MOT'or

Nová technika

JANUÁR 2009 | 0,90 €

Mercedes-Benz Viano 3.0 CDI

Dacia Sandero 1.4 Lauréate

Peugeot 207 Le Mans 1.6e 110 kW

Chevrolet HHR 2.4 16V LT

VYSKÚŠALI SME

Renault Koleos 2.0 dCi 127 kW 4x4 • Honda Jazz 1.4 • Nissan Qashqai 2.0 CVT 4WD • Mazda 5 2.0D 105 kW • Kia cee´d 2.0 CRD • Citroën C5 Tourer 2.0 HDi •

EKONOMIKA

Potreba reorganizácie dopravy

PREDSTAVUJEME

Volvo S60 • Audi A5/S5 Cabrio • Nissan 370Z, Cube • Volkswagen Golf Plus •

Renault Mégane

BMW Z4

Porsche Panamera

MINI Cabrio

Kia Soul

9 771336 420084 01

www.suzuki.sk

Jedinečná novoročná ponuka

Limitovaná edícia 120 ks Suzuki SX4 1,5 GLX ABS s bohatou výbavou len za 9 999,00 € / 301 229,90 Sk.

- výkonný motor 99 koní
- ABS s EBD
- 2x airbag
- centrálne uzamykanie s DO
- el. ovládané predné okná a spätné zrkadlá
- rádio s CD a ovládaním na volante
- celoplošné kryty kolies
- oplastovanie karosérie
- nastaviteľný volant

Novoročný dopredaj Swift Freeze len za 9 950,00 € / 299 753,70 Sk.

- klimatizácia a hmlovky
- hliníkové disky a zadný spojler
- rádio s CD
- el. ovládané predné okná a spätné zrkadlá
- metalíza vo vybraných farbách

Swift Freeze s cenovým zvýhodnením

3 518,56 €

106 000 Sk

Banská Bystrica, PRO AUTO, Tel.: 048/412 5076 · **Bardejov**, ACK AUTO, Tel.: 054/486 8720 · **Bratislava**, MIKONA, Tel.: 02/6241 0734 · **Bratislava**, AUTO - IDEAL SERVIS, Tel.: 02/4446 2314 · **Dunajská Streda**, TURDUS, Tel.: 031/551 5021 · **Komárno**, GÉRINGER AUTO, Tel.: 035/770 5350 · **Košice**, AUTO-MOKRÁŇ, Tel.: 055/674 8878 · **Lučenec**, DSB AUTOŠPECIÁL, Tel.: 047/433 1102 · **Malacky**, AUTO TEAM 4X4, Tel.: 034/773 1493 · **Martin,** MIKONA, Tel.: 043/428 1491 · **Michalovce**, STAVENA MICHALOVCE, Tel.: 056/688 8841 · **Nitra**, BMC, Tel.: 037/692 6824 · **Piešťany**, ELA CAR, Tel.: 033/774 4133 · **Poprad**, ROADEX, Tel.: 052/449 2570 · **Prešov**, ACK AUTO, Tel.: 051/748 0951 · **Prievidza**, MARIÁN GRIČ-MOTOPRES, Tel.: 046/543 0792 · **Trenčín**, AUTOTREND, Tel.: 032/640 1257 · **Trnava**, AUTO TT, Tel.: 0910 888 190 · **Zvolen**, ZV AUTO, Tel.: 045/532 2334 · **Žilina**, A-AUTO, Tel.: 041/700 3183

Ku každému modelu od SUZUKI získate 3-ročnú záruku a asistenčné služby zdarma.
Emisie CO_2 140–163 g/km, kombinovaná spotreba paliva 5,8–6,8 l na 100 km.
Finančné hodnoty boli prepočítané konverzným kurzom 30,1260 SKK/EUR.

infolinka: 02/5363 3306
Akcia platí do vypredania zásob.
ilustračné foto

SUZUKI
Way of Life !

SIMPLY CLEVER

Peter Kováč, mechanik servisnej siete Škoda:

„VAŠE AUTO JE PRE NÁS OSOBNOU ZÁLEŽITOSŤOU, PRETO POUŽÍVAME ŠKODA ORIGINÁLNE DIELCE..."

Peter Kováč

A týmto naša starostlivosť ani zďaleka nekončí.
Ako autorizovaní servisní partneri Škoda pracujeme so špičkovým dielenským vybavením, najmodernejšími diagnostickými systémami a výhradne podľa technologických postupov predpísaných výrobcom. Toto všetko dohromady zaisťuje bezchybnú funkčnosť a spoľahlivosť vášho automobilu.

ŠkodaService®
ŠkodaOriginálne dielce®
ŠkodaOriginálne príslušenstvo®

www.skoda-auto.sk

Váš autorizovaný servisný partner Škoda:
AUTO ROTOS – ROZBORA s.r.o., Račianska 184/B, Bratislava
Tel.: 02/ 4487 2667, Fax: 02/ 4487 2668, e-mail: servis@auto-rotos.sk, www.autorotos.sk

AUTOALLES®

www.autoalles.sk

1200 áut

januárové zľavy 5.000 – 20.000 SK

...autá bez rizika

64 ks

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

26 ks

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

84 ks

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

11 ks

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

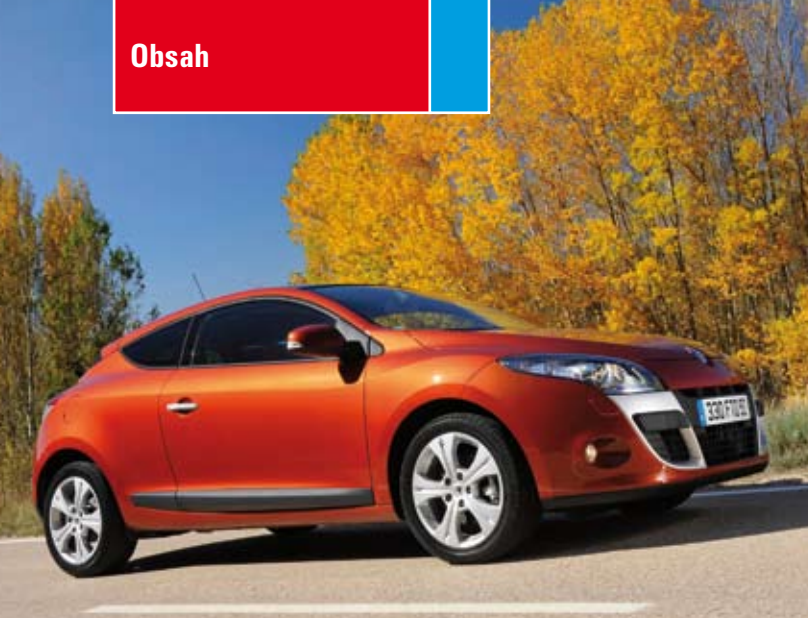
K zakúpenému autu skvelý darček
• sada zimných pneumatík*- pre vašu bezpečnosť
• autosedačka*- pre bezpečnosť vášho dieťaťa
• autoalarm*- pre bezpečnosť vášho auta
• cúvacie senzory*- pre bezpečné cúvanie

*Akcie nie je možné navzájom kombinovať

bezplatná linka 0800 126 126

Otvorené: PO - NE / 8 - 20 hod.

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



36 - S plným počtom hviezd

S hodnotením 37 bodov v testoch EuroNCAP sa nový Renault Mégane stal najbezpečnejším automobilom podľa kritérií EuroNCAP spomedzi vozidiel, ktoré doteraz tejto sérii nárazových testov podrobili. Stal sa 11-tym typom Renaultu, ktorý získal najvyššie ohodnotenie - 5 hviezdičiek. Renault sa rozhodol v novej generácii typu Mégane výraznejšie od seba odlíšiť troj- a päťdverový model. Platí to aj o ich pomenovaní, model s trojdverovou karosériou má za typovým označením ...

EKONOMIKA

Koľko by stála reorganizácia dopravy? ... 4
Marchionne: Večierok skončil ... 10
Dva roky výroby Kia cee´d ... 33
Volkswagen na Slovensku rozšíri výrobu ... 39

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY

SATC ... 8

PRÁVNA RUBRIKA 12

VYSKÚŠALI SME

Dacia Sandero 1.4 ... 18
Chevrolet HHR 2.4 16V AT ... 20
Renault Koleos 2.0 dCi 127 kW 4x4 ... 22
Mercedes-Benz Viano 3.0 CDI ... 24
Mazda 5 2.0D 105 kW ... 26
Honda Jazz 1.4 ... 28
Nissan Qashqai 2.0 CVT 4WD ... 30
Kia cee´d 2.0 CRD ... 32
Peugeot 207 Le Mans 1.6e 110 kW ... 34
Citroën C5 Tourer 2.0 HDi ... 35

PREDSTAVUJEME

Renault Mégane ... 36
Audi A5/S5 Cabrio ... 38
Kia Soul ... 40
BMW Z4 ... 42
Volvo S60 ... 44
Nissan 370Z, Cube ... 46
Volkswagen Golf Plus ... 47
Porsche Panamera ... 48
Mini Cabrio ... 52

52 - Dôsledne otvorené

Radosť z jazdy a individuálny štýl typický pre značku MINI teraz opäť prichádzajú v kombinácii s atmosférou a osviežujúcim pocitom z jazdy na otvorenom povetrí. Nový evolučný dizajn, výkonnejšie a úspornejšie motory, dokonalejšia konštrukcia podvozka, optimalizovaná bezpečnostná technika, nové farby a materiály - to sú hlavné dôvody na radosť z príchodu nového MINI Cabrio, jediného prémiového kabrioletu vo svojom segmente.

78 - Miniatúry

TECHNIKA

„Splitview“ pre Mercedes-Benz S 48
ABS a od neho odvodené systémy 50
Internet v autách 54
Nový aerodynamický tunel Volvo 55
Adaptívne diaľkové svetlá 56
Nové technické centrum Škody Auto 58
Toyota Optimal Drive 59

CENNÍKY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV 60

RUBRIKA PRE MLÁDEŽ

Hry s fyzikou 72

HISTÓRIA MOTORIZMU

Logo Peugeota má 150 rokov 73
Od Aero po Z 74
Historické vozidlá 76

MODELY

Svet v miniatúre 78

POZNÁVAME VLASŤ

Potulky po Slovensku 80

MOT'or Nová technika

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

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

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

Redaktori:
Ing. Radomír Mlýnek, Ing. Ján Olach,
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 22. 12. 2008

Koľko by stála reorganizácia dopravy?

Nech idete autom alebo autobusom ráno do nášho hlavného mesta z ktorejkoľvek svetovej strany, musíte rátať s kolónami. Popoludní sa situácia v opačnom smere, von z mesta, viac-menej opakuje. Cesty majú v dopravných špičkách upchané aj ostatné väčšie slovenské mestá, za týmto úkazom teda netreba cestovať do Bratislavy. Dobehli sme vyspelé „západné" štáty - aspoň v strácaní času stráveného pomalou jazdou prerušovanou častými vynútenými zastaveniami.

Keby sme skúmali, prečo stovky až tisíce ľudí (počty závisia od veľkosti mesta) každodenne podstupujú v autách takéto veľké časové straty, výsledok by bol viac-menej rovnaký – cestujeme nimi do práce a z práce. Pritom auto väčšinou medzitým vôbec nepotrebujeme, stojí niekde zaparkované. Keby fungovala verejná hromadná doprava tak, že nebudeme dlho čakať na zastávkach a jej dopravné prostriedky budú dostatočne pohodlné, stálo by za to porozmýšľať, či budeme do práce cestovať vlastným autom. Aj keby to bola remíza z hľadiska strateného času a peňazí, výhodou verejnej dopravy by bolo psychické odbremenenie od vedenia auta po preplnených cestách. Už toto by asi primälo mnohých vodičov prehodnotiť doterajší spôsob dopravy do práce. Úmyselne sme napísali „vodičov", nie „ľudí", pretože sa len porozhliadnite po vozidlách, ktoré stoja v kolóne pred vašim autom, za ním, vo vedľajšom jazdnom pruhu – tak ako sedíte v aute sám, ani vo väčšine ostatných nie je nik okrem vodiča. Sedíme v kovovo-plastovej škrupine s priemernou hmotnosťou 1,4 tony, ktorá spaľuje v priemere okolo 8 litrov benzínu alebo nafty na 100 kilometrov jazdy, ak sa kolóna kvôli dopravnej nehode alebo ďalšej oprave mosta vlečie pomalšie ako zvyčajne, z nádrže auta na prejdenie spomínaných 100 kilometrov ubúda ešte podstatne viac paliva.

Dá sa to aj inak?

Keby sme boli naivní, tak uvedieme, že tento neduh možno jednoducho odstrániť sfunkčnením verejnej hromadnej dopravy. Naivita by pritom nespočívala v tom, že cesty by sa výrazne nespriechodnili, ak by z nich zmizla polovica alebo aj viac osobných áut, v ktorých cestuje len jeden, najviac dvaja ľudia. Spriechodnili by sa, a ešte ako! Asi by potom nebolo treba ani stavať tretie pruhy na diaľnici medzi Bratislavou a Trnavou. Lenže, čo by spravil tento krok vedený „sedliackym rozumom" so „sofistikovanou" ekonomikou štátu?

Aby sme boli úprimní, to naozaj nevieme. A preto neohŕňame nosom nad našou terajšou ani minulou vládou, že tento z roka na rok zhoršujúci sa problém nerieši. Ale chceli by sme vedieť, „čo by to stálo", keby sme cestovali do práce a potom domov v dostatočne pohodlných vozidlách verejnej hromadnej dopravy – vo vlakoch, autobusoch, električkách, osobných autách, možno niekde aj v lodiach. Nie náhodou sme sem zaradili aj osobné autá. A aj keď kvôli ním odbočíme od hlavnej línie článku a uberieme z jeho „argumentačnej dynamiky", nech! Hneď teraz uvedieme, kedy má byť podľa nás auto prostriedkom verejnej hromadnej dopravy! Určite nie sme sami, koho rozčuľujú argumenty predstaviteľov dopravných podnikov, že musia rušiť spoje do okrajových štvrtí miest alebo do malých dedín, lebo autobusy nie sú vyťažené, teda ich nasadenie je stratové. To dá rozum, že preháňať 30-miestny autobus kvôli štandardne cestujúcim dvom-trom ľuďom niekde na lazy, sa nevyplatí. Ale keby tam dopravný podnik „nasadil" miesto autobusu osobné auto nižšej strednej triedy so štvrtinovou spotrebou paliva, už by strata až taká tragická nebola. A ak v danej vieske býva niekto, kto má auto, možno za preplácanie paliva a poistenia auta by bol ochotný ráno aj poobede odviezť dvoch-troch spoluobčanov, ktorých pracovný čas sa kryje s jeho. Možno by bol ochotný absolvovať aj potrebné lekárske prehliadky, aby s ním mohol dopravný podnik uzavrieť zmluvu a zabezpečení prepravy... Vráťme sa však „od detailu k celku".

Dôvody pre posilňovanie dopravy osobnými autami

Vlastníctvo osobného auta hladká naše ego. Ak by sme chceli tento predsa len malicherný dôvod nejako zušľachtiť, dá sa to. Sme predsa vlastenci, nechceme, aby Slovensko zaostávalo za najvyspelejšími štátmi sveta v štatistikách počtu vozidiel pripadajúcich na 1000 obyvateľov! Veď čo by si o nás pomysleli naši ešte stále noví spoluobčania zo starých štátov Európskej únie, akýže je to ekonomický tiger, to Slovensko, keď osobné auto pripadá azda až na štyroch obyvateľov?

Kúpa auta je však skutočne „prejavom vlastenectva", i keď si to málokto z nás uvedomuje. Zabezpečujeme tak zamestnanosť a plníme štátnu pokladnicu. Niekto autá predáva, niekto zabezpečuje ich prihlásenie do celoštátnej evidencie, poisťuje ich, opravuje a napokon aj likviduje. Ani reťazové havárie vyvolané prehustenou dopravou nie sú v pravom slova zmysle stratami, ak pri nich nie sú ľudské obete alebo vážne zranenia. Vyčíslenie „hmotnej škody" je vlastne vyčíslením nášho príspevku k väčšiemu príjmu štátu z dane z pridanej hodnoty. Hmotnú škodu na havarovaných autách neznáša štát, ale nepoistení majitelia vozidiel, alebo poisťovne. A do tých vkladáme peniaze za poistné opäť my. Pri oprave auta treba kúpiť náhradné dielce, zaplatiť niekedy už aj tisícku i viac za hodinu práce autoopravárov... Z toho sa odvádza štátu daň z pridanej hodnoty aj odvody z miezd. Požehnané buďte nehody, pri ktorých sú autá na mraky a anjel strážny udrží ich posádky bez vážnejšej ujmy na zdraví! Rovnakú službičku štátu robíme aj vtedy, ak si nadobudneme lacnejšie staršie autíčko a potom si dávame postupne opravovať všetko, čo zvyčajne v rýchlom slede po sebe na ňom zlyháva. Zákon schválnosti je dosť často rovnako silný ako prírodné zákony – ako naschvál stratíme touto dobrou kúpou možno aj viac, ako sme ňou na začiatku ušetrili... Hnusná smola!

Netrápte sa ani vy, čo máte dobré auto, ktoré sa nekazí. Preto nie ste oveľa horší vlastenci. Veď aj z poistného kvapne niečo štátu. A ak nemáte auto len na potvrdenie spoločenského statusu, ale ho aj používate, kupujete benzín alebo naftu. A tie máme veľmi dobre zdanené, navyše aj personál čerpacích staníc platí odvody z miezd, zariadenie čerpacích staníc treba pravidelne kontrolovať z hľadiska bezpečnosti aj presnosti meradiel výdajných stojanov, podobne ako sa pravidelne kontroluje technický stav „motorových a ich prípojných vozidiel" v STK. A aby bol náš biologický úbytok spôsobovaný dopravnými nehodami ako-tak regulovaný, potrebujeme účinné strašenie dopravnou políciou. Keďže vážnych následkov nehôd na cestách neubúda, mali by pribudnúť strašiaci - dopravní policajti. Zmenší sa tak nezamestnanosť, ktorá znova začala rásť po rozkvitnutí akoby celkom náhodnej globálnej finančnej krízy. Vďaka tomu sa viac vyberie aj na pokutách, výdatne tomu napomôže aj nový „(s)cestný zákon", napríklad za chýbajúce zimné pneumatiky na aute pri geniálne definovanej povinnosti ich použitia...

Našli by sme ešte ďalšie, zreteľa hodné argumenty, prečo treba podporovať individuálnu dopravu, ktorá je jedným „z významných prejavov našej osobnej slobody, demokracie v štáte a rastúceho blahobytu". Dovolíme si však veľmi stručne poukázať aj na (aspoň podľa nás) tienisté stránky preferovania terajšieho rozvoja cestnej dopravy a len o málo obsiahlejšie uviesť prednosti verejnej hromadnej dopravy.

Strata individuálnej slobody?

Najprv ešte jedna dôležitá prednosť: V aute si určujeme trasu aj čas prepravy, netrápi nás pevný cestovný

poriadok. Teraz len dve nevýhody: Veľa áut na cestách, vedených niekedy aj na jazdu nekoncentrovanými vodičmi, vedie celkom zákonite k vzniku dopravných nehôd. Kúpa auta a jeho prevádzka sú pre väčšinu z nás finančne náročné.

A teraz už skúsme hľadať prednosti používania verejnej hromadnej dopravy. Ak ju používame, tak:

A. Nepotrebujeme hľadať miesto na zaparkovanie auta (nájsť vhodné parkovisko je skutočne čoraz zložitejšie).
B. Ak je vo vlaku, autobuse či električke toľko miesta, že môžeme sedieť, teoreticky by sme pri tom mohli aj čítať knižku alebo čerpať objektívne informácie, ktoré na vysokej, takmer literárnej úrovni zapĺňajú stránky našich denníkov a časopisov. Kto by nechcel byť najmúdrejší?
C. Šetríme vlastné auto. Až tak, že časom začneme premýšľať, načo ho vlastne máme a platíme nemalé peniaze za jeho vlastníctvo?!
D. Ak sa pre takýto spôsob prepravy svojej jedinečnej individuality rozhodne aspoň polovica úplne výnimočných individualít, všimnú si aj štamgasti dlhodobo využívajúci verejnú hromadnú dopravu, že cesty sú voľnejšie a ráno aj popoludní sa dá v autobusoch či trolejbusoch cestovať rýchlejšie.
E. Aj keď každý z nás je výnimočne dobrým vodičom (platí to aj o dámach, veď nemáme problémy s akceptovaním zákona o rovnosti práv bez ohľadu na pohlavie, sexuálnu orientáciu, národnosť, rasu, náboženstvo atď.) predsa len vinou niekoho iného sa občas stávame účastníkmi dopravnej nehody. Ak sa staneme pasívnym účastníkom dopravnej nehody v prostriedku verejnej hromadnej dopravy a nič sa nám pritom nestalo, aktívne sa premiestnime do iného dopravného prostriedku a čakanie na vyšetrenie nehody, povinnosť ohlásiť nehodu poisťovni a zabezpečiť si opravu auta prenechávame kompetentným pracovníkom dopravného podniku.
F. Uvádzať medzi výhodami cestovania v hromadných dopravných prostriedkoch aj možnosť nájsť si životnú partnerku/partnera je síce riskantné, lebo pri súčasnej úrovni rozvodovosti je to tak trochu od nás trúfalosť. Teoreticky to však môže niekomu vyjsť...
G. Ako svetoobčania by sme sa mohli tešiť, že používaním verejnej hromadnej dopravy ovzdušie našej planéty znečisťujeme v prepočte na „osobokilometer" menším množstvom škodlivín ako prevážaním len samého seba v osobnom aute.
H. My, Slováci, väčšinou nemáme problém s vypitím kvapky alkoholu, škoda len, že nám tú kvapku naši volení zástupcovia v parlamente nezlegalizovali. Niekomu „nulová tolerancia voči alkoholu" neprekáža, neľaká sa zodpovednosti a suverénne šoféruje aj po požití veľkého počtu alkoholových kvapiek. Aj keď je takýchto odvážnych nemálo, predsa sa len nájdu ostýchaví, ktorí pred jazdou v aute slávnostný obed nezakončia pohárikom vína, i keď im jeho chuť chýba na jazyku ešte aj pri nasadaní do auta. Aj by si ten pohárik vínka, či dva, schuti vypili a necestovali, kde musia, autom, ale predstava nekonečného čakania na spoje mestskej dopravy a tlačenicu v nich je odstrašujúca. Dobrý obed zapijú iba „nealkom". Keby však verejná doprava fungovala dobre?...

Nevýhody verejnej hromadnej dopravy

Je ich nemálo, najmä ak vychádzame z jej súčasného stavu. Sme však presvedčení, že súčasný spôsob riešenia prepravy osôb aj tovaru je „logistický pravek". Trochu si s nami zafantazírujte a zabudnime svorne na súčasnú úroveň vlakovej, autobusovej, električkovej či trolejbusovej dopravy. Pocestujme virtuálne napríklad z Košíc do Bratislavy.

Tlak vlády na to, aby prepojenie Košíc s Bratislavou bolo hotové do roku 2010, nie je len predvolebným „ťahom" koalície, ako to hlása súčasná opozícia, ale pre mnohých, žiaľ, životnou nevyhnutnosťou. Žiaľ preto, že každým mesiacom oneskorenia vytvorenia bezpečnejšej dopravnej tepny – ktorým diaľnica oproti cestám s obojsmernou premávkou určite je – prídu na cestách zbytočne o život niektorí z nás. Samozrejme, tých výhod má diaľnica oveľa viac.

Ani cesta po diaľnici za volantom auta však nie je taká pohodlná a rýchla ako cestovanie železnicou, v tomto prípade rýchlikom s čistými, modernými vozňami. Keby mestská hromadná doprava v Košiciach aj v Bratislave fungovala tak dobre, že by nebol problém pohodlne a načas prísť nimi na železničnú stanicu, pri dobrej propagácii takejto prepravy by určite významne narástol záujem o takéto cestovanie.

Bilancia

Priznali sme, že nevieme, čo by radikálne obmedzenie „individuálneho motorizmu" a jeho významnejšie nahradenie verejnou hromadnou dopravou spravilo s ekonomikou štátu. Predpokladáme, že to nevedia ani politici. Dať na misku váh prínosy a mínusy obidvoch alternatív a spraviť pomerne objektívnu bilanciu vyjadrenú v peňažnej forme, je iste dosť náročné. Nemal by to však byť neriešiteľný problém. Vysokú školu alebo aspoň jej pobočku máme už azda v každom okrese. Väčšinu z nich financuje štát. Mohol by teda vytvoriť zo škôl špecializujúcich sa na dopravu a ekonomiku dva-tri tímy, ktoré by vypracovali analýzu, koľko by takýto špás stál. Ak by výskumné tímy pracovali poctivo a nezávisle, mali by sa dopracovať k približne rovnakým výsledkom – pričom rozdiel pár (teda asi dvoch) miliárd eur by bolo ešte možné považovať za „prakticky zhodný" výsledok. Oponentom projektov by mala byť naša najuznávanejšia vedecká ustanovizeň – Slovenská akadémia vied.

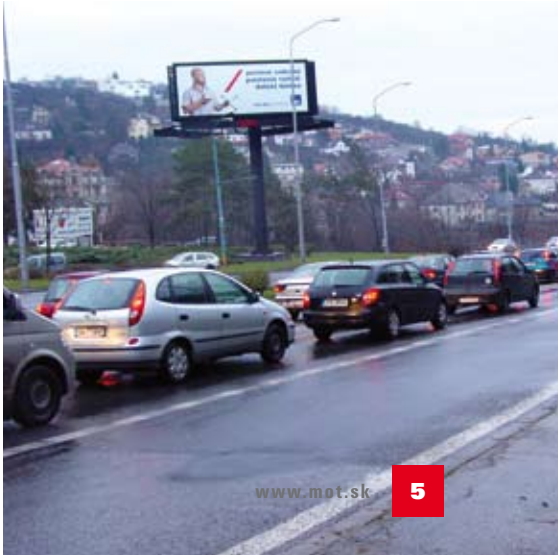
Nemyslíme si, že by to bola zbytočne vynaložená práca. Už teraz cítime zmeny v klíme Zeme. Pravdepodobne nevyplývajú z podstaty našej planéty, ale sme ich spôsobili my. Po finančnej i hospodárskej kríze, ktoré možno vyvolať aj umelo, po pár rokoch, keď sa bohatstvo sveta nanovo preskupí, svetová ekonomika sa opäť ozdraví a dostane sa do rozvojovej fázy. So zdravím planéty je to však inak. Tam platia iné časové pomery. Nepresahujú len život jednej ľudskej generácie, dovolíme si tvrdiť, že presahujú možno i život jednej ľudskej civilizácie. Málokto z nás je ochotný výraznejšie zľaviť z pohodlia svojho života, vrátane pohodlia dopravy. Toto treba rešpektovať, pretože z áut na bicykle už svojich obyvateľov o pár rokov nedostane ani čínska vláda. Nájsť teda treba, a to čo najskôr, podstatne ekologickejší systém organizácie dopravy, ktorý by využíval dostatočne pohodlné a bezpečné dopravné prostriedky. Tie netreba „vynájsť", využiť možno aj to, čo sa už vo svete (i u nás) používa.

Sme presvedčení, že sprísňovanie emisných noriem pre nové autá ovzdušie Zeme zásadne nezlepší. Ani zavedenie prísnejších nárazových skúšok a pridávanie šiestej či siedmej hviezdičky k terajším piatim za splnenie testov EuroNCAP podstatne neprispeje k záchrane životov pri dopravných nehodách. U nás určite nie. Už teraz máme preťaženú cestnú sieť a ak bude počet osobných áut narastať takým tempom ako v posledných rokoch, ani plánované dobudovanie diaľnic na tom nič nezmení.

Skôr či neskôr bude vážnou spoločenskou témou komplexné riešenie prepravy ľudí aj tovaru na podstatne vyššej úrovni, akú máme dnes. Politici sa potom budú predháňať v ponukách realizácie „najlepších riešení" - ak sa dostanú po voľbách k moci. Bolo by dobre, aby mali aj občania, nielen politici, k dispozícii objektívne podklady, čo by takáto prestavba dopravného systému obsahovala a koľko by nás stála. Neznamenalo by to zánik automobilového priemyslu, ani automobilového trhu, či autoopravárstva. Určite by však tieto, a na ne nadväzujúce oblasti, zaznamenali významný kvantitatívny pokles.

Zmenu nemožno zabezpečiť počas jedného či dvoch volebných období. A kým sa začne „búrať" staré, treba si veľmi dobre premyslieť postupnosť budovania nového systému. Čo tiež vyžaduje čas. Takže o zadaní vypracovania takejto analýzy by mala vážne uvažovať už naša terajšia vláda. Nemali by sme čakať, kým to bude pre nás povinnosťou vyplývajúcou z legislatívy Európskej únie. Sme malý štátik, mali by sme si svoju vážnosť vo svetovom spoločenstve budovať prijímaním rozumných rozhodnutí. Ak ich dokážeme uviesť do života, budeme príkladom aj pre veľké štáty. A nebudeme sa musieť obávať straty národnej identity, straty územnej celistvosti, ani nezáujmu zahraničných investorov v čase, keď sa naša cena práce priblíži úrovni v dnes bohatých štátoch.

Samuel BIBZA



BMW aj v Dunajskej Strede

Koniec roka 2008 znamenal pre značku BMW ďalší dôležitý krok v rozvoji predajno-servisnej siete na Slovensku – začiatok prevádzky autorizovaného predaja a servisu automobilov značky BMW v Dunajskej Strede prostredníctvom spoločnosti DUNAUTO. K ôsmim existujúcim oficiálnym predajcom značky BMW v krajských mestách Bratislava (2x), Trenčín, Žilina, Prešov, Košice, Nitra a Banská Bystrica sa tak pridalo prvé okresné mesto.

DUNAUTO je najväčším autorizovaným predajcom a servisným pracoviskom automobilov na juhozápade Slovenska. Aktuálna štatistika radí DUNAUTO medzi popredných predajcov na Slovensku s počtom 4400 predaných vozidiel štyroch automobilových značiek. Spoločnosť je držiteľkou certifikátu TUV ISO 9001 a patrí jej aj popredná pozícia v štatistikách spokojnosti zákazníkov (CUSTOMER SATISFACTION INDEX). DUNAUTO v súčasnosti ponúka vo svojich prevádzkach v Dunajskej Strede komplexné autorizované servisné služby, vrátane klampiarskej dielne a modernej lakovne. Dôvodom, prečo sa DUNAUTO rozhodlo spolupracovať s BMW je snaha rozšíriť ponuku aj o vyšší prémiový segment, keďže spoločnosť má veľa spokojných zákazníkov s väčším autoparkom, ktorým doteraz nevedela ponúknuť automobily z tohto segmentu. Vedenie spoločnosti uvažovalo o viacerých prémiových značkách, napokon dalo prednosť BMW, aj kvôli silnej podpore BMW Group Slovakia - zástupcu výrobcu na Slovensku, a takisto z centrály v Mníchove.

Aj vďaka tomu sa veľmi rýchlo podarilo vybudovať špičkové servisné priestory a výstavnú sálu. Stavať začali v septembri 2007 s investičnými nákladmi asi 80 miliónov Sk, práce skončili v júli 2008. Celková zastavaná plocha má 1150 m^2, z toho výstavná sála 460 m^2, ďalších 450 m^2 je v areáli pod prístreškom, 1000 m^2 otvorenej plochy a servis má 250 m^2.

V servise je pripravených päť pracovísk so špeciálnymi bezbariérovými zapustenými zdvihákmi. Autori objektu mysleli aj na relax pre zákazníkov – súčasťou stavby je napríklad BMW Lifestyle Shop, kaviarenský kútik a wifi pripojenie na internet. V súčasnosti je v predaji a servise BMW zamestnaných 12 osôb.

Keďže oblasť Dunajskej Stredy a okolia je ekonomicky silná, vedenie spoločnosti DUNAUTO je presvedčené o úspešnosti predaja tejto značky v regióne. Ako dodal majiteľ DUNAUTO, pán Ján Bucsuházy: „Primárnym cieľom je rozšíriť rady majiteľov BMW v oblasti južného Slovenska a zabezpečiť im komplexné a kvalitné predajné a servisné služby. Bolo pre nás prirodzené pridať k šarmu francúzskych a talianskych značiek aj nemeckú prémiovú precíznosť.“ **-bw-**

Ceny používaných áut klesli o 10 až 25 percent

V priemere o 10 až 25 percent klesli od januára do decembra 2008 ceny používaných áut na Slovensku. Vyplýva to z trhových analýz skupiny AAA AUTO, ktorá je najväčším predajcom používaných áut v strednej Európe. Podobný pokles cien bol zaznamenaný aj v ďalších štátoch regiónu.

„Najväčší pokles cien sa všeobecne vzťahoval najmä na väčšie automobily s výkonnejšími motormi, zatiaľčo úspornejšie menšie autá sa zlacňovali pomalším tempom,“ uviedol generálny manažér spoločnosti AAA AUTO pre Slovensko pán Marián Broškovič. V porovnaní s predchádzajúcimi rokmi bol medziročný pokles cien áut oveľa výraznejší, predovšetkým v poslednom štvrťroku minulého roku, čo sa pozitívne premietlo dokonca aj do vývoja celkovej inflácie na Slovensku v posledných mesiacoch roku 2008.

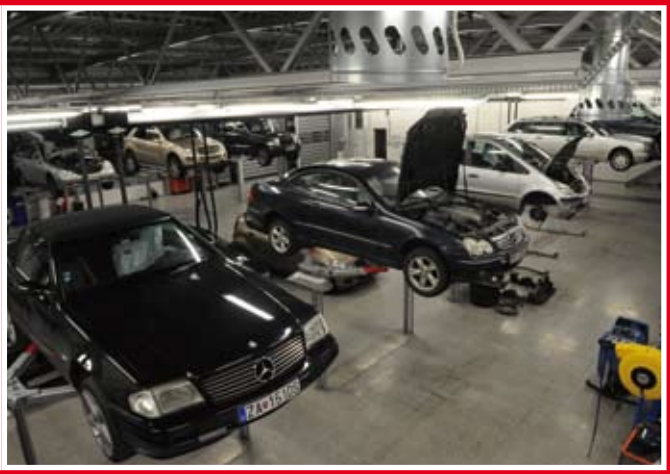
Na zlacňovaní používaných automobilov malo vplyv hneď niekoľko súčasne pôsobiacich faktorov. Od konca roka 2007 sa postupne a stále výraznejšie začal prejavovať vplyv globálneho hospodárskeho ochladenia. Automobilky s najväčším podielom na slovenskom trhu používaných áut počas roku 2008 prišli navyše s novými typmi, ktoré vždy tlačia ceny predchádzajúcich verzií dolu. V druhej polovici minulého roku podporili zlacňovanie áut tiež špeciálne ponuky automobiliek, čeliacich v dôsledku finančnej krízy menšiemu dopytu. Ale okrem týchto neočakávaných faktorov sa do klesajúcich cien premietli aj tradičné sezónne vplyvy, pretože obdobie od novembra do februára patrí predajne k najslabším a ceny áut sa v tomto období každoročne dostávajú na svoje minimum.

Príloha: Príklady poklesu cien vybraných vozidiel v priebehu roku 2008

Značka	Cena dva roky starého auta v decembri 2008	Cena dva roky starého auta v decembri 2007	Medziročný pokles
Škoda Fabia	189 000 Sk/6273,65 €	239 000 Sk/7933,35 €	21 %
Škoda Octavia	319 000 Sk/10 588,86 €	399 000 Sk/13 244,37 €	20 %
Renault Mégane	259 000 Sk/8597,22 €	329 000 Sk/10 920,80 €	21 %
Opel Astra	299 000 Sk/9924,98 €	379 000 Sk/12 580,50 €	21 %

Konverzný kurz: 1 € = 30, 1260 Sk

Nové centrum služieb štyroch značiek v Žiline



Nové obchodno-servisné centrum spoločnosti Motor-Car AC začalo poskytovať svoje služby pre osobné a úžitkové vozidlá značiek Mercedes-Benz, Chrysler, Jeep a Dodge. Otvorené je počas pracovných dní od 8 do 18 h a v sobotu od 8 do 13 h v Žiline na Rosinskej ceste 8446/5. Centrum bolo vybudované s nákladmi okolo 150 miliónov Sk na celkovej ploche 10 800 m^2, z toho je zastavaných 2840 m^2.

MOTOR-CAR AC, a. s. (do 31. marca 2008 AUTO – COM, a. s.) prevádzkuje tiež obchodno-servisné centrum pre predaj úžitkových a servis osobných a úžitkových vozidiel značky Mercedes-Benz v Martine. Celkovo má 55 zamestnancov.

„Otvorením novej obchodno-servisnej prevádzky sme vyšli v ústrety našim klientom najmä zo žilinského kraja tak, aby mali naše služby dostupnejšie. Žilinské centrum pre obchod a servis uvedených štyroch značiek sa bude usilovať poskytovať zákazníkom tie najkvalitnejšie služby vďaka vyškolenému personálu a najmodernejšej diagnostickej a servisnej technike“, ubezpečil pri jeho otvorení riaditeľ spoločnosti MOTOR-CAR AC, a.s. Ing. Peter Grom.

-mr-

Na Slovensku máme viac ako 360 bezpečnejších škôlok

Výrobca pneumatík Goodyear doručil v rámci projektu Bezpečná škôlka do predškolských zariadení na Slovensku viac ako desaťtisíc reflexných viest. Projekt zameraný na zlepšenie bezpečnosti žiakov materských škôl v cestnej premávke odštartoval v júni tohto roka. Počas 4 mesiacov Goodyear distribuoval do vybraných materských škôl balíky s reflexnými vestami pre žiakov a učiteľov. Počas 4 mesiacov bolo do 363 materských škôl po celom území Slovenskej republiky distribuovaných celkovo 448 sád s reflexnými vestami. Každá sada obsahovala 20 detských reflexných viest, 2 až 3 vesty pre dospelých a inštruktážne DVD. Vesty zaručia, že pri zhoršenej viditeľnosti ich nositeľov vodiči na ceste zaregistrujú oveľa skôr. Reakcie na projekt Bezpečná škôlka sú veľmi pozitívne, a preto spoločnosť Goodyear Dunlop Tires Slovakia plánuje v podobných aktivitách pokračovať aj v budúcnosti. **-ga-**

Odbyt áut v novembri klesol, tohtoročný rast sa (zatiaľ) udržal

V novembri 2008 zaregistrovali na Slovensku spolu 6657 nových osobných a malých nákladných automobilov do 3,5 tony (kategórie M1 a N1). Oproti novembru 2007 to je pokles o 14,74 percenta. Za prvých jedenásť mesiacov roku 2008 pritom bolo zaregistrovaných celkovo 87 712 áut, čiže o 16,75 percenta viac ako v rovnakom období vlani. Trend výrazného rastu odbytu oboch kategórií vozidiel trvajúci niekoľko uplynulých mesiacov sa tak v novembri prerušil. Napriek poklesu zaznamenanému v novembri sa však celkový tohtoročný rast zatiaľ udržal.

Za obdobie január až november 2008 sa poradie najžiadanejších značiek nových osobných a malých nákladných áut na slovenskom automobilovom trhu oproti rebríčku s predošlého mesiaca nezmenilo. Vedie ho Škoda s trhovým podielom 19,17 percenta, druhé miesto si udržal Volkswagen s 8,62 percenta a tretie Peugeot s podielom 7,14 percenta. Citroen s 6,65 % zostáva štvrtý a piaty Renault má 6,17 %. Ďalšie nezmenené poradie: 6. Suzuki 5,59 %; 7. KIA 5,58 %; 8. Ford 5,09 %; 9. Fiat 4,78 %; 10. Toyota/Lexus 3,98 %; 11. Opel 3,69 % a tucet najúspešnejších uzatvára 12. Hyundai s podielom 3,00 %.

Za jedenásť mesiacov roku 2008 zaregistrovali tiež spolu 941 nových nákladných automobilov hmotnosti 3,5 až 12 ton (kategória N2), čo je o 8,29 % menej oproti rovnakému obdobiu roku 2007. Tým doterajší deficit odbytu tejto kategórie v porovnaní s vlaňajškom po novembrových registráciách opäť mierne narástol. V rovnakom poradí ako pred mesiacom prvé Iveco dosiahlo 34,64 %, druhé Mitsubishi Fuso 13,39 % a tretí Renault Trucks si ukrojil podiel 13,28 %.

Počet registrácií nových nákladných automobilov nad 12 ton (kategória N3) oproti vlaňajšiemu obdobiu január až november prehĺbil svoj pokles na 12,83 % pri odbyte za prvých jedenásť mesiacov tohto roku spolu 3602 vozidiel uvedenej kategórie. V tejto kategórii si udržali v novembri vedúce pozície: prvé Volvo, ktoré má podiel 20,24 %, druhé miesto s 18,32 % dosiahol Mercedes-Benz a tretí DAF získal podiel na trhu 14,88 %.

Za prvých jedenásť mesiacov roku 2008 zaregistrovali aj 537 nových autobusov (kategória M2 a M3), čo je o 114,17 % viac ako počas toho istého obdobia vlani. Pozíciu na čele si udržal Irisbus s 54,38 %. Opäť druhý SOR má 18,25 %. O tretie miesto sa delia Novoplan a Renault, ktorí dosiahli zhodne podiel 3,91 % zo všetkých registrácií v uvedených kategóriách.

Ing. Mária NOVÁKOVÁ, ZAP SR

Tak už je to schválené

Rok 2008 bol okrem iných „vážnych tém“ poznačený aj diskusiou a následným definitívnym schválením nového zákona o premávke na pozemných komunikáciách. Od začiatku februára by sme mali jazdiť „po novom“. Verme, že aj bezpečnejšie.

Je jednoznačné, že podstatnú časť dopravných nehôd majú na svedomí vodiči – a z veľkej časti vedomým nedodržaním pravidiel cestnej premávky, nedbalým alebo agresívnym správaním sa. Zákon deklaruje, že bude na vodičov prísnejší. Mnohí z nás s tým súhlasia, lebo na slovenských cestách si toho užijú dosť.

Prakticky všade platná „päťdesiatka“ bude aj u nás. Prejsť 5 kilometrov dlhú obec bude trvať o minútu viac. Táto minúta bude „daňou“ za to, že sa významne skráti brzdná dráha – teda daň napríklad za väčšiu bezpečnosť cyklistov a chodcov. Neveríme, že kuvičie hlasy o negatívnom vplyve na plynulosť premávky sa naplnia – veď by všetci mali ísť len trochu pomalšie...

Zväčšenie minimálnych limitov rýchlosti na diaľniciach by malo byť príležitosťou na väčšiu plynulosť a rýchlosť (i keď naozaj pomalé vozidlo na diaľnici je už vzácnosť). Len si zatiaľ nevieme predstaviť úseky, kde by mohla byť na Slovensku povolená väčšia rýchlosť ako 130 km/h. Každá prázdna diaľnica určite nie je nebezpečná, ale pri každodenne narastajúcej hustote premávky?

„Veľkou témou“ sú zimné pneumatiky. Každý, kto zažil rozdiel medzi zimnými a letnými pneumatikami, určite potvrdí, že je to iné..... V zákone sa našiel kompromis – kto nechce, nech v zime nejazdí. Ťažko vyčísliť, koľkí si u nás už aj doteraz zaobstarali zimné pneumatiky aj bez zákonnej povinnosti (lebo nechcú riskovať). Veď argumentácia o finančných nákladoch je falošná – za životnosť auta zoderieme viac sád pneumatík – a či to budú len letné alebo aj zimné – ich počet je prakticky rovnaký. Každoročný sezónny nápor na pneuservisy už svedčí o tom, že tých, ktorí nechcú riskovať, je čoraz viac.

Celodenné svietenie by malo byť príspevkom k viditeľnosti auta. Zrušenie tejto povinnosti v Rakúsku je určite prekvapením – kolegovia tvrdia, že nebude dlho trvať a susedia zavedú toto opatrenie opäť. Hlavne preto, že potreba čo najlepšej viditeľnosti úmerne rastie so zväčšujúcou sa hustotou cestnej premávky.

Je zaujímavé, že zdraženie pokút sa nestretlo s výraznejšou kritikou. Asi mnohí pripustíme, že bez represie to nejde.... Veď prečo mnohí naši piráti jazdia v Rakúsku vzorne? Lebo priestupok je drahý....

Verme, že nové pravidlá cestnej premávky prinesú len pozitívne zmeny, vrátane odstránenia množstva nezmyselných „štyridsiatok“ z ciest a že sa dopravná polícia aj v kontexte tohto nového zákona bude venovať len tým nebezpečným miestam a vodičom.

Pokuty za priestupky v zahraničí

Už sme informovali, že v Európskom parlamente boli návrhy na spôsob vymáhania pokút za dopravné priestupky cudzincov aj v prípade, ak vodiča policajti „neskasírujú“ na mieste.

S odôvodnením slabej vymáhateľnosti pokút, zároveň, že domáci vodiči sú v týchto prípadoch diskriminovaní (lebo „doma“ si ich dopravná polícia nájde), ale aj v záujme zlepšenia bezpečnosti na cestách, prešiel 17. 12. 2008 v prvom čítaní návrh na postup pre postihovanie vybraných najnebezpečnejších dopravných priestupkov – nedodržanie rýchlostných limitov, alkohol za volantom, nepoužívanie bezpečnostných pásov a jazda na červenú.

Návrh smernice predpokladá elektronický systém výmeny informácií o vozidle a o vlastníkovi vozidla. V štáte, kde zaznamenali dopravný priestupok vyžiadajú údaje zo štátu registrácie vozidla a vlastník dostane pokutu. V prípade, že sa pokuta nezaplatí, v štáte registrácie dostane dopravná polícia žiadosť, aby dopravný priestupok riešila na národnej úrovni.

Návrh tiež predpokladá, že túto smernicu by mali jednotlivé štáty EÚ prijať na národnej úrovni do dvoch rokov. Predpokladá sa ešte bohatá diskusia z dôvodov rozdielnej legislatívy, keďže v niektorých štátoch za prevádzku vozidla bezvýhradne zodpovedá vlastník vozidla (musí teda aj zaplatiť pokutu), niekde platí, že zodpovedný je vodič (tak je to aj na Slovensku). Pri nemožnosti identifikovať vodiča vzniká „problém“, keďže vlastník môže tvrdiť, že vozidlo viedla napríklad jeho manželka a proti nej nie je povinný vypovedať.

Švajčiarsko

sa s účinnosťou od 12. 12. 2008 stalo súčasťou tzv. Schengenského priestoru. Je to už 25. štát bez hraníc, kde je neobmedzený pohyb osôb. Na hraniciach s EÚ sa už nevykonávajú pasové kontroly. Zároveň však platí povinnosť mať pri sebe platný identifikačný preukaz. Na letiskách sa pri letoch do štátov Európskej únie a z nej zrušia kontroly až koncom marca 2009.

Keďže Švajčiarsko nie je súčasťou colnej únie, treba počítať s náhodnými colnými kontrolami na hraniciach a colné predpisy pre dovoz a vývoz ostávajú nezmenené. Lichtenštajnsko najmenej do konca roku 2009 nie je v tomto priestore, ale ani na týchto hraniciach by sa už nemali vykonávať pasové kontroly, plánuje sa však zavedenie stálej videokontroly na hranici a náhodné kontroly vo vnútrozemí.

Do Švajčiarska možno bez cla doviezť:

- 200 cigariet alebo 50 cigár (osobami nad 17 rokov)
- 2 litre alkoholických nápojov do 15% a 1 liter nad 15% iné veci osobnej potreby do celkovej hodnoty 300 CHF
- Zlučovanie hodnôt pre viacerých spolucestujúcich je zakázané

Zo Švajčiarska možno bez cla vyviezť:

- 200 cigariet alebo 50 cigár (osobami nad 17 rokov)
- 1 liter destilátov nad 22% alebo 2 l alk. nápojov do 22%
- 50 g parfumu a 0,25 l toaletnej vody
- 0,5 kg kávy alebo kávového extraktu a 100 g čaju alebo 40 g čajového extraktu a esencií
- iný tovar do max. hodnoty 175€
- hodinky, zlato a viac ako 15 kg syra treba vždy deklarovať

Pri tranzite cez Švajčiarsko treba tovar presahujúci limity colne deklarovať a zaplatiť v hotovosti clo, ktoré bude v prípade vývozu v predpísanom termíne vrátené v plnej výške.

SATC
SLOVENSKÝ AUTOTURIST KLUB

praje všetkým
šťastný príchod
do cieľa aj v roku
2009 !

Systém podpory ekologickej jazdy (EDAS)

Spoločnosť Honda oznámila, že uvedie na trh nový systém EDAS, ktorý umožní vodičom dosahovať väčšiu úsporu paliva v reálnych prevádzkových podmienkach. Táto technológia sa objaví na novom hybridnom vozidle rodiny Insight, ktoré sa začne predávať na jar tohto roku.

Tlačidlo režimu ECON

Indikátor jazdných podmienok
Zelený: úsporná jazda
Modrozelený: relatívne úsporná jazda
Modrý: jazda s nadmernou spotrebou paliva

Výsledky v reálnom čase.
Výsledky z jazdy

Bude to prvý systém na svete kombinujúci tri rôzne funkcie na rast úspory paliva: režim ECON, ktorý podporuje úspornejšiu jazdu riadením motora, prevodovky a ďalších komponentov hnacieho systému, inštruktážnu funkciu, ktorá prostredníctvom farby displeja rýchlomera pomáha vodičom dosahovať za volantom väčšiu úsporu paliva a hodnotiacu funkciu, ktorá po každej ceste poskytuje vodičovi okamžitú a dlhodobú spätnú väzbu vo vzťahu k technikám jazdy.

Hodnotiaca funkcia poskytuje kumulatívnu, dlhodobú spätnú väzbu prostredníctvom zobrazenia listov, ktoré časom rastú tak, ako sa vodiči učia a potom uplatňujú plynulý štýl jazdy, ktorý zvyšuje úsporu paliva. Vizuálne zobrazenie hodnotiacej funkcie vodičom zábavnou formou uľahčuje priebežne zlepšovať jazdné zručnosti.

Najdôležitejšie prvky systému EDAS

Režim ECON podporuje úspornejšiu jazdu zosúladením riadenia prevodovky s plynule meniteľným prevodom (CVT) a motora. Systém sa uvedie do činnosti hneď potom, ako vodič stlačí tlačidlo ECON. Zosúladením riadenia prevodovky s plynule meniteľným prevodom (CVT) a motora bude podporovať úspornejšiu jazdu. Režim ECON okrem toho automaticky zabezpečuje energeticky úsporné riadenie klimatizačnej jednotky a úspornejšiu jazdu predĺžením času vypnutia motora pri krátkodobom zastavení a zväčšením regeneratívneho nabíjania počas spomaľovania. Inštruktážna funkcia poskytuje vodičovi v reálnom čase informácie podporujúce úspornú jazdu. Vodič je informovaný o aktuálnych jazdných podmienkach prostredníctvom indikátora jazdných podmienok predstavovaného farebným pozadím rýchlomera, čo mu umožňuje viac si uvedomovať úspornejšiu jazdu. Pri úspornej jazde má indikátor jazdných podmienok zelenú farbu: pri relatívne úspornej jazde s plynulým zrýchľovaním a spomaľovaním má modrozelenú farbu a pri zväčšenej spotrebe paliva pri jazde s náhlymi zrýchleniami a spomaleniami má modrú farbu. Indikátor jazdných podmienok umožňuje vodičovi uvedomovať si priebeh spotreby paliva v reálnom čase a pomáha vodičovi úsporne jazdiť, keď sa snaží udržiavať zelenú farbu displeja. Okrem toho je indikátor jazdných podmienok prvou takouto funkciou na svete, ktorá podporuje úspornú jazdu nielen reagovaním na zaužívané postupy pri zrýchľovaní, ale aj na zaužívané postupy pri brzdení.

Účelom hodnotiacej funkcie je zapojiť vodičov do úspornejšej jazdy a podporiť ich pri osvojovaní si ekologicky zodpovednejšieho štýlu jazdy. Hodnotiaca funkcia sa nachádza na informačnom displeji v strede prístrojovej dosky. Táto časť systému EDAS používa na hodnotenie úspornosti jazdy grafické zobrazenie vo forme troch listov.

Pri zapnutom spínači zapaľovania sa na displeji zobrazuje hodnotenie, ktoré odzrkadľuje jazdné vlastnosti v reálnom čase.

Keď je spínač zapaľovania vypnutý, listy v hornom riadku zobrazujú hodnotenie práve ukončenej jazdy, zatiaľ čo vodorovný pruh v dolnom riadku displeja udáva celkové hodnotenie, ktoré predstavuje kumulatívne prevádzkové vlastnosti.

Informačný displej umožňuje vodičom pozrieť si aj údaje o spotrebe paliva za posledné tri jazdy, ako aj štatistiky o okamžitej a priemernej spotrebe paliva.

Pri prvom verejnom predvedení tejto technológie v modeli Insight na jar to bude prvá funkcia tohto druhu na svete, ktorá bude poskytovať hodnotenie vplyvu jazdných návykov na spotrebu paliva v reálnom čase aj po jazde.

Ako tankovať bezpečne

Spoločnosť Shell začína na Slovensku informačnú kampaň s cieľom zlepšiť bezpečnosť vodičov a ich spolujazdcov na čerpacích staniciach. Kampaň bude informovať motoristov o možných bezpečnostných rizikách a poskytovať rady, ako sa vyvarovať riskantných situácií. Informácie o bezpečnom tankovaní nájdu vodiči na stránkach www.tankujterozumne.sk.

Bezpečnostné symboly na čerpacej stanici Shell

Počas augusta spoločnosť Shell realizovala prieskum, v ktorom zisťovala, ako vodiči vnímajú bezpečnosť na čerpacích staniciach. Viac ako 95 % zúčastnených respondentov považuje priestory čerpacích staníc za bezpečné. Viac ako polovica opýtaných (54 %) si však vôbec nevšíma bezpečnostné symboly na čerpacích staniciach. Z respondentov, ktorí symboly na čerpacích staniciach vnímajú (46 %), im 13 % nerozumie. Z aktivít, ktoré opýtaní spontánne uviedli ako nebezpečné, sa najčastejšie objavovalo fajčenie na čerpacích staniciach (87 %) a manipulácia s otvoreným ohňom (71 %). Takmer polovica respondentov spomenula tankovanie s naštartovaným motorom (49 %), používanie mobilného telefónu 35 %. Tankovanie paliva do nevhodných nádob, pobiehanie detí bez dozoru po areáli čerpacej stanice a iné veľmi rizikové aktivity, ako napríklad nosenie oblečenia náchylného na vznik statickej elektriny, v odpovediach väčšinou chýbali. Opytovaní nedbajú na bezpečnostné upozornenia, pretože ich považujú za prehnané alebo úplne zbytočné, to sa týka hlavne zákazu používania mobilných telefónov.

Shell preto začína informačnú kampaň s cieľom podporiť povedomie vodičov o možných rizikách na čerpacích staniciach a chce tak prispieť k zlepšeniu bezpečnosti zákazníkov. Slovenskí motoristi by sa mali dozvedieť o nebezpečnom správaní sa a jeho možných dôsledkoch. Rady ako bezpečne dopĺňať motorové palivá, nájdu vodiči na webových stránkach www.tankujterozumne.sk v sekcii „Tankujte bezpečne“ , hneď pri odporúčaniach pre ekonomickú jazdu.

Marchionne: Večierok sa skončil

Hlboká kríza svetového automobilového priemyslu spôsobila veľkú neistotu v radoch vedúcich predstaviteľov tohto významného priemyselného odvetvia. Dnes pravdepodobne len málokto, ak vôbec niekto, vie, aký bude ďalší priebeh krízy, kedy skončí a čo urobí s automobilovým priemyslom. Jedným z mála najvyšších predstaviteľov automobilového priemyslu, ktorý bol ochotný povedať svoj názor na súčasnú situáciu a jej dôsledky, je pán Sergio Marchionne, predseda predstavenstva a generálny riaditeľ (CEO) spoločnosti Fiat Group. Začiatkom decembra poskytol rozhovor uznávanému týždenníku Automotive News Europe, z ktorého časť citujeme:

Akú máte náladu vzhľadom na súčasnú krízu, ktorej čelí automobilový priemysel?

- Chmúrnu. To, čomu čelíme, tu ešte nebolo. Mám 56 rokov a nič také som nikdy nezažil.

Čo sa stalo?

- Neexistuje jedna vec, ktorá by vysvetľovala celý problém. Som schopný postihnúť a porozumieť niektorým aspektom tohto problému, obzvlášť v oblastiach, kde systém zlyhal, pretože tým sme už v minulosti prešli. Ale nikdy som nezažil zlyhanie takého množstva systémov naraz.

Ako kríza ovplyvní západoeurópsky predaj v rokoch 2009 a 2010?

- Úprimne, neviem. Nie je to tak, že by som odmietal odhadnúť situáciu. Len proste nemám žiadny spoľahlivý kontext, v rámci ktorého by som to mohol urobiť. Prvky, ktoré za normálnych okolností v racionálnom svete vstupujú do plánovania a odhadov, nie sú v súčasnosti prítomné. Preto som zdržanlivý.

Čo myslíte tým „zdržanlivý“?

- Zdržiavam sa vydávať prehlásenia ohľadne objemu predajov. Ozaj neviem, ako by som mal urobiť nejaký vierohodný odhad na niekoľko ďalších rokov. Nechcem ani panikáriť, ani vykresľovať dramatické skľučujúce obrazy. Myslím, že sa z toho dostaneme. Tiež si však myslím, že bežné a dokonca aj alternatívne metódy odhadovania objemu predaja, podielu na trhu, efektivity riadenia, umiestnenia značky na trhu a všetky tieto veci si vyžadujú, aby existovali aspoň jeden až dva referenčné body, ktoré sú spoľahlivé. V súčasnosti tu žiadne také nie sú.

Pozrime sa na globálnu finančnú situáciu. Vzhľadom k vašej pozícii CEO Fiat Group, najväčšieho priemyslového konglomerátu v Taliansku, a podpredsedu UBS, najväčšej švajčiarskej bankovej skupiny – čo sa vo svete deje?

- Všetky intervencie do finančného systému, ktoré boli urobené na globálnej úrovni v Európe, USA a inde, zabránili armagedonu finančného sveta. Z čisto finančného hľadiska som relatívne pokojný, že svet neskončí v nasledujúcich 12 mesiacoch. Systém bude fungovať. Čo som však absolútne podcenil, bola neschopnosť finančného systému urobiť dve veci:
  1. Presvedčiť svet, že intervencie fungujú. Inými slovami; keď obväzujem zranenie a svet vidí obväz, tak by som mal hovoriť, že telo sa uzdravuje. To sa však nestalo. Nikto si nevšimol, že prišla záchranka a správne zasiahla. To malo a má hrozivý dopad na podnikanie a spotrebiteľskú istotu.
  2. Skutočne dať finančný systém do poriadku. Existovala obrovská finančná bublina, ktorá praskla. Väčšinu rán sa nám podarilo vychytať. Banky stále žiadajú o kapitál, alebo bankrotujú, sú kapitalizované alebo ich preberajú vlády. Systém bol regenerovaný intervenciami centrálnych bánk. Apokalypse sme zabránili. Ale, keď dnes hovoríme s bankami, sú zamestnané predovšetkým svojim vlastným prežitím. Oveľa menej ich zaujíma chod priemyslu a spotrebiteľského systému.

Máte na mysli, že banky potom, čo boli znovu kapitalizované, sa nevrátili k normálnym operáciám, ako je požičiavanie peňazí, ktoré by systém udržiavali v chode?

- To je presne ten problém. Banky budú aj naďalej brať vaše peniaze. Ale aby sa vystavili čo najmenšiemu riziku, budú tvrdo sprísňovať úverovú politiku. Vkladateľ sa možno bude cítiť bezpečnejšie, pretože banka nebude ohrozená a banka bude šťastná, pretože zmenšila riziko.
  Ale toto všetko spôsobilo vážnu krízu z hľadiska likvidity. Banky budú neuveriteľne opatrné v tom, čo budú financovať. Nebudú sa cítiť povinné pokúšať sa udržať priemysel v chode. Najmä preto, že v hre je ich vlastné prežitie. Veci však ešte zhoršuje zatváranie kapitálových trhov.

Čo spotrebiteľské financovanie?

- Spotrebiteľské financovanie je založené na schopnosti splácať. Po tom všetkom, čo sa stalo, bude získanie úveru čím ďalej zložitejšie. Začíname sa motať v bludnom kruhu. Uťahujeme pôžičky až k bodu, keď nám na konci dňa už neostane, komu uťahovať. Dnes dopyt zabíjame. Pokiaľ nie je dopyt, strácame dôvod existencie. Čokoľvek vyrobíme, nebude predané.

Akú máte vy, ako CEO Fiat Group, krátkodobú odpoveď na tento pochmúrny scénár?

- Úplne som prehodnotil, čo budem robiť v prvej časti roka 2009. Šliapneme na brzdy, dočasne pozastavíme prácu tam, kde je to potrebné, a všetky náklady obmedzíme na minimum.
  Do začiatku januára bude výroba bežať len jeden týždeň. Potom sa ocitneme v tme, pretože nemám žiadnu predstavu, aký bude dopyt. Je to ako ísť plávať, aj keď viete, že nebudete schopný doplávať k brehu a postaviť sa na dno, pretože dno je tak nestabilné, že vy nie ste schopný povedať, či ho dosiahnete. Fiat je pripravený v roku 2009 čeliť tejto neistote, ale úprimne, nebude to ľahké.

Ak neviete, kde je pevné dno, čo by sa mohlo udiať vo vašom odvetví v najbližších 24 mesiacoch?

- Je potrebné priviesť ľudí k stolu a povedať: „Pozrite sa ľudia, večierok sa skončil. Niekto spochybnil dôvod vašej existencie a nie všetci to prežijeme. Tak to poďme spraviť.“
  Možno to bude hrozné. Ale ak chceme pre naše odvetvie urobiť to najlepšie, urobme to teraz. Aby sme mali šancu zarobiť peniaze, potrebujeme vyrobiť a predať aspoň 5,5 až 6 miliónov áut (ročne). Tu nejde

len o absolútny počet automobilov, ale o celkový objem súvisiaci s každým modelom. Fiat nie je ani v polovici cesty. A nie je v tom sám. Bude potrebné sa zoskupovať, či už takým, alebo iným spôsobom.

Naša stratégia priemyslového spojenectva bola krokom týmto smerom. Ale vzhľadom na to, kde je dopyt dnes a ako ho vidíme v budúcnosti, je to veľmi pomalé.

Možno, že sa mýlim, ale dnes je môj vnútorný inštinkt skutočne drakonický. V čase, keď v nasledujúcich 24 mesiacoch ukončíme tento proces, čo sa týka hromadnej výroby, skončíme s jedným americkým a jedným nemeckým podnikom obrovských rozmerov. Jedným európsko-japonským producentom, pravdepodobne s výrazným dosahom do USA, jedným v Japonsku a jedným v Číne a ešte s jedným európskym hráčom.

To je spolu šesť veľkých výrobcov automobilov. Predpokladám Ford alebo GM, VW group, Renault-Nissan, Toyota, niektorý čínsky výrobca a ešte jeden európsky hráč. Ako do toho zapadá Fiat?

- Výrobcovia veľkého objemu automobilov, ktorými sme tiež my, musia nájsť a dohodnúť sa na novom modeli podnikania, ktorý je potrebný na to, aby sme fungovali. Už nemôže byť také, ako v minulosti. Nezávislosť v tomto odvetví už nie je udržateľná. Už nemôžeme sami vyvíjať a vyrábať autá. Potrebujeme podstatne väčšie výrobné zázemie a potrebujeme sa oň deliť.

Automobilový priemysel bude teda ako počítače, kde Intel vyrába procesory pre ostatných a tak podobne?

- Áno a ja nemám nič proti tomu stať sa účastníkom a spoluvlastníkom niektorej časti tohto súkolesia. Dokončiť to dokážem sám. Môžem tomu dať farbu. Môžem tomu dať toto zavesenie, tamten motor a ostatné veci, ale nemôžem si dovoliť utratiť pol miliardy eur na vývoj platformy. Nie je to tak, že by som tie peniaze nemal. Ja sa však už nemôžem postaviť pred akcionárov, alebo pred akéhokoľvek ďalšieho investora a tvrdiť mu, že je to rozumná investícia s istou nenávratnosťou. Tieto dni sa už minuli. Ak nezačneme premýšľať o tomto odvetví ako o spotrebnom priemysle, zaplatíme daň za to, že sme na strane luxusu. Problém s chlapmi od áut je ten, že si vždy mysleli, že sú na vrchole potravinového reťazca, nanešťastie ale všetci sedíme na jeho dolnom konci. A teraz nám to svet ukázal.

Ktorí hráči by sa mohli pridať k Fiatu, aby vznikol európsky gigant, ktorý vyrobí až 6 miliňpnov áut ročne?

- Pozerám sa na celý svet a hovorím si: Toto sa stane. Chcete spojiť sily a vyriešiť problém? Nemá zmysel pýtať sa ma na konkrétne značky, žiadne Vám nepoviem.

Ako dlho bude trvať, kým sa priemysel „zúži“ na šesť globálnych hráčov?

- Prvé kroky budú zrejmé už budúci rok. Možno to nebude pekné. Ani milé.

Niektorí ľudia prídu o možnosť riadiť. Niektorí z nich boli v riadiacich funkciách takú dobu, ktorá presiahla ich schopnosti. Možno sa to týka aj mňa. Ja to prijímam a netrápi ma to. Uvedomujem si, že svet sa zmenil. Aby som to vyjadril idiómom – toto bude posledná kvapka oleja do ohňa.

Je to pre automobilový priemysel skutočne také zlé?

- Môžem sa mýliť v tom, koľko výrobcov prežije. Ale toto je debata o kvalite života, nie? Môžete prežiť, ale aký to bude život? Vyskúšali sme všetko. Predali sme finančné služby. Kúpili sme finančné služby. Predali sme dodávateľskú základňu. Kúpili sme ju naspäť. Robili sme všetky tie opičky, ktoré si v rámci korporátneho života môžeme dovoliť. Keď som sa dnes ráno zobudil, tak som si povedal: „Toto vyriešime“, ak sa nájde dostatok schopných ľudí, tak sa to podarí.

Americké automobilky dostanú 17,4 miliardy dolárov

Americký prezident Bush pred minuloročnými Vianocami potvrdil, že americké automobilové koncerny General Motors a Chrysler dostanú od vlády pôžičku 17,4 miliárd dolárov pri splnení niekoľkých podmienok. Najdôležitejšou je požiadavka ich reštrukturalizácie. Plány na ňu automobilky musia pripraviť do konca marca, inak budú musieť úver, z ktorého mohli čerpať už pred koncom minulého roka, urýchlene vrátiť. Oba automobilové koncerny dostali v decembri 2008 13,4 miliárd dolárov (9,4 miliárd koncern GM a 4 miliardy Chrysler), zvyšné 4 miliardy dostanú tento mesiac.

Bush a jeho administratíva ešte začiatkom decembra 2008 uvažovali aj o riadenom bankrote amerických koncernov GM a Chrysler. Bush však neskôr vyhlásil, že krach oboch automobilových koncernov by bol „neprijateľne bolestivý pre všetkých tvrdo pracujúcich Američanov“ a vláda sa preto musela pokúsiť o ich záchranu. Uvidíme, či sa jej to touto pôžičkou podarí...

Vstup Daimleru do Kamazu

Počas decembra 2008 uhradil koncern Daimler 250 miliónov dolárov za 10-percentný podiel v ruskej automobilke Kamaz. Takto vzniknuté strategické partnerstvo oboch producentov vozidiel bude spočívať najmä na poskytnutí technológií, od rôznych agregátov až po kabínu vozidla Mercedes-Benz Actros zo strany Daimleru a využití výrobných zariadení i ruskej obchodno-servisnej siete (aj pre vozidlá Mitsubishi Fuso) zasa od Kamazu. V partnerstve sa uvažuje tiež o spoločných projektoch, napríklad pri autobusoch Mercedes-Benz. Ak bude strategické partnerstvo úspešné, Daimler uhradí navyše v roku 2012 sumu až do hodnoty 50 miliónov dolárov.

Kamaz je najväčší výrobca ťažkých nákladných vozidiel v Rusku, kde má viac ako 30-percentný podiel na trhu. Vlani automobilka dodala viac ako 53-tisíc nákladných automobilov a dosiahla obrat v hodnote 3,8 miliárd dolárov. Počas roku 2007 predstavoval odbyt Daimleru v Rusku 1300 nových nákladných vozidiel.

Rusko zostáva napriek súčasnej hospodárskej a finančnej kríze jedným z najperspektívnejších odbytísk nákladných automobilov na svete, keď v roku 2007 zaznamenalo prírastok 154-tisíc ťažkých úžitkových vozidiel hmotnosti nad 6 ton.

„Účasť v Kamaze ma veľmi teší, hlavne v súvislosti s hospodárskou situáciou, ktorá je v súčasnosti náročná. Tým sme položili prvý základný kameň spolupráce, ktorá bude, dúfam, ďalekosiahla a pri ktorej sa využije know-how oboch spoločností v oblasti vývoja, výroby i predaja”. Uviedol o vstupe do Kamazu spoločnosti Daimler člen jej predstavenstva Andreas Renschler.

Rada advokáta

Vážení čitatelia,

január je už tradične obdobím, kedy sa podnikatelia zaoberajú daňou z motorových vozidiel. Kto je vlastne povinný ju platiť? Na správne zodpovedanie tejto otázky treba najskôr vedieť, aké vozidlá sú predmetom tejto dane. Zákon stanovuje, že ide o motorové vozidlá a prípojné vozidlá kategórie M, N, a O (M: motorové vozidlá, ktoré majú najmenej štyri kolesá a používajú sa na dopravu osôb. N: motorové vozidlá, ktoré majú najmenej štyri kolesá a používajú sa na dopravu nákladov. O: prípojné vozidlá), ktoré sa používajú v Slovenskej republike na podnikanie alebo na činnosti, z ktorých príjmy sú predmetom dane z príjmov. Výnimkou sú vozidlá používané na skúšobné alebo iné jazdy, ktoré majú pridelené zvláštne evidenčné čísla a vozidlá určené na vykonávanie špeciálnych činností, ktoré nie sú určené na prepravu a aj v dokladoch sú označené ako špeciálne vozidlá.

Daňovníkom dane z motorových vozidiel je každý (či už fyzická alebo právnická osoba alebo ich organizačná zložka), kto je v dokladoch vyššie uvedeného vozidla zapísaný ako jeho držiteľ. V prípade, že ako držiteľ je v dokladoch zapísaný niekto, kto už zomrel (fyzická osoba), bol zrušený alebo zanikol (právnická osoba), alebo niekto, kto má trvalý pobyt (sídlo) v zahraničí, je daňovníkom ten, kto vozidlo v skutočnosti používa. To isté platí aj vtedy, keď je ako držiteľ v dokladoch zapísaný niekto, kto nepoužíva vozidlo na podnikanie, ale na podnikanie ho používa iná osoba. Na svoju daňovú povinnosť by nemali zabúdať ani zamestnávatelia, ktorí vyplácajú cestovné náhrady zamestnancovi za použitie vozidla, ktorého držiteľom je zamestnanec. Daňovníkom je tiež stála prevádzka, alebo iná organizačná zložka osoby s trvalým pobytom (sídlom) v zahraničí.

Daňová povinnosť vzniká nasledujúcim dňom po dni použitia vozidla na podnikanie a zaniká posledným dňom mesiaca, v ktorom sa vozidlo prestalo používať na podnikanie. Zákon určuje 30-dňovú lehotu na splnenie oznamovacej povinnosti pre každého, komu vznikne alebo zanikne daňová povinnosť.

Daňové priznanie je potrebné podať do 31. januára po uplynutí zdaňovacieho obdobia, čo znamená, že do 31. 1. 2009 je povinnosť podať daňové priznanie za obdobie roku 2008. Jeho vzor je uverejnený okrem iného na internetovej stránke Daňového riaditeľstva SR (www.drsr.sk). Na vyplnenie daňového priznania budete potrebovať doklady vozidla, pretože základom dane za osobné autá je zdvihový objem motora v cm3, základom dane za úžitkové vozidlá a autobusy je celková hmotnosť v tonách (súčet pohotovostnej a užitočnej hmotnosti) a počet náprav. Pre výpočet dane však okrem toho musíte poznať aj sadzbu dane, ktorú určuje vyšší územný celok – VÚC – vo všeobecne záväznom nariadení. V daňovom priznaní za rok 2008 sa peňažné údaje uvádzajú v slovenských korunách, okrem údaju o predpokladanej dani na rok 2009, ktorý sa uvádza v eurách. V oddiele „Pomocné výpočty" prepočítajte sumu dane na úhradu konverzným kurzom na eurá a zaokrúhlite ju na najbližší eurocent nadol. Môžete tu uviesť aj sumu predpokladanej dane prepočítanú konverzným kurzom na eurá v prípade, ak je vo všeobecne záväznom nariadení VÚC na rok 2009 sadzba dane uvedená naďalej v slovenských korunách.

Keď daňová povinnosť vznikne alebo zanikne v priebehu zdaňovacieho obdobia, teda netrvá po celý kalendárny rok, ale iba jeho časť, nemusíte zaplatiť daň vo výške celej ročnej sadzby, ale len jej pomernú časť. Daň v takom prípade vypočítate ako súčin jednej dvanástiny ročnej sadzby a počtu kalendárnych mesiacov, v ktorých sa vozidlo používalo na podnikanie.

Daň na úhradu v daňovom priznaní za rok 2008, v opravnom daňovom priznaní za rok 2008 alebo v dodatočnom daňovom priznaní k dani z motorových vozidiel, ktoré sa týka zdaňovacieho obdobia, ktoré končí pred dňom zavedenia eura a ktoré bude podávané po 1. 1. 2009, vypočítajte v slovenských korunách. V daňovom priznaní v oddiele „Pomocné výpočty" prepočítajte daň na úhradu konverzným kurzom 30,1260 na eurá a zaokrúhlite na najbližší eurocent (teda na dve desatinné miesta) nadol. Ak by ste platili daň v období duálneho hotovostného peňažného obehu, teda od 1. 1. 2009 do 16. 1. 2009 vrátane, či už v hotovosti poštovým poukazom alebo bankovým prevodom, môžete platbu vykonať aj v slovenských korunách, alebo po prepočítaní konverzným kurzom v eurách.

Vypočítanú daň za rok 2008 musíte zaplatiť do 31. januára 2009. Podať daňové priznanie a zaplatiť daň treba príslušnému správcovi dane. Je to ten daňový úrad, ktorý je miestne príslušný podľa evidencie vozidla k 31. decembru predchádzajúceho roka. Ak má držiteľ vozidla trvalý pobyt (sídlo) v zahraničí, je miestne príslušný úrad podľa trvalého pobytu (sídla) osoby, ktorá používa vozidlo na podnikanie. Keď počas roka došlo k zmene miestnej príslušnosti, neprihliada sa na ňu a vždy sa zohľadňuje stav k 31. decembru.

Ak ste v roku 2008 zaplatili preddavky na daň vo väčšej sume ako je vaša skutočná daňová povinnosť, použijú sa v súlade so zákonom o správe daní a poplatkov. Ak ste nezaplatili splatný preddavok v roku 2008, ale budete ho platiť až v tomto roku, prepočítajte ho konverzným kurzom na eurá a zaokrúhlite na najbližší eurocent nadol. V prípade platenia preddavku do 16.1.2009 ho môžete zaplatiť ešte v slovenských korunách, alebo po prepočítaní konverzným kurzom v eurách.

Tu sa dostávam k preddavkom, ktoré musia platiť niektorí z vás. Aby ste zistili, či sa povinnosť platenia preddavkov vzťahuje aj na vás, musíte poznať veľkosť vašej predpokladanej dane, ktorú vypočítate ako súčet ročnej sadzby dane za každé vaše vozidlo, ktoré je k 1. januáru predmetom dane a nie je od nej oslobodené. Podľa jej veľkosti je povinnosť platiť preddavky časovo odstupňovaná (mesačné a štvrťročné intervaly) a niektorí daňovníci túto povinnosť vôbec nemajú.

JUDr. Zuzana MARTIŠOVIČOVÁ

Kalina s novým motorom

Ruská automobilka AUTOVAZ (Lada) začala ponúkať svoj typ Kalina s novým zážihovým 1,4-litrovým motorom. Motor má najväčší výkon 66 kW a jeho spotreba v kombinovanej prevádzke je 6,4 l/100 km, čo je o 0,7 l/100 km menej ako bola spotreba doterajšieho 1,6-litrového motora. Emisie kysličníka uhličitého klesli o 17 g/km, na hodnotu 160 g/km. Kalina s novým motorom má rovnaké dynamické vlastnosti ako s pôvodným motorom, zrýchlenie z 0 na 100 km/h trvá Kaline 13 sekúnd a jej maximálna rýchlosť je 165 km/h. Po prvý raz môže byť Kalina za príplatok vystrojená aj systémom ABS. Kalina sa dodáva s tromi druhmi karosérie, ako štvordverový sedan, päťdverový hatchback a kombi. Na nemeckom trhu sa základná verzia Kaliny predáva za 7790 eur. (RM)

Odbyt áut na začiatku krízy

Ukázalo sa, že rozdiel medzi virtuálnym obrazom svetovej ekonomiky (a najmä americkej) vykresľovaný najväčšími bankami a jej reálnou výkonnosťou je už taký veľký, že nebol problém, aby „vznikla“ finančná kríza. Choroba ešte stále najsilnejšieho hráča svetovej ekonomiky sa rozliezla po celom svete oveľa rýchlejšie ako vtáčia chrípka, a tak postihla aj nás. Medzitým jej vírus zmutoval z finančnej krízy do oveľa nebezpečnejšej podoby hospodárskej recesie, takže neohrozuje len úspory vkladateľov v bankách niektorých štátov (u nás nie), ale aj pracovné miesta (tie aj u nás). Na krízu veľkým poklesom reagoval aj automobilový trh. Spoločnosť Mercedes-Benz Slovakia s r.o. je autorizovaným dovozcom dlhodobo najúspešnejšej značky automobilov z tzv. prémiového segmentu. S jej generálnym riaditeľom, pánom Ing. Andrejom Glatzom, sme sa rozprávali o predaji nielen automobilov Mercedes-Benz.

M Pri pohľade do štatistík evidencie nových automobilov za prvých jedenásť mesiacov roka 2008 značka Mercedes-Benz v porovnaní s rovnakým obdobím predchádzajúceho roka neutrpela žiadne straty. Z decembra uplynula prvá polovica, klesol záujem zákazníkov o Mercedesy?

- Zatiaľ naozaj predávame toľko vozidiel ako vlani, čo pokladáme za úspech, pretože začiatkom roka sme čakali na „faceliftované“ typy A a B, v treťom štvrťroku prišla na trh nová trieda C. To sú všetko zákaznícky veľmi zaujímavé typy, takže v celkovom predaji vozidiel sme mali dosť zreteľný časový posun. Možno sme mohli mať viac predaných vozidiel, keby sme nečakali na „facelift“ triedy ML. Ukázalo sa, že bolo dosť zákazníkov, ktorí mali záujem aj o pôvodný model, ale vozidlá sme nemali... V októbri sme dostali až 280 objednávok na osobné autá, čo ešte v histórii našej spoločnosti nebolo. Osobné autá teda zatiaľ predávame akoby kríza nebola. Platí to aj o predaji úžitkových automobilov – transportérov, ale tam už v porovnaní so záverom minulého roka máme asi o 50 % menej objednávok na nové autá.

Neistotu z ďalšieho vývoja hospodárstva už teda cítime aj my. Keď sa bude menej stavať, menej vyrábať, klesajú aj nároky na služby nákladnej dopravy. Výkonnosť ekonomiky Slovenska iste nebude v roku 2009 vplyvom svetovej hospodárskej krízy rásť takým tempom ako doteraz. Stačila však prognóza, že problémy sveta sa dotknú aj otvorenej ekonomiky Slovenska, čo je logické, a v našom bankovom sektore je panika. Oveľa väčšia, ako by podľa mňa mala byť. Vhodný úver na kúpu úžitkových áut nedostane ani dopravca, ktorý má podpísané zmluvy s odberateľom jeho dopravných služieb. Ešte pred štvrťrokom by sa boli banky pretekali, ktorá mu dá výhodnejšie podmienky. Obávam sa, že ak banky zostanú pridlho v takejto opatrníckej pozícii, dôsledky hospodárskej recesie v okolitých štátoch nás poškodia oveľa viac, ako je to nevyhnutné.

Slováci predvianočnými nákupmi ukázali, že nepodliehajú panike z hospodárskej krízy. Ak by sme všetci z obáv nepriaznivého vývoja ekonomiky začali neprimerane šetriť, potom by kríza naozaj mohla prísť. Aj keď v bohatých západoeurópskych štátoch dosť ľudí postihlo znehodnotenie akcií, len málokto zatiaľ stratil čo len cent z peňazí, z ktorých žil, lebo prácu alebo dôchodok má stále. Preto si neviem dosť dobre predstaviť, čo spôsobilo, že niektorí Rakúšania prestali chodiť do reštaurácií v takom rozsahu, ako ich navštevovali donedávna. Peniaze v bankách aj v peňaženkách občanov a na účtoch podnikov sú „obeživom“ , krvou ekonomiky. Ak sa prestanú hýbať, ekonomika ochorie.

M Z čoho ste mali v roku 2008 z pozície Vašej funkcie najväčšiu radosť?

- Dokážem sa tešiť aj z maličkostí, takže som si napríklad veľakrát počas roka uvedomil, že mám výborných spolupracovníkov, čo nie je samozrejmosť. Mám z toho radosť. A ak by som mal uviesť aj nejakú „mimoriadnu“, tak potom je to azda zlepšenie našej komunikácie so zákazníkmi. Myslím si, že sme už presvedčili hodne ľudí o tom, že cena vozidla a jeho hodnota nie je to isté. Cena je len jedným z komponentov hodnoty. Zákazník pri kúpe auta by mal určite zohľadniť aj prevádzkové náklady. Som presvedčený o tom, že ak aj niekde možno kúpiť o 15 či 20 percent lacnejšie vozidlo, bezplatným servisom, ktorý poskytuje počas šiestich rokov alebo do najazdenia 160 000 kilometrov na vozidle a iné benefity, túto počiatočnú úsporu prekonáva. Šesťročný bezplatný servis na nami predávané automobily je okrem iného aj pomerne účinnou ochranou pred „šedým“ dovozom automobilov.

M Čo podľa Vás živí existenciu „šedého“ dovozu nových áut, teda áut kupovaných mimo siete u nás akreditovaných dovozcov?

- Čiastočne to môžu byť rozdielne ceny v jednotlivých štátoch, v Európe však prebieha vyrovnávanie cenových hladín, takže tento dôvod nebude ten hlavný. Málo sa hovorí však o tom, že len polovica vyrobených osobných automobilov sa predáva cez autorizované siete jednotlivých značiek. Ten nezanedbateľne veľký zvyšok sa dostáva do prevádzky ako „zamestnanecké autá“ alebo cez požičovne áut.

Automobilky nekompromisne vyžadujú od svojich zmluvných partnerov dodržiavanie všetkých zásad „corporate identity“, nútia ich investovať obrovské sumy peňazí do výstavby predajno-servisných objektov podľa vizuálov danej značky, musia zabezpečovať školenia svojich zamestnancov, mať všetky potrebné certifikáty atď. To všetko sa musí premietnuť do cien predávaných vozidiel, pretože banky síce občas peniaze požičiavajú, ale vždy ich aj požadujú vrátiť. Takže autá predávané cez tento verejnosťou viditeľný odbytový kanál sú zákonite drahšie ako tie ostatné spomínané. Kým sa tento výrazný rozdiel v podmienkach odbytu vytváraný samotnými automobilkami nezmierni, vždy bude nejaká možnosť dostať sa niekde k lacnejšiemu autu, a teda zostanú aj „šedé“ dovozy.

M Ste súčasne aj na čele spoločnosti, ktorá zabezpečuje dovoz automobilov vyrábaných koncernom Chrysler. Cítite pri ich predaji významnejší vplyv recesie, ktorá americké automobilky zasiahla naplno?

- Zabezpečujeme predaj automobilov značiek Chrysler, Dodge a Jeep. Zatiaľ nemáme významnejšie komplikácie pri dodávkach objednaných automobilov. Americké automobilky vo všeobecnosti, neplatí to len o značkách koncernu Chrysler, majú veľmi široké portfólio vyrábaných typov automobilov. Obsiahnu síce možno väčšiu škálu zákazníkov, ale za cenu veľkých nákladov na vývoj aj výrobu. My sa snažíme dovážať na Slovensko len typy, ktoré majú predpoklady predávať sa vo väčších počtoch, aby sme boli schopní na kompletnú ponuku vozidiel zabezpečovať prvotriedny servis. V roku 2008 sme rozšírili predajno-servisnú sieť pre všetky tri uvedené značky o ďalšie prevádzky, takže doterajší aj potenciálni majitelia takýchto automobilov nemusia mať nijaké obavy zo zhoršenia kvality všetkých potrebných predajno-servisných služieb. Naopak, skvalitňujeme ich.

M Myslíte si, že z roku 2009 bude v predaji áut najťažší prvý štvrťrok?

- Úprimne, to naozaj neviem. Pre nás je teraz, na konci roka 2008, najťažšie plánovanie chodu spoločnosti v budúcom roku. Nevieme, ako budú reagovať na spomalenie tempa rozvoja hospodárstva Slovenska zákazníci. Nevieme, ako sa s recesiou popasujú automobilky, ako to ovplyvní ceny áut. Tých neznámych veličín je toľko, že naše odbytové plány sú akoby zhotovované „podmienečne“. Verím však, že to napokon bude všetko v poriadku a Slovensko, ani Európu, kríza významnejšie nepriaznivo nepoznačí. Prajem všetkým motoristom a Vašim čitateľom, aby v novom roku mali veľa dôvodov myslieť na pekné veci, trebárs aj na hviezdy a hviezdičky.

Zhováral sa: Samuel BIBZA

Odbyt áut na začiatku krízy

O pohľad predstaviteľa vrcholného vedenia spoločnosti zabezpečujúcej na Slovensku predaj automobilov značky, ktorá nepatrí do „prémiového segmentu“ (aspoň zatiaľ nie) na obchodovanie s automobilmi v čase začínajúcej globálnej krízy sme požiadali výkonného riaditeľa spoločnosti MSC Suzuki Slovensko, pána Ing. Ľubomíra Habalu. Značke Suzuki patrí už niekoľko rokov popredné miesto v rebríčku predajnosti automobilov. Náš výber ovplyvnilo aj to, že dovoz automobilov Suzuki na Slovensko je pod priamym patronátom jediného výrobného závodu Suzuki v Európe, ktorý je na hraniciach so Slovenskom, v maďarskom Ostrihome.

Takto bude vyzerať tohtoročná vlajková loď v ponuke automobilov Suzuki - Kizashi

M Začnime, prosím, hodnotením predajných výsledkov značky Suzuki na našom trhu v roku 2008...

- Automobilová spoločnosť Suzuki je na Slovensku mimoriadne úspešná. Kým v roku 2007 sme predali 4709 automobilov a získali sme druhú pozíciu v predaji osobných automobilov v SR, v roku 2008 by mal predaj prekročiť hranicu 5250 vozidiel, čím by sme mali potvrdiť druhú pozíciu v predaji osobných automobilov. S rastom predaja súvisí aj rozšírenie našej predajno-servisnej siete, spokojnosť našich zákazníkov je pre nás veľmi dôležitá a snažíme sa, aby sme boli všade na Slovensku k našim zákazníkom blízko. V roku 2008 sme otvorili tri nové predajno-servisné zastúpenia - v Trnave, Michalovciach a v Bardejove. V blízkej budúcnosti otvoríme aj zastúpenie v okrese Nové Zámky a aj nové centrum v Bratislave, na Vajnorskej ulici. Každý autorizovaný predajca značky Suzuki poskytuje súčasne aj autorizovaný servis.

Majitelia viacročných automobilov Suzuki vedia z vlastnej skúsenosti, že ceny náhradných dielcov, ak sú pri oprave auta potrebné, poskytujeme za mimoriadne priaznivé ceny. To by som rád zdôraznil, pretože pri súčasnej hustote cestnej dopravy sa niekedy nedá poškodeniu vozidla zabrániť, a cena opravy vozidla významne ovplyvňuje celkové prevádzkové náklady, teda aj rodinné rozpočty. Spoločnosť Suzuki má svoj výrobný závod na hraniciach Slovenska, v meste Ostrihom, takže dodanie objednaných náhradných dielcov na väčšinu u nás predávaných typov sa realizuje už v priebehu jedného dňa. Menej používané dielce na ktorýkoľvek nami predávaný typ automobilu Suzuki dostávajú autoopravovne na Slovensku do dvoch dní, takže oprava vozidla v autorizovanej autoopravovni môže prebiehať bez časového sklzu.

M Máte informácie, ako hospodárska recesia ovplyvnila celosvetové predaje vozidiel automobilky Suzuki?

- Finančná kríza v posledných mesiacoch postihla predaje automobilov v niektorých štátoch skutočne drasticky, strata pozícií Suzuki je celosvetovo minimálna. Orientujeme sa predovšetkým na malé automobily a automobily nižšej strednej triedy, pri ktorých je dopad finančnej krízy menší. Navyše, ťažisko odbytu produktov Suzuki je v Ázii, kde je hospodárska recesia zatiaľ o poznanie slabšia ako v USA. V porovnaní s minulým rokom ide o pokles predaja približne len o 0,9 %. Rok 2008 automobilka Suzuki uzatvárala predaj na svetovom trhu s predpokladaným celkovým počtom 2,4 miliónov automobilov. O tom, že táto spoločnosť má zdravú ekonomiku, čo vyplýva aj z optimálnej skladby vyrábaných typov automobilov, svedčí aj to, že odkúpila podiel svojich akcií vlastniacich spoločnosťou General Motors. Kapitálové prepojenie s GM pretrvávalo od roku 1981. V roku 2000 vlastnil koncern GM okolo 20 percent akcií japonského podniku. V marci 2006 však 17 percent svojich akcií spoločnosť Suzuki odkúpila späť. Situácia sa zopakovala, keď na jeseň 2008 odkúpila Suzuki od GM svoj zvyšný 3-percentný podiel akcií za 232 miliónov dolárov. Japonci napriek tomu plánujú s GM ďalej spolupracovať na vývoji hybridných áut.

Silu spoločnosti Suzuki dokazuje aj dokončenie výrobného závodu na výrobu úplne nového typu, ktorý bol predstavený ako koncept s názvom Kizashi. Jeho uvedenie na trh je plánované už v tomto roku a stane sa vlajkovou loďou našej súčasnej ponuky. Očakáva sa aj predstavenie troch nových typov motocyklov. Všetko to bude v slávnostnom duchu – na oslavu 100. výročia vzniku značky Suzuki, ktorá bola založená v roku 1909. V súčasnosti Suzuki vyrába automobily, motocykle a lodné motory. V roku 2007 dosiahla ročný obrat 22,5 miliárd eur.

M Ostrihomský závod Suzuki mal viac ako dvetisíc pracovníkov zo Slovenska. Aj v tomto závode už začali redukovať výrobu a tým aj počet pracovníkov?

- Áno, vedenie spoločnosti muselo reagovať na značný pokles odbytu svojich vozidiel na niektorých významných európskych trhoch. Automobilový trh v Španielsku sa napríklad už v novembri celkovo prepadol takmer o 50 %, odbyt automobilov Suzuki tam klesol o viac ako 30 %. Významný prepad trhu s automobilmi má aj Maďarsko, kde je Suzuki „domácou značkou“. Japonská centrála spoločnosti Suzuki preto v snahe predísť väčším hospodárskym škodám rozhodla, že v ostrihomskom závode prejdú z trojzmennej prevádzky na dvojzmennú. V dôsledku toho závod

prepustil 1200 z 5400 pôvodných zamestnancov. Dotklo sa to určite aj niektorých z 2200 pracovníkov, ktorí dochádzali za prácou do závodu zo Slovenska. Prepúšťanie však nebolo podľa nejakého národnostného kľúča, ale podľa profesného zaradenia. V roku 2009 by mali v ostrihomskom závode Suzuki vyrobiť miesto pôvodne plánovaných 300 000, len 220 000 automobilov.

M Spoločnosť, ktorej ste výkonným riaditeľom, sa významne angažuje aj v aktivitách, ktoré bezprostredne nesúvisia s predajom a servisom automobilov či motocyklov. Budete v nich pokračovať aj v možných „ťažších časoch“?

- Predpokladám, že dokážeme slovenským motoristom aj v roku 2009 ponúkať natoľko atraktívne vozidlá a aj prvotriedne služby, že o vozidlá Suzuki bude stále veľký záujem. To vytvorí ekonomický základ pre to, aby sme mohli pokračovať vo významnej podpore športu. V roku 2008 sa značka Suzuki stala oficiálnym partnerom futbalovej kvalifikácie Slovenska pre rok 2010. Zároveň na Slovensku je už dlhodobým partnerom Slovenského paralympijského výboru. V roku 2008 sme okrem iného podporili futbalový klub Slovan Bratislava a reprezentačný hokejový výber HK SR20. V závere minuloročnej sezóny sa už začali presadzovať aj naši zástupcovia v motoristickom športe, v šampionáte v rely, radi by sme pretekárov v ich športovom raste podporovali aj naďalej.

Zhováral sa: Samuel BIBZA

Nová Fiesta v novom Múzeu kolies v Trenčíne

Nová, celkovo šiesta, generácia úspešného typu Ford Fiesta absolvovala slávnostný začiatok predaja v pôsobivom prostredí novovybudovaného Múzea kolies pod hradnou skalou v Trenčíne.

Od roku 1976, kedy Ford uviedol na trh prvú Fiestu, sa predalo už viac ako 12 miliónov týchto malých automobilov. Reakciu verejnosti na dizajn súčasnej generácie vedenie európskej vetvy koncernu Ford zisťovalo vystavením štúdie Verve na autosalónoch. Keďže ohlasy boli veľmi priaznivé, do sériovo vyrábaného vozidla sa dostalo maximum z dizajnu interiéru aj exteriéru štúdie. Ocenili to aj motoristickí novinári a možno len nedávny úspech typu S-Max „zabránil", aby titul „Auto roka 2009" v Európe opäť nezískal ďalší automobil Ford...

Fiesta sa predáva s troj aj päťdverovou karosériou, na Slovensku a dvoma úrovňami výbavy (Spirit X a Champion X), v ponuke sú zatiaľ tri motory, zážihové so zdvihovým objemom 1,25 a 1,4-litra, doplňa ich vznetový motor 1.4 TDCi. Päťdverová Fiesta 1.25 (60 kW) s výbavou Spirit X sa predáva za 11 259,74 eur (339 000 Sk), päťdverový model s tou istou výbavou poháňaný motorom 1.4 TDCi je za 12 248,56 eur (369 000 Sk).

Nová Fiesta prekvapuje použitím mnohých prvkov výbavy a technických riešení zvyčajných len v automobiloch vyšších tried – či už sú to prvky zlepšujúce bezpečnostné parametre vozidla alebo obsluhu či zábavu počas jazdy (Easyfuel, MP3, USB konektor atď.). Tuhá karoséria s využitím značného podielu plechov z vysokopevných ocelí je väčšia ako mala jej predchodkyňa, ale má menšiu hmotnosť. Ponúka teda viac priestoru v kabíne, ale prispela k zmenšeniu spotreby paliva. Na úspore paliva má zásluhu viacero prvkov, napríklad aj systém elektrického posilňovača riadenia EPAS, ktorý odoberá energiu len vtedy, keď vodič mení smer jazdy. Potvrdením plnenia najnáročnejších kritérií pasívnej bezpečnosti je zisk piatich hviezdičiek z výsledkov súboru nárazových skúšok EuroNCAP.

Najobľúbenejší a najpredávanejší typ značky Ford má novú, mimoriadne príťažlivú podobu. A každú konštrukčnú skupinu skonštruovanú a vyrobenú s využitím najmodernejších poznatkov a bohatých skúseností konštruktérov a technológov spoločnosti Ford of Europe.

Opel Antara s pohonom predných kolies

Opel obohacuje typ Antara o verzie s pohonom len predných kolies. Antary 4x2 majú zacielené predovšetkým na zákazníkov, ktorí pre seba, rodinu a svojich priateľov hľadajú priestorný, bezpečný automobil a preferujú dizajn robustného „crossovera". Výhodou Antary 4x2 je menšia cena ako majú modely s pohonom kolies prednej aj zadnej nápravy.

Pre modely Opel Antara s pohonom predných kolies je pripravený „turbodiesel" 2,0 CDTI „common-rail" s výkonom 93 kW a zážihový štvorvalec, ktorý z objemu 2,4 l dáva výkon 103 kW. Verzie s pohonom 4x2 sú vždy o asi 1991,6 € (60 000 Sk) lacnejšie ako modely Antara 4x4: cena modelu Opel Antara Essentia 2,4 103 kW 4x2 bola koncom minulého roka 662 000 Sk (21 973,37 eur), vozidlo s motorom 2,0 CDTI stálo 716 000 Sk (23 766, 85 eur). Vo výbave týchto modelov nájdeme okrem iného systémy ESP, ABS, klimatizáciu, zariadenie pre bezpečný zjazd z prudkých svahov, čelné, bočné a hlavové bezpečnostné vankúše, elektrické ovládanie všetkých okien, diaľkovo ovládané centrálne zamykanie, autorádio CD30 s MP3 s ovládaním na volante. Vznetové verzie majú navyše systém samočinného vyrovnávania svetlej výšky a prídavné elektrické kúrenie.

Opel Antara s dĺžkou 4,58 m ponúka v interiéri veľa miesta pre posádku, výhodou sú tiež agilné jazdné vlastnosti, úplne porovnateľné s modernými osobnými automobilmi. Funkčnosť a flexibilitu umocňujú okrem iného aj asymetricky delené zadné sedadlá, či na prianie dodávaný nosič až dvoch bicyklov „Flex-Fix", ktorý je vstavaný do zadného nárazníka. Modely so vznetovými motormi 2,0 CDTI s inštalovanou deliacou stenou umožňujú odpočet DPH, pričom vozidlo zostáva stále päťmiestne.

Antara 4x2 poháňaná prepĺňaným vznetovým motorom 2,0 CDTI s výkonom 93 kW dokáže z pokoja na 100 km/h zrýchliť už za 11,5 s, pričom jej priemerná spotreba je len 7,3 l/100 km.

Zážihový štvorvalec s výkonom 103 kW/ vyniká pokojným chodom, čo je zásluha predovšetkým dvojice vyvažovacích hriadeľov a elektronického ovládania škrtiacej klapky. Antara 4x2 s týmto agregátom zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 11,6 s a jej priemerná spotreba je 9,3 l/100 km.

Poistením do hôr ušetríte

POISTENIE ZÁCHRANNÝCH AKCIÍ
Allianz
Slovenská poisťovňa

Allianz – Slovenská poisťovňa zaplatila minulý rok za klienta náklady na záchranné akcie horskej služby, ktoré dosiahli 111-tisíc korún. Išlo o zlomeninu dolnej končatiny pri výstupe na vysokotatranské Rysy. Na záchrannej akcii sa podieľalo 6 záchranárov a trvala viac ako 12 hodín.

Allianz – Slovenská poisťovňa zaznamenala v roku 2008 doposiaľ niekoľko desiatok poistných udalostí súvisiacich s týmto druhom poistenia, pričom vyplatené poistné predstavuje sumu pol milióna korún. Pre porovnanie, v roku 2007 sa celkovo vyplatilo jeden a štvrť milióna korún, najväčšie poistné plnenie dosiahlo viac ako 170-tisíc korún. Úrazy, ktoré Allianz – SP najčastejšie zaznamenáva v súvislosti s dovolenkou na horách, sú najmä zlomeniny končatín, úrazy hlavy a tržné rany na tele. V mnohých prípadoch je nutné komplikované vyslobodzovanie poraneného z nedostupných lokalít s použitím špeciálnej techniky a vrtuľníka.

Poistenie do hôr sa odvíja od Zákona o horskej záchrannej službe, ktorý bol novelizovaný pred viac ako rokom - v ňom sa zachraňovaným osobám uložila povinnosť uhradiť horskej službe náklady na záchranné akcie. To znamená, že ak niekto v horách zablúdi alebo utrpí úraz a pomôže mu horská služba, musí jej uhradiť vzniknuté náklady. Od minulého roka platí novela zákona, vďaka ktorej sú od tohto platenia oslobodení občania, ktorí nie sú spôsobilí na právne úkony a deti. Ostatní sú naďalej povinní náklady, ktoré neraz dosahujú aj stotisícové hodnoty, uhradiť. Avšak v prípade, že sa poistia, znáša náklady poisťovňa.

Poistenie do hôr je v Allianz – Slovenskej poisťovni možné uzatvoriť ako samostatný produkt, alebo môže byť tzv. pripoistením k cestovnému poisteniu. To je možné uzatvoriť si aj na jednu cestu (krátkodobo), alebo si vybrať výhodné celoročné poistenie.

Poistiť si náklady na záchranné akcie Horskej služby je možné: cez internet, telefón, v poisťovni, na mieste pobytu – napríklad v hoteloch, infostánkoch, pri lanovke...

Výroba Toyoty Avensis vo Veľkej Británii

Z montážnej linky závodu Toyota Motor Manufacturing UK (TMUK) vyšli 21.11. 2008 dva modely Avensis a označili tak oficiálny začiatok výroby vozidla, ktoré je novou vlajkovou loďou Toyoty v Európe. Výrobný závod Burnaston v Derbyshire bude vyrábať dva druhy karosérie typu Avensis – sedan a kombi, aby podporil dosiahnutie cieľa celoročného európskeho predaja 115 000 vozidiel. Úplne nový typ Avensis, ktorý bol navrhnutý, vyprojektovaný a skonštruovaný v Európe, sa začne vyrábať aj v Afrike, Strednej a Južnej Amerike a v Oceánii. Od januára roku 2009 začína predaj v celej Európe.

Úplne nový Avensis je vybavený technológiou Toyota Optimal Drive. Predstavuje novú, dokonale vyváženú koncepciu, ktorá zákazníkom poskytuje menšiu spotrebu paliva a malé emisie CO_2 bez nepriaznivého vplyvu na potešenie z jazdy. Spoločnosť Toyota po prvýkrát v Európe ponúka rad zážihových motorov vybavených revolučnou konštrukciou Valvematic, ktorá zmenšuje spotrebu paliva až o 26 %. Toyota Toyota.<predstavuje aj novú 7-stupňovú sekvenčnú prevodovku Multidrive S, ktorá využíva najnovšiu

konštrukciu Toyota pre prevodovky s plynule meniteľným prevodom.

Zážihové motory so zdvihovým objemom 1,6 l a 1,8 l bude vyrábať závod TMUK v Deeside v Severnom Walese, zatiaľ čo 2,0-litrový Valvematic sa bude vyrábať v Japonsku. Závody spoločnosti Toyota v Poľsku (TMIP a TMMP) budú vyrábať vznetové motory D-4D s objemom 2,0 l a 2,2 l a novú 6-stupňovú automatickú prevodovku – prvú pre osobný automobil Toyoty v Európe poháňaný vznetovým motorom. Tretia generácia tiež ponúka nebývalú úroveň aktívnej a pasívnej bezpečnosti, predstavovanú prednárazovým bezpečnostným systémom Toyoty (Pre-Crash Safety System).

Avensis začala Toyota vyrábať v roku 1997, ako prvý typ spoločnosti Toyota vyvíjaný výlučne pre Európu. O viac ako 10 rokov neskôr sa tretia generácia typu Avensis stala vlajkovou loďou spoločnosti Toyota v Európe. Nový Avensis bol navrhnutý v Európe (ED2 – Francúzsko), vyprojektovaný v Európe (Toyota Technical Centre – Belgicko) a bude sa vyrábať v Európe (Spojené kráľovstvo a Poľsko), pričom prinesie novú úroveň vynikajúcej kvality, dynamického riadenia a pohodlnej jazdy – zodpovedajúcu hlavnému prúdu segmentu D.

Závod TMUK začal výrobu v roku 1992, ako prvá výrobná spoločnosť Toyoty v Európe a dnes zamestnáva viac ako 4600 pracovníkov. V závode doteraz vyrobili 2,5 milióna vozidiel, vrátane typov Carina E, Corolla, Avensis a Auris, určených na predaj v Európe a na vývoz do zahraničia. Závod TMUK predstavuje celkovú investíciu 2,3 miliardy eur a je jednou z deviatich výrobných spoločností Toyoty v Európe.

-ta-

Fisker Karma

Malá americká automobilka Fisker Automotive pripravuje už niekoľko rokov sériovú výrobu športového vozidla poháňaného unikátnym hybridným systémom. Finálnu verziu tohto vozidla, nazvaného Karma, predstavuje Fisker na januárovom autosalóne v Detroite. Sériová verzia sa navonok len málo odlišuje od doteraz predstavených štúdií Karmy. Najvýraznejšou zmenou je upravená predná mriežka. Luxusná štvormiestna Karma je dlhá 4970 mm, široká 1984 mm, vysoká 1310 mm a má 22-palcové diskové kolesá z ľahkých zliatin. Nosnú časť vozidla tvorí hliníkový priestorový rám, vyrábaný v spolupráci so spoločnosťou Norsk Hydro. Vonkajšie panely karosérie sú z hliníka a kompozitných materiálov. Na streche vozidla sú solárne články, ktoré umožňujú ochladzovať interiér zaparkovaného vozidla. Hybridnú hnaciu sústavu, označenú Q-Drive, tvorí spaľovací motor a dva elektromotory. Istou zvláštnosťou ale je, že zadné kolesá sú vždy poháňané len elektromotormi a spaľovací motor slúži len na dobíjanie akumulátora. Na dobíjanie akumulátora sa využíva aj energia brzdenia. Akumulátor však možno dobíjať aj z bežnej domácej zásuvky. Lítiovo-iónový akumulátor má kapacitu 22,6 kWh. Pri čisto elektrickom pohone je dojazd vozidla okolo 80 kilometrov. Po prejdení tejto vzdialenosti začne pracovať spaľovací motor poháňajúci generátor, ktorý dobíja akumulátor. Automobilka Fisker si na dobíjanie akumulátora vybrala dvojlitrový prepĺňaný zážihový štvorvalec, ktorého maximálny výkon je 194 kW. Hnacie elektromotory majú spolu výkon 300 kW a ich celkový krútiaci moment je 1300 Nm. Karma zrýchli z 0 na 60 míľ za hodinu (96 km/h) za menej ako šesť sekúnd a jej maximálna rýchlosť je elektronicky obmedzená na 200 km/h. Vodič vozidla si bude môcť zvoliť dva režimy jazdy. Prvým je ekonomický mód, umožňujúci hospodárnu jazdu, druhým je športový mód, využívajúci plný výkon hnacieho systému. Spoločnosť Fisker odhaduje, že tí užívatelia, ktorí budú s vozidlom jazdiť menej ako 80 km denne a budú cez noc dobíjať akumulátor, môžu dosiahnuť celkovú priemernú spotrebu len 2,4 l/100 km (nie je však zrejmé, či do tohto údaju je zahrnutá aj prepočítaná elektrická energia na dobíjanie). Luxusne vystrojené vozidlo sa bude vyrábať vo fínskej spoločnosti Valmet. Prvé sériové vozidlá Fisker Karma by sa k svojim novým majiteľom mali dostať v novembri 2009, pričom základná verzia by mala stáť okolo 80 000 dolárov. Fisker zatiaľ zverejnil len jednu fotografiu sériovej verzie typu Karma. **(RM)**

Rekordný Viper

Superšportové vozidlo Dodge Viper SRT10 ACR vytvorilo nedávno na známom okruhu Nürburgring nový traťový rekord pre vozidlá certifikované pre bežnú cestnú premávku. Viper (zmija) absolvoval jeden okruh, ktorého dĺžka je 20,8 km, za 7 minút a 22 sekúnd, čo je o štyri a pol sekundy lepší čas ako bol doterajší rekord. Rekordné vozidlo Viper SRT10 ACR (American Club Racer) bolo špeciálne optimalizované športovým oddelením spoločnosti Chrysler, známym pod skratkou SRT (Street and Racing Technology). Vozidlo je určené pre preteky, ale má aj certifikáciu pre bežné používanie na cestách. K modifikáciám vozidla patrí aj použitie zväčšeného predného a zadného spojlera. Spojlery sú zhotovené z uhlíkových kompozitov, čím sa hmotnosť vozidla zmenšila o 18 kg. Špeciálne pre toto vozidlo vyvinula nemecká spoločnosť KW Automotive športový podvozok, ktorý možno výškovo prestavovať do dvoch polôh. Podvozok je vystrojený tlmičmi, ktorých tlmenie v tlaku i ťahu možno

nezávisle nastavovať. Na pohon Vipera SRT10 ACR slúži 8,4-litrový vidlicový desaťvalec, ktorého maximálny výkon je 447 kW. (RM)

Iveco na expedíciu Oltre – Beyond the Edge 2008

Iveco koncom novembra v Turíne odovzdalo šesť vozidiel na arktickú expedíciu "Oltre – Beyond The Edge 2008". Pri príležitosti 90. výročia uskutočneného prechodu zo severu na východ nórskym bádateľom Roaldom Amundsenom ide expedícia po jeho stopách z mysu Nordkapp k Beringovmu prielivu.

Slávnostné odovzdávanie vozidiel sa uskutočnilo v centrále Iveco za prítomnosti vedúceho výpravy Pettera Johannesena, ktorý je nástupcom Roalda Amundsena. Johannesen prevzal 4 vozidlá 5-dverového automobilu Massif a dve vozidlá Iveco Daily 4x4. Vozidlá boli špeciálne vybavené, aby si poradili s náročnými klimatickými podmienkami ľadovej severskej zimy.

Expedícia sa uskutoční v tých najnáročnejších podmienkach pre motorové vozidlá, teplota môže klesnúť pod -50 °C. Už pri -20 °C komponenty podliehajú materiálovému pnutiu vyvolanému poklesom teploty. Napríklad pružné plasty sa stávajú tuhými a príliš krehkými; fyzikálne zmeny zapríčiňujú, že olej a kvapaliny strácajú svoju tekutosť; gumené časti a elektrické káble praskajú a oveľa ľahšie sa pretrhnú. Pri pohybe sa bude musieť vozidlo vyrovnať s extrémnym dynamickým namáhaním spôsobeným stuhnutím tlmičov a zamŕzaním hydraulických komponentov.

Iveco akceptovalo s radosťou výzvu, ktorú kladú tieto podmienky a zaviazalo sa dodať extrémne spoľahlivé vozidlá, ktoré expedícia nevyhnutne potrebuje. Všetky vozidlá boli špeciálne pripravené, aby zaručovali maximálne výkony aj v tých najťažších podmienkach. Obzvlášť bola venovaná pozornosť špeciálnej ochrane mechanických dielcov proti nárazom a palivový systém bol upravený tak, aby zabezpečil adekvátne zásobovanie hlavných systémov bez ohľadu na podmienky.

Interiér kabíny bol vybavený dodatočným vykurovaním a systémom na odstránenie orosenia. Elektrický (aj elektronický) systém bol ochránený pred negatívnym vplyvom mrazu, má zväčšený výkon, aby spoľahlivo dodával energiu aj pre dodatočné svetlá. Nakoniec boli vozidlá vybavené navijakmi a špeciálnymi záberovými pneumatikami, ktoré zaručujú trakciu na ľade a majú schopnosť dostať vozidlo z potenciálnych nepríjemných situácií. Pre lepšiu trakciu na snehu je niekedy nutné zmenšiť tlak v pneumatikách, preto boli vozidlá vybavené špeciálnym bezpečnostným upevnením pneumatiky na ráfiku, ktoré umožňuje jazdu aj pri malom tlaku vzduchu (tzv. beadlock). Kým Massif Station Wagons nevyžadoval žiadnu zvláštnu montáž, dve vozidlá Daily 4x4 boli kompletne prerobené, jedno ako kombinované nákladné auto s obytným priestorom a záložnou nádržou, druhé s kombinovanou nadstavbou kuchyne a obývacím priestorom.

Z Milána sa vozidlá vydali do Nórska na mys Nordkapp, kde začína tá pravá cesta. Výprava dúfa, že dosiahne Beringov prieliv v marci 2009. V expedícii je 40 ľudí, vrátane vedcov, lekárov, novinárov, fotografov, kameramanov, vodičov a mechanikov. Dvanásťčlenná posádka sa bude meniť každých 30 dní.

Splnený sen najrýchlejšieho muža

Najrýchlejším mužom našej planéty je v súčasnosti 22-ročný Usain Bolt. Tento jamajský šprintér je držiteľom svetových rekordov v behu na sto i dvesto metrov. Obidva rekordy vytvoril Bolt na tohtoročnej letnej olympiáde v Pekingu. Vo finále na stovku dosiahol Bolt čas 9,69 sekundy, pričom dokonca záver behu takpovediac „vypustil", za čo sa mu dostalo kritiky od predsedu medzinárodného olympijského výboru Jacquesa Roggeho. Dvestometrovú trať absolvoval Bolt za 19,30 sekundy. Bolt si nedávno splnil sen, zajazdiť si v jednom z najrýchlejších áut na

svete, vo vozidle Ferrari F430 Spider. Stalo sa tak počas podujatia World Athletics Gala v Monaku. Na tomto podujatí, ktoré zorganizovala Medzinárodná asociácia atletických federácií (IAAF), bol Bolt ocenený titulom Atlét roka. Bolt mal možnosť zajazdiť si s Ferrari F430 na časti mestského okruhu, na ktorom sa jazdia známe preteky F1. Na pohon vozidla Ferrari F430 slúži 4,3-litrový vidlicový osemvalec, ktorého maximálny výkon je 360 kW. Maximálna rýchlosť vozidla je 315 km/h. Na porovnanie možno uviesť, že Boltova priemerná rýchlosť pri rekordnom behu na 200 metrov bola 37,3 km/h..

(RM)

Bentley Azure T

Britská automobilka Bentley (ktorá nie je až takou britskou, pretože patrí koncernu Volkswagen) oznámila, že v budúcom roku rozšíri svoj sortiment o nový model Azure T. Pôjde vlastne o výkonnejšiu verziu luxusného kabrioletu Azure. Výkon motora bol v porovnaní s motorom základného modelu zväčšený o 38 kW, na 373 kW. Vidlicový osemvalec so zdvihovým objemom 6,76 litra, ktorý je prepĺňaný dvoma turbodúchadlami, má v modeli Azure T najväčší krútiaci moment neuveriteľných 1000 Nm, čo je o 14 % viac ako v základnom modeli. Navonok sa nový výkonnejší model T odlišuje od modelu Azure 20-palcovými diskovými kolesami s piatimi ramenami, zasúvateľnou figúrkou na chladiči a chladiacimi otvormi v spodnej časti predných blatníkov. Vnútorný priestor má mimoriadne luxusný charakter. Kupujúci si môže vybrať z ôsmich dekoračných vzácnych drevín a 25 druhov kože na poťahy. Vozidlo je vystrojené audiosústavou s desiatimi reproduktormi, ktorej zosilňovač má výkon 1000 W. Luxusný štvormiestny kabriolet Azure T má hmotsnoť 2,7 tony a napriek tomu dokáže zrýchliť z 0 na 100 km/h za 5,5 sekundy. Už dvanásť sekúnd po štarte ide rýchlosťou 160 km/h. Maximálna rýchlosť vozidla je 288 km/h. Spotreba v kombinovanej prevádzke podľa európskej normy je 19,5 litrov benzínu super na 100 km. Ten, kto si toto vozidlo môže a chce kúpiť, sa však asi o spotrebu pramálo zaujíma.

(RM)

Tretí typ Dacie

Keď v roku 2004 z oživenej rumunskej automobilky Dacia začali vychádzať prvé automobily Dacia Logan, možno niektorí odborníci pochybovali o výhodnosti investícií spoločnosti Renault do tohto projektu. Tvarovo aj konštrukčne jednoduchý Logan však splnil očakávania Renaultu a nebol obchodným „prepadákom“ na trhoch chudobnejších štátov, pre ktoré bol určený. V roku 2006 dostal Logan prvého súrodenca, Logan MCV a vlani mal premiéru typ Sandero. Novšie typy strácali rysy „nízkonákladovosti“, ktoré boli celkom zrejmé pri premiére Loganu. Sandero už má pod štítkom s typovým označením, zatiaľ iba malým písmom, uvedené „by RENAULT“. Vyskúšali sme model poháňaný 1,4-litrovým zážihovým motorom a najvyššou z troch úrovní výbavy, Lauréate.

Priznanie sa Renaultu k Dacii Sandero je celkom logickým krokom, pretože tento typ rozmermi už takmer nakúkajúci z triedy malých áut do nižšej strednej triedy svojim vzhľadom Renaultu hanbu nerobí. A takmer neviditeľný nápis „od Renaultu“ na veku batožinového priestoru môže pomôcť predajcom automobilov Dacia presvedčiť zákazníkov, že si kupujú za menej peňazí auto konštruované v Renaulte a vyrábané technologickými postupmi automobilky Renault.

Ani pohľad do kabíny nám nespôsobil rozčarovanie z dobrého dojmu „vonkajšieho oblečenia“ Sandera. Tvary sú jednoduchšie, ale účelné. Ovládače majú svoj pôvod v starších Renaultoch, nemáme voči nim žiadne výhrady. Jedine pokovovaný krúžok v strede hlavy volantu lemujúci nápis Dacia, vytvárajúc tak logo značky, pôsobil na nás veľmi lacným dojmom. Aj keď Sandero vraj má s Loganom viac ako polovicu spoločných dielcov, posun v estetike – pri pohľade zvonka i zvnútra – je viditeľný. Zážihový 1,4-litrový motor s výkonom 55 kW už Renault vo svojich autách nepoužíva (aspoň nie v tých, ktoré vyrába a predáva v Európe). Konštrukčne jednoduchý osemventilový štvorvalec, vyrábaný na už iste dávno splatenej výrobnej linke dobre plní úlohu „základného“ motora v Dacii Sandero.

väčšie bočné náklony karosérie pri rýchlom prejazde zákrut. Priestranný päťmiestny interiér a batožinový priestor so základným objemom 320 litrov (po sklopení zadných sedadiel 1200 litrov) umožňuje Sanderu plniť úlohu rodinného auta. Do štandardnej výbavy Lauréate patria dva čelné bezpečnostné vankúše, elektricky nastaviteľné a vyhrievané vonkajšie spätné zrkadlá, výškovo nastaviteľný volant aj sedadlo vodiča, osvetlenie batožinového priestoru či predné reflektory do hmly. Dacia Sandero 1.4 Lauréate sa v závere minulého roka predávala za 264 800 Sk, čo je 8790, 02 eur.

Samuel BIBZA

Pri snahe o svižnú jazdu už cítiť, že vyčerpať jeho výkonové rezervy je ťahké. Ale na „bežné cestovanie" netreba uvažovať o výkonnejšom 1,6-litrovom zážihovom motore s výkonom 64 kW, ktorý je pre Sandero tiež k dispozícii (okrem vznetového motora 1.5 dCi s dvoma úrovňami výkonu, 50 a 63 kW). Pri najčastejšie používaných malých a stredných otáčkach motor v kabíne príliš nepočuť, keď sa ručička otáčkomera prehupne cez hodnotu 4000, už posádka vie, že ich auto nepoháňa elektromotor. Pre kombinovanú prevádzku výrobca uvádza spotrebu 7 l/100 km, je to reálna hodnota, ku ktorej sme sa aj my pri skúšobných jazdách priblížili.

Aj keď Sandero vyzerá celkom dobre, ťažiskom jeho odbytu zostávajú chudobnejšie štáty, kde na opravu ciest nie je dostatok peňazí. Podvozok Sandera je preto prispôsobený cestám s menej kvalitným povrchom. Pruženie je mäkké, schopné dobre tlmiť prejazd kolies cez diery a hrbolce na ceste, daňou za to sú

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 8-ventilový zážihový, ventilový rozvod OHC, kompresný pomer 9,5:1, zdvihový objem 1390 cm^3, najväčší výkon 55 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 112 Nm pri 3000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava so skrutne pružnou priečkou, vinuté pružiny, kotúčové brzdy vpredu, bubnové vzadu, ABS, hrebeňové riadenie s posilňovačom, stopový priemer otáčania 10,5 m, pneumatiky rozmeru 185/65 R 15

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4020/1746/1534 mm, rázvor náprav 2589 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1111/1536 kg, objem batožinového priestoru 320/1200 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 161 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 13 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 9,6/5,4/7 l/100 km, CO_2 165 g/km.

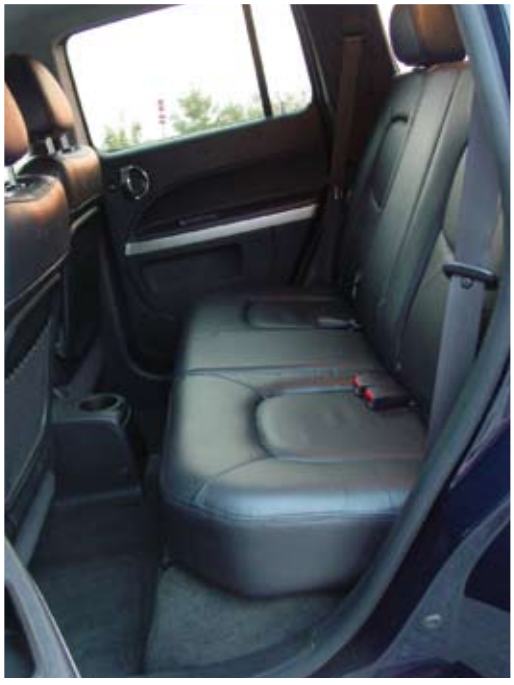
Americké „retrokombi“

Už sme si zvykli značku Chevrolet spájať s prevažne menšími autami vyrábanými v bývalých závodoch kórejskej automobilky Daewoo, ktorú pred časom kúpil koncern General Motors. Preto typ HHR, ktorého dizajn nadväzuje na tvary úspešného povojnového Chevroletu Suburban, poriadne vyčnieva z ponuky značky Chevrolet pre náš trh.

Svojim vzhľadom je na európskych, teda aj na našich cestách toto vozidlo neprehliadnuteľné. Jeho retrodizajn bude určite jedným z hlavných dôvodov, prečo pri kúpe niektorí zákazníci uprednostnia Chevrolet HHR pred kombi, či MPV iných značiek. HHR má v ponuke 2,2 alebo 2,4-litrový zážihový motor. K nám sa dováža len s 2,4-litrovým motorom, ktorý má najväčší výkon 125 kW pri 6200 otáčkach za minútu.

Chevrolet HHR mal premiéru na autosalóne v Los Angeles v roku 2005. Dizajnový návrat do histórie sa zrejme Američanom páči, overili si to už dávnejšie napríklad v automobilke Chrysler, s jej PT Cruiserom uspeli aj v Európe. Štylizované „retro“ v Chevrolete HHR nesie síce tvarové znaky typu Suburban z roku 1949, ale minuloročná novinka na našom trhu rozhodne nepôsobí staromódne.

Pri podrobnejšom skúmaní interiéru však už nájdeme riešenia, ktoré sú v európskych aj v ázijských autách dovážaných do Európy lepšie. Bočné dvere nie sú príliš široké, takže osoby objemnejších postáv sa pri nasadaní, najmä na zadné sedadlá, môžu tak trochu cítiť ako väčšia batožina, ktorú strkajú do kalibračného prípravku na letisku. V prípade HHR sa však napokon každý dostane do kabíny. Ak na zadných sedadlách sedia len dvaja cestujúci statných postáv, budú cestovať pohodlne. Sedadlo vodiča nemá príliš veľký rozsah výškového prestavenia, čo môže byť problémom pre osoby



s výškou nad 190 cm, lebo sa ich hlava priveľmi približuje k stropu. Kožené poťahy sedadiel dosť kontrastujú so vzhľadom plastov použitých na zhotovenie prístrojovej dosky. Ak sa ešte raz vrátime k porovnaniu s európskou či ázijskou konkurenciou, tak v ich viacúčelových vozidlách (MPV) býva tento kontrast menej zreteľný. S ergonómiou rozmiestnenia a tvarovania ovládačov a prístrojov sme nemali problémy.

Okrem pozoruhodného dizajnu bude dobré body pri rozhodovaní sa zákazníkov pred kúpou HHR zbierať aj za hodnotnú výbavu. Má vpredu čelné, bočné aj okenné bezpečnostné vankúše (okenné chránia aj hlavy osôb na krajných miestach zadných sedadiel), systém elektronickej regulácie stability (ESP) aj protipreklzový systém (TCS). Komfort v každom počasí zabezpečuje klimatizácia, vyhrievanie predných sedadiel, kvalitná audiosústava, tempomat, palubný počítač a ďalšie prvky.

Medzi prednosti tohto vozidla patrí aj veľký batožinový priestor. Pri nesklopených zadných sedadlách má normalizovaný objem 638 litrov (pod jeho dnom je ešte veľká schránka), po ich sklopení a nakladaní až po strop je k dispozícii objem 1634 litrov. Zadné sedadlá sa jednoducho sklápajú jediným pohybom a vytvoria s pôvodným dnom batožinového priestoru celkom rovnú plochu.

S výberom motorov pre tento typ si u nás nikto nemusí robiť starosti, ako sme už spomenuli, k dispozícii je len jediný. Pracuje veľmi kultivovane, ticho, a keby nebol spriahnutý s nie ideálne odstupňovanou štvorstupňovou automatickou prevodovkou (pre európske pomery), dokázal by väčšinu jázd absolvovať v režime malých, nanajvýš stredných otáčok, čo by nepochybne stlačilo dolu aj spotrebu benzínu. Našťastie, automatická prevodovka má v HHR alternatívu – päťstupňovú ručne ovládanú prevodovku. A s ňou podľa údajov výrobcu má aj lepšie dynamické vlastnosti (i keď tie má HHR dobré aj s automatickou prevodovkou), spotrebu paliva aj menšie emisie CO_2.

Chevrolet HHR 2.4 16V AT mal koncom minulého roka cenu 619 900 Sk, teda 20 576,91 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 2384 cm^3, najväčší výkon 125 kW pri 5800 ot./min., krútiaci moment 222 Nm pri 4800 ot./min.

Prevody:4-stupňová automatická prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy vpredu, bubnové vzadu,ABS, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 11,5 m, pneumatiky rozmeru 215/50 R 17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4475/1755/1603 mm, rázvor náprav 2629 mm, rozchod kolies vpredu i vzadu 1491 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1490/1923 kg, objem batožinového priestoru 638/1634 l, objem palivovej nádrže 61 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,0 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 12/7,3/9.0 l/100 km, CO_2 214 g/km.

SUV s priestranným interiérom

Automobilka Renault, podobne ako ostatné francúzske automobilky, akoby neverila dlhovekosti záujmu Európanov o športovo-úžitkové automobily (SUV). Kategória SUV sa však z okraja zákazníckeho záujmu spred dvadsiatich rokov neustále posúvala do hlavného prúdu. A to už donútilo konať aj Renault. Skutočný športovo-úžitkový automobil s názvom Koleos uviedol na trh vzápätí po jeho minuloročnej výstavnej premiére na autosalóne v Ženeve. Od jesene minulého roka sa Koleos predáva aj na Slovensku.

Renault mal už aj v minulosti niekoľko modelov s pohonom všetkých štyroch kolies, ale boli vždy odvodené od vozidiel konštruovaných pre bežnú cestnú premávku. V osemdesiatych rokoch minulého storočia dokonca Renault 18 Break 4x4 úspešne súperil s konkurenciou na rely Paríž-Dakar, známe sú aj novšie modely Kangoo 4x4 a Scénic RX4. Úvahy o výrobe SUV potvrdila v roku 2000 predstavením štúdie Koleos. Podobu súčasného Koleosa verejnosť pozná od parížskeho autosalónu v roku 2006, vznikal v spolupráci dizajnérov a konštruktérov Renaultu s odborníkmi kórejskej dcérskej spoločnosti Renault Samsung Motors. Táto spoločnosť Renault Koleos aj vyrába. A to s dvoma koncepciami pohonu – len s poháňanými prednými kolesami, alebo s pohonom „4x4“. Nami skúšaný model mal poháňané kolesá oboch náprav, vznetový dvojlitrový motor vyladený na najväčší výkon 127 kW , šesťstupňovú ručne ovládanú prevodovku a najvyššiu úroveň

výbavy (z troch možných) Dynamique Luxe. Pri výbere systému pohonu 4x4 Renault neriskoval, využil alianciu s Nissanom a Koleos má rovnaký pohon 4x4 ako majú Nissany X-Trail alebo Qashqai.

Posádka Koleosa sa bude určite cítiť veľmi pohodlne na spevnených cestách, pohodlne sa nám v ňom jazdilo aj po menej udržiavaných poľných cestách. Veľké nerovnosti cesty alebo terénu sú však pre Koleos problémom, lebo nájazdové uhly karosérie nemajú „terénne" parametre. Pruženie je pomerne mäkké, dokáže účinne tlmiť aj prejazd výraznejších dier v povrchu cesty. Daňou za to sú výraznejšie bočné náklony karosérie pri rýchlom prejazde zákrut. Konštruktéri odviedli vynikajúcu prácu pri zamedzovaní prenosu vibrácií a hluku od náprav do karosérie, kabína je výborne zabezpečená aj proti prenikaniu aerodynamického hluku a hluku motora. Ďalšou prednosťou Koleosa je priestrannosť kabíny – z pohľadu cestujúcich na predných aj zadných sedadlách. Sedadlo vodiča má rozsah výškového prestavenia 30 mm, zadné sedadlá sú pre osoby vyššieho vzrastu osadené trochu nízko, optimálne im nepodopierajú stehná. Praktické sú výklopné „servírovacie stolíky" zo zadnej strany predných sedadiel, pohodlie cestovania osobám na zadných sedadlách zlepšujú aj výduchy ventilácie v stredných stĺpikoch karosérie s možnosťou ovládania prúdu klimatizáciou upravovaného vzduchu ovládačmi na zadnej strane konzoly medzi prednými sedadlami. Bezpečnostná výbava a prvky zlepšujúce pohodlie cestovania pre Koleos s najvyšším stupňom výbavy tvorí dlhý zoznam, pravdepodobne uspokoja aj najnáročnejších motoristov.

Tvarovanie interiéru je triezve, nie však nudné. Za športovo vyzerajúcim trojramenným volantom je prístrojový panel s analógovými prístrojmi s kruhovými stupnicami, v hornej časti stredu prístrojovej dosky je veľký displej navigačného systému, v stredovej konzole pod ním je ovládanie automatickej dvojzónovej klimatizácie a audiosystému. Za preraďovacou pákou šesťstupňovej prevodovky je ovládanie navigačného systému a poloautomatickej parkovacej brzdy. Po zastavení vo svahu ju treba ručne aktivovať, pri rozjazde po zaradení prevodového stupňa a stlačení pedála akcelerácie sa automaticky odbrzdí.

Batožinový priestor päťmiestneho modelu za operadlami zadných sedadiel má normovaný objem 450 litrov. Praktickým prvkom je možnosť sklápania zadných sedadiel pákami na bokoch batožinového priestoru. Po zatiahnutí za ne sa najprv smerom dopredu vyklopia sedacie časti sedadla a následne sa na ne po odistení preklopia operadlá, vytvoriac s dnom batožinového priestoru takmer rovnú plochu. Vstup do batožinového priestoru je cez dvojdielne veko (piate dvere), ktorého horná časť so zadným sklom sa vyklápa nahor, spodná, s nosnosťou až 200 kg, po sklopení dolu vytvorí s dnom batožinového priestoru rovnú plochu, čo uľahčuje nakladanie aj predmetov s väčšou hmotnosťou. Istou nevýhodou je, že dno batožinového priestoru je 75 cm nad vozovkou, čo je daň za väčšiu svetlú výšku vozidla a pohon aj zadnej nápravy. Objem pre náklad po sklopení zadných sedadiel vzrastie na 1380 l. Úložná plocha sa predĺži z pôvodných 915 mm na 1640 mm, sklopením aj operadla na sedadle spolujazdca vedľa vodiča možno prepravovať štíhlejšie predmety s dĺžkou až 2850 mm.

Vznetový dvojlitrový motor v kombinácii so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou patrí medzi najlepšie v konkurencii vozidiel tejto kategórie z hľadiska dynamiky jazdy. V meste sme dokázali jazdiť bez sebazapierania so spotrebou (podľa údaja z palubného počítača) 8,5 litra na 100 kilometrov, čo je o viac ako liter menej ako uvádza výrobca pre mestský cyklus. Podobnú spotrebu mal Koleos aj na diaľnici, keď sme udržiavali rýchlosť okolo 130 km/h.

Renault Koleos 2.0 dCi 16V 127 kW 4x4 Dynamique Luxe so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou stál koncom minulého roka 921 554 Sk, teda 30 589,99 eur. Skúšaný model mal navyše vyhrievanie predných sedadiel, navigačný systém a kvalitnejší audiosystém, čo jeho cenu zdvihlo na 989 338 SK (32 840 eur).

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 15,6:1, zdvihový objem 1995 cm^3, najväčší výkon 127 kW pri 3750 ot./min., krútiaci moment 360 Nm pri 2000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na pružiacich vzperách a dvojiciach priečnych ramien, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, ABS, HDC, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,8 m, pneumatiky rozmeru 225/60 R 17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4520/1855/1690 mm, rázvor náprav 2690 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1730/2250 kg, objem batožinového priestoru 450/1380 l, objem palivovej nádrže 65 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 189 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,9 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 9,6/6,8/7,9 l/100 km, CO_2 209 g/km.

Mimoriadne pohodlie

Mercedes-Benz Viano sa s úpravami vyrába od roku 2003. Je síce súrodencom „dodávky“ Vito, ale posádka jeho „úžitkový“ pôvod nevidí, ani necíti. Najmä ak má najvyššiu úroveň výbavy Ambiente, akú mal nami skúšaný model poháňaný vidlicovým vznetovým šesťvalcovým motorom. Naopak, do kategórie úžitkových vozidiel kvôli možnosti odpočtu dane z pridanej hodnoty, ho museli presunúť pomocou deliacej steny s mrežou za tretím radom sedadiel.

Viano sa však za svoje príbuzenstvo z úžitkovým Vitom nemusí hanbiť. Naopak, ťaží z neho, možno si ho kúpiť v desiatkach verzií, pretože ponúka tri dĺžky karosérie, dve dĺžky rázvorov náprav a štyri druhy vznetových motorov. Štandardný pohon kolies zadnej nápravy má aj alternatívu - variant s pohonom 4x4, v Mercedese označovaný ako 4MATIC. Skúšali sme model so strednou dĺžkou 4993 mm a rázvorom náprav 3200 mm.

Viano má proporcie dodávkového auta, tie však už v súčasnosti nepôsobia „škatuľovito“, blížia sa tvarom viacúčelovým automobilom (MPV). Na šesť samostatných sedadiel v troch radoch sa dá nastupovať pohodlne. Na predné sedadlá cez klasické krídlové dvere, na sedadlá druhého a tretieho radu po odsunutí posuvných

dverí na obidvoch bokoch karosérie. Keď sú celkom zasunuté dozadu, nástupný otvor je široký meter a vysoký 1,43 m. Zo snímok vidno, že aj na druhom a treťom rade sedadiel je dostatok miesta, v tomto smere Viano predbieha aj klasické veľké MPV, a sedadlá možno usporiadať skutočne veľmi variabilne. Možno ich posúvať vo vodiacich koľajničkách, alebo ich aj celkom vybrať, čím sa Viano mení na luxusnú „dodávku". Pravda, pre vytvorenie kompaktného priestoru pre náklad sa musí posádka najprv popasovať s odmontovaním deliacej steny, vďaka ktorej sa z osobného auta stalo úžitkové (kategória N1). To sme však neskúšali. Batožinový priestor, či skôr v tomto prípade priestor pre náklad, keďže auto je z kategórie N1, má pomerne malý pôdorys. Dno je dlhé po deliacu stenu len 620 mm, široké medzi podbehmi kolies 1180 mm, takže batožinu, ak jej je veľa, treba ukladať do výšky. Dno batožinového priestoru je len 570 mm nad zemou a tzv. nakladacia hrana je v jeho rovine, takže ani na naloženie objemnejších a ťažších predmetov netreba mimoriadnu silu.

Tvar prístrojovej dosky síce naznačuje príbuznosť s úžitkovými autami, ale povrchová úprava, vyhotovenie aj rozmiestnenie všetkých ovládačov sú na úrovni osobných áut. Podobne jednoduché je aj ovládanie tohto takmer päť metrov dlhého vozidla s veľkou hmotnosťou. A také sú aj jeho jazdné vlastnosti, v ničom nezaostávajú za luxusom daným priestranným interiérom, koženými sedadlami a dekoračnými prvkami imitujúcimi leštené orechové drevo na prístrojovej doske a po bokoch kabíny. Množstvom odkladacích schránok rôznych tvarov, držiakov na nápoje a možnosťou regulovať si teplotu i cirkuláciu vzduchu aj v zadnej časti kabíny sa Viano vyrovná kvalitným viacúčelovým vozidlám.

Trojlitrový vznetový motor v kabíne takmer nepočuť, jeho spolupráca s automatickou prevovkou s jemným preraďovaním je prikladná.

Mercedes-Benz Viano 3.0 CDI Ambiente stál v závere minulého roka 1 122 103 Sk, čo je 37 247 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: vidlicový 6-valcový, 24-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém ventilový rozvod 2x2xOHC, kompresný pomer 17,7:1, zdvihový objem 2987 cm^3, najväčší výkon 150 kW pri 3800 ot./min., krútiaci moment 440 Nm pri 1800 až 2400 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na pružiacich vzperách a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadné kolesá zavesené na ramenách so šikmou osou kývania, vzduchové pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, ESP, hrebeňové riadenie s posilňovačom, pneumatiky rozmeru 245/45 R 18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4993/1906/1980 mm, rázvor náprav 3200 mm, rozchod kolies vpredu i vzadu 1630 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1815/2940 kg, objem batožinového priestoru 1200 l, objem palivovej nádrže 75 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 198 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,7 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 11,9/7,5/9,2 l/100 km, CO_2 244 g/km.

S novou tvárou

Automobilka Mazda predstavila minivan Mazda 5, postavený z konštrukčného základu Mazdy 3, na parížskom autosalóne v roku 2004. V januári 2008 uviedla na trh inovovanú verziu so zmenenou, modernejšou prednou časťou, s možnosťou pridania dvoch (sklopných) sedadiel a upravenou ponukou motorov. Vyskúšali sme sedemmiestny model poháňaný dvojlitrovým motorom s výkonom 105 kW, so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou a špičkovou úrovňou výbavy GTA.

Mazda sa snaží, aby väčšina typov, ktoré vyrába, uspeli na trhoch celého sveta. Aj Mazda 5 je „svetovým" typom, určeným nielen pre Európu, ale aj USA či domáce Japonsko (kde má názov Premacy). Možno aj preto sa technici Mazdy chceli vyrovnať niektorým novším európskym konkurentom, ktorí majú v 4,5-metrových autách tri rady sedadiel a vyzdobili pri inovácii pôvodný batožinový priestor sklopnou dvojicou sedadiel. Vyrovnali sa konkurencii, na týchto sedadlách môžu pohodlne cestovať menšie deti, alebo dospelí s výškou len málo presahujúcou 150 cm. Vzrastom menší Japonci možno častejšie využijú všetkých sedem sedadiel. Tento počet by bol iste zaujímavý aj v Európe, nielen pre početnejšie rodiny, ale napríklad aj pre prevádzkovateľov hotelov na prevážanie hostí na fakultatívne výlety po okolí. Široké posuvné dvere s elektrickým ovládaním a možnosť posunu krajných sedadiel druhého radu dopredu (až o 270 mm) a sklopenie ich

operadla nasadanie aj na tretí rad sedadiel uľahčujú. Ale miesto pre priemerne vyrastených dospelých v treťom rade je dobré „len v čase núdze". Ak sú obidve sedadlá vyklopené z podlahy, je za nimi priestor pre batožinu s objemom 112 litrov. Zákazníkov, ktorí potrebujú sedemmiestne vozidlo s dvojicou sedadiel s neplnohodnotným pohodlím pre dospelých cestujúcich, asi až tak veľa nebude. Väčšina týchto áut sa dostane do rúk klientov, ktorí sa pre ne rozhodli z iných dôvodov ako je ich sedem miest. Popravde, plnohodnotné sú len štyri, lebo ani stredné sedadlo v druhom rade nemá parametre pohodlia porovnateľné s krajnými sedadlami. (To ale asi málokoho prekvapí, lebo podobne je to aj v o triedu väčších autách.)

Uvažujme teda, že sedemmiestna Mazda 5 bude mať tretí rad sedadiel zapustený takmer vždy v podlahe. (Tento typ existuje aj ako päťmiestny, ale nie pri vyšších úrovniach výbavy.) Po vyklopení veka batožinového priestoru si zapustené sedadlá tretieho radu ani nevšimneme, tak dokonale splývajú s dnom batožinového priestoru. Vtedy už má batožinový priestor objem 426 litrov. A systém skladania sedadiel v Mazde známy ako Karakuri umožní veľmi ľahko predĺžiť priestor pre náklad aj „schovaním" sedadiel druhého radu, čím objem pre náklad vzrastie až na 1566 litrov. Od tejto kategórie automobilov sa variabilita interiéru očakáva, a najmä s druhým radom sedadiel Mazdy 5 možno rôzne „čarovať", posúvať ich, meniť sklon operadiel, oddeliť ich alebo vyklopiť sedacie časti, pod ktorými sú odkladacie priestory.

Podvozky automobilov Mazda nemávajú problémy s nevyváženosťou stability a jazdného komfortu, konštruktéri Mazdy to dobre zvládli aj v tomto type. Dvojlitrový vznetový motor je v ponuke s najväčším výkonom 81 alebo 105 kW. Nami skúšaný model mal výkonnejšiu verziu. Malý kompresný pomer (16,7:1) a vstrekovací systém nafty do valcov piezoelektrickými vstrekovačmi nepochybne prispeli k tomu, že chod tohto motora je veľmi pokojný a nárast otáčok cítiť pôsobivým zrýchľovaním vozidla. Tento motor patrí v súčasnosti medzi najlepšie vznetové motory aj z hľadiska spotreby paliva. Výrobca uvádza pre režim kombinovanej prevádzky hodnotu 6,1 l/100 km, čo je pre auto s pohotovostnou hmotnosťou 1610 kg veľmi priaznivá hodnota. Presvedčili sme sa, že je pri „normálnom spôsobe jazdy", teda bez častých prudkých rozjazdov, ale aj bez úzkostlivej snahy o šetrenie, takáto hodnota dosiahnuteľná.

Predpokladáme, že kto Mazdu 5 2.0D GTA vyskúša, asi sa mu bude páčiť aj vďaka rozsiahlej kvalitnej výbave. Možno len bude ľutovať, že ešte nemá k dispozícii 1 091 900 Sk (36 244,44 eur), aby si ju už mohol kúpiť.

Saamuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 16,7:1, zdvihový objem 1998 cm^3, najväčší výkon 105 kW pri 3500 ot./min., krútiaci moment 360 Nm pri 2000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na pružiacich vzperách a dvojiciach priečnych ramien, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, hrebeňové riadenie s elektro-hydraulickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,6 m, pneumatiky rozmeru 205/50 R 17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4505/1755/1615 mm, rázvor náprav 2750 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1530/1520 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1610/2250 kg, objem batožinového priestoru 112/1566 l, objem palivovej nádrže 65 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 196 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,4 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 7,3/5,4/6,1 l/100 km, CO_2 162 g/km.

Čarovná variabilita

Honda Jazz sa dostala na európsky trh v roku 2002. Minulé leto prešla generačnou zmenou, ktorú na pohľad príliš nevidno, nárast celkovej dĺžky o 55 mm a ďalších rozmerov, posunutie kabíny dopredu a ďalšie úpravy nepopierateľne zlepšili úžitkovú hodnotu tohto malého auta. Konštruktéri zachovali koncepciu predchádzajúcej generácie, ako je uloženie palivovej nádrže uprostred a variabilné sedadlá Magic Seats, ktoré mu dodávajú unikátnu flexibilitu interiéru. Nečudo, veď najmä kvôli tomu Honda od rokuz 2001, kedy tento typ uviedla v Japonsku, predala na celom svete viac ako dva milióny Jazzov. Vyskúšali sme model poháňaný 1,4-litrovým motorom s výkonom 73 kW a strednou úrovňou výbavy Comfort.

Okrem už spomínaného nárastu dĺžky je nový Jazz o 20 mm širší, má o 50 mm dlhší rázvor náprav, rozchod predných kolies je väčší o 35 mm a zadných kolies o 30 mm, čo prináša zlepšenie jazdnej stability. Zlepšilo sa aj nastupovanie a vystupovanie z vozidla, ale najmä vďaka zväčšeniu rozsahu otvorenia zadných dverí, ktoré sa teraz otvárajú trojstupňovo podobne ako predné, čo je vhodnejšie pri parkovaní s nedostatočnými bočnými odstupmi od iných áut alebo stien budov.

Honde sa podarilo v kompaktnom päťdverovom hatchbacku Jazz vytvoriť mimoriadne priestranný a mimoriadne variabilný interiér na úrovni kvalitného viacúčelového auta (MPV). Dostatok miesta pre kolená a najmä nad hlavami majú aj cestujúci s výškou nad 180 cm sediaci na zadných sedadlách. S ohľadom na popularitu predchádzajúcich novátorských „kúzelných" zadných sedadiel nie je prekvapením, že Honda podobné riešenie zachovala. Aj keď nové sedadlá Magic Seats fungujú principiálne rovnako, sú teraz praktickejšie, pretože sa dajú sklopiť jediným pohybom. Teraz už netreba predné sedadlá posunúť dopredu, aby sa

dali sklopiť zadné sedadlá. Vďaka opierkam hlavy, ktoré takmer splývajú s operadlom zadného sedadla, možno zadné operadlo sklopiť aj vtedy, keď je predné sedadlo posunuté úplne dozadu. Zadné operadlá delené v pomere 60/40. Usporiadaniu sedadiel dali v Honde názvy. Výsledná plochá podlaha v Úžitkovom režime je 1720 mm dlhá, čo je dostatočný priestor napríklad pre tri horské bicykle bez nutnosti odmontovania ich predných kolies. Dĺžka priestoru v tzv. Dlhom režime je ešte väčšia –sedadlo spolujazdca vedľa vodiča treba posunúť úplne dopredu, sklopiť ho, a vznikne nákladový priestor s dĺžkou 2,4 m.

Pri opakovanom zvdvihnutí zadných sedadiel zostávajú ich sedacie časti zafixované pri operadlách – v tejto polohe sedákov sa vytvorí tzv. Vysoký režim - pre vytvorenie praktického druhého batožinového priestoru medzi prednými a zadnými sedadlami, kam sa dajú naložiť predmety vysoké až 1280 mm, ku ktorým je teraz ešte lepší prístup ako v prvej generácii Jazzu, lebo zadné dvere sa otvárajú vo väčšom uhle.

Tieto jemné zmeny sú však len malou časťou z tisícov zmien, ktoré posúvajú úplne nový Jazz dopredu. Vozidlo si zachováva koncepciu predchádzajúcej generácie vozidla Jazz, ako je uloženie palivovej nádrže uprostred a variabilné sedadlá Magic Seats, ktoré mu dodávajú unikátnu flexibilitu interiéru. I so zachovaním najlepších prvkov vrátane priestoru interiéru, ktorý konkuruje stredne veľkým sedanom, model Jazz prináša zmeny vo všetkých oblastiach, ďalej zvyšuje latku a sľubuje rozšírenie svojho úspechu v segmente B, kde celosvetové predaje od predstavenia v roku 2001 presiahli dva milióny kusov.

O niečo väčšia karoséria s interiérom posunutým dopredu, zaisťuje lepší výhľad z vozidla a to znamená, že vozidlo Jazz je ešte priestrannejšie, pričom vyniká väčším priestorom na nohy vzadu a väčším batožinovým priestorom. Sedadlá Magic Seats sa sklápajú jedným jednoduchým pohybom a ich všestrannosť teraz dopĺňa funkcia dvojitého kufra v batožinovom priestore.

Generačná zmena priniesla aj vyššiu úroveň bezpečnostného vybavenia, karosérie s technológiou nárazovej kompatibility Honda Advanced Compatibility Engineering (ACE), aktívnych opierok hlavy na predných sedadlách prepracovaného pruženia. Významné sú aj úpravy na motoroch. Variabilné časovanie a zmena zdvihu ventilov priniesli nielen významný nárast výkonu, ale aj zlepšenie hospodárnosti. V Honde sa stále nerozhodli investovať do vývoja malého vznetového motora, takže pre malý Jazz prichádzajú stále do úvahy len zážihové motory. Výkonnejší 1,4-litrový motor mal v prvej generácii Jazzu najväčší výkon 61 kW, teraz už má 73 kW. Je dostatočne pružný a hospodárny. Aj so značným podielom jázd v meste sme dosiahli priemernú spotrebu pod 6 litrov benzínu na 100 km.

Podvozok patrí tiež k silným stránkam tohto malého auta. Dáva mu stabilitu, výborne tlmí nerovnosti cesty a pri jazde v zákrutách sa nakláňa len minimálne.

Honda Jazz 1.4 i-VTEC Comfort sa vlani predávala za 479 000 Sk, čo je 15 899,89 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod OHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1339 cm^3, najväčší výkon 73 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 127 Nm pri 4800 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 viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,4 m, pneumatiky rozmeru 175/65 R 15

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 3900/1695/1525 mm, rázvor náprav 2495 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1460/1450 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1221/1555 kg, objem batožinového priestoru 380/845 l, objem palivovej nádrže 42 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 182 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,4 s, spotreba 95-oktán. benzínu v kombinovanej prevádzke 5,4 l/100 km, CO_2 128 g/km.

Obchodne úspešný kríženec

Nissan akoby skončením výroby typu Almera vypratal pozície v segmente bežných automobilov nižšej strednej triedy. A po neúspechu poslednej generácie Primery aj strednú triedu. Micra a najnovšie aj Note v triede malých áut sa držia dobre, smerom hore, k drahším autám, Nissan v Európe reprezentujú najmä športovo-úžitkové vozidlá. Tých má Nissan niekoľko a robia mu dobré meno. Potrebuje však aj vozidlá do „hlavného prúdu“, ktoré by ho v Európe posúvali na vyššie pozície v štatistikách predajov a zabezpečovali by rentabilitu predajno-servisnej siete značky. Prekvapujúco dobre sa tejto úlohy chopil typ s podivným názvom Qashqai (čo by mal byť názov nejakého nomádskeho kmeňa) a s rovnako nezvyčajným výzorom.

Qashqai má tvarom karosérie nepochybne bližšie k svojmu SUV Murano ako k typu Tiida, ktorým chcel Nissan zaplácať jednou ranou dieru po Almere aj Primere. Do tabuľky z technickými údajmi o vozidle sme karosériu označili ako hatchback. Ale s vedomím, že je to nepresné, len sa nám zdalo, že z tohto typu karosérie má kríženec Qashqai najviac génov. Spomínaná podobnosť s Muranom a veľká svetlá výška (až 200 mm) naznačujú, že Qashqaiom v Nissane začínajú spodok svojej bohatej ponuky športovo-úžitkových áut. Nissan živí tieto úvahy aj tým, že Qashqai nevyrába len s pohonom kolies prednej nápravy, za príplatok 2655,5 eur (80 000 Sk) si možno kúpiť aj model s pohonom 4x4. Taký sme aj skúšali. Filozofovania o zaškatuľkovaní Qashqaia do nejakej ustálenej triedy bolo azda dosť. Pre Nissan, aj zachovanie tohto typu vo výrobnom programe japonskej automobilky v blízkej budúcnosti je najdôležitejšie, že oň majú zákazníci veľký záujem.

Nad interiérom zvyknú motoristickí novinári špekulovať, k akému typu auta patrí, zvyčajne vtedy, ak sa im niečo na ňom mimoriadne nepozdáva. Inak

hodnotia len jeho estetiku a funkčnosť. Nič nás mimoriadne pri pohľade do kabíny Qashqaia nevyrušovalo, spokojní sme boli aj za jeho volantom. Prístrojová doska, tvar volantu, sedadiel a ostatných dominantných prvkov interiéru sú vkusné, zhotovené z materiálov s kvalitným povrchom. Na predné sedadlá sa nastupuje poľahky, zadný pár dverí je o niečo užší, ale pri celkovej dĺžke 4,3 m sotva mohli mať šírku predných dverí. Predným sedadlám nemožno nič vytknúť, ani zadným, ak na nich nebude sedieť dlháň. Tomu budú chýbať milimetre vzduchovej medzery medzi hlavou a stropom – od sedadla po strop je 930 mm a z tejto hodnoty ešte niečo uberá panoramatická strecha so zasunovacím tienidlom.

Vodič má uľahčenú prácu, lebo pri základnej úrovni výbavy Visia má Qashqai účinnú elektronicky regulovanú výbavu, vrátane automatickej regulácie stability (ESP), tretia najvyššia úroveň (zo štyroch možných) Tekna už toho ponúka veľa aj pre zlepšenie komfortu.

Jeho základom je tuhá a dobre odhlučnená karoséria, „posadená“ na kvalitný podvozok, ktorý Qashqaiu zabezpečuje pohodlie a stabilitu aj pri rýchlej jazde po bežných cestách i diaľniciach, ale plavne mu umožňuje prepravovať posádku aj po poľných cestách či v ľahšom teréne. Vystačili sme všade s pohonom 2WD, pravda, nebola vtedy skutočná zima. Vodiča však iste upokojí, že keby bolo zle, otočí prepínačom na stredovom tuneli a má zabezpečené variabilné delenie krútiaceho momentu medzi prednú a zadnú nápravu v pomere do 53:47 podľa adhéznych podmienok kolies oboch náprav, alebo aj jeho trvalé zablokovanie, keby bola prekážka v jazde ešte hrozivejšia.

Variabilitou usporiadania zadnej časti sa Qashqai neradí medzi špičku. Batožinový priestor za zadnými sedadlami má normovaný objem 410 litrov, má praktický tvar, dĺžku dna 880 mm, minimálnu šírku 1050 mm a výšku po kryt 480 mm. Nepraktická na ňom je len vyššia tzv. nakladacia hrana a nízko nad cestou sa nachádzajúca spodná hrana nahor vyklopeného veka batožinového priestoru (len okolo 175 cm), čo trochu komplikuje nakladanie hmotnejších kúskov batožiny.

Zážihový dvojliter s výkonom 103 kW treba pri snahe o dynamický štýl jazdy „držať v otáčkach“, proti čomu neprotestuje, ale je to isté barbarstvo. Pracuje tak kultivovane, ticho, že je akoby stvorený pre pokojnú jazdu, ktorá však vôbec nemusí byť pomalá. Ak sa bude vodič k nemu vľúdne správať, odmení sa mu rovnakou mincou – spoľahlivým zrýchľovaním, ak to naozaj treba, a spotrebou benzínu aj pod hodnotami uvádzanými výrobcom pre jazdu v meste aj mimo neho.

Nissan Qashqai 2.0 CVT 4W Tekna sa koncom minulého roka predával za 1 048 000 Sk, čo je 34 720,84 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,2:1, zdvihový objem 1997 cm^3, ˝najväčší výkon 104 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 196 Nm pri 4800 ot./min.

Prevody: automatická prevodovka s plynulou zmenou prevodu, pohon kolies prednej aj zadnej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,6 m, pneumatiky rozmeru 215/60 R 17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4315/1780/1615 mm, rázvor náprav 2630 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1540/1550, pohotovostná/celková hmotnosť 1535/1960 kg, objem batožinového priestoru 410/1513 l, objem palivovej nádrže 65 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 178 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,3 s, spotreba 95-oktán. Benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 8,3/6,9/8,3 l/100 km, CO_2 201 g/km.

Kia cee´d 2.0 CRDi TX

Kórejská automobilka Kia iste neľutuje investíciu do vybudovania svojho závodu na Slovensku a do vývoja typu cee´d, ktorý v ňom vyrába. Za dva roky existencie závod aj prvý typ, ktorým v ňom Kia začínala výrobu, si vydobyli punc slušnej kvality. Vyskúšali sme už všetky tri modely cee´d-u s rôznymi motormi. Naposledy to bol päťdverový hatchback poháňaný najvýkonnejším vznetovým motorom, 2.0 CRDi, spolupracujúci so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Model mal najvyššiu úroveň výbavy TX, doplnenú o „športový balík“ výbavy Sports pack za príplatok 730,27 eur (22 000 Sk).

Najzreteľnejšími odlišnosťami najlepšie vybaveného modelu od ostatných, ktoré sme skúšali predtým, boli doplnky „Sports packu“ – hliníkové pedále a odlievané diskové kolesá s nízkoprofilovými pneumatikami rozmeru 225/45 R 17. Dobre vyzerajú aj po bokoch kožou obšité sedadlá s textilnými stredmi, skúšaný model mal aj sklený strešný panel, ktorý však uberá z miesta, ktoré by malo zostávať voľné nad hlavami. Cítiť jeho vplyv najmä ak za volantom sedí vodič vyššej postavy.

Nízkoprofilové pneumatiky o niečo zhoršili prikladné tlmenie rázov od nerovností cesty, ktoré majú v zozname pozitívnych vlastností modely cee´d s vyššími bokmi pneumatík. Ani tento model však nebol žiadnym „kostitrasom“ uvádzame to len ako pripomenutie, že každá akcia vyvoláva reakciu. Interiér sme si dôkladne poprezerali, nemali sme voči novinkám v ňom výhrady ani po prvých odjazdených kilometroch, takže sme sa mohli sústrediť na to hlavné, na vlastnosti dvojlitrového prepĺňaného vznetového motora.

Najväčší výkon 103 kW dosahuje pri otáčkach 3800 za minútu a vrcholnú hodnotu krútiaceho momentu 305 Nm si udržiava v rozsahu 1800 až 2500 otáčok za minútu. Iste aj vďaka tomu má tento model rovnakú najväčšiu rýchlosť 205 km/h ako model poháňaný dvojlitrovým zážihovým motorom s výkonom 105 kW, ale „diesel“ dokáže z 0 na 100 km/h zrýchľovať ešte o desatinku sekundy lepšie, za 10,3 s. Z hľadiska dynamiky jazdy sú teda obidva modely rovnaké, porovnateľný (malý) je aj ich hluk prenikajúci do kabíny. Podstatný rozdiel je v spotrebe paliva. Kým model so zážihovým motorom má spotreby 9,2/5,9/7,1 – zoradené v obvyklom poradí „mesto/mimomesto a kombinovaná prevádzka“, so vznetovým motorom sú to podstatne krajšie hodnoty – 7,5/4,5 a 5,6, predstavujúce litre na 100 kilometrov jazdy.

Päťdverový model Kia cee´d 2.0 CRDi TX mal v závere minulého roka cenu 739 700 Sk (24 553,54 eur), rovnaký model s dvohjlitrovým zážihovým motorom bol o 52 000 Sk lacnejší.

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 1991 cm^3, najväčší výkon 103 kW pri 3800 ot./min., krútiaci moment 305 Nm pri 1800 až 2500 ot./min.

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

Pohotovostná/celková hmotnosť 1499/1920 kg.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 205 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,3 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 7,5/4,5/5,6 l/100 km, CO_2 148 g/km.

Kia cee´d sa vyrába už 2 roky

Od slávnostného spustenia sériovej výroby, ktoré sa uskutočnilo 7. decembra 2006, vyrobila spoločnosť Kia Motors Slovakia za dva roky už takmer 350 000 automobilov. Počas tohto obdobia produkcia postupne rástla každý rok. V roku 2006 zišlo z montážnej linky približne 5000 vozidiel, v roku 2007 ich už bolo viac ako 145 000. V roku 2008 automobilka po prvýkrát vo svojej krátkej histórii prekročila hranicu 200 000 vyrobených vozidiel počas jedného kalendárneho roka. Spoločnosť Kia Motors Slovakia tak v porovnaní s predchádzajúcim rokom zaznamenala približne 38 % nárast produkcie.

Výstupná kontrola na konci montážnej linky automobilov

„Dosiahnutá úroveň výroby v uplynulom období je výsledkom poctivej práce všetkých našich zamestnancov. Rovnako ma veľmi teší fakt, že typ Kia cee´d je v očiach slovenskej verejnosti vnímaný ako domáci výrobok, ktorý si na Slovensku, ako aj v celej Európe, našiel mnoho priaznivcov," povedal In-Kyu Bae, prezident spoločnosti Kia Motors Slovakia.

Kým v roku 2007 bola väčšina produkcie distribuovaná do štátov západnej Európy, v roku 2008 došlo k výraznému nárastu počtu vozidiel exportovaných do východnej časti kontinentu.

Viac ako 27 % z celkového objemu vyrobených vozidiel smerovalo práve do východoeurópskych štátov. Počas minulého roku bolo najviac áut, celkovo 18 % produkcie, vyexpedovaných do Ruska. Najväčšej obľube sa medzi zákazníkmi tešili 2 karosárske verzie typu cee´d, 5-dverový hatchback a kombi verzia cee´d_sw, z ktorých každá predstavuje približne tretinu z celkového počtu vyrobených automobilov. Najobľúbenejším motorom bol vznetový so zdvihovým objemom 1,6 litra, ktorý bol namontovaný do viac ako 30 % automobilov Kia cee´d vyrobených v roku 2008.

Už v tomto roku si budú môcť zákazníci kúpiť model Kia cee´d, ktorý bude využívať nový systém Idle Stop&Go. Táto technológia je jednou z prvých „priateľských k životnému prostrediu", ktorá bude prenesená z konceptu eco_cee´d do reality. Moderný systém, ktorý motoristi ocenia najmä pri jazde v meste, automaticky vypne motor, keď auto zastaví počas hustej premávky v dopravnej zápche alebo na križovatke, a následne ho plynule uvedie do chodu po zaradení prvého prevodového stupňa bez potreby opätovného štartovania. Systém Idle Stop&Go zmenší spotrebu paliva a tvorbu CO_2 emisií v priemere o 15 %.

Európskych zákazníkov určite zaujme svojím novým dizajnom upravený typ cee´d, ktorý si za posledné 2 roky získal srdcia mnohých z nich. Nová verzia Kia cee´d sa bude vyrábať od júla 2009. Vynovená verzia by mala pomôcť spoločnosti Kia presadiť sa aj na mimoeurópskych trhoch, aby dokázala kompenzovať oslabenie dopytu na trhoch západnej Európy.

Spoločnosť Kia Motors Slovakia v druhej polovici roka 2009 spustí skúšobnú výrobu tretieho typu, ktorým sa stane športovo-úžitkové vozidlo Hyundai Tucson. Sériová výroba tohto medzi zákazníkmi populárneho typu je plánovaná na začiatok roku 2010.

V súčasnosti v dvoch pracovných zmenách pre spoločnosť Kia Motors Slovakia pracuje viac ako 2800 kvalifikovaných zamestnancov. Vyrábajú tri verzie typu Kia cee´d – 5-dverový cee´d hatchback, kombi verziu cee´d_sw a 3-dverový športový pro_cee´d, a popri nich aj športovo-úžitkový automobil Kia Sportage.

-ka-

Montáž motorov

Pohľad do lakovne

Vydráždené levíča

Automobilka Peugeot predstavila typ 207 v podobe troj a päťdverového hatchbacku na autosalóne v Ženeve v roku 2006. Postupne k nim pridávala kombi a kupé-kabriolet (207 CC), a keďže už nie je účelné vymýšľať v triede malých áut model s ďalším typom karosérie, minulý rok osviežili trh aspoň športovo ladenými modelmi Le Mans. Majú trojdverovú karosériu, bielu alebo čiernu farbu karosérie, poháňa ich 1,6-litrový prepĺňaný zážihový motor s výkonom 110 kW.

Vyskúšali sme model nalakovaný bielou farbou, ktorú v pozdĺžnej osi auta prekrýval široký červený pás olemovaný čiernou linkou, ťahajúci sa od začiatku prednej kapoty po spojler na konci strechy. Takto nalakované auto nemožno na ceste prehliadnuť, a efektne spracovaný je aj interiér. Konštrukčne sa príliš nelíši od interiéru „základných" modelov. Naposledy sme skúšali kombi 207 SW (písali sme o ňom v č. 5/2008) a pri porovnávaní prednej časti interiéru je zrejmé, že prístrojová doska, vrátane stredovej konzoly, je rovnaká, trojramenný volant modelu Le Mans dostal efektne pôsobiaci kovovoleský prstenec na spodné rameno, športovosť evokujú aj hliníkové pedále a predné sedadlá so zvýraznenými bočnými oporami. Predné sedadlá sa športovo len netvária, ale ich bočné opory sú aj funkčné. Variabilnosť zadnej časti interiéru je rovnaká ako pri ostatných trojdverových modeloch 207. Zadné sedadlá možno sklopiť, čím vzrastie základný objem batožinového priestoru z 270 na 1195 litrov.

Prepĺňaný motor s výkonom 110 kW v malom aute s pohotovostnou hmotnosťou 1321 kg už dokáže uspokojiť aj vodičov, ktorí aspoň občas chcú zažiť vzrušujúci pocit vtláčania chrbta do operadla sedadla. Prepĺňanie posunulo otáčky vrcholu krútiaceho momentu (240 Nm) veľmi blízko k voľnobežným, na hodnotu 1400 za minútu, nárast rýchlosti pri plnom stlačení „plynového" pedála je rovnomerný. Ručička rýchlomeru by sa pri jazde na približne vodorovnej ceste mala pri zaradenom piatom prevodovom stupni zastaviť na 210 km/h. Tam sme až pri skúškach nešli (nebolo tentoraz kde), ale nepochybujeme, že to Peugeot 207 Le Mans dokáže.

Tento model sa v decembri predával za 598 000 Sk, čo je dnešných 19 849,96 eur. Nárast ceny oproti ostatným trojdverovým súrodencom je opodstatnený, súčasťou výbavy Peugeota 207 Le Mans je predný nárazník „Sport" s pochrómovanou mriežkou, pochrómovaná koncovka výfuku, snímače prekážok v zadnom nárazníku uľahčujúce parkovanie, statické stranové reflektory (AFS), automatická dvojzónová klimatizácia, ESP+SSP (Steering Stability Program), „hans free" sada na pripojenie mobilného telefónu a veľa ďalších zaujímavých a užitočných prvkov výbavy.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1598 cm^3, najväčší výkon 110 kW pri 5800 ot./min., krútiaci moment 240 Nm pri 1400 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 11,8 m, pneumatiky rozmeru 205/45 R 17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4030/1748/1470 mm, rázvor náprav 2540 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1321/1700 kg, objem batožinového priestoru 270/1195 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 210 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,1 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 9,3/5,6/7 l/100 km, CO_2 164 g/km.

Kvalita už na prvom mieste

Keď automobilka Citroën uvádzala vlani na trh typ C5, jej predstavitelia zdôrazňovali mimoriadne zameranie sa na jeho kvalitu. Koncom leta sme vyskúšali sedan C5 a uznali sme, že zvonku i zvnútra je druhá generácia Citroënu C5 dielensky spracovaná na vysokej úrovni. V závere roka sme mali možnosť vyskúšať aj kombi. Oba modely mali druhú úroveň výbavy Dynamique a poháňal ich rovnaký prepĺňaný vznetový motor 2.0 HDi s najväčším výkonom 100 kW.

Dizajnéri nezavrhli pôvodný „styling" karosérie prvej generácie C5, sedan aj kombi iba „prešili" podľa súčasných kritérií krásy áut z rozhrania strednej a vyššej strednej triedy. Podľa nás sa im to dobre podarilo, i keď v prípade kombi s miernou obeťou. Medzigeneračne v Citroëne zmenili označenie pre model kombi z Break na Tourer, čo nie je tou obeťou. Break nemal tak pekne športovo vytvarovanú zadnú časť ako má Tourer. Za výklopným vekom batožinového priestoru však bol objem pre batožinu 563 litrov, po sklopení zadných sedadiel až 1658 litrov. Pri tvarovaní zadnej časti karosérie druhej generácie kombi C5 dostala prednosť krása pred maximalizáciou objemu, čo je všeobecný trend. Pre batožinu alebo náklad je teraz k dispozícii objem 505, resp. 1462 litrov. Zloženie priečne delených zadných sedadiel je nenáročné.

Predná časť interiéru obidvoch modelov terajšej generácie C5 je rovnaká, keby pevný stred volantu, špecialita Citroëna, nebol posiaty takým množstvom tlačidiel, povedali by sme, že je veľmi vydarená. Bez výhrad môžeme povedať, že je pekná, povrch materiálov všetkých častí je príjemný na vzhľad aj na dotyk, ale ovládať to množstvo tlačidiel na volante počas jazdy nemožno intuitívne. Museli sme ich hľadať, čo odvádza pozornosť od sledovania premávky. Každým dňom používania auta nám to trvalo kratšie, ale úplne „naslepo" sme ovládače spoľahlivo nedokázali nájsť ani po týždni. Kto si kúpi Citroën C5, bude mať viac času na dokonalé zvládnutie finesov jeho ovládania ako sme mali my a bude ochotný natrénovať si prstoklad pre zautomatizovanie hľadania najčastejšie používaných tlačidiel.

Aj keď je kombi v porovnaní so sedanom o niečo vyššie a má asi o 50 kg väčšiu pohotovostnú hmotnosť, zásadné rozdiely v jazdných vlastnostiach sme nepobadali. Stabilita vozidla je dobrá, zmeny smeru pri po sebe sa rýchlo meniacich pravých a ľavých zákrut však môžu tento model s pomerne veľkou hmotnosťou „rozkývať". Nie je teda vhodný na preteky po okresnej ceste s niekým, kto sedí v nízkom športovom kupé. To však od tohto auta azda ani nikto nebude očakávať. Je určené na bezpečnú a pohodlnú prepravu v meste, i na tie najdlhšie vzdialenosti. Vznetový dvojliter zabezpečuje, že ani na úsekoch s neobmedzenou rýchlosťou na nemeckých diaľniciach posádka tohto modelu nemusí mať pocit „rýchlostnej menejcennosti", lebo tento model dosahuje rýchlosť 200 km/h. Pracuje ticho, bez vibrácií a v kombinácii s ručne ovládanou šesťstupňovou prevodovkou aj celkom hospodárne.

Citroën C5 Tourer 2.0 HDi Dynamique sa koncom minulého roka predával za 997 900 Sk, čo je 33 124,21 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 17,6:1, zdvihový objem 1997 cm^3, najväčší výkon 100 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 340 Nm pri 2000 ot./min.

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

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4829/1853/1471 mm, rázvor náprav 2815 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1730/2236 kg, objem batožinového priestoru 505/1462 l, objem palivovej nádrže 70 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 200 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,6 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 7,7/4,9/6,1 l/100 km, CO_2 160 g/km.

S plným počtom hviezd

S hodnotením 37 bodov v testoch EuroNCAP sa nový Renault Mégane stal najbezpečnejším automobilom podľa kritérií EuroNCAP spomedzi vozidiel, ktoré doteraz tejto sérii nárazových testov podrobili. Stal sa 11-tym typom Renaultu, ktorý získal najvyššie ohodnotenie - 5 hviezdičiek.

Renault sa rozhodol v novej generácii typu Mégane výraznejšie od seba odlíšiť troj- a päťdverový model. Platí to aj o ich pomenovaní, model s trojdverovou karosériou má za typovým označením ešte aj modelové – „Coupé“.

Predobraz modelu Mégane Coupé automobilka Renault vystavovala na jar v Ženeve ako koncepčné vozidlo, takže jeho pôsobivá silueta nebola pre nás v polovici novembra takým veľkým prekvapením pri predstavovaní, ktoré Renault zorganizoval pre novinárov v Madride. Automobilky v snahe zaujať zákazníkov búrajú zaužívané predstavy a pojmy – ani Mégane Coupé nie je kupé, ako si ho tradične predstavujeme. Má bližšie k našim predstavám o športovom hatchbacku, ale či je to kupé alebo hatchback, nie je vôbec dôležité.

V porovnaní s päťdverovým modelom má Mégane Coupé o 12 mm znížený podvozok, jeho celková výška je 1423 mm. Konštrukcia závesov kolies je pre oba modely rovnaká, vpredu McPherson a spodné trojuholníkové ramená, vzadu vlečená náprava. Pruženie je pravdepodobne v Coupé tvrdšie, čo sa na cestách s dobrým povrchom v okolí Madridu neprejavovalo zhoršením pohodlia. Aj vďaka takto vyladenému pruženiu si vodič môže v zákrutách skutočne veľa dovoliť a štandardne montovaný systém regulácie stability sa ani nemusel aktivovať. Posilňovač riadenia príliš neuberá vodičovi z práce, na kľukatiacej sa ceste ho nechá dostatočne precvičiť si svaly na rukách. Sedadlo vodiča je osadené nízko nad podlahou. Kožou potiahnuté sedadlá majú tiež športový nádych, so zvýraznením bočných opier vpredu, zadné sú takmer ploché, čo je viac-menej štandardné vyhotovenie v automobiloch tejto triedy.

Turbodúchadlom prepĺňaný dvojliter s označením TCe 180 je nateraz najvýkonnejším motorom v type Mégane. Najväčší krútiaci moment 300 Nm dosahuje pri 2250 otáčkach za minútu a od týchto otáčok po asi 5000 otáčok za minútu cítiť silu motora najvýraznejšie. Potom už zrýchľovanie nie je také zreteľné a treba rýchlo preradiť na vyšší prevodový stupeň.

Ponuka motorov je pre tento typ tradične bohatá, zo zážihových to budú ešte 1.6 16V s výkonom 74 alebo 81 kW (pre Coupé len 81 kW), možné budú neskôr aj 2.0 16V s výkonom 103 kW a 1,4-litrový prepĺňaný TCe 130 s výkonom 96 kW. Priaznivci vznetových motorov, ktorí už v Európe výrazne prevažujú, si budú môcť vybrať motor 1.5 dCi s výkonom 63 alebo 77 kW, verzie s filtrom pevných častíc (DPF) majú výkony 66 a 81 kW. K dispozícii budú aj ďalšie vznetové motory, celkom novým bude 1,9-litrový dCi 130 s najväčším výkonom 96 kW. Postupne sortiment vznetových motorov obohatí aj dvojliter dCi 160, resp dCi 150 s najväčšími výkonmi 118 a 110 kW. V novom Mégane je zakomponovaný dlhý zoznam bezpečnostných

prvkov používaných v Renaulte, napríklad:

- dvojité snímače bočného nárazu, inovácia, ktorá debutovala v Lagune III,
- 6 bezpečnostných vankúšov, vrátane dvoch adaptívnych dvojkomorových vankúšov chrániacich hrudník aj panvu,
- systém ochrany Renault 3. generácie, ktorý v sebe kombinuje dvojité napínače, obmedzovače sily napínania predných bezpečnostných pásov a adaptívne dvojkomorové bezpečnostné vankúše,
- nová generácia hlavových opierok.

Nový Mégane je pre kritické situácie vybavený ABS, EBD a podporou brzdenia v kritickej situácii. Tieto zariadenia sú v závislosti od verzie doplnené ESC (Electronic Stability Control) s funkciou kontroly nedotáčavosti (CSV). Renault prispôsobuje bezpečnosť svojich automobilov každodenným situáciám, ktoré sa stávajú na cestách. Súčasťou základnej alebo príplatkovej výbavy sú aj systém kontroly tlaku vzduchu v pneumatikách, bixénónové reflektory s natáčateľnými stretávacími svetlami pri prejazde zákrutou, tempomat-obmedzovač rýchlosti, automatické zapínanie reflektorov a automatické spustenie stieračov.

Renault začne novú generáciu typu Mégane s troj- i päťdverovou karosériou predávať na Slovensku od 12. januára. V decembri, v čase uzávierky tohto vydania časopisu ešte neboli ceny vozidiel určené. Nemali by sa vraj podstatne odlišovať od porovnateľných modelov predchádzajúcej generácie.

Samuel BIBZA

Základom je kupé A5

Nemecká automobilka Audi uverejnila začiatkom zimy informácie o svojom novom kabriolete A5/S5, ktorý má nahradiť kabriolet A4. Nový kabriolet je odvodený od kupé A5, pričom oba modely sú po líniu pásu navonok prakticky zhodné.

Novinkou kabrioletu sú zadné svetlá, tvorené sústavou svietiacich diód. Karoséria kabrioletu bola v porovnaní s kupé vystužená. Mimoriadne tuhý rám predného okna je zhotovený z hliníka. Štvormiestny kabriolet je dlhý 463 cm, široký 185 cm a vysoký len 138 cm. Sklápacia strecha so skleným zadným oknom pozostáva z troch vrstiev. Na želanie sa dodáva tzv. akustická strecha, ktorej stredná vrstva hrúbky 15 mm je tvorená penovým materiálom. Táto strecha zmenšuje aerodynamický hluk vo vozidle na úroveň blížiacu sa úrovni kupé. Strecha sa otvára a zatvára pomocou hydraulického mechanizmu so štyrmi valcami. Otváranie strechy trvá 15 sekúnd, zatváranie 17 sekúnd. Obidve tieto činnosti možno vykonávať do rýchlosti 50 km/h. Zložená strecha zaberá len 60 litrov z objemu batožinového priestoru. Ten má objem 320 litrov pri zloženej a 380 litrov pri zatvorenej streche. Sklopením operadiel zadných sedadiel sa objem batožinového priestoru zväčší na 750 litrov.

Na pohon nového kabrioletu je k dispozícii päť motorov, všetky s priamym vstrekovaním paliva. Dvojlitrový prepĺňaný zážihový motor TFSI sa dodáva v dvoch výkonových verziách. Slabšia má maximálny výkon 132 kW a jej najväčší krútiaci moment je 320 Nm (v rozsahu 1500 do 3900 ot./min). Priemerná spotreba benzínu tohto motora je 7,4 l/100 km. Ním poháňaný kabriolet A5 zrýchli z 0 na 100 km/h za 8,9 sekundy a dosiahne maximálnu rýchlosť 219 km/h. Výkonnejšia verzia dvojlitrového motora má maximálny výkon 155 kW a najväčší krútiaci moment 350 Nm (pri 1500 až 4200 ot./min.). Tento motor, ktorého priemerná spotreba je len 6,8 l/100 km, môže byť kombinovaný aj s pohonom všetkých kolies (quattro). S týmto motorom vozidlo zrýchli z 0 na 100 km/h za 7,5 s a dosiahne najväčšiu rýchlosť 241 km/h. Najvýkonnejším motorom celého sortimentu pohonných jednotiek je 3,2-litrový motor FSI, ktorého maximálny výkon je 195 kW a najväčší krútiaci moment 330 Nm (pri 3000 až 5000 ot./min.). S týmto motorom kabriolet akceleruje za 6,9 sekundy z pokoja na rýchlosť 100 km/h a jeho maximálna rýchlosť je 246 km/h. Priemerná spotreba benzínu je pritom prijateľných 8,6 l/100 km. Slabší z dvoch prepĺňaných vznetových vidlicových šesťvalcov má zdvihový objem 2,7 litra, jeho maximálny výkon je 140 kW a krútiaci moment kulminuje na hodnote 400 Nm. Priemerná spotreba nafty modelu s týmto motorom je len 6,3 l/100 km, z pokoja zrýchli na 100 km/h za 8,6 sekundy a dosahuje maximálnu rýchlosť 230 km/h. Trojlitrový motor TDI generuje výkon 176 kW a najväčší krútiaci moment 500 Nm (pri 1500 až 3000 ot./min.). Priemerná normovaná spotreba tohto motora je 6,8 l/100 km. Šprint z 0 na 100 km/h kabrioletu poháňanému týmto motorom trvá len 6,4 sekundy, maximálna rýchlosť je 247 km/h.

Motory spolupracujú s tromi rôznymi prevodovkami. Ide o šesťstupňovú ručne ovládanú prevodovku, prevodovku multitronic s kontinuálnou zmenou prevodového pomeru a sedemstupňovú dvojspojkovú prevodovku S tronic, ktorá má automatický i manuálny režim. Nový kabriolet môže byť vystrojený dynamickým systémom Audi drive select, ktorý umožňuje ovplyvňovať charakteristiku činnosti motora (tzv. mapu režimov), prevodovky S tronic i posilňovača riadenia Servotronic. Tento systém je k dispozícii v kombinácii s jedným alebo s viacerými ďalšími systémami, medzi ktoré patrí adaptívna regulácia tlmičov, športový diferenciál a dynamické riadenie s prevodom, ktorý závisí od rýchlosti jazdy. Do sériového výstroja patrí elektromagnetická parkovacia brzda. Vozidlo má 16-palcové alebo 17-palcové diskové kolesá z ľahkej zliatiny.

Štandardnou súčasťou výbavy sú aj automatický klimatizačný systém a elektrické podávače pásov. Za príplatok môže byť vozidlo vystrojené sedadlami, ktoré majú zabudované malé ventilátory a ohrievač. Tento systém fúka z otvorov na hornej časti operadiel teplý vzduch na krk a hlavu cestujúcich. Vozidlo môže byť vystrojené aj adaptívnym tempomatom a systémom na varovanie vodiča pred nechceným opustením jazdného pruhu.

Špičkovou verziou nového kabrioletu je verzia S5. Na pohon tejto verzie, ktorá sa od kabrioletu A5 navonok odlišuje drobnými úpravami, slúži nový trojlitrový zážihový vidlicový šesťvalec TFSI, prepĺňaný mechanickým kompresorom. Maximálny výkon tohto motora je 245 kW, jeho najväčší krútiaci moment 440 Nm. Kabriolet S5 zrýchli z 0 na 100 km/h za 5,6 sekundy a jeho maximálna rýchlosť je elektronicky obmedzená na 250 km/h. Kabriolet A5/S5 by mal na trh prísť v máji.

(RM)

Volkswagen na Slovensku

rozšíri sortiment výroby

V polovici decembra minulého roka klesol odbyt automobilov v Európe približne o štvrtinu, na čo reagovali aj automobilové závody pôsobiace na našom území. Volkswagen Slovakia napríklad asi mesačným prerušením výroby. Zamestnancov bratislavského závodu VW, zvyknutých na výrobu najmä drahých automobilov kategórie SUV (Volkswagen Touareg, Audi Q7 a Porsche Cayenne), ktorých odbyt súčasná kríza celkom určite pribrzdí, iste potešili správy o pravdepodobnom rozšírení sortimentu výroby.

Prvou dobrou správou bola informácia o zachovaní výroby typu Škoda Octavia. Octavie začali v Bratislave vyrábať vlani, ešte v čase, keď Škoda Auto Mladá Boleslav nestíhala svojou výrobnou kapacitou pokrývať požiadavky trhu. „Škoda Auto plánuje vyrábať na Slovensku typ Škoda Octavia aj v roku 2009. Znamená to, že produkcia Octavie sa na Slovensku udrží aj napriek svetovej finančnej kríze," uviedol Matej Bugár, konateľ spoločnosti ŠKODA AUTO Slovensko. Práve Škoda Octavia patrí už roky k najobľúbenejším typom na slovenskom trhu. Záujem o ne u nás trvá, o čom svedčí 6387 Octavii predaných za prvých 11 mesiacov minulého roku. Od roku 2000 sa na Slovensku predalo už 27 024 vozidiel Škoda Octavia. Z tlačovej správy spoločnosti Škoda Auto Slovensko vyplýva, že pri kúpe Octavie prvej generácie si 62 % zákazníkov vybralo model so vznetovým motorom, najväčší záujem bol o motor 1,9 TDI 74 kW (40 % záujemcov). Pri zážihových motoroch bol najväčší záujem o 1,6-litrový s výkonom 75 kW. Najobľúbenejšou farbou karosérie bola čierna metalická farba, ktorú si pri Octavii I objednalo až 60 % zákazníkov.

Po uvedení druhej generácie (Škoda Octavia II) záujem zákazníkov o vznetové motory stúpol až na 80 %, spoľahlivý motor 1,9 TDI 77 kW si do svojej Octavie objednalo až 65 % zákazníkov, 15 % sa rozhodlo pre výkonnejší 2,0 TDI 103 kW (a 10 % zákazníkov si vybralo zážihový motor 1,6 MPI 75 kW). Najobľúbenejšími farbami Škody Octavie II boli doteraz metalické - strieborná (35 %), beige sahara (15 %) a capuccino (15 %), o čiernu metalickú farbu prejavilo záujem už iba 10 % zákazníkov.

V polovici decembra sa verejnosť dozvedela, že koncern Volkswagen plánuje na Slovensku vyrábať aj malé automobily „určené hlavne pre ženy a študentov". Mohli by to byť typy Audi A1 a Volkswagen Up!. Do nábehu výroby týchto vozidiel Volkswagen má investovať 298,75 miliónov eur (9 miliárd Sk). Slovenská vláda podporí túto investíciu daňovou úľavou v hodnote 5 % z celkovej investície. Poskytnutie investičných stimulov musí ešte schváliť Európska komisia. Ak sa projekt zrealizuje, mal by vraj priniesť až 2000 nových pracovných miest...

Predstavu o obidvoch malých vozidlách dávajú štúdie, ktoré by sa nemali priveľmi líšiť od sériovo vyrábaných vozidiel. Na vlaňajšom parížskom autosalóne vystavená štúdia Audi A1 Sportback je 3990 mm dlhá, veľkosťou patrí do rovnakej triedy ako jej koncernoví súrodenci Škoda Fabia, Volkswagen Polo a Seat Ibiza. Štúdiu poháňa zážihový motor 1.4 TFSI s výkonom 110 kW a elektromotor s výkonom 20 kW. Predpokladáme, že hybridným pohonom by mohli byť vybavené aj niektoré modely sériovo vyrábaného typu A1.

Na autosalóne vo Frankfurte nad Mohanom v roku 2007 Volkswagen vystavil štúdiu Volkswagen Up!, ktorá je dlhá len 3450 mm, široká 1630 mm. Motor má uložený vzadu, interiér so štyrmi samostatnými sedadlami ponúka variabilné usporiadnie, umožňujúce aj prepravu nákladu. Prístrojový panel má dva displeje. Na jednom sa zobraujú prevádzkové parametre ako rychlosť vozidla, stav paliva v nádrži alebo úroveň emisií CO_2. Druhý displej s dotykovou obrazovkou slúži pre satelitnú navigáciu, ovládanie audiosústavy alebo klimatizácie.

Netradičný dizajn „mestského auta“

Kia sondovala reakcie motoristickej verejnosti na svoj úmysel rozšíriť ponuku vozidiel o netradičný kompaktný mestský automobil tradičným spôsobom – na autosalónoch. Prvý koncept s názvom SOUL debutoval na autosalóne v Detroite 2006. Reakcie médií a verejnosti na predvádzacie vozidlo v Detroite boli priaznivé. Aj tri koncepty vozidla SOUL, ktoré následne vyvinuli v Európe a mali premiéru na autosalóne v Ženeve v marci 2008, návštevníkov zaujali.

To rozhodlo, že produkčný model nového mestského „crossovera“ Kia Soul bude fyzicky aj emocionálne veľmi blízky týmto prvým konceptom. Jeho úlohou má byť aj to, aby do predajní automobilov značky Kia v celej Európe a USA pritiahol tisíce nových zákazníkov. Marketingoví odborníci značky predpokladajú, že to budú najmä mladí ľudia a ľudia mladí srdcom. Nespochybňujeme toto ich tvrdenie, ale po vyskúšaní tohto vozidla na cestách v okolí španielskej Valencie si myslíme, že Soul má potenciál zaujať aj „normálnych“ starších ľudí. Je totiž vyšší ako bežné kompaktné automobily, takže sa do neho ľahko nastupuje a vodičovi aj ostatným členom posádky poskytuje dobrý výhľad na cestu a jej okolie. Dnes jeho dizajn s nádychom „retra“ pôsobí ešte trochu odvážne, ale nie extravagantne.

Päťdverový hatchback je 4,1 metra dlhý, široký 1785 mm, rázvor náprav je dlhý 2550 mm, no kľúčovými rozmermi prispievajúcimi k pozoruhodnému zovňajšku sú jeho vertikálne miery. Celková výška 1610 mm, základňa čelného skla je o 135 mm vyššie ako u typického kompaktného automobilu, vodič sedí o 120 mm vyššie a svetlá výška je zväčšená o 45 mm až na 165 mm. Ponúka veľký priestor pre cestujúcich, ktorým sa vyrovná alebo dokonca prevýši viacero automobilov s oveľa väčšími vonkajšími rozmermi. Predné dvere majú dve stabilné polohy. V strednej stabilnej polohe sú otvorené v uhle 35 stupňov a pri

maximálnom otvorení zvierajú s bokom vozidla uhol 66 stupňov. To, spolu so zadnými dverami, ktoré sa otvárajú v uhle 34 a 71 stupňov, je zárukou dobrého prístupu na predné aj zadné sedadlá.

Soul ponúka v interiéri až 14 odkladacích zón. V prístrojovej doske je veľká dvojpodlažná (12-litrová) odkladacia schránka (s možnosťou farebnej výstelky), stredová konzola má v strede malý odkladací priestor s vekom (takisto s možnosťou farebnej výstelky) a väčšiu otvorenú kužeľovitú odkladaciu priehradku na vrchu prístrojovej dosky, ak na tomto mieste nie je osadený voliteľný stredový reproduktor. Podlahová stredová konzola obsahuje tri priestory – na mobilný telefón a malé predmety, extra veľký držiak na poháre (vedľa páky ručnej brzdy) a veľkú zadnú otvorenú priehradku, do ktorej sa vojde 1,5-litrová fľaša alebo iné predmety.

Obe predné dvere majú priehradku na mapu a držiak na 0,5-litrovú fľašu. Odkladacia priehradka sa nachádza aj na oboch zadných dverách. Je možné si doobjednať aj opierku na ruku medzi prednými sedadlami s vnútorným odkladacím priestorom a stropný držiak na slnečné okuliare na strane vodiča. V batožinovom priestore sa na oboch bočných stenách nachádzajú výklenky s objemom 1,5 litra s upevňovacími pásmi. Každá Kia Soul určená pre Európu bude mať praktický odkladací priestor pod podlahou batožinového priestoru – prvok, ktorý si veľmi pochvaľujú aj majitelia vozidiel Kia cee'd. Okrem 14 odkladacích priestorov v interiéri ponúka Soul batožinový priestor s objemom 222 litrov (okrem priestoru pod podlahou batožinového priestoru). Operadlo zadného sedadla rozdelené v pomere 3/2 možno sklopiť bez toho, aby bolo potrebné odstrániť opierku hlavy. Do takto získaného priestoru (s takmer plochým dnom) je možné naložiť celkom až 700 litrov batožiny (bez toho, aby bol zakrytý výhľad cez okná) alebo dva horské bicykle s 26-palcovými kolesami.

Jazdné vlastnosti Kie Soul nevybočujú zo štandardu automobilov nižšej strednej triedy. „Hranatosť" karosérie, výhodná pre využiteľnosť vnútorného priestoru, spôsobuje pri rýchlostiach jazdy nad 100 km/h nárast aerodynamického hluku. Kto prijme tézu, že Soul je primárne mestským autom, kde sa tak rýchlo nemá jazdiť, potom si poznámku o aerodynamickom hluku nemusí všímať.

Predstavitelia Kie na prezentácii Soulu vo Valencii v polovici decembra nezľahčovali dôsledky celosvetovej hospodárskej recesie, ale veria, že ich značkou významnejšie neotrasie. Kia má za sebou úspešný rok 2008 v celej Európe, s medziročným nárastom predaja o 4,7 %. Počas prvých 10 mesiacov minulého roku predali 293 000 vozidiel, z ktorých bolo viac ako 100 000 vozidiel typu cee'd a 25 000 SUV Sportage. „V roku 2009 ostávame optimistickí vďaka nášmu konkurencieschopnému portfóliu produktov a veľkorysej záručnej dobe. Príchod nového Soulu, uvedenie technológie ISG (Idle Stop & Go) v modeloch cee'd a úplne nového MPV v B-segmente počas roku 2009 sú predpokladom, že značka Kia bude trhovo rásť hoci aj v horších podmienkach," povedal riaditeľ marketingu pre Európu pán Panu Vainamo.

Spoločnosť Kia Motors Corporation plánuje v továrni v Gwangju v Kórei vyrábať 136 000 automobilov Soul ročne. Na európsky trh príde začiatkom tohto roku, pričom zákazníci si budú môcť vybrať až z 15 verzií

(v závislosti od konkrétneho trhu). Soul bude v ponuke s tromi stupňami výbavy, dvoma motormi - so vznetovým 1.6 CRD s výkonom 93 (alebo 85 kW – podľa požiadaviek trhu) a zážihovým 1,6-litrovým Gamma s výkonom 91,2 kW – s ručne ovládanou alebo automatickou prevodovkou a s rôznymi balíčkami doplnkov. Cena Kie Soul v decembri ešte nebola určená, predpokladá sa, že bude okolo 13 000 eur.

Samuel BIBZA

Roadster-kupé

Automobilka BMW necelý mesiac pred otvorením prvého tohtoročného veľkého autosalónu (v americkom Detroite) uverejnila podrobné informácie a prvé snímky novej generácie roadstera Z4. Jeho premiéru naplánovala práve na tejto výstave. BMW touto novinkou nahradí dva doterajšie modely, roadster i kupé Z4.

Už v roku 1934 vznikla legendárna kombinácia roadstera BMW a radového šesťvalca, v podobe typu 315/1. Nové BMW Z4 je aj z úcty k tejto tradícii uvádzané na trh výlučne s radovými šesťvalcami. Tie využívajú výhody vysokootáčkovej charakteristiky, poskytujú typické spontánne reakcie a popri tom disponujú bezkonkurenčnou hospodárnosťou prevádzky vďaka stratégii BMW EfficientDynamics. V závislosti od konkrétneho modelu prichádzajú k slovu okrem iného Brake Energy Regeneration, indikátor zmeny prevodového stupňa, aktivácia pomocných jednotiek podľa potreby, optimalizovaná aerodynamika či pneumatiky so zmenšeným valivým odporom.

Dizajn vychádza z doterajšej generácie Z4, má dlhú prednú časť, krátke previsy karosérie. Atraktívne pôsobia aj čierne A-stĺpiky, vzduchové žiabre na bokoch s integrovanými smerovkami zo svietiacich diód (LED), ako aj štíhle zadné svetlá s trojrozmernými radmi svietiacich diód.

Dvojdielna strešná štruktúra ľahkej hliníkovej škrupinovej konštrukcie sa otvára a zatvára elektrohydraulicky na dotyk tlačidla v priebehu 20 sekúnd. Oba diely po jej otvorení sa zasunú do špeciálneho priestoru. Takto sa podarilo zachovať charakteristický štíhly dizajn zadných partií roadstera. Keď je strecha zatvorená, jej línia zdôrazňuje elegantný vzhľad nového BMW Z4.

Inovatívny systém strechy disponuje výnimočnými akustickými aj aerodynamickými kvalitami a stanovuje nové štandardy v trhovom segmente, do ktorého patrí Z4. Veľké okná a svetlé, kvalitné čalúnenie strechy jej dávajú vizuálnu ľahkosť a filigránsky vzhľad. Vodič aj spolujazdec si môžu vychutnávať jasné a exkluzívne prostredie, veľkorysý priestor a optimálny výhľad. V porovnaní s predchádzajúcou generáciou Z4 sú bočné okná väčšie o 40 percent, zadné okno o 52 percent, celkový výhľad sa zlepšil o 14 percent. Zadné okno je vyrobené zo skla a je elektricky vyhrievané. Všetky štyri bočné okná sa dajú ovládať samostatne.

Dávku čerstvého vzduchu do kabíny môže regulovať veterný deflektor upevnený medzi ochrannými oblúkmi za opierkami hlavy. Vyššia línia strechy a otvory dverí, väčšie o 26 mm, umožňujú ľahší a pohodlnejší vstup do interiéru pri zatvorenej streche.

Skladacia pevná strecha sa otvára a zatvára pohodlne pomocou tlačidla na stredovej konzole, alebo diaľkovým ovládačom centrálneho zamykania. Rozšírené diaľkové ovládanie s funkciou „Komfortný vstup" je k dispozícii za príplatok a umožňuje zatvoriť strechu aj na väčšiu vzdialenosť.

„Komfortný vstup" zároveň uľahčí nakladanie a vykladanie batožiny pri otvorenej streche. V tomto prípade sa zložená strecha čiastočne odsunie a umožní manipuláciu s väčšími kusmi batožiny. Batožinový priestor a priestor pre strechu sú od seba oddelené variabilným krytom. Keď je strecha zatvorená, Z4 je na pohľad klasickým kupé. Kryt sa dá zložiť, čím objem pre batožinu narastie zo 180 na 310 litrov. Užitočná hmotnosť

vzrástla oproti predchádzajúcej generácii modelu o 30 kg na 330 kg. Batožinový tunel v kombinácii s doplnkovým vakom pojme dlhé predmety, napríklad lyže, až do rozmeru 170 cm.

Zladenie vonkajšieho a vnútorného štýlu je pri otvorenom automobile veľmi dôležité. Dizajnérom sa to podarilo tvarovaním panelov dverí akoby plynúcich odpredu dozadu. Štýlové prostredie interiéru, také typické pre roadster, zahŕňa aj na vodiča orientovaný dizajn prístrojovej dosky a jej stredovej konzoly. Kontúrovaný dekoratívny povrch v tvare písmena U na strane vodiča obsahuje ovládače svetiel a klimatizácie, vľavo a vpravo od volantu. Sedadlá s integrovanými opierkami hlavy, typické pred roadster, sú v modeloch BMW Z4 sDrive35i a BMW Z4 sDrive30i zo zvlášť kvalitnej kože, v troch možných farbách. Zvolená farba sa opakuje v dolnej časti prístrojovej dosky a na lakťových opierkach vo dverách aj medzi sedadlami.

Dobrú funkčnosť nového BMW Z4 dokumentuje aj množstvo úložných možností: okrem priehradky pred spolujazdcom s objemom až desať litrov a vyklápacích schránok vo dverách sú úložné priestory aj v stredovej konzole, v lakťovej opierke medzi sedadlami a v prístrojovej doske. Ďalším zaujímavým prvkom je priečny úložný priestor za sedadlami, ktorý sa tiahne cez celú šírku interiéru a v tomto segmente ponúka absolútne unikátne úložné možnosti.

BMW Z4 je 4239 mm dlhý, 1790 mm široký a 1291 mm vysoký. Rázvor náprav má dĺžku 2496 mm. Hlavné časti podvozka sú zhotovené z hliníka, poháňané sú, pre BMW tradične, kolesá zadnej nápravy. Bohatá bezpečnostná výbava obsahuje aj stabilizačný systém DSC novej generácie, systém regulácie dynamiky (Fahrdynamik Control) s tromi vodičom voliteľnými režimami - ovplyvňuje charakteristiku elektronického pedálu akcelerátora, charakteristiku riadiacej jednotky motora, prah reakcie systému DSC, charakteristiku posilňovača aj dynamiku preraďovania dvojspojkovej automatickej prevodovky.

K dispozícii budú spočiatku tri radové zážihové šesťvalcové motory. Model Z4 sDrive23i poháňa 2,5-litrový motor vystrojený systémom variabilného časovania ventilov VANOS i systémom variabilného zdvihu ventilov VALVETRONIC. Má najväčší výkon 150 kW pri 6200 ot./min. a krútiaci moment 250 Nm pri 2950 ot./min. Tento model zrýchli z 0 na 100 km/h za 6,6 s a dosiahne maximálnu rýchlosť 242 km/h. Spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke je 8,5 l/100 km. Model Z4 sDrive30i poháňa trojlitrový motor s výkonom 190 kW pri 6600 ot./min. a krútiacim momentom je 310 Nm pri 2750 ot./min. Z 0 na 100 km/h zrýchľuje za 5,8 s a dosahuje rýchlosť 250 km/h. Najvýkonnejším motorom pre tento typ je nový trojlitrový motor, ktorý je prvým radovým šesťvalcom na svete vystrojeným dvoma turbodúchadlami (jedným nízkotlakovým, druhým vysokotlakovým), priamym vstrekovaním benzínu a hliníkovou kľukovou skriňou. Maximálny výkon tohto motora je 225 kW pri 5800 ot./min., krútiaci moment 400 Nm udržuje v rozsahu otáčok 1300 až 5000 za minútu. Pri spolupráci so sedemstupňovou dvojspojkovou automatickou prevodovkou model Z4 sDrive35i zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 5,1 s, najväčšiu rýchlosť má elektronicky obmedzenú na 250 km/h, spotrebu v kombinovanom cykle výrobca uvádza 9,4 l/100 km. Novinka má prísť na trh túto jar.

-bw-

Má byť „silným hráčom“ v segmente

Niekoľko dní pred Vianocami roku 2008 spoločnosť Volvo Cars predstavila automobil, ktorý má zažiariť na cestách o rok neskôr. Štúdia Volvo S60 Concept naznačuje, ako bude vyzerať sériovo vyrábaný typ Volvo S60 novej generácie, ktorý sa začne predávať v roku 2010. “Nové Volvo S60 bude jedným z najsilnejších hráčov v segmente, v ktorom sa odohráva ostrý súboj,“ uviedol Stephen Odell, prezident a výkonný riaditeľ spoločnosti Volvo Cars.

Línie karosérie pripomínajúce kupé vytvárajú charakteristický obraz aj súčasného Volva S60 - a v novej generácii budú ešte výraznejšie. „Športový dizajn je vizuálnym prísľubom entuziastických jazdných vlastností a môžem vás ubezpečiť, že nové Volvo S60 tento prísľub splní. Jazdné vlastnosti sú lepšie ako pri ktoromkoľvek predchádzajúcom type Volvo. Technológia použitá vo vozidle vám pomôže byť lepším a bezpečnejším vodičom,“ povedal Stephen Odell. Štúdia dokumentuje, že dizajnový tím Volvo Cars postúpil do ďalšej úrovne vytvárania špecifickej DNA produktov Volvo.

“Exteriér štúdie jasne naznačuje, čo môžu zákazníci očakávať od budúceho modelu S60. V interiéri sme boli oveľa odvážnejší - tu bolo ťažiskom vytvoriť víziu budúcnosti v dlhodobej perspektíve,“ povedal Steve Mattin, šéf dizajnu Volvo Cars.

Predná časť štúdie S60 Concept nesie zväčšené logo na lichobežníkovej maske chladiča. Má nový vzhľad so štruktúrovanými horizontálnymi lamelami s modifikovaným tvarom. Dve denné svetlá rámujúce masku zvýrazňujú vertikálnu líniu prednej časti a šípový profil kapoty motora. Šikmé hlavné reflektory prechádzajú do výrazne tvarovanej kapoty. V kombinácii so spodným otvorom pre vstup vzduchu v nárazníku, ktorý má tvar obráteného lichobežníka, sa tak vytvára expresívna „tvár“ štúdie. “Dynamika je významným charakterovým rysom, no pritom nepôsobí agresívne. Inšpiračnými zdrojmi sú škandinávsky dizajn a švédske pobrežné útesy. Vytvára vzrušujúcu kombináciu dramatickosti a zmyselnosti,“ hovorí Steve Mattin.

Predné reflektory štúdie spájajú klasické škandinávske vplyvy s moderným svetom high-tech. V každom prednom reflektore svetlo vytvára dvojica štylizovaných miniatúrnych vikingských člnov plávajúcich vedľa seba – jeden pre diaľkové a druhý pre stretávacie svetlo. Pri jazde v noci svetlo vydávajú dve skryté, dohora otočené výkonné diódy LED, ktorých svetlo sa odráža dopredu od „ľadných plachiet“.

Pri pohľade zboku oblúkovitá línia strechy a grafika okien nadväzujú na úplne novú líniu bočného profilu, ktorá je vytvorená ako jemná dvojitá vlna. Prebieha od predných reflektorov po celom boku až k zadnej časti, čím vytvára emocionálne napätie z povrchov a odrazu svetla. Sedemlúčové disky kolies priemeru 20 palcov, ako aj vzor nízkoprofilových pneumatík, majú špeciálny dizajn. Strmene kotúčových bŕzd majú medený farebný odtieň.

Unikátne zadné dvere na pantografovom závese predvádzajú efektný úkaz pri otváraní i zatváraní. Dvere sa otvárajú stlačením ovládača a ich pohyb sa začína tradičným spôsobom. V ďalšej fáze sa predná časť oddiali od karosérie a dvere sa posunú paralelne s bokom karosérie až do koncovej polohy vedľa zadného kolesa. Zadné skupinové svetlá, sledujúce krivku bočného profilu karosérie, sú konštruované rovnako náročne ako predné reflektory. Keď sa vypnú, tmavé krycie sklá nemajú nijakú tradičnú farbu. Až keď sa zapnú obrysové, brzdové alebo smerové svetlá, objaví sa príslušná farba. Sklený panel zadných skupinových svetiel je rozdelený na horizontálne pásy. Na zadnej časti karosérie je namontovaný aj zasúvateľný difúzor, ktorý pri väčšej rýchlosti jazdy zlepšuje aerodynamické vlastnosti a stabilitu vozidla.

Interiér naznačuje smer dizajnu v budúcnosti

V interiéri štúdie Volvo S60 Concept dizajnový tím Volvo Cars realizoval množstvo efektných ideí, ktoré sa uplatnia v ďalších generáciách typov značky. „Môžeme povedať, že sme ukázali cestu, ktorou sa chceme uberať v budúcnosti. Tento interiér je bezpochyby najexkluzívnejší, aký sme doteraz vytvorili,“ uvádza Steve Mattin. Interiér je vybavený mnohými vzrušujúcimi detailmi, ktoré spolu vytvárajú svieže svetlé škandinávske prostredie, plné vizuálnej harmónie.

V strede štvorsedadlového vozidla sa leskne korunný klenot - vzdušná stredová konzola, vyrobená z ručne opracovaného kusu krištáľového skla Orrefors. Vznáša sa ako elegantná vlna, prebiehajúca od prístrojového panelu celou dĺžkou kabíny až po operadlo zadného sedadla.

Celé prostredie vodiča bolo navrhnuté tak, aby zabezpečovalo dokonalý prehľad a pohodlné ovládanie. Aj združený prístroj sa vznáša nad prístrojovým panelom, jednotlivé stupnice sú vytvorené vo viacerých úrovniach. „Rýchlomer je vytvorený ako trojrozmerná sklená špirála. Najmenšie hodnoty sa zobrazujú najbližšie k oku vodiča a čísla sa s rastom rýchlosti vzďaľujú. Ideou je, aby rýchlomer vytváral vizuálne upozornenie na pohyb dopredu,“ vysvetľuje Steve Mattin.

Téma vznášania sa v priestore pokračuje pri tenkých, kontúrovaných ľahkých sedadlách vozidla vytvorených z mäkkej svetlej kože s kontrastným prešívaním. Sedadlá sú pripevnené k spodnej časti stredového tunelu a vnútorným prahom, takže sa nedotýkajú podlahy vozidla. Bezpečnostný pás aj stredová lakťová opierka sú integrované priamo do sedadla. “Našim cieľom bolo vytvoriť príjemnú atmosféru obývacej izby s neviditeľnými prechodmi medzi jednotlivými druhmi povrchov. Napríklad tmavá, ekologicky vypracovaná koža na podlahe pokračuje na spodnej časti dverí,“

uvádza Steve Mattin. Horná časť dverí je obložená pravým svetlým brezovým drevom, ktoré má rovnakú farbu ako naplavené drevo na škandinávskom pobreží, vybielené soľou a slnkom. Dva paralelné zárezy vytvárajú vlnovitý výčnelok, ktorého horná časť tvorí komfortnú lakťovú opierku s koženým poťahom.

Nová technológia identifikuje chodcov v nebezpečnej zóne

Štúdia S60 Concept prezentuje aj úplne nový inovatívny bezpečnostný systém, ktorý dokáže detekovať chodcov vstupujúcich do jazdnej dráhy vozidla. Ak vodič nereaguje na výstrahu, automaticky sa aktivuje núdzové brzdenie maximálnou intenzitou. Táto technológia kolíznej výstrahy s plne automatickým brzdením a detekciou chodcov bude zavedená do výroby práve v sériovej verzii novej generácie typu Volvo S60.

"Doteraz sme sa sústreďovali na to, aby sme pomohli vodičovi zabrániť kolízii s inými vozidlami. Teraz sme urobili ďalší krok vpred so systémom zlepšujúcim bezpečnosť nechránených účastníkov cestnej premávky. Nová konštrukcia snímačov umožňuje zväčšiť intenzitu automatického brzdenia z doterajších 50 % na úplne automatické brzdenie plnou intenzitou. Podľa našich poznatkov ani jeden z našich konkurentov nedosiahol taký výrazný pokrok v tejto oblasti," tvrdí Thomas Broberg, bezpečnostný expert Volvo Cars.

Rýchlosť vozidla je rozhodujúcim faktorom pri predchádzaní kolízii s chodcom. Ak sa rýchlosť zmenší z 50 km/h na 30 km/h, šanca na prežitie chodca sa radikálne zväčší. „Našim cieľom je, aby táto nová technológia pomohla vodičovi zabrániť kolízii s chodcom pri rýchlosti pod 20 km/h. Ak vozidlo jazdí väčšou rýchlosťou, vtedy je cieľom zmenšiť nárazovú rýchlosť natoľko, ako je to len možné. Vo väčšine prípadov môžeme zmenšiť silu nárazu o približne 75 %," povedal Thomas Broberg.

Táto technológia je mimoriadne užitočná aj v prípade nárazu do iného vozidla zozadu. Štúdie naznačujú, že polovica všetkých vodičov, ktorí narazili do iného vozidla, pred nárazom nebrzdila. V takýchto prípadoch systém kolíznej výstrahy s plne automatickým brzdením môže pomôcť úplne zabrániť nehode, ak je relatívny rozdiel rýchlosti medzi dvoma vozidlami menší ako 25 km/h.

Vizuálna výstraha na head-up displeji

V nebezpečnej situácii systém najprv varuje vodiča akustickým signálom spolu s blikajúcim svetlom na displeji head-up, ktorý premieta zobrazenie na predné okno pred vodičom. Ak sa má dosiahnuť okamžitá, intuitívna reakcia vodiča, vizuálna výstraha má podobu červeného svetla imitujúceho brzdové svetlá spredu. Ak vodič nereaguje na výstrahu a systém považuje kolíziu za neodvratnú, automaticky aktivuje brzdy maximálnou intenzitou. Hlavným cieľom systému je včas varovať vodiča, aby mal dostatočný čas na zabrzdenie, alebo obídenie prekážky. Plne automatické brzdenie je bezpečnostným opatrením, ktoré sa aktivuje iba v prípade bezprostrednej hrozby kolízie. Adaptívny tempomat Adaptive Cruise Control (ACC) dopĺňa funkcia asistenčného systému pre jazdu v dopravnej zápche. Radarový tempomat udržiava nastavený odstup od vozidla idúceho vpredu až po úplne zastavenie, čím umožňuje automatické „posúvanie sa" vozidla pri jazde v zápche, alebo extrémne hustej mestskej premávke.

Emisie CO_2 na hranici 119 g/km

V štúdii Volvo S60 Concept je 1,6-litrový zážihový štvorvalec GTDi (Gasoline Turbocharged Direct Injection - turbodúchadlom prepĺňaný motor s priamym vstrekovaním paliva), ktorý dosahuje výkon 132 kW. Tento princíp v kombinácii s ďalšími technickými opatreniami umožnil zmenšiť emisiu kysličníka uhličitého na 119 g/km. Priemerná normovaná spotreba je 5,0 l/100 km.

Prvý sériovo vyrábaný automobil Volvo s technológiou GTDi zmontujú v druhom polroku 2009. Okrem technológie GTDi má štúdia Volvo S60 Concept aj ďalšie technické prvky, ktoré pomáhajú zmenšiť emisie CO_2 na hranicu 119 g/km:

Vrstevné spaľovanie. Tvar spaľovacieho priestoru je konštruovaný tak, aby sa okolo zapaľovacej sviečky vytvorila zmes vzduchu a paliva v optimálnej koncentrácii, obklopená vrstvou čistého vzduchu. To umožňuje motoru pracovať s prebytkom vzduchu (chudobnou zmesou), čo zmenšuje spotrebu paliva.

Automatický systém štart/stop, ktorý automaticky vypína motor, keď je vozidlo v pokoji a opäť ho naštartuje bezprostredne pred rozjazdom.

Prevodovka Powershift. Obsahuje v podstate dve paralelne pracujúce „ručne ovládané" prevodovky, každú s vlastnou spojkou

EPAS (Electric Power Assisted Steering - elektrický posilňovač riadenia). Elektromotor v posilňovači nahrádza klasické hydraulické čerpadlo poháňané motorom

„Režim DRIVe". Umožňuje vodičovi zmenšiť spotrebu paliva využitím osobitného ekonomického režimu, ktorý obmedzuje funkciu rozličných vybraných elektrických a mechanických systémov.

Uzatvárateľná maska. Aerodynamický panel uzatvára prietok vzduchu cez masku chladiča, ak nie je potrebné intenzívne chladenie, čím sa zmenšuje odpor vzduchu.

Hladké aerodynamické panely na spodnej časti karosérie. Využitie ľahkých materiálov pri stavbe karosérie. **-vo-**

Horúce novinky Nissanu

Nový Nissan 370Z, predstavený v závere minulého roka na americkom trhu, je pokračovateľom línie typov „Z" – ponúka autentické správanie sa športového automobilu, väčší výkon, lepšie ovládanie, kompaktnejšie rozmery a v neposlednom rade dbá aj na čo najmenšiu hmotnosť. Dodávky do Európy sa začnú v máji 2009.

Po kompletnom prepracovaní (prvom od uvedenia na trh v roku 2003) sa 370Z vyznačuje skráteným rázvorom, karosériou s väčšou mierou využitia ľahkých materiálov, novým motorom, novou sedemstupňovou automatickou prevodovkou s preraďovaním prostredníctvom páčok, rovnako ako systémom automatickej úpravy otáčok pri podraďovaní počas ručného preradenia – vôbec prvom na svete.

Nissan 370Z poháňa 3,7-litrový zážihový motor s premenným zdvihom a časovaním ventilov. Jeho výkon cítiť aj pri hornej hranici otáčok (7500 ot./min), čo prináša úplne nové zážitky z jazdy. V porovnaní s predchádzajúcou konštrukciou je približne 35 percent súčastí motora nových. (Hodnoty výkonu, krútiacehoho momentu, spotreby aj emisií nie sú ešte pre Európu definitívne určené.)

Vozidlo si možno objednať aj s ručne ovládanou šesťstupňovou prevodovkou, ako prvou na svete vybavenou systémom „Synchro-Rev Match", ktorý automaticky „zosúlaďuje" otáčky pri podraďovaní.

Dizajn exteriéru zámerne pripomína štýl typu 240 – uhladený aerodynamický tvar a pocit „dynamického pohybu" vďaka výrazne vysadenej streche a opticky nízko položenému ťažisku.

Oproti predchádzajúcej generácii je zlepšené aj vnútorné usporiadanie, batožinový priestor je väčší a lepšie prístupný. Úplne prepracovaný Nissan Cube si zachováva aj pri svojej tretej generácii štýlový „škatuľový" vzhľad. Súčasne však prichádza s väčšou dávkou elegancie a štýlu, ktorý je zjavný zvonku aj zvnútra. Nová generácia Cube sa už predáva v Japonsku, do Európy príde na jeseň 2009.

Od uvedenia na trh v roku 1998 sa v Japonsku predalo takmer milión kusov automobilov Nissan Cube. Najnovšia verzia si uchovala charakteristický vonkajší vzhľad s niektorými ľahko identifikovateľnými rysmi (napríklad nesymetrická zadná časť vozidla). Pri svojom celosvetovom debute sa však prikláňa k jednoduchšiemu, univerzálnejšiemu dizajnu. Ponúka priestrannejšiu kabínu a rad moderných detailov v interiéri. Navzdory väčšej priestrannosti nepresahuje nový Cube dĺžku štyroch metrov. „Nový Nissan Cube je navrhnutý pre ľudí, ktorí uprednostňujú menej všedný život. Ľudí, ktorých už nebaví nekonečný kolotoč stále rýchlejších, silnejších a agresívnejšie vyzerajúcich áut," poznamenal Yosuke Iwasa, hlavný produktový špecialista segmentu.

-nn-

Zmodernizovaný

Za tri a pol roka od svojho uvedenia na trh si Golf Plus našiel cestu už k viac ako 500 000 motoristom, ktorí na tomto vozidle oceňujú najmä väčšiu vnútornú výšku i väčšiu variabilitu vnútorného priestoru ako má klasický Golf. Na autosalóne v Bologni v závere minulého roka automobilka Volkswagen predstavila modernizovanú verziu Golfu Plus.

Nový Golf Plus sa svojím dizajnom približuje nedávno predstavenému Golfu šiestej generácie. Predná časť sa vyznačuje pozmeneným tvarom reflektorov a horizontálnou maskou chladiča. Hmlové svetlá v spodnej časti nárazníka slúžia aj ako denné svetlá. Vzadu je nový nárazník a zadné svetlá boli prekonštruované tak, že ich svietiacimi prvkami sú diódy LED. V interiéri vozidla sú rovnaké prístroje a rovnaký volant, aké má nový Golf.

Podstatné zmeny však nastali pod kapotou. Pohonné jednotky boli prevzaté z Golfa VI, čo znamená, že aj na pohon Golfa Plus budú slúžiť nové štvorventilové prepĺňané vznetové štvorvalce, vystrojené vstrekovacím systémom common rail. Tieto motory majú výkon 66 kW, 77 kW, 81 kW a 103 kW. Motory výkonu 81 kW a 103 kW majú spotrebu nafty v kombinovanej prevádzke len 5,1 l/100 km. To je o 0,8 l/100 km menej ako mal doterajší rovnako veľký motor so vstrekovaním typu čerpadlo-dýza. S najvýkonnejším vznetovým motorom dosahuje Golf Plus maximálnu rýchlosť 204 km/h. K dispozícii je aj päť zážihových motorov, ktoré pokrývajú výkonový rozsah od 59 kW do 118 kW. Všetky motory splňujú emisnú normu Euro 5, pričom všetky vznetové motory sú vystrojené časticovým filtrom. Zo sortimentu prevodoviek zmizla klasická automatická prevodovka s hydraulickým meničom krútiaceho momentu, ktorú nahradila 6-setupňová resp. 7-stupňová dvojspojková prevodovka DSG.

Nový Golf Plus môže byť vystrojený niektorými inovatívnymi asistenčnými systémami. Ide napríklad o systém Park Assist, ktorý dokáže automaticky „zasunúť" vozidlo do medzery v rade stojacich áut. Ďalším systémom je ACC, umožňujúci automatické dodržiavanie odstupu od vpredu idúceho vozidla. Na želanie môže byť vozidlo vystrojené aj malou kamerou, ktorá pri cúvaní sníma priestor za vozidlom. Snímaný obraz sa zobrazuje na kombinovanom displeji rádia a navigačného systému.

Nový Golf Plus, ktorý príde na trh v marci, sa bude dodávať v troch úrovniach výbavy, označených Trendline, Comfortline a Highline.

(RM)

Pohodlie charakteristické pre „Gran Turismo“

Už dávnejšie sa vedelo, že nemecká automobilka Porsche vyvíja svoju prvú športovú „limuzínu“. V motoristickej tlači i na internete sa v ostatnom období objavilo už niekoľko „špionážnych“ snímok nového typu, nazvaného Panamera. Aby automobilka zabránila ďalším špekuláciám o tom, či bude nové vozidlo vyzerať tak, alebo onak, uverejnila prvé oficiálne snímky svojej novinky i základné údaje o nej. Oficiálnu „fyzickú“ premiéru bude mať Panamera až na jarnom ženevskom autosalóne začiatkom marca.

Už na prvý pohľad vidno, že tím dizajnérov na čele s Grantom Larsonom, ktorý bol za dizajn Panamery zodpovedný, si dal mimoriadne záležať na tom, aby nový liftback niesol také typické dizajnérske prvky, ktoré by ho okamžite identifikovali ako výrobok automobilky Porsche. Od svojich konkurentov vo vyššej strednej triede sa Panamera odlišuje tým, že pri približne rovnakej dĺžke je nižšia a širšia. „Porsche nikdy nesmie vyzerať vyššie ako širšie,“ povedal šéfdizajnér Porsche Michael Mauer. Panamera je dlhá 4970 mm, široká 1931 mm a vysoká len 1418 mm. Batožinový priestor má objem 430 litrov, po sklopení zadných sedadiel sa zväčší na 1500 litrov.

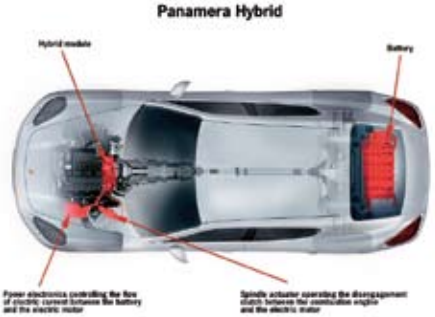
Novovyvinutý podvozok využíva na zavesenie predných aj zadných kolies dvojice priečnych trojuholníkových ramien. Vozidlo je vystrojené adaptívnymi tlmičmi PASM, vzduchovým pružiacim systémom a aktívnymi stabilizátormi, ktoré zmenšujú nakláňanie vozidla v zákrutách. Vodič môže zvoliť veľmi športový, športový alebo komfortný režim jazdy. Panamera je prvým vozidlom spoločnosti Porsche vystrojeným tempomatom s automatickou reguláciou odstupu od vpredu idúceho vozidla. Na želanie môže byť vozidlo vystrojené keramickými brzdovými kotúčmi.

Konštruktéri dbali aj na zlepšenie ochrany chodcov pri ich prípadnej kolízii s vozidlom. Pri náraze chodca do prednej časti vozidla sa predná kapota po aktivácii pyrotechnických patrón nadvihne, čím sa pod ňou vytvorí deformačná zóna. Chodec tak nenarazí hlavou na tuhé, nedeformovateľné časti motora, ktoré sú inak tesne pod kapotou. Panamera má vpredu uložený motor.

Motory sú prevzaté z typu Cayenne, ale boli na nich vykonané menšie úpravy, týkajúce sa najmä zmenšenia vnútorného trenia. Základným motorom je 3,6-litrový vidlicový zážihový šesťvalec s maximálnym výkonom 220 kW. Ďalším motorom je 4,8-litrový vidlicový osemvalec, ktorého maximálny výkon je 294 kW. Špičkový model Panamera Turbo je vystrojený prepĺňanou verziou spomenutého osemvalca, ktorej maximálny výkon je 368 kW. Tento model je vystrojený pohonom všetkých štyroch 19-palcových kolies (ostatné modely majú 18-palcové kolesá a pohon zadnej nápravy). Prevodovka je buď šesťstupňová s ručným ovládaním, alebo sedemstupňová dvojspojková (výrobok spoločnosti ZF). Pripravuje sa aj verzia Panamera Hybrid, ktorej hnaciu sústavu bude tvoriť 3,6-litrový motor, doplnený o elektromotor výkonu 34 kW.

V luxusne zariadenom interiéri sú štyri samostatné sedadlá, pričom na zadných sedadlách by malo mať dosť miesta aj tých päť percent ľudí, ktorých výška je viac ako 192 cm. Pohodlie posádky zodpovedá štandardom typickým pre kategóriu vozidiel Gran Turismo. O dynamických vlastnostiach a spotrebe paliva nového typu Panamera zatiaľ spoločnosť Porsche neuverejnila žiadne údaje. Známe je, že konečnú montáž Porsche Panamera budú robiť v závode v Lipsku, pričom motory budú dovážať zo základného závodu spoločnosti Porsche v Zuffenhausene a nalakované karosérie zo závodu Volkswagen v Hannoveri. V tlačových informáciách sa uvádza, že pri výrobe tohto typu automobilka Porsche spolupracuje najmä s nemeckými dodávateľmi, takže asi 70 % z tohto vozidla vznikne v Nemecku a právom bude niesť označenie MADE IN GERMANY...

Nové Porsche Panamera, ktoré spája športové jazdné vlastnosti s veľkou mierou komfortu, by sa na trh malo dostať v lete roku 2009. Výrobca predpokladá, že ročne by mohol predať okolo 20 000 týchto luxusných vozidiel, ktoré budú konkurovať takým osvedčeným limuzínam, akými sú Audi A8, BMW radu 7, Mercedes triedy S a Maserati Quattroporte. **(RM)**



Iný pohľad, iný obraz

Mercedes-Benz svoje typy vyššej triedy v budúcnosti ako prvý výrobca luxusných automobilov vybaví obrazovkou, na ktorej vodič a spolujazdec môžu súčasne sledovať dva rozdielne programy. Zatiaľ čo si jeden z nich overuje navigačné pokyny, druhý nerušene sleduje na tom istom displeji film. Umožňuje to nová technika SPLITVIEW, ktorú Mercedes-Benz po prvý raz použije vo svojej triede S.

Novú techniku SPLITVIEW vyvinuli spoločnosti Mercedes-Benz a Bosch. Je integrovaná do inovatívneho ovládacieho a zobrazovacieho systému COMAND vozidiel Mercedes-Benz triedy S umiestneného centrálne v stredovej konzole. Jeho veľkoryso dimenzovaná obrazovka s uhlopriečkou 8 palcov (okolo 20 centimetrov) nesie podsvietený farebný displej s aktívnou matricou (TFT LCD). Na nej sa v obrazových bodoch ležiacich vedľa seba v rovnakom čase zobrazujú dva rozdielne obrazy. Maska umiestnená pred displejom tento zmiešaný obraz opticky rozdeľuje tak, aby v závislosti od polohy sediaceho boli rozoznateľné len pixely pre jeden alebo pre druhý obraz. Výsledok: vodič a spolujazdec vidia na jedinej obrazovke súčasne rozličné vizuálne programy.

Vodič má na displeji k dispozícii tak ako doteraz všetky informácie systému COMAND. Spolujazdec si môže zostaviť svoj osobný program s video DVD, hudobnými videami alebo televíznymi reláciami podľa vlastných želaní. Na obsluhu používa diaľkové ovládanie. Aby svojím zábavným programom nerušil vodiča, má možnosť vychutnávať si svoj program cez slúchadlá.

Samozrejme, spolujazdec sa nemusí vzdať ovládania telefónu a navigácie, lebo tak ako predtým si môže na displej vyvolať aj všetky informácie ovládacieho a zobrazovacieho systému COMAND.

Novú techniku SPLITVIEW zavedie Mercedes-Benz po prvýkrát do triedy S už v tohtoročnom lete.

-mz-

PSA Peugeot Citroën a Bosch

budú vyvíjať hybridný pohon

Spoločnosti PSA Peugeot Citroen a Robert Bosch GmbH sa dohodli na spoločnom vývoji hybridného pohonu 4x4 založenom na spolupráci vznetového motora s elektromotorom. V Peugeote aj v Citroene plánujú začať vyrábať autá s takýmto systémom pohonu v roku 2011.

Na minuloročnom autosalóne v Paríži už Citroën aj Peugeot vystavovali štúdie, ktoré mali vpredu vznetový motor 2.0 HDi s výkonom 120 kW a synchrónnym elektromotorom s permanentnými magnetmi vzadu, ktorý má trvalý výkon 20 kW. Štúdiu Citroënu s názvom Hypnos sme predstavili v poslednom minuloročnom vydaní časopisu, štúdia Peugeota vystavená v Paríži založená na tom istom hybridnom systéme pohonu mala názov Prologue.

Dohoda na vývoji takéhoto systému pohonu je logická – PSA Peugeot Citroën je popredným výrobcom vznetových motorov, Bosch „je doma" vo vývoji a výrobe elektronických a elektrických prvkov. Bude teda vyvíjať

vysokonapäťový alternátor na dobíjanie trakčných batérií, hnací elektromotor a všetku riadiacu elektroniku celého systému.

Vozidlá s takýmto systémom pohonu budú mať vynikajúce dynamické vlastnosti a budú produkovať malé množstvo emisií CO_2. Štúdia Peugeot Prologue s hmotnosťou viac ako 1,5 t poháňaná vznetovým motorom a elektromotorom s celkovým výkonom 147 kW dokáže zrýchľovať z 0 na 100 km/h za 8,8 s, dosiahne najväčšiu rýchlosť 209 km/h a pri bežnej jazde spotrebuje v priemere 4,1 l/nafty na 100 km pri priemernej tvorbe CO_2 109 g/km.

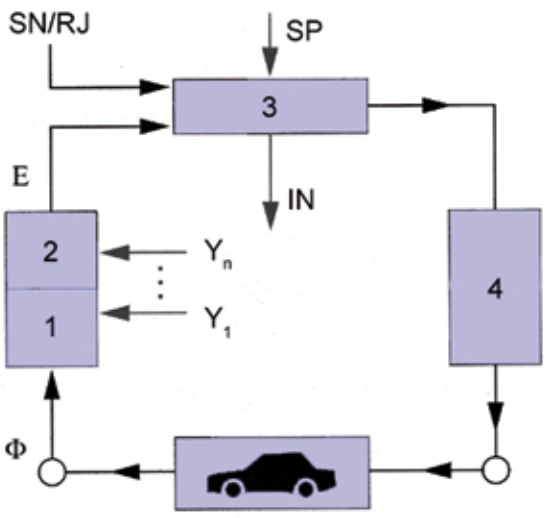
ABS A ĎALŠIE OD NEHO ODVODENÉ SYSTÉMY PRE PODPORU BEZPEČNOSTI JAZDY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV (7. časť)

V predchádzajúcich častiach tohto príspevku sme sa zoznámili so základnými a odvodenými regulačnými systémami, ktoré sa používajú ako prostriedky účinného zlepšenia bezpečnosti jazdy automobilov. Od najstaršieho systému protiblokovacej regulácie pri brzdení ABS, cez protipreklzovú reguláciu pri rozjazde ASR, elektronickú uzávierku diferenciálu EDS, elektronické rozdeľovanie brzdnej sily EBV, atď. sme sa dostali až k moderným systémom regulácie smerovej stability vozidla FDR, známym skôr pod označením celého komplexného balíka regulačných systémov ESP. Zmienili sme sa stručne aj o doplnkových systémoch, ktoré uľahčujú vodičovi ovládanie vozidla v niektorých situáciach, napríklad pri jazde v teréne, alebo zabezpečujú pohotovosť brzdového systému na účinný zásah v núdzovej situácii, a podobne.

Obr. 1 - Základná bloková schéma snímača

Videli sme, že správna činnosť týchto regulačných systémov je závislá od bezchybnej funkcie veľkého množstva snímačov umiestnených vo vozidle a monitorujúcich hodnoty rôznych veličín, dôležitých pre regulačné procesy. Dá sa obrazne povedať, že snímače predstavujú „zmyslové orgány" vozidla, ktoré sú schopné vnímať niektoré základné veličiny, ako dráhu, uhol, otáčky, rýchlosť, zrýchlenie, uhlovú rýchlosť, frekvenciu, atď., ak sa obmedzíme len na vetvu regulácie podvozku automobilu. Povedzme si teda niečo o snímačoch v motorových vozidlách.

Snímač je zariadenie, ktoré mení fyzikálnu veličinu Φ (väčšinou neelektrickú) na elektrickú veličinu E, pri zohľadnení rušivých veličín Y_i . Za elektrické veličiny sú považované nielen prúd a napätie, ale aj ich amplitúda, frekvencia, perioda, fáza alebo dĺžka impulzu, ako aj elektrické charakteristické veličiny - odpor, kapacita a indukčnosť. Hodnoty a časový priebeh týchto veličín predstavujú elektrický výstupný signál snímača. Obr. b1 predstavuje blokovú schému snímača. Výstupné signály snímačov sa spravidla upravujú pomocou tzv. prispôsobovacích obvodov do určitého štandardizovaného tvaru, ktorý vyžaduje príslušná riadiaca jednotka. Na obr. 2 je znázornený merací a regulačný reťazec zložený zo snímača s prispôsobovacím obvodom, riadiacej jednotky a aktuátora (akčného člena), ktorý realizuje požadovaný regulačný zásah. Tento regulačný proces môže byť ovplyvňovaný aj signálmi iných snímačov, ako aj vodičom prostredníctvom ovládacích spínačov. Vodič je o stave a priebehu regulačného procesu často informovaný pomocou zobrazovacích jednotiek. Charakteristika snímača je závislosť výstupného signálu na meranej veličine a môže byť podľa obr. 3 spojitá lineárna, spojitá nelineárna, nespojitá viacúrovňová a nespojitá dvojúrovňová (s hysteréziou). Samotný výstupný signál snímača môže byť podľa obr. 4 analógový (spojitý) alebo diskrétny (nespojitý).



Obr. 2 - Snímač v meracom reťazci v motorovom vozidle: 1 – snímač, 2 – prispôsobovací obvod, 3 – riadiaca jednotka, 4 – akčný člen, Φ – meraná veličina, E – elektrický signál, Y1 ... Yn – rušivé veličiny, SN/RJ – signál iného snímača alebo inej riadiacej jednotky, SP – spínač, IN – indikácia

Snímače určené pre použitie v motorových vozidlách sú na rozdiel od podobných univerzálnych snímačov, bežne dostupných na trhu, prispôsobené požiadavkám prevádzky vo vozidle a požiadavkám špecifických elektronických systémov automobilu.

Pre zaujímavosť, dnešné moderné osobné automobily sú vybavené 60 až 70 najrôznejšími snímačmi, na ktoré sú kladené najdôležitejšie požiadavky podľa nasledujúcej tabuľky.

SNÍMAČE V MOTOROVÝCH VOZIDLÁCH - POŽIADAVKY A SPÔSOBY ICH PLNENIA

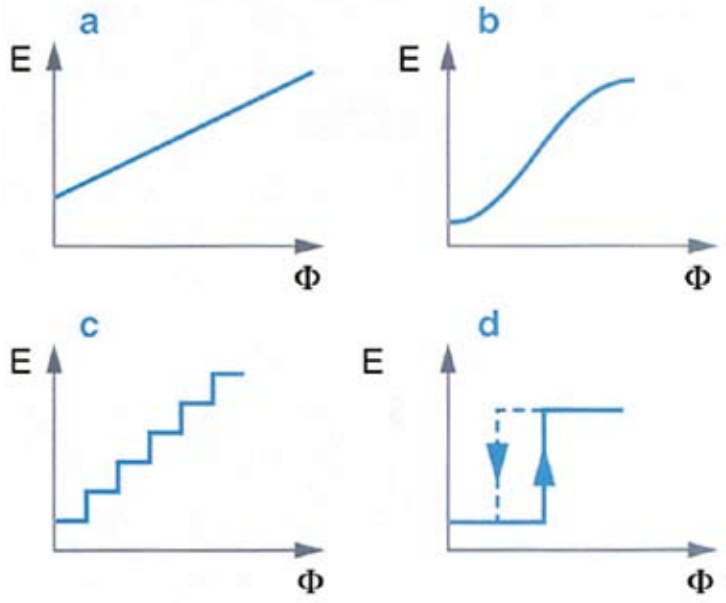
POŽIADAVKY	OPATRENIA NA ICH PLNENIE
Veľká spoľahlivosť	Osvedčená robustná konštrukcia
Malé výrobné náklady	Racionálna hromadná výroba a moderné technologické postupy
Tvrdé prevádzkové podmienky	Odolné zapuzdrenie a uloženie
Malé rozmery	Technológia miniaturizácie a moderné technológie
Veľká presnosť	Kompenzácia chýb integrovaná v snímači

Podľa zabezpečovania jednotlivých funkcií vo vozidle sa snímače delia do troch kategórií spoľahlivosti :

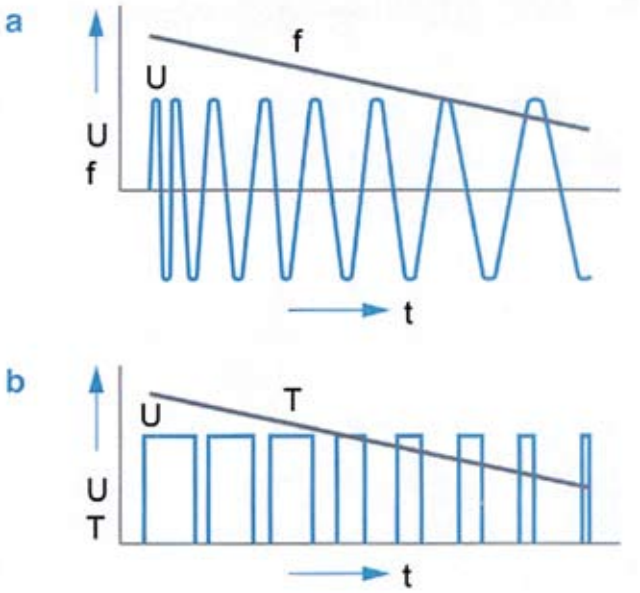
1. trieda – riadenie, brzdy, ochrana posádky vozidla
2. trieda – motor, hnacie ústrojenstvo, podvozok, pneumatiky
3. trieda – komfort, diagnostika, informačné systémy, zabezpečenie proti odcudzeniu.

Snímače, ktoré sú pre nás v popisovaných prípadoch dôležité, teda patria prevažne do prvej tiedy, ktorá odpovedá požiadavkám známym z letectva a kozmonautiky. Ich veľká spoľahlivosť je zabezpečovaná konštrukčnými opatreniami, použitím mimoriadne spoľahlivých komponentov a materiálov a osvedčených, robustných techník. Systémy sú dôsledne integrované, aby odpadlo čo najviac rozoberateľných a potenciálne poruchových spojovacích miest. V prípade nutnosti sa z bezpečnostných dôvodov používajú aj redundandné systémy snímačov, teda paralelne pracujúce snímače s rovnakou funkciou, čo je princíp bežne využívaný v leteckej technike.

Veľký počet snímačov vo vozidle v porovnaní s inými oblasťami použitia predpokladá malé výrobné náklady. Typické priemerné náklady na výrobu snímača sú často až 100-krát menšie v porovnaní s konvenčným snímačom podobnej výkonnosti. Pri produkcii snímačov sú využívané automatizované výrobné postupy, ktoré pracujú veľmi efektívne. Takéto výrobné zariadenia sa však oplácajú len pri odpovedajúcich počtoch vyrábaných kusov, ktoré sú niekedy také veľké (môžu dosahovať 1 až 10 miliónov kusov ročne), že presiahnu potrebu



Obr. 3 - Charakteristiky snímačov: a – spojitá lineárna, b – spojitá nelineárna, c – nespojitá viacúrovňová, d – nespojitá dvojúrovňová, Φ – meraná veličina, E – elektrický signál snímača



Obr. 4 - Príklady tvaru výstupného signálu: a – signál napätia spojitý (analógový), b – signál napätia nespojitý (diskrétny), U – napätie, f – frekvencia, T – dĺžka impulzu, t - čas

jedného odberateľa. Veľká potreba automobilového priemyslu zohrala pritom bezprikladnú priekopnícku úlohu a doslova stanovila nové meradlá v tejto oblasti.

Snímače sú vo vozidle často umiestnené na exponovaných miestach, pre výhody s tým spojené prednostne priamo v miestach merania, pričom sú vystavené extrémnym zaťaženiam:

- mechanickým – vibrácie, nárazy
- klimatickým – teplota, vlhkosť
- chemickým – voda, soľ, palivo, olej, kyselina
- elektromagnetickým – rušivé žiarenie a impulzy, prepätie, prepólovanie.

Preto sa pri výrobe musia používať rôzne ochranné opatrenia, známe pod globálnym termínom „technika zapuzdrovania". Ich know-how je doménou každého výrobcu a na ich úspešnom zvládnutí závisí veľkou mierou výsledná kvalita snímača. Tieto opatrenia predstavujú často väčšiu časť z celkovej ceny snímača ako samotný merací prvok.

Stále narastajúce množstvo elektronických systémov vo vozidle na jednej strane a stále kompaktnejší tvar vozidiel pri súčasnom zachovaní komfortu vnútorného priestoru pre posádku vozidla a pri neustálom tlaku na hmotnosť vozidla núti výrobcov snímačov k ich extrémne malým rozmerom. Vo veľkej miere sú využívané technológie miniaturizácie elektronických súčiastok známe z výroby integrovaných obvodov. Zvlášť zaujímavé sú z tohoto hľadiska napríklad snímače zrýchlenia vyrábané z kremíkových plátkov metódami povrchovej a „bulk" mikromechaniky, o ktorých sa podrobnejšie zmienime neskôr.

Požiadavky na presnosť snímačov pre motorové vozidlá nie sú, až na niektoré výnimky, také extrémne, ako pri niektorých priemyselných snímačoch. Prípustné chyby sa všeobecne pohybujú okolo 1 % z konečnej hodnoty meracieho rozsahu. Napriek tomu, na zabezpečenie požadovanej presnosti sa využíva najmä zúženie výrobných tolerancií a spresnenie techník vyváženia a kompenzácie. Zvlášť významnú rolu tu však hrá integrácia samotného snímača s elektronikou pre spracovanie signálu. Technicky to znamená, že jednotlivé funkcie pri spracovaní signálu, ktoré sa pôvodne vykonávali v riadiacej jednotke, sa presúvajú priamo do snímača. V historickom ponímaní možno túto integráciu rozložiť do troch stupňov, ako vidno z obr. 5. Posledný, tretí stupeň integrácie už predstavuje komplexný mikrosystém snímača s digitálnymi obvodmi a mikropočítačom, označuje sa tiež ako „inteligentný snímač". Ponúka výhody ako odľahčenie riadiacej jednotky, jednotné rozhranie vhodné pre pripojenie na zbernicu, využitie výsledkov merania pre viaceré riadiace jednotky, a ďalšie.

S ohľadom na úlohy a použitie sa snímače v motorových vozidlách členia na:

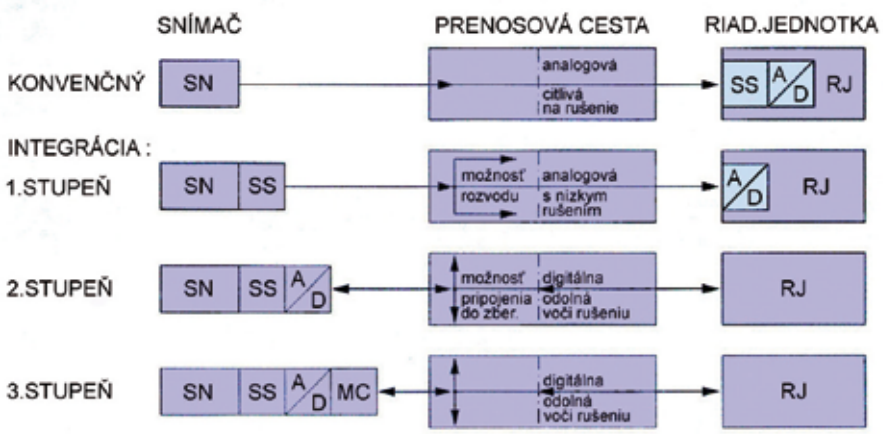
- funkčné snímače – slúžia prevažne na úlohy riadenia a regulácie
- snímače pre bezpečnosť a zabezpečenie – napr. ochrana proti odcudzeniu vozidla
- snímače pre kontrolu vozidla a na informovanie vodiča – (palubná diagnostika, informácie o spotrebe a opotrebení.

Snímače, ktoré sú dôležité pre činnosť regulačných systémov popisovaných v tomto príspevku, možno rozdeliť do niekoľkých skupín podľa typu mechanickej veličiny, ktorú merajú :

- snímače polohy (dráhy alebo uhla)
- snímače otáčok a rýchlosti
- snímače zrýchlenia.

V ďalších pokračovaniach si popíšeme niektoré z týchto typov snímačov, pričom sa zameriame najmä na používané fyzikálne princípy merania príslušných veličín a v niektorých prípadoch aj na použitie moderných a zaujímavých technologických postupov pri ich výrobe.

Ing. Roman MOČKOŘ, CSc.
(pokračovanie)



Obr. 5 - Prehľad integrácie snímačov : SN – snímač, SS – spracovanie signálu, A/D – analógovo-digitálny prevodník, MC – mikropočítač, RJ – riadiaca jednotka

Dôsledne otvorené

Radosť z jazdy a individuálny štýl typický pre značku MINI teraz opäť prichádzajú v kombinácii s atmosférou a osviežujúcim pocitom z jazdy na otvorenom povetrí. Nový evolučný dizajn, výkonnejšie a úspornejšie motory, dokonalejšia konštrukcia podvozka, optimalizovaná bezpečnostná technika, nové farby a materiály - to sú hlavné dôvody na radosť z príchodu nového MINI Cabrio, jediného prémiového kabrioletu vo svojom segmente.

Natiahnutá bočná silueta evokuje ešte výraznejšiu športovosť ako mal jeho predchodca, z ktorého sa predalo vo svete 164 000 exemplárov. Vďaka tomu, že je ochranný rám za zadnými sedadlami takmer neviditeľný, vozidlo s otvorenou strechou má pri pohľade zboku takmer čistú siluetu ako športový roadster.

Oba modely, MINI Cooper S Cabrio aj MINI Cooper Cabrio, sú vybavené maskou chladiča so šesťuholníkovým vzorom a veľkými elipsovitými prednými reflektormi s integrovanými smerovkami. MINI Cooper S Cabrio sa odlišuje zvýšeným stredom prednej kapoty (až o 20 mm) a otvorom na nej.

Aj pohľad zozadu ponúka jasné zdôraznenie vizuálnej osobitosti vozidla. Veko batožinového priestoru sa otvára na vnútorných pántoch, čo dáva zadným partiám hladký a homogénny vzhľad. Zadné svetlá sú o niečo väčšie ako u predchodcu, podobne ako pri modeli hatchback sú orámované chrómovaným lemom. Športový charakter má MINI Cooper S Cabrio v zadnej časti zdôraznený aj dvojitou koncovkou výfuku, umiestnenou v strede a dvojdielnym hmlovým svetlom.

Textilná strecha s funkciou strešného okna, funkčná aj za jazdy

Strecha s textilným poťahom sa otvára alebo zatvára plne automaticky (elektro-hydraulicky) za približne 15 sekúnd. Keď je otvorená, decentne sa zloží v zadnej časti auta, bez nutnosti použitia samostatného krytu. Otváranie alebo zatváranie aktivuje pákový spínač na ráme nad čelným sklom. Strechu možno ovládať aj počas jazdy pri rýchlosti do 30 km/h. Možno ňou manipulovať aj diaľkovým ovládaním vozidla.

Stredná časť strešnej sekcie sa dá samostatne otvoriť ako strešné okno. Tento prvok je ovládaný plne elektricky, otvára sa na šírku 40 cm a funguje až do rýchlosti jazdy 120 km/h. Nová strecha typu MINI Cabrio je praktická aj v oblasti výhľadu z vozidla, vďaka mierne zväčšenej sklenej ploche okien v porovnaní s predchodcom. Vo výhľade nebráni ani ochranný rám úplne nového typu, ktorý je za normálnych okolností ukrytý za zadnými sedadlami a v prípade potreby (pri prevracaní sa vozidla) sa ako jeden celistvý kus vysúva spoza nich v priebehu 150 milisekúnd. Zadné okno je sklené a za príplatok môže byť aj vyhrievané. Bezpečnostne optimalizovaná štruktúra karosérie má novú podlahovú plošinu a pre potreby kabrioletu adekvátne posilnené prahy aj predné stĺpiky. Tuhosť karosérie vzrástla oproti predchádzajúcemu Cabriu napriek zmenšeniu hmotnosti vozidla o 10 kg. Čelné bezpečnostné vankúše a vankúše na ochranu hlavy a hrude, integrované v bočných častiach predných operadiel, snímač prevrátenia sa vozidla optimalizujú súhru činnosti bezpečnostných prvkov. Nové MINI má pneumatiky Runflat schopné dojazdu aj pri defekte a indikátor defektu pneumatiky.

Najnovšia generácia štvorvalcových motorov

Výkonné, spontánne a extrémne efektívne: také sú oba zážihové štvorvalce, s ktorými vstupuje nové MINI Cabrio na trh. Oba motory majú zdvihový objem 1598 cm^3, montujú sa v britskom závode Hams Hall, odkiaľ putujú do Oxfordu, kde sa vyrába nové MINI Cabrio.

Obidva motory sú pod prednou kapotou umiestnené, na rozdiel od predchodcu, výfukovou stranou smerujúcou dopredu. Rovnakou charakteristikou je aj centrálny prvok kľukovej skrine „bedplate", pozostávajúci z dvoch dielov, prevzatý z motoristického športu.

MINI Cooper S Cabrio

MINI Cooper S Cabrio, výkonnejší z dvoch modelov, je vybavený motorom s priamym vstrekovaním venzínu, dosahuje výkon 128 kW pri 5500 otáčkach za minútu a maximálny krútiaci moment 240 Nm v rozsahu od 1600 do 5000 otáčok za minútu (s funkciou Overboost až 260 Nm). Je prepĺňaný turbodúchadlom typu Twin-Scroll. Turbodúchadlo typu Twin-Scroll je založené na oddelenom vstupe dvoch párov výfukových traktov dvoch valcov do turbíny, čím sa zmenšuje spätný tlak výfukových plynov pri malých otáčkach a využíva sa pulzujúci efekt plynov. Takýmto spôsobom sa zlepšia reakčné schopnosti turbodúchadla a prakticky sa eliminuje tzv. „turbodiera".

Vďaka tomuto typu turbodúchadla a vďaka priamemu vstrekovaniu benzínu do valcov disponuje MINI Cooper S Cabrio v mnohých ohľadoch pozoruhodnými charakteristikami. Kombinovaná spotreba podľa testovacieho cyklu EÚ je len 6,4 l/100 km a emisie CO_2 majú hodnotu 153 g/km.

MINI Cooper Cabrio

Pohonný agregát tohto modelu má zdvihový objem takisto 1,6 litra. Je to atmosférický motor, má najväčší výkon 88 kW pri 6000 otáčkach za minútu, krútiaci moment vrcholí hodnotou 160 Nm pri 4250 otáčkach za minútu.

Inovatívnym prvkom tohto motora je plne variabilný manažment ventilov, založený na unikátnej technológii BMW Group VALVETRONIC. Zdvih aj časovanie ventilov sa menia plynulo a táto zmena trvá v najrýchlejšom prípade iba 300 milisekúnd.

Výsledkom je zrýchlenie z pokoja na 100 km/h iba za 9,8 sekundy a maximálna rýchlosť až 198 km/h, pričom spotreba v kombinovanej prevádzke je iba 5,7 l/100 km a emisie CO_2 sú na úrovni 137 g/km.

K zmenšeniu spotreby paliva prispela aj optimalizácia pomocných agregátov, napríklad olejového čerpadla s riadeným prietokom alebo elektronicky aktivovaným obehovým čerpadlom chladiaceho systému.

MINI Cooper S Cabrio aj MINI Cooper Cabrio sú vybavené aj ďalšími systémami na zmenšenie spotreby a emisií: Brake Energy Regeneration, Auto Start Stop, indikátor preradenia. Výsledkom je zmenšenie spotreby a emisií v porovnaní s predchádzajúcou generáciou o viac ako 20 %.

Šesťstupňové prevodovky

MINI Cooper S Cabrio aj MINI Cooper Cabrio sú štandardne vybavené šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Na želanie možno dostať šesťstupňovú automatickú prevodovku, ktorá môže byť vybavená aj ručným preraďovaním pomocou tlačidiel na volante, v štýle pretekárskych vozidiel Formuly 1.

Predná poháňaná náprava typu McPherson a zadná viacprvková náprava sú naladené tak, aby zaručili pocit pri jazde typický pre motokáru. Exkluzívnym elektronickým doplnkom podvozku je Dynamická regulácia stability DSC s funkciou Dynamickej regulácie trakcie DTC.

Variabilný interiér

Vďaka tomu, že zadný ochranný rám pozostáva z jediného kusa hliníka, sa konštruktérom podarilo vytvoriť batožinový priestor s možnosťou prepojenia s kabínou, čo výrazne zlepšuje variabilitu. Zadné operadlo sa dá sklopiť buď celé, alebo po častiach, delených v pomere 50:50. Keď je strecha zatvorená a operadlá zadného sedadla sklopené, maximálny batožinový priestor má objem až 660 litrov, teda oproti predchodcovi až o 55 litrov viac. Pri nesklopených operadlách a zloženej streche je objem batožinového priestoru 125 litrov, pri nasadenej streche 170 litrov. Narástla aj užitočná hmotnosť o 30 kg na výsledných 430 kg.

Aj nové MINI Cabrio má veko batožinového priestoru otvárateľné smerom dolu, čo umožňuje využiť ho aj ako nakladaciu plošinu. Nakladanie je uľahčené vyklápaním zadného rámu strechy o 35°, čo umožní jednoduchšiu manipuláciu aj s väčšími kusmi batožiny.

Každá minúta sa počíta

Na želanie môže byť nové MINI Cabrio vybavené zvláštnym novým prvkom: funkcia nazvaná Always-Open Timer meria čas, ktorý posádka strávi jazdou s otvorenou strechou. Celkovo dokáže kombináciou analógového a digitálneho ukazovateľa pred vynulovaním nameriať čas 6 hodín a 59 minút.

-mi-

Využitie internetu v autách

Systém myCOMAND spoločnosti Mercedes-Benz je výhľadom na budúce informačné a zábavné systémy v automobile opierajúce sa o internet. myCOMAND je mimoriadne výkonný systém, má jednoduchú obsluhu a poskytuje doteraz nevídané spektrum rozmanitých funkcií. Údaje a informácie z internetu sú pritom vždy aktuálne. Pretože všetky funkcie sú zabudované do atraktívneho užívateľského rozhrania, používateľ ich môže intuitívne vyvolať. Q koncipovaní myCOMAND mala najväčšiu prioritu úplná integrácia a bezpečnosť obsluhy a údajov.

Mobilné telefóny, laptopy a vreckové počítače PDA (Personal Digital Assistant) ponúkajú už dnes mobilný prístup do internetu skoro všade a v ktoromkoľvek okamihu. Iba v automobile sa tieto funkcie z dôvodu bezpečnosti a komfortu a pre malú šírku pásma rádiových sietí prakticky nevyužívajú. Pritom práve obchodní cestujúci by mohli mimoriadne zmysluplne využiť rozsiahle možnosti internetu v automobile.

Experti na informatiku rátajú s tým, že za niekoľko rokov bude internet dostupný cez rádiovú sieť prakticky všade, s výrazne väčšou šírkou pásma ako dnes. Tým sa otvoria nové, atraktívne možnosti aplikácií v oblasti telematiky, informácií a zábavy v automobiloch. Prémiový výrobca zo Štuttgartu preto spustil výskumný projekt pre úplne nový informačný a zábavný systém na báze internetu s názvom myCOMAND. S týmto kompletne novo vyvinutým systémom značka Mercedes-Benz demonštruje už dnes, ktoré funkcie budú vodiči môcť využívať v budúcnosti.

V otázke informácií a zábavy ponúka toto riešenie, ktoré je plne založené na internete, rozhodujúce výhody oproti systémom, ktoré sa dnes bežne používajú v automobile. Pri každom štarte sa automaticky aktualizuje z rádiovej siete a používa tak priebežne softvér najnovšej verzie. Aj všetky individuálne vyvolané údaje a informácie sú vždy aktuálne a posádke sú neustále k dispozícii, bez potreby komplikovaných krokov obsluhy. V porovnaní s aktuálnymi mobilnými koncovými zariadeniami, ale aj s dnes dostupnými neprenosnými zariadeniami, je internet v myCOMAND nielen oveľa rýchlejší, ale aj podstatne jednoduchší a tým aj bezpečnejšie integrovaný: v závislosti od situácie poskytuje systém vodičovi individuálne prispôsobené internetové služby.

Rôznorodá individuálna služba a zábava bez hraníc

Vďaka veľkej informačnej rôznorodosti internetu optimálna integrácia a aktuálnosť údajov umožňujú dosiahnuť bezprikladný rozsah funkcií. Najdôležitejšie nové služby systému myCOMAND sú:

Navigácia Off-Board. Nielenže pracuje vždy s najnovšími mapami, ale pri výbere trasy zohľadňuje aj dopravné informácie dostupné v internete. Okrem zaužívaného zobrazenia mapy možno zobrazovať aj satelitné fotografie, ktoré umožňujú ľahšiu orientáciu. Ciele netreba viac zadávať vo fixnom formáte, možno ich zadávať voľne. Pritom možno ciele spojiť s aktuálnymi údajmi, takže vodič môže napríklad ľahko nájsť najvýhodnejšiu čerpaciu stanicu v okolí alebo na zvolenej trase.

Cestovná asistencia (Trip-Assist). Táto služba automaticky pristupuje k veľkému množstvu informácií dostupných v internete a prezentuje ich vodičovi v pravej chvíli v optimálne pripravenej forme.

Takýmto spôsobom systém dokáže ponúknuť množstvo aktuálnych informácií a služieb vo vozidle. Cestovná asistencia systému myCOMAND ukáže napríklad počasie pozdĺž trasy a informuje o hotelovej ponuke a o možnostiach strávenia času v mieste cieľa. Poradí si aj s rezervovaním hotela priamo z vozidla. Rovnako pohotovo, jednoducho a bez stresu si možno rezervovať stôl v reštaurácii alebo lístky do divadla.

Rozhlasové stanice sveta (World Radio). Cez internet je dostupná aj takmer každá rozhlasová stanica na svete – takto možno cestou prijímať rozhlasové stanice z opačného konca sveta. Cez funkciu World Radio systému myCOMAND si vodič môže vyhľadať stanice podľa žánru, ktorý vyhovuje jeho individuálnemu hudobnému vkusu. Okrem toho si môže v internete založiť aj vlastnú hudobnú knižnicu, ktorá bude potom v automobile vždy dostupná kdekoľvek na svete.

Internetová telefónia. Ako všetky ostatné služby v myCOMAND, aj telefónia využíva výhody internetu. Vďaka protokolu na prenos hlasu po internete (VoIP) umožňuje myCOMAND bezplatné telefonické spojenie alebo posielanie textových správ cez internet, ako i súčasný prenos hlasu a údajov.

Samozrejmosťou je aj prehliadač, ktorý umožňuje surfovať po internete zvyčajným spôsobom.

myCOMAND je naprogramovaný tak, aby si v internete samočinne vyhľadal a poskytol všetky informácie k danej službe – či už ide o opis hotela, predpoveď počasia alebo údaj o počte voľných parkovacích miest – bez zdĺhavého hľadania pomocou prehliadača. Takýmto spôsobom sa prístup k údajom výrazne zrýchli.

Atraktívny vzhľad, intuitívna obsluha

Okrem toho, že myCOMAND poskytuje mnoho nových možností, je aj vizuálne veľmi príťažlivý a intuitívne sa ovláda. Centrálne umiestnený displej ponúka skvelé rozlíšenie. Displej sa nachádza v optimálnom zornom poli vodiča, takže mu umožňuje lepší prehľad o aktuálnom dopravnom dianí. Ovládač COMAND je ergonomicky optimalizované otočné tlačidlo na stredovej konzole, ktoré umožňuje jednoduchú a bezpečnú obsluhu.

Vstupný obraz na displeji zobrazuje štylizovanú zemeguľu. Okolo nej otáčaním ovládača COMAND rotujú všetky funkcie, ktoré sú k dispozícii; stlačením sa zvolí položka ponuky, ktorá je práve v popredí. Tým sa otvorí nová ponuka pre možnosti ďalšieho výberu. Ponuka rotujúca okolo symbolického glóbusu je nielen vizuálnou lahôdkou, ale pomocou otočného tlačidla so synchronizovaným pohybom aj úplne zjednodušuje obsluhu.

Dvoma tlačidlami vedľa ústredného ovládacieho prvku možno vyvolať doplnkové funkcie, ako sú napríklad možnosti ponuky. Tlačidlo návratu umožňuje rýchlu opravu prípadne zle zadaných údajov. V budúcnosti bude systém napojený aj na LINGUATRONIC, takže myCOMAND bude možné ovládať aj hlasovými príkazmi.

myCOMAND predstavuje základný kameň optimálnej aplikácie internetu v automobile. Výskumníci spoločnosti Mercedes-Benz rátajú s tým, že ešte prejde niekoľko rokov, kým budú splnené technické predpoklady a takýto systém bude dostupný v sériovo vyrábaných automobiloch.

-mz-

Aerodynamický tunel Volvo

Jeden z najmodernejších aerodynamických tunelov na svete je novým nástrojom spoločnosti Volvo Cars na zmenšenie spotreby paliva a emisií kysličníka uhličitého. Volvo Car Corporation je prvým automobilovým výrobcom vlastniacim aerodynamický tunel, ktorý umožňuje úplnú simuláciu prúdenia vzduchu okolo a pod karosériou vozidla v kombinácii s otáčaním sa kolies na rovnom povrchu cesty.

Investícia 20 miliónov eur už prináša prvé rýchle dividendy. Podarilo sa nám zmenšiť odpor vzduchu nového modelu Volvo C30 DRIVe o viac ako 10 %. To zmenšuje emisiu CO_2 o približne 3 gramy na kilometer," povedal Tim Walker, expert Volvo Cars na aerodynamiku. Ak premietneme tieto údaje do spotreby paliva, predstavuje to zmenšenie o viac ako 0,1 l/100 kilometrov pri normovanej spotrebe podľa kombinovaného cyklu oficiálnej metodiky EÚ. V reálnych podmienkach, pri ktorých sú rýchlosť jazdy a teda aj odpor vzduchu často väčšie, môže byť úspora paliva okolo 0,3 l/100 km.

Aerodynamický tunel Volvo Cars patril k najmodernejším zariadeniam svojho druhu už v čase jeho otvorenia v roku 1986 - o 20 rokov neskôr bol kompletne prestavaný, čím sa opäť stal v automobilovom priemysle vzorom presnosti pri meraní aerodynamiky. Pretože spodná časť vozidla a kolesá sa podieľajú viac ako 50 % na celkovom aerodynamickom odpore, tradičný aerodynamický tunel, v ktorom vozidlo stojí v prúde vzduchu, nemôže poskytnúť pravdivý obraz celkových aerodynamických vlastností vozidla. Pripomína meranie aerodynamických vlastnosti parkujúceho vozidla počas silnej veternej búrky. Nový aerodynamický tunel Volva presne reprodukuje prúdenie vzduchu okolo vozidla a pod ním počas jazdy po reálnej ceste rýchlosťou do 250 km/h. Najvýznamnejšie zlepšenia v porovnaní s predchádzajúcim aerodynamickým tunelom sa dajú zhrnúť do troch bodov:

- Štyri ploché oceľové pásy, ktoré roztáčajú všetky kolesá
- Centrálny pohyblivý oceľový pás dlhý 5,3 m a široký 1 m, ktorý simuluje cestu pod pohybujúcim sa vozidlom.
- Ventilátor s priemerom 8,15 m s lopatkami z uhlíkového laminátu, ktorý vytvára prúd vzduchu zodpovedajúci rýchlosti jazdy do 250 km/h

Testované vozidlo je pripojené na mimoriadne citlivú váhu pomocou štyroch malých podpier. Tieto podpery ho udržiavajú v správnej polohe, kým hmotnosť vozidla sa prenáša na váhu, merajúcu pôsobiace aerodynamické sily cez kolesá prostredníctvom plochých oceľových pásov. Umožňuje to zaťažiť kolesá a pneumatiky presne tak, ako keby vozidlo jazdilo po normálnej ceste. Váha je taká citlivá, že reaguje aj na položenie najmenšieho mobilného telefónu na predné sedadlo.

V kombinovanom cykle podľa metodiky EÚ, pri ktorom sa dosahuje priemerná rýchlosť jazdy 33 km/h, sa odpor vzduchu podieľa na celkovej spotrebe paliva približne jednou štvrtinou. Pri rýchlosti jazdy 90 km/h tento podiel vzrastie na viac ako 50 %. Pri vývoji modelu Volvo C30 DRIVe koordinované úpravy strešného spojlera, zadného nárazníka a panelov zakrývajúcich spodnú časť vozidla zmenšili celkový aerodynamický odpor o viac ako 10 % v porovnaní so štandardným modelom C30 1.6D. Pri pôvodnom aerodynamickom tuneli spočívalo ťažisko meraní na karosérii vozidla. V novom tuneli si možno vytvoriť komplexný obraz so zahrnutím spodnej časti vozidla a kolies. Vďaka týmto lepším simulačným technikám, ktoré nový tunel poskytuje, technici môžu zmenšiť aerodynamický odpor o tretinu. Budúci vývoj v oblasti aerodynamiky spodnej časti vozidla a účinnosti kolies možno považovať za revolúciu. **-vo-**

Adaptívne diaľkové svetlá

Nočné jazdy automobilom budú v budúcnosti ešte bezpečnejšie. Mercedes-Benz uvádza systém nového druhu, ktorý dosah svetla reflektorov automaticky prispôsobí vzdialenosti protiidúcich alebo pred vozidlom idúcich osvetlených vozidiel. Vodič tak má k dispozícii vždy optimálny dosah osvetlenia, takže lepšie a skôr rozpozná smerovanie cesty, chodcov alebo nebezpečné miesta. V systéme Intelligent Light System a v adaptívnom asistenčnom systéme diaľkových svetiel budúcich vozidiel novej triedy E a triedy S sa ukrýva najvýkonnejšia technológia reflektorov na svete. Mercedes-Benz zdokonalil osvedčený asistenčný systém nočného videnia, ktorý osvetľuje vozovku neviditeľným infračerveným svetlom. Ak systém rozpozná chodcov, zvýrazní ich na displeji prístrojovej dosky.

Na rozdiel od zvyčajných systémov, ktoré iba prepínajú medzi stretávacími a diaľkovými svetlami, nový asistenčný systém diaľkového svetla pracuje adaptívne a reguluje rozdelenie svetla tak, ako to umožňuje dopravná situácia. Dosah stretávacích svetiel sa preto môže predĺžiť asi z 65 na 300 metrov – bez oslnenia iných vodičov. Ak systém rozpozná protiidúce alebo súbežne pred vozidlom idúce vozidlo, dosah reflektorov sa plynulo prispôsobí jeho vzdialenosti, takže svetelný kužeľ z reflektorov končí pred vozidlami. Asistenčný systém diaľkového svetla okrem toho zohľadňuje aj uhol natočenia volantu, aby stlmil svetlá v úzkych zákrutách. V prípade voľnej cesty systém s mäkkým prechodom prepne na diaľkové svetlá.

Testy v praxi potvrdzujú, že vodiči s adaptívnym asistenčným systémom diaľkových svetiel jazdia potme bezpečnejšie: makety chodcov umiestnené na krajnici boli napriek protiidúcim vozidlám rozpoznané už na vzdialenosť asi 260 metrov – teda o 150 metrov skôr ako so zvyčajnými stretávacími svetlami. Nový asistenčný systém značky Mercedes preto v noci zlepšuje bezpečnosť viac ako dvojnásobne.

Systém okrem toho prispieva k odbremeneniu vodiča: nemusí viac obsluhovať páčku pod volantom a môže sa viac sústrediť na vedenie vozidla. Keď je raz zapnutý, adaptívny asistenčný systém diaľkového svetla vždy nastaví najlepší možný dosah.

Podľa prieskumov zapínajú vodiči v noci diaľkové svetlá v priemere iba v ôsmich percentách všetkých jázd.

Prenos údajov každých 40 milisekúnd

Novovyvinutá technológia značky Mercedes sa opiera o kameru na vnútornej strane čelného skla, ktorá sleduje dopravné dianie pred vozidlom. Vďaka inteligentnému algoritmu na spracovanie obrazu dokáže kamera rozpoznať ostatné vozidlá a vypočítať ich vzdialenosť. Podľa toho sa nastavuje dosvit variabilne regulovateľných bixenónových reflektorov a plynule sa prispôsobuje podľa vzdialenosti od idúceho alebo protiidúceho vozidla. Systém pracuje bleskurýchle; každých 40 milisekúnd posiela reflektorom nové údaje.

Adaptívny asistenčný systém diaľkového svetla je pripravený k prevádzke už od rýchlosti 55 km/h a pracuje samostatne - keď vodič nastaví otočný spínač svetiel do polohy Auto a multifunkčnú páčku pod volantom prepne na diaľkové svetlá.

So systémom Intelligent Light System je dosvit na diaľnici o 50 metrov dlhší

Mercedes-Benz novinku skombinuje so svojim systémom Intelligent Light System, ktorý poskytuje päť

rozličných funkcií bixenónových reflektorov. Sú optimalizované na typické jazdné alebo poveternostné podmienky:

- Svetlo na jazdu po mimomestskej komunikácií
- Svetlo na jazdu po diaľnici
- Rozšírené svetlo do hmly
- Aktívne svetlo do zákruty
- Odbočovacie svetlo

Základom systému svetiel sú výkonné bixenónové reflektory. Sú variabilne ovládateľné a prepojené s inými elektronickými riadiacimi jednotkami. Odtiaľ reflektory dostávajú údaje o aktuálnej jazdnej situácii a podľa toho prispôsobujú rozdelenie svetla. Namiesto stretávacích svetiel nastupujú nové svetlá pre jazdu po mimomestskej ceste, ktoré krajnicu na strane vodiča osvetľujú intenzívnejšie a širšie ako doteraz. Takto sa v tme vodič dokáže ešte lepšie orientovať a rýchlejšie reaguje, keď iní účastníci cestnej premávky križujú vozovku.

Od rýchlosti 90 km/h sa automaticky zapnú svetlá pre jazdu po diaľnici a predĺžia výhľad vodiča až o 60 percent. Táto funkcia svetiel sa aktivuje v dvoch krokoch: Systém Intelligent Light System najskôr zväčší výkon bixenónových výbojok z 35 na 38 wattov a zväčši tak intenzitu svetla, čo sa prejaví predovšetkým lepším osvetlením vozovky a jej krajníc.

Od rýchlosti 110 km/h je k dispozícii druhý stupeň. Potom sa bixenónový reflektor na strane vodiča mierne podvihne. Dosah svetiel pre jazdu po diaľnici je asi 120 metrov; v strede svetelného kužeľa dovidí vodič asi o 50 metrov ďalej ako s doterajšími stretávacími svetlami. Mercedes-Benz zlepšuje orientáciu vodiča pri zlej viditeľnosti pomocou rozšíreného svetla do hmly. Funkcia svetiel je aktívna pri rýchlosti menšej ako 70 km/h, hneď ako vodič zapne koncové svetlo do hmly. Technika variabilných refelektorov systému Intelligent Light System umožňuje pootočiť bixenónový refelektor na strane vodiča o osem stupňov smerom von a zároveň znížiť kužeľ svetla. Tým sa lepšie vysvieti vnútorná polovica vozovky a zmenší sa riziko oslnenia vodiča svetlom odrazeným od hmly.

Svetlá na osvetlenie zákrut a odbočovacie svetlá sú ďalšími funkciami systému Intelligent Light System; zapínajú sa automaticky: podľa uhla natočenia volantu, miery zatáčania a rýchlosti jazdy sa reflektory pri aktívnom osvetlení zákrut bleskurýchle natočia až o 15 stupňov nabok a výrazne tak zlepšia osvetlenie vozovky. V pretiahnutej zákrute s polomerom 190 metrov vďaka funkcii aktívneho osvetlenia zákrut dokáže vodič vidieť o 25 metrov ďalej ako so zvyčajnými stretávacími svetlami. Táto svetelná funkcia pracuje tak vo funkcii stretávacích, ako aj diaľkových svetiel.

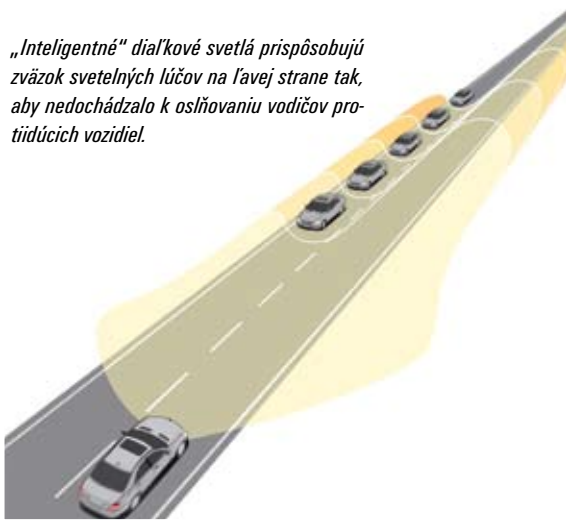
Odbočovacie svetlo zlepšuje bezpečnosť na križovatke a pri vyústení cesty alebo pri úzkej zákrute. Zapína sa automaticky, keď vodič pri rýchlosti menšej ako 40 km/h zapne smerovku alebo natočí volant. Reflektory vtedy vysvietia bočnú oblasť pred autom v uhle až 65 stupňov na vzdialenosť asi 30 metrov.

Asistenčný systém nočného videnia Plus s novým zvýraznením chodcov na displeji

Asistenčný systém nočného videnia, od roku 2005 dodávaného v triede S, bude Mercedes-Benz ponúkať aj v triede E. Systém na výrazné zlepšenie viditeľnosti v noci využíva infračervenú techniku: dva separátne reflektory osvetľujú vozovku neviditeľným a teda neoslňujúcim infračerveným svetlom. Kamera na čelnom okne zachytávajúca toto svetlo sníma dianie pred vozidlom a prenáša obraz na displej v prístrojovej doske. Na ňom sa zobrazí príjemné, prenikavo ostré zobrazenie scény v odtieňoch sivej farby, takže vodič dokáže zavčasu rozpoznať chodcov, cyklistov alebo prekážky na vozovke.

Inžinieri zo Sindelfingeru nočný asistenčný systém zdokonalili a v budúcnosti sa bude dodávať so špeciálnou detekciou chodcov: hneď ako systém rozpozná pred vozidlom chodcov, zvýrazní ich na displeji, aby ich vodič mohol ešte lepšie rozpoznať.

-mz-



„Inteligentné" diaľkové svetlá prispôsobujú zväzok svetelných lúčov na ľavej strane tak, aby nedochádzalo k oslňovaniu vodičov protiidúcich vozidiel.

ŠKODA AUTO OTVORILA NOVÉ TECHNOLOGICKÉ CENTRUM

Nové technologické centrum spoločnosti Škoda Auto v Mladej Boleslavi slávnostne otvoril 16.decembra 2008 predseda predstavenstva Volkswagen AG pán Prof. Dr. Martin Winterkorn a zástupcovia automobilky Škoda Auto páni Reinhard Jung, predseda predstavenstva, a Dr. Eckhard Scholz, člen predstavenstva pre technický vývoj.

Škoda Auto výstavbou nového centra posilnila svoju pozíciu v rámci technologického vývoja celého koncernu. Vďaka investícii v hodnote 1 159 000 000 Kč*1 bolo vytvorených 300 nových pracovných miest, hlavne pre strojných a elektrotechnických inžinierov a ďalších vysokokvalifikovaných špecialistov. Voľné pozície sú postupne zapĺňané už od roku 2005. Krivka počtu odborníkov z oblasti technického vývoja v najväčšej českej automobilke pritom neustále rastie. Od roku 1996, kedy pre Škoda Auto v tejto oblasti pracovalo 925 zamestnancov, vzrástol ich počet na 1563 v druhej polovici roku 2008.

V tejto súvislosti sa rozšírila celková plocha pracoviska technického vývoja približne o 70 %. Teraz má rozlohu 44 432 m2. Nové priestory si vyžiadalo rozšírenie palety produktov o nové typy, sprísňujúce sa technické a legislatívne požiadavky a rastúce nároky zákazníkov.

„Technické vysoké školy v Českej republike vychovávajú kvalitných odborníkov, ktorých vedomosti a schopnosti sú na najvyššej svetovej úrovni. Preto je logické, že sa usilujeme o posilnenie pozície Škoda Auto ako expertného centra, ktoré sa bude aktívne podieľať na celosvetovom vývoji automobilov v rámci koncernu Volkswagen," zdôraznil Prof. Dr. Martin Winterkorn.

„Nové Technologické centrum Škoda Auto má kľúčovú funkciu pre podporu vedy a výskumu odvetví v Českej republike, ktoré sú orientované na prax. Moderné analytické a testovacie zariadenia v Technologickom centre poskytujú veľký potenciál pre budúce diplomové a dizertačné práce a sú tak ideálnym doplnkom k štúdiu. Budúcnosť Škoda Auto v Mladej Boleslavi sa tak teraz opiera o výrobné zariadenia a aj o vlastné vývojové centrum na vysokej technologickej úrovni," povedal Reinhard Jung.

„Výstavba nového Technologického centra súvisí s dlhodobo plánovaným rozšírením oblasti technického vývoja Škoda Auto. Znamená posilnenie kompetencií značky Škoda Auto v rámci celosvetového koncernového výskumu a umožňuje nadviazať na bohatú tradíciu vývoja a konštrukcie automobilov v Českej republike," uviedol Dr. Eckhard Scholz.

Výstavba nového Technologického centra sa realizovala v bývalom priemyselnom a skladovom areáli vedľa pôvodného areálu technického vývoja Škoda Auto. Vzhľadom na umiestnenie v povodňovej zóne je objekt posadený na pilótach, vďaka čomu vznikla na prízemí plocha na parkovanie 300 skúšobných a služobných vozidiel. Po dovybavení zodpovedajúcimi technológiami bude objekt uvedený do plnej prevádzky v polovici roku 2009. Okrem kancelárií tu budú laboratórne a dielenské plochy pre vývoj elektroniky a elektriky vozidiel, vývoj podvozku a agregátu, akustické a hlukové skúšobne, špeciálne skúšky slnečnej simulácie, testy v klimakomorách a v svetelnom tuneli. -ša-

Toyota Optimal Drive

V roku 2007 Toyota uviedla v Európe typy Auris a Corolla sedan. Obzvlášť Auris znamenal novú kapitolu pre spoločnosť Toyota v Európe, pretože nahradil osvedčený hatchback Corolla. Toyota Corolla, ktorá patrí do segmentu C a prvýkrát bola uvedená v roku 1966, sa stala najlepšie predávaným autom na svete. Do roku 2007 sa vyrobilo 30 miliónov automobilov tohto typu, pričom na celom svete sa každých 40 sekúnd predalo jedno auto.

Po dvoch rokoch od uvedenia na trh budú Auris a Corolla sedan využívať výhody celého radu nových hnacích jednotiek založených na technológii Toyota Optimal Drive. Vďaka tomu budú dosahovať väčší výkon a menšiu spotrebu paliva, pričom zároveň podporujú záväzok spoločnosti Toyota dosiahnuť do roku 2009 vo svojom európskom portfóliu priemer emisií CO_2 140 g na 100 km.

V súčasnosti Toyota plánuje využiť prednosti technológie Toyota Optimal Drive v celom produktovom rade Auris/Corolla. Prvým krokom programu je uvedenie nového 1,33-litrového motora Dual VVT-i, ktorý nahradí odchádzajúci 1,4-litrový motor VVT-i.

Menšia spotreba a emisie CO_2 a maximálny pôžitok z jazdy

Auris teraz ponúka svojim zákazníkom širokú škálu špičkových vznetových aj zážihových motorov: 1,33-litrový Dual VVT-i, 1,6-litrový Dual VVT-i, 1,4-litrový D-4D 90, 2,0-litrový D-4D 125 a 2,2-litrový D-4D 180. Corolla sedan ponúka: 1,33-litrový Dual VVT-i, 1,6-litrový Dual VVT-i a Valvematic, ďalej 1,4-litrový D-4D a 2,0-litrový D-4D.

V závodoch spoločnosti Toyota v Európe od roku 2001 dosiahli 44-percentné zmenšenie množstva energie potrebnej na výrobu jedného auta. Toyota sa prostredníctvom série nových hybridných modelov a novej technológie Toyota Optimal Drive, ktorá bola predstavená na parížskom autosalóne 2008 a ktorá predstavuje rad zlepšení v oblasti zážihových aj vznetových motorov, prispeje k ďalšiemu zmenšeniu emisií CO_2. Ciele technológie Toyota Optimal Drive sú:

- zmenšovať škodlivé emisie,
- zlepšovať účinnosť spaľovania paliva,
- nemať negatívny vplyv na pôžitok z jazdy,
- byť štandardom pre nové typy automobilov.

Na základe tradície neustálej optimalizácie s názvom Kaizen inžinieri spoločnosti Toyota vyvinuli nové technológie, zlepšili účinnosť spaľovania, zmenšili hmotnosť motora a prevodovky a zmenšili v nich trenie, čím vytvorili nové motory s väčším výkonom, ktoré sú účinnejšie a hospodárnejšie.

Do jedného roka bude 80 % predávaných vozidiel Toyota vybavených technológiou Toyota Optimal Drive. Táto nová koncepcia bude kľúčovým prvkom pre dosiahnutie cieľa celkovej priemernej hodnoty emisií CO_2 vozidiel Toyota 140 g/km. V roku 1997 si spoločnosť Toyota stanovila dlhodobý strategický cieľ nulových emisií. Do roku 2010 chce spoločnosť Toyota byť ekologickým lídrom na všetkých európskych trhoch a zmenšiť vplyv svojich áut na životné prostredie.

V novembri 2008 (v závislosti od štátu), začala Toyota predávať automobily aj s 1,33-litrovým zážihovým motorom Dual VVT-i (systém inteligentného premenného časovania ventilov) s pokročilou technológiou Stop&Start. Radový 4-valcový motor má výkon 74,5 kW, malú hlučnosť a v porovnaní s doterajším 1,4-litrovým zážihovým motorom vo vozidle Auris až o 17 % menšiu spotrebu benzínu. K úspore paliva viedli aj zlepšenia konštrukcie prevodovky.

Inžinieri spoločnosti Toyota využili rozsiahle skúsenosti spoločnosti v oblasti automobilových športov, kde kompaktné a výkonné motory vyhrávajú preteky. Dokázali 1,33-litrový motor skrátiť o 54 mm, ubrať zo šírky až 127 mm a zmenšiť hmotnosť o neuveriteľných 13 kg. Výsledkom týchto zlepšení je motor, ktorý má veľkosť 1,0-litrového 3-valcového motora VVT-i. Konštrukcia s malým priemerom valcov a dlhým zdvihom piestov poskytuje úzky blok a malú hmotnosť, čoho výsledkom je veľký pomer výkonu a hmotnosti.

Boli vyvinuté úplne nové piesty, ktoré umožňujú rýchly a účinný proces spaľovania. Pre zmenšenie trenia a zlepšenie účinnosti bola zmenšená kontaktná plocha skompletizovaných piestov s valcami. Hmotnosť piestov bola zmenšená z 280 g len na 180 g (pokles o 36 %), čo znamená, že na ich pohyb sa vyžaduje menej energie. Pre ešte menšiu spotrebu bola navyše integrovaná olejová mazacia dýza.

Nový motor ponúka veľmi solídnu krivku krútiaceho momentu, ktorá je skvelá pre každodenné jazdenie. Výsledkom precíznej konštrukcie je vynikajúci pomer 100 Nm na liter zdvihového objemu motora s vrcholom krútiaceho momentu 132 Nm pri približne 3800 otáčkach za minútu.

Na zväčšenie úspory paliva sa využíva aj ovládací systém dobíjania. Pri zrýchľovaní vozidla sa generované napätie zmenšuje, pri spomaľovaní sa zase zväčšuje. Tým sa redukujú požiadavky na výkon motora spôsobované generovaním elektrického prúdu alternátorom pri akcelerácii.

Inžinieri zjednodušili saciu komoru, využili počítačovú simuláciu na optimalizáciu prúdenia vzduchu, vyhladili všetky povrchy pre zmenšenie vírenia a zaoblili všetky rohy a ostré hrany. Motor má kryt hlavy valca a sacie potrubie zo živice, čo prispelo k úspore hmotnosti. Tuhá hliníková kľukové skriňa (olejová vaňa) je pripojená ku skrini prevodovky, čím sa zväčšila pevnosť spoja hnacieho ústrojenstva a zmenšili sa vibrácie a hluk. Úplne nový je profil vačkového hriadeľa, v jeho pohone (s menšou hmotnosťou) je menšie trenie a bolo vyvinuté bezúdržbové hydraulické nastavenie zdvihu ventilov.

Nová prevodová skriňa je menšia o 11 %, má menší počet komponentov o 15 %, dokáže preniesť väčší krútiaci moment, má účinnejšiu synchronizáciu jednotlivých stupňov a menšie trenie. Táto dvojhriadeľová prevodovka, ktorá sa bude vyrábať v závode spoločnosti Toyota v Poľsku, využíva účinný profil zubov, ktorý prispieva k zmenšeniu hluku, vibrácii a predlžuje jej životnosť. Na zníženie hmotnosti sa použil Dutý výstupný hriadeľ sa podieľa na zmenšení hmotnosti a odlučovače oleja na zmenšení znečistenia unikajúcim olejom.

Technológia Stop&Start

Nový 1,33-litrový motor pre vozidlá Auris a Corolla sedan je vybavený dômyselným systémom Stop&Start pre ďalšie zmenšenie spotreby paliva a emisií.

Vďaka tomu, že mechanizmus prevodovky je neustále v zábere, je možné okamžité opätovné naštartovanie. Samotný prevod pohonu motora štartéra sa nevykonáva pomocou remeňa, takže celý systém nemá obmedzenie krútiaceho momentu, čo je výhodné v horúcom aj v studenom počasí.

Takmer okamžité opätovné naštartovanie vozidiel Auris a Corolla sedan je možné vďaka systému činnosti štartéra s voľnobehom, pričom mechanizmus motora štartéra je neustále v zábere. V porovnaní s tradičnými motormi sa zmenšila hlučnosť štartovania zo 75,3 na 66,8 dB a čas naštartovania sa skrátil z 0,7 na 0,4 sekundy.

Pri zastavení vozidla Auris/Corolla sedan tento systém zastaví motor, keď je preraďovacia páka prevodovky v polohe neutrálu a je uvoľnený spojkový pedál.

Spoločnosť Toyota vo svojom závode v meste Deeside v severnom Walese investovala takmer 115 miliónov eur do výroby nového 1,33-litrového motora s technológiou Toyota Optimal Drive (do októbra 2009 sa bude vyrábať v Japonsku).

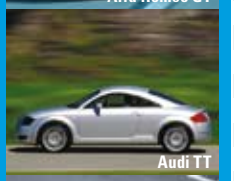
-ta-

Alfa Romeo 147

Alfa Romeo 159 Sportwagon

Alfa Romeo 166

Alfa Romeo GT


Audi TT

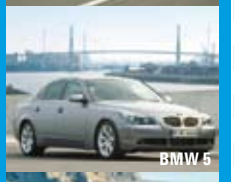
Audi A3 Sportback

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 Ťiahe	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
ALFA ROMEO																			
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 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	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
Mito 1,4MPI Progression	449 900 Sk	SS	3	4	4063x 1720 x 1446	270/-	R4	1368	4	ZV	-	58	120	M6	P	165	12,3	5,9	ABS,D,B,E,C,R,K
Mito 1,6 JTD Distinctive	629 900 Sk	SS	3	4	4063x 1720 x 1446	270/-	R4	1589	4	VP	-	88	320	M6	P	198	9,9	4,8	ABS,D,B,E,C,R,K,T
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	793 518 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	1 092 971 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	605 231 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	998 074 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	912 516 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	626 922 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	820 933 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	988 735 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	897 754 Sk	K	5	5	4586 x 1772 x 1453	442/1184	R4	1781	5	VP	T	120	225	M6	P	225	8,8	8,3	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
A4 Avant 3,0 TDI V6 Quattro DPF	1 268 304 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	1 545 463 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 2,0T FSI 6-st.	1 036 033 Sk	C	2	5	4625 x 1981 x 1372	455/-	R4	1968	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	1 361 092 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	1 085 138 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 2,7 TDI quattro tiptronic	1 435 805 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 3,0 FSI	1 710 855 Sk	K	5	5	4934 x 1862 x 1504	565/-	V6	2967	4	ZP	-	188	330	M6	4x4	242	7,2	11,0	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
A6 Avant 2,7 TDI quattro tiptronic	1 435 805 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
A8 3,0 TDI V6 quattro DPF	2 172 385 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	2 284 755 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	2 628 493 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
Q5 2,0T FSI quattro 6-st	1 260 773 Sk	T	5	5	4629 x 1880 x 1653	540/-	R4	1984	4	VP	T	155	350	St7	4x4	222	7,2	8,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Q5 3,0 TDI quattro S tronic DPF	1 464 123 Sk	T	5	5	4629 x 1880 x 1653	540/-	V6	2967	4	ZV	T	176	500	St7	4x4	225	6,5	7,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Q7 3,0 TDI DPF quattor tiptronic	1 603 607 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	2 014 525 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	3 565 110 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	3 340 069 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
RS 6 5.0 FSI quattro tiptronic	3 062 006 Sk	S	5	5	4928 x 2051 x 1456	546/-	V10	4991	4	VP	T	426	650	A6	4x4	250	4,6	13,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S4 Cabriolet 4,2 V8 quattro	2 214 261 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	1 734 353 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	1 799 727 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
S6 5.2 FSI quattro tiptronic	2 507 085 Sk	S	5	5	4938 x 2030 x 1442	546/-	V10	5204	4	VP	-	320	540	A6	4x4	250	5,3	12,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S6 Avant 5.2 FSI quattro tiptronic	2 580 894 Sk	K	5	5	4938 x 2030 x 1446	565/-	V10	5204	4	VP	-	320	540	A6	4x4	250	5,3	12,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S8 5.2 FSI quattro tiptronic	3 123 764 Sk	S	5	5	5062 x 1894 x 1424	500/-	V10	5204		VP	-	331	540	A6	4x4	250	5,1	13,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
TT Coupe 2.0 TFSI	1 019 463 Sk	C	3	2+2	4041 x 1764 x 1345	220/490	R4	1781	5	ZV	T	132	235	M6	P	228	7,8	8,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
TT Coupe 3,2 quattro	1 252 940 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	1 134 243 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	1 334 280 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	1 451 470 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	1 523 471 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	694 404 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	784 782 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	751 643 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	810 389 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	980 601 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	1 189 977 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	918 843 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	909 805 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	1 153 825 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	1 108 636 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	1 339 100 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	1 137 256 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	1 173 407 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	1 248 722 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	1 265 292 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	1 342 113 Sk	T	5	5	4845 x 1846 x 1491	500/1650	R6	2993	4	VP	T	145	400	M6	Z	232	7,8	6,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
525i	1 245 710 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	1 328 556 Sk	S	4	5	4841 x 1846 x 1468	520/-	R6	2996	4	ZV	-	160	270	M6	Z	248	7,1	7,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep Ľnanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
535d	1 586 133 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	1 623 791 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	2 425 143 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	2 500 458 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
740i	2 367 903 Sk	S	4	5	5039 x 1902 x1491	500/-	R6	2979	4	ZV	-	240	450	A6	Z	250	5,9	9,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
750i	2 681 214 Sk	S	4	5	5039 x 1902 x1491	500/-	V8	4395	4	ZP	-	300	600	A6	Z	250	5,2	13,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
750Li	2 768 579 Sk	S	4	5	5179 x 1902 x 1484	500/-	V8	4395	4	ZV	-	300	600	A6	Z	250	5,3	11,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
X3 2,0d	1 174 914 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 3,0i	1 370 733 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	1 665 967 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	1 650 904 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	1 875 343 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	1 798 522 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	270 833 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	240 707 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	355 186 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	302 465 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 Laureate	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
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

BMW 7

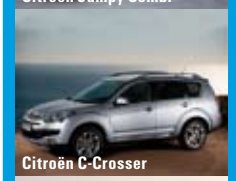
Citroën C2

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

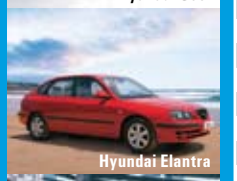
Honda FR-V

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
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 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
Civic Sedan 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 Sedan 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 Type R Race	735 000 Sk	SS	3	4	4270 x 1785 x 1445	485/1352	R4	1998	4	ZV	-	148	193	M6	P	235	6,6	9,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Civic 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,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
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
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

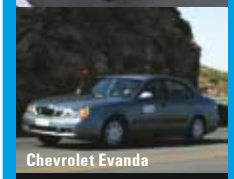
Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep Ťahanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
CHEVROLET																			
Aveo 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 Tourning 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
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	2 440 658 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	2 207 121 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	2 415 321 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	2 791 867 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	2 629 939 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	936 948 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	1 082 457 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	998 014 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	1 140 962 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	967 496 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	1 112 794 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	1 028 531 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	1 171 479 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	1 185 548 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	1 336 630 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	1 124 483 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	1 278 125 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	1 438 847 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	1 380 373 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
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	707 700 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

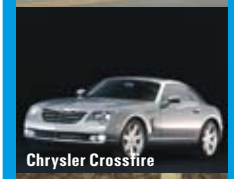
Hyundai Santa Fe

Chevrolet Spark

Chevrolet Kalos

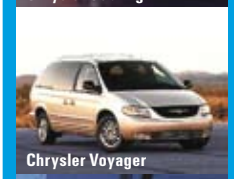
Chevrolet Lacetti


Chevrolet Evanda


Chrysler Crossfire

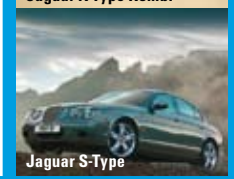
Chrysler PT Cruiser

Chrysler Sebring


Chrysler Voyager

Jaguar X-Type

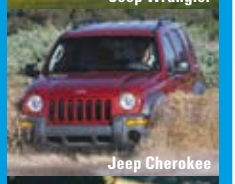
Jaguar X-Type Kombi

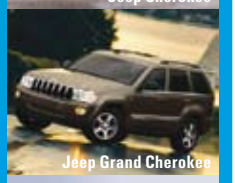

Jaguar S-Type

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 Ťiahne	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Carens 2,0 CRDi WGT LX	647 700 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	672 700 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	602 700 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	1 602 700 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	902 700 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	800 700 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	690 700 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	913 700 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
Nové Picanto 1,0 12V LX	249 700 Sk	SS	5	5	3535 x 1595 x 1480	157/882	R4	999	3	ZV	-	42	87	M5	P	150	15,8	5,1	ABS,A,C
Nové Picanto 1,1 12V LX+	278 700 Sk	SS	5	5	3535 x 1595 x 1480	157/882	R4	1086	3	ZV	-	48	97	M5	P	154	15,1	5,2	ABS,C,D,E
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
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	1 111 700 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	1 142 700 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
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 Base	1 048 083 Sk	T	4	5	4599 x 1790 x 2059	2300/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	18,8	10,5	ABS,B,C,D,E,R
Defender 110 HC Pick Up Base	975 269 Sk	T	2	2	4599 x 1790 x 2059	2300/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	18,8	10,5	ABS,B,C,D,E,R
Defender 110 HC Pick Up S	1 032 237 Sk	T	2	2	4599 x 1790 x 2059	2300/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	18,8	10,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Defender 110 Station Wagon Base	1 048 083 Sk	T	5	9	4599 x 1790 x 2059	2300/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	18,8	10,5	ABS,B,C,D,E,R
Defender 130 Crew Cab HC Pick Up	1 150 060 Sk	T	4	5	5063 x 1790 x 2035	2300/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	18,8	10,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Defender 130 Crew Cab Chassis B	1 111 227 Sk	T	4	7	5063 x 1790 x 2035	2300/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	18,8	10,5	ABS,B,C,D,E,R
Defender 130 Single Cab Chassis S	1 023 832 Sk	T	2	2	5063 x 1790 x 2035	2300/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	18,8	10,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Defender 90 Hard Top	990 844 Sk	T	3	5	3772 x 1790 x 2000	1600/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	16,8	10,0	ABS,B,C,D,E,R
Defender 90 Soft Top	873 292 Sk	T	2	2	3772 x 1790 x 2000	1600/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	16,8	10,0	ABS,B,C,D,E,R
Defender 90 Station Wagon	946 167 Sk	T	3	5	3772 x 1790 x 2000	1600/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	16,8	10,0	ABS,B,C,D,E,R
Discovery 3 HSE	1 650 904 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	1 220 645 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	1 404 413 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 HSE - 3.2 i6	1 395 436 Sk	T	5	5	4500 x 1910 x 1740	1670/-	V6	3192	4	ZV	-	171	317	A5	4x4	200	8,9	11,2	ABS,C,D,K,R,T
Freelander 2,2 Td4 SE	1 106 256 Sk	T	5	5	4500 x 1910 x 1740	1670/-	R4	2179	4	VP	T	118	400	M6	4x4	181	11,2	8,5	ABS,C,D,K,R,T
Range Rover 3,6 TD V8 HSE	2 579 327 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	2 774 423 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	3 239 207 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	3 803 588 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	1 983 043 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	ABS,B,C,D,E,R
Range Rover Sport 2,7 TD V6 SE	1 845 307 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	ABS,B,C,D,E,R
LEXUS																			
GS 300	1 454 000 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	1 959 000 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	1 959 000 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	989 000 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	1 074 000 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	2 679 000 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	3 229 000 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	3 464 000 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	1 564 000 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	1 684 000 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	2 474 000 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 1,3 MZR 75k CE	339 900 Sk	SS	3	5	3385 x 1695 x 1475	250/-	R4	1349	4			55	121	M5	P	168	14,0	5,4	ABS,B,C,D,E,R
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 1,4i 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 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 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
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

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
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	1 117 200 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	1 038 420 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	513 557 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	548 504 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	634 543 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	740 316 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	677 563 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	866 664 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	1 090 772 Sk	S	4	5	4526 x 1728 x 1426	455/-	V6	2996	4	ZV	-	170	300	M6	Z	250	7,3	9,4	ABS,D,B,S,P,E,C
C 320 CDI	1 261 014 Sk	S	4	5	4526 x 1728 x 1426	475/-	V6	2987	4	VP	-	165	510	M6	Z	250	7,7	6,9	ABS,D,B,S,P,E,C
C 63 AMG	2 107 976 Sk	S	4	5	4526 x 1728 x 1426	475/-	V8	6208	4	ZV	-	336	600	M6	Z	250	4,5	13,4	ABS,D,B,S,P,E,C
CL Coupe 500	3 489 193 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	6 885 297 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
CLC 200 CDI	830 453 Sk	C	3	4	4448 x 2078 x 1405	135/1100	R4	2148	4	VP	T	90	270	M6	Z	206	11,3	5,8	ABS,D,B,S,P,E,C
CLC 350	1 076 402 Sk	C	3	4	4448 x 2078 x 1405	135/1100	V6	3498	4	ZV	-	200	350	M6	Z	250	6,3	9,5	ABS,D,B,S,P,E,C
CLK 320 CDI	1 321 085 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	1 491 357 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	1 869 589 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	1 787 134 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	2 261 046 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	1 122 103 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	1 441 167 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	1 313 915 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	1 294 182 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
G 500 Station lang	2 753 275 Sk	T	5	5	4221 x 1760 x 1931	480/2250	V8	4966	4	ZV	-	218	456	A5	4x4	190	9,7	16,7	ABS,D,B,S,P,E,C
G 55 AMG Station lang	3 663 863 Sk	T	5	5	4221 x 1760 x 1931	480/2250	V8	5439	4	ZV	-	350	700	A5	4x4	210	5,6	16,3	ABS,D,B,S,P,E,C
GLK 280 4MATIC	1 312 107 Sk	T	5	5	4525 x 2020 x 1699	170 / 1550	V6	2996	4	ZV	-	170	300	A7	4x4	210	7,6	10,2	ABS,S,D,B,C,K,P,R
GLK 320 CDI 4MATIC	1 383 807 Sk	T	5	5	4525 x 2020 x 1699	170 / 1550	V6	2987	4	VP	-	165	540	A7	4x4	220	7,5	7,9	ABS,S,D,B,C,K,P,R
ML 350	1 629 394 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	3 083 094 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	1 564 864 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	2 134 879 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	2 993 831 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	4 603 132 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	6 540 836 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 600	6 540 836 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	1 261 014 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	485 028 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	536 242 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	680 847 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	819 900 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	1 619 900 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	1 559 900 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	1 099 000 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	1 019 900 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

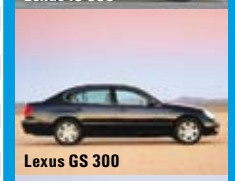
Land Rover Freelander

Land Rover Discovery 3

Range Rover

Lexus IS 200

Lexus IS 300


Lexus GS 300

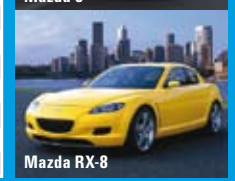
Lexus RX 300

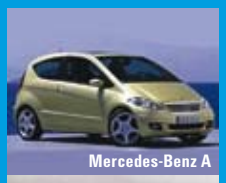
Maybach 57

Mazda 2

Mazda 3

Mazda 6


Mazda RX-8


Mercedes-Benz A

Mercedes-Benz E-T

Mercedes-Benz SLK

Mercedes-Benz CLS

Mercedes-Benz ML

Mini Cooper

Mitsubishi Colt

Mitsubishi Lancer

Mitsubishi Outlander

Mitsubishi Pajero

Nissan Micra

Nissan Almera

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	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. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
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
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 dCI 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	309 900 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	369 900 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	409 900 Sk	S	5	5	4110 x 1710 x 1430	370/1180	R4	1598	4	ZV	-	74	150	M5	P	188	12,5	7,2	ABS,D
Astra Classic 1,7 DTL	449 900 Sk	S	5	5	4110 x 1710 x 1430	370/1180	R4	1686	2	VP	T	55	165	M5	P	170	14,5	4,8	ABS,D
Astra TT 2,0 Turbo Cosmo	1 114 900 Sk	CA	3	4	4476 x 2021 x 1411	330/-	R4	1998	4	ZV	T	147	262	M6	P	237	8,9	9,5	ABS,B,C,D,E,K,R
Astra TT1,6 Enjoy 85kW	859 900 Sk	CA	3	4	4476 x 2021 x 1411	330/-	R4	1598	4	ZV	-	85	155	M5	P	192	13,3	6,8	ABS,C,D,E,R
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	1 148 400 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
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	359 900 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 Generation	259 000 Sk	SS	5	5	3822 x 1652 x 1426	245/1130	R4	1360	4	ZV	-	55	120	M5	P	170	12,7	6,4	ABS, D, E, C, B
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 Oxygo	499 000 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	549 000 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
308 1.4e Comfort	499 000 Sk	SS	5	5	4276 x 1879 x 1498	348/1398	R4	1397	4	ZV	-	70	136	M5	P	182	12,7	6,5	ABS,B,C,D,E,K,R
308 1.6e Executive	612 000 Sk	SS	5	5	4276 x 1879 x 1498	348/1398	R4	1598	4	ZV	-	88	160	M5	P	195	10,8	6,7	ABS,B,C,D,E,K,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

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
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
PORSCHE																			
911 Carrera	2 508 110 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	2 702 724 Sk	C	2	2+2	4427 x 1852 x 1310	105/-	B6	3596	4	ZV	-	239	370	M6	4x4	285	5,0	11,0	ABS,R,C,D,B,E,K
911 Carrera 4S Cabriolet	3 366 550 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	2 835 399 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	2 835 399 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	3 157 446 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	3 389 537 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	4 221 406 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	1 374 197 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	1 652 140 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	1 582 609 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	2 037 602 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	3 362 092 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	1 480 603 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	1 816 688 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	264 808 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	313 009 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	316 022 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	397 362 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	767 912 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	249 745 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	370 249 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
Clio Storia Van 1,2	222 631 Sk	V	3	2	2471 x 3773 x 1417	1200/-	R4	1149	2	ZV	-	43	93	M5	P	158	15,0	6,0	ABS,C,D,E,K
Espace 2,0 16V Dynamique	945 655 Sk	V	5	5	4661 x 1860 x 1728	291/2860	R4	1998	4	ZV	T	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	1 162 562 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	316 022 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	442 551 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	680 546 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	349 160 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	394 349 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
Koleos 2,0 dCi 16V 127 kW Dynamiqu	861 302 Sk	T	5	5	4520 x 2120 x 1710	450/1380	R4	1995	4	VP	-	127	360	M6	4x4	191	9,9	7,5	ASB,B,C,D,E,K,P,R
Koleos 2,5 16V Expression	647 408 Sk	T	5	5	4520 x 2120 x 1710	450/1380	R4	2488	4	ZV	-	126	226	M6	P	191	9,0	9,6	ASB,B,C,D,E,K,P,R
Laguna 2,0 16V Expression	602 219 Sk	SS	5	5	4598 x 1774 x 1433	430/1340	R4	1998	4	ZV	T	103	270	A6	P	223	9,8	8,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Laguna 2,0 dCi Dynamique	752 849 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 Grandtour 2,0 dCi Expressior	710 672 Sk	K	5	5	4713 x 1774 x 1433	475/1515	R4	1995	2	VP	-	110	360	M6	P	225	8,6	6,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Laguna Grandtour 2,0 Expression	641 383 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	752 849 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	852 265 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	463 639 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	526 904 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 Ice	526 904 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	487 740 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	463 639 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	575 105 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	502 803 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	569 080 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 Authentique	225 644 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
Thalia 1,2 16V Privilege	273 845 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
Twingo 1,2 Access	219 619 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 1,8 t Linear	1 042 058 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	1 102 310 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	1 252 940 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	1 168 587 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	1 337 293 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 1,8 Linear	701 634 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 TiDS PF Linear	882 390 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	939 629 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	921 554 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	1 075 196 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 TR Aero	1 210 763 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	659 458 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	888 415 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 2,0t Linear	879 377 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 TR Aero	1 168 587 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	939 629 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	855 277 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	981 806 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	930 592 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	1 228 839 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	981 806 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

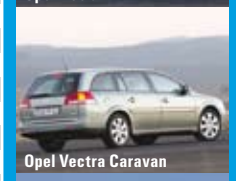
Nissan Primera

Nissan 350 Z

Nissan X-Trail

Opel Agila

Opel Astra


Opel Vectra Caravan

Opel Signum

Peugeot 206

Peugeot 307 SW

Peugeot 407 SW

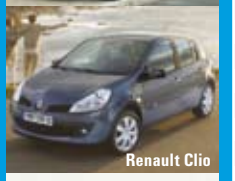
Peugeot 607

Peugeot 807

Porsche Boxster

Porsche Cayenne

Renault Modus


Renault Clio

Renault Megane

Renault Laguna

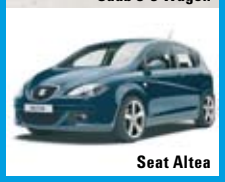
Renault Scenic

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 Ťnanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
9-5 Combi 1,9 TIDS PF Vector	1 108 335 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	1 023 982 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	897 453 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	972 768 Sk	K	5	5	4841 x 1792 x 1459	416/1490	R4	2290	4	ZV	T	136	280	M5	P	225	8,8	9,1	ABS,C,K,E,P,R,D,B,T
SEAT																			
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	731 600 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 4x4 Referenc	858 200 Sk	K	5	5	4493 x 1788 x 1622	490/-	R4	1968	4	VP	T	125	350	M6	4x4	204	8,7	6,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Altea Freetrack 2,0TDi Reference	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 2,0TSI 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	557 000 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 Entry	322 600 Sk	SS	3	5	3977 x 1698 x 1441	267/960	R3	1198	4	ZV	-	51	112	M5	P	170	14,2	5,9	ABS,C,D,E,K,P
Ibiza 1,4i 16V Entry	334 900 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 Entry	410 000 Sk	SS	3	5	3977 x 1698 x 1441	267/960	R3	1422	2	VP	T	59	195	M5	P	176	12,9	4,6	ABS,C,E,D,K,P
Ibiza SportCoupé 1,2i 12V Entry	309 900 Sk	SS	3	5	4034 x 1693 x 1428	284/-	R3	1198	4	ZV	-	51	112	M5	P	165	14,4	7,6	ABS,C,E,D,K,P
Ibiza SportCoupé 1,6i 16V Sport	423 100 Sk	SS	3	5	4034 x 1693 x 1428	284/-	R4	1598	4	ZV	-	77	153	M6	P	188	10,1	8,4	ABS,B,C,D,E,K,R,T
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	1 200 800 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	1 030 608 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	930 000 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	599 000 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	699 000 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 Sti 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 "	349 000 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 Limuzína	969 000 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	1 080 000 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	VP	T	110	196	M5	4x4	209	9,5	8,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
Legacy 3,0 SDN 6MT SpecB	1 645 000 Sk	S	5	5	4665 x 1730 x 1435	450/-	R6	3000	4	ZV	-	180	297	M6	4x4	243	6,9	12,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po čet dverí	Po čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep Ľnanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Legacy Outback 2,5 M/T	1 150 000 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	1 549 000 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	819 500 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	899 000 Sk	T	5	5	4470 x 1810 x 1695	398/1386	R4	1870	2	VP	T	95	300	M5	4x4	170	13,2	7,7	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
Grand Vitara 2,0 JLX-EL	849 900 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	539 000 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 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 1,2 HTP	279 900 Sk	SS	5	5	3992 x 1642 x 1498	300/1163	R3	1198	2	ZV	-	44	108	M5	P	155	16,5	5,9	ABS,B,D
Fabia 1,2 12V HTP Classic MAX	319 000 Sk	SS	5	5	3992 x 1642 x 1498	300/1163	R3	1198	4	ZV	-	51	112	M5	P	163	14,9	5,9	ABS,B,C,D,E,K
Fabia 1,4 16V Ambiente MAX	369 900 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,R,P
Fabia 1,4 TDI PD Classic MAX	389 900 Sk	SS	5	5	3992 x 1642 x 1498	300/1163	R3	1422	2	VP	T	51	155	M5	P	163	14,8	4,8	ABS,B,C,D,E,K
Fabia 1,4 TDI PD Greenline	438 900 Sk	SS	5	5	3992 x 1642 x 1498	300/1163	R3	1422	2	VP	T	59	195	M5	P	170	13,2	4,1	ABS,B,C,D,E,P
Fabia 1,9 TDI Ambiente MAX	464 900 Sk	SS	5	5	3992 x 1642 x 1498	300/1163	R4	1896	4	VP	T	77	240	M5	P	190	10,8	4,9	ABS,B,C,D,E,K,R,P
Fabia Combi 1,2 HTP Classic MAX	324 900 Sk	K	5	5	4239 x 1642 x 1498	480/1460	R3	1198	2	ZV	-	44	108	M5	P	156	16,8	5,9	ABS,B,C,D,E,K
Fabia Combi 1,6 16V Ambiente MAX	424 900 Sk	K	5	5	4239 x 1642 x 1498	480/1461	R4	1598	4	ZV	-	77	153	M5	P	192	10,4	6,9	ABS,B,C,D,E,K,R,P
Fabia Combi 1,4 TDI PD Classic MAX	429 900 Sk	K	5	5	4239 x 1642 x 1498	480/1462	R3	1422	2	VP	T	59	195	M5	P	173	13,7	4,6	ABS,B,C,D,E,K
Fabia Combi 1,9 TDI PD Ambiente M	489 900 Sk	K	5	5	4239 x 1642 x 1498	480/1463	R4	1896	4	VP	T	77	240	M5	P	191	11,0	4,9	ABS,B,C,D,E,K,R,P
Octavia Tour MAX 1,4 MPI	379 990 Sk	S	5	5	4507 x 1731 x 1431	528/1328	R4	1389	2	ZV	-	55	126	M5	P	171	15,3	6,8	ABS,B,C,D,E,K,R,P
Octavia Tour Combi MAX 1,6 MPI	454 990 Sk	K	5	5	4513 x 1731 x 1457	548/1512	R4	1595	4	ZV	-	75	148	M5	P	190	10,9	7,3	ABS,B,C,D,E,K,R,P,T
Octavia Tour Combi MAX 1,9 TDI PD	528 990 Sk	K	5	5	4513 x 1731 x 1457	548/1513	R4	1896	2	VP	T	74	240	M5	P	189	11,9	5,1	ABS,B,C,D,E,K,R,P,T
Octavia 1,4 MPI Classic	419 990 Sk	S	5	5	4572 x 1769 x 1462	560/1420	R4	1390	2	ZV	-	59	132	M5	P	173	14,2	7,0	ABS,B,C,D,T
Octavia 1,6 MPI Ambiente MAX	534 990 Sk	S	5	5	4572 x 1769 x 1462	560/1420	R4	1595	2	ZV	-	75	148	M5	P	190	12,3	7,3	ABS,B,C,D,E,K,R,P,T
Octavia 1,8 TSI Elegance MAX	681 990 Sk	S	5	5	4572 x 1769 x 1462	560/1420	R4	1798	4	ZV	T	118	250	M6	P	223	8,1	7,4	ABS,B,C,D,E,K,R,P,T,S
Octavia 2,0 FSI L&K	819 990 Sk	S	5	5	4572 x 1769 x 1462	560/1420	R4	1984	4	ZV	-	110	200	A6	P	211	10,0	8,3	ABS,B,C,D,E,K,R,P,T,S
Octavia 2,0 TDI PD L&K	804 990 Sk	S	5	5	4572 x 1769 x 1462	560/1420	R4	1968	4	VP	T	103	320	M6	P	208	9,6	5,5	ABS,B,C,D,E,K,R,P,T,S
Octavia 2,0 TFSI RS	839 990 Sk	S	5	5	4578 x 1769 x 1447	560/1420	R4	1984	4	ZV	T	147	280	M6	P	240	7,3	7,8	ABS,B,C,D,E,K,R,P,T,S
Octavia Combi 1,4 MPI Classic	479 990 Sk	K	5	5	4572 x 1769 x 1468	580/1620	R4	1390	2	ZV	-	59	132	M5	P	172	15,7	7,1	ABS,B,C,D,T
Octavia Combi 1,6 FSI Ambiente MAX	629 990 Sk	K	5	5	4572 x 1769 x 1468	580/1620	R4	1598	4	ZV	-	85	155	M5	P	198	11,4	7,2	ABS,B,C,D,E,K,R,P,T
Octavia Combi 1,9 TDI PD Elegance	689 990 Sk	K	5	5	4572 x 1769 x 1468	580/1620	R4	1896	4	VP	T	77	250	M5	P	191	11,9	5,1	ABS,B,C,D,E,K,R,P,T
Octavia Combi 2,0 TDI PD L&K	849 990 Sk	K	5	5	4572 x 1769 x 1468	580/1620	R4	1968	4	VP	T	103	320	M6	P	207	9,7	5,6	ABS,B,C,D,E,K,R,P,T,S
Octavia Combi 2,0 TDI CR RS	914 990 Sk	K	5	5	4579 x 1769 x 1451	580/1620	R4	1968	4	VP	T	125	350	M6	P	224	8,6	5,8	ABS,B,C,D,E,K,R,P,T,S
Octavia Combi 1,9 TDI PD 4x4 MAX	742 990 Sk	K	5	5	4572 x 1769 x 1463	580/1620	R4	1896	4	VP	T	77	250	M6	4x4	181	12,9	5,9	ABS,B,C,D,E,K,R,P,T,S
Octavia Combi 2,0 TDI PD 4x4 Scout	959 990 Sk	K	5	5	4581 x 1784 x 1533	580/1620	R4	1968	4	VP	T	103	320	M6	4x4	199	9,9	6,2	ABS,B,C,D,E,K,R,P,T,S
Praktik 1,2 12V HTP	297 238 Sk	SS	5	2	4205 x 1684 x 1607	1900	R3	1198	4	ZV	-	51	112	M5	P	158	15,9	6,7	ABS,D
Praktik 1,4 TDI PD	398 388 Sk	SS	5	2	4205 x 1684 x 1607	1900	R3	1422	2	VP	T	59	195	M5	P	165	14,7	5,1	ABS,D
Praktik Polar 1,4 TDI PD	570 938 Sk	SS	3	2	4205 x 1684 x 1607	1200	R3	1422	2	VP	T	51	155	M5	P	159	16,5	5,5	ABS,D
Roomster 1,2 12V	344 990 Sk	SS	5	5	4205 x 1684 x 1607	450/1780	R3	1198	4	ZV	-	51	112	M5	P	158	15,9	6,7	ABS,B,D
Roomster 1,2 12V MAX Family	422 490 Sk	SS	5	5	4205 x 1684 x 1607	450/1780	R3	1198	4	ZV	-	51	112	M5	P	158	15,9	6,7	ABS,B,C,D,E,K,P
Roomster 1,4 16V MAX Trend	449 490 Sk	SS	5	5	4205 x 1684 x 1607	450/1780	R3	1390	4	ZV	-	63	132	M5	P	171	13,0	6,8	ABS,B,C,D,E,K,P
Roomster 1,6 16V Style	459 990 Sk	SS	5	5	4205 x 1684 x 1607	450/1780	R4	1598	4	ZV	-	77	153	M5	P	184	10,9	7,0	ABS,B,C,D,E,K,P
Roomster 1,4 TDI PD MAX Sound	489 490 Sk	SS	5	5	4205 x 1684 x 1607	450/1780	R3	1422	2	VP	T	51	155	M5	P	158	16,5	5,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Roomster 1,9 TDI PD Scout	524 990 Sk	SS	5	5	4219 x 1695 x 1650	450/1780	R4	1896	4	VP	T	77	240	M5	P	182	11,2	5,4	ABS,B,C,D,E,K,P
Superb 1,4 TSI Comfort	789 900 Sk	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	565/1670	R4	1390	4	ZV	T	92	200	M6	P	201	10,5	6,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,T,S
Superb 1,9 TDI Greenline	851 900 Sk	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	565/1670	R4	1896	4	VP	T	77	250	M5	P	193	12,5	5,1	ABS,B,C,D,E,K,R,T,S
Superb 2,0 TDI PD Ambition	954 900 Sk	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	565/1670	R4	1968	4	VP	T	103	320	M6	P	207	10,2	5,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,T,S
Superb 2,0 TDI CR Elegance	1 129 900 Sk	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	565/1670	R4	1968	4	VP	T	125	350	A6	P	220	9,0	6,7	ABS,B,C,D,E,K,P,R,T,S
Superb 4x4 1,8 TSI Ambition	974 900 Sk	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	565/1670	R4	1798	4	ZV	T	118	250	M6	4x4	217	8,7	8,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,T,S
Superb 4x4 3,6 FSI V6 Elegance	1 259 900 Sk	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	565/1670	V6	3598	4	ZV	-	190	350	A6	4x4	250	6,5	10,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R,T,S
Superb 4x4 2,0 TDI CR Ambition	1 049 900 Sk	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	565/1670	R4	1968	4	VP	T	125	350	M6	4x4	219	9,0	6,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,T,S
TOYOTA																			
Auris 1,4 I D-4D 90 Sol	574 900 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	604 900 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	524 900 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	659 900 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 X	799 900 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 2,0 D-4D 125 Sol Navi	724 900 Sk	S	5	5	4645 x 1760 x 1480	500/-	R4	1998	4	VP	-	93	300	M6	P	200	10,6	5,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Avensis 2,2 D-4D 150 Exclusive Navi	854 900 Sk	S	5	5	4645 x 1760 x 1480	500/-	R4	2231	4	VP	-	110	310	M6	P	210	9,3	5,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Avensis Kombi 2,0 D-4D Exclusive	839 900 Sk	K	5	5	4715 x 1760 x 1525	530/1000	R4	1998	4	ZP	-	93	300	M6	P	200	10,6	7,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Avensis Kombi 2,2 D-4D 150 Sol Nav	904 900 Sk	K	5	5	4715 x 1760 x 1525	530/1000	R4	2231	4	VP	T	110	310	M6	P	210	9,3	7,7	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

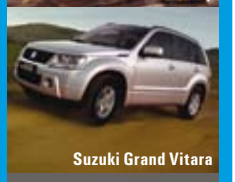
Suzuki Swift 3 dv

Suzuki Swift 5 dv

Suzuki Ignis

Suzuki SX 4

Suzuki Jimmy


Suzuki Grand Vitara

Škoda Fabia

Škoda Fabia Combi

Škoda Octavia Tour Combi

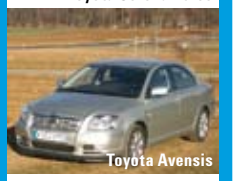
Škoda Octavia

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 +	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 +	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	534 900 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	439 900 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	594 900 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 Lux	889 900 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	989 900 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	1 324 900 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	1 254 900 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	2 000 000 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	2 065 000 Sk	T	5	7	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+	909 900 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	809 900 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	784 900 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	689 900 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 135 Terra	814 900 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 Cool	309 900 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 1,3 VVTi Sol	450 900 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	454 900 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	672 713 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	863 411 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	930 290 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	944 450 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	920 048 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	254 564 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 TrendLine	553 414 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	536 544 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 Plus 1,4 Comfortline	526 000 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	713 082 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 TrendLine	655 240 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 Varian 2,0 TDI Sportline	805 569 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	529 012 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	620 595 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	738 689 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	895 344 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	868 201 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	1 500 395 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	543 473 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	594 084 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	665 182 Sk	SS	3	4	4080 x 1725 x 1500	210/770	R4	1595	2	ZV	-	75	148	A6	P	175	13,2	8,3	ABS,B,D,K,R,S,T
New Beetle 2,0	683 257 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	754 355 Sk	SS	3	4	4080 x 1725 x 1500	210/770	R4	1984	2	ZV	-	85	172	A6	P	182	12,9	9,4	ABS,B,C,D,K,R,S,T
New Beetle Cabrio 1.4	700 429 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	851 963 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	691 090 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	738 087 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	877 871 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	731 158 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	835 695 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	945 956 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	2 047 061 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	3 018 926 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	2 536 910 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	348 859 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	456 107 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	548 594 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	655 843 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	1 064 351 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	940 835 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	885 704 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	915 529 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	1 290 899 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	589 867 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	786 589 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	979 095 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	499 000 Sk	SS	3	4	4252 x 1782 x 1447	233/-	R4	1596	4	ZV	-	74	150	M5	P	185	11,8	7,2	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
C 30 1,6 Summum	688 710 Sk	SS	3	4	4252 x 1782 x 1447	233/-	R4	1596	4	ZV	-	74	150	M5	P	185	11,8	7,2	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
C 30 2,0D Summum	827 290 Sk	SS	3	4	4252 x 1782 x 1447	233/-	R4	1998	4	VP	T	100	340	M5	P	210	9,4	5,6	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
C 70 2,4 Momentum	1 021 151 Sk	C	2	4	4582 x 1836 x 1400	404/-	R5	2435	4	ZV	-	103	220	M5	P	205	11,0	6,7	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
C 70 D5 Kinetic	1 199 015 Sk	C	2	4	4582 x 1836 x 1400	404/-	R5	2400	4	VP	T	132	350	A5	P	225	9,5	5,7	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
C 70 T5 Summum	1 267 039 Sk	C	2	4	4582 x 1836 x 1400	404/-	R5	2521	4	ZV	T	162	320	A5	P	235	8,0	7,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S 40 1,6 Base	605 533 Sk	S	4	5	4470 x 1770 x 1450	405/-	R4	1596	4	ZV	-	74	150	M5	P	185	11,9	7,2	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
S 40 1,6D Momentum	790 145 Sk	S	4	5	4470 x 1770 x 1450	405/-	R4	1560	4	VP	T	81	240	M5	P	190	12,0	4,9	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Po.čet dverí	Po.čet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prep.ĺňanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlos.ť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
S 40 2,0D Summum	965 990 Sk	S	4	5	4470 x 1770 x 1450	405/-	R4	1998	4	VP	T	100	340	M5	P	210	9,5	5,6	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
S 40 2,4i Kinetic	767 460 Sk	S	4	5	4470 x 1770 x 1450	405/-	R4	2435	4	ZV	-	125	230	M5	P	220	8,2	8,4	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
S 60 2,0T Momentum	915 830 Sk	S	5	5	4580 x 1800 x 1430	425/-	R5	1984	4	ZV	T	132	240	M5	P	225	8,8	8,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S 60 2,4 20V Šport	813 402 Sk	S	5	5	4580 x 1800 x 1430	425/-	R5	2435	4	ZV	-	103	220	M5	P	205	11,1	8,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S 60 2,4D Summum	941 438 Sk	S	5	5	4580 x 1800 x 1430	425/-	R5	2401	4	VP	T	120	340	M5	P	210	9,5	6,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S 60 D Momentum	866 123 Sk	S	5	5	4580 x 1800 x 1430	425/-	R5	2401	4	VP	T	93	300	M5	P	200	11,9	6,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S 80 2,4 D Summum	1 302 708 Sk	S	4	5	4851 x 1893 x 1493	480/-	R5	2400	4	VP	T	120	340	M6	P	210	9,5	6,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S 80 D5 Momentum	1 269 239 Sk	S	4	5	4851 x 1893 x 1493	480/-	R5	2400	4	VP	T	136	400	M6	P	230	8,5	6,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S 80 V8 AWD A Summum	1 764 661 Sk	S	4	5	4851 x 1893 x 1493	480/-	V8	4414	4	ZV	-	232	440	A6	P	250	6,5	12,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
V 50 1,6 Momentum	781 107 Sk	K	5	5	4515 x 1770 x 1450	417/1307	R4	1596	4	ZV	-	74	150	M5	P	185	11,9	7,2	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
V 50 1,8 Kinetic	755 409 Sk	K	5	5	4515 x 1770 x 1450	417/1307	R4	1731	4	ZV	-	92	165	M5	P	200	10,5	8,2	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
V 50 2,0D Base	780 263 Sk	K	5	5	4515 x 1770 x 1450	417/1307	R4	1998	4	VP	T	100	340	M6	P	210	9,5	5,6	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
V 50 2,4 AT Base	813 402 Sk	K	5	5	4515 x 1770 x 1450	417/1307	R5	2435	4	ZV	-	103	220	A5	P	205	9,9	8,4	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
V 50 T5 AWD Summum	1 228 870 Sk	K	5	5	4515 x 1770 x 1450	417/1307	R5	2521	4	ZV	T	162	320	M6	4x4	230	6,8	8,7	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
V 70 2,0 16V Kinetic	973 070 Sk	K	5	5	4720 x 1760 x 1430	420/1580	R4	1999	4	ZV	-	107	190	M5	P	200	12,1	8,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
V 70 2,5T Summum	1 343 921 Sk	K	5	5	4720 x 1760 x 1430	420/1580	R5	2521	4	ZV	T	154	320	M5	P	225	7,9	9,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
V 70 3,2 Kinetic	1 310 481 Sk	K	5	5	4720 x 1760 x 1430	420/1580	R5	3192	4	ZV	-	175	320	M5	P	210	8,4	10,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
XC 70 3,2 AWD Summum	1 596 829 Sk	K	5	5	4720 x 1760 x 1430	420/1580	R5	3192	4	ZV	-	175	320	M5	4x4	215	8,6	10,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
XC 70 3,2 Momentum	1 461 141 Sk	K	5	5	4720 x 1760 x 1430	420/1580	R5	3192	4	ZV	-	175	320	M5	4x4	215	8,6	10,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
XC 70 D5 AWD Kinetic	1 265 292 Sk	K	5	5	4720 x 1760 x 1430	420/1580	R5	2401	4	ZV	T	136	400	M6	4x4	210	9,5	7,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
XC 90 D5 Kinetic	1 322 531 Sk	K	5	5	4800 x 1890 x 1740	613/2404	R5	2400	4	VP	T	136	400	M5	4x4	195	10,9	8,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
XC 90 V8 Momentum	1 777 434 Sk	K	5	7	4800 x 1890 x 1740	249/2404	V8	4414	4	ZV	-	232	440	A6	4x4	210	7,3	13,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T

Typ karosérie: S - sedan, K - kombi, C - kupé, CA - kabriolet, V - van, SS - splývajúca zadná časť, T - terénne, R - roadster

Pohon: 4x4 - štyroch kolies, Z - zadný, P - predný

Prevodovka: M – mechanická / počet prevodových stupňov, A – automatická / počet prevodových stupňov, CVT - plynulá zmena prevodu

Výbava: A - bezpečnostný vankúš vodiča, D - bezpečnostný vankúš vodiča a spolujazdca, B - bočné bezpečnostné vankúše, K - klimatizácia (aj automatická), E - elektricky ovládané okná, C - centrálne zamykanie (aj diaľkové), T - kontrola trakcie, R - rádio, P - cestovný počítač, ABS - protiblokovací brzdový systém, S - kontrola stability, 0-bez posilňovača riadenia

Spotreba: Podľa normy EU 93/116 pre zmiešanú prevádzku (l/100 km)

Motor valce: R - radový, V - vidlicový, B - boxer, O - rotačný, počet valcov

Ventily: Počet ventilov v jednom valci

Zmes: VK - vznetový komôrkový, VP - vznetový s priamym vstrekovaním, ZJ - zážihový s jednobodovým vstrekovaním, ZV - zážihový s viacbodovým vstrekovaním, ZP - zážihový s priamym vstrekovaním, ZK - zážihový s karburátorom

Prepĺňanie: - bez prepĺňania, T - turbodúchadlo, K - kompresor

Toyota Land Cruiser

Volkswagen Polo

Volkswagen Golf

Volkswagen Passat

Volkswagen Pheaton

Volkswagen Touareg

Volvo S 40

Volvo V 50

Volvo V 70

Volvo XC 90

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

Doplňovačka

Štuttgartská automobilka Mercedes-Benz začína koncom roka 2008 v triede C používať novú generáciu vznetových spaľovacích motorov (tajnička) Prime Edition. Nový štvorvalcový spaľovací motor vyniká výkonovými parametrami a dynamickým a kultivovaným chodom. 1- mechanizmus na spomalenie alebo zastavenie bicykla, 2- zariadenie na zachytávanie nečistôt, 3- poloha piesta spaľovacieho motora, kde sa obracia smer jeho pohybu, 4- časť viacdenných pretekov, 5- vrchná náterová látka, 6- názov automobilu značky Škoda, 7- vonkajšia podoba, 8- spínač vypínajúci elektrický prúd pri preťažení, 9- zariadenie v automobile zamedzujúce oslneniu, 10- elektrický výboj na zapaľovacej sviečke spaľovacieho motora, 11- názov automobilu značky Chevrolet, 12- názov syntetického vlákna mimoriadnych vlastností, 13- pás zeme upravený na premávku, 14- názov automobilu značky Toyota.

Riešenie

Tajnička: BlueEFFICIENCY, 1- brzda, 2- lapač, 3- úvrat, 4- etapa, 5- email, 6- Fabia, 7- forma, 8- istič, 9- clona, 10- iskra, 11- Epica, 12- nylon, 13- cesta, 14- Yaris.

-jo-

VÝPOČET CELKOVEJ DRÁHY POTREBNEJ NA ZASTAVENIE, RÝCHLOSTI VOZIDLA A ŠMYKĽAVOSTI CESTY Z KVADRATICKEJ ROVNICE (dokončenie)

$$s_c = v.t_r + \frac{v^2}{19,62.\mu} \quad (9)$$

$$\mu = \frac{v^2}{2.g.(s_c - t_r.v)} \quad (10)$$

Príklad výpočtu rýchlosti vozidla na začiatku brzdenia:
Zamyslime sa nad tým, či môžeme ísť v noci na diaľnici so suchým povrchom (mí = 0,8) neobmedzene rýchlo, najmä ak tam nestretávame žiadne vozidlá. Predpokladajme, že diaľkové svetlá nám osvetľujú cestu na vzdialenosť „120 m". Takže ak by sa na diaľnici objavila nečakaná prekážka, musíme vedieť zastaviť vozidlo na vzdialenosť, na ktorú vidíme, teda na „120 m". Z rovnice (7) si môžeme vypočítať maximálnu bezpečnú rýchlosť za týchto podmienok „36,3 m/s", čo je 130,7 km/h.

Zdôrazňujeme, že to platí za ideálnych podmienok, že sme plne sústredení na cestu, vieme dokonale brzdiť, máme v dobrom stave brzdy i pneumatiky a cesta je tiež v dobrom stave. Ak nie sú tieto podmienky splnené, musíme ísť pomalšie. Napriek tomu sa však stretávame s tým, že i pri tejto rýchlosti nás niektorí vodiči predbiehajú, myslia si, že na ceste nič nie je i keď nevidia ďalej ako my - idú „naslepo" - nevidia kam idú.

Veľmi podrobne sme sa tejto problematike venovali v samostatnom obsiahlom článku v č. 1/2008. nášho časopisu. Nakoniec, na spestrenie výpočtov z kvadratickej rovnice, si povieme niečo z ríše rozprávok:

V jednej rozprávke sa raz stalo, že človek začal rozumieť reči motoriek. Mal jednu starú motorku, ktorá sa mu už zunovala, už sa mu nepáčila a tak mal z nej kvadratickú náladu. „Aká je to tá kvadratická nálada, čo je to za náladu?" - spýtala sa ho motorka. „Ale, dostal som chuť na druhú" (motorku).

AKO ĽAHKO SA DÁ „VYBABRAŤ" S KVADRATICKOU ROVNICOU

Ako sme zistili v predchádzajúcich úvahách, výpočet podľa kvadraticke rovnice je predsa len dosť pracný. Nedalo by sa dajako jednoduchšie dostať k výsledku. nejakou inou, ľahšou cestou? Dalo! Použijeme na to rovnicu (1). Vychádzajme z rovnakého, už spomínaného príkladu na diaľnici.

Potrebujeme vypočítať, akú najväčšiu rýchlosť v m/s na suchej ceste (mí = 0,8) si smieme dovoliť, ak chceme zastaviť vozidlo na vzdialenosť, na ktorú vidíme - na „120 m"?

Najprv si rovnicu (1) zjednodušíme tak, že v menovateli zlomku budeme mať namiesto výrazu „2.9,81.mí" výraz „19,62.mí". Tak získame jednoduchšiu rovnicu (9).

Potom si v tejto rovnici budeme postupne voliť rôzne pravdepodobné rýchlosti „v" a zakaždým si na kalkulačke vypočítame celkovú dráhu „s_c". Takto sa budeme postupne blížiť k správnemu výsledku, až kým pri určitej zvolenej rýchlosti dostaneme celkovú dráhu „s_c = 120 m". A takto prídeme k maximálnej bezpečnej rýchlosti „36,3 m/s", čo je „130,7 km/h".

VÝPOČET SÚČINITEĽA PRIĽNAVOSTI MEDZI PNEUMATIKAMI A CESTOU

Ak poznáme celkovú dráhu, na ktorej zastavilo vozidlo a vieme aj jeho rýchlosť na začiatku brzdenia, môžeme z toho vypočítať súčiniteľ priľnavosti pneumatík k ceste. Budeme pritom vychádzať z rovnice (2), z ktorej po malých úpravách vypočítame spomínaný súčiniteľ priľnavosti „mí" podľa rovnice (10) pre všeobecný reakčný čas „t_r (s)".

Príklad výpočtu súčiniteľa priľnavosti pneumatík
Ak napríklad vozidlo začne brzdiť z rýchlosti „36,3 m/s" (čo je 130,7 km/h) a pri reakčnom čase „tr = 1 s" zastaví sa na celkovej dráhe „s_c = 120 m", potom nám z rovnice (10) vyjde súčiniteľ priľnavosti medzi pneumatikami a cestou „mí = 0,8".

Doc. Ing. Alexander IKRINSKÝ, PhD.

Oprava do článku v č. 12/2008.
V predchádzajúcich „Hrách s fyzikou" sme uviedli nesprávne vypočítanú hodnotu celkovej dráhy (102 m) potrebnej na zastavenie vozidla. Správna hodnota má byť 118,57 m. Ospravedlňujeme sa za nepresnosť.

Seat Ibiza Ecomotive

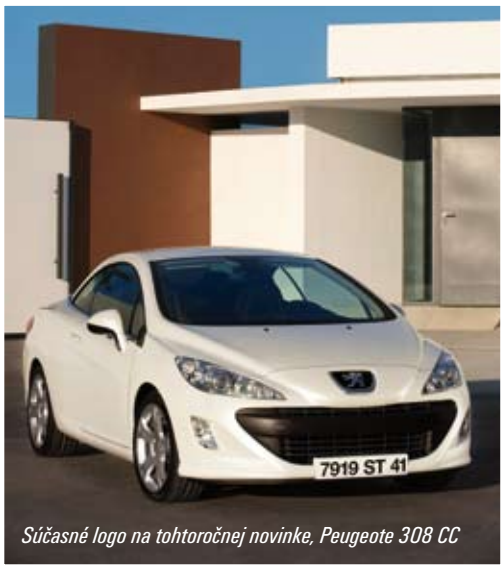
Automobilka Seat začala ponúkať svoj typ Ibiza aj vo verzii Ecomotive, ktorej normovaná spotreba v kombinovanej prevádzke je len 3,7 1/100 km. Emisia kysličníka uhličitého na jeden kilometer jazdy je len 98 g, čo je o 16 g menej ako je emisia základného modelu. K úspore 16 g prispeli zlepšené aerodynamické vlastnosti hodnotou 5,2 g.

Aerodynamika vozidla bola zlepšená uzavretím mriežky chladiča, zmenou spodného otvoru na prívod vzduchu, inštaláciou predného spojleru vysokého 40 mm a spojlera na odtokovej hrane strechy. Vozidlo má 14-palcové kolesá s uzavretými ozdobnými krytmi. Tieto úpravy viedli k zmenšeniu hodnoty súčiniteľa aerodynamického odporu z 0,33 na 0,30. Úpravami plniaceho tlaku turbodúchadla a zmenami softvéru riadiaceho systému motora sa dosiahlo zmenšenie emisií CO_2 o 4,9 g/km. Tieto zmeny viedli aj k nárastu maximálneho krútiaceho momentu 1,4-litrového"turbodieselového" trojvalca na 195 Nm pri 1800 ot./min. Zlepšili sa aj dynamické vlastnosti vozidla, ktoré teraz akceleruje z 0 na 100 km/h za 12,9 s a dosahuje maximálnu rýchlosť 177 km/h. Zmenšenie hmotnosti vozidla o 10 kg prispelo k redukcií emisií o ďalších 4,5 g CO_2/km.

Verzia Ecomotive sa dodáva ako päťdverový hatchback a ako trojdverové športové kupé. **(RM)**

150 rokov v znamení leva

Automobily značky PEUGEOT, v súčasnosti distribuované do viac ako 150 štátov sveta, sú vo všeobecnosti rozoznávané prostredníctvom svojho loga so symbolom LEVA. Bolo to 20. novembra 1858, keď pán EMILE PEUGEOT po prvý krát oficiálne zaregistroval symbol LEVA so štítom, aj bez neho, ako emblém spoločnosti.



Súčasné logo na tohtoročnej novinke, Peugeote 308 CC

Logo „Leva" na výrobkoch spoločnosti Peugeot z roku 1872

Pôvod loga s levom

EMILE PEUGEOT vyzval známeho rytca a zlatníka JULIENA BLAZERA, pôsobiaceho vo francúzskom regióne FRANCHE- COMTE, aby vytvoril logo, ktoré by umožnilo identifikovať všetky výrobky značky PEUGEOT.

Znak LEVA rýchlo našiel svoje miesto na rôznych kovových pracovných nástrojoch, najmä na pílkach. Symbol zvieraťa - leva bol vybraný preto, lebo jeho vlastnosti možno ľahko porovnať s pracovnými nástrojmi značky PEUGEOT, ktoré boli a stále existujú a sú slávne pre svoje:

- silné zuby ako zuby leva,
- pružnosť ocele ako pružnosť zvieraťa,
- svižnosť rezu, ktorý je ako pazúr leva na koristi.

V priebehu rokov sa grafika loga leva vyvíjala. Od vzneseného a na šípe kráčajúceho z profilu na začiatku otočeného doľava, možno nájsť aj leva bez šípu zriedkavejšie otočeného doprava. V roku 1882 bola horná časť hrivy leva zmenená a telo pôsobilo oveľa masívnejšie.

Symbol leva sa rýchlo stal jedinou značkou továrne PEUGEOT a okrem nástrojov a pílových nástrojov sa v roku 1881 začal uvádzať aj na kávových

Podoba loga v rokoch 1955 až 1966

mlynčekoch (ktorých výroba sa začala v roku 1840), od roku 1882 na bicykloch a od roku 1898 aj na motocykloch.

Lev vstupuje do automobilovej histórie

Hoci sa prvé sériové vozidlo (typ 3) pána menom ARMAND PEUGEOT datuje z roku 1891, sériovo vyrábané automobily sa začali označovať kráčajúcim levom na šípe až v roku 1906.

A tak logo leva sprevádza jednu z troch prvých svetových značiek automobilov od jeho samotného začiatku. V roku 1910 sa dve vetvy (PEUGEOT FRERES a ARMAND PEUGEOT) spájajú do jednej spoločnosti pod názvom LA STÉ DES AUTOMOBILES et CYCLES PEUGEOT: dva produktové rady spoločne existovali až do 1. svetovej vojny a posledným automobilom tejto periódy s hrdým logom leva bol BEBE LION (vyvinutým pánom Ettorem Bugattim) a bol predstavený na parížskom autosalóne v októbri 1912.

Následné typy boli vyrábané so starým štýlom písma na mriežke, na štíte prednej kapoty v dvojitej elipse, kombinovanej v niektorých prípadoch aj s písmenami na samotnom chladiči alebo na prednom štíte kapoty (od Peugeota 201).

Od roku 1920 sa symbol LEVA stáva znakom spojenia medzi „peugeotistami", ktorí ho používajú ako ozdobu na samotnom chladiči.

Z distribučnej siete boli distribuované 2 typy chladičov s logom leva: jeden, ktorý „reve", vytvorený sochárom Marxom a druhý, kde sa lev pripravuje na skok od sochára Baudichona.

Mopedy a motocykle používali najprv kráčajúceho leva na štíte na zadnej časti kolesa, neskôr, v dvadsiatych rokoch, bojujúceho leva otočeného doprava a nakoniec rovnaký dizajn, ale so zvislým písmom v roku 1960. Nástroje a kuchynské prístroje používali kráčajúceho leva na štíte na plášti nástrojov alebo na ovále na spodnej časti kávových mlynčekov.

Lev sa vrhá na prednú časť automobilov PEUGEOT , aby tam definitívne zostal. Od októbra 1933, uvedením takzvanej „aerodynamickej" série automobilov (201 BR, 301 CR, 601 C a o rok neskôr 401), hlava leva sa prvýkrát objavuje v hornej časti mriežky na chladiči. Táto idea sa objavila aj na type 402 (1935), potom 302 a 202. Na Peugeote 203 sa v roku 1948 objavila figurálna hlava leva na kapote vo viac prominentnom štýle a tento nový lev je použili aj na Peugeote 403.

Tento dizajn však bol považovaný za dosť nebezpečný najmä v prípade kolízie a prestal sa používať v septembri 1958.

Symbol leva sa adaptuje na heraldickú pózu!

Podoba loga z roku 1971

S uvedením Peugeotu 203 sa po prvý krát objavil aj heraldický symbol leva z regiónu FRANCE- COMPTE a vojvodstva MONTBELIARD.

Bol umiestený na zadnej časti automobilu až do októbra 1952 a premiestnili ho aj na prednú časť kapoty od septembra 1958 do konca série vo februári 1960. Počas tejto periódy sa symbol heraldického leva objavuje aj na motocykloch.

Rovnaký symbol leva bol umiestnený aj v štítku v strede mriežky chladiča automobilu Peugeot 403 od apríla 1955 až do roku 1966, kým nebol nahradený väčšou výraznejšou verziou , po prvý krát uvedenou na type 404 v máji 1960.

V šesťdesiatych rokoch už všetky automobily Peugeot adaptovali tento symbol v danom formáte.

Tento lev bol neskôr nahradený novým „Levom" (pozláteným alebo pochrómovaným), vystupujúcim z pozadia a po prvý krát sa objavil v septembri 1968 na type 504 a potom bol adaptovaný na Peugeotoch 404, 204, 304 a 104.

Ďalšia generácia, „LEV v líniách", sa objavila na Peugeote 604 v septembri 1975 a bola rozšírená aj na Peugeot 305 (november 1977) a 505 (máj 1979), skôr ako ju predstavili na čiernom podklade v roku 1982 na tepe 205, v 1985 na 309, v 1987 na 405, v roku 1989 na 605, v roku 1991 na 106 a v roku 1993 na 306.

Symbol leva úspešne značí svoju cestu

V októbri 1995, v rámci uvedenia Peugeotu 406, sa objavil nový širší emblém leva, ktorý sa rýchlo stal spoločným logom pre celú generáciu „šestkových" typov. V roku 1998 sa symbol leva zmenil na súčasné logo, ktoré dekoruje automobily ako aj skútre tak na jeho prednej, ako aj zadnej časti.

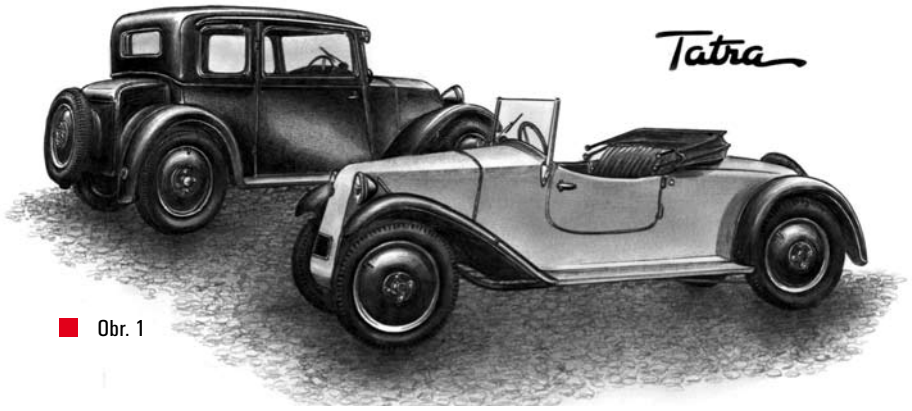
V roku 2000 spoločnosť ADVENTURE PEUGEOT ASSOCIATION, evokujúc svoje poslanie chrániť dedičstvo spoločnosti, umiestnila symbol leva na plášti erbu olemovaného žltou linkou v plnej modrej farbe, ktorá minulé časy identifikovala spoločnosť.

A preto renomé a sláva symbolu LEVA je stále univerzálna a jeho imidž je veľmi tesne prepojený s menom PEUGEOT.

-pt-

Malé československé automobily od Aero po Z

V minulom čísle sme písali o úspechoch malých kopřivnických vozidiel s dvojvalcovými motormi vyrábanými v dvadsiatych rokoch predchádzajúceho storočia. Ich všeobecná obľuba podnietila automobilku, aby ponúkla zákazníkom väčší automobil so štvorvalcovým motorom takej istej koncepcie, ktorému dali továrenské typové označenie T-57. Jeho tvorca, Ing. Erich Uberlacker, si totiž sedmičku, ako svoje šťastné číslo, rezervoval pre všetky projekty, na ktorých sa akýmkoľvek spôsobom podieľal. A práve na tomto aute začal spolupracovať aj so synom svojho vedúceho, Ing. Hansa Ledwinku – Erichom.



Obr. 1

Pre pôvodnú verziu T-57 postavili v roku 1931 plochý, vzduchom chladený motor (pomocou ventilátora na prednom konci kľukového hriadeľa) so štyrmi protiľahlými valcami. Mal ventilový rozvod OHV a zdvihový objem 1155 cm3 (priemer valcov x zdvih piestov 70 x 75 mm). Pri 3000 otáčkach za minútu dával výkon 13,3 kW (18 k). Kompresný pomer 4,9:1 bol vhodný pre používanie aj menej náročných palív. Zapaľovanie používali od spoločností Bosch alebo Scintilla, ktoré pracovalo s napätím 6 voltov. Pohonnú zmes pripravoval karburátor Zenith 30 T vybavený čističom vzduchu, ku ktorému privádzali palivo samospádom z 35 litrovej nádrže umiestnenej na priečnej stene deliacej motor od posádky vozidla.

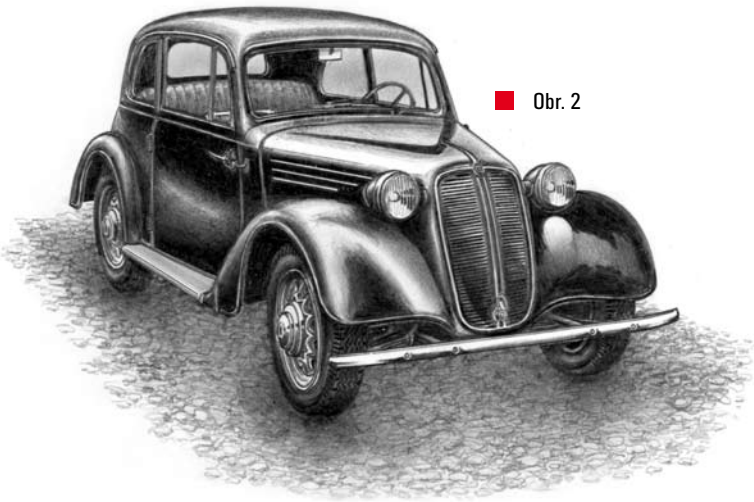
Prednú nápravu tvoril paralelogram z dvoch priečne uložených listových pružín, ktorým pri tlmení výkyvov pomáhali dva pákové olejové tlmiče. Zadná náprava sa skladala z výkyvných polnáprav odpružených priečnou listovou pružinou. Brzdy boli mechanické, bubnové a pôsobili na všetky štyri kolesá. Za zmienku stálo veľmi presné hrebeňové riadenie s dostatočným pevnostným dimenzovaním, aby vydržalo nároky na dlhšiu životnosť riadiaceho ústrojenstva.

Rázvor náprav bol 2550 mm a rozchod kolies vpredu i vzadu 1200 mm. Hmotnosť vozidla bola 780 kg a pri spotrebe paliva 8-9 litorv na 100 kilometrov vozidlo dosahovalo rýchlosť 80 km/h. Kompaktný podvozok s centrálnou rúrou mal hmotnosť iba 410 kg a bol vhodný pre stavbu rôznych karosérií. V sérii mal dvojdverovú karosériu. Uzatvorenú karosériu s prednou časťou charakteristického tvaru pre vtedy všetky tatrovky, tzv. žehličkou, ľudovo zvanou „piglajz" (obr. 1 v pozadí). Z plechu lisované disky kolies mali namontované pneumatiky rozmerov 5,25 x 16" a rezervnému kolesu, poprípade dvom montovaným na seba, našli konštruktéri miesto zvonku na veku batožinového priestoru.

Na rozdiel od ostatných typov áut značkyTatra sa „päťdesiatsedmičky" nikdy nerobili ako špeciálne pretekárske vozidlá. Pre súťaží chtivých športovcov, alebo „frajerov" lákajúcich mladé slečny, robili z tohto typu dvojsedadlové, prípadne trojsedadlové (so sedadlom v „kufri") kabriolety v športovej úprave (obr. 1 vpredu), ktoré vynikali výtvarnou jednoduchosťou a krásou. A ak sa aj niekedy na nejakej športovej akcii zúčastnili, boli to sériové, prípadne čiastočne amatérmi upravené obyčajné osobné automobily. Nedá sa tu ale nespomenúť výkon nášho slovenského, továrňou podporovaného jazdca pána Petra Jurkoviča pri cieľových jazdách do Piešťan. Na základe jeho dovtedajších dobrých výsledkov v motoristickom športe si ho „tatrováci" vybrali ako reprezentanta ich továrne a odvtedy už Jurkovič v inom aute ani nesúťažil. Na piešťanských cieľových jazdách zvíťazil celkom tri razy a získal tak natrvalo ich Putovný pohár, keď v jednom ročníku si zvolil trať Bratislava-Paríž-Piešťany a do cieľa prišiel presne vo vypočítanom čase na základe zvolenej priemernej rýchlosti.

V roku 1932 v mladoboleslavskej súťaži prišiel tím súťažiacich Tatier T-57 do cieľa na druhom mieste, keď sa pripravovali na medzinárodnú alpskú jazdu dlhú 2598 km, rozdelenú do šiestich etáp. Továreň túto súťaž oboslala jazdcami H. Schichtom mladším, W. von Mayenburgom a Ing. Hoffmannom, ktorí celú trať absolvovali s obdivuhodnou pravidelnosťou a v cieli súťaže v San Reme sa mohli tešiť z najväčšej trofeje tejto jazdy, z medzinárodného Alpského pohára a zo zlatých plakiet pre jednotlivcov.

Dňa 11. augusta 1932 sa pán Näumann, sprevádzaný svojou „poloviČkou", vybral na cestu dlhú 35 000 kilometrov po Európe, Severnej Afrike a na západný okraj Ázie. Štartoval z Jablonca a na svojej Tatre 57 prešiel cez Norimberg a Paríž do Madridu a cez Sevillu a Gibraltar do Algecirasu, z ktorého sa preplavil do Afriky. Až tu sa začala skutočne ťažká časť jeho naplánovanej cesty. Cez horúčavy v Maroku a zasnežené vrcholy pohoria Atlasu prišli do oázy Colomb-Béchar na jeho južnom úpätí, naspäť do Feu, Oranu a znova na juh do oázy In-Salah. Absolvovali tisíckilometrovú púť pieskom do Alžírska, Tunisu a Tripolisu. Pri Bengházi ich zastihla tri dni trvajúca piesočná búrka, ktorou sa Tatra statočne prebíjala dopredu s pomocou kompasu. Akékoľvek zlyhanie auta mohlo za takýchto podmienok znamenať koniec celej tejto cesty. Nie dlho po výjazde z tmy víriaceho piesku, kde nebolo vidieť takmer ani na meter terénu pred autom, prišlo obdobie dažďov



Obr. 2

Obr. 3

a krajina sa premenila na veľké plytké jazero, v ktorom sa skrývali ostré kamene, veľké nebezpečenstvo pre kolesá ich auta. Cez Alexandriu sa potom vo veľkých horúčavách dostali do Káhiry a k pyramídam. Piesok vytváral na cestách duny, ale dostali sa až do Jeruzalema a ďalej na sever až za Aleppo k tureckej hranici, kde narazili na jedinú prekážku, ktorá sa nedala prekonať. Taurské priesmyky boli v tom čase zasnežené niekoľko metrov vysokými návalmi snehu a tak cesta bola absolútne neprejazdná. Čakať na jej uvoľnenie a sprejazdnenie, alebo na prirodzené roztopenie snehu do jari, bolo z časových dôvodov nemožné. Preto sa rozhodli pre spiatočnú cestu približne rovnakou trasou s odbočkami do niektorých okolitých oáz. Na úseku cesty pri Tripolise sa ešte raz stretli s piesočnou búrkou a potom už v Algecirase vstúpili opäť na európsku pevninu. Vozidlo v týchto ťažkých podmienkach plne obstálo a pán Näumann si veľmi pochvaľoval chladenie motora vzduchom, lebo na niektorých úsekoch tejto cesty bolo ľahšie dostať kúpiť benzín ako vodu, ktorá v horúcom saharskom ovzduší mizne z chladičov iných vozidiel veľmi rýchlo.

V dňoch 16.a 17. júna 1934 štartovali v druhom ročníku medzinárodnej Alpskej jazdy ako družstvo tri kopřivnické Tatry. Na veľkej aerodynamickej T-77 išiel Ing. Erich Ledwinka a dve malé T-57 sedlali W.von Mayenburg a Otto Fleischmann. V tomto roku merala trať 1007 km a stanoveným jazdným priemerom ju všetci prešli bez trestných bodov a vo svojich triedach získali Alpské poháre. Ešte sa zmienim o jednej „tatrovke", ktorá mimo súťažné trojčlenné družstvo vyhrala triedu do 1800 cm^3. Bola to nová Tatra 75 a viedol ju ing. E. Krickl.

Toho istého roku, v dňoch 8. a 9. augusta sa von Mayenburg a Fleischmann s tými istými autami zúčastnili Medzinárodnej jazdy po rakúskych alpských priesmykoch, ktorých stanoveným rýchlostným priemerom 48,8 km/h museli v danom poradí postupne prejsť celkom 25. V objemovej triede do 1200 cm^3 ako víťaz skončil práve von Mayenburg. Druhé miesto obsadil Fleischmann.

Azda ešte dodám, že tento mimoriadne obľúbený typ auta T-57 si medzi svojimi priaznivcami vyslúžil trefnú prezývku „ Hadimrška". Spomenul som tu už vtedy nový kopřivnický výrobok T-75 z ktorého si v roku 1935 prevzala modernizovaná „päťdesiat sed - mička" nový tvar motorovej kapoty. Vznikol tak druhý model Tatra 57 A (obr. 2 vpredu), ktorý okrem spomínanej modernizácie karosérie dostal tiež výkonnejší motor, ktorý pri rovnakom objeme dával výkon 17,7 kW (20 k). Vozidlo vybavili dynamo-akumulátorovým zapaľovaním 6 V a karburátorom Zenith, alebo Amal. Pri rýchlosti 90 km/h bola spotreba paliva pod 10 litrov na 100 kilometrov.

„Áčko" bolo poslednou „päťdesiatsedmičkou", z ktorej v Kopřivnici vyrábali aj dvojsedadlový, či lepšie povedané trojsedadlový športový kabriolet (obr. 2 v pozadí) s tretím sedadlom v priestore za zloženou plátenou strechou a pred polozapusteným rezervným kolesom v klesajúcej línii karosérie až k zadnému nárazníku. Táto verzia roadstera mala hmotnosť 740 kg a v roku 1936 sa predávala za 26 500 korún. Hmotnosť štvorsedadlového tudora a kabrioletu sa pohybovala od 870 do 930 kg a stála 28 500 korún. Sériovo vyrábaný podvozok s hmotnosťou 410 kg dodávali na objednávku aj iným karosárňam, najmä spoločnosti Bohemia z Českej Lípy, ale aj za hranice do Nemecka a Rakúska. Neskôr spoločnosť Stoewer začala tento typ vyrábať v licencii a stavala naň aj zákazkové karosérie. Pre export a na želanie domácich zákazníkov boli dodané tiež nové ružicové disky kolies, na ktoré sa montovali pneumatiky rozmerov 5,25–5,50x16.

V roku 1937 vyrobili na objednávku štyridsaťkusovú sériu vojenských pohotovostných vozidiel z „áčka" pre Čínu, v dvoch možných variantoch. Po overovacích skúškach sa stala dobrým základom pre neskoršie vyrábané vojenské automobily T 57 K.

V nasledujúcom roku 1938 sa na trhu objavil model Tatra T 57 B (obr. 3), ktorý bol v podstate najprepracovanejším variantom kopřivnickej „päťdesiatsedmičky". Pri tejto poslednej „hadimrške" konštruktéri „siahli" už aj do jej osvedčeného štvorvalcového motora a zväčšením priemeru valcov na 73 mm dosiahli pri nezmenenom zdvihu piestov nárast objemu na 1256 cm^3. Súčasne vzrástol aj kompresný pomer na 5:1 a motor tak dosiahol výkon 18,4 kW (25 k) pri nezmenenom počte otáčok.

V prevodovke tiež vyriešili značnú hlučnosť najnižších prevodových stupňov, ale podvozok až na nové centrálne mazanie ostal verný svojmu štandardu, vrátane mechanického ovládania bubnových bŕzd.

Najväčšie zmeny sa udiali pri modernizácii karosérie, ktorá dostala zaoblenejšie tvary. Viditeľne upravili prednú kapotu spolu s maskou pre vstup chladiaceho vzduchu k motoru a rozšírili aj vnútorný priestor karosérie. Dvere s mimoriadnou šírkou sa otvárali proti smeru jazdy a pri sklopení operadiel na predných sedadlách umožňovali pohodlný prístup aj k zadným sedadlám. Nastupovanie uľahčovali aj stúpadlá, ktoré boli iste poslednými stúpadlami montovanými na vtedy vyrábaných automobiloch.

V interiéri pribudlo stropné osvetlenie a na prístrojovej doske počítač celkovo ubehnutých, aj „denných" kilometrov a v spodnej časti „tachometra" našli svoje miesto aj hodiny, a pod prístrojovou doskou zásuvka montážnej lampy.

Prístup k prepravovanej batožine v batožinovom priestore, pod ktorý sa ešte zmestilo aj rezervné koleso, vyriešili prístupom zvonku po odklopení rozmerného veka. Nové kryty kolies, vrátane jednoduchého predného nárazníka, boli do zavedenia „béčka" do výroby chrómované.

Obľúbenú Tatru T-57 B vyrábali ešte aj po druhej svetovej vojne, keď už dávno nespĺňala požiadavky kladené na vtedajšie autá. Cenené však boli jej iné prednosti, ktorými oplývala a vďaka ktorým sme mohli tieto autá bežne stretávať ešte aj v sedemdesiatych rokoch minulého storočia. Vojenské verzie tohto typu, slúžiace aj ministerstvu vnútra, vytlačili až hodne neskôr sovietske „gáziky".

Týmto autom sa v Kopřivnici rozlúčili s výrobou malolitrážnych áut a my na záver uvedieme počty vyrobených kusov všetkých „hadimršiek".

Model	Roky výroby	Počet vyrobených kusov
TATRA T 57	1931- 1935	7020
T 57 A	1935-1938	7036
T 57 B	1938-1949	6469
T 57 K	1941-1947	5975

Spolu aj so skúšobnými prototypmi bolo vyrobených 26 540 týchto vozidiel.

Text a kresby Ján ORAVEC

LAGONDA V12 SHORT SALOON, rok výroby 1938

Predstavujeme vrcholný anglický luxus v spojení so superšportovým podvozkom. Je to legenda, s menom Lagonda. Tento názov dal automobilke zakladateľ značky, Wilburn Gunn, podľa indiánskeho názvu jedného z údolí pri Veľkých jazerách v USA.

Už koncom devätnásteho storočia začal Gunn vyrábať motocykle v Anglicku, v meste Staines. Od roku 1904 začal s priateľom Cranmerom vyrábať trojkolesové autá s dvojvalcovým motorom. V roku 1907 začal vyrábať autá so štvorvalcovými a šesťvalcovými motormi. V roku 1913 začal vyrábať automobil so samonosnou karosériou. Poháňal ho motor zdvihového objemu 1100 cm3, mal spoločný blok s prevodovkou. V roku 1920 Wilburn Gunn zomrel.

Aj po jeho smrti automobilka pokračovala vo výrobe nových typov automobilov. V roku 1926 uviedla do výroby automobil vybavený dvojlitrovým motorom s ventilovým rozvodom 2xOHC. Okrem tohto štvorvalcom poháňaného modelu bol vo výrobe aj model poháňaný šesťvalcovým motorom zdvihového objemu 2600 cm3 a neskôr 3200 cm^3. Tento typ s názvom Selector Special dostal v roku 1931 poloautomatickú prevodovku Maybach. V roku 1933 nahradili model s dvojlitrovým motorom modelom 16/80, ktorý bol vo výrobe do roku 1935. V roku 1934 uviedli na trh typ Rapier, športový automobil poháňaný motorom so zdvihovým objemom 1100 cm3 s ventilovým rozvodom 2xOHC. Súčasne začali vyrábať aj nový 4,5-litrový šesťvalcový motor Meadows.

V roku 1935 kúpil spoločnosť Lagonda Alan Good. Novým riaditeľom sa stal geniálny W.O. Bentley. Ihneď začal s novými projektmi, pričom vychádzal z modelov s motorom Meadows. Na základe superšportového typu LG45 vznikol typ LG6. Vo výrobe bol v rokoch 1935 až 1941. Bol síce menej športový, ale podstatne sa zlepšili jazdné vlastnosti v porovnaní s typom LG45. Bol vybavený brzdami s hydraulickým ovládaním, pruženie zabezpečovali skrutné žrde a zadné kolesá mali nezávislé zavesenie. Na podvozku LG vznikol model s dvanásť valcovým motorom zdvihového objemu 4480 cm^3 s ventilovým rozvodom 2xOHC. Konštruktérom motora bol W.O.Bentley. Bola to jeho posledná konštrukcia automobilového motora. Celkovo bolo vyrobených 190 automobilov s takýmto dvanásťvalcovým motorom s rôznymi vyhotoveniami karosérie. Cena takéhoto automobilu bola v roku 1938 až 1650 libier, pre porovnanie, športový MG TA stál vtedy 250 libier.

Po druhej svetovej vojne spoločnosť Lagonda odkúpil koncern David Brown, ktorý okrem iných aktivít vyrábal autá Aston Martin. Do svojho typu DB2 použili motor z Lagondy so zdvihovým objemom 2600 cm3. Bolo to v roku 1950.

Ďalšia história je už históriou značky Aston Martin, i keď pri niektorých typoch použili označenie Lagonda. Naposledy to bolo v roku 1978, keď bola vo výrobe luxusná limuzína s nápadnou hranatou karosériou. Bola to doteraz posledná Lagonda.

Technické údaje:

Motor: kvapalinou chladený dvanásťvalec s blokmi valcov do tvaru „V" s jedným vačkovým hriadeľom v hlave pre každý blok valcov. Ventilový rozvod 2xOHC.
Zdvihový objem 4800 cm^3, priemer valcov x zdvih piestov 75x84,5 mm.
Najväčší výkon 132,4 kW /180 k/ pri 5500 ot./min.

Prevody: štvorstupňová ručne ovládaná prevodovka s jedným stupňom dozadu.

Podvozok : nosnú časť tvorí rebrinový rám v tvare X. Pruženie skrutnými žrďami s hydraulickými tlmičmi Armstrong. Hydraulické ovládanie brzd. Kolesá špicové, kryté puklicami.

Rozmery a hmotnosť: d/š/v 5080/1880/1600 mm, rázvor náprav 3150 mm.
Rozmer kolies 4,50-18", rozmer pneumatík 6,00-18".
Hmotnosť vozidla je 2007 kg.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 170 km/h, spotreba paliva /benzín UNI 95/ je 18 l/100km.

Šťastným majiteľom tohto skvostu na kolesách je pán Jozef Duchoň, člen CCC Bratislava. Osobne si ho doviezol z Anglicka. Vozidlo je v pôvodnom stave a má najazdených asi 100 000 km. Je schopné bežnej prevádzky.

Veteránisti na prelome rokov 2008 a 2009

Podľa môjho názoru bol rok 2008 pre zberateľov a milovníkov historických vozidiel hektický. Treba sa z neho poučiť pre budúci rok. V roku 2008 bolo množstvo akcií s historickými vozidlami, mnohé už majú mnohoročnú tradíciu a svoje zabehnuté termíny. Každý rok počuť hlasy, aby sa zjednotili termíny medzi akciami poriadanými AHV SR a ZZHV SR. Táto téma bude ešte dlho aktuálna, ale podľa mňa je teraz úplne zbytočné sa ňou traumatizovať. Ako som už písal, kluby majú svoje zabehnuté termíny, zvyčajne viazané na iné spoločenské akcie. Keďže na Slovensku je asi 60 klubov zberateľov historických vozidiel a väčšina poriada svoje akcie, dokonca mnohé kluby i viac akcií, je normálne, že sa viaceré časovo prekrývajú.

Je potešiteľné, že na Slovensko dovážajú veteránisti stále nové historické vozidlá, medzi nimi aj skutočné skvosty. Tento dovoz bude určite stúpať, keďže pribúdajú solventní záujemcovia o verteránizmus, a aj preto, že je to výborná investícia. Nie je tajomstvom, že za ostatných 5 rokov hodnota historických vozidiel u nás stúpala o 8 percent ročne. Preto sa už investori zaujímajú o tieto vozidlá. na Slovensku sa už etablovali dve spoločnosti, jedna francúzska a jedna americká, podnikajúce v dovoze historických vozidiel. Informovali sa u mňa, aká je na Slovensku situácia na trhu historických vozidiel. Zároveň mi ponúkli spoluprácu pri vyhľadávaní potenciálnych klientov. Odmietol som spoluprácu, lebo mám skúsenosti, že autá, hlavne z USA, sú väčšinou slušne prelakovaný (nie nalakovaný) šrot. Tieto spoločnosti pri kúpe veterána v zahraničí majú jediné kritérium, a to je čo najnižšia cena. Napokon aj na Slovensku sú takíto „obchodníci". Videl som niekoľko "veteránskych hororov", ktoré doviezli. Pritom vždy im niekto naletí. V zahraničí sú výborné veteríny aj za dobré ceny, ale je nutné, aby si takéto vozidlo zohnal záujemca sám a aj ho osobne prevzal. Je zbytočné, aby priekupník zarábal na tomto obchode viac ako 100 percent.

Bohužiaľ, na Slovensku na majiteľov veteránov striehnu tzv. renovátori, dokonca celé dielne. Ak zacítia slovenského záujemcu, tak sú schopní všetkého. Uvediem dva príklady. Člen CCC Bratislava si dal v Košiciach, vraj v renovátorskej spoločnosti, zreštaurovať veterán Praga Picolo z roku 1938. Dohodol sa z majiteľom podniku, že vozidlo bude zreštaurované za 18 mesiacov. Reštaurátor si hneď vypýtal zálohu 360 000,- Sk. Keď po piatich rokoch zistil, že na aute sa prakticky nerobí, zobral si ho späť a dal ho renovovať bratislavskému renovátorovi. Teraz je auto ako nové. Tento renovátor zistil, že na vozidle neodbornými zásahmi bola spôsobená škoda. Zatiaľ neuvádzam mená aktérov, keďže táto „renovácia" bude riešená súdnou cestou (ak majiteľ nedostane späť zálohu). Podobný prípad stal sa aj rakúskemu majiteľovi veterána BMW DIXI coupé. Na veteránskej akcii v Rakúsku ho vraj oslovil renovátor z okolia Trnavy, že mu auto zrenovuje. Pritom viem, že tento človek ešte nikdy nič nezrenovoval. Prevzal zálohu a „dixina" odpočíva v jeho záhrade.

Ďalším problémom minulý rok bola nespokojnosť niektorých majiteľov historických vozidiel z prácou technickej komisie pri testovaní veteránov. Som členom testovacej komisie, tak každý rok absolvujem niekoľko desiatok testovaní. Je zaujímavé, že kto testuje vozidlo pripravené k testovanie ako má byť, nesťažuje sa na prácu komisie. Ale na testovanie prichádzajú aj vozidlá nepripravené, v zlom stave, ba dokonca neidentifikovateľné. Často s neumytým motorom a s vlaňajším blatom na podvozku. Práve z radov ich majiteľov sa grupujú kritici testovacej komisie. Každý majiteľ veterána sa dozvie, čo má na vozidle vykonať. Nejde iba o mechanické chyby, ale aj o estetické. Priam za horor považujem, keď má veterán miesto chrómu na nárazníkoch, maske alebo aj pukliciach len strieborný lak. Mali sme pri testovaní prípad, keď s automobilom Mercedes 220 neprišiel jeho majiteľ, ale jeho mechanik. Vozidlo bolo dovezené z Rakúska, kde asi dvadsať rokov stálo v garáži. Keď sme vysvetlili pánovi, ktorý auto doviezol, čo všetko treba na ňom urobiť, tak súhlasil. Vozidlo dal opraviť v autorizovanej opravovni značky Mercedes v Bratislave. Po tom bolo vozidlo otestované a majiteľ dostal ZEČ. Následne nás v televízii JOJ kritizoval, „že sa nemôže dopracovať k ZEČ". Neviem pochopiť, čo tým sledoval.

Mám pripomienku aj k možnosti predstaviť historické vozidlo v tejto rubrike časopisu. Kto má záujem predstaviť svoje vozidlo, nech pošle do redakcie aspoň dve fotografie s pohľadom na prednú a zadnú časť vozidla a technické údaje o vozidle. Keď máme iba fotografie bez popisu vozidla, nemáme o čom písať, lebo nemáme čas pátrať po faktografii vozidla.

Kladne hodnotím nárast záujmu o vojenské historické vozidlá. Na Slovensko prichádzajú vozidlá všetkých kategórii. Máme tu aj viaceré unikáty, ako napríklad nemecký DEMAG (písali sme o ňom) sovietsky tank T-34, pásový motocykel HK 101, HORCH 901 a mnohé iné. Všetky tieto „militárie" sú v dokonalom technickom stave.

V tomto roku bude opäť množstvo veteránskych podujatí, takže záujemcovia o aktívnu účasť na nich, aj diváci, budú mať veľký výber. Dôležité pre budúci rok je aj to, že našim platidlom bude euro. Je viac ako isté, že ceny historických vozidiel budú stúpať. Ešte do jari je šanca kúpiť veteríny za „normálne" ceny. V Nemecku po zavedení eura stúpli ceny veteránov do dvoch rokov o 100 percent. Ceny v eurách sa vyrovnali cenám v markách, hoci kurz bol za jedno euro 1,96 DM. Nie je dôvod si myslieť, že u nás to bude inak.

I napriek niektorým nedostatkom a problémom slovenský veteránizmus napreduje, a to je to hlavné.

K. Nikitin
predseda CCC Bratislava

Videl som AERO 50 Dynamic alias „Arizona"

1. Premiéra Aero 50 Dynamic vo Vysokom Mýte 7. júna 2008

Asi pred desiatimi rokmi som písal na pokračovanie o automobile AERO 50 „Arizona", ktoré ešte v roku 1942 vlastnil otec člena nášho klubu, p. Štefana Krahulca - vášnivého gurmána. Po konfiškácii tohto vozidla sa akoby pod ním zľahla zem. Až vlani nás informovali z múzea vo Vysokom Mýte, že získali taký automobil od majiteľa z Českého Dubu. Aerovka bola podrobená detailnej renovácii. Premiéru mala na jazde takých historických vozidiel, ktoré karosoval Sodomka. Bolo to vo Vysokom Mýte 7. júna 2008. Tento automobil som uvidel prvý krát v živote na podujatí „Auto Štangl rallye 2" v Prahe

2. Aj pohľad zozadu na toto vozidlo je úžasný

v júli 2008. Je to určite najvzácnejšia aerovka v krátkej histórii výroby automobilov v spoločnosti Aero.

K.N.
Foto: Štefan Krahulec CCC BA

TRIUMF HURIKÁN A ZLATÉ KRÍDLO

Aj pätnásť rokov po vydaní báječnej Veľkej knihy o motocykloch (v Anglicku, 1993; rok nato vyšiel jej slovenský preklad) by jej autori - Mr. Hugo Wilson a fotograf Dave King - mali pociťovať radosť i zadosťučinenie: Ich dielo nielenže si dodnes hľadá seberovné, ale, už celý rad v ňom vyobrazených a predstavených motocyklov bol vyrobený, čoby ozajstné zberateľské šperky aj v podobe super modelov pod značkou MINICHAMPS - hlavne z poctivého kovu a v zberateľsky najatraktívnejšej mierke 1:12. Najnovšie to platí už aj o dvoch modeloch s hmotnosťou až pol kilogramu - Triumph Hurricane (1972/73, Anglicko) a Honda Gold Wing (1975, Japonsko).

Isteže, originálne názvy by sa prekladať nemali! Nielen pri rôznych sortách tulipánov či ruží, ale ani pri motocykloch - kvôli jednoznačnosti ich identifikácie. No kým všetci nebudeme aj u nás povinne spíkovať, prečo si trocha nepomôcť materčinou? Už kvôli lepšiemu zapamätaniu si tých približne 600 typov rôznych historických motocyklov, ktorými sa pýši nielen spomínaná kniha, ale aj Národné motocyklové múzeum (NMM) pri Birminghame (od r. 1984), v srdci Anglicka. Krajiny známej až do 70. rokov minulého storočia ako motocyklová veľmoc číslo jeden. Aj preto je dodnes NMM jedným z najväčších technických múzeí svojho druhu na svete. A právom, veď každý z jeho šiestich stoviek nablýskaných krásavcov bol pred vystavením zrestaurovaný presne do pôvodného originálneho stavu - vrátane farby laku! Prejdime ale rovno k obom najnovším modelom made by MINICHAMPS, na elegantných obaloch ktorých sa zákazník upozorňuje, že... „Toto nie je hračka, ale model určený zberateľom nad 14 rokov!". A pripomeňme, že zakladateľmi jedného z najslávnejších motocyklových podnikov sveta, britskej spoločnosti TRIUMPH, boli Nemci Siegfried Bettman a Mauritz Schulte - tí v nej v roku 1897 začali vyrábať bicykle. A v roku 1902 tam uzrel svetlo sveta aj prvý motocykel... Po ňom nasledoval rad „jednovalcov" - od dvojtaktových až po „štvorventilové pollitre". V roku 1936 prešla značka Triumph do vlastníctva majiteľa motocyklovej značky Ariel - obe sa v 50. rokoch minulého storočia stali súčasťou podniku BSA (Birmingham Small Arms Company) - ten svoje prvé vlastné motocykle vyrobil zas v roku 1906.

Obr.2 - Dnes vyhľadávané motocyklové veteránky: Triumph Hurricane X75 z roku 1973 a Honda Goldwing z roku 1975 (MINICHAMPS, M 1:12)

- Odkedy používaš namiesto kabelky len túto falošnú benzínovú nádrž, táraš ako poslanec!

Obr.3 - Motocykel Triumph X 75 Hurricane (1973) vstúpil do histórie ako stroj s falošnou atrapou - namiesto benzínovej nádrže (tu ako model MINICHAMPS v M 1:12 , figúrky PREISER M 1:22,5)

Časom však prerástol na najväčšieho výrobcu motocyklov vo Veľkej Británii, až ho v roku 1973 pohltila skupina Norton-Villers-Triumph. Rok predtým (1972) bol predstavený typ TH X75, odvodený z motocykla BSA Rocket 3 z roku 1969. Potom, čo spoločnosť BSA-Triumpf poverila amerického dizajnéra Craiga Vettera, aby pre americkú scénu čoperov (chopperov) navrhol menšiu sériu motocykla, ktorý by ju oživil. Výsledkom bol Triumph Hurricane X75 z roku 1973, dnes jeden aj

Obr.4 - Uhádnete, kde je pravá benzínová nádrž?

zberateľmi predlôh z najvyhľadávanejších strojov! Prečo? Nuž, už na prvý pohľad zaujala tak jeho futuristická kombinácia palivovej nádrže a sedadla v jednom celku, ako aj výfukové potrubie s tromi koncovkami na pravej strane! Ale aj jeho predĺžená vidlica - verte či nie, „až" o celých dva a pol centimetra..! Novinka teda - podľa dobovej tlače - verejnosť náramne zaujala, aj keď technicky bola táto X75 „o čosi pozadu" - už pri svojej prezentácii! Trojvalcový motor so zdvihovým objemom 740 cm^3 mal totiž výkon len 42,6 kW/58 k pri 7250 otáčkach za minútu... Všetko pohromade držal rám, „kolíska" Duplex - so zavesením teleskopickej vidlice vpredu, a výkyvným ramenom vzadu. Stroj s hmotnosťou 201 kg dokázal zrýchliť len na 169 až 177 km/h. „Vrchol" tohto dizajnérskeho víťazstva predstavovala

pritom len deväťlitrová oceľová palivová nádrž zastrčená pod atrapou iba zdanlivej palivovej nádrže spojenej so sedadlom. Z plastov... Dôsledok? Mizerný akčný rádius stroja. Ak prirátame ešte zastarané „kónické" bubnové brzdy, ktoré sľubovali (čo i splnili), totiž, pridlhú brzdnú dráhu, dodať možno už len dve naozaj pozitívne veci: Po prvé, myšlienku vyrábať malé série továrenských špeciálov prevzali onedlho aj japonskí výrobcovia motocyklov, po druhé, o opticky atraktívny stroj, čo i v dvanásťkrát zmenšenom vyhotovení, by sme sa rozhodne dať obrať nechceli - ani dnes! Najmä ak dodáme, že pol kilogramu ťažký, prevažne kovový model pozostáva až zo 136 jednotlivých dielcov ozdobených až 148 dekoráciami (z toho 55 z nich zdobených pomocou šablón, 11 skrášlených tampónovou potlačou, len osemkrát sa použili odtlačky a 74 dielcov sa muselo lakovať pomocou striekacej pištole, teda ručne). Pozor: Napríklad elegantne štíhla, modelovo dokonale verná vidlica je však zhotovená z kvalitne pochrómovaného plastu, takže aj pri vyberaní modelu z elegantnej kazety sa odporúča opatrnosť...

Obr.5 - Modely motocyklov značky MINICHAMPS v M 1:12 dnes predstavujú absolútnu svetovú špičku

Svojím bezkonkurenčne veľkým počtom dokonale modelovo jemných detailov sa pýši aj druhá novinka, takisto až pol kilogramu ťažká Honda Gold Wing z roku 1975! Tá pozostáva zo 164 jednotlivých dielcov skrášlených až 189 dekoráciami! (Z nich 44 muselo byť lakovaných pomocou šablóny, 16 z nich navyše skrášlených aj perfektnou tampónovou potlačou, keďže len ona zaručuje ostrosť aj vtedy, ak písmeno či symbol sú veľké len desatinu milimetra. Ručne tu bolo treba lakovať až 120 ráz, ba pridať ešte aj 9 pochrómovaných dielcov...). Len aby miniatúra na fotografiách dokonale kopírovala svoju predlohu... Hoci emblém Zlaté krídlo bol až dovtedy len značkou Hondy, teraz sa objavil už aj motocykel tohto mena... So svojím štvorvalcovým motorom nového typu Boxer (so zdvihovým objemom 999 cm^3) sa razom stal nielen najväčším japonským motocyklom, ale aj strojom s najlepšou výbavou. Hoci nie hneď: Pôvodný model sa totiž dodával bez úložných priestorov a kapotáže, no keďže jeho majitelia si ho okamžite začali zlepšovať, výrobcu to prinútila takto ho optimalizovať už na výrobnom páse. Pritom ozubený remeňový pohon pre v hlave

Obr.6 - Vis-á-vis špičkovému modelárskemu umeniu anno 2008 (... by MINICHAMPS, v M 1:12)

uložený vačkový hriadeľ na každý valec bol prevzaný z automobilu... Na jednu spaľovaciu komoru pripadli dva ventily, štyri rovnotlakové karburátory typu Keihin zabezpečovali zas prípravu zápalnej zmesi. Svetovú premiéru mal tento motocykel už na IFMA v Kolíne nad Rýnom v roku 1974 - až do omdlenia sa zdôrazňovalo, že najnovší motocykel Honda GL 1000 Gold Wing zdobí aj už tradičný podnikový emblém... Reklama pritom zdôrazňovala aj skutočnosť, že jeho rám z oceľových rúrok navrhol... počítač! Žiaľ, ani to neskôr nezabránilo pomerne značnému počtu nehôd, čo ale výrobca vyriešil tak, že svoj športový cestovný super stroj začal prosto označovať ako „pretekársky motocykel". A je tomu tak dodnes... Hoci treba dodať, že táto novinka z roku 1974/75 časom zaznamenala pozoruhodný inovačný vývoj, pričom od roku 1981 sa začal vyrábať v USA, keďže tam bol pre ňu aj najväčší odbyt. V roku 1988 tam uzrel svetlo sveta aj nový šesťvalcový Gold Wing so zdvihovým objemom motora až 1520 cm^3, dovtedy najväčší a najkompletnejší motocykel, aký bol kedy vyrobený v USA! No to už je, ak aj nie celkom nová kapitola, tak aspoň dôvod - počkať si aj naň, ako inak, vo

Mašica, vedz, že na túto moto-šou nejdeme preto, aby sme ostatným celebritám dokazovali, kto má najviac zakrútený chvost, a kto zas na svojom pleci zavesenú najväčšiu štetku! Podľa agentúry máme symbolizovať šťastný nový rok 2009, no o skutočných príčinách svetovej hospodárskej krízy treba radšej mlčať!

Obr.7 - (Figúrky PREISER v M 1:25)

vyhotovení super modelu made by MINICHAMPS, a v kráľovskej mierke 1:12! Aj keď spoločnosť MINICHAMPS medzičasom už začala experimentovať aj s modelmi v M 1:6... a, hoci všetky použité figúrky spoločnosti PREISER boli vyrobené iba v mierke 1:22,5...

Ing. Štefan ŠTRAUCH

Foto: *The World en miniature*

(Branislav Koubek a Maňo Štrauch)

Obr.8 - Pri dokonalých modeloch aj pohľad zozadu vyvoláva potešenie...

Rôznorodosť pri zachovaní jedinečnosti

Vykročenie do každého Nového roku je spojené s predsavzatiami. Čas naše Potulky zastihol v malebnom kraji, pod majestátnymi Vysokými Tatrami. Jedno z cenných predsavzatí by sme mohli nájsť práve tu, na území, kde sa od nepamäti, po tisícročia, miešali rôzne kultúry, rôzne náboženstvá a etniká.

Povráva sa, že žiť začneš pre okolie až vtedy, ak sa o tebe píše. A tak o „historickom" Vrbove, spomínanom v minulých Potulkách, vypovedá prvá písomnosť z roku 1251. Stalo sa tak v listine Bélu IV. Meno Werbew sa vyskytuje v súvislosti s hranicami s Kežmarkom. Už samotný prvotný názov dokladuje, že tu žilo pôvodné slovenské etnikum. Prírodné bohatstvo a riedke osídlenie po plene Tatárov v rokoch 1241 až 1242 priťahovalo cudzích prisťahovalcov. A tak jedným dychom treba uviesť, že pre samotnú obec bola neskoršia nemecká kolonizácia veľmi významnou udalosťou. Príchod kolonistov priniesol obom etnikám výhody. Výsady Nemcov, ktoré dostali od kráľa, im umožňovali zahrňovať do nich aj Slovákov. Slováci zasa dovolili používať Nemcom vlastný chotár. Dnes sa už nedá presne povedať, či sa Nemci usadili v samotnej obci a či ju len dosídlili. Najpravdepodobnejšie sa zdá, že si prichodiaci v tesnej blízkosti pôvodnej obce založili samostatnú Menhardovu dedinu, Villa Menhardi. Táto so starým Vrbovom splynula okolo roku 1260. Menhard bol pravdepodobne šoltýs, ktorý sem priviedol osadníkov a založil nemeckú dedinu. Proces splývania sa určite veľmi urýchlil po roku 1271, keď spišskí Nemci dostali veľké privilégium od Štefana V. Vidieť to aj z toho, že v potvrdení tohto veľkého privilégia v roku 1317 sa Vrbov spomína ako „Villa Meynhardi quea Virbo appelatur", teda Meynhardova dedina, ktorá sa nazýva Vrbov. Bolo to práve toto privilégium, ktoré premenilo Vrbov na slobodné mestečko. Občania mali právo každoročne si voliť richtára a mestskú radu. Títo vykonávali aj nižšie súdnictvo. K významným výsadám spišských miest patrilo aj právo voľby farára. Farári si vytvorili združenie, ktoré sa nazývalo Bratstvo XXIV kráľovských farárov. Vrbovský farár bol významným členom tohto bratstva. Od roku 1412 až do roku 1772 bola obec v zálohu Poľsku. Od roku 1778 do roku 1876 bola začlenená do Provincie XVI spišských miest.

Stĺp Imaculaty

Nielen históriou žije dnešný Vrbov. Sú tu známe rybníky a hlavne areál celoročného termálneho kúpaliska, kde sa nachádza sedem bazénov. Siričitá liečivá voda má blahodarné účinky na pohybové a nervové ústrojenstvo, dýchací a srdcovocievny systém. Termálne kúpalisko využíva navŕtané geotermálne vrty s teplotou vody 56 0 C a 59 0 C. Oddýchnuť si tu chodia slovenskí, českí, poľskí, nemeckí a maďarskí rekreanti, ale niekedy aj rekreanti zo vzdialenejších krajín. Pri kúpalisku sa nachádza autokemping.

A už nás na ceste do Kežmarku víta stará slovenská obec Ľubica, spomínaná v roku 1251 ako Lubicha. Najstarší názov má slovenský pôvod, čo ukazuje na prastaré slovenské korene obce. Dokladujú to aj archeologické nálezy. Znie to skoro neuveriteľne, ale archeologické nálezy nádob s kresťanskými motívmi z 5. a 6. storočia sú možno jedny z prvých dôkazov kontaktu s kresťanstvom. Pokresťančenie však prišlo až neskôr, s misionármi zo západnej Európy. V staršom období obce existoval murovaný kostol Superior Templum, ktorého presná poloha nie je známa. Približne sa asi nachádzal na Oberringu, na dnešnej ulici Budovateľská. Okolo roku 1198 vzniklo Spišské prepošstvo, do ktorého patrila aj ľubická farnosť. Na území Ľubice existoval kláštor. Jeho kláštorná budova sa zachovala dodnes blízko farského kostola. Z kláštora vedie do kostola podzemná chodba, končiaca kryptou. Išlo o opátstvo Panny Márie. Toto posolstvo z vekov sa odrazilo na erbe Ľubice, kde je Panna Mária. Jedna z alternatív opátstvo pripisuje reholi cisterciánov, druhá rádu maltézskych rytierov. Kláštor medzičasom reholníci opustili a tak sa začal používať ako fara, dodnes nazývaná stará fara. Vznik kostola Ducha svätého siaha do rannej gotiky, okolo roku 1239. Spomína sa ako špitálsky. Kostol bol prestavaný v 15. storočí a do štýlu baroka v 18. storočí. V interiéri farského kostola Panny Márie, tak isto z obdobia rannej gotiky, sa nachádza gotická plastika Madony a korpus ukrižovania z dielne Majstra Pavla z Levoče. Ďalšie pôvodne ľubické artefakty sú umiestnené v galériách v Bratislave a Budapešti. Evanjelický tolerančný kostol z roku 1786 má vežu z roku 1858.

Podľa niektorých historikov popradskú dolinu osídľovali flámsko-západonemeckí kolonisti už od 10. až 12. storočia. Hlavná kolonizačná vlna nemeckých kolonistov prišla na Spiš a do Ľubice až na základe pozvania Bélu IV., po odznievaní tatárskeho vpádu. V dejinách obce je významný už spomínaný rok 1271, kedy jej uhorský kráľ Štefan V. udelil mestské práva. Týmto pozdvihol Ľubicu na kráľovské korunné mesto.

Obec patrila do Spoločenstva spišských Sasov. V 14. storočí mala plne vyvinutú samosprávu s vlastnou pečaťou. Bola v poľskom zálohu do vlády Márie Terézie. Na pamiatku navrátenia zo zálohu bol v obci postavený stĺp Imaculaty, jeden z najkrajších na Spiši. Do 17. storočia bola Ľubica najväčšia zo zálohovaných miest. V roku 1364 dostala obec trhové právo a v roku 1535 a 1655 aj jarmočné právo. Najvýznamnejší z cechov bol súkennícky s cechovým štatútom z roku 1480. V roku 1433 postihli Spiš nájazdy husitov, ktoré spôsobili mnoho škôd. Reformácia spočiatku nezdôrazňovala

Interiér kostola Panny Márie

vieroučné rozdiely, ale skôr sociálne reformy. Ponechali sa niektoré katolícke obrady, takže obyčajní ľudia ani nezbadali, o čo ide. Od roku 1564 v Ľubici pôsobil farár Vavrinec Serpilii, ktorý sprevádzal mladého šľachtica M. Horvátha na stretnutie s Martinom Lutherom. Za cisára Leopolda I. (1675-1705) nastalo v Uhorsku obdobie rekatolizácie. Počas nepokojného obdobia reformácie i protireformácie došlo často aj v Ľubici k násilným administratívnym zásahom. Dnes je Ľubica zväčša kresťansko-katolícka, malé obsadenie majú evanjelici a asi dvadsať percent veriacich je grécko-katolíckeho vyznania, ktorí sa v obci prvý krát objavili v roku 1732.

V Ľubici sa popri vzdelanosti pestovala aj chrámová hudba. Jej vysokú úroveň dokumentujú veľké vokálno-inštrumentálne náročné skladby, ktoré tu v rokoch 1642-1645 napísal organista a skladateľ J. Šimbradský a zbierky duchovných skladieb od H. Schütza, S. Scheidta a T. Michaela. Z konca 17. storočia je zaujímavý nemecko-slovenský kancionál so štvorhlasovými úpravami nemeckých chorálov a piesní.

Nie je isté, kedy v Ľubici vznikla prvá škola. Podľa historika S. Webera tu bola škola už v roku 1239. Najprv v nej učil kňaz a potom najatý učiteľ. Keďže obyvateľstvo bolo do veľkej miery nemecké, počas reformácie v druhej polovici 16. storočia sa mestská škola preorientovala na evanjelickú. V tomto období sa tu vyučovala gramatika, rétorika, dialektika, aritmetika, hudba, geometria, astronómia a okrem toho teoretické a filozofické predmety. Rektorom školy bol aj Ján Frölich (1585-1600), otec Dávida Frölicha, jedného z najväčších vedcov Európy z obdobia sedemnásteho storočia, o ktorom si povieme niečo nabudúce.

To, čo zanechali po sebe generácie Ľubičanov, vzbudzuje hlbokú úctu. Toto nie ľahko získané dedičstvo vyrástlo zo vzájomného obohacovania sa rôznorodosti národností, bez potierania ich identity. Ich pomyselný odkaz môže ako predsavzatie v Novom roku poslúžiť aj nám v súčasnosti.

Doc. Ing. Ján ZELEM, CSc.

Spotreba paliva v kombinovanom cykle: 4,2 – 6,5 l/100 km, emisie CO_2: 110 – 154 g/km.

www.ford.sk

Nový **Ford**Fiesta.

Feel the difference

Ford

SIMPLY CLEVER

Nová **Škoda**Superb

PRVÝ 5-DVEROVÝ SEDAN

Ilustračné foto

Elegantný a praktický zároveň

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

4 ZÁRUKA ROKY, DO 120 000 KM GRÁTIS

4 SERVIS ROKY, DO 120 000 KM GRÁTIS

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

www.skoda-auto.sk