesennom parížskom autosalóne predstaví nemecká automobilka Audi inovovaný typový rad A6. Jedným z magnetov na stánku spoločnosti Audi bude zaiste aj nový športový sedan RS6, ktorá bola vyvinutá v spolupráci so spoločnosťou quattro GmbH (tá je vo vlastníctve automobilky Audi). Sedan Audi RS6 je dlhý 493 cm a jeho karoséria sa športovými doplnkami odlišuje od karosérie bežného modelu A6.

Vpredu sú xenónové reflektory a denné svetlá, tvorené šiestimi diódami LED, vzadu je difúzor s oválnymi koncovkami výfuku a spojler na zadnej hrane veka batožinového priestoru. Výrazne profilované predné sedadlá poskytujú telu dobrú oporu pri dynamickej jazde. V interiéri sú použité tie najkvalitnejšie materiály, medzi nimi aj uhlíkového kompozity, koža, alkantara či klavírový lak. Do sériového výstroja vozidla patrí dvojzónová klimatizačná sústava, parkovacie pomôcky (snímače/ vpredu i vzadu, multifunkčný športový volant a kvalitný audiosystém spoločnosti Bose. Na prístrojovej doske sú aj prístroje, indikujúce plniaci tlak turbodúchadiel. Na želanie môže byť vozidlo vystrojené systémom lane assist, ktorý upozorňuje vodiča na nechcené opúšťanie jazdného pruhu a adaptívny tempomat, udržujúci konštantnú vzdialenosť od vpredu idúceho vozidla. Za príplatok sa montuje aj systém DRC (dynamic ride control), ktorý minimalizuje pozdĺžne a priečne nakláňanie vozidla. Systém DRC môže byť doplnený tlmičmi s variabilnou charakteristikou, pričom vodič môže zvoliť tri rôzne charakteristiky tlmenia. Vozidlo má 19-palcové diskové kolesá z ľahkých zliatin, na želanie sa montujú 20-palcové kolesá, ktoré umožňujú inštaláciu keramických brzdových kotúčov. Keramické kotúče majú vpredu priemer 420 mm, vzadu 356 mm a majú celkovo o 12,2 kg menšiu hmotnosť ako oceľové kotúče. Predné kolesá sú zavesené na štyroch ľahkých hliníkových ramenách.

Na pohon vozidla slúži zážihový päťlitrový vidlicový desaťvalcový motor s priamym vstrekovaním benzínu. Motor je vystrojený dvoma turbodúchadlami a vyvíja maximálny výkon 426 kW (od 6250 ot./min. do maximálnych otáčok 6700 ot./min.). Najväčší krútiaci moment 650 Nm je k dispozícii od 1500 ot./min. do 6250 ot./min.

Motor poháňa všetky štyri kolesá (systém quattro) prostredníctvom novej šesťstupňovej automatickej prevodovky tipotronic, ktorej reakčná doba bola skrátená na desatinu sekundy. Prevodovka sa ovláda pákou na strednej konzole alebo páčkami na volante.

Nový športový sedan Audi RS6 zrýchli z 0 na 100 km/h za 4,5 sekundy. Maximálna rýchlosť vozidla je elektronicky obmedzená na 250 km/h, na želanie kupujúceho možno tento limit zvýšiť na 280 km/h. Audi RS6, ktoré spája dynamiku superšportového vozidla s pohodlím luxusnej limuzíny, príde do predaja v polovici októbra, pričom jeho základná cena na nemeckom trhu bude 105 550 eúr.

(RM)

Opäť atraktívnejšie a dokonalejšie

Je synonymom športovosti a vo svojom segmente si po dlhé roky zachováva pozíciu najpredávanejšieho vozidla z tzv. prémiového segmentu. Teraz BMW radu 3 ešte zvýrazňuje svoje prednosti. Sedan aj Touring /kombi/sú ešte atraktívnejšie vďaka špecifickým modifikáciám exteriérového dizajnu, zušľachtenej štylistike interiéru, novej generácii doplnkového ovládacieho systému iDrive, oživenej ponuke motorov a modifikáciám v pohonnom reťazci, zlepšenej bezpečnosti a lepšiemu komfortu. Navyše, s prvkami súboru BMW EfficientDynamics, dosahuje nové BMW radu 3 podstatne menšie hodnoty spotreby paliva a emisií ako konkurenčné modely v prémiovom segmente.

Novým prvkom v oblasti pohonu je aj optimalizovaný elektronicky riadený pohon všetkých kolies BMW xDrive. Tento inteligentný systém teraz možno kombinovať s piatimi typmi motorov. Novinkou je kombinácia BMW 320d xDrive, dostupná ako Sedan aj Touring. Obe karosárske verzie modelu BMW 318d prichádzajú ako najhospodárnejšie vozidlá svojho segmentu so spotrebou nafty v kombinovanej prevádzke iba 4,7 l/100 km a teraz dostávajú aj šesťstupňovú automatickú prevodovku.

Nápadné dizajnové modifikácie prednej časti, bočných partií a zadnej sekcie dodali novému BMW radu 3 Sedan viac dôrazu na dynamickom charaktere, zatiaľ čo nové BMW radu 3 Touring pomocou nových vizuálnych prvkov zdôraznilo svoj športovo elegantný profil. Pohľad spredu na Sedan aj Touring charakterizuje jednoznačný dôraz na šírku nového BMW radu 3. Značkovo typický vzhľad dvojitých okrúhlych reflektorov je zvýraznený chrómovanými tubusmi, svetelné prstence s funkciou denných svetiel sú teraz k dispozícii aj v kombinácii s doplnkovými bixenónovými prednými svetlami. Smerové svetlá majú rebrovanú štruktúru, v kombinácii s doplnkovými bixenónovými svetlami sa inštalujú smerové svetlá z LED diód. Aj pohľad na nové BMW radu 3 zozadu charakterizuje vyšší dôraz na

silu a eleganciu vozidla. Na dosiahnutie tohto efektu boli kompletne zmenené zadné nárazníky, zadné svetlá a rukoväť veka batožinového priestoru. Dvojdielne zadné svetlá sú teraz štruktúrované do tvaru písmena L, typického pre BMW. LED diódy v zadných aj smerových svetlách sú navrhnuté s cieľom vytvoriť príťažlivý, kvalitný vzhľad.

K dynamickejšiemu vzhľadu nového BMW radu 3 prispelo aj rozšírenie rozchodu zadných kolies. V závislosti od modelu môže byť tento rozmer väčší až o 24 mm vďaka novému uchyteniu kolies k náprave a ďalším modifikovaným detailom.

Moderný, kvalitný interiér BMW radu 3 bol ešte zlepšený pomocou špecifickej selekcie materiálov a povrchového dizajnu. Aj do interiéru sa preniesla moderná štylistika exteriéru so súhrou konvexných a konkávnych povrchov a technologicky orientovaný estetický štýl. Doplnkový systém BMW iDrive v novej generácii je v novom BMW radu 3 dostupný v kombinácii s doplnkovým navigačným systémom Professional. Okrem iného podporuje viacrežimové hlasové ovládanie, zlepšila sa kvalita zobrazenia a intuitívna jednoduchosť ovládania. Pribudli štyri tlačidlá priamej voľby najčastejšie používaných funkcií (rádio, CD, telefón a navigácia). Nový systém iDrive je v BMW radu 3 vybavený displejom s uhlopriečkou 8,8 palca (asi 22 cm), teda s rozmerom, ktorý prekračuje všetky aktuálne dostupné grafické displeje v automobiloch. Vďaka veľkému rozlíšeniu podstatne lepšie zobrazuje jemné grafické detaily. Zároveň vďaka variabilnej štruktúre zobrazenia podstatne uľahčuje nájdenie žiadanej položky. Všetky funkcie, ktoré dokáže iDrive riadiť, sú zobrazené priamo v štartovacom menu.

Navigačný systém Professional obsahuje pevný disk s kapacitou 80 GB, integrovaný priamo vo vozidle. Vďaka nemu sa pozoruhodne rýchlo dostane k digitálnym mapám navigácie a dokáže uchovať množstvo zvukových súborov. Systém umožňuje prenos súborov na pevný disk z CD-prehrávača, MP3-prehrávača alebo USB-kľúča. Vďaka technológiám súboru BMW ConnectedDrive sa BMW stáva prvým výrobcom automobilov na svete, ktorý dokáže posádke stojaceho vozidla zabezpečiť neobmedzený prístup na internet. Táto funkcia je k dispozícii ako doplnok za špeciálne atraktívne paušálne ceny. Prenos dát je zabezpečený technológiou EDGE, ktorá na rozdiel od UMTS poskytuje plné geografické pokrytie a je trikrát až štyrikrát rýchlejšia než mobilné pripojenie typu GPRS. Technickým základom vo vozidle je nový systém iDrive, ktorého ovládač Controller sa dá použiť vo funkcii počítačovej myši.

BMW Connected Drive je dynamická koncepcia, ktorá zahŕňa funkcie BMW Assist, BMW Online, BMW TeleServices a BMW Tracking, v závislosti od ich dostupnosti v jednotlivých krajinách. Okrem toho prináša BMW ConnectedDrive ďalší vývojový stupeň zabezpečenia mobility a prístupu k informáciám. Príkladom môže byť Enhanced Emergency Call (rozšírené núdzové volanie) s automatickým určením polohy vozidla a diaľkovým ovládaním.

Nové BMW radu 3 s rozšírenou paletou pohonných jednotiek zvýrazňuje svoj náskok po stránke kombinácie jazdnej dynamiky a ekonomiky. Všetky motory modelov Sedan aj Touring disponujú lepšími hodnotami spotreby a emisií než konkurenčné s podobnými

výkonovými parametrami. Všetky modely nového BMW radu 3, v modelovo špecifickej konfigurácii, využívajú Brake Energy Renegeration, funkciu Auto Start/Stop, indikátor preradenia, vedľajšie jednotky aktivované len v prípade potreby, elektromechanický posilňovač riadenia, pneumatiky so zmenšeným valivým odporom a automatické Aktívne vzduchové klapky. Vďaka komplexnej aplikácii týchto technológií v najpredávanejšom modeli BMW má súbor BMW EfficientDynamics zaručenú pozoruhodnú mieru rozšírenia medzi zákazníkmi.

V súlade s princípmi BMW EfficientDynamics prichádza každé nové BMW s lepšou jazdnou dynamikou, pritom však so zmenšenou spotrebou a emisiami v porovnaní s predošlým modelom. Obzvlášť dobrým príkladom je nové BMW 330d. Jeho celohliníkový 3,0-litrový radový vznetový šesťvalec je vybavený priamym vstrekovaním common rail tretej generácie, ktorej piezovstrekovače dávkujú palivo pod pracovným tlakom až do 180 MPa. Nový pohonný agregát má výkon 180 kW a krútiaci moment 520 Nm. BMW 330d s ním zrýchli z 0 na 100 km/h za 6,1 sekundy, maximálna rýchlosť je elektronicky limitovaná na hodnotu 250 km/h. Priemerná spotreba BMW 330d podľa testovacieho cyklu EÚ je pritom len 5,7 l/100 km, emisie CO_2 majú hodnotu 150 g/km.

Nové BMW 330d je štandardne vybavené filtrom pevných častíc a oxidačným katalyzátorom. Vďaka množstvu inovácií spĺňa s veľkou rezervou limity emisnej normy EURO 5. Do systému môže byť zapojený aj nový zásobníkový NOx katalyzátor zmenšujúci emisie kysličníkov dusíka, v doplnkovej konfigurácii BMW BluePerformance, ktorá je už dnes pripravená splniť limity budúcej emisnej normy EURO 6.

Okrem nových šesťvalcových vznetových motorov spĺňajú emisnú normu EURO 5 aj štvorvalcové vznetové motory modelov BMW 320d a BMW 318d, ktoré prešli súborom viacerých modifikácií na zmenšenie emisií.

Ideálna kombinácia radosti z jazdy a efektivity je charakteristická aj pre ďalšie motory v ponuke nového BMW radu 3. S ponukou piatich zážihových a piatich vznetových motorov disponuje najširšou paletou pohonných jednotiek vo svojom segmente. Pri výbere motorov majú zákazníci k dispozícii alternatívy so štyrmi aj šiestimi valcami. Výkonové spektrum agregátov pokrýva rozsah od 105 kW modelov BMW 318i a BMW 318d až do 225 kW pre BMW 335i. Všetky motory sú k dispozícii pre BMW radu 3 Sedan aj BMW radu 3 Touring a všetky sú vybavené prvkami súboru BMW EfficientDynamics, v konfigurácii špecifickej pre daný model. Unikátom v rámci konkurenčného poľa je vybavenie všetkých zážihových motorov priamym vstrekovaním paliva High Precision Injection. Najpozoruhodnejšou dynamikou disponuje BMW 335i, s akceleráciou 0-100 km/h iba za 5,6 s . Jasným lídrom v oblasti spotreby v celom svojom segmente je BMW 318d s priemernou spotrebou podľa cyklu EÚ iba 4,7 l/100 km a emisiami CO_2 len 123 g/km.

Nové BMW radu 3 prináša aj rozšírenú paletu motorov, ktoré sa dajú kombinovať s inteligentným systémom pohonu všetkých kolies xDrive, konkrétne sa dá po prvýkrát v tomto typovom rade kombinovať aj so štvorvalcovým motorom v modeli BMW 320d xDrive. Celkovo je k dispozícii výber troch zážihových a dvoch vznetových motorov, ktoré teraz v kombinácii s pohonom všetkých kolies prinášajú aj nové označenia príslušných modelov s touto inteligentnou technológiou: BMW 335i xDrive, BMW 330i xDrive, BMW 325i xDrive, BMW 330d xDrive a BMW 320d xDrive.

Elektronicky riadený trvalý pohon všetkých kolies BMW xDrive poskytuje bezkonkurenčnú mieru komfortu, trakcie a agility na každom povrchu vďaka plynulo variabilnej distribúcii pohonu medzi prednú a zadnú nápravu. Na zaručenie čo najpresnejšieho ovládania vozidla je riadiaca jednotka systému BMW xDrive prepojená s riadiacou jednotkou Dynamickej kontroly stability (DSC) pomocou Integrovaného manažmentu podvozku (ICM, Integrated Chassis Management). Vďaka tomu xDrive pomáha zlepšovať jazdnú dynamiku, pretože dokáže podchytiť a eliminovať akékoľvek tendencie k pretáčavosti alebo nedotáčavosti vozidla.

Nové BMW radu 3 má najpokrokovejšiu technológiu podvozka vo svojom segmente. Päťprvková zadná náprava je prispôsobená požiadavkám motorov s veľkým výkonom a krútiacim momentom. Aj predná náprava má technicky najvyšší štandard: jej dvojkĺbová konštrukcia je takmer celá vyrobená z hliníka.

Štandardná výbava obsahuje elektromechanický posilňovač riadenia s integrovanou funkciou Servotronic, meniacou účinok posilňovača v závislosti od rýchlosti jazdy. K dispozícii ako doplnok je Aktívne riadenie, ktoré v závislosti od rýchlosti jazdy mení prevodový pomer riadenia.

Predné sedadlá nového BMW radu 3 sú štandardne vybavené aktívnymi opierkami hlavy, ktoré významne zmenšujú riziko zranenia krčnej chrbtice. Pri náraze zozadu sa automaticky posunú o 60 mm smerom dopredu a o 40 mm smerom hore, čím sa zmenší vzdialenosť medzi opierkou a hlavou.

Významným príspevkom k aktívnej bezpečnosti je nová generácia adaptívnych predných svetiel, ktoré sú dostupné ako doplnok k bixenónovým predným svetlám. Vďaka možnosti natáčania poskytujú osvetlenie cesty v zákrutách, na základe informácií o otáčaní vozidla okolo jeho zvislej osi, uhle natočenia volantu a rýchlosti jazdy. Pri pomalej jazde sa aktivujú aj odbočovacie svetlá. Túto funkciu plní jedno z dvoch vnútorných predných svetiel, ktoré sa pred odbočovacím manévrom natočí do patričného smeru a lepšie osvetlí cestu.

Aj v oblasti prvkov komfortu prináša nové BMW radu 3 množstvo zlepšení. Modifikovaná technológia kúrenia a klimatizácie disponuje najväčším výkonom vo svojej kategórii: počas jedinej minúty sa objem vzduchu v celom interiéri dokáže vymeniť až trikrát. Napriek mimoriadne veľkému prietoku vzduchu sa zachovala vynikajúco utlmená akustika vďaka funkcii optimalizácie prietoku v riadiacej jednotke. Doplnkovo je k dispozícii dvojzónová klimatizácia so samostatnou reguláciou teploty na strane vodiča a spolujazdca na prednom sedadle.

Paralelne s uvedením nového BMW radu 3 Sedan a nového BMW radu 3 Touring sa pre Coupé a Cabrio predstavia novú sedemstupňovú automatizovanú prevodovku s dvoma spojkami. Táto nová prevodovka preraďuje bez prerušenia trakcie, kombinuje lepšiu akceleráciu a menšiu spotrebu v porovnaní so štandardnou ručne ovládanou šesťstupňovou prevodovkou, navyše s komfortom automatického preraďovania.

-bw-

LEGENDA SA VRACIA

Legendárne označenie Ford RS pre model s výkonným motorom sa vracia v podobe vzrušujúceho nového Forda Focus RS, ktorý predstavili 22. júla na medzinárodnom autosalóne v Londýne. Vozidlo skonštruoval malý tím zasvätených odborníkov, ktorý viedol Jost Capito, líniový riaditeľ pre výkonné vozidlá spoločnosti Ford of Europe.

Toto je druhý model Focus s označením RS a sľubuje ďalšiu vzrušujúcu kapitolu v 40-ročnom príbehu, ktorý začal v Nemecku v šesťdesiatych rokoch a získal rozmach v Európe uvedením modelu Escort RS1600 v roku 1970.

Nový Focus RS vyžaruje charakter, športový štýl, má znížený, „agresívnejší" vzhľad, vlastnosti, aké sa očakávajú od pravého Fordu RS. Zreteľné štýlové detaily zamerané na výkon spolu s prepracovanými úpravami karosérie vytvárajú „zasadený", mohutný postoj a sľubujú vzrušujúcu jazdu.

Auto z londýnskeho autosalónu predstavuje náhľad dizajnového zámeru pre konečnú podobu vozidla zaradeného do výroby. Vývojárske práce však naďalej pokračujú a pred začatím sériovej výroby sa ešte môžu zmeniť niektoré finálne detaily.

Vozidlo je nafarbené špeciálnym svetlozeleným lakom s vloženou tenkou kovovou vrstvou. Ide o okúzľujúcu modernú interpretáciu laku Le Mans Green z éry modelu Escort RS1600 zo šesťdesiatych rokov.

Sýta farba exteriéru kontrastuje s viacerými štýlovými detailmi zameranými na výkon, ktoré sú zvýraznené lesklou čiernou farbou „piano black". Tieto detaily zahŕňajú pás na prednej hrane kapoty, hlboko zasadené kryty integrovaných predných hmlových reflektorov a vonkajšie spätné zrkadlá s integrovanými bočnými smerovými svetlami.

Predné a zadné bočné plechy karosérie boli upravené pre širšie okraje blatníkov a rozchod kolies, doplňajú ich upravené a hlbšie bočné oblúkové lišty. Ďalšiu vizuálnu pripomienku výkonového potenciálu auta predstavujú trojuholníkové vetracie otvory so značkou RS, ktoré sú zasadené za okraje predných blatníkov. Dve klasické vetracie žalúzie kapoty štýlovo naznačujú silu, ktorá sa skrýva pod nimi a zároveň sú praktickým prvkom, ktorý je potrebný na udržiavanie správnych teplôt systému.

Úplne nový dizajn predného nárazníka modelu Focus RS zahŕňa hlboký predný spojler s veľkou spodnou sieťovou mriežkou chladiča v tvare rozšíreného lichobežníka. Tento štýlový a praktický prvok predstavuje najnovšiu tvár „kinetického dizajnu" značky Ford a taktiež má povrchovú úpravu vo farbe „piano black". Nad ním ako mačacie oči vynikajú pochrómované xenónové reflektory orámované matnými čiernymi krytmi, pod ktorými sú jedinečné prídavné vetracie otvory.

Zadná časť je vybavená novým hlbokým zadným nárazníkom s veľkým difúzorovým tunelom na jeho spodnej hrane a malými vetracími otvormi na oboch jeho okrajoch, ktoré zdôrazňujú šírku auta. Po oboch stranách čierneho difúzora sú zasadené dve pôsobivé pochrómované koncovky výfuku, ktoré dotvárajú vzhľad účelnej zadnej časti vozidla.

Hore na strešnej línii modelu Focus RS je zasadený jedinečný dvojprvkový čierny zadný spojler RS odkazujúci na predchádzajúce modely RS a taktiež na víťaza Svetovej rely Focus WRC, ktorý bol jeho inšpiráciou.

Vo vnútri tento námet pokračuje jedinečným a náležite na výkon orientovaným interiérom. V ňom dominujú zákazkové tvarované športové sedadlá Recaro ´high-performance´, ktoré boli špeciálne navrhnuté a prispôsobené tak, aby poskytovali vynikajúcu oporu aj pri temperamentnej jazde. Všetky sedadlá sú farebne zladené s exteriérom, majú kožené doplnky ebenovej farby a v operadlách vyšité logá „RS" a „Recaro".

Nové vzrušenie do interiéru Focusu prináša farebnosť, ktorá vychádza zo športového námetu interiéru modelu Focus ST a zahŕňa viac doplnkov zladených s farbou exteriéru, zvýrazňujúcich prvkov z lešteného hliníka a zreteľných štýlových doplnkov zameraných na výkon. Kvôli zladeniu s prednými sedadlami sú vyššími bočnými oporami a mikrovláknovým povrchom vybavené dokonca aj zadné sedadlá.

Stredová konzola prístrojovej dosky má štýlovú lesklú povrchovú úpravu a celý interiér prekypuje kovovými doplnkami, od vetracích otvorov, kľučiek

dverí, ovládacích prvkov a okolia preraďovacej páky až po jedinečné lišty so značkou RS na prahoch dverí. Tieto doplnky kontrastujú s čiernym čalúnením strechy, ktoré zdôrazňuje dojem športového kokpitu.

Vodič pociťuje pri každom dotyku, že tento Focus je špeciálny. Pripomína to i preraďovacia páka s grafikou šiestich prevodových stupňov vo farbe RS blue, športový trojramenný volant doplnený o logá „Ford" a „RS" a dokonca aj hliníkové pedále. Zavŕšením prostredia pre výkonnú jazdu sú tri prídavné meracie prístroje z Focusu ST, medzi ktoré patrí aj ukazovateľ plniaceho tlaku zasadený na vrch stredovej konzoly, natočený smerom k zornému poľu vodiča.

Srdcom úplne nového modelu Focus RS je špeciálne navrhnutá verzia 2,5-litrového 5-valcového motora Duratec s turbodúchadlom. Táto pohonná jednotka bola výrazne upravená pre veľký výkon. Poskytuje výkon 220 kW a krútiaci moment viac ako 410 Nm, čím prispieva k vynikajúcemu pomeru výkonu k hmotnosti. Výrazný nárast výkonu nie je len výsledkom jednoduchej úpravy riadiacej jednotky motora alebo plniaceho tlaku: počínajúc blokom 2,5-litrového motora Duratec vyvinuli inžinieri pre model Ford RS jedinečné vačkové hriadele, upravili hlavu valcov, tesnenia i nasávacie a výfukové potrubie vozidla.

Aj keď je tento model stále vo fáze vývoja, výkonové testy uskutočňované pred jeho uvedením na začiatku roka 2009 naznačujú zrýchlenie z 0 na 100 km/h pod šesť sekúnd.

Počas vývoja Focusu RS sa Capito a jeho tím dôrazne zameriavali na to, aby vytvorili vozidlo poskytujúce vynikajúci výkon a trakciu. Rôzne inovácie, ktoré boli vyvinuté na základe zákazníckej spätnej väzby z predchádzajúcich výkonných vozidiel Ford, umožnili inžinierom zachovať v novom Focuse RS pohon predných kolies so samozáverným diferenciálom a zároveň dosiahnuť náročné požiadavky pre trakciu, jazdné vlastnosti a riadenie.

Nový Ford Focus RS je vybavený inovatívnym systémom zavesenia predných kolies známym pod názvom „RevoKnuckle", ktorý je navrhnutý tak, aby obmedzoval neželané rušenie a „ťahanie" riadenia pri akcelerácii a tiež dopady krútiaceho momentu na riadenie vo vozidlách s pohonom predných kolies. K „ťahaniu" riadenia dochádza pri prudkej akcelerácii, zatáčaní alebo jazde na nerovnom povrchu vtedy, keď krútiaci moment na poháňaných kolesách prekročí úroveň ich priľnavosti. Tento jav je charakteristický prudkou otáčavou silou pociťovanou na volante, ktorá môže byť ešte výraznejšia pri vozidlách so širokými pneumatikami a samozáverným diferenciálom.

Systém RevoKnuckle vo Focuse RS pracuje v spojení so samozáverným diferenciálom od spoločnosti Quaife, ktorý je vybavený funkciou automatického rozdeľovania krútiaceho momentu na ľavé a pravé koleso. Technológiu RevoKnuckle vyvinuli inžinieri Ford Team RS špeciálne pre vysokovýkonný Focus RS v úzkej spolupráci s pokrokovým výskumným centrom Ford v Aachene v Nemecku. Táto konštrikcia umožňuje využiť jednoduchosť tradičného usporiadania vzpier McPherson, avšak s nastaveniami geometrie, ktoré minimalizujú rušenie a „ťahanie" riadenia pri akcelerácii.

„Dôkladne sme zvažovali pohon všetkých kolies, no skombinovaním a doladením týchto prvkov a s využitím najlepších odborných poznatkov o jazdných vlastnostiach, ktorými disponuje spoločnosť Ford, sa nám podarilo vyhnúť zaťaženiu vozidla hmotnosťou pohonu všetkých kolies a zároveň dosiahnuť najlepšie vyváženie trakcie, jazdných vlastností a výkonu v triede. Výsledkom je konštrukcia s malou hmotnosťou, ktorá prinesie ideálnu zmes trakcie a žiletkovo presnej ovládateľnosti, akú by od vozidla s pohonom predných kolies nikto neočakával. Sme presvedčení, že naše rozhodnutie bolo správne," povedal Capito.

Vývojové pokroky v rámci jazdnej kvality pre Focus RS zahŕňajú o 40 mm širší rozchod kolies, hrubšie a dlhšie hnacie hriadele, upravené pružiny a tlmiče a tiež hrubší, dlhší skrutný stabilizátor v konštrukcii zadnej nápravy. Súčasne bol doladený systém riadenia tak, aby poskytoval ešte ostrejšiu odozvu riadenia a mimoriadne presnú spätnú väzbu.

Zlepšené boli aj brzdy, ktoré zahŕňajú 336-milimetrové vetrané predné kotúče a 300-milimetrové zadné kotúče a poskytujú neuveriteľnú brzdnú schopnosť na ceste alebo na dráhe. Spoza 19-palcových diskových kolies, obalených do nízkoprofilových pneumatík Continental s rozmerom 235/35, vykúkajú veľké strmene.

Pre Focus RS bola vyvinutá špeciálna verzia systému ESP od spoločnosti Ford, ktorá je navrhnutá tak, aby pred aktivovaním umožňovala mimoriadne športový štýl jazdy. Intenzívna práca vynaložená na doladenie prirodzených jazdných vlastnosti auta umožnila poskytnúť možnosť úplnej deaktivácie systému ESP pre nadšených vodičov a najmä pre použitie na pretekárskej trati.

„Všetky jazdné charakteristiky Focusu RS dolaďujeme bez systému ESP skôr za účelom zdokonalenia jeho prirodzených reakcií, ako na použitie systému ESP na zlepšenie jeho jazdných vlastností. Vo Focuse RS je systém ESP výhradne bezpečnostným prvkom," objasnil Capito.

Pri vytváraní nového Focusu RS museli inžinieri Ford Team RS splniť rovnaké prísne požiadavky na trvácnosť a spoľahlivosť, aké sa kladú na ostatné modely typu Focus. Napriek mnohým zákazkovým inžinierskym a štýlovým prvkom sa bude Focus RS vyrábať výhradne na hlavnej výrobnej linke Focusov v Saarlouis v Nemecku a ponúkať so štandardnou zárukou spoločnosti Ford of Europe.

Nový Focus RS predstavuje významný moment v dedičstve značiek Focus a Ford RS. Označuje súčasne návrat slávnej, zároveň však aj vzácnej značky Ford RS, ktorá sa naposledy objavila pri prvej generácii Focusu RS v roku 2002 a ktorá so sebou nesie slávne dedičstvo siahajúce 38 rokov dozadu, ktoré zahŕňa typy Fiesta, Escort a Sierra.

„Značka RS je pre nás neobyčajne dôležitá v rámci nášho výkonového dedičstva a úspechu v Svetových majstrovstvách rely, kde Focus zohrával významnú rolu v získavaní vynikajúcej povesti značky Ford v jazdnej dynamike," povedal John Fleming, prezident a výkonný riaditeľ spoločnosti Ford of Europe.

Nový Ford Focus sa začne predávať začiatkom roka 2009.

-fd-

ZÁBAVNÝ MALÝ AUTOMOBIL

Vytvorením úplne nového Dodge Journey konštruktéri a inžinieri značky Dodge reagovali na potreby svetového trhu s osobnými vozidlami, aj na požiadavky individuálnych vodičov: vznikol automobil, ktorý dokáže plniť rýchlo sa meniace požiadavky životného štýlu a ponúka jedinečnú kombináciu všestrannosti a flexibility v športovom a príťažlivom balení. Úplne nové vozidlo je kombináciou praktickosti minivanu, jazdných vlastností športovo-úžitkového automobilu (SUV) a úspornosti osobného automobilu. Všetky tieto vlastnosti spája do nového „crossoveru"správnej veľkosti značky Dodge.

Dodge Journey je postavený na globálnej platforme D-segmentu koncernu Chrysler a jeho konštrukcia plní požiadavky mnohých zákazníkov, či už sú to mladí a slobodní ľudia, dvojice, rodiny s malými deťmi, alebo starší manželia, ktorí chcú viac flexibility pri sedení cestujúcich alebo pri prevážaní nákladu. Dômyselné a rôznorodé kombinácie systému sedenia a uloženia nákladu ponúkajú miesto pre päťčlennú posádku s dostatkom batožinového priestoru, či príplatkový systém sedenia pre 5+2 osoby. Dodge Journey je funkčné a flexibilné vozidlo, s ktorým sa jazdí viac ako príjemne.

Bezpečnosť pre zákazníkov je takisto prioritou a Dodge Journey sa štandardne dodáva s viacstupňovými čelnými bezpečnostnými vankúšmi vodiča a spolujazdca, bočnými bezpečnostnými vankúšmi v predných sedadlách, hlavovovými vankúšmi nafukujúcimi sa pri náraze zboku pozdĺž okien troch radov sedadiel, kotúčovými brzdami na všetkých kolesách so systémom ABS, elektronickým stabilizačným programom (ESP), elektronickým systémom na obmedzenie rizika prevrátenia sa vozidla a príplatkovou cúvacou kamerou.

Journey má nezameniteľný štýl značky Dodge, s výraznými, svalnatými vonkajšími líniami, ktoré pripomínajú robustný vzhľad vozidiel SUV. Charakteristická mriežka chladiča v tvare kríža s logom značky prináša zreteľné posolstvo, že Journey je výrazný a výkonný automobil značky Dodge. Moderné hranaté halogénové reflektory a voliteľné hmlové svetlá v prednej maske umocňujú moderný výzor a zlepšujú viditeľnosť v zlom počasí. Lišty nárazníkov vo farbe karosérie vozidlu dodávajú jednotný výzor, ktorý úhľadne rámuje chrómovanú mriežku chladiča a predné reflektory.

Dodge Journey sa dodáva aj s príplatkovými 19-palcovými diskovými kolesami a pneumatikami, ktoré automobil odlišujú od konkurencie v segmente „crossoverov". Tvarované lemy blatníkov zvýrazňujú športový, atletický vzhľad, línia bočných okien je vedená pod ostrejším uhlom vpredu, v smere dozadu sa zmierňuje a smeruje k hornému okraju koncových svietidiel, vďaka čomu majú nižší cestujúci pri zadných oknách lepší výhľad. Príplatkový strešný nosič v kontrastnej čiernej farbe s lištami z leštenej nehrdzavejúcej ocele rozširuje úžitkové vlastnosti a esteticky dopĺňa vzhľad Journey. Súčasťou ľahkých zadných dverí je aj spojler, ktorý zlepšuje aerodynamiku vozidla. Tretie brzdové svetlo s LED diódami je nainštalované v strede nad sklom zadných dverí. Červené kryty koncových svetiel zo štyroch častí zasahujú do zadných dverí i do karosérie a ich jedinečné krivky umocňujú štýl Journey.

Hlavným cieľom dizajnérskeho tímu Dodge Journey bolo vytvoriť praktický, flexibilný interiér so sedením a inovatívnymi možnosťami úložných priestorov, ktoré zákazník spravidla nájde iba v kategórii minivanov. Ukladanie vecí „pod predným sedadlom" tu nadobúda úplne nový význam vďaka systému ukladania Flip 'N Stow™. Sedacia časť sedadla spolujazdca sa v Journey dá vyklopiť dopredu a pod ním sa nachádza veľký úložný priestor, ktorý je dostatočne veľký na uloženie notebooku, dokladov, dáždnika, osobného plánovača alebo slúchadiel.

Zadné bočné dvere sa na Dodge Journey otvárajú až do uhla 90 stupňov, čo uľahčuje nastupovanie a vystupovanie osobám v druhom a treťom rade sedadiel.

V podlahe za predným radom sedadiel sa nachádzajú dve štandardne dodávané schránky, do ktorých možno pohodlne uložiť 12 plechoviek s obsahom 330 ml, ľad a iné predmety. Pre lepšie pohodlie sú schránky vybavené vekom so západkou a vnútorným obložením, ktoré sa dá vybrať a umyť.

Sedadlá v druhom rade sa dajú posúvať dopredu/dozadu až o 120 mm a poskytujú dospelým viac priestoru na nohy, deti možno prisunúť bližšie k predným sedadlám a môže sa zväčšiť priestor na batožinu za sedadlami. V modeloch určených pre piatich cestujúcich sa za druhým radom sedadiel nachádza skladacia 3-dielna podlaha, ktorá skrýva ďalší úložný priestor.

Manipulácia s príplatkovým tretím radom sedadiel i nastupovanie sú jednoduché, vďaka patentovanému systému Tip 'N Slide™. Jednoduchým otočením páky na bočnej strane operadla sa „sedáky" ľahko vyklopia dohora a sedadlo sa posunie dopredu. Príplatkový systém delených sedadiel 50/50 v treťom rade poskytuje dostatok priestoru pre dvoch cestujúcich. Operadlo sa dá naklápať v rozmedzí 6 stupňov a tak ešte viac spríjemní jazdu. Za tretím radom sedadiel sa nachádza skrytý úložný priestor v podlahe, ktorý sa štandardne dodáva pre konfiguráciu 5+2.

Okrem bohatých možností sedenia a úložných priestorov sa všestranný a funkčný interiér Dodge Journey dodáva v dvojtónovej kombinácii kontrastných tmavých a svetlých farieb. Prístrojová doska tvorí jednoduchý a funkčný celok s prehľadným rozmiestnením jednotlivých ovládačov.

Dodge Journey ponúka na výber z troch typov poťahov sedadiel: pre model SE sa štandardne dodávajú látkové poťahy, za príplatok je možné objednať pre SE model (štandard pre SXT) poťahy sedadiel s technológiou YES Essentials®, ktorá pomáha zabrániť znečisteniu, zápachu a má antistatické vlastnosti. Model R/T je štandardne dodávaný s koženými poťahmi.
Jazdu v Dodge Journey spríjemňujú mnohé inovatívne funkcie, medzi ktoré patria:
- špičkový multimediálny systém MyGIG™ ,
- príplatková cúvacia kamera ParkView™, ktorá pri cúvaní alebo parkovaní zobrazuje na navigačnom displeji pohľad za vozidlom,
- príplatkový navigačný systém GPS s farebnou

obrazovkou s uhlopriečkou 7 palcov (17,8 cm) poskytuje pohodlnú orientáciu a upozorňuje na problémy v doprave (TMC),
- úložný priestor Chill Zone™ s chladením sa nachádza za odkladacou schránkou a slúži na ochladzovanie dvoch plechoviek nápojov s objemom 330 ml pomocou klimatizácie,
- príplatkové osvetlenie polohovateľnými LED diódami, ktoré neruší vodiča počas jazdy,
- v zadnom batožinovom priestore je umiestnené odnímateľné a dobíjateľné LED svietidlo - lampáš,
- príplatkový zábavný systém na zadných sedadlách s farebným monitorom s uhlopriečkou 8 palcov (20,3 cm), ktorý je spojený s DVD prehrávačom. Systém umožňuje pripojiť aj ďalšie externé multimédia ako herné konzoly, DVD prehrávače, videokamery, digitálne fotoaparáty atď,
- príplatkový systém UConnect™ poskytuje pohodlnú „hands-free" komunikáciu mobilnými telefónmi s technológiou BlueTooth™ ,
- štyri 12V elektrické zásuvky pre napájanie malých elektrospotrebičov. Dve zásuvky sa nachádzajú vpredu, jedna v druhom rade sedadiel a jedna je v batožinovom priestore.
- sedadlo spolujazdca so systémom Flip 'N Stow, ktoré poskytuje úložný priestor pod „sedákom, sa dá sklopiť naplocho a vznikne rovná plocha, ktorú možno využiť ako stolík,
- dva úložné priestory v podlahe pod druhým radom sedadiel sú určené napríklad na uloženie 12 plechoviek s objemom 330 ml, alebo iných predmetov,
- integrovaná detská sedačka umožňuje, aby sa vodič v stojacom vozidle venoval malému dieťaťu v druhom rade sedadiel,
- na príplatkových detských sedačkách môžu sedieť deti s výškou do 1,45 m, s hmotnosťou 22-35 kg vo zvýšenej polohe a sú tak chránené bezpečnostnými pásmi pre dospelých,
- príplatkové vyhrievané predné sedadlá s koženým poťahom alebo kvalitným látkovým poťahom zlepšujú pohodlie vodiča a spolujazdca.

Dodge Journey s pohonom predných kolies je vybavený nezávislým zavesením predných kolies so vzperami MacPherson a viacprvkovým zavesením zadných kolies. Štandardne sa dodáva s moderným 2,0 l vznetovým motorom a šesťstupňovou automatickou, alebo ručne ovládanou prevodovkou . Tento 16-ventilový motor používa najnovšie technológie priameho vstrekovania paliva a turbodúchadlo s variabilnou geometriou usmerňovania prúdu spalín do turbíny. Motor dosahuje maximálny výkon 103 kW a krútiaci moment 310 Nm (v rozsahu otáčok 1750 – 2500 za minútu/.

Pre priaznivcov zážihových motorov je k dispozícii 2,4-litrový štvorvalec z dielne World Engine. Nový úsporný motor s duálnym variabilným časovaním ventilov poskytuje najväčší výkon 125 kW a krútiaci moment 220 Nm. Dodáva sa s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

Technológia dvojspojkovej prevodovky umožňuje rýchlu akceleráciu, jemnejšie radenie a úsporu paliva. Dodge Journey je prvý z typov značky Dodge dodávaných s novou dvojspojkovou automatickou prevodovkou. Nová prevodovka bola vyvinutá v spolupráci so spoločnosťou Getrag a je vybavená dvoma nezávislými prevodovými súkolesiami s dvoma samostatnými spojkami, ktoré využívajú komponenty typické pre ručne ovládané prevodovky. Prevodovka počas prerađovania predvolí nasledujúci očakávaný prevodový stupeň. Jedna spojka sa rozpojí a druhá spojí, čo umožňuje radenie bez prerušenia toku krútiaceho momentu. Výsledkom je rýchlejšia akcelerácia, jemnejšie riadenie a väčšia úspora paliva.

Dodge Journey je navrhnutý a vyrobený tak, aby cestujúcim poskytoval maximálnu bezpečnosť vďaka tuhej karosérii i systémom aktívnej bezpečnosti. Medzi štandardné bezpečnostné vybavenie okrem iného patria:
- kolenné chrániče pre vodiča a spolujazdca, kontrolujú pohyby cestujúcich počas nárazu a zmenšujú zaťaženie ich nôh,
- elektronický systém na obmedzenie rizika prevrátenia sa vozidla identifikuje, či by sa vozidlo mohlo prevrátiť a primerane pribrzdí, aby tak zmenšil pravdepodobnosť takejto udalosti,
- snímač prevrátenia sa vozidla aktivuje bočné bezpečnostné vankúše v sedadlách, hlavové vankúše a pyrotechnické napínače bezpečnostných pásov,
- systém regulácie „rozkolísania" prívesu pomáha selektívnym brzdením udržiavať stabilitu vozidla a prívesu,
- integrovaná „čierna skrinka" zaznamenáva príčinu poruchy alebo údaje pred haváriou a aktiváciou bezpečnostných vankúšov,
- systém monitorovania tlaku vzduchu v pneumatikách (TPM) upozorňuje vodiča na malý tlak vzduchu v pneumatike (pneumatikách),

V roku 2006 sa posilnila prítomnosť značky Dodge v Európe a na iných medzinárodných trhoch vďaka typu Caliber, a v kalendárnom roku 2007 sa na tieto trhy začali dodávať typy Nitro a Avenger. Po rozšírení svojho medzinárodného portfólia o značku Dodge sa koncern Chrysler usiluje o dosiahnutie 1,4-percentného podielu na trhu v západnej Európe do roku 2009, čo je viac ako dvojnásobok v porovnaní s rokom 2005. Pri pokračujúcom silnom objeme predaja by značka Dodge mohla do konca roku 2009 získať približne 30 % z predaja koncernu Chrysler mimo územia Severnej Ameriky.

Dodge Journey je na Slovensku k dispozícii od augusta u všetkých autorizovaných predajcov automobilov Chrysler, Jeep a Dodge.

-de-

Najmenšie Picasso

Citroën predstavením nového konceptu C3 Picasso opäť rúca zažité predstavy v segmente B2 a chce udávať tón medzi malými vanmi. Výsledok kreatívnych nápadov pri tvorbe nového modelu Citroën C3 Picasso verejnosť prvý raz „naživo" uvidí začiatkom októbra na autosalóne v Paríži, vozidlo sa dostane do predaja v prvom štvrťroku budúceho roku.

Obliny aj hrany, sila aj jemnosť, moderné prvky v spojení s retro šarmom, objem a ladnosť: C3 Picasso spája protiklady a vytvára vozidlo, ktorého dizajn je príťažlivý, ale zároveň aj jemne drzý. Čistý a funkčný tvar karosérie vyjadruje prvotnú snahu Citroënu C3 Picasso ponúknuť budúcim majiteľom dostatok priestoru a pohodlia a sprevádzať ich vo všetkých chvíľach života. Spája kompaktné rozmery a bohatú priestorovú ponuku. Vozidlo s celkovou dĺžkou 4,08 metra, šírkou 1,73 metra a výškou 1,62 metra má mimoriadne kompaktnú prednú časť a vertikálne zadné línie. Takéto proporčné usporiadanie zaručí každému členovi posádky dostatočný priestorový komfort. Za priestorom pre cestujúcich nezaostáva ani priestor pre ich batožinu. V konfigurácii s piatimi sedadlami má po hranu krytu batožinového priestoru podľa merania metódou VDA k dispozícii objem 500 litrov.

Citroën C3 Picasso prináša prepracovaný systém jednoduchej a intuitívnej modularity priestoru, s ktorou sa dá interiér prestavovať a prispôsobovať konkrétnym požiadavkám v rekordne krátkom čase. Zadné delené sedadlá možno posúvať o 150 mm, aby vytvorili dostatok miesta pre každý druh nákladu. Pomocou mechanizmu na vrchnej časti operadiel sa dajú sedadlá pohybom ruky sklopiť do rovnej plochy až za sedadlá prvého radu. Plochu úložného priestoru môže predĺžiť aj sklopné operadlo predného sedadla vedľa vodiča.

Vodičovo miesto poskytuje bezchybný výhľad do všetkých strán cez trojrozmerné čelné sklo. Vyššie osadenie sedadla pomáha vodičovi vytvoriť si pocit nadvlády nad cestou. Potešenie z jazdy nadobúda za volantom C3 Picasso nový rozmer a vozidlo chce udávať tón vo svojom segmente. Vnútro kabíny pripomína skleník a posádka sa kúpe vo svetle. Spolu s panoramatickou strechou je plocha presklenia 4,52 m^2, čo radí C3 Picasso na špičku v segmente. Auto je vďaka kompaktným rozmerom a minimalizovanému polomeru otáčania veľmi obratné, tuhosť karosérie na úrovni sedanov prispieva k dobrej stabilite jazdy. Aby sa C3 Picasso v premávke nestratilo, dostalo pod kapotu dva výkonné a striedme zážihové motory VTi 95 a VTi 120, ktoré dopĺňajú osvedčené vznetové agregáty HDi 90 a HDi 110 FAP.

-cn-

Úžitkový elektromobil Ecocraft

Malý nemecký podnik Ecocraft prišiel na trh s úžitkovým elektromobilom určeným na prepravu menších nákladov a rozvoz tovarov v mestách. Práve v mestách môžu elektromobily, ktoré majú nulové emisie škodlivín, prispieť k zmenšeniu znečistenia ovzdušia. Spoločnosť Ecocraft vyrába niekoľko typov dodávkových elektromobilov.

Typ Ecocarrier ES s krátkym rázvorom náprav má celkovú hmotnosť jednu tonu a uvezie náklad hmotnosti 400 kg. Na pohon vozidla slúži elektromotor výkonu 15 kW, ktorý spoločnosť Ecocraft sama vyvinula. Motor má síce pomerne malý výkon, ale jeho krútiaci moment je úctyhodných 950 Nm. Tento krútiaci moment zabezpečuje, že elektromobil nie je nijakou brzdou premávky, aj keď jeho dynamické vlastnosti sú takpovediac skromné. Rýchlosť 50 km/h dosiahne elektromobil za 8,5 sekundy a jeho najväčšia rýchlosť je 75 km/h. Zdrojom elektrickej energie je 14 šesťvoltových akumulátorov, ktoré majú dokopy hmotnosť 380 kg, čo je viac ako tretina hmotnosti vozidla. S plne nabitými akumulátormi prejde elektromobil vzdialenosť približne 80 kilometrov. Pred úplným vybitím akumulátorov prejde vozidlo do núdzového režimu, pričom sa na prístrojovej doske rozsvieti symbol korytnačky a rýchlosť sa obmedzí na 30 km/h. Dobíjanie akumulátorov trvá osem až desať hodín. Výrobca odporúča vymeniť akumulátory po približne piatich rokoch. Predĺžená verzia Ecocarrier El má nosnosť okolo 850 kg.

Elektromobil Ecocarrier je akousi skladačkou zloženou z dielcov vyrábaných známymi automobilkami. Napríklad volant pochádza z VW Polo, aj brzdový systém je od automobilky Volkswagen, zatiaľ čo nápravy dodáva automobilka Škoda. No a ak vám kabína elektromobilu Ecocraft pripomína akési známe vozidlo, nemýlite sa. Jeden zo šéfov podniku Ecocraft je totiž veľkým fanúšikom terénneho vozidla Land Rover Defender. Od tohto britského výrobcu má elektromobil Ecocraft prednú masku, predné reflektory i dvere. Nevýhodou elektromobilu Ecocarrier je najmä jeho veľká cena, ktorá je na nemeckom trhu okolo 25 000 eúr.

(RM)

Prvý mexický automobil

O mexickom automobilovom priemysle toho u nás veľa nevieme. Azda len priaznivci známeho „chrobáka" automobilky Volkswagen si spomenú, že vôbec posledné „chrobáky" boli vyrobené práve v mexickom závode VW, a to v júli 2003. V Mexiku má síce montážne závody niekoľko svetových automobiliek a niekoľko malých spoločností tam manufaktúrnym spôsobom kusovo vyrába rôzne exotické vozidlá, ale doteraz sa tam sériovo nevyrábal žiaden automobil vlastnej, teda mexickej konštrukcie.

Za prvé skutočne mexické vozidlo sa považuje športové kupé Mastretta MXT, ktoré predstavili na nedávnom londýnskom autosalóne. Mastretta MXT je dvojsedadlové kupé, ktorého podvozok je zhotovený z kombinácie hliníka a kompozitov, karoséria je zhotovená zo sklolaminátu. Predné i zadné kolesá sú zavesené na dvojitých priečnych ramenách. Vďaka použitiu ľahkých konštrukčných materiálov je hmotnosť kupé len 900 kg. Dĺžka vozidla je 3900 mm, šírka 1790 mm a výška len 1150 mm. Na pohon kupé slúži dvojlitrový prepĺňaný motor Duratec z produkcie spoločnosti Ford. Motor má maximálny výkon okolo 179 kW, najväčší krútiaci moment 250 Nm. Poháňa zadné kolesá prostredníctvom päťstupňovej ručne ovládanej prevodovky. Podľa predbežných údajov by mal prvý mexický športový automobil zrýchliť z 0 na 60 míľ za hodinu (96 km/h) za menej ako päť sekúnd. Vozidlo je vystrojené ventilovanými kotúčovými brzdami a antiblokovacím zariadením v ovládacom systéme bŕzd . Vpredu i vzadu sú 17-palcové diskové kolesá, na ktorých sú nízkoprofilové pneumatiky. Vodič a spolujazdec sedia v pomerne luxusnom interiéri s koženými dekoračnými prvkami. V horúcom počasí im jazdu spríjemňuje klimatizačná sústava.

Konštruktérom vozidla je Daniel Mastretta, po ktorom je vozidlo pomenované. Maximálna rýchlosť mexického kupé je okolo 240 km/h. Spoločnosť Lifestyle Automotive získala licenciu na predaj vozidiel Mastretta MXT v celej Európe. Vo Veľkej Británii by sa prvé mexické kupé, ktoré tak trochu pripomínajú vozidlá Lotus Elise či Exige, mali objaviť v máji budúceho roka.

(RM)

Úplne nová

Nová generácia Hondy Jazz posúva vyššie latku v oblasti praktickosti a priestrannosti interiéru vozidiel triedy B. Tento päťdverový hatchback ponúka vo svojej triede bezkonkurenčne priestranný interiér, ku ktorému pridáva výrazne menšiu spotrebu paliva a emisie CO2 na úrovni 120 g/km (1,4-litrový motor s prevodovkou i-SHIFT a 1,2-litrový motor).

Generačná zmena vonkajšku vozidla je skôr evolučná ako revolučná, avšak táto jemná zmena vzhľadu je len jednou z tisícov zmien, ktoré posúvajú nový Jazz vpred. Nové vozidlo zachováva koncepciu predchádzajúceho typu Jazz, s nádržou umiestnenou pod stredom vozidla a so sedadlami Magic Seats, ktoré umožňujú dosiahnutie bezkonkurenčnej flexibility interiéru. Vďaka tomu bolo v interiéri zachované to najlepšie - vrátane jeho priestrannosti, ktorou môže tento automobil konkurovať stredne veľkým vozidlám. K tomu Honda Jazz pridáva zmeny v mnohých oblastiach, ktoré posúvajú latku vyššie, a ktoré sú prísľubom pokračovania úspechu tohto vozidla v segmente vozidiel supermini. Predchádzajúca generácia získala viac ako päťdesiat ocenení, a od jej uvedenia v roku 2001 si toto vozidlo našlo viac ako dva milióny majiteľov.

O niečo väčšia karoséria s interiérom posunutým dopredu zabezpečuje lepší výhľad z vozidla aj viac priestrannosti, čo sa prejavuje predovšetkým v priestore pre nohy vzadu a v batožinovom priestore. Sedadlá „Magic Seats" sa sklápajú jedným jednoduchým pohybom a ich variabilitu teraz rozširuje praktická prepážka v batožinovom priestore.

Vozidlo ponúka lepšiu bezpečnostnú výbavu, vrátane novej karosérie s technológiou nárazovej kompatibility Honda Advanced Compatibility Engineering (ACE), aktívnych opierok hlavy na predných sedadlách a stabilizačného systému VSA. Väčšie kolesá, upravené pruženie a dlhší rázvor náprav i širší rozchod kolies prispievajú k väčšej agilite a zároveň zlepšujú komfort jazdy. Nové motory i-VTEC 1,2 l (66 kW) a 1,4 l (74 kW) ponúkajú lepšie výkonnostné charakteristiky a posúvajú hospodárnosť prevádzky na mimoriadnu úroveň – 5,1 a 5,3 l/100 km pri kombinovanej prevádzke. Takisto emisie CO_2 sú pri oboch motoroch výrazne menšie, 1,2-litrový motor ich teraz produkuje len 120 g/km (oproti pôvodným 129 g/km), 1,4-litrový motor 123 g/km (s ručne ovládanou prevodovkou) a 120 g/km s prevodovkou i-SHIFT (oproti pôvodným 137 g/km).

Modely s ručne ovládanou prevodovkou sú vybavené novým indikátorom preradenia SIL (Shift Indicator Light) umiestneným uprostred otáčkomera, ktorý je k dispozícii takisto v najnovšej Honde Accord. Tento indikátor vodiča vizuálne upozorní na najvhodnejší okamih preradenia na vyšší alebo nižší prevodový stupeň. Bolo preukázané, že pri dodržiavaní pokynov indikátora sa dá dosiahnuť významné zmenšenie spotreby paliva.

Okrem päťstupňovej ručne ovládanej prevodovky môže byť 1,4-litrový motor vybavený aj najnovšou prevodovkou Honda i-SHIFT. Táto prevodovka, ktorá je prvou šesťstupňovou robotizovanou mechanickou prevodovkou vo vozidle tejto triedy, ponúka lepšiu ekonomiku prevádzky ako plne automatická prevodovka alebo prevodovka CVT (s plynulo meniteľným prevodom).

Táto jednotka je výsledkom ďalšieho vývoja prevodovky, ktorá bola prvý krát použitá pri type Civic S dĺžkou 3900 mm, šírkou 1695 mm a výškou 1525 mm je nová Honda Jazz medzi vozidlami kategórie supermini a medzi kompaktnými MPV unikátom, pretože ponúka štýl prvej kategórie a praktickosť druhej spomínanej kategórie vozidiel.

Celková výška zostala zachovaná, nový model však narástol do dĺžky (o 55 mm) a je aj o 20 mm širší. Rázvor náprav bol predĺžený o 50 mm a rozchod predných/zadných kolies je o 35/30 mm širší, čo prispieva k lepšej stabilite a ovládateľnosti. Aj napriek väčším rozmerom bol zachovaný priemer otáčania predchádzajúcej verzie (9,8 metra) a vďaka lepšiemu výhľadu je nový Jazz do mestskej prevádzky ešte vhodnejší.

Lepšia bezpečnosť je výsledkom zavedenia konštrukcie karosérie ACE (Advanced Compatibility Engineering). Toto konštrukčné riešenie, predovšetkým hlavný polygonálny rám prednej časti karosérie, pomáha zmenšovať nepriaznivý dopad vyosenia pri

kolízii vozidiel rôznych veľkostí a konštrukcií. Väčší počet trás pre pohlcovanie energie nárazu zmenšuje deformáciu priestoru pre cestujúcich.

Všetky modely sú štandardne vybavené dvojstupňovými prednými a bočnými bezpečnostnými vankúšmi, okennými vankúšmi po celej dĺžke vozidla a trojbodovými bezpečnostnými pásmi na všetkých piatich miestach, pričom vpredu sú pásy vybavené dvojstupňovými predpínačmi. Čelný bezpečnostný vankúš spolujazdca možno deaktivovať, čo je dôležitým predpokladom pre inštaláciu detskej sedačky obrátenej zadom ku smeru jazdy na sedadlo spolujazdca. Prvý krát je Honda Jazz vybavená upozornením na nezapnutý bezpečnostný pás pre všetkých päť sedadiel. Predné sedadlá sú navyše vybavené aktívnymi opierkami hlavy, ktoré minimalizujú riziko poranenia krku. Pre bezpečné upevnenie detských sedačiek je vozidlo vybavené dvoma kotevnými úchytmi ISOFIX na ľavom a pravom zadnom sedadle a okami v strope, určenými pre uchytenie popruhu sedačky.

Cestujúci na zadných sedadlách majú teraz o 37 mm viac priestoru v oblasti kolien, pričom vzdialenosť medzi cestujúcim na prednom a na zadnom sedadle sa zväčšila o 30 mm. Vďaka širšej karosérii sa zväčšil priestor v oblasti ramien, a to o 44 mm vpredu a o 43 mm vzadu. Zlepšený výhľad z vozidla, užšie A-stĺpiky, väčšie čelné sklo a zadné bočné okná s trojnásobnou veľkosťou oproti predchádzajúcej generácii zlepšujú komfort jazdy, zatiaľ čo výsuvné opierky hlavy na zadných sedadlách zabezpečujú nerušený výhľad dozadu.

S ohľadom na popularitu inovatívnych "divadelných" zadných sedadiel typu Jazz sa spoločnosť Honda rozhodla použiť podobné usporiadanie pri novej generácii; aj keď nové sedadlá Magic Seats fungujú rovnakým spôsobom, je ich ovládanie ešte pohodlnejšie, protože sú vybavené mechanizmom umožňujúcim ich sklopenie jedným pohybom. Pre sklopenie zadných sedadiel už nie je potrebné najprv posunúť predné sedadlá. Naopak, vďaka opierkam hlavy, ktoré sú prakticky v jednej rovine s operadlami, sa dajú zadné sedadlá, delené v pomere 2/1 sklopiť i vtedy, ak sú predné sedadlá posunuté úplne dozadu.

Mimoriadna praktickosť koncepcie sedadiel Magic Seats je doplnená flexibilným batožinovým priestorom, ktorý vychádza z podobného princípu, aký bol použitý pri type Honda CR-V. Modely s motorom 1,4 l, ktoré sú vybavené sadou na opravu pneumatík, štandardne disponujú prepážkou s dvoma úchytmi, pod ktorými sa skrýva odkladacia schránka v podlahe batožinového priestoru. Táto spodná schránka s hĺbkou 230 mm a s objemom 64 litrov je ideálna pre uloženie športovej výbavy alebo vlhkých predmetov. Po jej uzavretí je ostatná batožina chránená pred ušpinením. Podlahu je možné celú vybrať, prípadne sa dá sklopiť k operadlám zadných sedadiel, čo umožní plné využitie celej hĺbky batožinového priestoru – to je ideálne predovšetkým pri preprave vysokých predmetov. Alternatívne – namiesto sklopenia celého panelu k zadným sedadlám - je možné vyklopiť jeho zadnú časť smerom hore a vytvoriť tak policu v polovici výšky batožinového priestoru, čím dôjde k jeho rozdeleniu na dve časti. Ťažšie predmety môžu byť uložené pod touto policou, zatiaľ čo ľahšie sa dajú umiestniť na ňu. A pretože súčasťou police je i sieť pre uchytenie batožiny , zostávajú voľné predmety bezpečne na svojom mieste. Celkový objem batožinového priestoru pri modeloch vybavených sadou na opravu pneumatík, je 399 litrov. Predchádzajúci model Jazz disponoval batožinovým priestorom s objemom 380 litrov (VDA).

Kvalitné, na dotyk príjemné materiály, štýlový dizajn a vkusne volené farby dodávajú kabíne atmosféru prémiového vozidla. Pohodlnejšie predné sedadlá s lepším bočným vedením, opierka nohy na mieste vodiča, výškovo nastaviteľné sedadlo vodiča, pozdĺžne i výškovo nastaviteľný volant, či väčšie zadné sedadlá – to je len niekoľko prvkov prispievajúcich k útulnosti a praktickosti interiéru. Takisto zlepšená zvuková izolácia a väčšia skrutná tuhosť karosérie prispievajú k príjemnej atmosfére v interiéri novej Hondy Jazz. A pre ozajstný pocit priestrannosti je nový Jazz 1.4 EX vybavený panoramatickou strechou, ktorá siaha až nad zadné sedadlá a poskytuje cestujúcim vzadu nezabudnuteľný výhľad. O príjemné prostredie v interiéri sa stará termoizolačné sklo a elektricky ovládaná slnečná clona.

-ha-

Najlepší Golf v histórii

Od 6. augusta sú na internetovej stránke automobilky Volkswagen prvé informácie a sedem fotografií novej, šiestej generácie typu Golf. Podľa výrobcu by mal byť najlepším Golfom v jeho doterajšej histórii. Výstavnú premiéru absolvuje začiatkom októbra na autosalóne v Paríži a krátko po nej by sa mal začať aj predávať.

Volkswagen doteraz vyrobil a predal viac ako 26 miliónov automobilov typového radu Golf. Šiesta generácia je v porovnaní s piatou dôkladne prepracovaná a ako tvrdí najvyšší predstaviteľ spoločnosti Volkswagen pán Winterkom, nový Golf má väčšiu zákaznícku hodnotu ako kedykoľvek predtým. Jeho cena na nemeckom trhu bude začínať pri 16 500 eurách.

Pretože Golf je „globálne" auto, ktoré sa nepredáva len v Európe, jeho dizajn nemôže mať žiadne tvarové výstrelky. Zachoval si čisté línie predchádzajúcej generácie, len hrany a krivky sú dôslednejšie definované. Podľa jeho tvorcov ich cieľom bolo dať karosérii viac trojrozmerne a športovejšie pôsobiaci vzhľad. Spredu však pôsobí menej robustne ako doteraz, aj vďaka menším reflektorom, do šírky roztiahnutej maske chladiča a tmavým lesklým podkladom a sekciám v prednom nárazníku nalakovaným čiernou farbou. Aj zadnej časti dominujú horizontálne línie, nižšie a výrazne širšie koncové svietidlá, podobné ako má SUV Touareg. Aerodynamické dolaďovanie karosérie v aerodynamickom tuneli prinieslo napríklad aj menšie znečisťovanie vonkajších spätných zrkadiel a generovanie menšieho hluku pri obtekaní vzduchom počas jazdy.

Interiér nového Golfu pôsobí hodnotnejšie nielen na vzhľad, ale aj na dotyk. Prístrojová doska má síce základ v predchádzajúcej generácii, ale vidno na nej aj črty prístrojových dosiek z typov Scirocco a Passat CC, platí to napríklad o chrómovanom orámovaní prístrojov. Hliníkové lišty a mäkčené povrchy plastov modelov s drahšími verziami výbavy majú navodzovať atmosféru interiérov áut vyšších tried. Z takýchto automobilov pochádza aj časť výbavy, napríklad kvalitná automatická dvojzónová klimatizácia Climatronic, prvý raz použitá v Passate CC, či ponuka audiosústav a navigačných systémov.

V ponuke výbavy pre šiestu generáciu Golfa je aj adaptívny tempomat, snímače v nárazníkoch upozorňujúce vodiča na prekážky v blízkom okolí vozidla uľahčujúce parkovacie manévre v stiesnených priestorových podmienkach, adaptívne tlmiče pruženia, stabilizačný systém s citlivejšími a presnejšími zásahmi, sedem bezpečnostných vankúšov, vrátane kolenného pre vodiča, novo konštruované hlavové opierky zmenšujúce riziko poranenia krčnej chrbtice pri nárazoch do vozidla

zozadu. Jedným z ergonomických zlepšení interiéru nového Golfu v porovnaní s predchádzajúcim je posunutie prepínačov elektrického ovládania okien vo výplni dverí viac dopredu, kde sú v pohodlnejšom dosahu rúk. Významne lepšie má byť aj tlmenie hluku a vibrácií prenášaných do priestoru pre posádku. Zásluhu na tom má aj nová generácia plastovej fólie medzi sklenými vrstvami lepeného čelného skla, novo vyvinutý systém tesnenia dverí a okien, nové uloženie motorov do karosérie a výber pneumatík s dôrazom na čo najmenší hluk vznikajúci pri ich odvaľovaní sa po vozovke.

„Základným" motorom v novom Golfe je 1,4-litrový zážihový motor s atmosférickým plnením s výkonom 59 kW, výkonovo potom v sortimente zážihových motorov nasleduje 1,6-litrový motor, jediný s dvoma ventilmi na valec, ktorý má výkon 75 kW, ďalšie dve

výkonové verzie (90 a 118 KW) 1,4-litrového zážihového motora sú prepĺňané, s priamym vstrekom benzínu do valcov, známe pod označením TSI.

Nový Golf bude mať v ponuke pri začiatku predaja dva dvojlitrové vznetové motory: nový 2.0 TDI (81 kW) a známy 2.0 TDI (103 kW). Neskôr sortiment vznetových motorov pre Golf rozšíria o motory s výkonmi od 66 do 125 kW. Motor 2.0 TDI (81 kW) spotrebuje v kombinovanej prevádzke 4,5 l nafty na 100 km, verzia 2.0 TDI (103 kW) 4,9 l/100 km, čo je o 0,6 l/100 km menej ako mal v piatej generácii Golfa. Štandardom štvorvalcových motorov TDI sa s príchodom Golfu stáva dvojica vyvažovacích hriadeľov a systém vstrekovania common-rail miesto donedávna v koncerne VW preferovaného vstrekovacieho systému čerpadlo-dýza.

Menšiu spotrebu benzínu majú všetky motory, „základný" neprepĺňaný 1,4-litrový s výkonom 59 kW má teraz v kombinovanej prevádzke spotrebu benzínu 6,4 l/100 km, čo je o pol litra menej. Pre motor 1,4 TSI (90 kW) výrobca uvádza spotrebu v kombinovanej prevádzke 6,2 l/100 km a pre 1,4 TSI (118 kW) 6,3 l/100 km.

Pre modely poháňané výkonnejšími motormi (okrem „základných motorizácií") bude v ponuke aj šesť alebo sedemstupňová prevodovka DSG, s ktorou dokáže najvýkonnejší motor (1,4 TSI 118 kW) jazdiť so spotrebou v kombinovanej prevádzke len 6,0 l/100 km. Predchádzajúci špičkový model 2.0 FSI so šesťstupňovou automatickou prevodovkou Tiptronic spotreboval 8,3 l/100 km, teda o 28 percent viac. Všetky motory spĺňajú emisnú normu Euro V.

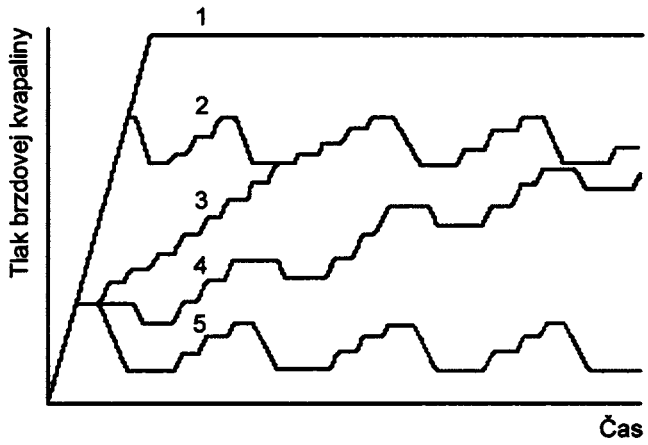
Začiatok predaja nového Golfa u nás je plánovaný na prelom rokov 2008/2009. V ponuke by mali byť všetky motory, modely s automatickými prevodovkami možno budú k dispozícii o niečo neskôr. Je pravdepodobné, že ceny na Slovensku budú pre zákazníkov o niečo výhodnejšie ako na nemeckom trhu.

-vw-

ABS A ĎALŠIE OD NEHO ODVODENÉ SYSTÉMY PRE PODPORU BEZPEČNOSTI JAZDY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV (3. časť)

V predchádzajúcej časti príspevku sme sa zoznámili s funkciou protiblokovacieho brzdového systému ABS a popísali sme činnosť jeho hydraulických okruhov pri realizácii regulačného cyklu. Dnes sa zoznámime s niektorými ďalšími funkciami, ktorými môže byť základný systém doplnený, a ktoré sú veľmi užitočné z hľadiska bezpečnosti jazdy vozidla. Najprv sa venujme tým funkciám, ktoré pri svojej činnosti využívajú základnú hydraulickú schému ABS, popísanú v predchádzajúcom čísle časopisu, a sú len softvérovou modifikáciou, prípadne elektronická riadiaca jednotka pri nich využíva signály niektorých ďalších snímačov.

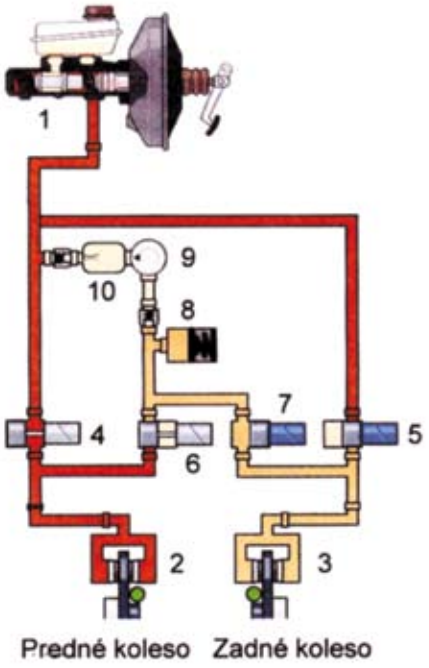
Jednou z nich je funkcia oneskorenia stáčavého momentu vozidla pri brzdení na vozovke s rozdielnymi hodnotami súčiniteľa priľnavosti v ľavej a pravej stope (tzv. μ – split). Touto funkciou sú vybavené mnohé súčasné automobily a poznáme ju pod označením GMA (Giermomentaufbauverzögerung – oneskorenie stáčavého momentu karosérie) alebo GMB (Giermomentbeeinflüssung – ovplyvnenie stáčavého momentu). Uvedená situácia sa veľmi často vyskytuje najmä pri brzdení v zimných podmienkach a za normálnych okolností spôsobuje následkom nerovnako veľkých brzdných síl na ľavých a pravých kolesách (najmä predných) vznik značného stáčavého momentu okolo zvislej osi vozidla. Automobil sa stáča do tej strany, na ktorej je pod kolesami povrch vozovky s väčším súčiniteľom priľnavosti a vodič musí túto situáciu zavčasu zaregistrovať a korigovať smer jazdy volantom. To môže byť pre menej skúsených vodičov vážnym problémom, a to najmä pri automobiloch nižších hmotnostných kategórií, ktoré majú malú zotrvačnosť pri rotácii okolo zvislej osi a teda na takúto situáciu reagujú veľmi „živo". Elektronická riadiaca jednotka vie tento stav rozpoznať na základe výrazného rozdielu obvodových rýchlostí ľavých a pravých kolies a modifikuje regulačný proces brzdenia tak, že striedavým zatváraním a otváraním plniacich ventilov kolies s väčšími otáčkami (na strane s väčším súčiniteľom priľnavosti) realizuje veľmi rýchle striedanie stavov „nárast tlaku" a „držanie tlaku" (pozrite predchádzajúcu časť), čím sa umožní len pomalší (stupňovitý) nárast tlaku brzdovej kvapaliny v týchto kolesách. Zatiaľ kolesá na opačnej strane vozidla (s menším súčiniteľom priľnavosti) sú v režime normálnej regulácie ABS. Tým sa spomalí nástup stáčavého pohybu vozidla, čo aj menej skúsenému vodičovi poskytne viac času na adekvátnu reakciu. Na druhej strane však takáto modifikácia regulácie brzdenia prináša určité predĺženie brzdnej dráhy vozidla a preto vždy musí byť riešená ako kompromis medzi jeho riaditeľnosťou a účinnosťou brzdenia. Optimálna miera spomalenia nárastu brzdového tlaku na príslušných kolesách závisí na veľkosti vozidla, jeho momente zotrvačnosti okolo zvislej osi a ďalších jeho vlastnostiach, a musí byť starostlivo stanovená a naprogramovaná pre každý typ automobilu. Popísaná situácia je znázornená na obr. 1. GMA je jedným z významných príspevkov regulačných systémov ABS k bezpečnosti jazdy.



Obr. 1 Porovnanie časového priebehu tlaku brzdovej kvapaliny v režime regulácie ABS bez a s funkciou GMA: 1 – v hlavnom brzdovom valci, 2 – v kolese s väčším súčiniteľom priľnavosti bez GMA, 3 – dtto s GMA pre vozidlo málo náchylné na stáčanie, 4 – dtto s GMA pre vozidlo veľmi náchylné na stáčanie, 5 – v kolese s menším súčiniteľom priľnavosti

Ďalšou prídavnou funkciou, ktorá využíva štandardnú hydraulickú schému ABS, je elektronické rozdeľovanie brzdnej sily, označované skratkami EBV (Elektronische Bremskraftverteilung) alebo EBD (Electronic brake distribution). Ako je iste známe, pri brzdení automobilu vzniká následkom momentu jeho zotrvačnej sily v ťažisku k rovine vozovky prídavné dynamické zaťaženie prednej nápravy a odľahčenie zadnej nápravy. Od určitej intenzity brzdenia, teda od určitého spomalenia vozidla, sa zadná náprava stáva prebrzdenou a zadné kolesá sú náchylné k veľmi rýchlemu prechodu do stavu blokovania. Toto je z hľadiska smerovej stability vozidla úplne neprijateľný stav, pretože v takom prípade zadné kolesá strácajú schopnosť prenosu bočných síl a vozidlo môže prejsť do pretáčavého šmyku („hodiny"). Pri klasických brzdových sústavách, ktoré neboli vybavené protiblokovacími regulačnými systémami, sa táto situácia riešila použitím tzv.obmedzovačov alebo deličov tlaku brzdovej kvapaliny v okruhu zadných bŕzd. Boli to automaticky pôsobiace ventily, ktoré pri určitom tlaku brzdovej kvapaliny uzavreli (obmedzovač) alebo priškrtili (delič) jej ďalší prietok k zadným brzdám a tým zabránili zablokovaniu zadných kolies. Tlak, pri ktorom sa tak stalo (tzv. prepínací bod), sa pri modernejších vyhotoveniach týchto ventilov reguloval v závislosti od zaťaženia zadnej nápravy (obmedzovač alebo delič so záťažovou reguláciou). Funkcia EBV zabraňuje prebrzdeniu zadných kolies pri ich odľahčení pri brzdení na základe signálov snímačov otáčok kolies. Ak je rozdiel otáčok predných a zadných kolies väčší ako nastavená prahová hodnota, zatvoria sa plniace ventily ABS zadných bŕzd (prípadne len na jednom kolese), takže brzdný tlak v zadných brzdách sa ďalej udržiava na konštantnej hodnote. V ďalšom kroku sa podľa potreby otvoria vypúšťacie ventily ABS a brzdný tlak v zadných brzdách klesá. Pri poklese rozdielu otáčok zadných a predných kolies pod nastavenú prahovú hodnotu sa zatvoria vypúšťacie a otvoria plniace ventily ABS, čím sa tlak opäť zväčší. Tým sa umožní zadným kolesám preniesť čo najväčšiu brzdnú silu pri dostatočne veľkej bočnej sile. V okruhoch prednej nápravy sú plniace ventily ABS trvalo otvorené (až do začiatku regulačného zásahu ABS) a tlak brzdovej kvapaliny v predných brzdách je rovnaký ako v hlavnom brzdovom valci, teda závisí len na tlaku vodiča na brzdový pedál. Zjednodušene povedané, EBV je ABS pôsobiace len na zadných kolesách a táto funkcia plne nahrádza popísanú funkciu uvedených obmedzovačov a deličov brzdného tlaku v zadných brzdách. Situáciu znázorňuje hydraulická schéma na obr. 2.

Pri niektorých (najmä terénnych) osobných automobiloch sa používa systém ABS doplnený o funkciu, ktorá umožní lepšiu účinnosť brzdenia na podkladoch so sypkou povrchovou vrstvou (piesok, štrk, „šotolina"). Tento systém niektorí výrobcovia označujú ako ABS Plus. Regulačný algoritmus je v tomto prípade nastavený tak, že umožní brzdenému kolesu krátkodobo prekročiť vrchol sklzovej charakteristiky do jej nestabilnej oblasti, až do stavu zablokovania. Stojace koleso „tlačí" pred sebou sypký materiál na povrchu

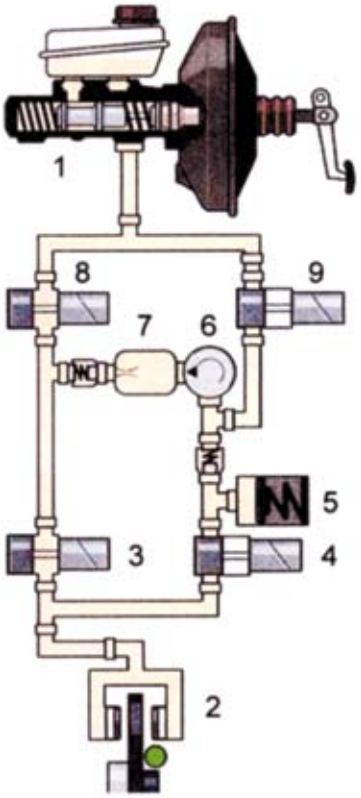


Obr. 2 Hydraulická schéma regulačného obvodu EBV predného a zadného kolesa: 1 – hlavný brzdový valec s posilňovačom a vyrovnávacou nádržou brzdovej kvapaliny, 2, 3 – brzdové jednotky predného a zadného kolesa, 4, 5 – plniace ventily ABS predného a zadného kolesa, 6, 7 – vypúšťacie ventily ABS predného a zadného kolesa, 8 – nízkotlakový zásobník, 9 – dopravné čerpadlo, 10 – tlmiaca komora

cesty, čím sa pred kolesom vytvorí tzv. brzdný klin a jeho dotyková plocha sa dostane do kontaktu s pevným pokladom. To umožní vznik väčšej brzdnej sily a tým skrátenie brzdnej dráhy. Stavy zablokovania kolesa sú pritom také krátke, že sa prakticky nezhorší riaditeľnosť vozidla pri brzdení.

Ďalší menej známy systém, ktorým je regulácia brzdenia v zákrute, sa väčšinou uvádza pod anglickým označením CBC (Corner Brake Control) a je určitým rozšírením vyššie uvedeného systému EBV na situáciu pri prejazde zákruty. Inak je možné tento systém chápať aj ako predchodcu (ešte menej dokonalého) neskorších systémov ESP, o ktorých budeme ešte písať. V nedávnej minulosti bol tento systém skôr známy ako rozšírený stabilizačný brzdový systém ESBS (Erweitertes Stabilitätsbremssystem). Pri brzdení v zákrute môže nastať, ako vieme, stáčanie vozidla z ideálnej dráhy, a to nedotáčavé alebo pretáčavé, podľa toho, ktorá náprava je vzhľadom k svojmu dynamickému zaťaženiu v danom okamihu prebrzdená. Ak je prebrzdená predná náprava, vozidlo sa stáča prednou časťou von zo zákruty (nedotáčavosť), ak je prebrzdená zadná náprava, stáča sa zadnou časťou von zo zákruty (pretáčavosť). Systém CBC pôsobí proti tomuto stáčaniu tak, že ovládaním plniacich a vypúšťacích ventilov predných a zadných kolies na základe rozdielu ich otáčok zmenší tlak brzdovej kvapaliny v brzdách kolies prebrzdenej nápravy. Systém nepoužíva žiadne ďalšie komponenty v porovnaní s ABS, je len jeho softvérovým rozšírením, nebezpečnú situáciu rozoznáva len na základe signálov snímačov otáčok kolies. Systém pracuje v oblasti sklzu kolies pod regulačnou oblasťou ABS. Ak sa v priebehu tejto funkcie dosiahne hranica regulácie ABS, stáva sa ABS nadradenou funkciou, teda CBC sa vypína a ďalej reguluje systém ABS.

Elektronická uzávierka diferenciálu EDS (Elektronische Differenzialsperre) alebo EDL (Electronic differential lock) bola pôvodne koncipovcaná ako pomôcka pri rozjazde vozidla. Ak sa totiž pri akcelerácii vozidla nachádza jedno z jeho hnacích kolies na podklade s malým súčiniteľom priľnavosti, čo býva častý prípad najmä v zimných podmienkach alebo v teréne, začne sa aj pri minimálnom hnacom momente toto koleso prešmykovať. Ak je poháňaná náprava vozidla vybavená klasickým diferenciálom (bez uzávierky), tento prenáša aj na druhé koleso prakticky len taký hnací moment, aký je na preklzujúcom kolese. Výsledkom toho je, že vozidlo nie je za určitých podmienok schopné pohybu. Túto situáciu sú schopné riešiť diferenciály s čiastkovou alebo úplnou uzávierkou, prípadne diferenciály so zväčšeným vnútorným trením. Týmito opatreniami sa totiž poruší prirodzená vlastnosť samotného diferenciálu rozdeľovať celkový hnací moment približne v pomere 1:1 medzi obidve kolesá nápravy a umožní sa preniesť väčšiu časť momentu na koleso na pevnom podklade. Rovnaký efekt je možné dosiahnuť pribrzdením preklzujúceho kolesa jeho kolesovou brzdou. A to je princíp funkcie EDS. Vstupuje do činnosti, ak pri akcelerácii sa jedno z poháňaných kolies pretáča. Toto koleso sa pribrzdí, čím sa umožní prenos väčšieho momentu druhým kolesom. Účinok teda odpovedá, ako sme už



Obr. 3 Hydraulická schéma regulačného obvodu EDS 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, 8 – prepínací ventil, 9 - vysokotlakový prepínací ventil

povedali, mechanickej uzávierke diferenciálu, preto ten názov. Zásah EDS je možný len do určitej rýchlosti jazdy (80 km/h), pri zošliapnutí brzdového pedála alebo pri dosiahnutí veľkej teploty brzdového obloženia sa EDS vypína.

Teraz si dobre všimnime, aký je podstatný rozdiel pri funkcii EDS oproti samotnému ABS a všetkým doteraz menovaným systémom. Pri nich môže nastať režim nárastu tlaku brzdovej kvapaliny v kolesových brzdových valcoch len vtedy, ak vodič tlačí dostatočnou silou na brzdový pedál. Inými slovami, regulačný proces v týchto prípadoch funguje len pri brzdení vozidla. V prípade EDS sa však musí dodať brzdová kvapalina s potrebným tlakom do brzdy preklzujúceho kolesa spravidla pri akcelerácii vozidla, kedy vodič brzdový pedál nepoužíva. Energia na to potrebná sa musí teda získať iným spôsobom ako manuálnou silou vodiča. Na ten účel je hydraulická schéma ABS doplnená v každom z dvoch brzdových okruhov (teda nie v okruhu každého kolesa) ďalšími dvoma dvojcestnými elektromagneticky ovládanými ventilmi, a to prepínacím ventilom a vysokotlakovým prepínacím ventilom. Hydraulická jednotka, ktorá v prípade samotného systému ABS obsahovala 8 ventilov, teraz pri funkcii EDS (a ďalších, o ktorých budeme ešte hovoriť) obsahuje 12 ventilov. Priebeh regulačného zásahu EDS si vysvetlíme pomocou obr. 3, ktorý predstavuje hydraulickú schému pre jedno koleso. V prípade, že regulácia EDS nie je v činnosti, je prepínací ventil (poz. 8) otvorený a vysokotlakový prepínací ventil (poz. 9) zatvorený, systém funguje ako v prípade samotného ABS. Regulácia EDS pracuje podobne ako ABS v troch režimoch, len teraz v pozmenenom poradí, a to „nárast tlaku“, „držanie konštantného tlaku“ a „pokles tlaku“. Ak je potrebné preklzujúce koleso pribrzdiť, teda realizovať nárast tlaku v jeho brzdovej jednotke, zatvorí sa ventil 8, čím sa preruší priame spojenie medzi hlavným brzdovým valcom a kolesovou brzdou. Naopak ventil 9 sa otvorí a uvedie sa do činnosti dopravné čerpadlo, ktoré nasáva brzdovú kvapalinu z hlavného brzdového valca a cez otvorený plniaci ventil ABS (poz. 3) ju tlačí do kolesového brzdového valca. Ak tlak brzdovej kvapaliny dosiahol potrebnú hodnotu, ventil 9 sa zatvorí a dopravné čerpadlo sa zastaví, priestor kolesovej brzdy je úplne oddelený od hlavného brzdového valca a udržiava sa v ňom konštantný tlak. Po ukončení regulačného zásahu EDS sa ventil 8 otvorí a brzdová kvapalina preteká z kolesovej brzdovej jednotky cez otvorený plniaci ventil ABS (poz. 3) späť do hlavného brzdového valca, čím nastáva pokles jej tlaku v kolesovom brzdovom valci (tentoraz bez podpory dopravného čerpadla, pretože v tomto prípade to nemusí byť až tak narýchlo ako v prípade regulácie ABS).

Regulačný systém EDS bol postupne nahradený systémom regulácie hnacieho preklzu, známym pod označením ASR (Antriebsschlupfregelung) alebo ASC (Acceleration slip control), pri ktorom sa regulačný zásah brzdením preklzujúceho kolesa obvykle kombinuje s reguláciou hnacieho momentu motora. O tom si povieme podrobnejšie v nasledujúcom pokračovaní.

Ing. Roman MOČKOŘ, CSc.

Land Rover hybrid, Range Rover

Land Rover Hybrid

Značka Land Rover v minulosti, v súčasnosti a v budúcnosti – aj tak sa automobilka Land Rover prezentovala na tohtoročnom autosalóne British International Motor Show v Londýne. Elegantný čierny a zvláštny model Defender SVX bol vyrobený pri príležitosti osláv 60. výročia značky, kým aktuálny výrobný program korunovala nová verzia špičkového modelu Range Rover Autobiography. Biela štúdia LRX zasa demonštrovala jasnú dizajnovú líniu pre budúcnosť, ako aj možnosti revolučného systému hybridného pohonu na báze vznetového motora.

Land Rover práve odštartoval praktické jazdné testy výskumných prototypov s hybridným pohonom v reálnej premávke. Podrobne vysvetlenú technológiu týchto prototypov návštevníci autosalónu našli v expozícii značky Land Rover ako súčasť novej zóny Our Planet (Naša planéta/. Nadväzujúc na aktuálnu komunikačnú kampaň práve táto zóna prezentovala rozličné aktivity, ktorými značka Land Rover aktívne prispieva na zmenšenie dopadu na životné prostredie a zlepšenie ekologickej znášanlivosti.

Typový rad Range Rover pre rok 2009 doplnila najluxusnejšia sériová verzia, aká sa kedy vôbec vyrábala. Má označenie Autobiography podľa doterajších individuálne modifikovaných verzií. Ostatné verzie typu Range Rover dostali nové typy sedadiel, rozšírila sa ponuka rozsahu koženého čalúnenia na želanie. Vonkajší vzhľad tohto typu v modelovom roku 2009 charakterizuje nový dizajn kolies a nové farby laku karosérie.

Štúdia Land Rover LRX mala na autosalóne v Londýne oficiálnu domácu premiéru. Signalizuje posun značky do nových oblastí trhu pri zachovaní jej tradičných základných hodnôt. Trojdverový Land Rover LRX je kompaktnejší a ľahší ako najmenší aktuálny sériový typ Freelander 2, čím jasne demonštruje potrebné zmeny pre budúcnosť. S ekologickým hybridným pohonom na báze vznetového motora štúdia dosahuje spotrebu iba 4,7 litra nafty na 100 km a emisie CO2 okolo 120 g/km (v kombinovanom cykle podľa európskej metodiky). Čerstvou novinkou pre londýnsky autosalón je zóna Our Planet, ktorá tvorí centrálnu časť expozície značky Land Rover. Táto zóna umocňuje progresívne vizionárske posolstvo štúdie LRX. Demonštruje rozličné aktivity, ktoré Land Rover robí v záujme zlepšenia ekologickej znášanlivosti. Zóna nadväzuje na ďalekosiahlu globálnu komunikačnú kampaň Our Planet, spustenú začiatkom tohto roka. Zóna dokumentuje aj nový program značky Land Rover známy pod súhrnným označením e-TERRAIN TECHNOLOGIES – skupinu modulárnych a veľkostne prispôsobiteľných technológií, ktoré pomáhajú zmenšovať emisie a zlepšovať spotrebu paliva. Tento program je súčasťou spoločného výskumného projektu značky Land Rover a neziskovej organizácie Energy Saving Trust, založenej britskou vládou a súkromnými spoločnosťami. Na výstave bolo ťažisko zamerané na technológiu Diesel ERAD Hybrid, ktorá je teraz v štádiu technických prototypov. Skratka ERAD označuje elektrický pohon zadnej nápravy (Electric Rear Axle Drive) - inovatívny systém značky Land Rover, ktorý pomáha zmenšovať emisie a súčasne zlepšuje tradičnú výkonnosť automobilov Land Rover pri jazde v teréne.

Britská vláda bude pokračovať v podpore vývoja takýchto projektov, ako je napr. inovatívna platforma vozidla so zníženou emisiou oxidu uhličitého (Low Carbon Vehicles Innovation Platform). Na ten bolo konkrétne vyčlenených viac ako 90 miliónov libier vo forme subvencie na obdobie najbližších piatich rokov.

-lr-

Opel Insignia Sports Tourer

Nové kombi značky Opel, ktoré predstavia na Parížskom autosalóne (4. – 19. októbra), prináša špičkové technológie sústredené v športovej, prémiovej karosérii a je dôstojným nositeľom svojho mena: Insignia Sports Tourer.

Insignia Sports Tourer, ktorá vstúpi na európsky trh na jar 2009, sa vyznačuje rovnako atletickým a elegantným dizajnom ako jej príbuzný sedan. „V každom prípade," povedal Mark Adams, viceprezident GM Europe Design, „ide o samostatný model, a nie len o jednoducho kombi-verziu sedana. V skutočnosti je karoséria od B stĺpika vo verzii Sports Tourer jedinečná. Ubezpečili sme sa tiež, že jej dizajn kombinuje sochárske umenie a technickú precíznosť známu z modelov sedan i hatchbach."

Dizajnéri dali zadnej časti verzie Sports Tourer sebavedomý výzor. Zadné dvere siahajú až do bokov vozidla a sú zdôraznené veľkými, výraznými, plne integrovanými spätnými svetlami. Dynamický vzhľad ukrýva vnútorný priestor, ktorý ponúka dosť miesta pre päťčlennú posádku a veľmi konkurencieschopný priestor pre batožinu. Ten pojme úctyhodných 540 litrov. S dĺžkou 4,91 metra je model kombi o asi osem centimetrov dlhší než sedan; rázvor je rovnaký: 2,74 m.

Dva nové motory – zmenšený prepĺňaný zážihový a nový „turbodiesel" – sa pridajú k už siedmim motorom, ktoré sú k dispozícii od predstavenia modelov sedan. Navyše, tento rad doplní v blízkej budúcnosti variant ecoFLEX s výrazne menšou spotrebou a emisiami CO_2.

Novovyvinutý podvozok, skonštruovaný tak, aby ponúkal vysokú úroveň bezpečnosti a komfortu, môže byť doplnený integrovaným mechatronickým systémom FlexRide, ktorý zlepšuje stabilitu a poskytuje elektronické ovládanie tlmenia v reálnom čase. FlexRide umožňuje vodičovi voľbu spomedzi troch jazdných módov. Popri štandardnom adaptívnom móde sa môže rozhodnúť pre komfortne orientovaný mód („Tour") alebo nastavenie Sport. V móde Sport je zážitok zo športovej jazdy v Insignii Sports Tourer ešte aktívnejší, pretože sa v ňom zmenia nastavenia prepojených funkcií, ako sú riadenie, ovládanie plynu, tlmičov pruženia a ešte aj osvetlenia prístrojového panelu. Navyše, zákazníci Insignie môžu požiadať o nový, sofistikovaný systém Adaptive 4x4, ktorý proaktívne distribuuje krútiaci moment, aby zabezpečil vynikajúcu stabilitu vďaka optimálnej trakcii a zlepšenému ovládaniu na akomkoľvek povrchu vozovky.

Aj Sports Tourer má výnimočné prvky výbavy známe od predstavenia Insignie, akými sú inovatívna kamera „Opel Eye", ktorá číta a pamätá si dopravné značky a varuje vodiča, ak mimovoľne vybočí z jazdného pruhu. Ďalšími inovatívnymi prvkami sú nová generácia hlavných svetiel AFL s deviatimi svetelnými funkciami, ktoré sa prispôsobujú prevažujúcim prevádzkovým podmienkam a ergonomickými, ortopedicky certifikovanými sedadlami, mimoriadne priateľskými k chrbtom užívateľov.

Podobne ako modely sedan, aj Insignia Sports Tourer vyvinuli v GM Europe's Design and Engineering Center v Rüsselsheime. Bude sa tiež vyrábať v rüsselsheimskom závode, jednom z najmodernejších a najproduktívnejších závodov na svete.

-ol-

Americký športový automobil pre 21. storočie

Automobilka Chevrolet začiatkom augusta predstavila novú generáciu typu Camaro; ako uvádza výrobca, športový automobil pre 21. storočie inšpirovaný históriou, kombinujúci vynikajúci vzhľad a výkonnosť, pokrokové technické riešenia a prekvapivú účinnosť. Predaj v USA sa začne v prvom štvrťroku 2009, v Európe neskôr.

Camaro s pohonom zadných kolies príde na trh s dvoma motormi – V6, a V8 pre športovú verziu SS. Všetky modely a pohony využívajú hospodárne 6-stupňové prevodovky. Pokrokové konštrukcie pohonu, vrátane motorov s priamym vstrekovaním a Active Fuel Management (aktívnym palivovým manažmentom), prinášajú uspokojivú vyváženosť medzi iskrivým výkonom a dobrou spotrebou paliva. Camaro stelesňuje golbálny proces vývoja praktizovaný v GM: štúdia vznikla v USA, konštrukciu riadil GM Holden v Austrálii, jazdné skúšky sa uskutočnili na cestách celého sveta a vyrábať sa bude v závode GM v kanadskom meste Oshawa.

S dizajnom, ktorý je verný originálnemu konceptu, je Camaro športovým automobilom 21. storočia hlásiacim sa k svojej minulosti. Dlhá predná kapota a krátke veko vzadu dávajú Camaru klasické proporcie, kým hladký profil predného okna, kolesá umiestnené v rohoch a svalnatý tvar blatníkov sú modernými prvkami, podčiarkujúcimi jeho pokrokovú konštrukciu – dodávajúcimi vozidlu rozhodný, agresívny výzor. Prvky ako predná kapota formovaná do tvaru V a priehlbne v zadnom čele patria jednoznačne ku Camaru, rovnako ako široké „ramená" zadného nárazníka. Tieto prvky nové Camaro jednoznačne identifikujú, no súčasne sú citlivo zakomponované do exteriéru vozidla. K modernému výzoru Camara prispievajú aj veľké, 18- , 19- , a 20-palcové kolesá.

Dobre realizovaná rovnováha tradície, moderného dizajnu a pozornosti k detailom je typická aj pre interiér Camara. Pár hlboko zapustených prístrojov, vytvárajúcich kruhové stupnice vo štvorcových otvoroch, je spojivom s klasickým Camarom, no blok vnútorného (ambiente)) osvetlenia už využíva svetelné trubice z LED, dodávajúc tak kabíne útulné a prívetivé osvetlenie. Štandardom je textilné čalúnenie; k dispozícii sú aj vyhrievané kožené sedadlá. Detaily, ako veľké, chrómom lemované prístroje, máloleskłé povrchy a prémiové tkaniny alebo akrylové prvky sprostredkujú luxus nevídaný v doterajších modeloch Camaro – a sú výzvou súčasným konkurentom. Viacero

vynikajúcich detailov je na stredovej konzole, inšpirovanej podobným prvkom v modeli Camaro 1969. Prístroje indikujú teplotu oleja, tlak oleja, stav batérie a teplotu kvapaliny v prevodovke, to všetko zvýraznené moderným podsvietením LED.

Pokrokový zážihový motor 3,6 l V6 s priamym vstrekovaním a plynule nastaviteľným časovaním ventilov má najväčší výkon 224 kW, dodáva sa v kombinácii so 6-stupňovou ručne ovládanou, alebo automatickou prevodovkou.

SS model má motor 6,2 l V8 (315 kW) - vrátane palivo šetriacej regulácie Active Fuel Management v kombinácii s automatickou prevodovkou – ale aj so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

Kvalitný podvozok s viacprvkovou zadnou nápravou, posilňovač riadenia s premenlivou účinnosťou s „hrebeňom" umiestneným pred prednou nápravou pre lepšie vyváženie vozidla a lepší pocit z jazdy, kotúčové brzdy na všetkých kolesách, 4- piestové strmene Brembo pre model SS, stabilizačný a protipreklzový systém StabiliTrak pre všetky modely, pretekársky a športový mód pre stabilizačný systém v modeloch SS, vrátane systému ovládania rozjazdu (Launch control) pre modely SS vybavené 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou a šesť bezpečnostných vankúšov v štandardnej výbave pomáha zabezpečiť novému Camaru vysokú úroveň aktívnej aj pasívnej bezpečnosti.

Nové Camaro má aj technické riešenia zlepšujúce výkonnosť, komfort a využiteľnosť, napríklad pripojenie mobilného telefónu prostredníctvom Bluetooth, prémiový audiosystém Boston Acoustics, prípojku USB, ultrazvukové snímače prekážok v zadnom nárazníku (bude uvedené neskôr), či systém štartovania motora na diaľku.

Navyše, systémy ako bezrámové okná bočných dverí zo špeciálneho skla zmenšujúceho aerodynamický hluk a zlepšujúce tesnosť, prispievajú k celkovému pocitu kvality, dôkladnosti a technickej pokrokovosti.

Informácie o dostupnosti tohto vozidla na našom trhu budú uverejnené neskôr.

-cht-

CADILLAC SRX CROSSOVER 2010

Automobilka Cadillac 15. augusta uskutočnila špeciálnu predpremiéru budúcej generácie SRX Crossover, model 2010, ktorý celosvetovo predstavia uprostred roka 2009. Od celkom nového SRX sa očakáva, že bude dynamickejšou alternatívnou v samotnom srdci segmentu luxusných crossoverov, vytvoriac čerstvú interpretáciu charakteristickej dizajnovej reči značky Cadillac.

Celkom nový Cadillac SRX absolvuje svoje debuty na hlavných svetových autosalónoch v závere tohto roka. V tomto čase budú zverejnené všetky detaily. Model 2010 nahradí súčasný SRX Crossover, ktorý prišiel na trh v roku 2004 ako kľúčový prvok produktovej renesancie značky Cadillac a jej globálnej expanzie. Nová generácia crossoveru je, pokiaľ ide o styling a proporcie, podobná štúdii Cadillac Provoq Concept, predstavenej v roku 2008 na mnohých autosalónoch.

Najnovšia generácia tohto typu bola vyvinutá tak, aby dosiahla vynikajúcu jazdnú dynamiku a trakciu za nepriaznivých poveternostných podmienok; má elegantne modernú kabínu pre päť cestujúcich a množstvo ich batožiny.

„Budúca generácia SRX, spolu s novým CTS Sport Wagon, dokazuje, že Cadillac novo nasmeroval svoj dramatický dizajn, najmä pokiaľ ide o osobné vozidlá a crossovery, správne nadimenzované pre súčasných zákazníkov v luxusnom segmente," povedal Jim Taylor, generálny riaditeľ automobilky Cadillac.

-cc-

Motor k výročiu Diesela

Automobilka Mercedes-Benz predstavila k 150-tym narodeninám Rudolfa Diesela celkom novo koncipovanú generáciu vznetových štvorvalcových motorov, ktorá vo svojom segmente prekonáva všetky doterajšie najlepšie dosiahnuté hodnoty výkonu, krútiaceho momentu, emisných vlastností a predovšetkým úspornosti. Vo svojom najsilnejšom variante nový štvorvalec zo zdvihového objemu 2143 kubických centimetrov vydoluje výkon 150 kW, čo je o 20 percent viac ako mal jeho predchodca. Zároveň vzrástol aj maximálny krútiaci moment zo 400 Nm na 500 Nm – to zodpovedá nárastu o 25 percent. Napriek zväčšeniu výkonu o 25 kW spotrebuje nový vznetový štvorvalec výrazne menej paliva ako jeho už beztak úsporný predchodca.

Technický pokrok, ktorý konštruktéri Mercedes-Benz s týmto novým motorom dosiahli, dokazujú namerané hodnoty. Zároveň si ho možno intenzívnejšie vychutnať aj za volantom. Aj v špecifickom výkone 70 kW a 233,3 Nm na liter zdvihového objemu dosahuje nový motor z Untertürkheimu špičkové hodnoty (parametre jeho pred chodcu: 58,2 kW a 186,2 Nm na liter zdvihového objemu). Konštruktéri vložili novému motoru do kolísky aj ukážkovo malú spotrebu. Napriek veľkému nárastu výkonu o 25 kW s palivom zaobchádza ešte úspornejšie ako jeho už aj tak veľmi úsporný predchodca. V modeli strednej triedy spotrebuje nový agregát s výkonom 150 kW iba 5,4 litra nafty na 100 kilometrov (NEFZ), to je o 0,5 litra menej ako u predchodcu. Aj novo ponúkaný variant s výkonom 125 kW vystačí s iba 5,1 litrami nafty na 100 kilometrov. Tým klesá aj emisia CO_2 až o 13 percent. Inžinierom Mercedes-Benz sa okrem toho podarilo zmenšiť základnú emisiu. Nový motor spĺňa budúcu emisnú normu EU5 dokonca aj bez dodatočného odstraňovania kysličníkov dusíka.

„Takto vstupuje náš nový štvorvalec do dimenzií, ktoré doteraz dosahujú iba trojlitrové šesťvalcové vznetové motory alebo veľkoobjemové zážihové V8 motory – a to všetko pri ukážkovej úspornosti", povedal Dr. Thomas Weber, člen predstavenstva Daimler AG zodpovedný za výskum koncernu a vývoj vozidiel Mercedes-Benz.

Okrem vynikajúcich výkonových parametrov má nový agregát v porovnaní so svojim predchodcom oveľa lepší nástup krútiaceho momentu z nižších otáčok a najlepšiu charakteristiku krútiaceho momentu v tejto triede zdvihového objemu. V každodenných jazdných situáciách možno preto jazdiť veľmi úsporne pri malých otáčkach.

Nový vznetový motor sa bude montovať do viacerých typových radov – až po Mercedes-Benz Sprinter – v rozličných verziách. So svojim výkonovým potenciálom umožňuje takzvaný downsizing, teda použitie motorov s menším zdvihovým objemom a menším počtom valcov na veľmi efektívne zmenšenie spotreby paliva. Pre použitie v osobnom automobile sa plánujú najskôr tri varianty.

Automobilka zo Štuttgartu novým vznetovým agregátom pokračuje v dlhej tradícii. Už v roku 1936 oslavoval vznetový motor svoju svetovú premiéru v osobnom automobile Mercedes-Benz – medzičasom v legendárnom modeli 260 D. Odvtedy priekopník vznetového motora Mercedes-Benz techniku vznetového motora dôsledne zdokonaľoval. Míľnikmi boli napríklad prvý prepĺňaný vznetový motor v osobnom aute Mercedes-Benz 300 SD (1977), svetová premiéra štvorventilovej techniky (1995), prvé limuzíny poháňané vznetovým motorom s filtrom pevných častíc v americkom štáte Kalifornia (1985), priame vstrekovanie common rail (1997), bezúdržbový filter pevných častíc výfukových plynov vznetových motorov (2003), ktorý automobilka zo Štuttgartu medzičasom ponúka vo

všetkých modeloch poháňaných vznetovým motorom, ako aj zavedenie technológie BlueTEC (2006) pre najčistejšie vznetové motory na svete.

Po 48 mesiacoch vývoja, počas ktorých konštruktéri používali najmodernejšiu počítačovú techniku, sa prvý prototyp agregátu rozbehol v auguste 2005. Skoro 100 000 hodín laboratórnych skúšok bolo ešte potrebných, aby motor získal optimálne vlastnosti pre všetky účely a za všetkých podmienok. Agregáty overovali v náročných podmienkach nepretržitého chodu. Medzi ne patria najnamáhavejšie skúšobné pracoviská, v ktorých boli agregáty testované do poslednej skrutky. Motor sa musel osvedčiť na desiatich miliónoch kilometroch v rozličných vozidlách v horúčave púští a v mrazivom chlade polárnych oblastí, vzdoroval prachu, bahnu a vode a zvládol to najtvrdšie zaobchádzanie.

Nový vznetový štvorvalcový motor môže byť vo vozidle zabudovaný pozdĺžne aj priečne a je určený aj do vozidiel s pohonom všetkých kolies. Možno ho samozrejme doplniť aj o inovatívny systém čistenia splodín BlueTEC, a tiež je určený ako úsporný spaľovací motor v hybridných vozidlách.

Jeho prikladné parametre týkajúce sa charakteristiky výkonu a krútiaceho momentu, hospodárnosti, emisií a kultúry chodu dosahuje nový agregát použitím celého balíka inovačných technológií. Medzi nimi sú niektoré úplné novinky, s ktorými sa v súčasnosti nestretneme pri žiadnom inom sériovo vyrábanom vznetovom motore pre osobné automobily.

Takými sú:

Dvojstupňové prepĺňanie, zabezpečujúce veľký výkon a optimálny priebeh krútiaceho momentu.

Technika common rail štvrtej generácie so vstrekovacím tlakom zväčšeným o 40 MPa na 200 MPa, ako aj s novou koncepciou piezoelektrických injektorov s priamym ovládaním ihly dýzy, vytvárajú predpoklady pre väčšiu flexibilitu v časovaní vstrekovania, a tým aj mäkší chod motora, menšiu spotrebu nafty a redukované emisie.

Maximálny zápalný tlak predstavuje 20 MPa a tiež prispieva k veľkému výkonu.

Čerpadlo oleja a obehové čerpadlo chladiaceho systému motora sa zapínajú podľa aktuálnej potreby, na úsporu energie.

Rozvody sú umiestnené vzadu, na zlepšenie kultúry chodu motora a na splnenie prísnych požiadaviek na ochranu chodcov.

Blok motora je odliaty zo sivej liatiny, hlava valcov je z hliníka.

Dva vodné plášte sa starajú o maximálne chladenie aj tam, kde sa vyskytuje najväčšie sálanie tepla; vďaka tomu možno dosiahnuť zápalný tlak 20 MPa a veľký špecifický výkon.

Piesty z hliníka sa vo vložkách valcov zo sivej liatiny pohybujú s optimalizovaným trením.

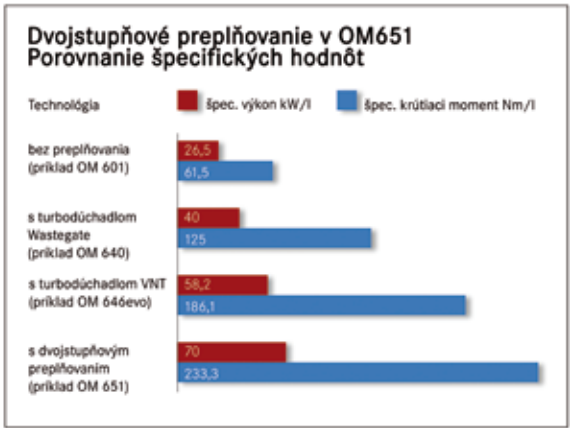
Ojnice sú z kovanej ocele. Ich hmotnosť inžinieri z Mercedesu optimalizovali.

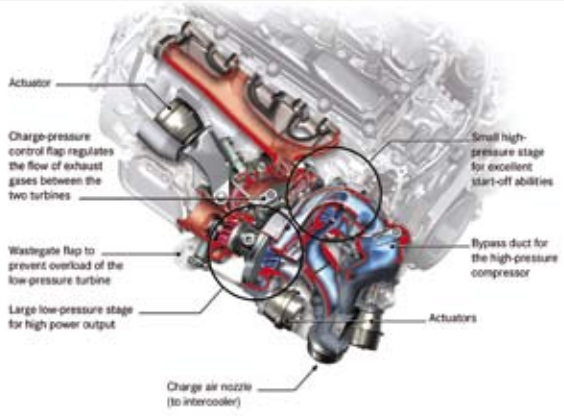
Kovaný kľukový hriadeľ s ôsmimi protizávažiami je uložený v piatich ložiskách – opatrenie v záujme malých vibrácií. Vretená zdvihových čapov sú valcované a vyznačujú sa preto veľkou pevnosťou.

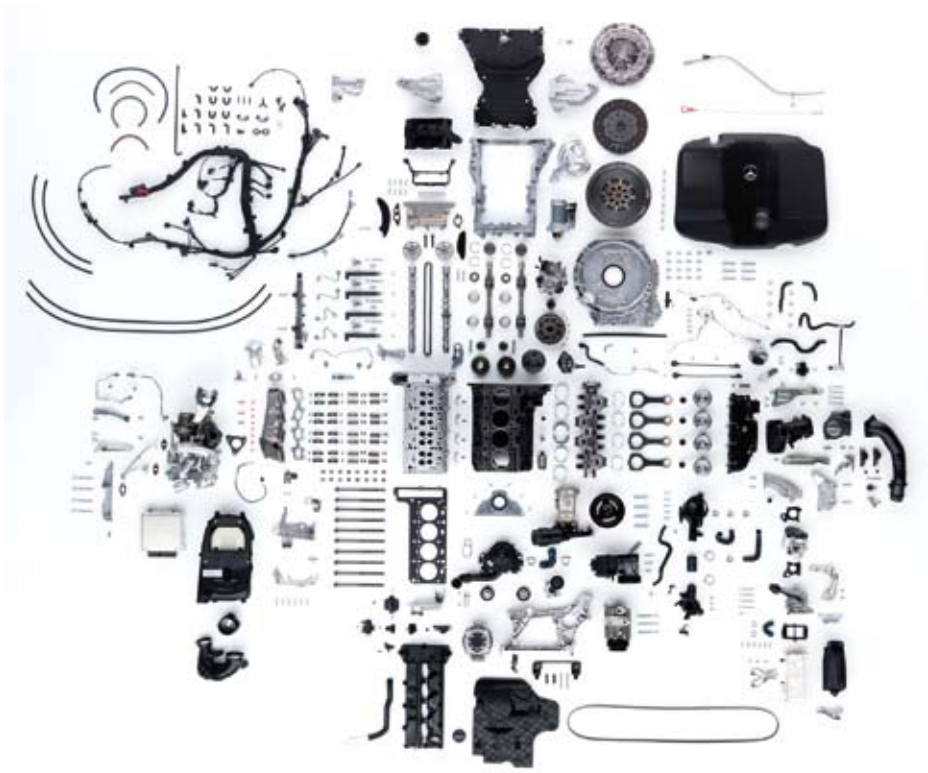
Vibrácie, ktoré na štvorvalcovom radovom motore zákonite vznikajú, kompenzujú dva v spodnej časti bloku motora umiestnené protibežne usporiadané vyrovnávacie hriadele, ktoré sú uložené vo valivých ložiskách s malým trením namiesto zvyčajného klzného uloženia.

Dvojitý zotrvačník s pevne na kľukovom hriadeli namontovaným primárnym zotrvačným telesom, ktoré je pomocou pružín spojené so sekundárnym zotrvačným telesom namontovaným na prevodovke (odborne: sústava pružiny a závažia) oddeľuje vibrácie kľukového hriadeľa od hnacieho reťazca a prispieva tak k veľkej kultúre chodu.

S novým vznetovým motorom sa v automobilke Mercedes-Benz začína sériovo používať štvrtá generácia osvedčeného systému priameho vstrekovania common rail s maximálnym vstrekovacím tlakom 200 MPa. Náras tlakového potenciálu bol nevyhnutný, aby bolo možné zväčšiť výkon motora na 150 kW , krútiaci moment na 500 Nm a súbežne s tým výrazne zlepšiť aj







základné emisné vlastnosti. Dôležitou súčasťou techniky CDI štvrtej generácie sú úplne prepracované piezoinjektory. Využívajú schopnosť piezokeramiky, ktorá pôsobením elektrického napätia dokáže počas mikrosekúnd zmeniť svoju kryštalickú štruktúru. Pritom však do chádza k iba minimálnemu priestorovému pohybu. Preto sú nové injektory vybavené piezozásobníkom – ide v princípe o piezoelektrické prvky zapojené do série. na rozdiel od doteraz zvyčajných systémov ich pohyb riadi ihlu dýzy priamo a umožňuje dosiahnuť aj väčšie zmeny objemu s presnosťou niekoľkých tisícin milimetrov. Výhodou je väčší vstrekovaný objem, ako aj mimoriadne presné a rýchle dávkovanie vstrekovaného množstva. Vstrekovanie paliva tak možno ešte presnejšie prispôsobiť aktuálnemu stavu zaťaženia a otáčok – napríklad precíznym viacnásobným vstrekovaním – čo sa priaznivo odzrkadlí na emisiách, spotrebe a hlučnosti horenia. Zároveň motor v porovnaní s predchodcom beží pri voľnobehu výrazne pokojnejšie. Injektor pracuje bez akýchkoľvek netesností - čo je podmienené inovačnou koncepciou jeho ovládania. Nie je treda potrebné žiadne spätné vedenie na odvod minimálnych množstiev paliva späť do palivovej sústavy, ktorým sa doteraz nedalo vyhnúť. Tým sa zlepšuje teplotný rozpočet vstrekovacieho systému, takže ani pri vstrekovacom tlaku 200 MPa nie je potrebné palivo chladiť. To šetrí energiu. Okrem toho sa zmenšuje výkon pohonu vysokotlakového čerpadla asi o jeden kW pri veľkom zaťažení. Aby sa zaručilo optimálne množstvo vstrekovaného paliva počas celej životnosti agregátu, systém adaptívneho „učenia sa“ vyrovnáva prípadné tolerancie vzniknuté minimálnym opotrebovaním.

Palivo sa vstrekuje do spaľovacieho priestoru so starostlivo navrhnutou geometriou, do ktorej patria aj presne vypočítané priehlbiny v dne piestov. Oproti predchodcovi je teraz spaľovací priestor plochejší a má väčší priemer. Kompresný pomer konštruktéri zmenšili zo 17,5:1 na 16,2:1. Tým optimalizovali proces horenia, takže má trvalo menšie základné emisie – výrazné zlepšenie dosiahli predovšetkým v súvislosti s emisiami NO_x.

Na spontánny štart sa používajú keramické žeraviace sviečky, ktoré dosahujú asi o 200 stupňov Celzia väčšiu teplotu ako kovové žeraviace sviečky (1250 °C namiesto 1050 °C) a nepoznajú prakticky žiadne opotrebovanie. Tieto sviečky začala spoločnosť Mercedes-Benz prvýkrát sériovo nasadzovať do pred chodcu tohto vznetového motora.

Vzduch na „dýchanie“ nový vznetový motor dostáva pomocou dvoch turbodúchadiel. Automobilka Mercedes-Benz tak prvýkrát nasadila dvojstupňové prepĺňanie do vznetových motorov sériovo vyrábaných osobných automobilov. Cieľom je odstrániť nevýhody jednostupňového turbodúchadla poháňaného výfukovými plynmi. Medzi ne patrí okrem iného zotrvačnosť veľkého dúchadla, ktoré sa prejavuje napríklad rozbehovou zotrvačnosťou („dierou“ v charakteristike turbodúchadla). Okrem toho možno pri jednostupňových dúchadlách iba ťažko spojiť dobré rozbehové vlastnosti, maximálny výkon a malú spotrebu paliva pri maximálnom výkone. Kompaktný modul nového dvojstupňového prepĺňania pozostáva z jedného malého vysokotlakového a jedného veľkého nízkotlakového dúchadla, ktoré sú navzájom zapojené do série:
Vysokotlaková turbína s priemerom 38,5 mm je umiestnená priamo vo výfukovom oblúku a výfukové plyny pretekajú najskôr cez ňu. Rotuje až 248 000 otáčkami za minútu.

V telese vysokotlakovej turbíny je integrovaný obtokový kanál, ktorý možno otvoriť alebo zatvoriť podtlakovo ovládanou regulačnou klapkou prepĺňacieho tlaku. Ak je zatvorená, celý prúd výfukových plynov prechádza cez vysokotlakovú turbínu – celá energia výfukových plynov je tak k dispozícii výlučne pre pohon vysokotlakovej turbíny. Takto možno pri malých otáčkach motora vytvoriť optimálny plniaci tlak.

S rastúcimi otáčkami motora sa otvára regulačná klapka prepĺňacieho tlaku, aby zabránila preťaženiu vysokotlakového dúchadla. Prúd výfukových plynov tečie teraz na odbremenenie vysokotlakového stupňa čiastočne aj cez obtokový kanál.

Za vysokotlakovou turbínou sa oba prúdy výfukových plynov opäť spájajú a ich zostávajúca energia poháňa 50-milimetrovú nízkotlakovú turbínu s maximálne 185 000 otáčkami za minútu.

Aj nízkotlaková turbína má obtokový kanál na ochranu pred preťažením, ktorý sa otvára alebo zatvára podtlakovo ovládanou klapkou („wastegate“).

Od stredných otáčok je regulačná klapka prepĺňacieho tlaku vysokotlakovej turbíny už tak otvorená, že vysokotlaková turbína neodvádza žiadnu prospešnú prácu, a klapka celú energiu výfukových plynov podľa možnosti bez strát privádza do nízkotlakovej turbíny, ktorá prevezme celé prepĺňanie.

Oba kompresory sú tiež zapojené za sebou a spojené aj obtokovým kanálom. Vzduch sa prichádza zo vzduchového filtra najskôr do nízkotlakového kompresora (priemer 56,1 mm) a v ňom sa stláča podľa výkonu pohonu nízkotlakovej turbíny. Takto prvýkrát stlačený vzduch prúdi do vysokotlakového kompresora (priemer 41 mm), ktorý je spriahnutý s vysokotlakovou turbínou a v ňom sa ďalej stláča – skutočné dvojstupňové prepĺňanie. Od stredných otáčok motora vysokotlakový kompresor nedokáže prúd vzduchu viac zvládnuť a stlačený vzduch sa priveľmi zohrieva. Preto sa otvorí obtokový kanál, ktorý plniaci vzduch prepravuje mimo vysokotlakového kompresora priamo do chladiča plniaceho vzduchu, aby ho schladil. Vtedy je úplne otvorená aj regulačná klapka prepĺňacieho tlaku, takže vysokotlaková turbína už nemôže pracovať. To zodpovedá jednostupňovému prepĺňaniu.

Výhodou tohto náročného, aktuálnou potrebou riadeného ovládania prívodu plniacieho vzduchu pomocou dvoch turbodúchadiel poháňaných výfukovými plynmi je lepšie plnenie valcov (veľký výkon) a tým aj mohutný krútiaci moment už pri malých otáčkach. Okrem toho sa zmenšuje spotreba paliva. Vodič zaregistruje harmonický chod motora bez „diery“ v charakteristike turbodúchadla, dobrý priebeh krútiaceho momentu v celom rozsahu otáčok, citeľne lepšie jazdné výkony a lepšie prepojenie motora s akceleračným pedálom.

Dôsledným doplnením systému turbodúchadla je v porovnaní s doterajšou konštrukciou zväčšený chladič plniaceho vzduchu, ktorý teplotu stlačeného a zohriateho vzduchu zmenš asi o 140 stupňov Celzia, takže do spaľovacieho priestoru sa dostane väčší objem vzduchu.

Za chladičom plniaceho vzduchu sa elektricky ovládaná klapka stará o precíznu reguláciu vonkajšieho vzduchu a spätne privádzaných spalín. Na optimalizáciu množstva spätne privádzaných spalín sa plyn podľa potreby ochladzuje vo výkonnom výmenníku tepla s veľkým prierezom, aby sa zväčšil index množstva privádzaných výfukových plynov. Spolu s modulmi HFM (merače množstva vzduchu na princípe vyhrievanej tenkej vrstvy)

integrovanými do prívodu vonkajšieho vzduchu, ktoré riadiacu jednotku motora informujú o presnom množstve privádzaného čerstvého vzduchu, sa takto výrazne zmenšuje emisia kysličníkov dusíka. Presvedčivými výsledkami je dobrý ohrev motora, menšie emisie produkované studeným motorom teplejším spaľovaním, zmenšené emisie teplého motora v dôsledku dobrej znášanlivosti a chladenia systému spätného privádzania výfukových plynov, žiaden sklon k zanášaniu povrchu spaľovacieho priestoru a dlhá životnosť. Motor možno štartovať bez predchádzajúceho žeravenia až do teploty asi nula stupňov Celzia, pričom aj studený motor v dôsledku tejto účinnej technológie prepĺňania pracuje stabilne a bez vynechávania zápalov.

Spaľovací vzduch prúdi nakoniec do modulu rozvádzača plniaceho vzduchu, z ktorého je každý valec rovnomerne napájaný. Neoddeliteľnou súčasťou modulu rozvádzača je elektricky ovládané odpojenie vstupného kanálu, pomocou ktorého možno plynulo zmenšovať prierez vstupného kanálu každého valca. Tým sa zmení vírenie spaľovacieho vzduchu, takže v každej situácii zaťaženia a otáčok je zaručené nastavenie prepĺňania vo valcoch optimálne pre spaľovanie a výfukové emisie. Medzi dôležité inovácie nového vznetového štvorvalca patrí aj zadný pohon vačkových hriadeľov. V prípade pozdĺžneho uloženia motora s kapotou stúpajúcou smerom dozadu tak možno splniť zákonom predpísané požiadavky na ochranu chodcov. Okrem toho sú vibrácie z kľukového hriadeľa na zadnej strane menšie ako vpredu. Aj to je tajomstvom mimoriadne pokojného chodu motora.

Aj novovyvinuté ovládanie ventilov zmenšuje trenie 8 nasávacích a 8 výfukových ventilov, ktoré sú ovládané vačkovým hriadeľom cez zdvíhadlá s hydraulickým vymedzovaním vôle ventilov. Vačkový hriadeľ, vyrovnávacie protibežné hriadele a vedľajšie agregáty poháňa kombinácia ozubených kolies a iba veľmi krátky reťazový rozvod. Hluk spôsobovaný pohonom cez ozubené kolesá je zmenšený náročným vypracovaním detailov.

Jedinečnými na sériovom vznetovom motore sú aj elektricky zapínateľné „vodné“ a olejové čerpadlo, ktoré možno aktivovať podľa potreby. Chladenie piestov preberá čerpadlo oleja s ústredným spínacím ventilom pre všetky štyri ostrekovače piestov s veľkými dýzami na ostrekovanie olejom. Vytvára tak rovnaké rámcové teplotné podmienky pre všetky valce. Veľkorysé dimenzovanie zabezpečuje optimálne chladenie piestov aj v prevádzke pri plnom zaťažení a garantuje tak ich dlhú životnosť. Regulovaním olejového čerpadla sa zmenšuje aj prietok oleja – a tým aj spotreba paliva.
Inováciou je aj zapínateľné obehové čerpadlo chladiacej sústavy. Rovnako ako zapínateľné čerpadlo oleja, aj toto prispieva k veľmi rýchlemu zohriatiu spaľovacieho priestoru ako aj vzájomne sa trúcich povrchov súčiastok a zmenšuje tak spotrebu a základné emisie.

Napriek jedinečnému výkonu, prikladnému chodu a vynikajúcej spotrebe nový vznetový štvorvalcový motor Mercedes-Benz ešte nedosiahol koniec svojho potenciálu. Možnosti extrémne flexibilného časovania vstrekovania budú ďalej zdokonaľovať pre ďalšie zmenšovanie emisií.

-mz-

MioMap 2008

MioMap 2008 je nový navigačný softvér značky, predstavujúci veľa nových, inovatívnych a unikátnych funkcií Mio. Uvedieme niekoľko z nich:

Nové užívateľské rozhranie - je viac intuitívne a priateľské. Vlastnosti užívateľského rozhrania:
Lepšie menu – oveľa ľahšie nájdete a využijete jednotlivé funkcie
Náhľad nových máp – viac údajov, lepší náhľad manévrov, ľahšia identifikácia a úprava trasových bodov, smerovanie ulíc
Nový spôsob vyhľadávania – vyhľadávacia obrazovka ako v google s viacerými opciami a lepšou účinnosťou.

Okamžitá GPS fixácia
Navigácia s Mio Moov radom sa pomocou zabudovanej technológie SiRFInstantFixII stáva naozaj okamžitou.

5 krát RÝCHLEJŠIE určenie polohy GPS
Stiahnutie a aktualizácia satelitných lokalizačných údajov celkom zdarma. Prístup k Internetu nevyžaduje pripojenie k PC. Rýchlejší a nepretržitý GPS signál aj v meniacich sa podmienkach, akými sú veľké mestá, kde vysoké budovy často blokujú GPS signál.

Navigácia odbočka po odbočke - presný popis manévrov & a viac údajov znázornených na obrazovke. Zariadenie zväčšuje náhľad a poskytuje hlasové inštrukcie. Zariadenie automaticky priblíži náhľad pred manévrom a informuje užívateľov pomocou hlasových inštrukcií.

Všetky manévre sú detailne popísané a znázornené na zozname.

Fonetická klávesnica – umožňuje hľadať názvy dokonca s pravopisnými chybami v rôznych jazykoch. Chápe, že obce alebo ulice sa môžu hláskovať v rôznych jazykoch rôznym spôsobom (Mníchov vs München). Vďaka tomu sa Vám zobrazia výsledky hľadania vo všetkých jazykových variáciách, v pôvodnom aj v lokálnom jazyku.

Multijazyčné mapy vždy ukazujú ulice a názvy obcí v pôvodnom jazyku. Slovenské ulice sú v slovenčine – české v češtine. Tým pádom ľahšie nájdete špecifické adresy bez toho, aby ste počas navigácie menili jazyk. MioMore™ softvér poskytuje možnosť online vyhľadávania v databáze fotografií akou je Flickr™. V tejto databáze nájdete viac ako milión fotografií so súradnicami. Navyše budete mať možnosť nahrať vlastné fotografie kvôli importovaniu ich do google mapy pre znázornenie daného miesta na mape.

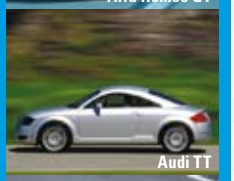
Zhrnutie: Aplikácia a MioMap 2008
Nové Moov zariadenia predstavujú veľa nových funkcií – veľa z nich je unikátnych pre Mio a dostupných len v Mio zariadeniach.

Alfa Romeo 147

Alfa Romeo 159 Sportwagon

Alfa Romeo 166

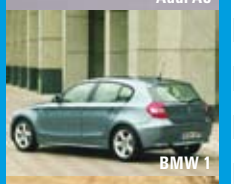
Alfa Romeo GT


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 Ťiahanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlosť	Zýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
ALFA ROMEO																			
147 1,6 T.S. Progression	574 000 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	644 000 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	1 449 900 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	1 034 900 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	1 099 900 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 JTD	1 399 900 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	1 509 900 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	808 480 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	1 113 520 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	616 590 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	1 016 800 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	929 690 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	638 600 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	836 380 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	1 007 500 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	1 574 800 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.	1 030 130 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	1 453 280 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	1 089 650 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	1 215 510 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	1 435 920 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	1 681 130 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	1 370 160 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	1 601 490 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	1 657 260 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	2 213 400 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	2 327 790 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	2 593 460 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	1 633 700 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	2 052 510 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	3 631 650 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	3 402 560 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	2 255 870 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	1 767 000 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	1 833 650 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	1 038 500 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	1 276 270 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	1 155 370 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	1 359 350 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	1 478 700 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	1 635 250 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

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 Ínanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
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
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																			
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 1,4i 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 Style	489 900 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 Confort	649 900 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 Style	559 900 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 Vti Confort	549 900 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 Exclusive	809 900 Sk	SS	5	5	4260 x 1773 x 1458	352/-	R4	1997	4	VP	T	100	320	M6	P	207	9,7	5,4	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
C4 Picasso 2.0HDi 16V Automat 6st.	1 002 000 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
C4 Sedan 1.6i 16V Confort	650 400 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	798 400 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
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 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 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	815 000 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
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
Nemo 1,4 Hdi Plus	459 900 Sk	SS	5	5	3864x1716x1721	290/-	R4	1398	4	VP	-	50	160	M5	P	152	16,9	4,5	ABS,D,C,E,P
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
Nový 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
Nový C5 Tourer 2.0i 16V Exclusive	1 036 900 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
Xsara Picasso 1,6HDi 16V Special	710 000 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	600 000 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	240 707 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	264 808 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	210 581 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	319 034 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	276 858 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 Ambiance+	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 Artica	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 Ambiance+	334 900 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
Sandero 1,4 55kW Access	210 581 Sk	SS	5	5	4020 x 1746 x 1534	320/-	R4	1390	2	ZV	-	55	112	M5	P	161	13,0	7,0	A,C,ABS,E
Sandero 1,4 55kW Lauréate	264 808 Sk	SS	5	5	4020 x 1746 x 1534	320/-	R4	1390	2	ZV	-	55	112	M5	P	161	13,0	7,0	A,C,E,K,P,ABS
FIAT																			
500 Lounge 1,4 16v	464 500 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 Pop 1,2	344 500 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	550 900 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.	384 600 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.	481 100 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.	420 200 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.	435 400 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.	552 100 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.	384 600 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.	491 200 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

BMW 7

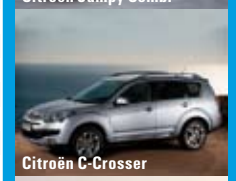
Citroën C2

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

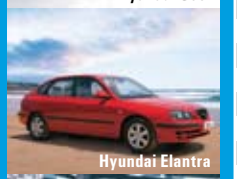
Honda FR-V

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 Ínanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Grande Punto 1,4 Sport 3-dv.	501 400 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.	608 900 Sk	SS	5	5	4030 x 1687 x 1490	275/1030	R4	1910	4	VP	T	88	280	M6	P	190	10,0	4,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
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
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	829 900 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	899 900 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.	306 900 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.	318 900 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.	401 900 Sk	SS	5	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 Dynamic	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 Emotion	663 000 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	199 900 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 Dynamic	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	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	469 900 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	529 900 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
Nový i10 1,1i Classic	249 900 Sk	SS	5	5	3565 x 1595 x 1540	225/910	R4	1086	4	ZV	-	49	99	M5	P	152	15,6	5,2	ABS,B,C,D,S,P
Nový i10 1,1i Style	309 900 Sk	SS	5	5	3565 x 1595 x 1540	225/910	R4	1086	4	ZV	-	49	99	M5	P	152	15,6	5,2	ABS,C,D,E,P,R,K
Santa Fe 2,2 CRDi VGT Active 2WD	849 900 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	1 099 900 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

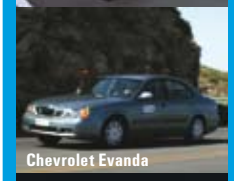
Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep Ľhanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Tucson 2,0 CVVT Dynamic	739 900 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																			
Aveo 1,2 8V Direct	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,0
Aveo 1,2 8V Star	407 400 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	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
Aveo 1,4 16V Star	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
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 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 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
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	843 900 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,
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 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 1,6 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	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 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 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 Star	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,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
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
CHRYSLER																			
300 C 3,0 CRD	1 249 000 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 Touring 3,0 CRD	1 299 000 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	1 099 000 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	1 229 000 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
Sebring 2,4L DOHC 16V	939 000 Sk	S	4	5	4850 x 1843 x 1497	441/-	R4	2360	4	ZV	-	125	220	A4	P	200	11,3	8,9	ABS,D,B,K,E,C,T,R,S,P
Sebring 2,0 CDR Limited	999 000 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	679 000 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	759 000 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	569 000 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 Journey 2,4 DOHC 16V	699 000 Sk	V	5	5	4888 x 1878 x 1691	483/805	R4	2360	4	ZV	-	125	220	M5	P	188	10,1	8,8	ABS,B,D,E,R,K,S
Dodge Nitro 2,8 CRD SE	939 000 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	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
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 Laredo	1 399 000 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	1 499 000 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
Compass 2,0 CRD Limited	899 000 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	819 000 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 2,4 CVT Sport	849 000 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	1 299 000 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	1 499 000 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

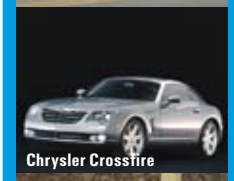
Hyundai Santa Fe

Chevrolet Spark

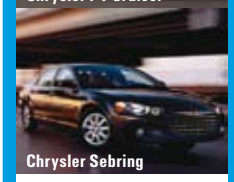
Chevrolet Kalos

Chevrolet Lacetti


Chevrolet Evanda


Chrysler Crossfire

Chrysler PT Cruiser


Chrysler Sebring

Chrysler Voyager

Jaguar X-Type

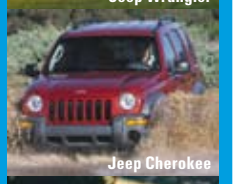
Jaguar X-Type Kombi

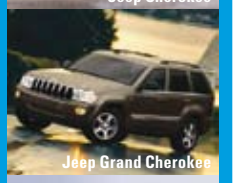
Jaguar S-Type

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

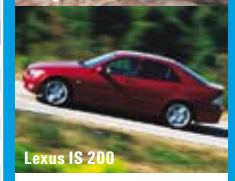
Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep Ťahanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlosť	Zýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Patriot 2,0 CRD Limited	899 000 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	799 000 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	769 000 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	909 000 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 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 1,1 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	746 700 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 Sporty	389 700 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
Nový 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
Nový 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,
Nový 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
Nový 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	459 900 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 HB 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 HB 1,6i TE	579 900 Sk	S	4	5	4490 x 1755 x 1465	419/-	R4	1598	4	ZV	-	77	145	M5	P	182	11,0	8,2	ABS,D,B,C,E,R,K,S
3 HB 1,4i CE	499 900 Sk	SS	5	5	4420 x 1755 x 1465	300/-	R4	1349	4	ZV	-	62	122	M5	P	169	12,3	6,9	ABS,D,B,C,E,R
3 HB 1,6 MZ-CD 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 GT	744 900 Sk	SS	5	5	4420 x 1755 x 1465	300/-	R4	1999	4	ZV	-	110	187	M5	P	200	9,0	8,2	ABS,D,B,C,E,R,K,S,T,P

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 Ínanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
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	1 100 000 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	1 020 000 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 Plus	1 002 900 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	547 700 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	605 200 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	768 400 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	673 200 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	731 000 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	907 800 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
350Z Roadster Pack	1 637 000 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

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

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
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 Visia	399 900 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
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 Double Cab	1 065 510 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	577 900 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	1 064 900 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	932 900 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	668 000 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 dCl Tekna 4x4	988 000 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	485 000 Sk	S	4	5	4478 x 1695 x 1543	500	R4	1598	4	ZV	-	81	153	M5	P	186	11,1	6,9	ABS,B,C,D,E
Tiida 1.5 dCi Visia	565 000 Sk	SS	5	5	4302 x 1695 x 1533	300/-	R4	1461	2	VP	-	78	240	M5	P	186	11,3	5,2	ABS,B,C,D,E,P,R
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 Esentia	499 900 Sk	S	5	5	4110 x 1710 x 1430	370/1180	R4	1389	4	ZV	-	66	125	M5	P	180	12,0	7,2	ABS,D
Astra Classic 1,6 Esentia	534 900 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 CDTi Esentia	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 85 kW Essentia	665 900 Sk	V	5	7	4467 x 1801 x 1680	140/1820	R4	1598	4	ZV	-	85	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
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

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 Ľnanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
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	2 508 000 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	2 703 000 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	3 367 000 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	2 836 000 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	2 836 000 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	3 156 000 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	3 390 000 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	4 222 000 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	1 375 000 Sk	C	2	2	4315 x 1780 x 1290	260/-	B6	2687	4	ZV	-	180	270	M5	Z	256	6,2	9,6	ABS,B,C,D,E,R
Boxster S 3,4	1 885 000 Sk	C	2	2	4315 x 1780 x 1290	260/-	B6	3387	4	ZV	-	217	340	M6	Z	272	5,4	10,6	ABS,E,D,B
Cayenne	1 583 000 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	2 038 000 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	3 363 000 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	1 480 000 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	1 817 000 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 Expression	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

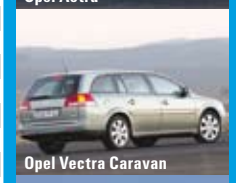
Nissan Primera

Nissan 350 Z

Nissan X-Trail

Opel Agila

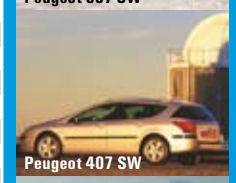
Opel Astra


Opel Vectra Caravan

Opel Signum

Peugeot 206

Peugeot 307 SW


Peugeot 407 SW

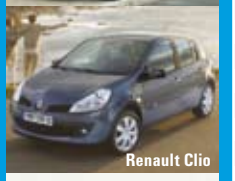
Peugeot 607

Peugeot 807

Porsche Boxster

Porsche Cayenne

Renault Modus


Renault Clio

Renault Megane

Renault Laguna

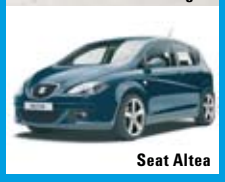
Renault Scenic

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 Ťanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
SEAT																			
Alhambra 1,8i 20VT Reference	949 900 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	1 187 700 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	1 194 500 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	998 600 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	514 700 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	590 100 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	677 400 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	800 900 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	799 900 Sk	K	5	5	4493 x 1788 x 1622	532/-	R4	1968	4	VP	T	103	320	M6	P	196	10,2	6,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,T
Altea Freetrack 2,0TDi 4x4	888 300 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 4x4	912 400 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	556 800 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	632 300 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	713 600 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	358 000 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	409 500 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 Trendy	324 500 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,C,D,E,K,P
Ibiza 1,4i 16V Trendy	334 400 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 Trendy	400 500 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	481 600 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	496 700 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	572 000 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,T
Leon 1,9 TDI Stylance	617 200 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	614 200 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	659 300 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,P,T
Leon 2,0TSI CUPRA	858 200 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	837 100 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	856 500 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	736 000 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	826 560 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	902 702 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	813 440 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	1 226 880 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 Comfort MT	1 056 608 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	941 440 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	813 440 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	929 600 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	1 046 080 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

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 Ľnanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
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
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

Seat Ibiza

Seat Leon

Seat Alhambra

Smart Fortwo

Smart Forfour

SsangYong Kyron

Subaru Impreza

Subaru Station Wagon

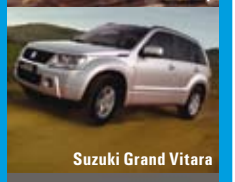
Suzuki Swift 3 dv

Suzuki Swift 5 dv

Suzuki Ignis

Suzuki SX 4

Suzuki Jimmy


Suzuki Grand Vitara

Škoda Fabia

Škoda Fabia Combi

Škoda Octavia Tour Combi

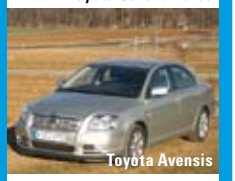
Škoda Octavia

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 Ťiahne	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
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
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

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
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
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

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Doplňovačka

V tomto roku spoločnosť NOBLE International LTD otvorila výrobný závod v Senici. Výrobky (tajnička), ktoré sa vyrábajú v senickom závode sú používané pri výrobe automobilov.1- začiatok jestvovania, 2- poloha piesta v spaľovacom motore, keď sa obracia smer jeho pohybu, 3- motorové vozidlo určené na ťahanie prípojných vozidiel, 4- chemický prvok značky As, 5- oceľový sud na motorové palivá, 6- kladná elektróda akumulátora, 7- pohyblivo spojený rad kovových článkov (súčasť bicykla), 8- názov automobilu značky Audi, 9- množstvo práce vykonanej za jednotku času, 10- syntetická látka formovateľná teplom, tlakom, 11-pohyblivá súčiastka spaľovacieho motora, 12- elektrický výboj pri zapálení zápalnej zmesi v spaľovacom motore, 13- značka automobilu vyrábaného v Česku, 14- syntetické vlákno mimoriadnych vlastností.

Riešenie

Tajnička - zvárané výlisky, 1- vznik, 2- úvrat, 3- ťahač, 4- arzén, 5- barel, 6- anóda, 7- reťaz, 8- Avant, 9- výkon, 10- plast, 11- piest, 12- iskra, 13- Škoda, 14- nylon.

-jo-

ČO VŠETKO NÁM PREZRÁDZA VZOREC BRZDNEJ DRÁHY

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

$$\frac{\frac{v^2}{2}}{\frac{\mu}{g}} \qquad (2)$$

V minulých Hrách s fyzikou sme si ukázali, ako jednoducho sa dá zostaviť vzorec na výpočet brzdnej dráhy (1). V tomto vzorci je „s_b (m)" brzdná dráha, „v (m/s)" je rýchlosť vozidla, „mí (-)" je súčiniteľ priľnavosti medzi pneumatikami a cestou (súčiniteľ šmykového trenia), „g = 9,81 m/s2" je gravitačné zrýchlenie a číslo „2" je prepočítavacia konštanta. Ukázali sme si tiež, ako sa dá prakticky použiť tento vzorec na výpočet brzdnej dráhy.

Z rovnice (1) vidíme, že vozidlo bude mať tým dlhšiu brzdnú dráhu, čím bude mať väčšiu rýchlosť „v" (čím pôjde rýchlejšie) a čím bude menší súčiniteľ priľnavosti medzi pneumatikami a cestou „mí" (čím bude šmykľavejšia cesta).˝Pri vysvetľovaní vzorca na výpočet brzdnej dráhy budeme využívať podobným spôsobom tie poznatky, o ktorých sme už písali v Hrách s fyzikou v č. 12/2007 a v č. 1 až 3/2008 - v súvislosti s rozborom vzorca na výpočet spotreby paliva.

Vo všeobecnosti sa dá konštatovať, že zlomky sú neraz postrachom žiakov stredných škôl. Ktovie, či názov „zlomky" nepochádza z toho, že ich riešenie celkom „zlomí" študenta. Jeden takýto zlomok sme v minulých hrách s fyzikou vymysleli aj my pri zostavovaní vzorca na výpočet brzdnej dráhy.

Niekedy robí žiakom problémy aj manipulácia so zlomkami (sčítanie, odčítanie, násobenie a delenie zlomkov, prípadne zložené zlomky). Nevedia si zapamätať príslušné pravidlá pri narábaní so zlomkami. Tieto pravidlá sa žiaci často naučia naspamäť, ale nerozumejú im. To má veľkú nevýhodu v tom, že si nevedia výsledok predstaviť a časom zabudnú, ako sa počíta so zlomkami. Potom sú v škole, ale aj v bežnom živote, napríklad v obchode bezradní. Aj tu si môžeme ľahko pomôcť tým, že si na príkladoch s jednoduchými číslami znovu odvodíme spomínané pravidlá narábania so zlomkami.

Celkom zbytočne sa žiaci neurotizujú aj vtedy, keď majú čitateľa zlomku vydeliť súčinom niekoľkých veličín (niekoľkých čísiel).

Napríklad v Hrách s fyzikou v minulom čísle nášho časopisu sme si jednoducho odvodili vzorec (1) na výpočet brzdnej dráhy. Ako vidíme vzorec má tvar zlomku. V čitateli je rýchlosť vozidla „v (m/s)", z ktorej začíname brzdiť. V menovateli zlomku je súčin čísla „2", súčiniteľa „mí" a gravitačného zrýchlenia „g".

Pri výpočte tohto zlomku si žiaci často najprv vypočítajú „v^2", potom si osve vypočítajú súčin „2.mí.g" a nakoniec obidva výsledky navzájom vydelia - teda vydelia čitateľa menovateľom.

Dá sa to však urobiť aj jednoduchšie, i na tej najlacnejšej kalkulačke. Najprv umocníme „v^2" a výsledok hneď za sebou delíme (bez zisťovania medzivýsledkov) číslom „2", „mí" a „g" - a až nakoniec stlačíme tlačidlo „=". Celý postup ukazuje zlomok (2). Keď si to prekontrolujeme a vypočítame zlomok (2), zistíme, že je to zlomok v pôvodnej rovnici (1).

Poznanie týchto zásad nám zjednodušilo a urýchlilo obsluhu kalkulačky pri spomínanom výpočte brzdnej dráhy vozidla podľa pôvodnej rovnice (1).

Ako prakticky využijeme vzorec na výpočet brzdnej dráhy, čo nám hovorí a čo všetko môžeme z neho vypátrať? Využijeme na to skúsenosti s prácou so zlomkami z minulých Hier s fyzikou.

V nasledujúcich Hrách s fyzikou budeme postupne skúmať, ako sa mení brzdná dráha „s_b" so zmenou rýchlosti vozidla „v" a so zmenou šmykľavosti cesty - so zmenou súčiniteľa priľnavosti „mí". (pokračovanie)

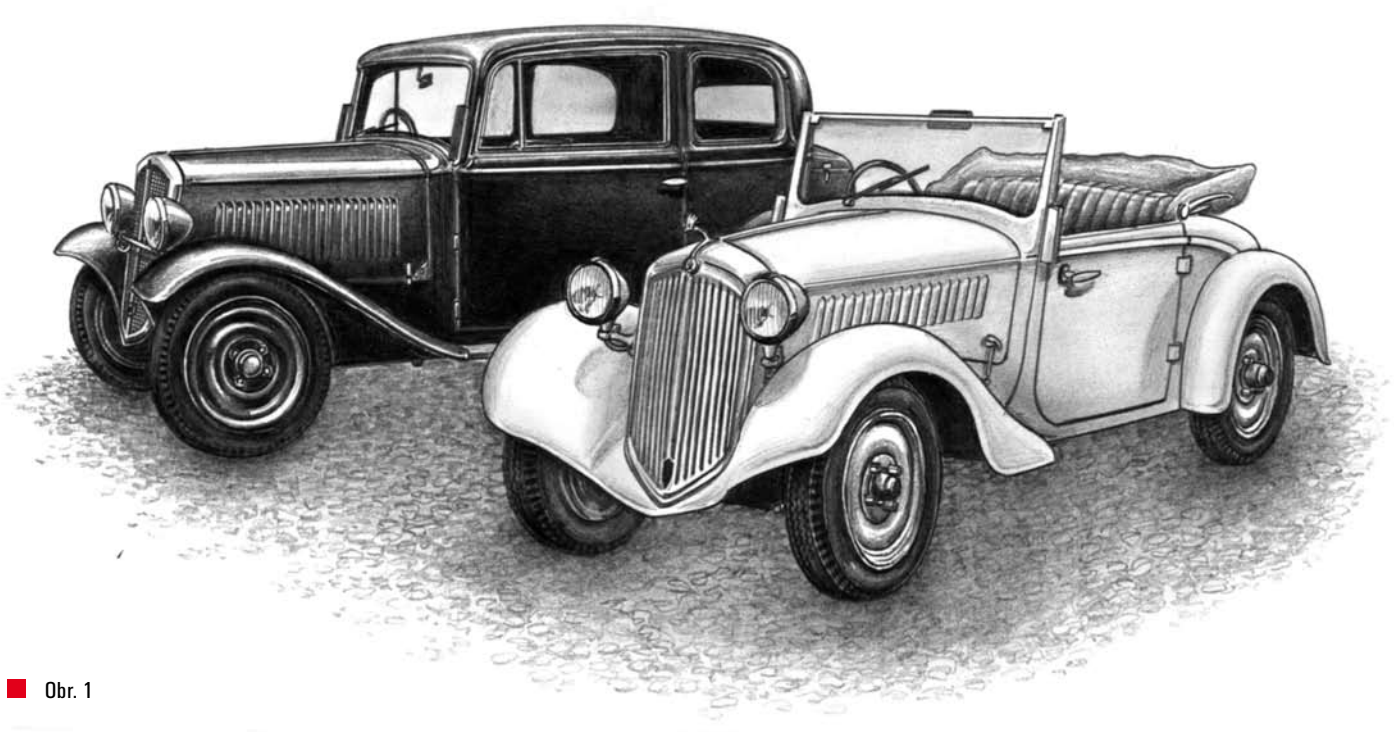
Doc. Ing. Alexander IKRINSKÝ, PhD.

Aprilia s automatickou prevodovkou

Automatická prevodovka v osobnom aute je už dnes samozrejmosťou a pomaly si na ňu zvykajú aj naši motoristi. Snahy o zavedenie automatických prevodoviek aj u motocyklov však zatiaľ neboli veľmi úspešné, a to najmä pre odpor samotných motocyklistov, ktorí zrejme chcú mať preraďovanie prevodov plne pod svojou kontrolou. O nalomenie tejto tradície sa teraz opäť pokúša talianska spoločnosť Aprilia, ktorá nedávno predstavila svoj nový typ NA 850 Mana. Tento motocykel je vystrojený sedemstupňovou automatickou prevodovkou s elektrickým preraďovaním. Motocyklista si tlačidlom na riadidlách môže zvoliť jeden z troch režimov činnosti automatiky (cestovný, športový a tzv. dažďový). Na pohon novej Aprilie slúži vidlicový dvojvalec zdvihového objemu 839 kubických centimetrov. Motor má maximálny výkon 56 kW pri 7250 o.t/min. a najväčší krútiaci moment 76,5 Nm pri 5000 ot./min. Palivová nádrž objemu 15 litrov je uložená pod sedadlom jazdca a jej plniace hrdlo je netradične umiestnené pod sedadlom spolujazdca. Pred sedadlom je uzamykateľná skrinka na prilbu. Motocykel s plnou nádržou paliva má hmotnosť 230 kg. Maximálna rýchlosť motocykla Aprilia NA 850 Mana je 200 km/h. V Nemecku sa predáva za takmer 9000 eúr.

(RM)

Malé československé automobily od Aero po Z



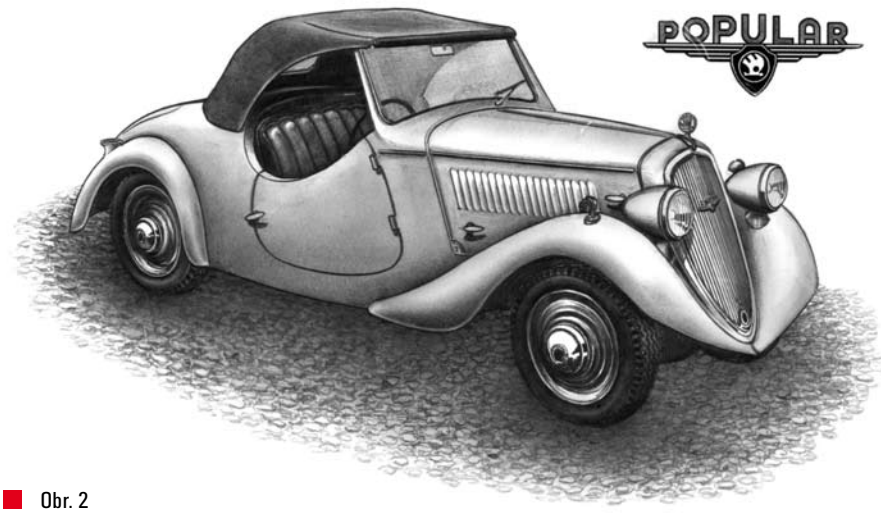
Obr. 1

Hospodárska kríza koncom dvadsiatych a začiatkom tridsiatych rokov minulého storočia zasiahla aj dovtedy sľubne sa rozvíjajúci automobilový priemysel vtedajšieho Československa. Z čista-jasna ho zasiahla ohromná rana, z ktorej sa len ťažko spamätával. Továrne prepúšťali množstvo pracovníkov a vyrovnávať sa s takýmto stavom za daných podmienok nebolo vôbec ľahké. V platnosť uvádzali rôzne obmedzenia a zákony, z ktorých iba pre utvorenie si obrazu spomeniem dlažobné, mostné a mýtne.

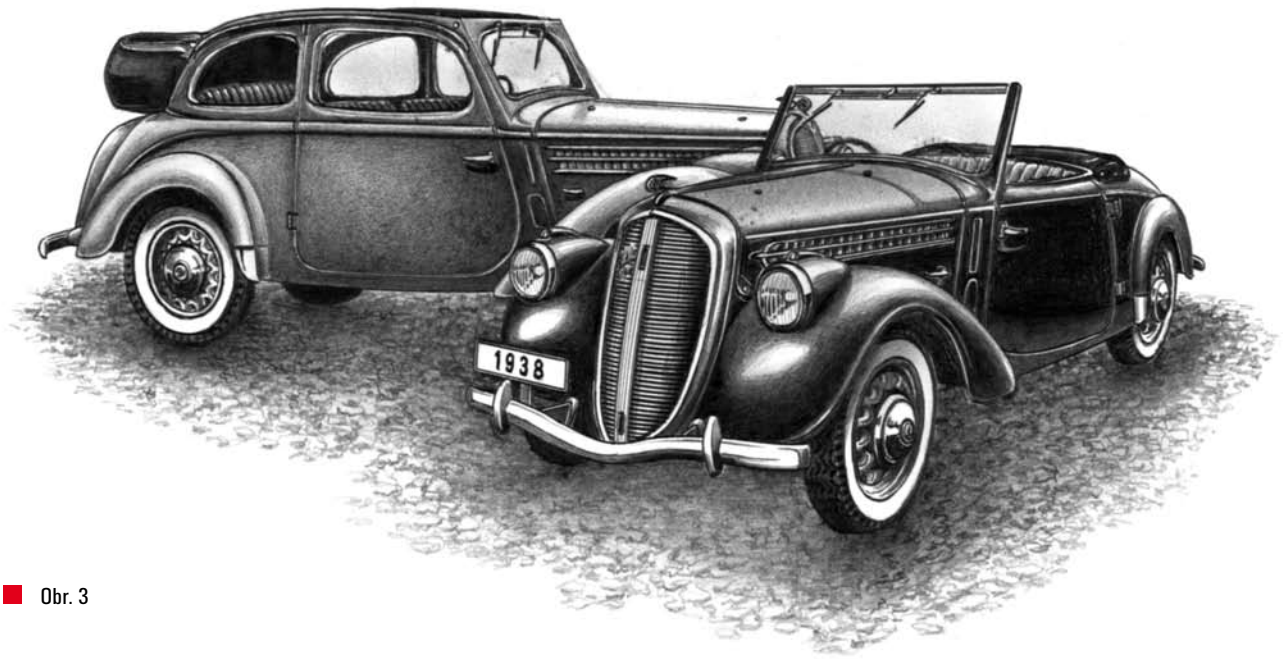
V lete roku 1932 napríklad vstúpil do platnosti zákon č. 85, ktorý stanovil nutnosť miešania benzínu s liehom v pomere najmenej 20 a najviac 25 % liehu. Samozrejme, že takáto zmes nielen že zväčšovala nákupnú cenu paliva, ale prispievala aj k rastu spotreby a zhoršovaniu podmienok pre optimálny chod motora.

Podľa Ministerstva železníc, ktoré tiež utrpelo značné straty a štát musel železnice dotovať, všetkému bola na vine automobilová doprava odčerpávajúca železniciam zákazky. Takouto, aj keď nie celkom pravdivou argumentáciou, sa ministerstvu železníc podarilo presadiť zákon č. 198 a ním aj zdanenie motorových vozidiel vo verejných službách. Opäť tak stúpli poplatky nielen za taxi služby, ale aj za nákladné autá a autobusy. Veľké množstvo súkromných autodopravcov ostalo bezradne „stáť" a svoje vozidlá postupne odhlasovali z premávky. Dopad tohto zákona bol samozrejme katastrofálny. V roku 1935 sa takmer prestali vyrábať autobusy a predaj osobných áut klesol o polovicu. Straty, a to nielen finančné, boli nevyčísliteľné.

Aj v mladoboleslavskej automobilke ASAP (akciová spoločnosť pre automobilový priemysel) vyrábajúcej vozidlá značky ŠKODA riešili v tom čase túto nepríjemnú situáciu. Ani tu to nevyzeralo ružovo. Už dlhšiu dobu neprichádzali so žiadnymi novými riešeniami a výroba v roku 1933 klesla až na 1607 automobilov za celé ročné obdobie, čo predstavovalo menej ako polovicu výroby v predchádzajúcom roku. Od začiatku tohto desaťročia, kedy tu pracovalo 4289 zamestnancov, prepustili počas troch nasledujúcich rokov 2733 ľudí. Situácia sa stala vážnou.



Obr. 2



Obr. 3

Väčšie typy nimi vyrábaných vozidiel museli počkať a konštrukčné kancelárie sa vrhli na vývoj úplne nového malého auta. Premiéru malo mať na jar v roku 1933 a malo uspokojiť najširšie vrstvy motoristickej verejnosti.

Túto situáciu zvládli tým, že pri konštruovaní upustili od klasického rebrinového rámu, ktorý bol robustný a mal zbytočne veľkú hmotnosť. Nahradili ho centrálnym nosníkom zvareným z dvoch pozdĺžnych „U" profilov. V prednej časti mal rozvidlenie, ktoré malo slúžiť na uloženie motora a prevodovky a k jeho zadnej časti priskrutkovali rozvodovku. Spájací hriadeľ prechádzal stredom zvareného nosníka. Popri výrazne zmenšených nárokoch na odolnosť karosérie voči namáhaniu to znamenalo aj značnú úsporu na hmotnosti. Významnou novinkou tu boli aj výkyvné zadné polnápravy, ktoré sa v mladoboleslavských automobiloch objavili po prvý raz. Prednú tuhú rúrkovú nápravu odpružili dvojicou pozdĺžnych štvrťeliptických pružín.

Jeho motor mal zdvihový objem 995 cm^3 a navrhli ho takto zámerne, aby vyhovel najnižšej daňovej triede do jedného litra s vtedajším ročným poplatkom 210 korún. Tento štvorvalec mal výkon dvadsať koní (14,7 kW/, čo sa objavilo aj v jeho číselnom označení Š-420 (obr. 1 v pozadí). Jeho slovné označenie bolo Standard.

Takýto výkon v spolupráci s mechanickou trojstupňovou prevodovkou plne stačil k dosiahnutiu cestovnej rýchlosti 60 kilometrov za hodinu pri spotrebe 8 litrov paliva na sto kilometrov, pri hmotnosti vozidla 750 kg. Takýto dvojdverový tudor stál 28 900 Kčs a podľa dobovej reklamnej tlače bol v tejto kategórii najvýhodnejším vozidlom na našom trhu. Napriek tomu ho v rozpätí dvoch rokov vyrobili iba 421 kusov.

Už v roku 1934 uviedli na trh upravený automobil Škoda 418- Popular (obr. 1 vpredu), na ktorom pracoval mladý ambiciózny technik Ing. Josef Zubatý. Do konštrukcie škodovky prišiel od Waltera, no ešte predtým navštívil aj USA, kde sa dôkladne oboznámil so stavom ich automobilového priemyslu.

Do spomenutého auta zabudovali ešte menší motor s rozvodom SV a objemom 903 cm^3, ktorý dával výkon 18 koní 13,2 kW/. Chrbticový rám tu už po predchádzajúcom odskúšaní v sériových „štyristodvadsiatkach" tvorila oceľová rúra, na ktorej prednom konci bol v silentblokoch uložený motor a na druhom konci vzadu zabudovali prevodovku s rozvodovkou v spoločnom celku, čo sa neskôr stalo charakteristickým prvkom pre všetky ostatné modely „popularov". Nové bolo aj nezávislé zavesenie predných kolies na priečnej listovej pružine a na dvojici priečnych trojuholníkových ramien. Aby bol tento výrobok čo možno najlacnejší, nevybavili ho diferenciálom. Riadenie bolo hrebeňové, brzdy mechanické a elektrická inštalácia šesťvoltová.

Ešte v priebehu prvého roku jeho výroby prišlo k nahradeniu spomenutého slabého motora motorom z vozidla Š-420 Standard objemu 995m^3, čím vznikol Ing. Karlom Hrdličkom, neskorším vrchným riaditeľom, preferovaný model Š-420 Popular. Ten už bol v sérii vybavený diferenciálom a dosahoval maximálnu rýchlosť 85 km/h pri spotrebe 8 litrov paliva na sto kilometrov. Hmotnosť tohto auta opäť klesla a vo verzii Roadster bola iba 650 kg. Aj jeho cena bola zarážajúco malá, keď zaň požadovali 17 800 korún. Štvorsedadlový kabriolet bol o 1000 korún drahší. V tomto čase postupne zmizli číselné označenia a ľudia si zvykli na ich zavedené pomenovanie. Prvým z veľkých zákazníkov bola spoločnosť Baťa, ktorá odkúpila 50 malých „popularov".
Už v roku 1935 prebehla prvá väčšia modernizácia tohto typu. Podvozok okrem zväčšenia rázvoru náprav ostal v podstate rovnaký. Najväčšie zmeny boli tentoraz na karosérii, ktorú prispôsobili svetovému trendu snahou po riešení aerodynamiky.

O rok neskoršie vznikol aj štvordverový sedan, ktorého srdcový tvar masky chladiča zošikmili smerom dozadu. Skrátila sa tým aj motorová kapota a čelné sklo sledovalo zošikmenie masky. Zadná časť karosérie korešpondovala s prednou, keď rezervné koleso čiastočne zapustili do „kufra" a prekryli ho plechovým krytom. Predné blatníky postupne potiahli do bokov karosérie, čím vozidlo získalo na elegancii. Vo verzii tudor, ktorá sa stala najrozšírenejšou pri tomto type vozidla, upútali najmä rozmerné dvere, ktoré u takéhoto malého auta umožnili pohodlné nastupovanie aj na zadné sedadlá. Sedan so štyrmi dverami sa po čase prestal úplne vyrábať. Najelegantnejší však bol dvojsedadlový Roadster (obr. 2), ktorý zožal úspech aj na parížskom autosalóne. Výkon jeho radového štvorvalca s rozvodom SV bol vďaka novému karburátoru vzrástol o 1,5 kW (2 k/, a tak z objemu 995 m^3 (ø 65×75 mm) dával 16 kW (22 k) pri 3600 otáčkach za minútu. Motor cez jednokotúčovú spojku a prevodovku so synchronizáciou II. a III. stupňa, uloženou vzadu v jednom celku s rozvodovkou, kde ešte stále bola za príplatok voliteľná montáž diferenciálu, poháňal kolesá zadnej nápravy. Brzdy boli stále, pri hmotnosti vozidla 700 kg, mechanické. Tento stav vozidlu pri spotrebe paliva 7 až 8 l/100 km umožňoval dosiahnuť maximálnu rýchlosť 100 km/h.

Európske automobilky pri vývoji a výrobe svojich motorov prechádzali postupne na ventilový rozvod OHV. Nemohla si to nevšimnúť ani mladoboleslavská automobilka, a tak sa aj pod kapotou „popularu" ocitol ˝motor, ktorý s mierne zväčšeným kompresným pomerom dával maximálny výkon väčší o 3,5 kW (5 k), teda 20 kW (27 k/. Dovtedajšie termosifónové chladenie začalo podporovať obežné čerpadlo. Na podvozku predĺžili rázvor náprav na 2440 mm a na zadnej náprave použitím dlhších polosí zväčšili rozchod kolies na 1140 mm. Spočiatku ešte aj do tohto typu montovali diferenciál iba na prianie.

Verejnosť však upútala nová maska chladiča (obr. 3), ktorú dodnes mnohí označujú za najkrajšiu z celej produkcie všetkých „popularov" spolu s polozapustenými reflektormi do blatníkov. Zmenilo sa aj olištovanie výduchov na bokoch kapoty motora a ramienka elektrických ukazovateľov smeru tiež uschovali zapustením do bokov karosérie. Rezervné koleso vstavali do

batožinového priestoru a prístupné bolo po odklopení jeho veka. Tak isto to riešili aj pri obľúbených polokabrioletoch, pri ktorých sa hrubo očalúnená zhrnovacia strecha schovávala do nepremokavého obalu, ako je to nakreslené na tomto obrázku v pozadí. Len pri otvorenom Roadsteri ponechali rezervné koleso na pôvodnom mieste klesajúcej zadnej časti a prekryli ho pôvodným plechovým krytom.

V roku 1938 sa modernizácia dotkla iba motora a podvozkových častí. Zmenou priemeru valcov na 68 sa jeho objem upravil na 1089 cm^3 a kľukový hriadeľ dostal uloženie do troch hlavných ložísk. Zásadnou zmenou na podvozku bola sériová montáž diferenciálu a prechod na kvapalinovú brzdovú sústavu. Táto úprava bolo vynútená tiež maximálnou rýchlosťou tohto auta, kde už klasické mechanické brzdy nemohli uspokojiť požiadavky zákazníkov. Kvôli nim aj znova zväčšili rozchod kolies, čo tiež prispelo k slušným jazdným vlastnostiam týchto modelov „popularov“. A hoci sa zdalo, že auto je už na svojom vrchole, stačili ho ešte v roku 1939 modernizovať pre nadchádzajúce obdobie štyridsiatych rokov. V dôsledku zjednotenia všetkých vyrábaných typov mu upravili masku chladiča (obr. 4), ktorá dostala vodorovné úzke lišty vypuklo prechádzajúce od ľavého blatníka k pravému a aj ˝kapota motora sa ako jeden celok dvíhala nahor, vedená zasúvacími mesiačikmi v polkruhovom vedení ukotvenom na priečnej stene za motorom.

V tomto období sa už v Československu vo veľkom pripravovala zmena v smere jazdy na verejných komunikáciách. Dovtedy sa jazdilo po ľavej strane vozoviek, čo bolo dôvodom toho, že autá mali volant umiestnený na pravej strane v smere jazdy vozidla. Nový zákon určoval jazdu vpravo, a tak sa aj modely áut vyrábané od polovice roku 1939 začali vyrábať s ľavostranným riadením.

V priebehu druhej svetovej vojny po roku 1940 vyrobili v Mladej Boleslavi okolo tisíc „popularov“, ktoré mali číselné označenie 1101. Okrem o pár milimetrov väčšej karosérie na podvozku s väčším rázvorom náprav a rozchodom kolies mal tento typ najskôr troj- a potom štvorstupňovú prevodovku, ktorú premiestnili dopredu a priskrutkovali ju k zadnej časti bloku motora. Na prvý pohľad sa karosérie týchto áut od seba vôbec nelíšili, ale dali sa rozpoznať podľa nového tvaru puklíc. Vyrábali ich do roku 1944 a dnes môžeme povedať, že boli priamym predchodcom povojnového úspešného typu Škoda Tudor 1101.

Spomínanými postupnými úpravami sa z „popularu“ stal automobil strednej triedy. Mladoboleslavskej automobilke neostávalo nič iné, iba opäť siahnuť po niečom menšom, čo by spĺňalo nádeje menej solventných zákazníkov. Ako sa s týmto problémom škodováci vtedy vyrovnali, si povieme niečo v budúcom pokračovaní seriálu.

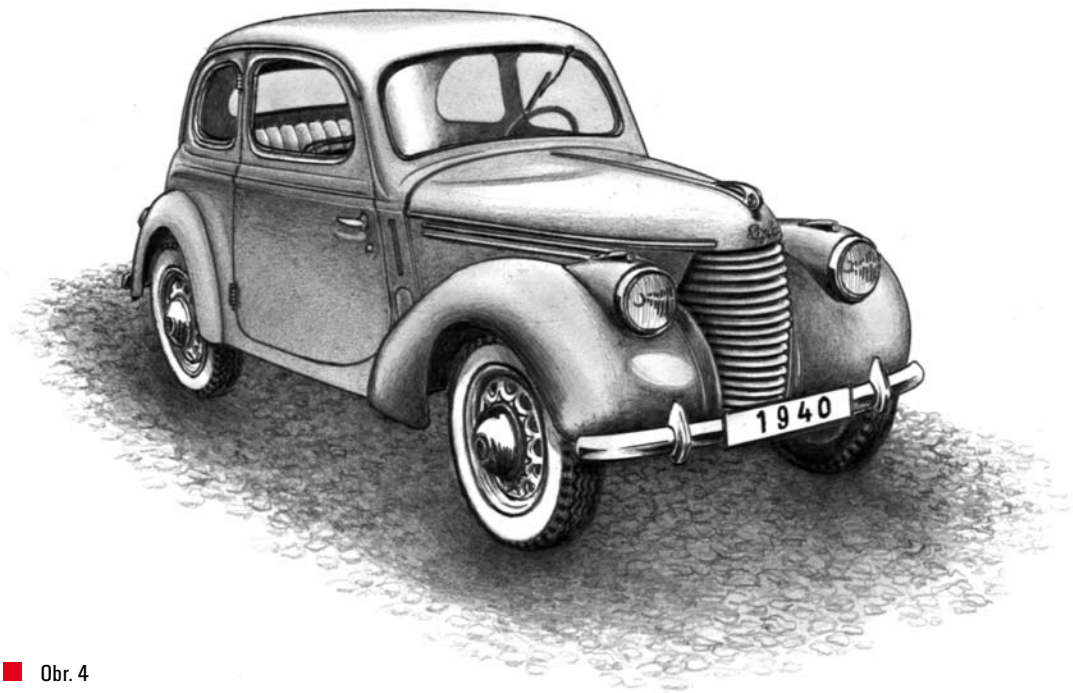
Vráťme sa teraz k športovým úspechom malého „popularu“ a pripomeňme si aspoň dva z nich, keď na ňom naši športovci šírili slávu československého automobilového priemyslu. Pre nich postavili už v roku 1935 v Mladej Boleslavi tri špeciálne pretekárske kupé s karosériami z plechov z hliníkovej zliatiny. Pôvodne ich postavili pre účasť na pretekoch 1000 míľ československých, ale tie sa už v roku 1936 nekonali. Ich motory SV s objemom 995 cm^3, s dva razy uloženým kľukovým hriadeľom upravili hlavne zväčšením ˝kompresného pomeru a tlaku mazacieho oleja, vďaka čomu tieto aerodynamické vozidlá dosahovali rýchlosť až 125 kilometrov za hodinu. Pre dlhšie trvajúce zaťaženie sa táto úprava motora ukázala ako nevyhovujúca, hlavne pre obmedzenú trvanlivosť, a práve z tohto dôvodu prišlo k nahradeniu motora z typu Rapid so zdvihovým objemom 1380 cm^3, s výkonom 22 až 25 kW (30 - 34 k) a niektoré z týchto kupé súčasne vybavili štvorstupňovou polosamočinnou elektomagnetickou prevodovkou Cotal, umiestnenou hneď za motorom, umožňujúcou preraďovanie všetkých prevodových stupňov aj pri jazde dozadu. Týmto vozidlám po úspešnom účinkovaní posádky Ing. Jaroslav Hausman – Zdeněk Pohl v najťažšej európskej automobilovej súťaži, Rallye Monte Carlo, v roku 1936 (druhé miesto v triede a ôsme v celkovej klasifikácii), a aj o rok neskôr v roku 1937 (4. a 9. miesto), prischlo pomenovanie práve po tejto súťaži – Monte Carlo. A dostali ich zaslúžene! Až dovtedy sa nepodarilo nikomu prejsť snehovými závejmi, hlbokým blatom a nepreniknuteľnou hmlou z Atén až do cieľa v Monte Carle tak, ako sa to podarilo v roku 1936 práve našim. Celú trať prešli bez jediného trestného bodu a o víťazovi mala rozhodnúť jazda obratnosti. Po tuhom boji a po pochybnom proteste skončili naši na druhom mieste rozdielom štyroch bodov. Nebol to však osamotený úspech.

Ešte si spomíname na minúty po polnoci dňa 24. februára 1936, kedy manželia Elstnerovci odštartovali z Prahy novú etapu svojich úspechov za volantom strieborného „popularu“.

Loďou sa preplavili do New Yorku, prešli naprieč Amerikou do Texasu, pod Rio Grande do mexických trópov. Do zeme striebra, sopiek a Bohov! Do džunglí a pralesov, v ktorých boli ukryté pyramídy a chrámy starých Aztékov v dobe, keď ešte nebola dokončená ani stavba budúcej cesty, sa manželia Elstnerovci odvážili v „litrovom populári“ nakuknúť do nesmierne nebezpečeného teritória. Vybrali sa bez cudzej pomoci v riedkom vzduchu, v príkrych stúpaniach do troch tisícok metrov, aby dokázali, že na československom vozidle dôjdu pod sopku Popocatepetl. Auto zavíjalo dlhé hodiny na dvojke a na prvom prevodovom stupni. Bolo 60º Celzia! A malý „popular“ napokon zastavil pod horou, ktorá „fajčila“. A aj majestátne vulkány Ixtaccihuatl a Orizava pokryté ľadovcom mali tiež možnosť vidieť malú škodovku, ako sa aj jej „dymilo“ z chladiča.

Vrátili sa na sever a boli dni, keď išli autom nad mračnami po snehu a ľade. Prešli Texasom, Arizonou, Novým Mexikom a Yumskou púšťou k Tichému Oceánu. Cez San Diego, Los Angeles, Hollywood, San Francisco a naprieč Amerikou prešli do Chicaga a do New Yorku. Európou to už bola pre nič hračka. „Popular“ dostal na chladič vavrínový veniec a zápis do zlatej knihy športových expedícií.

Rok 1936 bol rokom veľkých úspechov automobilov Škoda. Boli to sériovo vyrábané cestovné vozidlá, väčšinou riadené súkromnými jazdcami. Na Rallye Monte Carlo, cestou do Mexika a USA, víťazstvom v Rallye svetovej olympiády, cestou okolo sveta za 97 dní, úspechom na africkej výprave cestovateľov Škulinovcov a na všetkých ostatných výletoch a cestách sa mohla verejnosť presvedčiť o kvalitách a výdrži malých škodoviek.



Obr. 4

Text a kresby: Ján ORAVEC

DODGE typ WC63, rok výroby 1944

Americká automobilka Dodge vznikla v roku 1914, keď ju v Detroite založili bratia Dodgeovci. Do nového podniku vložili kapitál, ktorý získali ako výrobcovia motorov a prevodoviek pre spoločnosť Ford. V roku 1914 bol už v USA rozvinutý automobilový priemysel, tak nemuseli prejsť problémami výrobcov, ktorí začínali s výrobou o desať rokov skôr. Prvý typ automobilky Dodge, Dependable, mal štvorvalcový motor so zdvihovým objemom 3500 cm³. V roku 1916 Dodge ako jeden z prvých amerických výrobcov začal vyrábať celokovové karosérie.

V roku 1920 obaja bratia Dodgeovci zomreli. Vedenie automobilky prevzal O. Heyenes, ktorý bol predtým generálnym riaditeľom. V roku 1925 vyrábala spoločnosť Dodge 100 áut denne. Vtedy ju predali konzorciu bánk. V roku 1927 prišiel na trh nový typ Senior Six. Tento šesťvalcovým motorom poháňaný automobil mal už brzdy s hydraulickým ovládaním. V roku 1928 automobilku Dodge odkúpil Chrysler, ktorý vznikol až v roku 1924.

Po vstupe USA do druhej svetovej vojny v roku 1942 Dodge preorientovali na výrobu vojenských vozidiel. Terénne autá Dodge boli vyššou kategóriou ako malý Jeep Willys 5. Mali označenie WC /War Car - „auto pre vojnu"/. Vyrábali dvoj a trojnápravové vozidlá, vždy s pohonom všetkých kolies. Väčšina vozidiel

mala v prednej časti aj navíjak poháňaný od motora. Trojnápravové modely boli v teréne neprekonateľné.

Technické údaje:

Motor: kvapalinou chladený radový šesťvalec s ventilovým rozvodom SV. Zdvihový objem 3772 cm³, priemer valcov x zdvih piestov 82,55x117,48 mm. Najväčší výkon 67,7 kW /92 k/ pri 3200 ot./min.

Prevody: štvorstupňová ručne ovládaná prevodovka s jedným stupňom dozadu, prídavná dvojstupňová ručne ovládaná prevodovka.

Podvozok: nosnú časť tvorí rebrinový oceľový rám z lisovaných profilov, v jeho prednej časti je umiestený hnací agregát a v zadnej časti dve nápravy. Pruženie všetkých troch náprav je listovými pružinami s hydraulickými pákovými tlmičmi. Brzdy sú bubnové na kolesách všetkých náprav s hydraulickým ovládaním.

Karoséria: valník s pevnými bočnicami. Priestor pre vodiča je bez dverí aj bez strechy, je vybavený krycou celtou.

Rozmery a hmotnosti: d/š/v 5715/2108/2159 mm. Rázvor náprav 3175+1067 mm, rozchod kolies vpredu aj vzadu 1645 mm, rozmer pneumatík 9,00-16", hmotnosť vozidla je 3425 kg.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 80 km/h, spotreba benzínu UNI 91 je 30 l/100 km.

Majiteľom vozidla je známy slovenský zberateľ amerických vojenských vozidiel z druhej svetovej vojny, pán Marian Simeon, predseda klubu OLD DUTY TRUCKS v Novom Meste nad Váhom. Svoje vojenské vozidlá kvalitne reštauruje s kolektívom spolupracovníkov - členov klubu. Zo svojimi vozidlami navštevuje zrazy vojenských vozidiel doma aj v zahraničí. V júli bol účastníkom najväčšieho stretnutia vojenskej techniky na svete – WAR and PEACE v Anglicku.

Klubový výlet do kúpeľov v Podhájskej

V našom Classic Car Clube Bratislava usporadúvame neformálne spanilé jazdy s historickými autami. Každý mesiac je ich niekoľko. Tradične jazdíme do kúpeľov v Podhájskej, kde nás pozýva ich riaditeľ pán Barcaj. V júli sme využili oslavy rôznych sviatkov, ktoré pripadli na prvý júlový víkend. Boli sme súčasťou kultúrneho programu a hosťami pána Barcaja.

Akcie sa zúčastnilo šesť veteránov. Naše pozvanie prijal pán Aladár Knoll, predseda VCC Mojmírovce. Predviedol krásny roadster Praga Lady. Naše vozidlá boli vystavené v areáli kúpaliska, kde bol kultúrny program. Ubytovaní sme boli ako vždy u nášho člena pána Štefana Diana, ktorý má v lokalite Podhájskej agroturistické zariadenie. Tieto klubové výjazdy absolvujeme vždy v kolóne vozidiel, pričom kolónu vedie najpomalšie vozidlo. Takto odpadajú problémy s itinerármi a orientáciou. Posádky si iba vychutnávajú jazdu a okolité prostredie a nikto neblúdi.

Fedor Kresák

AUTO ŠTANGL – Bohemia rallye historick 2008 FIVA A

Taký je celý názov najprestížnejšieho podujatia s historickými vozidlami v Českej republike. Ako hostia boli pozvaní aj členovia Classic Car Clubu Bratislava. Súčasťou honosnej akcie bola aj výstava historických áut a výstava obrazov s tematikou historických vozidiel od českých autorov. Autori obrazov boli prítomní na vernisáži. Prišlo aj veľa významných osobností z českého a zahraničného veteránizmu, ktorí sa historickým vozidlám venujú dodnes.

Na výstave historických áut ma najviac zaujali tri vozidlá značky Perce-Arrow, famóznej značky, ktorú som poznal iba z literatúry. Na vernisáži obrazov trónil krásny monument, kabriolet Hispano Suiza, po dokonalej renovácii. Údajne majiteľ zaň zaplatil 15 miliónov českých korún. Toto vozidlo pochádza z Lučenca, kde bolo ešte po „nežnej revolúcii".

Podujatie sa konalo v dňoch 10. až 13. júla 2008. Začalo sa v Snemovni ČR vo Valdštejnskom paláci o 18.00 h . Účastníci aj hostia sa zúčastili recepcie a o 2 hodiny bol slávnostný štart na prvú etapu nočnou Prahou. Ďalšie etapy boli v dňoch 11. a 12. júla, v nedeľu 13. júla bolo slávnostné ukončenie. Bolo to vzorové podujatie, poučné aj pre slovenských organizátorov takýchto akcií. Samozrejmosťou bolo, že každé vozidlo malo svoje označené miesto, štartovalo sa podľa štartovných čísiel a na sekundu presne, v polminútových intervaloch.

Jozef Duchoň

Rubriku vedie: Ing. Konštantín NIKITIN

Na Slovensko prišiel veterán najvyššej triedy

Pán Jozef Duchoň, člen CCC Bratislava, priviezol koncom augusta anglický veterán najvyššej triedy. Celý názov automobilu je Lagonda V 12 short chassis saloon. Vybavený je 12-valcovým motorom zdvihového objemu 4480 cm^3 s výkonom˝132 kW /180 k/. Lagonda má od výroby najazdené 96 000 míľ /154 500 km/. Vozidlo je v pôvodnom stave, vrátane laku, je schopné bežnej prevádzky.

O EURÁCH, TOLIAROCH A INOVÁCIÁCH NA POHĽADANIE

Ako jediný výrobca na svete ponúka BUSCH aj vôbec prvý automobil so spaľovacím motorom, slávnu Benzovu patentovanú trojkoliesku z roku 1886 - ako model v M 1:87

Technický vynález, kvôli ktorému svet šalie (dnes viac, ako kedykoľvek predtým)

„Milý Džalil, aj pre nás tak drahý Jošua! Ako iste obaja tušíte, nedoviedol som vás k soche neznámeho vojaka len preto, aby som vám ukázal kvitnúce georgíny od Buscha, lež preto, aby som vám predstavil najnovší technický vynález! Čo i od istého Nemca... Keďže z neho sa budú krútiť hlavy ešte aj vašim pra-pra-vnukom! A nielen to... To vám teda prisahám, akože som šerif z Texasu!"

Benzov patentovaný motorový voz - tentoraz už v minidioráme, na ploche iba 84x48 milimetrov, oživenej figúrkami PREISER (M 1:87)

Každý, kto chtiac-nechtiac sleduje naše, vraj informačné médiá, vie už nielen to, že najnovšie kúpila Monika Fedorovi hodinky za stotisíc, kým Fedor jej zas akési šperky ešte za viac, ale i to, že už na sklonku roka položíme na pult druhú najvyššiu bankovku aktuálnej slovenskej meny, za čo dostaneme - nie prehnane povedané - za hrsť mincí. Skrátka, adieu peňaženky u väčšiny, spoľahnime sa už len na vlastné pytlíky! Ako sa na nás dnes, pod značkou združených písmen „E" a „U", patrí... (Po anglosasky či románsky, „E" a „Ú" po našsky).

No vidíte, a zatiaľ v inej časti tohto donedávna nevídaného združenia, v Nemecku, sa jedna modelársko-autíčkárska spoločnosť rozhodla rozdávať - toliare! Tie, ktoré sa aj Američanom kedysi zapáčili až tak, že podľa nich nazvali svoju vlastnú menu - doláre. Kým BUSCH tie svoje rozdáva len tak, zadarmo! Pri príležitosti vlastných narodenín... Isteže, žiadne staré, u nás už neplatné, slovinské, ba ani diabetické čokoládové, gazdovské, syrové či zbojnícke (ako nás o ich nevídanej palete informuje internet v reči slovenskej), lež - toliare svoje, symbolické. Čo treba vysvetliť... Spoločnosť, o ktorej je reč, je známa pod názvom (i značkou) BUSCH. Pokiaľ ide o jej narodeniny, tento rok sú už päťdesiate (1958 - 2008). Na čom by nebolo nič zvláštne, nebyť toho, že práve BUSCH je v svojej oblasti v novom miléniu považovaná za najinovatívnejšiu spomedzi vlastnej konkurencie - a nielen v Európe! Ako k tomu prišlo? Tak, že po desaťročia ponúkala všetko, čo si vyžadovalo, najmä v rámci modelového príslušenstva, každé poriadne železničné koľajisko. Tunelmi z plastu počnúc, zafarbenými drevenými pilinami čoby zeleným trávnikom končiac. S úspechom, o čom svedčí aj tá jej narodeninová oslava až v roku 2008, kedy to iní v rámci celosvetovej globalizácie už vzdali. Tak to vidia modelári

A keď vyrastieš, a vydáš sa za nejakého bohatého podvodníka, niektoré z nich môže byť aj tvoje

Zopár automobilových modelov Made in Europa a la Busch: Audi A6 Limousine, Mercedes M-Klasse Facelift (s populárnou Snehovou Vločkou na streche), Mercedes-Benz GL-Klasse (2006) s ešte nenamontovanými spätnými zrkadlami, Smart Forfour, Smart Roadster a Fiat 500 (ostatné dva z farenbne atraktívnej série Crazy Cars) plus dva modely v M 1:160 - Smart a hasičský Audi A4 Avant

Vatikánske pastorále v M 1:87

(Bez slov. Radšej sa zaraz pomodlime!)

i zberatelia, ktorým neuniklo, že BUSCH ponúka aj doplnky elektrotechnické. Rôzne tlačidlá i drôtiky, akých si v čase analógovom každé väčšie koľajisko vyžadovalo na stovky. Kusov či metrov... No prišiel čas digitálny a bolo „po vtákoch". Presnejšie, po kšeftoch s kilometrami drôtových spojení - aktuálne sa stali drobné čipy. A výsledok tejto premeny a la BUSCH? No, integrujte do svojej lokomotívky jej čip, a ona nielenže začne „rozmýšľať", ale aj sa podľa toho správať. Čo sa dnes spomedzi ľudí darí len málokomu. Skrátka tak, ako ozajstná lokomotíva. A nielen ona! Stlačte správne tlačidlo, a z minireproduktora ukrytého kdesi v koľajisku či dioráme sa ozve aj gagot husí. Alebo žblnkanie potôčika. Či kotkodákanie sliepok. Ako v reálnom živote, všade okolo nás... A akoby to nestačilo, k modelke Petre so značkou Busch, inak nemeckej konkurentke americkej Barbiny, pribudli aj modely automobilov! V mierkach 1:87 a 1:160 - a ešte aké! Európske i americké, s osvetlením i bez neho - a z rôznych historických epôch! (Mimochodom, tá Petra sa na svete objavila skôr ako Barbie, prinajmenšom v jednom ilustrovanom časopise!). A k nim aj rôzne doplnky, ibaže už celkom novej generácie.

Jeden zo štyroch jubilejných „drevených" modelov spoločnosti BUSCH vyrobených v limitovanej sérii pri príležitosti jej 50. narodenín (1958 - 2008) - Kabriolet BMW 327 z roku 1937 v mierke 1:87. Plus prémiový BUSCH-päťtoliar k nemu, platný v Európe a zvyšku sveta až do 31. 1. 2009

Takými (mini)ružami v M 1:87 počnúc, a tohtoročnou novinkou, púpavami - kvitnúcimi i odkvitnutými - končiac. Podobne časom pribudol aj celý rad ďalších kvetinových a zeleninových radostí, plus rôzne obilniny na koreni k tomu: Pekné kvety margaréty, georgíny, tulipány, lekná, slnečnice, vinič, kukurica, dozrievajúce žito, zelený ovos, rajčiaky, tekvice, hlavy kapustné i karfiólové atď. Vďaka čomu sa z geneálneho riadite-

Hoci BUSCH aj naďalej ostáva tradičným čisto európsko-nemeckým výrobcom (aj) automobilových modelov, na európskom kontinente distribuje v M 1:87 už aj modely dvoch špičkových čínskych výrobcov: Pod značkou Masterpiece rakúsky Austro-Daimler 6/17 z roku 1923 (z vozidlového parku rakúsko-uhorského cisára), a pod značkou RICKO zas americký kabriolet LINCOLN model K z roku 1931 s uzavretou strechou

Dve z viac ako 300 doposiaľ vyrobených mutácií automobilov značky Smart

ľa železníc mohol stať - samotný stvoriteľ sveta! Takého, v ktorom ešte vládne nepoškvrnená príroda a poriadok. Zostaňme pri automobiloch: BUSCH, ktorý ako jediná spoločnosť, ktorá ponúka dokonca aj vôbec prvý automobil so spaľovacím motorom, známu Benzovu trojkoliesku z roku 1886, išiel na vec múdro: Nielenže vsadil na európske vozidlá, no systematicky kopíruje aj americký motorizmus - isteže, „en miniture". V oboch prípadoch tak modelujúc aj všetky jeho epochy. Takže neprekvapuje, že aj všetky štáty USA môže dnes človek-zberateľ konečne spoznať aj bližšie - podľa farebného rozlíšenia ich policajných automobilov. Ale, keďže BUSCH uznáva všetky zaujímavé predlohy, v jeho ponuke nechýba ani povesný ružový Cadillac herečky Marylin Monroe... A napríklad európske automobily Smart vyrobil tento výrobca doposiaľ už vo vyše tristo rôznych farebných variantoch! Vďaka existujúcim predlohám a aktívnej spolupráci so zberateľmi jeho modelov. Totiž, kým iní stavili len na inovatívnosť svojho vývojového oddelenia, spoločnosť BUSCH k tomu prizvala... aj tých zberateľov. S tým, že ak kdesi uvidia zaujímavú farebnú mutáciu niektorého jej modelu, majú ju odfotiť - spredu, zozadu, aj z oboch strán. Hoci za pomoci mobilu. A internetom tie obrázky spoločnosti ihneď poslať - možno, že už v najbližšom roku ho zaradí do výroby! To, že všetko toto jej snaženie prináša plody, potvrdzuje aj taký obrázok s dvoma veľmi atraktívnymi smartami, pre mňa osobne tými najobľúbenejšími. Určite budete súhlasiť, že sú jednoducho - neodolateľné. A keďže len vlani tento výrobca predstavil aj celkom novú generáciu rôznych umelých tráv a porastov (séria Groundcover), môžete ich vsadiť rovno k potôčiku. Či do minidiorámy so špecifikou atmosférou. Asi tak, ako to naznačujú - v kombinácii so skvelými figúrkami spoločnosti PREISER - najmenej štyri z priložených obrázkov. Keďže to, o čo tu okrem iného ide, je snaha aktivovať vlastný tvorivý potenciál a z neho vyplývajúci tvorivý relax k tomu.

A ako je to s tými toliarmi? Nuž, jeden z nich vidíme aj na obrázku s drevenným automobilom! Vlastne s jeho imitáciou v M 1:87. Čo je jedna z „narodeninových" (ergo limitovaných) noviniek roka 2008. Len tak, pre potešenie - a zhromažďovanie spomienok. Ktoré budú vašim jediným majetkom, keď zostarnete , pričom materiálne vás bude podporovať naša sociálna poisťovňa. Ak nazbierate určený počet toliarov do 30. 1. 2009, môžete si vybrať čokoľvek z ponuky spoločnosti BUSCH - v hodnote 50 eúr. Napríklad aj vlastnú chmeľnicu - s ambulantným predajom značkových pív. Či vlastnú vinicu. Na ktorej môže dozrievať

Kontrola plnenia plánu práce. Isteže, tým najpovolanejším!

(Bez slov)

hrozno biele či modré, záleží len od vás, ako tie strapce pomaľujete. A pritom ani nemusíte prisahať, že tú svoju biblickú vinicu na drahý stavebný pozemok nepremeníte... Hoci by ste mohli. Nie preto, aby ste ešte viac zbohatli, lež preto, že just tento rok medzi novinkami nájdete nielen kvitnúci tabak, ale už aj jeho sušiareň. Verte či nie, laserovým lúčom presne vyrezanú - z ozajstného dreva. Modelovo perfektne, ako je u BUSCHa zákonom. Či - ak chcete zvedieť viac - tak, ako to možno vidieť aj na internete (www.busch-model.com).Tak, ako ja tie toliare. Aj s tým, o tom slovenskom figliarovi, ktorý svojej milej núkal hneď tri: jeden veľký, dva malé... Vraj, tu máš tri toliare, jeden veľký a dva malé,... skovaj, skovaj milá k sebe, hej, ešte prídem jednu nocku k tebe... Na čo mu ona odkázala, že... a keď prídeš, len nepýtaj... atď., atď. Nuž viete: láska je láska, a kšeft je zas kšeft. Ozaj, spomenul som už aj to, že spoločnosť BUSCH,

Skrátka prechádzka ružovým sadom...

„Ále, Marda... už neblázni! A ľutujem, že som ťa poslúchol: Vraj, po veľkej búrke sa ihneď treba spoločne prejsť ružovým sadom! No a vidíš: Ty tancuješ v aute, a ja mám ešte aj nohy celé od blata! A keďže bolo šmykľavé, tŕne aj tam, kde som ich nikdy predtým nemal - takže by ma poľutoval aj samotný kristuspán. Prestaň sa teda hrať na trojružu a - štartuj! Ideme domov, tŕne z tela vyťahovať..."

Uhádnete? V jedinej stavebnici ruží BUSCH v M 1:87 je spolu 120 ruží - dohromady až v piatich farbách. Na našej dioráme o základni iba 8,4 x 4,8 centimetra (s modelom Busch/Smart Fortwo Cabrio a figúrkami značky Preiser) ich už vidíme „zmontované" - kvety s olistenými stvolami, na jedinom koreni až so šiestimi. Ich listy bolo potrebné pinzetou správne pootáčať a každú ružu nalepiť na takto upravený stvol. Uhádnete, koľko týchto stavebníc bolo treba otvoriť pri jej (z)modelovaní?

Teta Polly, rozhodni ty: Uprednostníme autoveterán po Merylin, alebo texaský taxík, na ktorom vraj k ľútosti celého amerického ľudu kedysi temer zavraždili aj ďalšieho, vtedy však ešte len budúceho amerického prezidenta? No isteže, už po J.F.K...

BUSCH je dnes aj najväčší európsky výrobca amerických automobilových modelov v M 1:87. Nájdeme medzi nimi aj limuzínu Buick (1950) zo série Crazy Cars, newyorský policajný Chevrolet Caprice (1995), ružový Cadillac (1952) herečky Marylin Monroe , najnovší model zo série Crazy Cars - Ford Mustang, ďalej Chevrolet Blazer „Park Ranchers" - vozidlo správy lesov v USA, rajský sen Ameriky z polovice 20. storočia - dlhý (aj) ružový Cadillac Eldorado, i texaský taxík Playmouth Fury

najinovatívnejší svetový výrobca nielen automobilových modelov v M 1:87 (i M 1:160), ponúka aj modelový príves, zariadený pre zmenu ako takzvaný mobilný masážny salón? So všetkým, čo k tomu patrí - vrátane satelitnej antény na streche, aby sa masérka a zákazník nenudili. Plus červené osvetlenie... Ako aj inak, keď BUSCH je známy už polstoročie tým, že svoje modely spodobuje zásadne modelovo verne predlohe, perfektne, až po najmenší detail! Tak, ako to v reálnom živote naozaj vyzerá a je...

Ing. Štefan ŠTRAUCH

Foto: *The World en miniature*

(Branislav Koubek, Maňo Štrauch)

Zápoľskovci na Spišskom hrade

Čas sladkých prázdnin a dovoleniek pominul a prežité chvíle sa stávajú súčasťou histórie jedinca, ktorá je vo väčšej, či menšej miere v korelácii s históriou národa. Osud jedincov môže významne ovplyvniť aj veľké skupiny obyvateľov a určiť smerovanie krajiny. Pri začatí vyučovania je dobré si ozrejmiť aj túto dôležitú úlohu dejín.

Roku 1462 opustil Spišský hrad Ján Brcal, Jiskrov kapitán, ktorý za pôžičku 2130 zlatých dal hrad do zálohu významnému mešťanovi Levoče Jurajovi I. Thurzovi, ktorých rod pochádzal z Betlanoviec na Spiši. Thurzovci nesmierne zbohatli na obchode s kovmi, banskom a hutnom podnikaní. Kráľ Matej v roku 1460 síce prikázal, aby mu Thurzovci hrad vydali, ale tí najskôr žiadajú o ochranný list od miest, lebo sa právom obávali pomsty Jána Brcala. Po obdržaní ochranného listu Thurzovci hrad vydali, ale chceli od kráľa vrátiť aj peniaze. Kráľ peniaze nemal a tak finančný záväzok preniesol na Imricha (Emericha) Zápoľského a hrad dal jemu a jeho bratovi Štefanovi do zálohu. Prvá zmienka o Štefanovi Zápoľskom na východnom Slovensku je z roku 1453, kedy sa stal kapitánom kráľovského vojska proti bratríkom. O Zápoľskovcoch sa vie, že boli z Požežskej župy a že sa písali podľa tamojšieho majetku dediny Zápolie. Zdá sa, že boli rodom Slovinci, alebo Chorváti. Z dobových listín a iných dokumentov vyplýva, že bratia Zápoľskovci sledovali len jeden cieľ – získať majetky. A príležitosť tu bola. Kráľ nemal peniaze a Jiskra a jeho kapitáni pochopiteľne nechceli svoje majetky vydať bez patričného odškodnenia. A tak Zápoľskovci kráľovi horlivo pomáhali, keď bojoval „contra Bohemos latrones" teda „proti českým zbojníkom" a dobývali pre seba ich pevnosti a hrady. Že šlo „len" a „len" o peniaze svedčí aj fakt, že keď v roku 1463 tiahol kráľ do Bosny proti Turkom, sprevádzal ho len Imrich Zápoľský. V bojoch bol Imrich ťažko ranený a vyznamenal sa aj činom, keď donútil sultána, aby prestal obliehať dôležitý hrad Jajcu.. Tak si získal kráľovu vďačnosť a dôveru. Medzi tým jeho brat Štefan bojoval na Spiši úspešne proti Talafúzovi a iným kapitánom bratríkov bývalého Jiskrovho vojska. Za spomínané zásluhy daroval obom bratom kráľ Spišský hrad s príslušenstvom i všetky ostatné majetky na Spiši do dedičnej držby. Imrichovi a jeho potomkom udelil titul dedičného grófa. Pre celý Spiš to malo ďalekosiahle, neskôr sa prejavujúce negatívne dôsledky. Prestal byť totiž správnym komitátom a stal sa súkromným šľachtickým domíniom. Aj titul dedičný gróf bol v Uhorsku novum, do polovice 15. storočia neznámy. Prvým dedičným grófom bol Matejov otec Ján Hunyadi, ktorého rod podľa niektorých historikov pravdepodobne pochádzal zo slovanského prostredia. Titul „comes" mávali v Uhorsku do tých dôb len župani a nebol dedičný. Vždy bol spojený s výkonom určitej správnej funkcie. Tým sa Uhorsko líšilo od západnej Európy, kde titul „comes" dedičný bol. A tak na rozlíšenie sa prijal z nemčiny „graf" na označenie vyššieho stupňa na rebríčku feudálnej spoločnosti rodový titul

Vstupná brána od juhu

gróf, bez ohľadu na to, či šľachtic vykonával správnu funkciu, alebo nie. Skoro v tom istom čase dal kráľ celú župu Zagorje aj s grófskym titulom Jánovi Vítovcovi z Grebena, českému bojovníkovi. Zaujímavé je, že prví držitelia titulov gróf v Uhorsku boli tak ako Jiskra a Hunyadi kondotiermi, ktorí začali svoju kariéru ako najatí vojenskí odborníci a vybudovali si ju pomocou svojich osobných schopností. Zrejme bol cieľ kráľa striasť sa starej rodovej aristokracie a obklopiť sa novými, jemu zaviazanými ľuďmi. Vyplývalo to asi z faktu, že stará šľachta poznala Matejove počiatky, jeho pôvod a pozerala sa na neho ako na „parvenu" povýšenca, v ktorom nemohli rešpektovať kráľovský majestát. Ako to však už býva, „noví" ľudia si veľmi rýchlo osvojili návyky a „móresy" „starých" ľudí, čo dokladujú udalosti tej doby, napríklad rok 1465, kedy sa obaja bratia Zápoľskovci postavili s vojvodami zo Svätého Jura a Pezinku do čela povstania sedmohradských Sasov. Po energickom potlačení povstania si však Zápoľskovci vyprosili milosť. Vernosť kráľovi potom dodržali aj v čase sprisahania v roku 1471, vedenom ostrihomským arcibiskupom Jánom Vitézom. Dovtedy najvernejší spojenec kráľa vystúpil hlavne proti jeho nereálnej ctižiadostivej zahraničnej politike.

Zápoľskovci sa stali jednými z najbohatších ľudí v Uhorsku a napriek tomu, že vlastnili obrovský majetok situovaný skoro v celej krajine, pokladali Spiš za svoj najvlastnejší domov, podľa ktorého si písali „comes perpetuus terrae Scepusiensis" , dedičný gróf spišský. Spišský hrad bol ich osobitným a dedičným domovom. Dosvedčuje to stavebná história hradu, keď väčšina stavieb na hrade z doby Zápoľskovcov pripadá na roky 1460 – 70. Po prebratí hradu Zápoľskovci pokračovali v opravách vnútorných predhradí. Vonkajšie predhradie vylúčili úplne z prevádzky, vrátane prístupovej cesty do vnútorného hradu. Začala sa používať opäť stará cesta od juhu a tak bolo treba zabezpečiť tento vstup a zmodernizovalo sa predbránie. Vstupnú bránu aj s priľahlým kusom hradobného múru, ako súčasť vonkajšieho opevnenia, postavili celkom nanovo. Oveľa prenikavejšie zmeny však nastali v hornom hrade. Zápoľskovci starý románsky palác, ako zatiaľ azda jedinú obytnú budovu, neprebudovali, ale používali jeho sály pri slávnostných príležitostiach. Pre seba a svoje rodiny si postavili nové obytné budovy. Tieto nestavali vo forme súvislých obytných krídel pristavených k hradbám, ale ako samostatné budovy tak, aby sa nenarušila obranná funkcia hradieb. Na strane obrátenej do predhradia, na ľavej strane dnešnej hornej brány, postavili tri budovy. Tieto bývali hlavným sídlom rodiny. Mali okrem suterénu ešte prízemie a prvé poschodie. Len obytné priestory na prvom poschodí mali okná aj smerom na predhradie. V dome najbližšom k románskemu palácu sa narodil v roku 1487 tešínskej vojvodkyni Hedvige, druhej žene Štefana Zápoľského, Ján Zápoľský, jeden z najrozporuplnejších panovníkov Uhorska. K domu priliehala zvonku postavená polkruhová veža. Prístup k veži bol iba z medzery medzi obytnými budovami. Na podhradím nechránenej východnej strane postavili len dva domy. Kaplnka svätej Alžbety bola posledná budova, ktorú Zápoľskovci na hrade postavili. Založili ju ako samostatnú, celkom izolovanú stavbu, doprostred hradného nádvoria, medzi starý románsky palác a vežu. Postavili ju tak asi preto, aby obaja bratia mali k nej rovnako ďaleko. Vychádza sa pri tom z predpokladu, že jeden brat býval na ľavej a druhý na pravej strane dvora.

Románsky palác, kaplnka, obytné budovy na pravej strane nádvoria

Zápoľskovci hrali dôležitú úlohu aj v sporoch o uhorský trón po smrti kráľa Mateja. Bol to Štefan Zápoľský, ktorý za hrad Ľubovňu a záloh Poľsku, sa priklonil k „poľskej" strane. Pre zaujatie pozícii na Spiši bez mihnutia oka opustil Viedeň a tak všetky Matejove výboje padli bez jediného výstrelu Maximiliánovi Habsburskému do lona. O uhorský trón sa hlásil ale aj Vladislavov brat, Ján Albert. Pri bitke pri Prešove, ktorej sa zúčastnil aj Štefan Zápoľský, bol Ján Albert porazený. Spor medzi súperiacimi stranami sa vyrovnal až na schôdzke v Levoči, trvajúcej skoro mesiac. O pohostenie sa staral Štefan Zápoľský, ktorý ešte osobitne hostil kráľa Vladislava II. Jagelovského na Spišskom hrade. Na hostinách sa honosil vraj šperkom úžasnej hodnoty. Tento šperk, ako aj asi väčšinu rodinných klenotov, dal neskôr jeho syn, Ján Zápoľský, sultánovi Süleymanovi I., keď v snahe získať uhorské kráľovstvo v roku 1529 zložil sultánovi vazalský hold na mieste tragickej porážky pre Uhorsko. Keď ide o peniaze, vplyv a moc, tak v každej dobe je problematické hovoriť o nejakých zásadách. Udalosti sa opakujú, len scéna a herci sa menia. Aj o tom hovoria dejiny.

Doc. Ing. Ján ZELEM, CSc.

TO_210x297_SUV.qxp:inz 8/13/08 4:54 PM Page 1

www.toyota.sk

Legendárna kvalita teraz so zázračnou výbavou a za zázračnú cenu
Navyše s možnosťou odpočtu DPH

Toyotu RAV4 a Toyotu Land Cruiser teraz v rámci akcie Premium získate nielen za zázračnú cenu, ale aj so zázračnou výbavou. Vďaka viac než 50-ročnej tradícii Toyoty vo výrobe vozidiel s pohonom 4 x 4 si môžete byť istí, že aj v náročných podmienkach budete obklopení bezpečím a veľkým komfortom. Zázraky sa naozaj dejú. V Toyote a práve teraz!

Informujte sa o výhodnosti ponuky Premium u autorizovaných predajcov a presvedčte sa o kvalitách vozidiel Toyota počas testovacej jazdy.

TODAY **TOMORROW** **TOYOTA**

RAV4 Premium 08 Edition 2,0 VVT-i: kombinovaná spotreba 8,6 l/100 km, emisie CO_2 202 g/km.
Land Cruiser Premium Lux 3,0 D-4D 170 5A/T 8 miest: kombinovaná spotreba 9,0 l/100 km, emisie CO_2 238 g/km.
Konverzný kurz: 1 EUR = 30,1260 SKK

Autorizovaní predajcovia:

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

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

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

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

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

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

Žilina
AT, a. s.
tel.: 041/706 52 00

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

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

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

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

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

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

Nový **CITROËN C5 Tourer**

NEMECKY DOKONALÝ
FRANCÚZSKY ELEGANTNÝ

EURO NCAP FOR SAFER CARS
www.euroncap.com

Nový Citroën C5 Tourer je príťažlivou kombináciou športovej elegancie a dynamického výkonu s veľkým vnútorným priestorom. Jeho pôvab pramení zo spojenia precíznej dokonalosti a francúzskeho šarmu, ktoré zaručuje vynikajúce jazdné vlastnosti a výnimočný pôžitok z jazdy.

CITROËN
FANTÁZIA V POHYBE

CITROËN LEASING

Kombinovaná spotreba paliva: 5,6 – 10,5 l/100 km a emisie CO_2: 149 – 248 g/km

www.citroen.sk

CITROËN odporúča TOTAL

ctr print c5tourer 210x297 0808 fleet.indd 1 19.8.2008 15:10:41