MOT'or

Nová technika

MAREC 2011 | 0,90 €

Nissan Micra 1.2

Renault Laguna Grandtour 2.0 dCi 127 kW

BMW X3 xDrive 20d

Lancia Delta 2.0 JTD 165

VYSKÚŠALI SME

Hyundai ix20 1.4i • Suzuki Kizashi 2.4 VVT 4WD • Škoda Fabia 1.6 TDI CR • Kia Sportage 1.7 CRDi 2WD • BMW X3 xDrive 20d • Nissan Micra 1.2 •

EKONOMIKA

Diaľnice-prepojenie na medzinárodnú sieť

PREDSTAVUJEME

Škoda Fabia Chic • VW Tiguan • Lexus CT 200h • Ford na autosalóne v Ženeve • Renault Captur • Opel v Ženeve • Range Rover Autobiography Ultimate Edition • Ford C Max • BMW v Ženeve • Renault Latitude • Novinky MINI • Chevrolet Sonic • Chrysler 200 • Xenatec Maybach Cruseiro • Peugeot 508 •

RENAULT

CAPTUR

RANGE ROVER

FORD RANGER WILDTRAK

BMW Vision ConnectedDrive

CHEVROLET AVEO/SONIC

9 771336 420084 03

TOYOTA

Business + komfort + kvalita

Toyota Avensis už od 19 900 €

Asistencia zadarmo 3 roky
Bezplatná asistenčná služba Toyota Eurocare na 3 roky zadarmo

TÜV preverená kvalita
Pravidelné umiestnenie na prvých priečkach v hodnotení spoľahlivosti TÜV

Záruka 3 roky a 12 rokov
Záruka 3 roky alebo 100-tisíc km na vozidlo a 12 rokov proti prehrdzaveniu karosérie

Splátka od 189,76 €
Financovanie prostredníctvom úveru s nízkou splátkou alebo výhodného operatívneho lízingu s kompletným servisom

TOYOTA OPTIMAL DRIVE
minimálne emisie
maximálny výkon

www.toyota.sk

Kombinovaná spotreba a emisie CO_2: 5,1 – 7,2 l/100 km; 135 – 176 g/km. Ponuka je limitovaná. Zobrazené vozidlo môže mať prvky príplatkovej výbavy. Výhodná mesačná splátka prostredníctvom Toyota Financial Services Slovakia obsahuje aj komplexné poistenie. RPMN 13,65 %. Bližšie informácie o ponuke vám poskytnú autorizovaní predajcovia vozidiel Toyota.

Today
Tomorrow
Toyota

Homola s.r.o.
AUTOSERVISNÁ TECHNIKA

Krásne 250-kilové Dukeny

- Životnosť cca 20 rokov
- Najrýchlejší
- Najmasívnejší
- Najškaredší
- 1 kW motor
- RunFlat a nízkoprofilové pneumatiky sú kamarátmi týchto strojov
- Aj nákladné pneumatiky do cca 17" sú vítané

DQN OPTI FIT

DQN PRO FIT

Bratislava: 0905 200 100
0902 200 100

Ružomberok: 0905 300 100
Košice: 0915 700 100

BRATISLAVA, Krajná 49, 821 04 Bratislava II, tel. 02/43 41 54 55, fax 02/43 41 54 61
RUŽOMBEROK, Biely potok, Korytnícka ul., 034 03 Ružomberok, tel. 044/432 36 42, 0905 300 100, fax 044/430 32 62
KOŠICE, Rampova 4, 040 01 Košice, tel. 055/632 35 82, 0915 700 100, fax 055/632 35 83
BRNO, Trýbova 7, 602 00 Brno, ČR, tel. 00420/5/43 21 22 43, fax 00420/5/43 24 04 94

www.homola.sk

Obsah

34 - KOMPAKTNÝ LEXUS S HYBRIDNÝM POHONOM

Hatchback CT 200h s hybridným pohonom sa stáva novou vstupnou bránou k značke Lexus. Očakáva sa, že nový typ si získa sympatie najmä mladšej generácie zákazníkov.

36 - FORD NA ŽENEVSKOM AUTOSALÓNE

40 - NA CESTE ZA DOBRODRUŽSTVOM

38 - NÁSTUPCA DVOCH TYPOV

EKONOMIKA

Diaľnice-prepojenie na medzinárodnú dopravnú sieť 4

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY

SATC 8

PRÁVNA RUBRIKA 12

VYSKÚŠALI SME

Renault Laguna Grandtour 2.0 dCi 127 kW 18
Hyundai ix20 1.4i 20
Nissan Micra 1.2 22
Suzuki Kizashi 2.4 VVT 4WD 24
Škoda Fabia 1.6 TDI CR 26
Kia Sportage 1.7 CRDi 2WD 28
BMW X3 xDrive 20d 30
Lancia Delta 2.0 JTD 165 32

PREDSTAVUJEME

Škoda Fabia Chic • VW Tiguan 27
Lexus CT 200h 34
Ford na autosalóne v Ženeve 36
Peugeot 508 38
Renault Captur 40
Opel v Ženeve 42
Range Rover Autobiography Ultimate Edition 44
Ford C Max 45
BMW v Ženeve 46
Renault Latitude 49
Novinky MINI 52
Chevrolet Sonic 54
Chrysler 200 55
Xenatec Maybach Cruseiro 73

46 - UKÁŽKY VÝVOJOVEJ STRATÉGIE BMW

BMW predstavuje širokej verejnosti na 81. ženevskom autosalóne viacero noviniek v oblasti pohonných systémov, ako aj inteligentného prepojenia vodiča, vozidla a okolitého sveta. Spoločným menovateľom exponátov BMW je súčasný nárast efektivity a radosti z jazdy. A to aj v rámci vývoja konceptov elektromobility. Čisto elektrický pohon získal v rámci filozofie BMW EfficientDynamics kľúčovú rolu na ceste k mobilite bez emisií CO_2.

78 - Miniatúry

TECHNIKA

Regulácia smerovej dynamiky vozidla 50
Ďalšie automobilové dielce z plastu 58
Inteligentná elektrická sieť Toyoty 59

CENNÍKY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV 60

RUBRIKA PRE MLÁDEŽ

Hry s fyzikou 72

HISTÓRIA MOTORIZMU

Výročia spoločnosti BOSCH 56
Čo ešte treba dopovedať 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.: 02/207 138 87

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

Nevyžiadané rukopisy a obrazové predlohy autorom nevraciame

Grafická úprava:
Patrik Slažanský, www.baronprasil.sk

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

Objednávky na predplatné prijíma každá pošta a doručovateľ Slovenskej pošty. Objednávky do zahraničia vybavuje Slovenská pošta, a.s., Stredisko predplatného tlače, Nám. Slobody 27, 810 05 Bratislava 15, e-mail: zahranicna.tlac@slposta.sk, Mediaprint Kapa a.s., oddelenie inej formy predaja, tel.: 02/44442773, fax: 02/44458819, prostredníctvom SMS: pošlite správu s textom OBJ na 0907/680680, vyplňte obratom zaslaný objednávkový formulár, odošlite ho na to isté číslo. Kódy predplatného: ročné - 51361, polročné - 51362, štvrťročné - 51364, Bratislava

ISSN 1336-4200

Číslo bolo zadané do tlače dňa 25.02. 2011

DÔLEŽITOSŤ PREPOJENÍ na medzinárodnú dopravnú sieť

Geografická poloha SR v Európe jednoznačne potvrdzuje súčasnú dôležitosť pozície cestnej siete SR v celoeurópskej dopravnej infraštruktúre. Súčasný stav u nás je však charakterizovaný nedostatočným pokrytím územia a prístupu k sieti diaľnic (D) a rýchlostných ciest (RC), pričom až tretina územia Slovenska má prístup na diaľnicu, resp. rýchlostnú cestu v čase dlhšom ako 45 minút, čo je zjednodušený, ale platný ukazovateľ pre budovanie siete D a RC.

Jedným z dôvodov je skutočnosť, že v predchádzajúcom období (do roku 2006) neboli naplnené plánované ročné výdavky na výstavbu diaľnic a rýchlostných ciest, a to najmä z dôvodov nedostatočnej projektovej prípravy stavieb, nekompletnosti projektovej dokumentácie, meškania rozhodnutí vydávaných v režime stavebného zákona a nedostatočného finančného krytia. Výsledky Programu ESPON 2006 sú znázornené na mape Európy (obr. 1), kde je zrejmé, že SR je s hustotou siete pod priemerom, tmavá farba charakterizuje hustejšiu sieť.

Cestná sieť „E – ťahy"

V minulosti si nevyhnutnosť zjednodušenia a ďalšieho rozvoja medzinárodnej cestnej premávky plne uvedomila EHK OSN (Európska hospodárska komisia, Organizácie spojených národov), ktorá zastrešila prijatie Európskej dohody o hlavných cestách s medzinárodnou premávkou (ďalej len „AGR"). Dohoda AGR bola uzavretá v Ženeve v roku 1975 a definovala okrem iného aj medzinárodnú sieť ciest kategórie „E" (Obr. 2). AGR nadobudla platnosť pre ČSSR podľa čl. 6 ods. 2 dňom 24. 2. 1987.

V súlade s dohodou AGR boli v minulosti navrhované koncepcie výstavby medzinárodných ciest, kde podkladom pre rozhodovanie bolo taktiež celoštátne sčítanie dopravy. Sčítanie dopravy sa uskutočňuje na území Slovenskej republiky pravidelne každých 5 rokov, pričom posledné sčítanie sa uskutočnilo v roku 2010 a výsledky sčítania všetci, ktorí s cestnou infraštruktúrou pracujeme, už netrpezlivo očakávame. Zároveň sa tým pokrýva požiadavka EHK OSN o sčítaní cestnej dopravy na medzinárodných cestách, ktoré sú v zmysle dohody AGR vedené v trasách nasledovne:

A) Hlavné cestné ťahy

1. Smer: západ - východ
   a) Hlavné cesty: **E 50** ... Praha – Jihlava – Brno – Trenčín – Prešov – Košice – Vyšné Nemecké - Užhorod ...
   b) Vedľajšie cesty: **E 58** Viedeň – Bratislava – Zvolen – Košice – Užhorod ...
2. Smer: sever – juh
   a) Hlavné cesty: **E 65** ... Brno – Břeclav – Bratislava – Rajka - Mossonymagyarovár ...
   E 75 ... Katovice – Český Těšín – Žilina – Bratislava – Györ – Budapest ...
   b) Vedľajšie cesty: **E 71** Košice – Miskolc – Budapest
   E 77 ... Krakow – Trstená – Ružomberok – Zvolen – Budapest

B) Doplnkové cesty

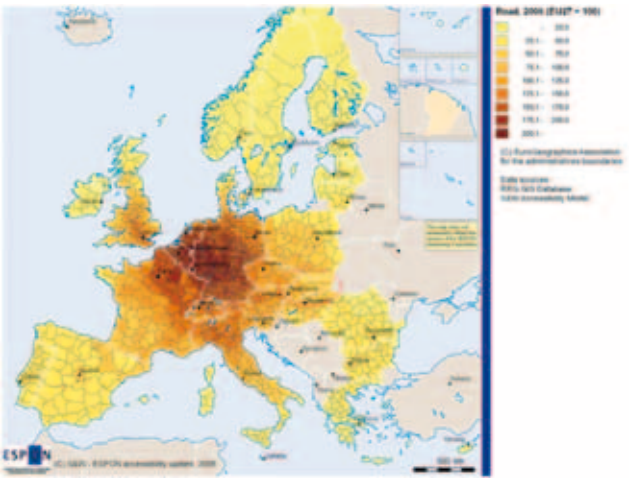
E 371 ...Rzeszów – Vyšný Komárnik – Svidník – Prešov
E 571 Bratislava – Zvolen – Košice
E 572 Trenčín – Žiar nad Hronom
E 575 Bratislava – Dunajská Streda – Medveďov – Vámosszabadi – Györ

Pozn.: cestný ťah E77 na mape je situovaný v trase cesty I/65 cez Turiec, v minulosti boli snahy o zmenu trasy ťahu E77 z koridoru cesty I/59 cez horský priechod Donovaly do koridoru cesty I/65, dohoda AGR však zmenená nebola

Rozsah, organizácia a vyhodnotenie sčítania sú v zásade rovnaké, aby bola zaistená porovnateľnosť výsledkov z predchádzajúcich sčítaní podľa pokynov EHK OSN, pretože v predmete sčítania automobilovej dopravy sú práve podstatné hlavné medzinárodné cesty kategórie E. Sčítanie sa uskutočňuje na základe jednotnej metodiky a v jednotne stanovených termínoch s cieľom overiť predpokladaný vývoj intenzity automobilovej dopravy, získať údaje o intenzite dopravy na cestách európskej medzinárodnej siete, vrátane diaľnic a rýchlostných ciest. Okrem uvedených, je potrebné pre rozhodovacie procesy našich cestných správcov, získať aj informácie o intenzite dopravy na ostatnej cestnej sieti. Údaje o intenzite dopravy sú práve jedným z nevyhnutných údajov pre usmernenie investičných zámerov a pre plánovaciu činnosť.

Projekt Transeurópskej diaľnice Sever - Juh (TEM - Trans-European North/ South Motorway Network Project)

K ďalším aktivitám dôležitým pre medzinárodnú cestnú infraštruktúru môžeme zaradiť projekt prípravy a výstavby siete TEM z roku 1977, a preto patrí k najstarším



Obr. 1 Potenciálna dostupnosť cestnej siete 2006

Obr. 2 Medzinárodná sieť ciest kategórie E - ťahy

Obr. 3 E – ťahy na území SR

regionálnym infraštrukturálnym projektom v histórii európskej dopravy. Trasy TEM tvoria základ siete diaľnic a rýchlostných ciest Slovenskej republiky. U nás do siete TEM s dĺžkou 932 km patria medzinárodné cestné ťahy E50, E58, E65, E71, E75 a tiež E77 v úseku hranica SR/MR – Ružomberok. Najvýznamnejším prepojením podľa projektu TEM je severojužná magistrála v trase E75, teda Gdaňsk – Katovice – Žilina – Bratislava, s rozvetvením na Viedeň a Budapešť.

Projekt je charakterizovaný TEM Master Plan-om pre 21 európskych štátov z roku 2005. TEM Master Plan reprezentuje stratégiu investičného rozvoja diaľnic a rýchlostných ciest v časovom horizonte do roku 2020 s definovaním hlavnej siete. Celkom bolo zhodnotených 319 projektov podľa schválenej metodiky v hodnote prevyšujúcej 50 miliárd eur, z toho na Slovensku 19 projektov v hodnote viac ako 4 miliardy eur (obdobný projekt bol spracovaný aj pre železnice - TER Master Plan). Časť Master Plan-u bola venovaná problémom hraničných priechodov, prognóze vývoja dopravy a možnostiam financovania výstavby. Na spracovaní TEM Master Plan-u sa okrem Riadiacej kancelárie projektu vo Varšave podieľali aj pracovníci Dopravnej sekcie Európskej hospodárskej komisie OSN, odborníci z Univerzity v Leedsi (Anglicko) a Národnej technickej univerzity v Aténach (Grécko) a práce na pláne spolufinancovala IRU (International Road Transport Union).

V súčasnosti prebieha revízia TEM Master Plan-u, ktorej cieľom je práve zosúladenie harmonogramov výstavby siete v členských štátoch s víziou prepojenia Európy a Ázie vzhľadom na rýchly rast objemu dopravy.

Záverom však musíme konštatovať, že tento projekt nie je v súčasnosti pre SR prioritným projektom aj vzhľadom na skutočnosť, že technické podmienky, návrhové prvky, dopravné značenie, ktoré v minulosti formoval aj tento projekt, sú v podmienkach SR implementované a prispôsobené ostatným štátom EÚ. Projekt svoju významnú úlohu zohral v časoch, kedy bolo potrebné zosúladiť parametre cestnej siete v rámci európskeho kontinentu. Úlohy koordinátora v európskom priestore v súčasnosti však plne prevzala Európska komisia.

Základná sieť Transeurópska dopravná sieť (Trans-European Transport Network -TEN-T)

V ostatnom čase dostáva osobitný akcent prepojenie dopravnej infraštruktúry na európsku dopravnú sieť v rozsahu a kvalite, ktorá umožní zabezpečovať na porovnateľnej medzinárodnej úrovni tranzitnú a vnútroštátnu prepravu. Z dôvodu zlepšenia dostupnosti SR, prístupu na európsku cestnú sieť zo SR, ako aj pre zvládnutie tranzitnej dopravy, je nevyhnutné v čo najkratšom čase dobudovať nosnú diaľničnú sieť. Európsky dopravný systém, obzvlášť cestná sieť TEN-T bola definovaná v Rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 884/2004/ES, ktorým sa mení a dopĺňa Rozhodnutie č. 1692/96 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete. Do základnej siete TEN-T u nás patrí diaľnica D1, D2 a D3 v dĺžke 654 km a rýchlostné cesty R3 a R4 v dĺžke 390 km (spolu 1044 km).

Koridory siete TEN-T, ktoré prechádzajú SR sú nasledovné (obr. 4):

- č. IV Berlín/Norimberg – Praha – Kúty – Bratislava – Budapešť – Istanbul,
- č. V vetva a Bratislava – Žilina – Košice – Užhorod – (Ľvov),
- č. VI Gdaňsk – Katovice – Skalité – Žilina,
- doplnkový stredný koridor Martin – Turčianske Teplice – Zvolen – Šahy – Budapešť,
- doplnkový východný koridor Rzeszów – Vyšný Komárnik – Prešov – Košice – Milhosť - Miškovec

Keďže pôvodné rozhodnutie o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete bolo opakovane podstatným spôsobom zmenené a doplnené, EK pristúpila k príprave nového rozhodnutia, ktorého súčasťou bola revízia TEN-T siete. Transeurópska dopravná sieť sa vytvorí postupne do roku 2020 integráciou pozemných dopravných infraštrukturálnych sietí v rámci celej Únie tak, aby sa zabezpečila udržateľná mobilita osôb a tovaru v oblasti bez vnútorných hraníc.

Slovensko, tak ako aj ostatné členské štáty, pripravilo revíziu svojej siete, kde pozícia SR pozostávala v doplnení tých úsekov nadradenej cestnej infraštruktúry, kde došlo v ostatnom období k nárastu intenzít. Náš návrh bol, zaradiť do hlavnej siete pripravovanú diaľnicu D4, rýchlostnú cestu R3 od Martina po štátnu hranicu s MR Šahy, R4 Vyšný Komárnik – Prešov – Košice – Milhosť, R5 Svrčinovec – SR/ČR a R6 št. hranica ČR/SR Lysá pod Makytou - Púchov. Doplnkovú sieť sme navrhovali rozšíriť o úsek R1 Trnava - Zvolen – Ružomberok, R2 Trenčín - Zvolen – Košice. Návrh je zobrazený na obr. 5. Pôvodný zámer EK revízie TEN- T bol sčasti spracovaný

Obr. 4 Sieť Transeurópskej dopravnej siete TEN-T v SR

Obr. 5 Návrh rozšírenia siete TEN-T na území SR

Obr. 6 Prioritný projekt - Diaľničná os Gdaňsk – Brno/Bratislava – Wien (D3 Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité št. hranica SR/PR)

aj preto, aby sa zadefinovali úzke miesta v európskom dopravnom priestore, ktoré je potrebné identifikovať a v prípade možnosti preskupiť priority záujmu na tie projekty, ktorými je možné vytvoriť primerané podmienky na rozvoj dopravy. Napriek tomu, hlavne nové členské štáty, vrátane nás, prišli s potrebou budovať cestnú sieť ešte vo väčšom rozsahu ako bola pôvodná sieť zadefinovaná, čo je vzhľadom na disponibilné prostriedky, aj vrátane najlacnejších vládami štátov preferovaných EÚ fondov, nereálne. Pracovné skupiny EK pre cestnú infraštruktúru preto po revízii, napriek naliehaniu členských štátov, nechali aj v prípade SR sieť v pôvodnom znení tak, ako bola zadefinovaná predchádzajúcim rozhodnutím t. j. na obr. 4. Najlacnejšie peniaze na výstavbu siete sú naozaj eurofondy, nie je ich však toľko, aby sa mohlo pristúpiť k financovaniu všetkých potrebných stavieb, ktorými by sa odstránili tzv. úzke miesta v dopravnej sieti. Zdrojom financovania výstavby sa však budeme venovať v budúcnosti.

Podľa nového Rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete nenastala v prípade SR zmena, sieť diaľnic a rýchlostných ciest zaradená do siete TEN-T je v pôvodnom rozsahu a taktiež prioritným diaľničným projektom ostáva výstavba D3.

V súvislosti s plánovaním finančných zdrojov z EÚ fondov vyzýva EK v rozhodnutí členské štáty, aby zohľadňovali projekty vyhlásené za projekty európskeho záujmu pri plánovaní programovania štrukturálneho a kohézneho fondu. Komisia taktiež uprednostní projekty vyhlásené za projekty európskeho záujmu. Projekt európskeho záujmu v cestnej sieti SR je výstavba diaľnice D3, ak však budeme s výstavbou diaľnice D3 meškať, čo je pri súčasnom postupe vlády veľmi aktuálne, môže prísť zo strany EK po predpísanej procedúre k prehodnoteniu a vypusteniu jediného diaľničného projektu z prioritnej siete. Vzhľadom na zastavenú výstavbu aj diaľnice D3, tu možné riziko je.

Prioritný projekt - Diaľničná os Gdaňsk – Brno/Bratislava – Wien (D3 Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité št. hranica SR/PR)

Tak ako bolo uvedené, európska dopravná politika pozná v sieti TEN-T 30 prioritných projektov. Väčšina prioritných projektov je zameraná na rozvoj železničných osí. SR má dva prioritné projekty jeden železničný č. 23 a jeden cestný č. 25 (obr. 6). Celý prioritný cestný projekt prechádza územím PL, SR, ČR a AT a k máju 2008 bolo kompletných 434 km projektu o celkovej dĺžke 1185 km.

K vybudovaniu cestnej časti prepojenia bola podpísaná pôvodná medzivládna zmluva 29. novembra 1995 s termínom ukončenia výstavby 2005, neskôr modifikovaná zmenou podpísanou ministrami dopravy oboch štátov 16. 2. 2007 vo Varšave. V tejto zmene sa zmluvné strany zaviazali zorganizovať výstavbu tak, aby boli vytvorené podmienky pre nákladnú dopravu bez obmedzenia cez cestný hraničný priechod Skalité – Zwardoň, v termínoch určených pre dané úseky: na úseku Čadca - Žywiec do konca roku 2011 a na úseku Žilina – Čadca do konca roku 2014.

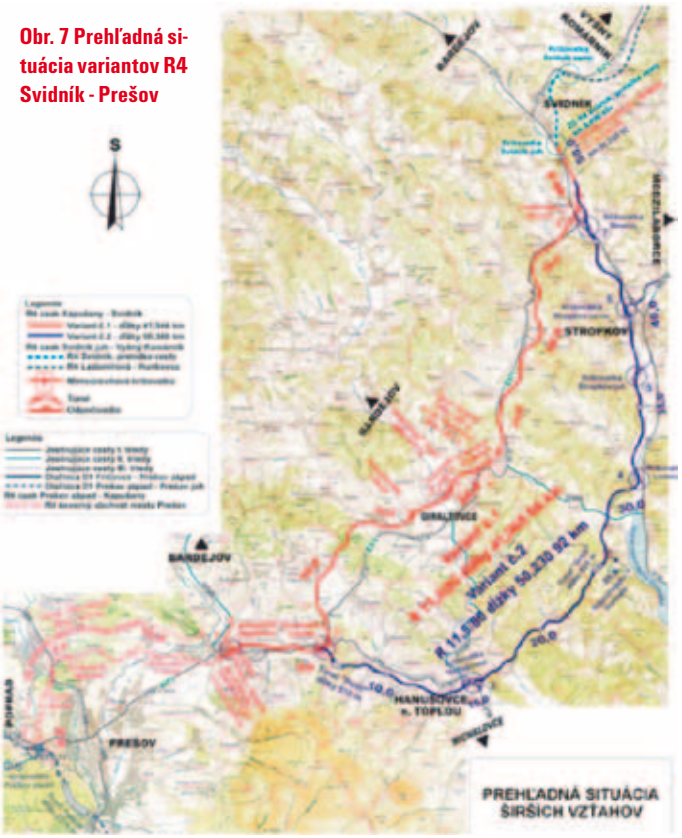
Na slovenskej strane je celá diaľnica v dĺžke 52,5 km rozdelená do 7 stavebných úsekov ktoré sú v rôznom štádiu prípravy. Reálne možno odhadnúť zaostávanie na našej strane voči dohodnutým termínom o 1 až 2 roky. Poľská strana deklaruje splnenie záväzkov v dohodnutých termínoch. Kritický je úsek Svrčinovec – Skalité v dĺžke 12,3 km, kde nebol jasný spôsob financovania stavby. V júni 2009 totižto zhodnotil JASPERS (Inštitúcia Európskej investičnej banky a Komisia hodnotiaca projekty pred predložením žiadosti o finančný príspevok) stavbu diaľnice v úseku Svrčinovec – Skalité ako rizikovú, ktorú neodporúča financovať zo zdrojov EK, keďže nie každá stavba môže byť z EÚ fondov výhodne financovateľná, čo si pravdepodobne nové vedenie ministerstva dopravy neuvedomuje.

Napriek nesplniteľným termínom v medzinárodnej zmluve, poľská strana zabezpečila výstavbu a rekonštrukciu cestného spojenia v polovičnom profile rýchlostnej cesty tak, že v úseku Zwardoň – Žywiec, vrátane tunela v Lalikoch, môže uviesť do premávky dopravu bez obmedzenia. Pôvodne práve naši poľskí kolegovia s výstavbou koridoru taktiež meškali. Napriek problémom aj v príprave, má ministerstvo dopravy k dispozícii vydané stavebné povolenia na D3 Žilina, Strážov – Žilina, Brodno a D3 Svrčinovec – Skalité (bez tohto úseku nie je možné umožniť sprevádzkovanie celého úseku D3 Skalité – štátna hranica PL). Stavba D3 Žilina, Strážov – Žilina, Brodno mohla byť už začatá, ak by nebola zrušená v roku 2010 súťaž na výstavbu Úradom pre verejné obstarávanie pre chyby v súťažných podkladoch. Zarážajúce je však, prečo od júna 2010 nebol tender na výber zhotoviteľa výstavby uskutočnený opäť. Podľa posledných vyjadrení ministra dopravy patrí aj táto stavba do priorít, avšak obávame sa, že po zastavení PPP projektov nebude možné začať iné stavby, ako tie, ktoré boli plánové v rámci 1. a 3. balíka. Bez výstavby D3 však SR hrozí blamáž na medzinárodnej úrovni, keďže poľská strana bude mať postavený úsek, ktorým nebudú môcť jazdiť nákladné vozidlá z dôvodu nepriepustnosti našej cesty I. triedy. Ak by bol aspoň stavebný ruch na tých stavbách, ktoré sú pripravené, bolo by možné s poľskou stranou rokovať.

Via Carpatia – severo - južné prepojenie

Deklaráciou z Lancutu ministrov dopravy Litvy, Poľska, Slovenska a Maďarska o rozšírení Transeurópskej dopravnej siete vytvorením najkratšieho cestného

Obr. 7 Prehľadná situácia variantov R4 Svidník - Prešov



Obr. 8 Situácia širších vzťahov – plánovaná R9 v trase preložiek ciest I. triedy I/18 a I/74

spojenia pozdĺž osi sever - juh, spájajúceho Litvu, Poľsko, Slovensko a Maďarsko, bola 27. 11. 2006 v Lancute formálne vytvorená Via Carpatia. Počas expertných rokovaní z dôvodu záujmu ostatných „dotknutých" štátov sa koridor Via Carpatia rozšíril o Rumunsko, Bulharsko a Grécko.

Via Carpatia má teda viesť z mesta Kaunas v Litve, poľské mestá Bialystok, Lublin a Rzeszów, v SR cez Prešov a Košice a maďarské mestá Miškovec a Debrecín, naprieč Rumunskom cez Oradeu (Veľký Varadín), Lugoj, Calafat a Konstancu, cez bulharskú metropolu Sofia a mesto Svilengrad a končiť by sa mala v Solúne v Grécku .

Na našom území Via Carpatia pozostáva z pripravovanej rýchlostnej cesty R4 Vyšný Komárnik – Prešov, diaľnice D1 Prešov – Košice, ktorá je v prevádzke a R4 Košice – Milhosť, ktorá je momentálne vo výstavbe.

K plnohodnotnému severo – južnému prepojeniu na našom území však chýbajú ešte úseky R4 Prešov – Severný obchvat, D1 Prešov, západ – Prešov, juh a taktiež úseky, ktorými sa obídu Košice, t. j. úsek D1 Budimír – Bidovce a R2 (R4) Košické Olšany – Košice, Šaca.

Slovensko je oproti ostatným štátom, ktoré sa na tomto koridore podieľajú, vo výhode, pretože tento ťah je súčasťou TEN-T siete. Hlavnou úlohou pre Poľsko, Rumunsko a Bulharsko je zaradiť predmetnú trasu na svojom území do TEN-T, aby sa následne rozbehol program pre presadenie tohto prepojenia medzi hlavné dopravné osi a projekty k úprave rozhodnutia o sieti TEN-T.

Zámerom Lancutskej deklarácie je rýchle vybudovanie najkratšej cesty zo severu Európy na juh. Napriek vyjadreniam súčasného vedenia rezortu dopravy, ktoré odhadlo dokončenie celého koridoru na území Slovenska po roku 2014, máme obavy, že termín sa bude ešte posúvať. Rezort dopravy najnovšie informoval o opätovnom prehodnotení pozitív a negatív modrého i červeného variantu vedenia rýchlostnej cesty v úseku R4 Svidník – Prešov na obr. 7, ktorá je súčasťou tohto koridoru, s odôvodnením: „Modrý variant vedúci cez Stropkov ide bližšie k Domaši, čo môže byť prospešné pre zlepšenie cestovného ruchu. Tento variant je lepší aj z hľadiska financií, keďže vytvorí lepšie napojenie na plánovanú cestu R9 (Prešov – Lipníky – Snina v dĺžke asi 98 km)."

Napriek podpisu revízie Lancutskej deklarácie ministrom dopravy, ktorá predpokladá výstavbu rýchlostnej cesty R4, možno považovať tieto rozhodnutia za príčiny odkladu výstavby. V koridore R4 sú dve paralelné cesty I/73 cez Giraltovce (červený variant 1 R4) a I/15 cez Stropkov (modrý variant 2 R4) - obr. 7. Cesta I/15 cez Stropkov bola pôvodne cesta II. triedy II/558, rezort dopravy v roku 2004 rozhodol o jej preradení, avšak bez akýchkoľvek plánov a reálne zabezpečených prostriedkov, a preto je v takom kritickom stave. Trasa v červenom variante je vedená v koridore cesty I/73 tak, ako bola určená v medzinárodnom ťahu E 371 a ako doplnkový východný koridor európskych multimodálnych dopravných koridorov, ktoré sa stali súčasťou transeurópskej dopravnej siete Európskej únie TEN – T. Keďže dochádza v tomto prípade taktiež k zastaveniu prípravy po zmene vlády, uvádzame niekoľko parametrov z dostupnej dokumentácie, ktoré potvrdzujú správnosť trasovania cez Giraltovce.

Prehľad základných parametrov variantov vedenia rýchlostnej cesty R4 Svidník – Prešov

Parameter	M.J.	Variant 1 - červený	Variant 2 - modrý
Celková dĺžka	km	41,965 04	50,230 92
Celkový záber	ha	160,8	227,9
Mosty	ks	51	71
Tunely - počet	ks	3	2
Tunely - dĺžka	m	470 + 300 + 330 = 1100	510 + 825 = 1335
Mimoúrovňové križovatky	ks	5	7
Celkové investičné náklady – CÚ 2007	mil.Sk	13 229,019	15 238,897
Prevádzkové náklady	mil.Sk	1281,43	1918,962
Náklady na údržbu	mil.Sk	30,448	44,258
Predpokladané výnosy	mil.Sk	29 122,60	47 173,45
Počet objektov na demoláciu	ks	0	3

Na základe výsledkov komplexného multikriteriálneho hodnotenia bol stanovený ako optimálny variant vedenia rýchlostnej cesty R4 v úseku Svidník – Prešov variant 1 - červený, ktorý bol najprijateľnejší z hľadiska ochrany životného prostredia. Investor, Národná diaľničná spoločnosť, a.s., už predložil na verejné obstarávanie podklady pre vypísanie verenej súťaže na vypracovanie dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebného zámeru úseku rýchlostnej cesty R4 Okrúhle – Kapušany. V tomto prípade je výsledkom zmeny rozhodnutia zastavenie prípravy.

Nový zámer rezortu v území je však ešte absurdnejší, keď sa spomína napojenie plánovanej cesty R9 smerom na Sninu a hraničný priechod Ubľa. Rýchlostná cesta R9 (obr. 8 na situácii v trase preložky cesty I/18 a I/74) v tomto území nie je potrebná, avšak preložka ciest I/18 a I/74 čo pri intenzitách asi 3 tis. vozidiel/24 hod. aj zodpovedá ceste I. triedy, má v budúcnosti svoje opodstatnenie. Takéto zámery v podobe vytvárania a prehodnocovania koridorov bez medzinárodného kontextu, sú ekonomickým šafárením súčasnej vlády. Zastaviť diaľnicu smerom na východ s intenzitou dopravy 30 tis. vozidiel/24 hod., ktorá je pripravená, a sústrediť sa na nepripravené úseky smerom na Ubľu, ktoré v súčasnosti nie sú Achillovou pätou SR a hlavne stavať sa môžu až po r. 2015, to je naozaj unikátna koncepcia. Pri pohľade na definované medzinárodné siete nie je známe, prečo rezort dopravy postupuje v rozpore s medzinárodnými koncepčnými materiálmi.

Záver

Z vývoja definovaných medzinárodných sietí, pri ktorých sa vyvíjali nielen ťahy, ale stanovili sa aj minimálne technické požiadavky na medzinárodné cestné siete, vidíme, že trasy diaľnic a rýchlostných ciest sú vytvorené v súvislosti s okolitou sieťou, na ktorú musia bezpochyby nadväzovať nielen v pozdĺžnom a priečnom smere, ale aj v čase, kde by spustenie prevádzky jednotlivých úsekov malo na seba nadväzovať. Je zrejmé, že po prehodnotení koncepcie výstavby a nevyužití pripravených úsekov, nebudú dostatočné finančné zdroje na ostatné úseky, ktorých výstavba vyplýva z medzinárodných dohôd. V prípade diaľnice D3 sa môže stať, že bez realizácie prídeme o jediný prioritný projekt v trase TEN-T, čo sa môže v budúcnosti prejaviť na financovaní ostatnej infraštruktúry, keďže pri budúcich operačných programoch môžu ostatné „pružnejšie" štáty získať na kompletizáciu chýbajúcej siete väčšie prostriedky. V procese prípravy, teda napr. v prípade R4 je zrejmé, že SR súčasným rezortom dopravy vybrala trasu, ktorá nesúvisí s medzinárodnou sieťou a pre súčasné vedenie rezortu je bližšie priviesť ťažkú kamiónovú dopravu k rekreačnej oblasti Domaša, ako vytvoriť rýchly cestný ťah v trase historicky preferovanom koridore. Možno povedať, že takéto riešenia sú antikoncepciou pre Slovensko. Jednoducho, európsky kontext Slovenskej diaľničnej siete je veľmi dôležitý a akékoľvek časové, alebo vecné zaváhanie s radosťou využijú ostatné štáty DÚ na vyššie čerpanie eurofondov na úkor Slovenska.

Ľubomír VÁŽNY, Peter ŠTEFÁNY

POUŽITÁ LITERATÚRA

[1] Operačný program Doprava 2007 - 2013
[2] Európska dohoda o hlavných cestách s medzinárodnou premávkou (AGR)
[3] Rozhodnutie Európskeho Parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ
[4] Program ESPON 2006
[5] Koncepcia rozvoja cestnej siete 2004. SSC 2005

Ako s čerstvými vodičmi?

V médiách bol publikovaný úmysel MV SR realizovať „rázne“ opatrenia o.i. na zlepšenie bezpečného dopravného správania sa (napr. SME, 8.2.2011 - Návrh novely zákona o cestnej premávke predpokladá, že čerství vodiči budú musieť absolvovať školu bezpečnej jazdy rok po získaní „vodičáku“. Zároveň, prvý rok by čerství vodiči mohli šoférovať len pod dohľadom človeka, ktorý má „vodičák“ danej skupiny dlhšie ako 5 rokov a za posledných 12 mesiacov nespáchal viac ako 1 dopravný priestupok. Toto sa ale nebude týkať „motorkárov“.).

Keďže táto informácia nevyjadruje jednoznačné riešenie, z vecného, organizačného, ale i právneho aspektu môže spôsobovať problémy. Aby sme „nevymýšľali koleso“ navrhujeme, aby aj v Slovenskej republike bol aplikovaný model, ktorý sa uplatňuje v mnohých európskych štátoch. Uplatnenie takéhoto modelu má výhodu už overenej účinnosti.

Najfrekventovanejšími opatreniami v Európe sú:

- limity maximálnej povolenej rýchlosti,
- skúšobná doba,
- zmeny v príprave vodičov (tzv. 2-fázový výcvik),
- zavedenie vedenia motorového vozidla pod dohľadom skúseného vodiča.

Zo 43 európskych štátov je v 11 z nich zavedený limit pre začínajúcich vodičov, zväčša na dva roky. Výnimkou je Chorvátsko s limitovanou rýchlosťou do 24 rokov, čo môže byť až 6 rokov od získania VP.

V 11 štátoch je zavedená skúšobná doba (zväčša 2 roky), ďalším opatrením je (na Slovensku neuplatniteľné) zníženie tolerovanej hladiny alkoholu v krvi.

Určiť efektívnosť týchto „obmedzení“ by vyžadovalo podrobnejšiu analýzu nehodovosti (resp. aj porušovania či nedodržiavania pravidiel cestnej premávky) začínajúcich vodičov v jednotlivých štátoch.

Limitovanie maximálnej dovolenej rýchlosti pre začínajúcich vodičov však môže mať efekt na dvoch úrovniach – na „fyzikálnej“ úrovni (nezvládnutie riadenia vozidla v dôsledku malej skúsenosti) a na „psychologickej“ úrovni (limit rýchlosti pre uvedomenie si potreby zvýšenej pozornosti vedeniu vozidla).

Navrhujeme opätovné zavedenie 2-ročnej skúšobnej doby s limitovaním rýchlosti o 10 km/h menej mimo obce.

1. Zmeny v príprave vodičov

V nasledovnej tabuľke je situácia v Európe. Ak sú naše informácie správne, Slovensko má „rekord“ v počte minimálnych hodín, zároveň sa však diskutuje o kvalite prípravy vodičov v autoškolách.

ZÁKLADNÉ KRITÉRÁ PRE PRÍPRAVU V EURÓPE

Súčasná situácia s prípadným limitovaním rýchlosti a skúšobnou dobou v Európe je nasledovná:

Krajina	Limit rýchlosti	Limit alkoholu v krvi	Skúšobná doba a iné obmedzenia
Albánsko	žiadny	0,01% (Ako skúsení vodiči)	
Andorra	žiadny	0,05% (Ako skúsení vodiči)	
Belgicko	žiadny	0,05% (Ako skúsení vodiči)	
Bielorusko	max. 70 km/h 2 roky po získaní VP	0,00%	2 roky po získaní VP
Bosna a Hercegovina	žiadny	0,00% pre vodičov pod 21 rokov alebo 3 roky po získaní VP	
Bulharsko	žiadny	0,05% (Ako skúsení vodiči)	
Cyprus	žiadny	0,05% (Ako skúsení vodiči)	
Česká republika	žiadny	0,00% (Ako skúsení vodiči)	
Čierna Hora	žiadny	0,05% (Ako skúsení vodiči)	
Chorvátsko	80 /100/120 km/h pre vodičov do 24 rokov*	0,00% pre vodičov do 24 rokov	
Dánsko	žiadny	0,05% (Ako skúsení vodiči)	
Estónsko	90 km/h mimo obce 2 roky po získaní VP	0,00% (Ako skúsení vodiči)	2 roky po získaní VP na prednom a zadnom skle zelená nálepka
Fínsko	žiadny	0,05% (Ako skúsení vodiči)	2 roky. Po 6 mesiacoch príprava a test pre jazdu v zime
Francúzsko	80/100/110 km/h 2 roky po získaní VP*	0,05% (Ako skúsení vodiči)	3 roky. Bodový systém, noví vodiči majú len 6 bodov, každý rok dostanú po 2 body
Grécko	žiadny	0,00% (2 roky po získaní VP)	Odporúčané označenie „N“
Holandsko	žiadny	0,02% (5 rokov po získaní VP)	
Írsko	žiadny	0,08% (Ako skúsení vodiči)	
Island	žiadny	0,05% (Ako skúsení vodiči)	
Litva	žiadny	0,02% (2 roky po získaní VP)	
Lotyšsko	žiadny	0,02% (2 roky po získaní VP)	
Luxembursko	žiadny	0,02% (2 roky po získaní VP)	
Macedónia	60/80/100 km/h 2 roky po získaní VP*	0,00% (pre vek do 21 rokov a 3 roky po získaní VP)	
Maďarsko	žiadny	0,00% (Ako skúsení vodiči)	
Malta	žiadny	0,08% (Ako skúsení vodiči)	3 roky
Moldavsko	žiadny	0,00% (Ako skúsení vodiči)	
Monako	žiadny	0,05% (Ako skúsení vodiči)	
Nemecko	žiadny	0,00% (do 21 rokov a 2 roky po získaní VP)	2 roky
Nórsko	žiadny	0,02% (Ako skúsení vodiči)	
Poľsko	žiadny	0,02% (Ako skúsení vodiči)	
Portugalsko	90 km/h mimo obce 1 rok po získaní VP	0,05% (Ako skúsení vodiči)	
Rakúsko	žiadny	0,01% (2 roky po získaní VP)	2 roky
Rumunsko	70/80/110 km/h 1 rok po získaní VP	0,00% (Ako skúsení vodiči)	
Rusko	70 km/h mimo obce 2 roky po získaní VP	0,00% (Ako skúsení vodiči)	
Srbsko	žiadny	0,03% (Ako skúsení vodiči)	
Slovensko	žiadny	0,00% (Ako skúsení vodiči)	
Slovinsko	žiadny	0,00% (do 21 rokov a 2 roky po získaní VP)	
Španielsko	80 km/h mimo obce 1 rok po získaní VP	0,03% (2 roky po získaní VP)	1 rok, povinné označenie „L“
Švédsko	žiadny	0,02% (Ako skúsení vodiči)	2 roky
Švajčiarsko	žiadny	0,05% (Ako skúsení vodiči)	3 roky, v tom čase povinný 2-dňový výcvik
Taliansko	žiadny	0,00% (3 roky po získaní VP)	
Turecko	žiadny	0,05% (Ako skúsení vodiči)	
Ukrajina	70 km/h mimo obce 2 roky po získaní VP	0,02% (Ako skúsení vodiči)	
Veľká Británia	45 m/h mimo obce 1 rok po získaní VP	0,08% (Ako skúsení vodiči)	1 rok, povinné označenie „R“

*limit pre jazdu mimo obce/rýchlostnú cestu/diaľnicu

Copyright © AIT/FIA Information Centre (OTA) - 2011

Uvedený prehľad (vrátane slovenského „rekordu“) oprávňuje pochybovať o skutočnej efektívnosti toho, čo sa v slovenských autoškolách deje. Túto skutočnosť potvrdzuje aj štatistika neúspešnosti na skúškach, ktorá je zverejnená na internetovej stránke ministerstva dopravy. Sú autoškoly, kde sa trvale vyskytuje veľké percento neúspešnosti, niekde sú až neuveriteľné dobré výsledky (pritom praktici z autoškôl potvrdzujú, že túto štatistiku treba brať s veľkou rezervou).

V praxi autoškôl sa zrejme „udomácnila“ kvantita nad kvalitou, pričom je prirodzené, že frekventanti autoškôl hľadajú možnosť čo najlacnejšieho kurzu. Autoškola má povinnosť počet hodín „vykázať“, frekventanti sú viac motivovaní získaním VP, nie nadobudnutím schopností a zručností viesť vozidlo. Tento trend je všeobecný aj medzinárodne a bol podnetom na medzinárodnú štúdiu (projekt HERMES, http://www.alles-fuehrerschein.at/HERMES/) s vypracovaním metodických postupov zlepšenia odbornej kompetencie inštruktorov autoškôl. Štúdia vychádza z matice GDE (Goals for Driver Education):

	Minimálny vek pre výcvik	Minimálny vek pre test	Vstupný test	Povinná návšteva autoškoly	Minimum hodín	Možnosť jazdiť s doprovodom	Hodnotenie zdravot. stavu	Kontrola zraku	Kurz prvej pomoci
Austria	16	17	Nie	Áno	12	Áno	Áno	Áno	Áno
Belarus	17	18	Áno	Áno	40	Áno	Áno	Áno	Áno
Belgium	17	18	nie*	Nie		Áno	Nie	Áno	Nie
Bulgaria	17	18	Nie	Áno	36	Nie	Áno	Áno	Áno
Cyprus	18	18	Áno	nie		Áno	nie**	Nie	Nie
Czech Rep.	18	18	Áno	Áno	28	Nie	Áno	Nie	Áno
Denmark	17+9mes	18	Nie	Áno	18+19.5	Nie	Nie	Nie	Nie
Estonia									
Finland	17+6mes	18	Nie	Nie	20+12.5	Nie	Áno	Áno	Nie
France	16	18	Áno	Áno	20	Áno	Nie	Nie	Nie
Germany	16+6mes	17+11	áno§	Áno	12 lekcií+	Áno	Nie	Áno	Áno
Greece	18	18	Áno	Áno	20+20	Nie	Áno	Áno	Nie
Hungary	16+6	17	Áno	Áno	30	Nie	Áno	Áno	Áno
Ireland	17	17	Áno	Nie		Áno	nie**	Áno	Nie
Italy	18	18	Áno	Nie		Áno	Áno	Áno	Nie
Latvia	16	18	Áno	Áno	14+55	Áno	Áno	Áno	Áno
Lithuania									
Luxembourg	17	18	Nie	Áno	16	Áno	Áno	Áno	Nie
Malta									
Netherlands	18	18	Nie	Nie		Nie	nie**	Nie	Nie
Norway	16	18	Nie	Áno	19	Áno	Nie	Nie	Áno
Poland	17+9mes	18	Áno	Áno	30+30	Nie	Áno	Áno	Nie
Portugal	17+6mes	18	Áno	Áno	28+32	Nie	Áno	Áno	Nie
Romania									
Slovakia	17	18	Nie	Áno	35+41	Nie	Áno	nie***	Nie
Slovenia	17	18	Áno	Áno	20	Áno	Áno	Áno	Áno
Spain	17	18	Áno	Nie		Nie	Áno	Áno	Nie
Sweden	16	18	áno§	Nie	3+7	Áno	áno**	Áno	Nie
UK	17	17	Nie	Nie		Áno	nie**	Nie	Nie

* povinný test pred jazdením so sprievodom
** žiadateľ musí doložiť zdravotný stav
*** vyšetrenie zraku v zdravotnom vyšetrení
§ pred jazdením so sprievodom
Copyright © AIT/FIA Information Centre (OTA) – 2011

Z hodnotenia súčasnej úrovne prípravy vyplýva, že veľká väčšina (európskych) autoškôl je orientovaná len na prvé dve fázy – na ovládanie vozidla a na zvládanie dopravných situácií. V metodike vyučovania prevláda klasický výklad orientovaný na „technické“ aspekty vedenia vozidla a motivácia k bezpečnému dopravnému správaniu sa často realizuje len okrajovo (všeobecnými deklaráciami „ako sa nezabiť“). Projekt HERMES sa zameral na vypracovanie konkrétnych postupov tzv. aktívneho učenia, kde sa predpokladá, že veľkú časť základnej poznatkovej bázy (t.j. napr. pravidlá cestnej premávky) zvládne každý frekventant sám. Ak to niekoho zaujíma bližšie, na uvedenej internetovej stránke nájde podnetné postupy, „ako na to“ v pedagogike dospelých. Sme presvedčení, že súčasná prax slovenských autoškôl vyžaduje podrobnejšiu analýzu s dôrazom na vytvorenie predpokladov pre kvalitný základný výcvik.

Jedným z riešení, ktoré sa ukazuje ako efektívne, je zavedenie 2-fázového výcviku. Napr. v Rakúsku zaviedli tento model už v roku 2003. O overovaní tohto modelu sme už písali v roku 2008 (MOT´or, 3/08). Projekt vychádza z výsledkov európskych štúdií (DAN – Description and analysis of measures for novice drivers, 2000 a ADVANCED, 2002) so zámerom, aby vodič – začiatočník neostal v najkritickejšej fáze svojej vodičskej kariéry sám.

1. Dvakrát sa frekventanti zúčastnili jazdy v premávke za účasti inštruktora (2-4 a 6-12 mesiacov po skúške), počas nich a v následnom skupinovom rozhovore sa preberie spôsob jazdy. Bol kladený dôraz na hodnotenie dopravnej situácie, na defenzívny spôsob jazdy a sociálne správanie sa vodičov.
2. Ďalším krokom bol tréning bezpečnej jazdy v tréningom centre (6 vyučovacích hodín) s následným dopravno-psychologickým rozhovorom (2 hodiny). V rozhovore sa preberali hlavne témy spojené s definovaním príčin nehôd vodičov – začiatočníkov, špecifík sociálnej zodpovednosti mladých, tendencií „užiť si“ a preceňovať vlastné schopnosti.

V tejto súvislosti treba upozorniť na nejednoznačnosť hodnotenia efektívnosti týchto tréningov – napr. nórske štúdie uvádzajú dokonca zväčšený výskyt nehôd po absolvovaní takéhoto výcviku. Možná interpretácia týchto výsledkov je, že vodič sa cíti byť schopný rizikové situácie zvládnuť a nezameriava sa na to , aby riziku predchádzal. Navyše, na Slovensku je momentálne „absolvovanie školy bezpečnej jazdy“ v primerane technicky vybavených strediskách výrazne limitované.

Predpokladáme, že v adaptovanej forme môže byť tento model efektívny – najmä pre mladých začínajúcich vodičov. Vyžaduje však osobitne pripravených inštruktorov, aby bolo možné „klasickú“ prípravu cielene rozšíriť o témy z oblasti bezpečného dopravného správania sa v zmysle vyššie uvedenej schémy GDE.

2. Vedenie motorového vozidla pod dohľadom

Pri kvalitnom legislatívnom, organizačnom a spracovaní takejto prípravy vodičov očakávame najefektívnejší prínos hlavne u mladých začínajúcich vodičov. Odporúčame vek od dovŕšenia 17 rokov do 18 rokov (do dosiahnutia plnoletosti, od 18 rokov vyššie predpokladáme aj právne problémy – napr. kto a ako bude jazdiť napr. so 60-ročným?)

Práve motivácia „o rok skôr“ môže byť významným faktorom, aby frekventant kurzu „usilovnejšie“ zvládol teoretickú i praktickú prípravu.

V Nemecku, v Rakúsku, Veľkej Británii, Severnom Írsku a Dánsku je takáto príprava zorganizovaná nasledovne:

1. Príprava a skúška

a/ Kurz v autoškole (26 hodín teórie + 12 hodín prax) – možné už od 16 rokov

b/ Jazdy so sprievodom (3 x 1000 km, pričom 1000 km musí byť minimálne v rozsahu 2 týždňov, osobitná kniha jázd)

Možno použiť len osobné auto, vpredu a vzadu musí byť označené (napr. v Rakúsku tabuľky „L17“ a „Ausbildungsfahrt“).

Sprevádzať môže jedna alebo dve osoby, musí byť v blízkom vzťahu k frekventantovi, nesmie to byť platená služba, tieto osoby sú zaregistrované v žiadosti. Táto osoba musí byť držiteľom VP skupiny „B“ minimálne 7 rokov, musí vierohodne doložiť jazdenie s osobným autom minimálne posledné 3 roky, ne-

	Vedomosti & Schopnosti	Faktory zvyšujúce riziko	Vlastné ohodnotenie
IV. Životné ciele a schopnosti pre život	Životný štýl, vek, skupina, kultúra, sociálne pozície, atď , versus správanie počas vedenia vozidla	– Vyhľadávanie senzácií – Prijatie rizika – Pravidlá skupiny – Tlak na rovnosť	– Schopnosť sebahodnotenia – Vlastné predpoklady – Impulzivita
III. Ciele a súvislosti riadenia	– Voľba dopravného prostriedku – Voľba času – Úloha motívov – Plánovanie trasy	– Alkohol, únava – Menšie konflikty – Dopravná špička – Mladí spolucestujúci	– Vlastné pohnútky ovplyvňujúce voľby – Sebakritické myslenie
II. Ovládnutie dopravných situácií	– Dopravné predpisy – Spolupráca – Vnímanie nebezpečia – Automatizácia	– Pravidlá neposlušnosti – Jazda v tesnej blízkosti – Menšie nezhody – Zraniteľní účastníci cestnej premávky	– Kalibrácia schopností riadenia – Vlastný štýl riadenia
I. Ovládanie vozidla	– Fungovanie vozidla – Systémy ochrany – Ovládanie vozidla – Fyzikálne zákony	– Nepoužívanie bezpečnostných pásov – Porucha systémov vozidla – Opotrebené pneumatiky	Kalibrácia schopností ovládať vozidlo

smie mať za posledné 3 roky žiadny vážny dopravný priestupok. Na sprevádzanie dostane osobitné povolenie.

c/ Po každých 1000 km pohovor v autoškole (frekventant i sprievod)
d/ Po 3000 km zdokonaľovacie školenie a zdokonaľovacia jazda v autoškole (6 + 3 hod.)
e/ najskôr v 17 rokoch skúšky (v rozsahu ako pre skupinu „B“)
f/ skúšobná doba do dosiahnutia 20. roku veku (súčasne zmenšený limit alkoholu v krvi na 0,1 promile).

Pri závažných priestupkoch počas skúšobnej doby povinné platené doškoľovanie a predĺženie skúšobnej doby o 1 rok.

2. Zákonne stanovená 2. fáza prípravy prebieha nasledovne:

- 1-denný tréning (8,5 h) bezpečnej jazdy v tréningovom centre vrátane dopravno-psychologického skupinového rozhovoru v čase 3-9 mesiacov po skúške
- Zdokonaľovacia jazda v čase 6-12 mesiacov po skúške (len v autoškole)
- Po 2. fáze nie sú skúšky, kto ich však neabsolvuje, predlžuje sa mu skúšobná doba, hrozí odňatie VP

Uvedené návrhy sú bezprostrednou reakciou na chystané opatrenia. Je však nemysliteľné, aby sa akékoľvek opatrenia realizovali izolovane, bez koordinácie s inými kompetentnými inštitúciami. V tejto súvislosti sa nedá neuviesť kritickú poznámku, že sme sa nestretli so zmienkou o úmysle realizovať účinné opatrenia v kontexte Národného plánu na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky na roky 2011 – 2020, ktorého návrh spracoval VÚD Žilina a je v súčasnosti v pripomienkovom konaní.

Analýzy príčin dopravnej nehodovosti prakticky všade (a teda aj na Slovensku) poukazujú na skutočnosť, že viac ako 90 % nehôd spôsobuje „ľudský faktor“. Veľmi často vedomým porušovaním pravidiel, vedomým vstupovaním do rizikových situácií. Ak sa vrátime k základnej príprave vodičov v autoškolách (a k slovenskému „rekordu“), považujeme za nemysliteľné (po riadnom absolvovaní 35 + 41 hodín teórie a výcviku), aby frekventanti nemali dostatok vedomostí, za kľúčové považujeme také opatrenia, ktoré budú vodičov motivovať k bezpečnému dopravnému správaniu sa. Je to úloha, ktorá nemôže byť redukovaná len na výcvik vodičov, každý je od útleho veku po celý život „účastníkom cestnej premávky“, a z tohto aspektu by problematike bezpečnosti na cestách mali venovať patričnú pozornosť všetci zainteresovaní. Nie je náhoda, že SATC sa osobitne dlhodobo venuje dopravnej výchove detí, keďže za samozrejmú súčasť výchovy a vzdelávania už od predškolského veku považujeme aj vedenie k bezpečnému dopravnému správaniu sa. V súčasnosti je však povážlivé, že práve dopravná výchova detí základných škôl je ohrozená – po viac rokoch podpory zo strany MŠ SR sa v rezorte školstva pre rok 2011 neplánujú žiadne prostriedky na realizáciu tohto programu. Veríme, že školstvo svoj postoj ešte prehodnotí.....

Dr. Zoltán BOJAR

Stredná priemyselná škola v Snine pristúpila k signatárom Charty bezpečnosti

Stredná priemyselná škola v Snine je aktívna v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Pravidelne organizuje aktivity zamerané na najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky, ktoré smerujú k jedinému cieľu - posilňovať bezpečnosť na cestách. Aj preto 25. januára 2011 v hoteli Bôrik v Bratislave sa SPŠ v Snine pripojila svojimi aktivitami k 15 novým signatárom Európskej charty bezpečnosti cestnej premávky.

Prvá prezentácia Charty v Slovenskej republike, organizovaná Európskou chartou bezpečnosti cestnej premávky, sa konala za prítomnosti štátneho tajomníka Jána Hudackého. Vedúca zastúpenia Európskej komisie Andrea Elscheková-Matisová privítala zástupcov z viac ako 35 subjektov na prezentácii spojenej so slávnostným pripojením sa k Charte. Na závažnosť problematiky cestnej dopravy poukázal vo svojom príhovore Ján Hudacký a doterajšiu činnosť v oblasti bezpečnosti cestnej premávky zhodnotil Peter Matuška, vedúci oddelenia BECEP MDVRR SR. Ocenil prínos aktivity Mobilný BECEP, ktorej organizátorom bola Stredná priemyselná škola v Snine a informoval prítomných o smerovaní Národného plánu bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike a o pláne dosiahnuť v úmrtnosti na cestách nulovú toleranciu, tzv. métu ZERO.

V ďalšej časti pani Martine Aitken, koordinátorka Európskej charty bezpečnosti cestnej premávky predstavila iniciatívu Charty, najnovšie aktualizácie v počte signatárov a budúce ciele Charty.

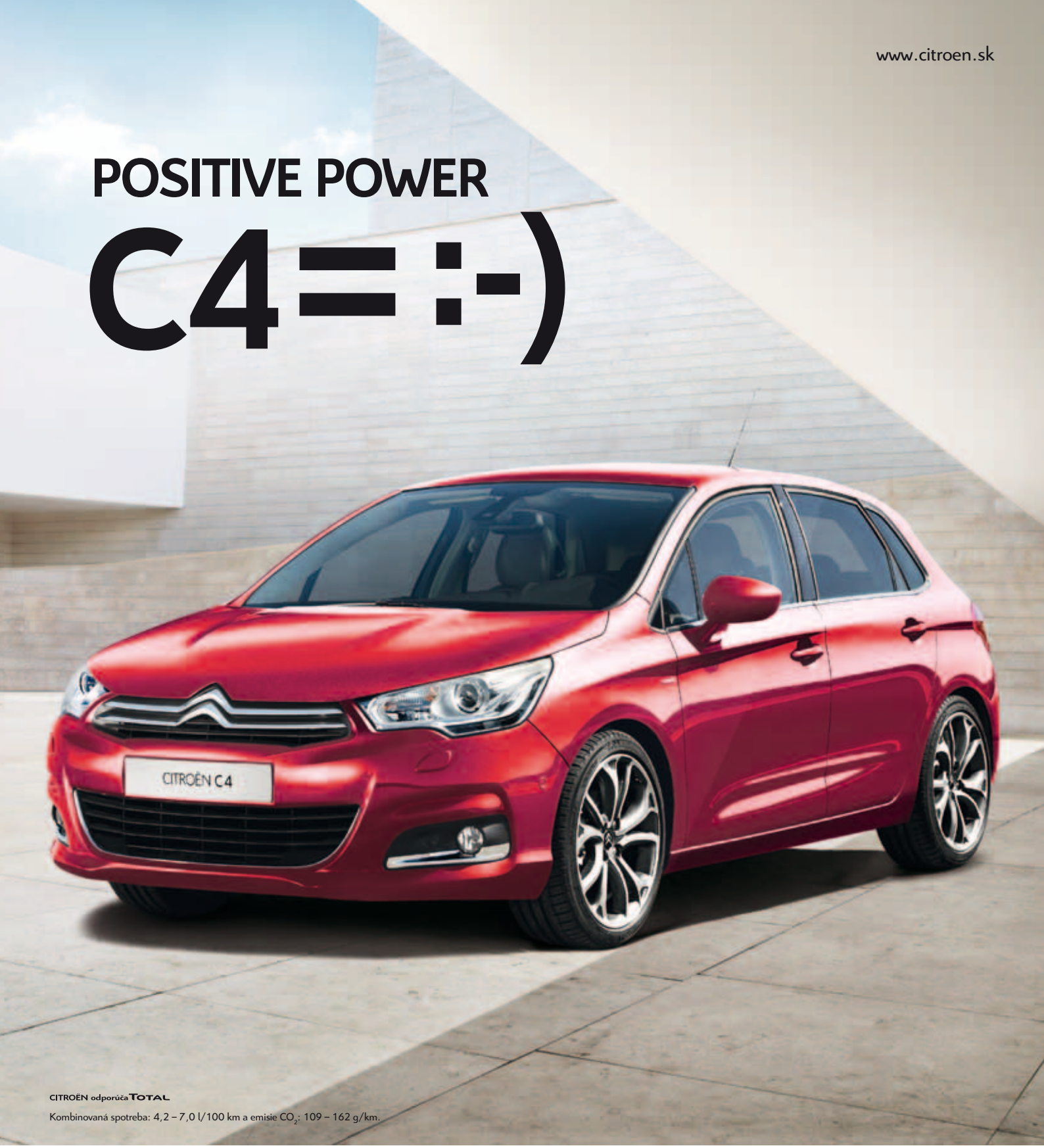
Za SPŠ v Snine Chartu podpísali PaedDr. Alena Romanová, riaditeľka školy a Ing. Michal Roman, vedúci Autoškoly pri SPŠ v Snine a svojím podpisom sa zaviazali naďalej pokračovať v aktivitách, ktoré sú súčasťou Záväzku SPŠ v Snine v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

PaedDr. Alena ROMANOVÁ
riaditeľka školy

www.citroen.sk

POSITIVE POWER

C4 = :-)



CITROËN odporúča TOTAL

Kombinovaná spotreba: 4,2 – 7,0 l/100 km a emisie CO_2: 109 – 162 g/km.

NOVÝ **CITROËN C4**

NAJVÄČŠÍ KUFOR VO SVOJEJ TRIEDE

Zážitok z jazdy, pohodlie, štedrý priestor, výkon – na to všetko sme mysleli, skôr než sa posadíte za volant svojho nového Citroënu C4. A preto, pokiaľ vy jazdíte, mikrohybridné technológie nového Citroënu C4 sa starajú o prírodu za vás. Zábava. Radosť, o ktorú sa delíte. To je Positive Power.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN

Rada advokáta

Na úvod som pre vás pripravila aktuálnu informáciu týkajúcu sa Mýtneho poriadku. Vyhláškou Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 24/2011 Z. z. z 25. januára 2011 bola doplnená vyhláška č. 388/2009 Z. z., ktorou sa vydáva Mýtny poriadok, a to o § 22b.

Podľa tohto ustanovenia môže správca výberu mýta na základe žiadosti prevádzkovateľa vozidla, jeho splnomocneného zástupcu alebo vodiča vozidla vypočítať a vybrať mýto na základe údajov zistených z technického preukazu alebo osvedčenia o evidencii vozidla, a to za vzdialenosť, ktorá zodpovedá tranzitnému úseku ciest, s použitím príslušnej sadzby mýta pre danú kategóriu vozidla. Vodič vozidla je v takom prípade oprávnený len na jeden tranzit cez územie Slovenskej republiky po príslušnom tranzitnom úseku ciest počas časovo obmedzeného obdobia určeného správcom výberu mýta. Mýto za užívanie tranzitného úseku ciest sa vyberá vopred a je možné uhradiť ho napríklad v hotovosti či platobnou kartou. Správca výberu mýta určí, aké údaje je prevádzkovateľ vozidla, jeho splnomocnený zástupca alebo vodič vozidla povinný poskytnúť v prípade, ak žiada o užívanie tranzitného úseku ciest. Ak v osvedčení o evidencii vozidla, technickom preukaze vozidla, certifikáte vozidla, potvrdení výrobcu alebo v potvrdení zástupcu výrobcu nie je uvedená emisná trieda vozidla, nastaví sa emisná trieda EURO 0. Správca výberu mýta vystaví potvrdenie o úhrade mýta za užívanie tranzitného úseku ciest, ktoré sa viaže k vozidlu identifikovanému evidenčným číslom vozidla. Zmluva o užívaní vymedzených úsekov ciest v prípade užívania tranzitného úseku ciest vzniká vydaním potvrdenia a zaniká vykonaním tranzitu, najneskôr však uplynutím časovo obmedzeného obdobia.

Vyhláška č. 24/2011 Z. z. nadobudla účinnosť 1. februára 2011, pričom ustanovenie § 22b stratí účinnosť už 31. marca 2011. Od 1. apríla t.r. bude platiť zásada, že ak nie je možné vypočítať mýto elektronicky alebo na základe elektronicky získaných údajov, správca výberu mýta vypočíta a vyberie mýto iba za vzdialenosť 50 km po vymedzenom úseku cesty s použitím príslušnej sadzby mýta a umožní vodičovi vozidla prejazd vzdialenosti 50 km, za ktorú je mýto vypočítané a vybrané. Vzdialenosť 50 km zodpovedá vzdialenosti od kontaktného miesta alebo distribučného miesta, kde bol výpočet a výber mýta vykonaný, po najbližšie kontaktné miesto alebo distribučné miesto, na ktorom je vodič vozidla povinný zastaviť.

V januári som zaplatil za auto zákonnú poistku a cestnú daň. Teraz ho predávam, tak ma zaujíma, či mám nárok na vrátenie týchto poplatkov.

Jozef S.

Podľa § 9 zákona č. 381/2001 Z. z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla zaniká poistenie zodpovednosti okrem iných zákonných dôvodov aj zánikom motorového vozidla, zápisom prevodu držby motorového vozidla na inú osobu v evidencii vozidiel, vyradením motorového vozidla z evidencie vozidiel, prijatím oznámenia o krádeži motorového vozidla príslušným orgánom, vrátením dokladu o poistení zodpovednosti pri motorových vozidlách, ktoré nepodliehajú evidencii vozidiel, vyradením motorového vozidla z premávky na pozemných komunikáciách alebo zmenou nájomcu, ak je na motorové vozidlo uzavretá nájomná zmluva s právom kúpy prenajatej veci. Poistenie zanikne okamihom, keď nastala niektorá z uvedených skutočností a poistník je povinný o tom bez zbytočného odkladu informovať poisťovateľa. Po zániku poistenia zodpovednosti je poistník povinný bezodkladne odovzdať poisťovateľovi potvrdenie o poistení zodpovednosti a zelenú kartu. Ak zanikne poistenie zodpovednosti pred koncom poistného obdobia, za ktoré bolo zaplatené poistné, má poisťovateľ nárok na pomernú časť poistného ku dňu, keď poistenie zodpovednosti zaniklo. Zostávajúcu časť poistného je poisťovateľ povinný poistníkovi vrátiť, ak suma presiahne 1,66 eura.

Ak zanikne poistenie zodpovednosti pred koncom poistného obdobia, za ktoré bolo zaplatené poistné, a v tomto poistnom období dôjde ku škodovej udalosti, z ktorej vznikla povinnosť poisťovateľa nahradiť škodu, má poisťovateľ právo na poistné až do konca tohto poistného obdobia.

Zákon č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady v § 90 uvádza, že daňovník je povinný podať daňové priznanie k dani z motorových vozidiel za zdaňovacie obdobie do 31. januára po uplynutí tohto zdaňovacieho obdobia. Daňovník, ktorého predpokladaná daň u jedného správcu dane nepresiahne 660 eur, neplatí preddavky na daň na bežné zdaňovacie obdobie a celoročnú daň vyrovná v lehote na podanie daňového priznania. Z vašej otázky vyplýva, že v januári 2011 ste uhradili daň z motorových vozidiel za rok 2010.

Daňová povinnosť zaniká posledným dňom mesiaca, v ktorom sa vozidlo prestalo používať na podnikanie. Daňovník, ktorému zanikne daňová povinnosť, je povinný oznámiť túto skutočnosť správcovi dane miestne príslušnému podľa miesta evidencie vozidla do 30 dní odo dňa zániku daňovej povinnosti. Pri zániku daňovej povinnosti v priebehu zdaňovacieho obdobia je daňovník povinný zaplatiť pomernú časť dane v lehote na podanie daňového priznania. Pomerná časť dane sa vypočíta ako súčin jednej dvanástiny ročnej sadzby dane a počtu kalendárnych mesiacov, v ktorých sa vozidlo používalo na podnikanie. Pri zmene miestnej príslušnosti sa na účely vrátenia daňového preplatku na dani z motorových vozidiel považuje za správcu dane ten daňový úrad, u ktorého preplatok na dani z motorových vozidiel vznikol.

JUDr. Zuzana MARTIŠOVIČOVÁ

3. ROČNÍK PROJEKTU GOODYEAR – BEZPEČNÁ ŠKÔLKA ÚSPEŠNE UKONČENÝ

Projekt spoločnosti Goodyear Dunlop Tires Slovakia s názvom „Goodyear – Bezpečná škôlka" je zameraný na zlepšenie bezpečnosti detí z materských škôl v rámci cestnej premávky. V minulom roku sa uskutočnilo už jeho tretie pokračovanie na Slovensku aj v Českej republike. Projekt bol prvýkrát spustený aj v ďalších štátoch, napr. v Maďarsku, Slovinsku a Chorvátsku. Celkovo je do projektu v regióne Slovensko – Česká republika – Maďarsko v súčasnosti zapojených viac ako 2000 materských škôl.

Na Slovensku dostalo v roku 2010 viac ako 132 materských škôl sériu 20 reflexných viest pre deti, 2 vesty pre dospelých, ďalej DVD s rozprávkou, knižku „Rozprávky o dopravných značkách" atď. Ďalších 592 materských škôl, ktoré sa do projektu zapojili už v predchádzajúcich rokoch, dostali magnetickú tabuľu, vďaka ktorej sa deti môžu zábavnou formou oboznámiť s pravidlami cestnej premávky. Námety na situácie, ktoré môžu deti riešiť, sú pre učiteľov k dispozícii na webových stránkach www.bezpecnaskolka.sk. Okrem toho sú tu pre rodičov aj deti publikované ďalšie užitočné informácie. Rodičia sa môžu dozvedieť napr. o správnej výbave na zimnú dovolenku, tipy na cestovanie s deťmi atď. Deti si tu môžu zahrať hry, napr. pexeso, vyfarbiť maľovanky či zúčastniť sa súťaží o ceny. **-gr-**

MINI COUNTRYMAN. GETAWAY.

Silný motor v kombinácií s pohonom všetkých štyroch kolies ALL4, päťdverová karoséria, vyššia pozícia sedadiel a ďalšie vlastnosti moderných SAV ti umožnia užívať si nezameniteľné jazdné vlastnosti MINI aj tam, kde si ich doposiaľ nezažil. Samozrejmosťou sú takmer nekonečné možnosti individualizácie typickej pre MINI, rovnako ako celý rad výnimočných prvkov v priestrannom a variabilnom interiéri. Trúfaš si na testovaciu jazdu? Viac informácií dostaneš v showroome MINI na Rožňavskej 34 v Bratislave, na www.mini.sk alebo ako fanúšik MINI na www.facebook.com/mini.slovensko.

Goodyear Dunlop Tires

Nadnárodná spoločnosť Goodyear Dunlop Tires je jedným z najväčších výrobcov pneumatík, ktorý vznikol zlúčením spoločností Goodyear a Dunlop. V roku 2008 nastúpil do funkcie obchodného riaditeľa (General Sales Director) spoločnosti Goodyear Dunlop Tires pre Českú republiku, Slovensko a Maďarsko pán **Jean Vincent Schaffnit**. Mali sme príležitosť položiť mu niekoľko otázok.

Aké značky pneumatík vyrába spoločnosť Goodyear Dunlop Tires?

– Okrem značiek Goodyear a Dunlop sú to aj pneumatiky značiek Fulda, Sava a Debica. Naše výrobné portfólio zahrňuje komplexnú škálu pneumatík, zjednodušene povedané od pneumatík na motokáry až po obrovské pneumatiky pre stavebné stroje.

Môžete špecifikovať trhový podiel spoločnosti Goodyear Dunlop na Slovensku a v Českej republike?

- Je veľmi ťažké špecifikovať konkrétny trhový podiel našej spoločnosti na Slovensku či v Českej republike, pretože jediný zdroj informácií je Europool, kde všetci výrobcovia pneumatík, vrátane výrobcov z Číny, podávajú len súhrnné hlásenia. Môžeme viac menej povedať, že podľa trhového podielu sme v západnej Európe na 2. mieste a v strednej Európe sme jasne na 1. pozícií.

Vráťme sa k produktovému portfóliu, môžete nám ho bližšie charakterizovať?

- Goodyear Dunlop Tires je jediný výrobca pneumatík, ktorý má vo svojom portfóliu dve prémiové značky, a to Goodyear a Dunlop. Kým Goodyear je rodinná značka, dávajúca veľký dôraz na bezpečnosť a s ňou spojené inovácie, Dunlop je športová značka určená pre motoristických nadšencov, ktorí si chcú užiť športovú jazdu a potrebujú maximálnu dôveru v pneumatiky. Fulda ako zástupca tzv. value brand, je určená pre zákazníkov, pre ktorých je najdôležitejší pomer ceny a kvality. „Budget" segment v našom portfóliu zastupujú značky Sava a Debica.

Na trhu pneumatík je veľmi konkurenčné prostredie. Čo pri súťaži o zákazníka preferujete, aká bude vaša stratégia v najbližších rokoch?

- Základom nášho úspechu je určite široké portfólio a hlavne kvalita našich výrobkov. O kvalite samozrejme hovorí každý výrobca, ale za nás jasne hovoria výsledky nezávislých testov. Napríklad zimná osobná pneumatika Dunlop Winter Sport 3D získala štyri roky po sebe najlepšie hodnotenie od renomovaného nemeckého autoklubu ADAC. A to rozhodne nie je jediná pneumatika z nášho portfólia, ktorá slávi také veľké úspechy. Naopak, obecne môžem konštatovať, že vo väčšine významných testov nájdete naše pneumatiky na najvyšších priečkach.

Kľúčová je pre nás inovácia a preto každý rok uvádzame na trh nové produkty všetkých značiek zo všetkých produktových skupín. Našou stratégiou je pokračovať v ponúkaní celého sortimentu značiek a výrobkov našim partnerom, ktorý spĺňa očakávanie koncových zákazníkov. Cieľom je tiež vybudovanie dlhodobej a silnej spolupráce s distribútormi. Chceme vystupovať nielen ako výrobca pneumatík, ale tiež ako konzultant so stratégiou preniesť koncovým užívateľom široké portfólio výrobkov a služieb. Čo sa týka konkrétnych priorít, je to rozširovanie franšízovej maloobchodnej siete Premio a podpora obchodných aktivít určených pre vozidlové parky.

Je realistické očakávať nejaké revolučné zmeny vo vývoji a výrobe pneumatík – povedzme v nasledujúcich desiatich rokoch?

- Každý rok uvádzame na trh množstvo nových technológií, ktoré prispievajú k postupnému zlepšovaniu výkonu pneumatík, a v tomto spôsobe inovácie budeme aj pokračovať. Žiadnu revolučnú zmenu, povedzme generačnú inováciu, ale neočakávam. Vzhľadom k tomu, že spoločnosť Goodyear Dunlop Tires je na špici v odbore čo sa týka vývoja a výskumu i zavedenia inovácií, tak nejakú prevratnú zmenu neočakávam ani zo strany našej konkurencie.

Odpovedá súčasná predajná a servisná sieť spoločnosti Goodyear Dunlop v SR/ČR Vašim predstavám? Aké služby ponúka zákazníkom a akým spôsobom sa líši od sietí v západnej Európe alebo v USA?

- Našim cieľom je pokračovať v získavaní podielu na trhu i napriek tomu, že sme mali výrazný nárast v minulých dvoch rokoch. Naše portfólio je rovnaké ako v západnej Európe a náš predajný koncept tiež. Stratégia na Slovensku aj v Českej republike je v súlade s európskou stratégiou. V celej Európe aplikujeme rovnakú stratégiu, ale zároveň berieme do úvahy špecifiká každého štátu.

V neposlednom rade chce Goodyear Dunlop pokračovať v expanzii sietí Premio a Premio express, aby sme získali optimálne pokrytie po celej krajiny. Avšak kvalita, nielen kvantita siete, je našim cieľom.

Kde sú kľúčové výrobné závody vašej spoločnosti? V ktorých štátoch máte výskumné a vývojové centrá?

- V Európe máme výrobné závody v Nemecku, Francúzsku, Slovensku, Poľsku a Turecku. Najväčšie výskumné a vývojové centrum Goodyear Dunlop je v Luxembursku, ale máme výskumné a vývojové centrá i v Nemecku.

Aký možno predpokladať cenový vývoj nových pneumatík? Bude i naďalej negatívne ovplyvňovaný väčšou neúrodou prírodného kaučuku?

- Výroba a vývoj pneumatík sú významne ovplyvňované cenami surovín. Našou snahou je kompenzovať zväčšené náklady inými úsporami, ale bohužiaľ, to nestačí. Keď sa pozriete, ako rastie dopyt po pneumatikách v štátoch ako sú Čína, India, alebo Rusko, tak som bohužiaľ presvedčený, že ceny surovín budú i naďalej rásť, pretože dopyt sa zväčšuje rýchlejšie ako produkcia surovín.

-red-

POISŤOVACIE PODVODY
– trendy v roku 2010

Od zavedenia projektu na indikáciu a odhaľovanie podozrivých poistných udalostí v roku 2004 do konca roka 2010 zachytila Allianz – Slovenská poisťovňa 5239 podozrivých poistných udalostí v neživotnom poistení s požadovaným poistným plnením asi 21,136 mil eur. Z týchto prešetrených poistných udalostí vyplynulo 650 trestných oznámení.

Porovnanie ukazovateľov za rok 2009 a 2010

Ukazovatele	2009	2010	porovnanie 2010 / 2009	2010/2009 v %
Počet šetrených podozrení (ks)	716	911	195	127,23%
Suma šetrenej hodnoty (€)	2 950 991,40	5 917 801,69	2 966 810,29	200,54%
Priemerná suma na šetrenej PU (€)	4 121,50	6 495,94	2 374,44	157,61%
Suma uchránenej hodnoty (€)	1 446 290,26	3 295 026,24	1 848 735,98	227,83%
% úspešnosti (zo sumy)	51%	58%	7	113,89%

Neživotné poistenie

V roku 2010 bolo z dôvodu podozrenia zo spáchania poisťovacieho podvodu prešetrených 911 škodových udalostí. Tento počet je v porovnaní s počtom prešetrených škodových udalostí v neživotnom poistení v Allianz - SP oproti roku 2009 o 27 percent väčší.

Vo finančnom objeme predstavujú tieto škody potenciálne poistné plnenie v hodnote 5 917 801,69 eur. Systém boja s poisťovacími podvodmi v Allianz – SP využíva ako pomocný prostriedok šetrenia napríklad aj simulačný softvér na vyhodnotenie technickej prijateľnosti priebehu dopravnej nehody. Snahou poisťovne je nevyplácať poistné plnenia, na ktoré páchatelia poisťovacích podvodov nemajú nárok a ktoré sa snažia od poisťovne vylákať na úkor iných klientov. Cieľom tejto snahy je, aby bolo možné postihnúť potenciálnych páchateľov poisťovacích podvodov a čo najmenej obťažovať poctivých klientov.

Životné poistenie

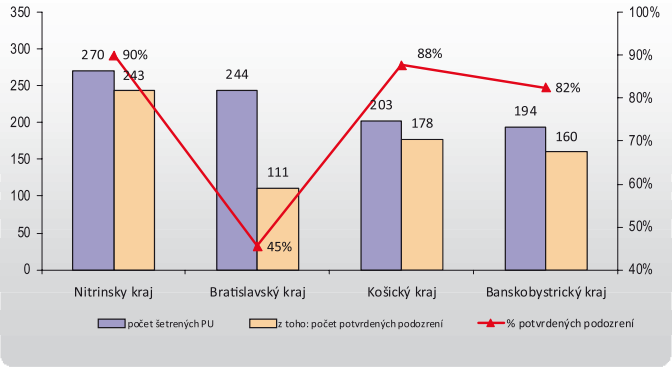
V životnom poistení je odhaľovanie poisťovacích podvodov založené na manuálnom vyhľadávaní podozrivých poistných udalostí. Na základe vopred stanovených kritérií sa kontrolujú poistné udalosti, ktoré by sa mohli zdať podozrivé. Pri predchádzaní a odhaľovaní podvodov spolupracuje Allianz - SP v rámci Sekcie pre boj s poisťovacími podvodmi Slovenskej asociácie poisťovní, s jednotlivými poisťovňami (umožňuje to zákon o poisťovníctve). Navzájom si poisťovne vymieňajú informácie o poistných udalostiach, ktoré vykazujú známky poisťovacieho podvodu a skúsenosti o prípadoch poisťovacieho podvodu.

V rámci životného poistenia bolo v roku 2010 preskúmaných 263 podozrivých poistných udalostí (čo je o 71 prípadov viac ako v roku 2009), s predpokladaným poistným plnením 260 892 eur. Nárast počtu šetrených prípadov bol spôsobený rozšírením kritérií pre prešetrovanie podozrivých poistných udalostí.

V pripadoch, kde sa podozrenie potvrdilo išlo o nasledovné situácie:

- o ovplyvňovanie nároku na poistné plnenie (napr. nekorektné informácie o dĺžke liečenia, resp. zdravotnom stave),
- antidatovanie poistnej zmluvy (PZ) (stanovenie počiatku poistenia, prípadne aj dňa uzatvorenia PZ pred dňom skutočného uzatvorenia PZ),
- postdatovanie poistnej udalosti (PU) (posunutie dátumu vzniku PU, ktorá nastala pred dojednaním poistenia na dátum počas platnosti poistenia).

Prehľad šetrených podozrení v roku 2010 podľa krajov



ZIMNÁ AKCIA FIAT

PUNTO EVO UŽ OD 8 590 €
- klimatizácia
- 5 rokov záruka/100 000 km + asist. služba
- rádio s CD a MP3
- centrálne uzamykanie
- elektrické ovládanie okien
- Start&Stop systém

BRAVO UŽ OD 10 290 €
- klimatizácia
- 5 rokov záruka/100 000 km + asist. služba
- rádio s CD
- centrálne uzamykanie
- elektrické ovládanie okien
- 4 x airbag

NIE JE ČAS NA ZIMNÝ SPÁNOK!

ZIMNÁ AKCIA PLATÍ IBA DO KONCA MARCA!

Originálne oleje PETRONAS SELENIA

Emisie CO_2: 107 – 146 g/km, spotreba: 4,1 – 8,3 l/100 km. Fiat – automobilová značka s najnižšou priemernou hodnotou emisií CO_2 v Európe. Zdroj: JATO Dynamics. Podľa objemového priemeru emisií CO_2 (g/km) medzi top 25 automobilovými predajcami v Európe za rok 2009. Uvedená ponuka platí pri financovaní cez: FIAT credit

FIAT www.fiat.sk

Grif s.r.o. | Panonská cesta. č. 21, 851 04 Bratislava | email: office-grif@stonline.sk | tel. č.: 02/672 077 16, 02/638 377 91

VOLVO CARS SPÚŠŤA APLIKÁCIU S60

Volvo Cars spúšťa aplikáciu pre iPhone a iPad, obsahujúcu množstvo inšpirácie a informácií o novej generácii Volvo S60. Aplikácia S60 spolu s verziou S80L pre čínsky trh boli spustené začiatkom februára, ďalšie aplikácie budú nasledovať na jar. „Mnoho zákazníkov apoužíva mobilné telefóny a internetové tablety na vyhľadávanie informácií. Teraz sa len uisťujeme, že sme tam, kde sú naši klienti, otvárame im okno do spoločnosti," povedal David Holecek, zodpovedný za digitálnu stratégiu spoločnosti Volvo Cars.

Popri všetkých funkciách v aplikácii je aj vyhľadávací nástroj, ktorý používa vstavanú anténu GPS v zariadení na vyhľadanie a vytýčenie trasy k najbližšiemu predajcovi Volvo.

Takisto je možné zarezervovať si testovaciu jazdu, konfigurátor zas umožní poskladať si vlastný model S60. Tieto funkcie sú spojené s lokálnou web stránkou a ponúkajú prístup k čerstvým novinkám spoločnosti Volvo Cars. „Integrovali sme množstvo jedinečných funkcií, ako použitie integrovaného gyroskopického snímača na rozhliadanie sa vo vnútri vozidla. Ak otočíte telefón, prezeraný obraz sa takisto posunie, čo vytvára dojem, že sedíte vo vozidle," vysvetľuje David Holecek.

Viac aplikácii bude spustených aj pre ostatné typy v súvislosti s autosalónom v Ženeve. Cieľová skupina pozostáva z potenciálnych aj s existujúcich zákazníkov. „V niektorých štátoch už ponúkame iPhone a Android aplikácie, ktoré ovládajú nezávislé kúrenie vozidla pre zákazníkov, ktorí majú funkciu Volvo On Call a takisto testujeme digitálny návod na použite vo forme aplikácie," prezrádza David Holecek.

Aplikácia pre iPad zahŕňajúca zákaznícky časopis spoločnosti Volvo Cars, LIV, bude spustená čoskoro. Poskytne prístup k časopisu a navyše príde aj s ďalšími funkciami, ako extra obrázky a filmový materiál.

Všetky aplikácie Volvo Cars budú dostupné na stiahnutie zdarma z Aplle App Store.

-vo-

SWIFT S-KONCEPT

Medzi novinkami na 81. medzinárodnom autosalóne v Ženeve je aj Suzuki Swift S-koncept, ktorý v expozícii Suzuki doplňajú typy Alto, Splash, Swift, SX4, Kizashi, Grand Vitara a Jimny. Swift S-koncept je odvodený z novej generácie Swiftu, ktorú v Európe začali predávať vlani na jeseň. Ako elegantné a športové kompaktné vozidlo s vynikajúcim výkonom má táto štúdia, v súlade s filozofiou značky Suzuki, vyvolávať príjemné emócie a vzrušovať.

-si-

OCENENIE TOYOTY OD NEMECKEJ
ASOCIÁCIE STANÍC TECHNICKEJ KONTROLY

Na slávnostnom vyhlásení 25. januára 2011 v Berlíne bola automobilke Toyota udelená zlatá medaila organizácie TÜV za typ Prius s plnohodnotným hybridným pohonom. Ocenenie nadväzuje na výsledky publikované v decembri minulého roku v správe TÜV za rok 2011, kde Toyota zaujala postavenie najúspešnejšej značky so 17 vozidlami zaradenými v rebríčku Top 10 naprieč rôznymi vekovými kategóriami a typmi vozidiel.

Podľa najnovšieho hodnotenia poprednej nemeckej asociácie staníc technickej kontroly obsadil Prius prvé miesto v kategórii vozidiel starých 2 – 3 roky, pričom iba 2,2 % kontrolovaných vozidiel vykazovali nejaké poruchy. V rovnakej kategórii tesne nasleduje na druhom mieste typ Auris, ktorý vykazuje iba 2,3 % porúch (priemer v danej kategórii je asi 5,5 %). V rámci celého produktového radu automobilky Toyota sa vo výsledkoch veľmi dobre umiestnili typy Avensis, Corolla Verso, RAV4 a Yaris.

„Sme nesmierne hrdí na úspech typu Prius, ktorý je tradične najspoľahlivejším a súčasne najpokrokovejším typom v našom produktovom rade," uviedol pri preberaní ceny Toshiaki Yasuda, prezident spoločnosti Toyota Deutschland GmbH. Výročná správa TÜV, ktorá bola po prvýkrát publikovaná už pred štyridsiatimi rokmi, sa stáva cenným vodidlom pre zákazníkov, ktorých informuje o spoľahlivosti jednotlivých typov v dlhodobom horizonte i o celkovej kvalite vozidiel ponúkaných na dnešnom trhu.

„Teší nás, že sa potvrdilo naše popredné postavenie na trhu v otázkach kvality. Výsledky publikované v správe TÜV za rok 2011 sú uznaním nášho intenzívneho úsilia, ktoré venujeme zabezpečeniu kvality pri každom z vozidiel, ktoré schádza z našich výrobných liniek," uviedol Didier Leroy, prezident spoločnosti Toyota Motor Europe. „Toto ocenenie potvrdzuje dôveru, ktorej sa naše produkty tešia zo strany zákazníkov a ktorú si samozrejme patrične vážime."

Väčšinu predpísaných technických kontrol v Nemecku zabezpečujú najrôznejšie subjekty združené v organizácii TÜV. Hodnotenie TÜV za rok 2011 vychádza približne zo 7,25 miliónov záznamov o technickej kontrole rôznych vozidiel preverených stanicami TÜV v období od júla 2009 do júna 2010.

Pokroková Toyota Prius prvej generácie sa po prvýkrát objavila na japonskom trhu už v roku 1997. Súhrnné predaje Toyoty Prius všetkých troch generácií dnes celosvetovo predstavujú 2,1 miliónov vozidiel. Na európskych trhoch sa Prius predstavil v roku 2000 a do konca roku 2010 sa tu predalo okolo 213 000 týchto vozidiel.

-ta-

HYUNDAI I40

Hyundai i40 má svetovú výstavnú premiéru na ženevskom autosalóne 2011. Jeho debut prichádza v čase, keď značka Hyundai zavádza svoj nový slogan „Nové myslenie. Nové možnosti" (New Thinking. New Possibilities). Hyundai i40 je prvým typom Hyundai strednej triedy (tzv. segment D), vyvinutým špeciálne pre európsky trh.. V Ženeve je Hyundai i40 predstavený ako kombi, ktoré sa začne predávať v Európe ako prvé. Sedan bude nasledovať neskôr v priebehu roka 2011.

Hyundai i40, navrhnutý a skonštruovaný v európskom výskumnom a vývojovom centre značky v nemeckom Rüsselsheime, je najnovším typom s rýdzo európskou identitou. Dizajn karosérie sa nesie v duchu filozofie „fluidic sculpture".

V súlade so záväzkom značky Hyundai vyrábať produkty premium dostupné pre každého, má i40 mimoriadne vysokú úroveň štandardného vybavenia. Z neho tri prvky predstavujú novinku v tejto triede: vyhrievané sedadlá s nastaviteľným sklonom vpredu a vzadu; vyhrievaný volant a aktívny systém odhmlievania, ktorý zaregistruje zahmlenie predného okna a automaticky ho odstráni.

Koncepcia „modern premium" je evidentná aj v ponuke účinných pohonných jednotiek pre Hyundai i40. S novým vznetovým motorom 1,7 litra vypúšťa do atmosféry iba 113 g CO_2 na kilometer – čo predstavuje najlepšiu hodnotu v triede.

Rovnako ako na ostatné automobily Hyundai sa aj na i40 bude vzťahovať jedinečná ponuka záruky a popredajných služieb značky „Five Year Triple Care" (Päť rokov trojnásobnej starostlivosti), zahŕňajúca 5-ročnú záruku bez obmedzenia počtu najazdených kilometrov, 5-ročnú cestnú asistenčnú službu a 5 rokov prehliadok technického stavu vozidla. **-hi-**

330,695 KM/H NA ĽADE

Na zľadovatenom povrchu treba jazdiť veľmi opatrne a pomaly, radia experti. Túto radu si zrejme nebral priveľmi k srdcu štvornásobný majster sveta v rely, Fín Juha Kankkunen, ktorý nedávno vytvoril nový svetový rýchlostný rekord pri jazde na ľade. Ten si to na zamrznutej hladine Baltského mora blízko fínskeho pobrežia „švihal" rýchlosťou 330,695 km/h! Na rekordný pokus bol vyčlenený 14 kilometrov dlhý úsek, na ktorom hrúbka ľadovej vrstvy dosahovala 70 cm. Najväčší problém pre jazdca predstavovali náhle sa objavujúce snehové búrky i nebezpečný bočný vietor. Teploty pritom klesali až pod mínus 30 stupňov Celzia. Pri príprave rekordnej jazdy spolupracoval Kankkunenov tím úzko s inžiniermi a technikmi automobilky Bentley. Kakkunen uskutočnil jazdu s kabrioletom Bentley Continental Supersports, ktorý má pohon všetkých kolies a je najrýchlejším kabrioletom na svete. Vozidlo je poháňané šesťlitrovým dvanásťvalcovým zážihovým motorom, ktorého maximálny výkon je viac ako 460 kW. Pri rekordnej jazde motor spaľoval ekologické palivo E85.

Kvôli rekordnému pokusu boli na vozidle vykonané len minimálne úpravy. Z bezpečnostných dôvodov bol interiér vystrojený bezpečnostnou klietkou a do zadného nárazníka bol uložený brzdiaci padák, ktorý v prípade nebezpečenstva zabezpečoval maximálne možné spomalenie vozidla. Vozidlo jazdilo na zimných pneumatikách Pirelli Sotto Zero II 275/40R20. Rekord sa uskutočnil na meranom úseku dlhom 1000 metrov, ktorý Kakkunen prešiel v oboch smeroch a z oboch rýchlostí sa vypočítala priemerná rýchlosť. Rýchlosť merali príslušníci fínskej polície. Pokus sledoval aj zástupca Guinnessovej knihy rekordov a tak už nič nebráni tomu, aby hodnota 330,695 km/h bola do nej zapísaná ako maximálna rýchlosť auta pri jazde na ľade. Mimochodom, Kankkunen uvedenou hodnotou prekonal svoj vlastný rekord 321,6 km/h, ktorý vytvoril v roku 2007 s vozidlom Bentley Continental GT. **(RM)**

Štýlový, ale aj praktický

Po troch rokoch od uvedenia na trh tretej generácie Laguny (v roku 2007) Renault zabezpečil jej miernu modernizáciu. Súčasnej generácii sa darí naprávať nie najlepšiu povesť jej predchodkyne, ktorá dávala jej majiteľom dosť príležitostí dôkladne sa zoznámiť s pracovníkmi autoopravovní. Tvary karosérie zostali aj po troch rokoch zaujímavé, takže úpravy pri modernizácii nemuseli byť rozsiahle. Vyskúšali sme model Grandtour poháňaný dvojlitrovým vznetovým motorom s výkonom 127 kW.

Laguna Grandtour sa nepodobá na klasické kombi, v zadnej polovici dĺžky jej karosérie sú prvky odvážneho stylingu aké mal do histórie odchádzajúci reprezentant vyššej strednej triedy, typ Vel Satis. Zadné sklo je sklonené od roviny strechy smerom dolu veľmi mierne, asi tak na pol cesty od kolmice k vozovke, čo signalizuje menší objem batožinového priestoru. Pri nesklopených zadných sedadlách do výšky krytu je pre batožinu k dispozícii 508 litrov, po sklopení sedadiel 1593 litrov. To sú prekvapujúco „praktické" parametre, takže niekedy pohľad na exteriér klame. V tomto prípade to je príjemné zistenie, pretože tvarovanie zadnej časti

karosérie pridáva tomuto vozidlu na šarme a pritom veľkosť batožinového priestoru netreba uvádzať vetou: „Dostatočný na uloženie dvoch vakov s golfovými palicami". Zmestí sa do neho podstatne viac predmetov potrebných napríklad pre rodinný víkendový výlet. Praktická je nízko nad vozovkou položená tzv. nakladacia hrana, zarovno s dnom batožinového priestoru. Príjemné je sklápanie operadiel zadných sedadiel – aj ťahadlami s páčkami na bokoch batožinového priestoru. Po sklopení vytvoria rovnú plochu s pôvodným dnom „kufra".

Interiér už pred modernizáciou pripomínal rovnako veľkých konkurentov z tzv. prémiového segmentu. Konštruktéri sa pri modernizácii zamerali aj na dôsledné odhlučnenie kabíny – účinnejšie odhlučnenie motora pri malých rýchlostiach jazdy, ale aj zmenšenie prieniku hluku od odvaľujúcich sa kolies a od obtekajúceho vzduchu pri rýchlej jazde. Ovládanie Laguny je jednoduché,

pretože všetky na to potrebné prvky sú ergonomicky správne riešené. Veľkým prínosom modernizácie bolo zavedenie riadenia všetkých kolies 4Control takmer do všetkých modelov. Aj keď je natáčanie zadných kolies v zákrutách od polohy pre priamy smer v rozsahu len 3 stupne, má zreteľný stabilizačný účinok. Riadenie je precízne. Závesy kolies a systém pruženia zabezpečujú veľmi dobrú úroveň pohodlia aj na menej kvalitných cestách, čo sa viac-menej od francúzskeho auta strednej triedy očakáva, podvozok pritom nezaostal za našimi nárokmi na stabilitu. Kvalitné sedadlá, s pomerne účinnými bočnými oporami aj na krajných miestach vzadu, spolu s už spomínaným účinným odhlučnením kabíny a dobrým odpružením zabezpečujú pri dlhotrvajúcej jazde pomalý nástup únavy vodiča a jeho spolucestujúcich.

Dvojlitrový vznetový motor má Renault v Lagune vyladený na niekoľko úrovní výkonov, v tomto prípade to bolo 127 kW. Patrí k najmodernejším na trhu, má teda piezoelektrické vstrekovače umožňujúce vstrekovaciemu systému common rail rozdeliť celkovú dávku nafty pre jeden pracovný takt podľa potreby až na päť čiastkových vstrekov, tvrdosť a nepravidelnosť chodu motora kompenzujú ešte aj vyvažovacie hriadele. Motor s týmto výkonom je v Lagune štandardne spriahnutý so šesťstupňovou automatickou prevodovkou. Preraďuje energicky, ale plynulo. Na pribrzdenie pred vjazdom do zákruty riadiaca jednotka prevodovky reaguje podradením na nižší prevodový stupeň, takže výjazd zo zákruty môže byť športovo razantný. Najciteľnejšie zrýchľovanie motor zabezpečuje v rozsahu 1800 až 3200 otáčok. Automatické preraďovanie je v Lagune logické, takže možnosť ručného sekvenčného preraďovania sme si vyskúšali len „z povinnosti".

Skúšaná Laguna Grandtour s audiosústavou Bose mala bohatú výbavu obsahujúcu napríklad bi-xenónové reflektory s natáčaním do zákrut, parkovacie snímače vzadu (vypínateľné), vyhrievané predné sedadlá, navigačný a komunikačný systém Carminat TomTom s pokrytím na celú Európu, tempomat s obmedzovačom rýchlosti, elektronický systém regulácie stability (ESP) s protipreklzovou reguláciou hnacích kolies (ASR) a reguláciou nedotáčavosti, automatickú dvojzónovú klimatizáciu. Kontrola tlaku vzduchu v pneumatikách za 350 eur, atermické čelné sklo za príplatok 150 eur, protislnečné záclonky na oknách zadných dverí za 150 eur a elektricky otvárateľné strešné okno s pevným presklením vzadu za 1000 eur upravili výslednú cenu tohto vozidla na 28 340 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

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

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

Pneumatiky rozmeru 215/50 R 17.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu kombi

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4801/1811/1445 mm, rázvor náprav 2756 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1704/2107 kg, objem batožinového priestoru 508/1593 l, objem palivovej nádrže 66 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 215 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,8 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 8,2/5,3/6,3 l/100 km, CO_2 165 g/km.

Európske kórejské MPV

Takmer všetky „zámorské" automobilky, ktoré sa chcú výraznejšie presadiť na európskom trhu, si na našom kontinente budujú aj výrobné závody, ba aj vývojové strediská. Závody kvôli priblíženiu sa výroby k miestam odbytu, vývoj pre prispôsobenie sa vkusu a nárokov európskych zákazníkov na dizajn, ale aj jazdné vlastnosti automobilov. Touto cestou sa pri dobývaní európskych trhov vydal s menším oneskorením za partnerskou automobilkou Kia aj koncern Hyundai. Európskym produktom značky Hyundai je aj minuloročná novinka, kompaktný viacúčelový automobil (MPV) ix20. Vyskúšali sme ho so zabudovaným 1,4-litrovým zážihovým motorom s výkonom 66 kW.

Najväčšiu časť prác na vývoji typu Hyundai ix20 odviedli technici a dizajnéri vývojového strediska koncernu Hyundai v nemeckom Rüsselsheime. Vozidlo vyrábajú, podobne ako jeho súrodenca, Kiu Venga, ktorá prišla na trh o rok skôr, v severomoravskej obci Nošovice. Technicky sú to zhodné vozidlá, ix20 s celkovou dĺžkou 4100 mm je od Vengy dlhšie o 32 mm. Rozdiel v dĺžke spôsobili odlišne tvarované nárazníky, rázvor náprav oboch vozidiel je rovnaký, 2615 mm. Predná časť ix20 s rozmerným otvorom pre vstup vzduchu do motorového priestoru prekrytým čiernou mriežkou pôsobí dojmom dravosti, aká by pristala aj športovému hatchbacku. V interiéri na tento rys nadväzuje kožou obšitý trojramenný multifunkčný volant s pomerne malým priemerom 37 cm. Športovo pôsobia aj zreteľné bočné výstuhy predných sedadiel – aj reálne s dobrou účinnosťou. Analógové prístroje s kruhovými stupnicami pod výrazným krytím proti

„oslneniu" sú dobre čitateľné vo dne i v noci. Intenzitu ich modrého podsvietenia možno regulovať. Vypínateľný je aj hlavný displej na stredovej konzole, a to bez obmedzenia sledovania funkcií audiosústavy. Striebristý plastový „dekór" na volante a stredovej konzole prístrojovej dosky predsa len pripomína, že sídlo koncernu Hyundai je v juhovýchodnej Ázii.

Vyvýšená pozícia vodiča nad štandard sedenia v klasických hatchbackoch, pomerne tenké predné stĺpiky karosérie a výškovo aj pozdĺžne nastaviteľný volant (pri výškovo nastaviteľnom sedadle, považovanom v MPV za samozrejmosť) umožňujú vodičovi akéhokoľvek vzrastu dobrý výhľad z vozidla – s určitým obmedzením šikmo dozadu. Po otvorení predných aj zadných dverí je zabezpečený pohodlný vstup na predné i zadné sedadlá. Aj na zadných môžu dostatočne pohodlne cestovať i osoby vyššieho vzrastu. Zadné sedadlá sú priečne delené v pomere 60/40, možno ich pozdĺžne posúvať alebo meniť sklon operadiel. Základný objem batožinového priestoru 440 litrov možno sklopením operadiel zadných sedadiel zväčšiť až na 1484 litrov.

Vyladenie podvozka Hyundaia ix35 zreteľne uprednostňuje pohodlie jazdy pred nadpriemernou úrovňou stability. Tomu odpovedá aj slabšia spätná väzba zo styku predných kolies s vozovkou do volantu i o niečo väčšie bočné náklony karosérie v zákrutách. Všetko sa to však odohráva v bezpečných hraniciach, pokiaľ vodič ix20 netúži na kľukatiacich sa cestách konkurovať vodičom v športovejšie ladených vozidlách.

Zážihový motor 1.4 CVVT vyladený na najväčší výkon 66 kW je pre malé MPV s komfortným podvozkom dobrou voľbou, najmä vtedy, ak ročne prejazdená vzdialenosť vozidla sa nebude rátať na desaťtisíce kilometrov. V opačnom prípade by prichádzal do úvahy aj rovnako veľký a rovnako výkonný vznetový motor. V kombinovanej prevádzke výrobca uvádza pre zážihový motor spotrebu 6 l/100 km, vzhľadom na typicky zimné podmienky považujeme spotrebu tesne pod hranicou 7 l/100 km, ktorú sme v priemere dosiahli, za veľmi dobrú. Motor pracuje najhospodárnejšie v režime otáčok od 2000 do 4000 za minútu, kedy aj pružne reaguje na zmenu polohy akceleračného pedálu.

Bohatá bezpečnostná i komfort zlepšujúca výbava pri najvyššom stupni „Style" obsahuje elektronický systém regulácie stability (ESP), systém uľahčujúci rozjazd vozidla do kopca, rozmrazovanie čelného skla pod stieračmi a ďalšie prvky. Takýto model si možno kúpiť za 13 799 eur. Nami skúšané vozidlo malo navyše panoramatické strešné okno za 700 eur a aj metalický lak zdvihol cenu o 380 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový,16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1396 cm^3, najväčší výkon 66,2 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 137,3 pri 4000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava s pružne skrutnou priečkou, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,4 m, pneumatiky rozmeru 205/55 R 16.

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

Rozmery, hmotnosti: d/š/v 4100/1765/1600 mm, rázvor náprav 2615 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1553/1557 mm, svetlá výška 156 mm, hmotnosť pohotovostná/celková 1253/1710 kg, objem batožinového priestoru 440/1486 l, objem palivovej nádrže 48 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 167 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 12,9 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 7,2/5,3/6 l/100 km, CO_2 140 g/km.

Aj v štvrtej generácii zodpovedá názvu

Automobilka Nissan svoj malý automobil s názvom Micra predstavila prvý raz v roku 1982. Druhú generáciu už dobre poznáme aj z našich ciest. Nissan ju uviedol na trh v roku 1992 a stala sa prvým japonským autom, ktoré získalo titul Auto roka v Európe. Európske Auto roka 1993 nahradil Nissan opäť po desiatich rokoch, teda v roku 2002, treťou generáciou, a štvrtá, súčasná generácia Micry, mala premiéru minulý rok na autosalóne v Ženeve.

Aj najnovšia generácia Micry zodpovedá svojmu názvu, veď je dlhá len 3780 mm a jej pohotovostná hmotnosť zostala pod hranicou jednej tony. Na tomto mieste „testov" zvykneme uvádzať, akým motorom je vybavený skúšaný model. V tomto prípade to takmer nemusíme robiť, pretože Micra sa u nás zatiaľ predáva len so zážihovým 1,2-litrovým trojvalcom. V reťazci pohonu majú zákazníci pri tomto type na výber prevodovku – päťstupňovú s ručným ovládaním, akú mal nami skúšaný model, alebo automatickú s plynulou zmenou prevodového pomeru typu CVT. Trojvalcový motor poháňajúci Micru je odvodený od štvorvalcového 1,6-litrového motora Nissan, používaného v typoch Qashqai, Note a Juke. Má teda variabilné časovanie ventilov a malé vnútorné trenie. Dosahuje najväčší výkon 59 kW pri 6000 otáčkach

za minútu a krútiaci moment 110 Nm pri 4000 otáčkach za minútu. V aute s malou hmotnosťou motor ide ľahko do otáčok, pričom jeho zvuk má na trojvalec celkom príjemné zafarbenie. To, že ho v kabíne počuť s oveľa väčšou intenzitou, ako nám bolo príjemné – a podobne to bude zrejme vnímať väčšina zákazníkov s nenarušeným sluchom – nie je chyba motora, ale prílišnej snahy zmenšovať hmotnosť aj výrobné náklady pri odhlučňovaní motorového priestoru. Podľa nás to tomuto inak dobrému autíčku hodne ublížilo. Lepšie mohol byť odizolovaný aj hluk, ktorý sa dostáva do kabíny od kolies.

Nová Micra je v porovnaní s treťou generáciou o 61 mm dlhšia a o 5 mm širšia (1675 mm), rázvor náprav narástol o 20 mm (2450 mm), čo je v súlade so zaužívaným trendom pri generačných zmenách, celková výška je o 15 mm menšia (1525 mm), čo býva pri hľadaní miesta pre nohy cestujúcich v „pravouhlom" sedení zriedkavosťou. Nemali sme však dojem, že by bol strop Micry bližšie k našim hlavám ako pri predchádzajúcej generácii. Zaoblené tvary karosérie tvorcovia novej Micry preniesli aj do interiéru. Výrazné tvarovanie výduchov ventilačnej a vykurovacej sústavy v podobe „žabích očí" nás osobne nenadchýňa, ale možno sme až príliš konzervatívni. Predný aj zadný pár dverí sa otvárajú pod veľkým uhlom, čo uľahčuje nastupovanie. Predné sedadlá poskytujú dostatok miesta aj osobám s výškou nad 180 cm, sedadlo vodiča je prestaviteľné aj výškovo, podobne ako volant. Sedacia časť sedadla nezabezpečuje účinnú oporu stehien vodičov vyšších postáv, čo pri kratších jazdách neprekáža. A keďže Micru treba považovať prioritne za „mestské" auto, tak kratší „sedák" nie je žiadnou chybou. V predchádzajúcej generácii Micry sa dala sedacia časť predného sedadla spolujazdca odklopiť dopredu, odkryla pomerne veľkú odkladaciu schránku. Teraz možno vyklopiť len strednú časť, odkladací priestor pod ňou má len symbolickú veľkosť. Ak sa rozhodnete pre kúpu tohto vozidla a často bude obsadené aj miesto vedľa vodiča, zoberte na skúšobnú jazdu aj spolujazdca. Z miesta vodiča nevidno, že lem USB-vstupu v spodnej časti stredovej konzoly by mohol prichádzať do kontaktu s ľavým predkolením spolujazdca. Nech si to radšej vyskúša ešte pred kúpou auta. Na zadných sedadlách sa teraz sedí pohodlnejšie ako predtým, napriek zmenšeniu celkovej výšky vozidla majú dosť voľného miesta nad hlavami aj osoby vyššieho vzrastu. Zadné sedadlá sa už nedajú pozdĺžne posúvať. Batožinový priestor so základným objemom 265 l je 580 mm dlhý a 990 mm široký, od podlahy po kryt je vysoký 540 mm. Micru teda možno využívať aj na väčšie rodinné nákupy. Nákladová hrana je 720 mm nad vozovkou a 190 mm nad dnom batožinového priestoru, čo práve neuľahčuje manipuláciu s ťažkými predmetmi. Ale objektívne sotva možno od takého malého auta žiadať aj dobrú ochranu pre posádku pri prípadnom nárazе, a súčasne aj komfort pri nakladaní a vykladaní batožiny. Zo zadnými sedadlami predsa len možno čarovať – po sklopení operadiel možno následne priečne delené sedadlo preklopiť dopredu, pričom vznikne rovná plocha pre náklad dlhá až 980 mm.

Jazdné vlastnosti novej Micry sú dobré, je stabilná aj pri ostrejšie prechádzaných zákrutách, v hustej mestskej premávke vodič ocení obratnosť tohto vozidielka a dobrý výhľad z neho všetkými smermi. Priemer otáčania má nová Micra len málo nad 9 m. Zaujme aj výbornou úrovňou výbavy, už najnižšia „Visia" obsahuje ESP, čelné, bočné aj okenné (hlavové) bezpečnostné vankúše či centrálne zamykanie s diaľkovým ovládaním. Najvyššia úroveň Tekna má okrem iného aj svetlá do hmly, automatické zapínanie svetiel a dažďový snímač či kvalitnú audiosústavu s možnosťou ovládania aj na volante. Cena Micry s výbavou Tekna je 12 500 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 3-valcový, 12-ventilový, zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 9,9:1, zdvihový objem 1198 cm^3, najväčší výkon 59 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 110 Nm pri 4000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava s pružne skrutnou priečkou, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy vpredu, bubnové vzadu, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 9,3 m. Pneumatiky rozmeru 175/60 R-15.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 3780/1675/1525 mm, rázvor náprav 2450 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1470/1475 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 985/1425 kg, objem batožinového priestoru 265/605 l, objem palivovej nádrže 41 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 170 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 13,7 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 6,1/4,3/5 l/100 km, CO_2 115 g/km.

Odvaha v nepriaznivom období

Japonská spoločnosť Suzuki vyrábala doteraz len menšie automobily, aj Grand Vitara dĺžkou len pár centimetrov presahuje štvormetrovú hranicu. V čase, keď hospodárska kríza stláča zákaznícky záujem o automobily strednej triedy, prichádza na trh Suzuki Kizashi. Prvé auto strednej triedy tejto značky. Zdanlivo na obchodný neúspech odsúdený projekt môže uspieť.

Predovšetkým na domácom, japonskom trhu a v Severnej Amerike, kde napriek roky deklarovanému zmenšovaniu áut bude 4650 mm dlhé Kizashi patriť medzi rozmerovo skromnejšiu časť ponuky áut. Prenikavejšiemu úspechu v Európe bude v Európe s veľkou pravdepodobnosťou brániť ponuka motorov. Zatiaľ má len jediný, 2,4-litrový zážihový štvorvalec. Vyskúšali sme model s automatickou prevodovkou typu CVT a pohonom kolies prednej aj zadnej nápravy.

V Suzuki zatiaľ vynechali typ, ktorý by patril do nižšej strednej triedy a od malých áut skočili hneď do strednej triedy. Kizashi v japončine znamená zmenu. A týmto autom sa nazeranie na Suzuki naozaj dosť zmení, pretože ak sa Kizashi uchytí na (pre nás) zámorských trhoch, tak môžeme očakávať minimálne vyplnenie medzery medzi Kizashi a doteraz vyrábanými malými hatchbackmi. Dizajn spája obliny s priamymi linkami takým spôsobom, že výsledná podoba karosérie určite neuráža jemnocit Európanov, aký uplatňujeme pri posudzovaní zámorských noviniek. A predpokladáme, že Kizashi sa bude ešte viac páčiť v Amerike. Pravdou však je, že žiadny z našich známych sa kriticky k vzhľadu tohto vozidla nevyjadroval, niektorí by dokonca uvažovali aj o jeho kúpe, lebo z minulosti majú dobré skúsenosti so spoľahlivosťou malých Suzuki.

Interiér Kizashi pôsobí takmer rovnako suverénnym dojmom ako vonkajšok karosérie, nepoznať na ňom, že je to premiéra automobilky v tejto triede. Keď naň pozeráme okom Európana, asi sa celkom nestotožníme s „ušatými“ páčkovými ovládačmi na spodnom

ramene volantu či otočnými ovládačmi s výrazne väčším priemerom v spodnej časti stredovej konzoly prístrojovej dosky ako v hornej. Sú však ľahko ovládateľné, nemožno po nich počas jazdy hoci aj „naslepo" siahať, a správne sa ich nedotknúť. Pohodlné sedadlá s tmavo sivými poťahmi prešívanými kontrastnými stehmi majú aj dostatočne účinné bočné výstuhy (predné), zadné sedadlá prehnane veľkorysý priestor pre osoby vysokých postáv neposkytujú, nie je to však pod úrovňou priemeru v triede. Niektorým zákazníkom bude pravdepodobne chýbať aj možnosť zobrazovať nastavenie audiosústavy na displeji v stredovej konzole.

Zážihový, atmosféricky plnený 2,4-litrový motor poznáme aj z Grand Vitary, v nej však má najväčší výkon 122 kW a krútiaci moment 225 Nm. Pre Kizashi ho motorári Suzuki upravili tak, aby dosahoval výkon 131 kW a krútiaci moment 230 Nm. Pri bežných rýchlostiach jazdy bez požadovaných skokových zmien rýchlosti po mestských komunikáciách automatická bezstupňová prevodovka typu CVT umožňuje motoru pracovať pri malých otáčkach, oscilujúcich okolo hodnoty 2500 za minútu. Zvuk motora je príjemný, okamžitá spotreba benzínu do 8,5 l/100 km a zachovaná je aj pripravenosť na zrýchľovanie. Ak vodič stlačí pedál akcelerácie hlbšie k podlahe, prevodovka ich svojou plynulou zmenou prevodu udržiava počas zrýchľovania v rozmedzí 4000 až 6000 za minútu, ale to už z motorového priestoru nepreniká taký ušiam lahodiaci zvuk ako pri menších otáčkach motora a pri menšom rozsahu zmien prevodov. Vodič sa môže rozhodnúť aj pre ručné sekvenčné preraďovanie šiestich elektronicky prednastavených prevodových stupňov. Spotreba benzínu sa počas testovacích jázd pohybovala od 11 l/100 km v meste cez necelých 10 l/100 km po diaľnici pri rýchlosti 130 km/h, k hodnote 6,8 l/100 km sa možno dostať uvoľnenou jazdou po okresných, prevažne rovinatých cestách s neveľkou hustotou premávky.

Kizashi si možno vybrať s pohonom prednej nápravy (s ručne ovládanou prevodovkou), verzia s automatickou

prevodovkou má vždy pohon všetkých kolies. Moderná verzia pohonu Suzuki 4x4 spolupracuje s riadiacou jednotkou regulácie dynamickej stability (ESP). Pri dobrej adhézii kolies s vozovkou pri priamej jazde sú poháňané len predné kolesá. Viaclamelová spojka v pozícii medzinápravového diferenciálu pri akcelerácii aj pri natočení volantu proaktívne pripája aj pohon kolies zadnej nápravy. Teda skôr, akoby mohlo dôjsť k preklzu predných kolies. Ani na cestách pokrytých zľadovateným snehom sme nemali problém s rozjazdom vozidla. Pri rýchlom prejazde zákrut sú bočné náklony karosérie malé, stabilita vozidla príkladná. Podvozok je jednoznačne pripravený aj pre výkonnejšiu a športovejšiu zostavu pohonu: motor – prevodovka. Súčasná je vhodná viac pre pokojný ako pre športový štýl jazdy.

Veľmi dobre vybavené vozidlo so štandardne zabudovanými parkovacími snímačmi v zadnom i prednom nárazníku, koženými poťahmi sedadiel, s vyhrievaním predných sedadiel a inými prvkami výbavy, ktoré majú konkurenčné vozidlá v príplatkovej výbave, sa predáva za 29 750 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10:1, zdvihový objem 2393 cm^3, najväčší výkon 131 kW pri 6500 ot./min., krútiaci moment 230 pri 4000 ot./min.

Prevody: automatická prevodovka s plynule meniteľným prevodom /CVT/, pohon kolies prednej aj zadnej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien a pružiacej vzpere, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 11 m, pneumatiky rozmeru 235/45 R 18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4650/1820/1470 mm, rázvor náprav 2700 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1565/1575 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1625/2030 kg, objem batožinového priestoru 461 l, objem palivovej nádrže 63 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 205 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,8 s, spotreba 95 oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 11,3/6,6/8,3 l/100 km, CO_2 191 g/km.

DRŽÍ SI HODNOTU

Aj keď sa životnosť druhej generácie Škody Fabia pomaly blíži k svojmu záveru, premiéru mala v jeseni 2007, úžitkovými vlastnosťami za novšou konkurenciou vo svojej triede viditeľne nezaostáva. V koncerne Volkswagen sa v poslednom období objavilo viacero nových motorov, ktoré sú pre auto veľkosti Fabie ako stvorené, a Škoda Auto ich aj do tohto typu postupne zabudováva. Jednou z noviniek vo „vznetovej" vetve ponúkaných motorov pre tento typ sa objavil 1,6-litrový motor TDI vyladený na výkon 77 kW.

Vzhľad karosérie druhej generácie Fabie neprijali všetci motoristi s nadšením, čo nie je pre nás prekvapením, pretože po mimoriadne peknej Fabii prvej generácie takmer každý čakal v dizajne jej nástupkyne niečo ešte geniálnejšie. Prirovnať to možno k osudu detí slávnych a pekných hercov, ktoré sa tiež vydajú na hereckú dráhu. Verejnosť ich porovnáva s rodičmi a očakáva od nich už na začiatku kariéry kvalitatívnu úroveň rodičov, vrátane ich fyzickej krásy. Nie je to spravodlivé, ale minimálne herecké majstrovstvo mladých s vekom zvyčajne rastie a verejnosť ich časom plne akceptuje. Tak je to aj s druhou generáciou Fabie.

V jej prospech hovorí tvarovo vydarený interiér z kvalitných materiálov, ktorý nikdy nebol predmetom polemík a dodnes môže rovnocenne súťažiť s konkurenčnými automobilmi, ktoré prišli na trh len nedávno. Možnosťou nastavenia volantu vo zvislom smere aj pozdĺž svojej osi otáčania bola Fabia priekopníkom tejto vymoženosti vo svojej triede, ktorú nemajú ani niektorí najnovší konkurenti. Vystupujúca stredová konzola prístrojovej dosky, ktorá sa dostáva do kontaktu s pravým kolenom vodiča vyššej postavy, je azda jedinou chybou interiéru Fabie. Sedadlá sú navrhnuté tak, aby vyhovovali väčšine populácie, kde sme sa zmestili aj my, a je známe, že túto vlastnosť nemajú len Fabie, ale je „genetickým rysom" všetkých automobilov Škoda už niekoľko rokov. Vyššia karoséria Fabie umožnila osadiť sedadlá pomerne vysoko nad podlahu, takže ak vzadu sedia len dve osoby, možno povedať, že pohodlím cestovania aj pre posádku vyššieho vzrastu Fabia prerástla triedu malých áut. Ak by mali sedieť na zadných sedadlách traja dospelí, tak vnútorná šírka vo výške lakťov pod 1400 mm im veľa radosti na dlhších trasách neposkytne.

Vodič aj posádka sa však určite môžu aj na dlhých trasách tešiť z motora 1.6 TDI. Ak vyrazia na cestu s plnou nádržou nafty, prejdú Slovensko z jedného konca na druhý bez toho, aby museli dopĺňať palivo. Najväčší výkon 77 kW a krútiaci moment 250 Nm v škále otáčok 1500 až 4400 za minútu sa bude väčšine záujemcov o Fabiu so vznetovým motorom pozdávať už pri študovaní prospektu. Pri skúšobnej jazde u predajcu ich zvuk tohto motora a dynamika jazdy od výberu práve tejto „motorizácie" určite neodradí. A keď potom po kúpe auta zistia, že v reálnej prevádzke nie je výrobcom uvádzaná spotreba nafty v „kombinovanom cykle" 4,2 l/100 km nedosažiteľnou métou, ocenia výber motora. Pravda, u koho sa ročný prejazd vlastným autom neráta na desaťtisíce kilometrov, zaplatí pri kúpe auta za kvalitu motora, ktorú reálne nevyužije.

Škoda Fabia 1.6 TDI CR s úrovňou výbavy Elegance, ktorú sme skúšali, obsahuje okrem iného šesť bezpečnostných vankúšov, kvalitný elektronický systém regulácie stability, 16-palcové disky kolies z ľahkej zliatiny. Cena vozidla bola 16 379 eur. **Samuel BIBZA**

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový,16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 16,5:1, zdvihový objem 1598 cm^3, najväčší výkon 77 kW pri 4400 ot./min., krútiaci moment 250 Nm pri 1500 až 4400 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 s pružne skrutnou priečkou, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10 m, pneumatiky rozmeru 205/45 R 17.

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

Rozmery, hmotnosti: d/š/v 4000/1642/1498 mm, rázvor náprav 2451 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1417/1410 mm, hmotnosť pohotovostná/celková 1219/1674 kg, objem batožinového priestoru 315/703/1180 l, objem palivovej nádrže 45 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 188 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 5,1/3,6/4,2 l/100 km, CO_2 109 g/km.

EDÍCIA ŠKODA FABIA CHIC

Na špeciálnom „ladies night evente“, ktorý usporiadala Škoda Auto Slovensko, volila odborná porota tvorená vybranými lifestyleovými redaktorkami meno pre špeciálnu limitovanú edíciu Škody Fabia, určenú moderným ženám. Porota sa takmer jednohlasne zhodla na mene Chic.

„Nový model je určený pre všetky moderné ženy, ktoré nepoužívajú svoj automobil len ako spôsob dopravy, ale aj ako spôsob vlastného vyjadrenia,“ vysvetľuje Lucia Busquet, PR manažérka pre Škoda Auto Slovensko. „Elegantný model Fabia Chic ponúka možnosť odlíšiť sa od ostatných vďaka štyrom netradičným farebným vyhotoveniam (Cinnamon Red, Lavender Violet, Space Violet a Pistachio Green) so špeciálnymi polepmi. Nový model vytvoril ženský kolektív ŠKODA AUTO Slovensko pre ženy, ktoré ocenia modernú techniku a zároveň chcú byť jedinečné, odlišné a vábivé.“

Novinka bude ponúkaná v troch stupňoch výbavy - Ambiente, Active a Elegance s prvkami komfortu, ktoré spĺňajú požiadavky modernej ženy. Výbava oproti klasickej Ambiente ponúkne navyše klimatizáciu s ručným ovládaním, centrálne zamykanie s diaľkovým ovládaním, disky z ľahkých zliatin LINE s priemerom 15 palcov, halogénové projektorové reflektory, malý kožený balík výbavy či tónovanie skiel SUNSET. O hudobný zážitok sa postará štvorica extra reproduktorov a autorádio s možnosťou priameho pripojenia iPodu a MP3 prehrávača. Výbava Active navyše ponúkne natáčanie halogénových reflektorov, zadné parkovacie snímače, 16-palcové disky COMET/ELBA, športový podvozok a výškovo nastaviteľné sedadlo vodiča a spolujazdca. Variant Elegance je charakteristický 16-palcovými zliatinovými diskami ELBA, prednými hmlovými reflektormi s Corner a Daylight funkciou, alarmom s vnútornými snímačmi a snímačmi polohy či predprípravou pre telefón GSM II Compact s funkciou Bluetooth.

Edícia novej Škody Fabia Chic je limitovaná na 60 kusov, pričom z každého farebného variantu Škoda vyrobí presne 15 kusov. **-ša-**

Volkswagen Tiguan

Automobnilka Volkswagen predstavuje na autosalóne v Ženeve aj novú generáciu typuTiguan. Ten je zatiaľ stále jediným SUV v triede, ktorý sa dá objednať v dvoch rôznych verziách: jeden pre jazdu po upravených cestách (on-road) a druhý špeciálne upravený pre jazdu aj v teréne (off-road) – vo výbavách „Track & Style“ a „Sport & Style“. Nové asistenčné systémy ako detekcia únavy vodiča, systémy Light Assist a Dynamic Light Assist, rovnako ako udržanie sa v jazdnom pruhu – systém Lane Assist, teraz rozširujú možnosti výbavy. Takisto nová je v Tiguane elektronická uzávierka diferenciálu XDS. Všestranne zlepšené vozidlo bude v Európe uvedené do predaja v auguste. Na Slovensku by sa cena vstupného modelu mala pohybovať na úrovni predchodcu.

Volkswagen prepracoval línie karosérie novej generácie, predovšetkým prednú a zadnú časť vozidla, ktoré odrážajú novú DNA Volkswagenu. Nový Tiguan bude možné opäť objednať v dvoch verziách s rozdielnym nájazdovým uhlom. Zatiaľ čo klasická verzia bola navrhnutá viac pre výzvy mestskej premávky s nájazdovým uhlom 18°, Tiaguan s nájazdovým uhlom 28° bol navrhnutý pre vodičov, ktorí by chceli svoje SUV používať aj v teréne.

Tri zo siedmich motorov ponúkaných v Európe – všetky z nich 4-valcové s priamym vstrekovaním – budú v ponuke Tiguanu nové. Štyri zážihové motory TSI ponúkajú výkon od 90 do 155 kW. Tri vznetové motory TDI ponúkajú rozsah výkonu medzi 81 a 125 kW. Dvojspojková 7-stupňová automatická prevodovka DSG je dostupná pre nový Tiguan ako doplnková výbava. Všetky Tiguany s BlueMotion Technology sú vybavené systémom Štart-Stop. Tie zredukovali spotrebu paliva až o 0,7 l /100km. Tento typ bude dostupný s pohonom prednej nápravy alebo pohonom všetkých štyroch kolies (4MOTION).

-vw-

Oceňované SUV

Minuloročná novinka automobilky Kia, tretia generácia typu Sportage, prispieva k upevňovaniu pozície značky ako jednej z najdynamickejšie sa rozvíjajúcej na európskom trhu. Po modeli poháňanom 1,6-litrovým zážihovým motorom s pohonom predných kolies, modeli s dvojlitrovým vznetovým motorom, automatickou prevodovkou a pohonom kolies prednej aj zadnej nápravy, o ktorých sme písali v predchádzajúcich dvoch číslach, vyskúšali sme Sportage aj s tretím druhom motora, vznetovým so zdvihovým objemom 1,7 l. Ním poháňaný model má rovnakú špecifikáciu pohonu ako pri 1,6-litrovom zážihovom motore, teda spoluprácu len so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou bez alternatívy „automatu", a len s pohonom kolies prednej nápravy.

Je to teda model, pre ktorý je vhodné už zaužívané označenie „mestské SUV". Netreba v tom vidieť nič hanlivého, veď je známe, že väčšina športovo-úžitkových automobilov, a to nielen kompaktných rozmerov, ale aj tých najväčších, jazdí takmer výhradne len po udržiavaných komunikáciách. Podľa najnovších štatistík až 23 % v Európe predaných športovo-úžitkových automobilov má poháňané kolesá len na jednej z náprav. Priznávame, občas by sme počas skúšania tohto modelu boli radi, keby mal poháňané obidve nápravy. To vtedy, keď sme opatrne prekonávali dlhé stúpania zasneženej cesty so zľadovateným podkladom, ktoré ešte cestári pri vytrvalom snežení nestihli odhrnúť a posypať. Napokon sme sa vždy dostali, kde sme potrebovali, ale v aute s pohonom 4x4 by to bolo istejšie.

Pri preberaní auta na test sme nasadli do už dobre známej kabíny s hodnotne vypracovaným interiérom, s prirodzeným ovládaním veľkých tlačidiel a otočných ovládačov na prístrojovej doske, resp. na jej stredovej konzole. Aj za vzhľad interiéru dostala nová Kia Sportage počas svojej niekoľkomesačnej prítomnosti na trhu viacero medzinárodných ocenení, spomenieme aj národné – na Slovensku sa stala Autom roka 2011. Pre SUV je dôležitým parametrom variabilita zadnej časti kabíny, pretože mala by poskytovať možnosti prevážania športového náradia pre využitie vozidla aj na „voľnočasové aktivity". Zadný rad sedadiel je samozrejme aj v tomto modeli sklápateľný, takže základný objem batožinového priestoru 465 litrov možno zväčšiť na 1353 litrov. Viac ako objem sú azda dôležité rozmery pôdorysu dna batožinového priestoru a jeho tvarová pravidelnosť. Šírka medzi podbehmi kolies je 1020 mm, dĺžka pri nesklopených sedadlách 880 mm a po sklopení operadiel 1770 mm. Pomerne vysoko je tzv. nakladacia hrana, 780 mm nad vozovkou.

Vznetový motor zdvihového objemu 1685 cm^3 s najväčším výkonom 85 kW a krútiacim momentom 260 Nm, dostupným v širokom spektre otáčok je tiež vhodnou alternatívou pre toto kompaktné SUV. Pracuje kultivovane a aj spotreba nafty je reálne možná pomerne blízko výrobcom uvádzaných lákavých hodnôt. Pri ustálenej rýchlosti 100 km/h je spotreba pri zaradenom šiestom prevodovom stupni pod 5,5 l/100 km, v teplejšom ročnom období to môže byť aj lepšie. Výsledná priemerná hodnota spotreby 6 l/100 km v zimnom období je veľmi dobrá.

Kia Sportage 1.7 CRDi 2WD s kvalitnou úrovňou výbavy EX, akú mal aj model poháňaný motorom 2.0 CRDi 4WD, o ktorom sme písali vo februárovom čísle, sa predáva za 22 220 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 17:1, zdvihový objem 1685 cm^3, najväčší výkon 85 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 255 pri 2000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s posilňovačom, stopový priemer otáčania 10,6 m, pneumatiky rozmeru 225/60 R 17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4440/1855/1645 mm, rázvor náprav 2640 mm, rozchod kolies vpredu i vzadu 1614/1615 mm, svetlá výška 172 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1490/1940 kg, objem batožinového priestoru 564/1353, objem palivovej nádrže 58 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 173 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 12,3 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 6,3/4,8/5,3 l/100 km, CO_2 139 g/km.

RAST MIEZD V KIA MOTORS SLOVAKIA

Kia Motors Slovakia zväčšila základné mzdy svojich zamestnancov od februára 2011 v priemere o 4,25 %. Spoločnosť garantuje nárast miezd všetkých pozícií minimálne na úrovni o 3 %, pričom platy operátorov pracujúcich na výrobe automobilov a motorov stúpnu viac. Nová kolektívna zmluva je platná na obdobie štyroch rokov a zahŕňa rast tvorby Sociálneho fondu, zavedenie nových príspevkov na dovolenky zamestnancov a ich rodinných príslušníkov, ako aj príspevky na detské tábory. Priemerná mzda zamestnancov Kia Motors Slovakia na operátorských pozíciách, ktorí odpracovali celý rok 2010, dosiahla úroveň 1040 eur.

„Zamestnanci zohrávajú v našej spoločnosti kľúčovú úlohu. Len vďaka ich dlhodobému úsiliu, zodpovednému prístupu k práci a vzájomnej dôvere sa nám darí vyrábať kvalitné automobily a plniť naše ciele. Kladieme veľký dôraz na to, aby naši zamestnanci rozvíjali svoje zručnosti a nadobúdali nové vedomosti. Vďaka tomu sa môžu priebežne zlepšovať a odborne rásť. Osobnostný rozvoj zamestnancov pomáha zvyšovať efektívnosť a kvalitu nášho výrobného procesu," povedal Myung-Chul Chung, prezident a generálny riaditeľ spoločnosti Kia Motors Slovakia.

Popri raste základných miezd bude v priebehu roka Kia Motors Slovakia tiež zvyšovať základné mzdy zamestnancov individuálne v zmysle vnútorných predpisov. Priemerná mzda zamestnancov spoločnosti Kia stúpne navyše aj vďaka nárastu príplatkov a iných variabilných zložiek mzdy. Kia bude aj naďalej zabezpečovať pre svojich zamestnancov priamu autobusovú dopravu do práce v rámci celého žilinského regiónu. Medzi ďalšie zamestnanecké výhody patria zľavy na kúpu automobilov, ako aj príspevky na hypotéky pre vybraných zamestnancov. Spoločnosť zároveň každoročne odmeňuje najlepších zamestnancov za ich mimoriadne pracovné výsledky jednorazovou odmenou vo hodnote 1000 až 1500 eur. Spoločnosť Kia pokračuje vo vzdelávaní zamestnancov, ktorí sa v priebehu minulého a aktuálneho roka zúčastňujú školení zameraných na zlepšenie tímovej spolupráce, komunikácie, ako aj kvality.

-ka-

KIA RIO

Nová, tretia generácia Kia Rio postavená na rovnakej platforme ako už známy Hyundai i20 má premiéru na autosalóne v Ženeve a Kia tento typ bude vyrábať s tromi karosériami: ako troj a päťdverové hatchbacky a sedan. Dizajn je dielom tímu Petra Schreyera, čo by malo byť zárukou jeho plnej akceptovateľnosti aj európskymi zákazníkmi. Súčasná generácia typu Rio je vo výrobnom programe kórejskej automobilky od roku 2005, predalo sa z nej asi 860 tisíc vozidiel, vlani bola dokonca najúspešnejším typom Kie – s predajom 219 tisíc vozidiel.

V porovnaní s doterajšou generáciou bude nové Rio (hatchback) o 55 mm dlhšie (4080 mm), o 25 mm širšie (1720 mm), o 15 mm nižšie (1455 mm) a rázvor náprav je dlhší o 70 mm (2570 mm). Hatchbacky majú základný objem batožinového priestoru 292 litrov, sedan 390 litrov.

V ponuke pre tento typ má byť šesť motorov, zatiaľ je isté, že do Európy sa bude voziť Rio so vznetovým motorom 1.1 CRDi s výkonom 55 kW, ktorý by mal byť mimoriadne úsporný. Pre Severnú Ameriku je potvrdený zážihový motor 1,6 GDI s výkonom 99 kW známy z typu Sportage. Či sa ním poháňané Rio bude dovážať aj do Európy pred autosalónom nebolo známe. Budúci rok by mal byť v rámci avizovanej šestice motorov pre Rio k dispozícii aj moderný prepĺňaný zážihový štvorvalcový motor s priamym vstrekovaním benzínu 1.2 Turbo GDI.

U nás sa nová generácia Kie Rio začne predávať v jeseni.

-ka-

Konkurencia zdvihla kvalitu

Keď v roku 2003 automobilka BMW uviedla na trh svoj kompaktný športovo-úžitkový automobil (SUV) X3 na trh, vytvorila ním novú triedu. Dôvodom pre vznik tohto typu bolo podchytiť pre značku tých zákazníkov, ktorí túžili po takom druhu auta, ale plnohodnotný SUV BMW X5 bol pre nich priveľký alebo pridrahý. Na počudovanie konkurencie sa toto auto začalo veľmi dobre predávať, a tak od priamych konkurentov typu X5 vznikli v ďalších dvoch nemeckých automobilkách menšie typy, uberajúce zákazníkov BMW X3.

Prvým krokom BMW reagujúcim na vznik konkurencie bol vznik ešte menšieho typu X1. Aj ten sa vynikajúco uchytil na trhu, súčasne však konkuroval aj o málo väčšiemu súrodencovi X3. Preto druhá generácia BMW X3, ktorá je ešte stále horúcou novinkou, je o poznanie väčšia ako jej predchodkyňa. Vyskúšali sme model poháňaný dvojlitrovým vznetovým motorom a 8-stupňovou automatickou prevodovkou.

V kabíne teraz nemožno nájsť jediný detail, ktorý by vybočoval z predstáv o SUV z prémiového segmentu. Mohutná prístrojová doska z príjemne mäkčených, hodnotne pôsobiacich plastov, stredová konzola s prehľadne umiestnenými a dostatočne veľkými ovládačmi, najnovšia verzia systému iDrive s kvalitnou grafikou na obrazovke tohto systému, luxusne pôsobiace „dekóry" a tradične vynikajúce sedadlá, to všetko spolu s priestrannejším interiérom zapôsobí azda na každého motoristu. A to sa ešte s autom nepohol z miesta, ba ani nenaštartoval motor. Kým začneme jazdiť, spomeňme, že dobre sa sedí aj na zadných sedadlách, ktoré majú operadlo delené v pomere 40/20/40. Za nesklopenými operadlami je priestor pre batožinu s objemom 550 litrov, po sklopení všetkých troch častí operadla vzrastie na 1600 litrov. Škoda, že ovládače sklápania operadiel sú na ich hornej

časti, takže sú z batožinového priestoru ťažšie dostupné. Oceňujeme vhodný tvar batožinového priestoru s odkladacími schránkami pod výklopným dnom a koľajničkami v dne s posuvnými kotviacimi okami pre optimálne upevnenie nákladu.

Rovnako veľké, ak nie dokonca väčšie zmeny ako v konštrukcii a vybavení karosérie, urobili konštruktéri BMW na podvozku druhej generácie X3. Tvrdé, nie veľmi vydarené pruženie nahradili komfortnejšie ladeným podvozkom. A ak si majiteľ nového BMW X3 priplatí za podvozok s adaptívnymi tlmičmi Variable Damper Control, akoby si kúpil viacero áut. Umožňuje vodičovi upravovať podvozok v režimoch pre komfortnú aj športovú jazdu. V režime NORMAL je pruženie veľmi komfortné, pri rýchlejšom prejazde zákrut sa však karoséria viac bočne nakláňa. Režim SPORT zmení správanie sa auta rovnako ako v ostatných novších typoch BMW. Tlmiče stvrdnú, reakcie na zmenu polohy plynového pedála sú rýchlejšie, zoslabne účinnosť posilňovača riadenia a aj systém regulácie stability vozidla je benevolentnejší. Karoséria sa v zákrutách takmer nenakláňa a na cestách s kvalitným povrchom je pocit stability vo vysokom X3 takmer ako v športovom aute. Horšie to je na hrboľatej ceste, to sme radšej rýchlo prepli do módu NORMAL, aby poskakujúce auto z nás nevytriaslo dušu.

Už sme jazdili, takže je najvyšší čas spomenúť vlastnosti motora a prevodovky. Pohonu všetkých štyroch kolies xDrive stačí venovať jedinú vetu: Určite nevyvrátil tvrdenie väčšiny expertov, že je momentálne najlepším systémom pohonu 4x4 pre športovo-úžitkové vozidlá. Vznetový štvorvalcový dvojlitrový motor s medzichladičom stlačeného vzduchu má najväčší výkon 135 kW a krútiaci moment 380 Nm. Táto hodnota krútiaceho momentu je dostupná už od 1750 otáčok za minútu, takže motor je veľmi pružný. Napriek tomu riadiaca jednotka automatickej prevodovky nezaháľa a prevetráva aj pri menšej zmene rýchlosti jazdy alebo zaťaženia (pri stúpaní alebo klesaní cesty) pomerne širokú škálu z tých osem stupňov, ktoré prevodovka obsahuje, azda aj zbytočne často. Našťastie to robí rýchlo a plynule. K výrobcom uvádzanej spotrebe nafty v kombinovanej prevádzke 5,6 litrov na 100 kilometrov sa nám však nepodarilo dostatočne blízko dostať. Aj keď sme nejazdili nejako agresívne, skončili sme so spotrebou tesne nad hranicou 7 l/100 km. Ak zoberieme do úvahy, že bola zima, tak to nie je zlá hodnota na také veľké auto.

BMW X3 xDive 20d má v základnej výbave aj funkciu STOP/ŠTART automatického vypínania a zapínania motora pri zastavení/rozjazde vozidla , pneumatiky typu runflat pre núdzový dojazd, automatickú klimatizáciu, 6 bezpečnostných vankúšov, ESP, palubný počítač, elektricky ovládané okná vpredu aj vzadu, elektricky nastaviteľné vyhrievané spätné zrkadlá, predné hmlové svetlá, rádio s CD/MP3 prehrávačom a vstupom Aux-In, centrálne zamykanie s diaľkovým ovládaním. „Základná" cena tohto modelu je 39 600 eur. Súčasťou bohatej doplnkovej výbavy je systém regenerácie brzdnej energie, automatická prevodovka, elektronická regulácia, charakteristiky tlmičov pruženia (EDC), panoramatické strešné okno, elektrické nastavovanie predných sedadiel, vyhrievanie predných sedadiel, ostrekovače reflektorov, parkovacie snímače, tempomat s funkciou brzdenia Head-up displej na čelnom skle BMW internetový prístup a ďalšie zaujímavé a užitočné prvky. S týmito a ďalšími nespomenutými prvkami výbavy narástla predajná cena vozidla na 61 390 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 16:1, zdvihový objem 1995 cm^3, najväčší výkon 135 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 380 Nm pri 1750-3000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na pružiacich vzperách a priečnych ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 12,1 m, pneumatiky rozmeru 225/60 R 17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4648/1881/1661 mm , rázvor náprav 2810 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1616/1632 mm, svetlá výška 200 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1834/2290 kg, objem batožinového priestoru 550/1600 l, objem palivovej nádrže 67 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 210 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,5 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 6,1/5,3/5,6 l/100 km, CO_2 147 g/km.

KRÁSKA

Keď automobilka Lancia predstavila na ženevskom autosalóne v roku 2008 svoj typ Delta, bolo mnohým priaznivcom motorizmu jasné, že na trh prichádza nadlho jedno z najkrajších áut z pomedzia nižšej strednej a strednej triedy. Prešli tri roky, a Delta je stále atraktívna ako na začiatku svojho predaja. Vyskúšali sme model poháňaný dvojlitrovým vznetovým motorom s výkonom 121 kW.

Lancia Delta veľmi dobre vyzerá aj zvnútra. Sedadlá s rebrovaným čalúnením, typickým pre viaceré novšie typy koncernu Fiat, má v Delte od strednej úrovne výbavy Oro poťahy z kombinácie kože a Alcantary. Elegantná prístrojová doska má síce svoj pôvod vo Fiate Bravo, ale má inú stredovú konzolu, čo obidva typy dostatočne odlišuje. Prístroje aj ovládače sú rozmiestnené logicky a prehľadne.

Predné rozmerné sedadlá vyzerajú oveľa športovejšie ako naozaj sú – prekvapila nás poddajnosť ich čalúnenia a minimálna účinnosť bočných výstuh. Napriek tomu vodič ani spolujazdec vedľa neho nevychádzajú z auta „dolámaní" ani po niekoľkohodinovej jazde. Trojramenný multifunkčný volant má veľký rozsah nastavenia v zvislom smere aj pozdĺž svojej osi otáčania, na tvarovanie jeho venca si treba pár minút zvykať. Bohatá je aj bezpečnostná a komfortná výbava, kde sú azda všetky prvky očakávané v aute z hornej časti nižšej strednej triedy.

Tvorcom Delty sa pri vytváraní zadnej časti kabíny podaril malý zázrak – cestujúci na zadných sedadlách majú toľko miesta pre nohy, ako im nedokážu poskytnúť ani niektoré typy patriace do strednej triedy. Zadnú

trojmiestnu lavicu možno pozdĺžne posúvať, meniť možno aj sklon operadla. Keby bola sedacia časť osadená vyššie nad podlahou (je 370 mm), bolo by dielo konštruktérov dokonalé. Takto môžu zadné sedadlo hodnotiť len cestujúci maximálne priemerného vzrastu – vysokým sedadlo dokonale nepodopiera stehná. Pri skúmaní rezervy miesta nad hlavami sme zistili, prečo nemôžu byť sedadlá vyššie nad podlahou. Pri výške cestujúcich okolo 180 cm sa priestorová rezerva voľného miesta nad ich hlavami „vyčerpala". Od sedadla po strop je 890 mm. Ešteže sa operadlá dajú sklápať, zväčšením ich sklonu sa zošikmí poloha sedenia... Daň za veľa miesta medzi prednými a zadnými sedadlami spláca batožinový priestor. Je pomerne krátky, slušný základný objem 465 litrov má vďaka hĺbke, pretože ani šírkou neohuruje.

„Mechanika" Delty má tiež pôvod vo Fiate Bravo. Má rovnako ako Bravo presné riadenie s dobrou charakteristikou posilňovača, má však pomerne tvrdé pruženie. Prejazd dier v ceste nielen cítiť, ale aj zreteľne počuť. Konštrukčne jednoduchá zadná náprava ideálne spolupracuje s prednou nápravou na cestách s dobrým povrchom. Na nerovnostiach „znervóznie", ale systém regulácie stability (ESP) bez možnosti jeho vypínania účinne pomáha vodičovi udržať auto bezpečne v zákrutách aj na takejto nekvalitnej ceste. Kým bez rizika veľkých polemík s väčšinou motoristov možno Lanciu Deltu dať na vrchol nižšej strednej triedy za dizajn, kvalitou podvozka sa motá len v priemere triedy, čo je určite škoda.

Dvojlitrový vznetový motor je zlepšením osvedčeného štvorvalcového motora 1.9 JTDm, ktorý v koncerne Fiat najviac využívali Alfy Romeo. Atraktívne hodnoty najväčšieho výkonu (121 kW pri otáčkach 4000 za minútu) a krútiaceho momentu (360 Nm pri 2000 ot./min.), kultivovaný, zvukovo dobre utlmený chod z neho robia veľmi vhodnú voľbu pohonu. Jeho silu v Lancii najviac cítiť v rozsahu otáčok od 1700 do 4000 za minútu, možno ho ľahko dostať aj do vyšších otáčok, ale zrýchľovanie už nie je výrazné.

Pri jazde po diaľnici rýchlosťou na hranici dovoleného limitu je spotreba okolo 6,5 l/100 km, komu stačí rýchlosť asi 100 km/h, ušetrí každých 100 kilometrov viac ako liter nafty.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 16,5:1, zdvihový objem 1956 cm^3, najväčší výkon 121 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 360 pri 1750 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená s pružne skrutnou priečkou, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, stopový priemer otáčania 10,6 m, pneumatiky rozmeru 225/45 R 17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4520/1799/1499 mm, rázvor náprav 2700 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1538/1531 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1505/2000 kg, objem batožinového priestoru 465/760, objem palivovej nádrže 57 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 214 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,5 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 6,9/4,3/5,3 l/100 km, CO_2 139 g/km.

KOMPAKTNÝ LEXUS s hybridným pohonom

Hatchback CT 200h s hybridným pohonom sa stáva novou vstupnou bránou k značke Lexus. Očakáva sa, že nový typ si získa sympatie najmä mladšej generácie zákazníkov.

Zhmotňuje spojenie piatich kľúčových atribútov značky Lexus, poskytujúcich zákazníkom bezkonkurenčné zážitky spojené s vlastníctvom automobilu v segmente prémiových kompaktných vozidiel: pohon Lexus Hybrid Drive a špeciálne upravený systém hospodárenia s energiami, výborné jazdné vlastnosti, dynamické a súčasne elegantné štylistické stvárnenie, ktoré je najnovším výsledkom dizajnovej filozófie L finesse značky Lexus, príkladné remeselné spracovanie typické pre značku Lexus a v neposlednom rade povestné zákaznícke služby, ktoré tvoria základ komplexných zákazníckych skúseností majiteľov vozidla Lexus.

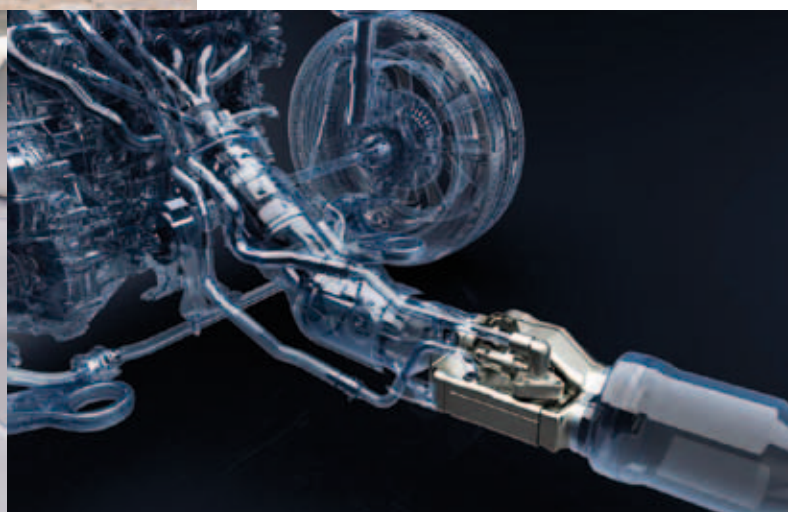
Novinku sme mali možnosť vyskúšať na cestách v okolí Lisabonu, i priamo v uliciach hlavného mesta Portugalska. Kompaktný hatchback s vonkajšími rozmermi 4320x1765x1430 mm pôsobí zvonku sympatickým dojmom, kabína plní prísľub „prémiovosti" tvarovaním aj materiálmi použitými na každý prvok interiéru. Komplexne vybavené pracovisko vodiča aj miesto vedľa neho budú vyhovovať aj vysokým osobám, rovnako vysoké osoby sediace za nimi na zadných sedadlách budú mať opreté kolená o operadlá predných sedadiel.

Nový Lexus CT 200h je vybavený technológiou plnohodnotného hybridného pohonu schopnou fungovať samostatne v režime samotného spaľovacieho motora, samotného elektromotora, alebo ako spojenie oboch. Druhá generácia plne hybridného pohonu spája zážihový motor so zdvihovým objemom 1,8 l, výkonný elektromotor, generátor energie s výkonom 42 kW, výkonný (27kW) akumulátor 202 V, jednotku riadenia energie a tzv. delič výkonu používajúci planétové súkolesie na spájanie a prerozdeľovanie energie zo zážihového motora, elektromotora a generátora podľa momentálnych prevádzkových podmienok.

Elektromotor je spoločne s generátorom energie a deličom výkonu umiestnený v ľahkej a veľmi kompaktnej prevodovej skrini, ktorá je svojimi rozmermi porovnateľná s ktoroukoľvek bežnou prevodovkou. Na hladký prenos výkonu na predné kolesá prostredníctvom bezstupňovej prevodovky CTV plne hybridného systému pohonu dohliada technológia elektronického radenia bez mechanickej väzby. Pri snahe vodiča o prudké zrýchľovanie vydáva zreteľný monotónny zvuk.

Kompaktný zážihový motor so zdvihovým objemom 1798 cm^3 s variabilným časovaním ventilov VVT-i používa tzv. Atkinsonov cyklus, recirkuláciu výfukových plynov EGR s chladením a tretiu generáciu systému rekuperácie tepla z výfukových plynov. Motor vyvinie výkon 73 kW pri 5200 ot./min. a najväčší krútiaci

použitý novo navrhnutý jedinečný systém aktívneho tlmenia bočných síl, ktorý pohlcuje a minimalizuje vibrácie karosérie. Úplne nepatrné vibrácie rádovo v mikrometroch sa ťažko analyzujú aj pomocou počítačových CAD nástrojov, avšak v praxi sa prejavujú nepríjemnými pocitmi pri otáčaní volantu a ako drobné prejavy nestability v správaní sa vozidla pri akcelerácii v priamom smereNamiesto tradičných pevných výstuh Lexus po prvýkrát použil aktívny predný tlmič, ktorý prepája ľavú „vežu" úchytu zavesenia s pravou, a ďalej zadný tlmič prepájajúci ľavý a pravý panel zadného rámu konštrukcie. Zostavy aktívnych predných a zadných



moment 142 Nm pri 4000 ot./min. Výkonný synchrónny elektromotor s permanentným magnetom dosahuje maximálny výkon 60kW a krútiaci moment 207 Nm už od nulových otáčok. Elektromotor pracuje paralelne so zážihovým motorom, ktorému vypomáha pri akcelerácii a rovnako môže poháňať kolesá CT 200h v režime jazdy čisto na elektrinu (v režime EV).

Pri spomaľovaní a brzdení funguje elektromotor ako výkonný generátor energie v režime rekuperačného brzdenia. Keď sa nový plne hybridný Lexus pohybuje v režime elektromobilu (možno zvoliť ručne), podobne ako pri Toyote Prius, pri jazde na vzdialenosť až dvoch kilometrov s rýchlosťou do 45 km/h neprodukuje žiadne emisie.

Sústava pohonu Lexus Hybrid Drive zahrňujúca zážihový motor a elektromotor produkuje celkový systémový výkon 100 kW, CT 200h s bezstupňovou prevodovkou E-CVT hladko akceleruje z 0 na 100 km/h za 10,3 sekundy a dosahuje maximálnu rýchlosť 180 km/h. Pri ekonomickom spôsobe jazdy možno podľa údajov výrobcu dosiahnuť spotrebu benzínu len 3,8 l/100 km v kombinovanom cykle a emisie CO_2 na vrchole triedy – iba 89 g/km. Pri dynamickom spôsobe jazdy sme dosahovali spotrebu asi o 2 l/100 km väčšiu.

Konštruktéri pri stavbe CT 200h použili rad ďalších opatrení na úsporu energií a zlepšenie ekologických parametrov, ktoré ešte zdokonaľujú už aj tak výnimočné vlastnosti pohonu Lexus Hybrid Drive. Ide napríklad o energeticky úspornú klimatizáciu obsahujúcu elektrický kompresor, snímač vlhkosti s automatickou reguláciou prívodu vzduchu a systém aktívneho vyhrievania sedadiel, vo vozidle je inštalovaná ucelená sústava osvetlenia používajúca úsporné svietiace diódy, aplikovali ľahký a energeticky úsporný zosilňovač audio sústavy a reproduktory s bambusovou membránou.

CT 200h ponúkne svojmu majiteľovi možnosť voliť medzi dynamickým alebo uvoľneným štýlom jazdy – popri niekoľkých jazdných režimoch plne hybridnej jednotky, t.j. EV, ECO, NORMAL a SPORT, ktoré sa aktivujú na pokyn vodiča.

Automobily z dôvodu nutnosti vyhrievať kabínu a súčasne odstraňovať zarosenie čelného skla často v zimnom období vykazujú horšiu spotrebu paliva. Konštruktéri preto spojili tretiu generáciu systému rekuperácie tepla z výfukových plynov s novou technológiou regulácie prívodu vzduchu, ktorá zahŕňa aj snímač vlhkosti v čelnom skle. Sústava klimatizácie automaticky reguluje režim prívodu vzduchu a podľa potreby zväčšuje objem vzduchu cirkulujúceho vnútri kabíny. Vďaka tomu systém spoľahlivo odstraňuje zarosenie čelného skla a zároveň obmedzuje únik teplého vzduchu na minimum, čím skracuje dobu potrebnú na vyhriatie interiéru vozidla. V chladnom počasí sa vyhrievanie sedadiel aktivuje automaticky pri spustení motora, čím sa zmenšuje miera zaťaženia sústavy kúrenia a zároveň klesá spotreba paliva.

CT 200h používa celkovo 89 LED diód vonkajšieho osvetlenia – to je zo všetkých modelov Lexus zatiaľ najviac. LED diódy spotrebujú o 45% menej energie ako tradičné halogénové jednotky, čím opäť prispievajú k zmenšeniu spotreby paliva.

Vo vozidle značky Lexus bol ďalej po prvýkrát tlmičov sú konštrukčne podobné typickým jednoplášťovým tlmičom. Vďaka inštalácii tohto systému tlmenia sa obmedzili vibrácie podlahovej plošiny vozidla v širokom spektre kmitočtov, dokonca poklesla hladina tzv. bieleho šumu v rámci audio sústavy.

Systém ovládania „Remote Touch", ktorý je súčasťou navigačného systému Lexus, predstavuje pokrokové multifunkčné zariadenie umožňujúce jednoduché a intuitívne ovládanie funkcií audio sústavy, navigácie, klimatizácie, telefónu a nastavení rôznych systémov CT 200h. Ovládací systém Remote Touch na stredovom tuneli zlepšuje hmatové vnemy reakčnou silou slúžiacou ako spätná väzba pre používateľa. Princíp fungovania pripomína počítačovú myš umožňujúcu rýchlo a ľahko pohybovať kurzorom a voliť medzi rôznymi ikonami na obrazovke.

CT 200h je prvé vozidlo na svete v segmente kompaktných vozidiel, ktoré môže byť vybavené preventívnym prednárazovým bezpečnostným systémom (PCS), ktorý zahŕňa aj adaptívny tempomat (ACC). Súčasťou základnej výbavy je okrem iného osem bezpečnostných vankúšov a predné sedadlá s konštrukciou WIL (Whiplash Injury Lessening), zlepšený systém regulácie stability vozidla (VSC).

Cena základného modelu na slovenskom trhu bude 27 900 eur. Ceny na ďalších trhoch sa budú líšiť v závislosti od rozdielov vo výbave a situácie na miestnom trhu.

Samuel BIBZA

Ford Ranger Wildtrak

FORD NA ŽENEVSKOM AUTOSALÓNE

Výstavný stánok spoločnosti Ford na 81. ženevskom autosalóne zdobia až štyri nové prírastky do rodiny pripravovaných produktov a exkluzívne technológie od spoločnosti Ford, ktoré majú zákazníkom priniesť významné zlepšenie celkového zážitku z jazdy.

„Dnes má spoločnosť Ford historicky najsilnejšie portfólio produktov a my máme pripravený účinný plán, ktorý nám pomôže udržať sa na svetovej špičke, pokiaľ ide o modernosť sortimentu vozidiel," povedal Stephen Odell, prezident a generálny riaditeľ Ford of Europe. „Máme najmenej 20 nových modelov, ktoré osvieža našu kompletnú európsku ponuku – od malých automobilov až po úžitkové vozidlá – a v Ženeve predstavíme časť z nich. Od elektromobilov s nulovými emisiami, ako je nový Focus Electric, cez všestranný Ranger Wildtrak a koncepčné SUV Vertrek – ktoré bude inšpiráciou pre novú generáciu modelu Kuga – až po naše najnovšie rely vozidlo Fiesta RS WRC; to všetko bude možné vidieť v stánku Ford."

Spoločnosť Ford ďalej predstavuje v európskej premiére vozidlo **C-MAX Energi**, predsériovú verziu plug-in hybridu, ktorý sa prvýkrát objavil v januári na autosalóne v Detroite, a ktorý spoločnosť Ford uvedie na európsky trh v roku 2013. Vozidlo sa bude vyrábať v továrni Ford v španielskej Valencii.

Svetovú premiéru má aj úplne nový **Ford Ranger Wildtrak**, športový kompaktný pick up. Vyžaruje dojem sily, podporený najnovšími vymoženosťami v oblasti komfortu a automobilových technológií. Nový Ford Ranger sa na celom svete začne predávať v priebehu roku 2011. Bude vybavený rozsiahlym radom špičkových „inteligentných" prvkov, vďaka ktorým bude

Ford Metal Ka

Ford Transit Connect Electric

Ford Ford Vertrek

Ford C-MAXEnergi

Ford Focus Electric

jazda v ňom pohodlnejšia, bezpečnejšia a zábavnejšia než kedykoľvek predtým. Ponúka aj jedinečný systém spätnej kamery – obraz z kamery sa zobrazuje na vnútornom spätnom zrkadle – ktorý výrazne zlepšuje výhľad dozadu a zjednodušuje pripájanie prívesu. Nový Ranger by mal ponúknuť najlepšiu bezpečnosť vo svojej triede. Využíva celý rad technológií, ktoré jeho kolesá udržia v pevnom kontakte s vozovkou za každých podmienok, vrátane systému ESP (Electronic Stability Program). Ranger je ďalej vybavený technológiami ako satelitná navigácia alebo hlasové ovládanie cez Bluetooth®, ktoré sú oveľa obvyklejšie v drahých luxusných automobiloch.

Verzia Wildtrak sa v rodine vozidiel Ranger vyníma jedinečným vzhľadom a bude obzvlášť atraktívna pre vodičov a cestujúcich hľadajúcich vozidlo, ktoré im poslúži pri práci, aj pri oddychových aktivitách.

Spoločnosť Ford na ženevskom autosalóne 2011 predstavuje v európskej premiére svoju víziu modernejšieho, športovejšieho a štýlovejšieho kompaktného SUV. Koncept **Ford Vertrek**, ktorý sa prvýkrát objavil v januári na autosalóne v Detroite, signalizuje smerovanie novej generácie typu Kuga, vozidla so špičkovým dizajnom a spotrebou paliva. Vertrek je postavený na globálnej platforme spoločnosti Ford pre vozidlá segmentu C, slúžiacej ako základ aj pre úplne nový Ford Focus a najnovšie vozidlá C-MAX a Grand C-MAX triedy MAV. Reprezentuje víziu špičkového dizajnu a inžinierskych zručností spoločnosti, ktoré by mali pritiahnuť a uspokojiť budúcich majiteľov automobilov SUV z celého sveta.

Úplne nový model **Focus Electric**, vôbec prvé čisto elektricky poháňané osobné vozidlo značky Ford, príde na európsky trh v roku 2012. Bude vlajkovou loďou rozrastajúcej sa rodiny hybridov, plug-in hybridov a elektromobilov, ktoré sa v Európe a Severnej Amerike dostanú do predaja do roku 2013. Focus Electric je navrhnutý tak, aby jeho dojazd vyhovoval väčšine vodičov pri každodennom jazdení. Je odvodený od päťdverového hatchbacku Focus a keď sa v roku 2012 objaví v Európe, prinesie nové funkcie vyvinuté špeciálne pre elektrické vozidlá. Focus Electric je jedným z piatich nových elektrifikovaných vozidiel, ktoré spadajú do elektrifikačnej stratégie spoločnosti Ford. Na konci minulého roku sa v Severnej Amerike uskutočnili prvé dodávky modelu **Transit Connect Electric**, prvého akumulátorového elektromobilu značky Ford, ktorý sa do Európy dostane v priebehu roku 2011.

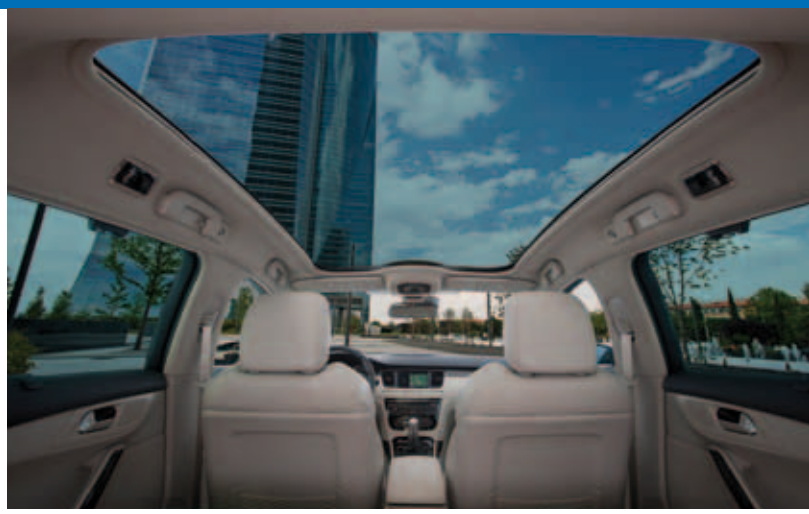
Ford prichádza do Európy so svojimi hybridnými elektrickými vozidlami – na ženevskom autosalóne predstavuje plug-in hybrid s názvom **C-MAX Energi**, prvý z dvoch elektrifikovaných modelov odvodených od päťmiestneho MAV C-MAX. V Európe sa dostane do predaja v roku 2013 spolu s modelom C-MAX HEV.

Spoločnosť Ford oživuje rodinu svojich veľkých reprezentatívnych automobilov novým modelom **Mondeo ECOnetic** s emisiami CO_2 len 114g/km. Súčasne zaraďuje do ponuky celý rad zlepšených motorov pre typy Mondeo, S-MAX a Galaxy. Kombinácia 1,6-litrového motora Duratorq TDCi a systému Ford Auto-Start-Stop navyše vytvára dobrý základ pre nový Ford Mondeo ECOnetic, pýšiaci sa homologizovanými emisiami CO_2 len 114 g/km.

Malé automobily Ford budú môcť ešte viac vyniknúť v dave vďaka novým, vizuálne zaujímavým stylingovým verziám. Nový model **Metal Ka**, ktorý je súčasťou stylingového programu Ford Individual, a Fiesta Magnet, nová verzia daného modelu, boli vytvorené tak, aby dokonale ladili s atraktívnym dizajnom exteriéru vozidiel Ford. **-fd-**

Nástupca dvoch typov

V automobilke Peugeot sa pred časom rozhodli, že typy 407 zo strednej triedy a 607 z vyššej strednej triedy nebudú mať na istý čas samostatných nástupcov, ale jedného spoločného. Stal sa nim Peugeot 508, ktorý mal výstavnú premiéru minulú jeseň na autosalóne v Paríži. Teraz ho Peugeot uvádza na trh – ako sedan aj ako kombi. Ich „základným" motorom bude zážihový neprepĺňaný motor 1.6 VTi s najväčším výkonom 88 kW, najvýkonnejším motorom je vznetový 2.2 HDi s výkonom 150 kW.



Sedan Peugeotu 508 je 4792 mm dlhý, 1853 mm široký a 1456 mm vysoký. Dĺžkou teda zapadá medzi typy, ktoré nahrádza. Od Peugeota 407 je o 101 mm dlhší, a od typu 607 je kratší o 110 mm. Šírkou, výškou, ba aj rázvorom náprav oba typy prekonáva. Peugeot 508 s karosériou kombi je 4813 mm dlhý, 1476 mm vysoký, šírku má rovnakú ako sedan, aj rázvor náprav (2871 mm). Peugeot 508 je postavený na osvedčenej platforme 3 skupiny PSA. V porovnaní s Peugeotom 407 má však Peugeot 508 o 92 mm dlhší rázvor náprav, predný previs karosérie je kratší o 43 mm. Aj keď je táto novinka väčšia ako odchádzajúci typ 407, hmotnosť jej nenarástla. Každá súčiastka automobilu bola navrhnutá z takých materiálov a vyrobená takou technológiou, aby mala pri prijateľných výrobných nákladoch čo najmenšiu hmotnosť. Preto sú priečka prístrojovej dosky z horčíka, vpredu je hliníková kapota, využíva sa laserové zváranie strechy schopné esteticky pekne a pevnostne dobre spojiť dielce vylisované z vysokopevnostných oceľových plechov (THLE a UHLE), preto je odhlučnenie motora priamo pri zdroji, atď. Takýmto spôsobom dosiahli konštruktéri, že Peugeot 508 má menšiu hmotnosť vo verzii sedan o 25 kg a vo verzii kombi o 45 kg ako mali modely 407. Novinka má navyše aj vynikajúce hodnoty súčiniteľa aerodynamického odporu – 0,25 pri sedane a 0,26 pri kombi.

Peugeot 508 znamená nástup novej etapy v zmysle kvality výroby vychádzajúcej z posledných produktov na trhu, ktoré v tejto oblasti dosiahli dobrú povesť. Jedným z priamych dôsledkov, ktoré sú cieľom tejto politiky, je zmenšiť „celkové náklady vyplývajúce z vlastnenia" (TOTAL COST for ownership – TCO), čo je určujúcim faktorom pri kúpe vozidla v tomto segmente, hlavne v prípade podnikových flotíl. (Podľa prieskumu trhu až dve tretiny áut strednej triedy predaných v Európe kúpia podniky pre potreby svojho manažmentu.)

Každý cestujúci má k dispozícii špeciálnu starostlivosť v podobe priestoru veľkoryso prepojeného s príslušným vybavením (štvorzónová klimatizácia v prospech cestujúcich vzadu, nastaviteľná predná časť sedacej časti sedadla pre vodiča a spolucestujúceho...). Rozmery priestoru kabíny sú na úrovni Peugeota 607, to znamená zlepšenie oproti typu 407 (o 5,3 cm väčšia vzdialenosť medzi kolenami cestujúceho vzadu a predným sedadlom). Vďaka tomu môžu sedieť za sebou dve osoby s výškou 1,93 m.

Veko batožinového priestoru sa otvára tlačidlom na diaľkovom ovládači, tlačidlom na prístrojovej doske alebo stlačením číslice 0 v označení 508 na veku batožinového priestoru, veko kombi môže byť vybavené elektrickým otváraním. Batožinový priestor je praktický (odolné háčiky, sieťka na uchytenie batožiny, priestor pre uloženie výstražného trojuholníka, kolmé, rovné steny). Jeho objem v sedane Peugeot 508 dosahuje 515

litrov (podľa normy VDA) v kombi 560 litrov. Uvedené hodnoty zahŕňajú úložný priestor pod kobercom s objemom 42 l, ktorý je rozdelený na časti a vyhotovený v rovnakej kvalite ako zbytok batožinového priestoru.

Operadlá zadných sedadiel delených v pomere 60/40 možno sklopiť jedným pohybom (príslušnými ovládačmi v batožinovom priestore kombi) a vytvoriť rovnú podlahu, pričom objem batožinového priestoru v sedane vtedy dosiahne 1381 litrov a 1598 litrov v kombi. Verzia GT má tento úložný priestor vzhľadom k dvom koncovkám výfuku pod kobercom len s objemom 26 l a ak má automobil v základnej výbave rezervné koleso, je úplne naplnený. Pevný koberec rozdelí v modeli kombi batožinový priestor na menšie časti a uľahčí tak priestor do jednotlivých segmentov. Podľa zvolenej výbavy môže Peugeot 508 ponúknuť odkladacie priestory s celkovým objemom až 22 l. V predných dverách sú veľké vrecká, z ktorých každý má objem 4 l (môže uskladniť aj 1,5 l fľašu). Do priestoru v zadných dverách možno uložiť 0,5-litrovú fľašu.

Pri začiatku predaja je v ponuke motorov päť vznetových a dva zážihové motory. „Základným" vznetovým je 1.6 HDi FAP (82 kW, 254 Nm), ktorý ako jediný spolupracuje s päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Najvýkonnejším bude motor 2.2 HDi (150 kW, 450 Nm), ktorý sa bude montovať so šesťstupňovou automatickou prevodovkou. Zážihové motory majú zdvihový objem 1,6 l. Motor 1.6 VTi s variabilným časovaním nasávacích aj výfukových ventilov a variabilným zdvihom nasávacích ventilov má najväčší výkon 88 kW a krútiaci moment 160 Nm, prepĺňaný 1.6 THP dosahuje 115 kW a 240 Nm. Pri tomto motore si možno vybrať medzi ručne ovládanou a automatickou prevodovkou. V roku 2012 pribudne hybridný pohon HYbrid4. Celkový výkon sústavy vznetového motora poháňajúceho kolesá prednej nápravy a elektromotora pre pohon kolies zadnej nápravy bude 147 kW. Hodnota emisí CO_2 s týmto pohonom v kombinovanej prevádzke má byť len 99 g/km, čo odpovedá spotrebe nafty okolo 3,8 l/100 km.

Peugeot 508 sa bude okrem Francúzska vyrábať aj v Číne, ale tam len pre potreby domáceho trhu.

-pt-

NA CESTE ZA DOBRODRUŽSTVOM

Nová ambiciózna stratégia Renaultu sa odvíja od „životného cyklu“. Tento cyklus pozostáva zo šiestich fáz, pričom pri každej z nich dôjde k odhaleniu nového konceptu. Prvý koncept – dvojsedadlové kupé DeZir – vyjadroval „zamilovanie sa“, vášeň prítomnú na začiatku ktoréhokoľvek nového dobrodružstva. Renault CAPTUR sa teraz zameriava na druhú fázu tohto cyklu, toho, kde dvaja ľudia spolu objavujú svet okolo nich.

Tak, ako jeho predchodca, aj Renault CAPTUR charakterizuje jednoduchý, zmyselný a hrejivý štýl, ktorý sa postupne rozšíri aj na ostatné typy budúcnosti Renaultu. „Renault CAPTUR je zábavný športový crossover, ideálny pre mladý pár, ktorý sa chystá spoznávať svet,“ vysvetľuje vedúci dizajnér Renaultu, Laurens Van den Acker. „Za základ si berie rámcový dizajnový jazyk predstavený na štúdii DeZir, ale pridáva aj technickejšiu dimenziu – viac funkčnú, stále však veľmi zmyselnú,“ dodáva Axel Breun, riaditeľ konceptov.

Renault CAPTUR si osvojuje novú identitu prednej časti, prvýkrát predstavenú na štúdii DeZir. Predná maska má opäť vo svojom strede veľké logo Renaultu, položené vertikálne na tmavom podklade, aby bolo také viditeľné, ako je to len možné. Výrazné krivky s matným finišom umocňujú vizuálnu silu dizajnu. Smerové svetlá sú tvorené LED diódami s efektom vlny prelínajúcim sa celou dĺžkou vozidla.

Renault CAPTUR robí viac, než len hýbe emóciami: je to taktiež praktické a univerzálne vozidlo. Je vybavené pevnou snímateľnou strechou, ktorá, len čo sa odstráni, odhalí rám z uhlíkových vlákien. Renault CAPTUR sa tak môže transformovať z kupé na kabriolet, z mestského vozidla na terénne, zatiaľ čo jeho celkový športový vzhľad je umocnený motýlími dverami a veľkými pneumatikami navlečenými na 22-palcové čierno-biele disky. S ostro oranžovým lakovaním karosérie si Renault CAPTUR berie príklad z červenej, ktorú preslávil DeZir. Táto farba sa objavuje v celej škále rôznych odtieňov na rôznych materiáloch vo vnútri, aj na karosérií vozidla.

Oranžový nádych bol prenesený aj do kabíny, ktorá obsahuje fluorescenčné detaily zvýraznené konštantným prúdom svetla. „Mojimi hlavnými zdrojmi inšpirácie boli ľudské telo, športy a mestský dizajn," vysvetľuje dizajnér vyhotovenia a farieb, Kana Watanabe. „Chcel som, aby Renault CAPTUR vyžaroval teplo a dynamiku."

Interiér Renaultu CAPTUR bol navrhnutý tak, aby bol zároveň pohostinný aj priateľský k posádke. Dojem ľahkosti vyjadrený exteriérom je dominantný aj tu, pričom predné sedadlá sú pripevnené k stredovej konzole, akoby sa vznášali vo vzduchu. Priestor pre posádku je umiernený a bez prebytočného vybavenia. Boli použité inovatívne a dômyselné materiály, ktoré dizajnérom umožnili hrať sa so svetlom a optickými efektmi. Stredová konzola, výplne dverí a prístrojová doska boli vytvorené za použitia špeciálnych priehľadných materiálov, akoby druhej pokožky. To v prednej časti kabíny umožňuje náhľad na high-tech lanká tvorené vláknami, miestami svetielkujúcimi. „Celý interiér je postavený okolo tejto siete natiahnutých elastických lán, ktoré pripomínajú svet plachtenia a horolezectva. Používajú grafiku a svetlo, aby priniesli rytmus do celkového dizajnu a posilnili tak dynamický dojem z vozidla, poskytujúc ľahší dojem z vnútra kabíny," vysvetľuje dizajnér interiéru, Magali Gouraud-Borgers.

Hliníkové pedále, uhlíkové škrupinové sedadlá a volant vyhotovený v sivej textúrovanej koži potvrdzujú športovú stránku dizajnu, držiac sa tak pôvodnej koncepcie.

Zadná časť vozidla je multifunkčná oblasť, ohraničená troma vrstvami lán:

- Rozšírené povrazy sú rozmiestnené tak, aby bolo možné zabezpečiť náklad proti pohybu, zaručujúc tak prispôsobiteľný batožinový priestor;
- Taktiež poskytujú príležitosť na oddych vďaka jemnej elasticite štruktúry. Je to úplne nový typ komfortu, nová forma sedenia, akoby v závesnej hojdacej sieti;
- Napokon je možné z bokov auta vytiahnuť opierky, čím sa vytvoria dve plnohodnotné zadné sedadlá, kompletné s bezpečnostnými pásmi a hlavovými opierkami. To umožňuje prevážať štyri osoby.

Renault CAPTUR používa nový koncept prepĺňaného vznetového motora (twin-turbo), vyvinutého z nového motora 1.6 dCi, ktorým bude nahradený súčasný motor 1.9 dCi. „Downsizing" je kľúčovým elementom v stratégii Renaultu dosiahnuť vedúce postavenie v oblasti emisií CO_2 v Európe. Séria elektrických vozidiel bude v prevádzke spolu so spaľovacími motormi kombinujúcimi výkon so zmenšenou spotrebou paliva. Motor 1.6 twin-turbo do tejto stratégie perfektne zapadá. Vďaka twin-turbu dosahuje výkon 118 kW z objemu 1.6 litra – to zodpovedá špecifickému výkonu 74 kW/liter, čo je na rovnakej priečke s modelmi ako je Clio R.S. Maximálny krútiaci moment (380 Nm) je dostupný už od 1750 ot./min., poskytujúc tak autu silnú akceleráciu z malých otáčok. Spojený s dvojspojkovou prevodovkou EDC sľubuje táto pohonná jednotka zábavnú jazdu s emisiami CO_2 menšími ako 99 gramov na kilometer.

Výkon Renaultu CAPTUR je ďalej zlepšený inovatívnym systémom, ktorý zlepšuje trakciu pri malých rýchlostiach. Len čo jedno koleso stratí trakciu, diferenciál s celkom novým samouzamykacím mechanizmom prenesie všetok, alebo iba časť výkonu motora na koleso, ktoré má väčšiu priľnavosť.

V Renaulte CAPTUR taktiež debutuje Visio-system – inovácia, ktorá používa prednú kameru namontovanú na vrchu čelného skla na poskytovanie asistenčných funkcií vodičovi. Táto technológia je schopná pospájať jednotlivé snímky do skutočného obrazu cesty pred vozidlom a zobraziť ju na centrálnej obrazovke; toto je princíp rozšírenej reality, zameraný na zlepšenie vodičovho vnímania okolitého sveta pridaním špeciálne navrhnutých prvkov.

Renault CAPTUR je 4223 mm dlhý, 1950 mm široký a 1586 mm vysoký. Má aj veľkú svetlú výšku, až 261 mm. Hmotnosť tejto štúdie je 1300 kg, z 0 na 100 km/h dokáže zrýchľovať za 8 s a dosiahne najväčšiu rýchlosť 210 km/h. -rt-

Opel Astra ecoFLEX

Od Ampery po Zafiru Tourer Concept

Na ženevskom autosalóne bude mať svetovú premiéru sériová verzia elektromobilu Opel Ampera. Prvé vozidlá budú dodané zákazníkom ešte pred koncom tohto roka. Návštevníci autosalónu budú môcť nahliadnuť aj do budúcnosti novej generácie typu Zafira: Štúdia Zafira Tourer Concept prináša novú úroveň variability interiéru a komfortu demonštráciou aká elegantná môže byť obývačka na kolesách (Lounge On Wheels).

Opel Antara

Opel Zafira Tpurer Concept

Viac z budúcnosti značky Opel v oblasti ekologickej mobility prezradí expozícia najnovších modelov ecoFLEX so zvlášť malou spotrebou paliva a emisiami CO_2. V expozícii značky Opel budú vystavené aj prepracované typy Corsa a Antara.

Opel Ampera, vybavený elektrickým pohonom s predĺženým dojazdom, svojou konštrukciou eliminuje obavy vodiča, že zostane niekde stáť s vybitou batériou. Vďaka unikátnemu systému pohonu poskytuje svižnú akceleráciu a vysokú mieru komfortu. Päťdverová štvormiestna karoséria poskytuje aj primerane veľký batožinový priestor. Vozidlo je po celý čas poháňané elektromotorom. Počas prvých 40 - 80 kilometrov elektromotor napája lítiovo-iónová akumulátorová batéria s kapacitou 16 kWh. Vozidlo vtedy jazdí bez spotreby benzínu a úplne bez emisií. Výskumy ukázali, že približne 80 percent európskych vodičov najazdí denne menej ako 60 kilometrov, takže Ampera ľahko splní ich požiadavky. Vybitá batéria sa dá nabiť za štyri hodiny z bežnej verejnej elektrickej siete s napätím 230 V pripojením integrovaného nabíjacieho systému vozidla do štandardnej elektrickej zásuvky v domácnosti. Pretože batéria sa dá rýchlo dobiť, väčšina vozidiel bude jazdiť po celý čas na elektrický pohon s využitím batérie. Ak je potrebné s vozidlom absolvovať dlhšiu trasu, zážihový motor, poháňajúci generátor, môže plynulo predĺžiť dojazd na viac ako 500 kilometrov na jednu náplň palivovej nádrže. Tento systém elektrického pohonu s predĺženým dojazdom robí z typu Ampera prvý elektromobil schopný konkurovať bežným automobilom so spaľovacím motorom. Extrémne tichý elektromotor s výkonom 111 kW poskytuje krútiaci moment 370 Nm prakticky z nulových otáčok. Ampere umožňuje akceleráciu

Opel Ampera

verzii Opel Astra 1.3 CDTI ecoFLEX (70 kW). V 5-dverovej karosérii typu hatchback zmenšuje emisiu CO_2 zo 109 na 104 g/km a kombinovanú spotrebu nafty zo 4,1 na 3,9 litra na 100 km. Kým 5-dverový hatchback je na výber so systémom Štart/Stop alebo bez neho, nové kombi Sports Tourer 1.3 CDTI ecoFLEX má systém Štart/Stop štandardne (spotreba paliva 4,1 l/100 km, emisie CO_2 109 g/km).

Systém Štart/Stop je teraz k dispozícii v typoch Opel Agila, Corsa a Astra. Do konca roka 2011 pribudne aj v radoch Meriva, Zafira a Insignia.

Reštylizovaný Opel Antara, ktorý sa začína predávať na jar 2011 so zvýrazneným dizajnom exteriéru, novými motormi, nanovo vyladeným podvozkom a zlepšeným interiérom, kombinuje športového ducha terénneho automobilu s veľkou úžitkovou hodnotou a mestským šarmom. Kompletne novú ponuku motorov tvoria dva vznetové motory 2.2 CDTI s výkonmi 120 kW a 135 kW a nový zážihový motor 2.4 ECOTEC s výkonom 123 kW. Zabezpečujú lepšie jazdné výkony pri výrazne menšej spotrebe paliva a emisiách. Aj obidve prevodovky – 6-stupňová ručne ovládaná a automatická – sú úplne nové. Zlepšenia na podvozku a v oblasti aktívnej bezpečnosti zahŕňajú nový systém ABS a štandardne montovaný systém Hill Start Assist (HSA), zabraňujúci samovoľnému pohybu vozidla dozadu pri rozjazde do svahu.

V nadväznosti na početné zmeny pod karosériou v roku 2010 – zahŕňajúce ponuku motorov, podvozok a riadenie – dostal Opel Corsa pre rok 2011 aj novú garderóbu. Reštylizovaná predná časť dodáva karosérii športovejší, expresívnejší vzhľad; nové farby karosérie a detaily v interiéri, ako aj široká ponuka individualizovaných športových verzií zlepšujú atraktivitu populárneho malého typu Opel. Nový multimediálny systém "TOUCH & CONNECT" má farebný dotykový monitor, navigačný systém s mapovým pokrytím 28 európskych štátov, modul Bluetooth, vstupy pre iPod a USB, a to za veľmi konkurencieschopnú cenu.

-ol-

Opel Corsa

Opel Antara

Opel Corsa

Opel Antara

z pokoja na 100 km/h za približne 9 sekúnd a maximálnu rýchlosť 161 km/h.

Zafira Tourer Concep je víziou, ako by mohla vyzerať nová generácia veľkého vanu Zafira, ktorý sa stal zakladateľom celého nového automobilového segmentu. Štúdia Zafira Tourer Concept, označovaná aj ako „Obývačka na kolesách", má vzdušný a svetlý interiér, vypracovaný v príkladnej kvalite. „Aplikovali sme koncepciu obývačky na motorové vozidlo," povedal Mark Adams, viceprezident pre dizajn značiek Opel/Vauxhall. „Obývačka je priestor, do ktorého sa chcete uchýliť a relaxovať, miesto kde skutočne chcete byť. Chceli sme poskytnúť rovnaký pocit v kabíne automobilu s jednopriestorovou karosériou, vytvoriť miesto lákajúce na trávenie času."

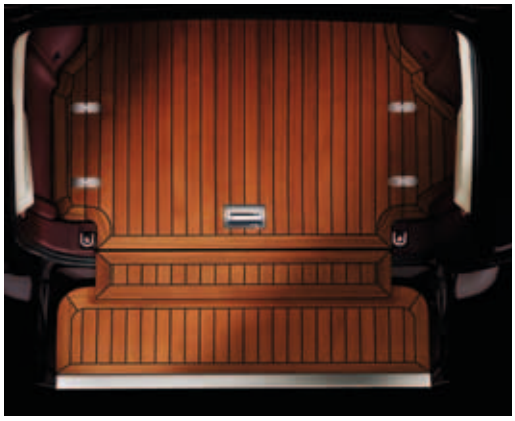
Nová štúdia Opel poskytuje v tradičnom formáte modelu Zafira najvyššiu možnú mieru flexibility kabíny, aby splnila maximum požiadaviek na priestor s výrazným dôrazom na zadné sedadlá. Kabína je veľkoryso zaplavená príjemným svetlom. Priestranný interiér v podobe lóže je zaobalený do elegantného, premodelovaného a dynamického exteriéru, opatreného novou, výraznou tvárou s dramatickými prednými reflektormi s profilom krídel, vytvárajúcimi zvlášť dynamický vzhľad.

Rodina Opel ecoFLEX vystavená v Ženeve obsahuje dve významné novinky:

- Corsa 1.3 CDTI ecoFLEX teraz kombinuje vznetový motor s výkonom 70 kW s technológiou Štart/Stop, čím dosahuje spotrebu paliva iba 3,5 litra na 100 km a emisiu CO_2 94 g/km.
- Technológia Štart/Stop je teraz k dispozícii aj v novej

RANGE ROVER

AUTOBIOGRAPHY ULTIMATE EDITION



Na autosalóne v Ženeve má premiéru nový model Range Rover Autobiography Ultimate Edition – špeciálna edícia modelov Range Rover. Vlajková loď značky Range Rover prináša ručne opracovaný luxusný interiér so špeciálne zvolenou mäkkou prírodnou kožou.

Vyvýšená poloha vodiča ponúka vynikajúci výhľad z vozidla a pohodlie. Cestujúci na zadných sedadlách si môžu užívať komfort prvej triedy, aký sa doteraz ešte v automobiloch Range Rover nevyskytoval. Dve samostatné, elektricky ovládateľné zadné sedadlá ponúkajú cestujúcim vzadu väčší priestor a pohodlie, ktoré ocenia predovšetkým majitelia využívajúci služby osobného šoféra. Zadná konzola, vrátane masívneho hliníkového stola na notebook, chladnička na nápoje a dve zariadenia Apple iPad (označenie iPad je ochranná známka spoločnosti Apple, Inc., registrovaná v USA a ďalších štátoch) v základnej výbave (použité prvýkrát v sériovo vyrábanom automobile) – toto všetko prináša úplne novú úroveň luxusu do cestovania na zadných sedadlách v tomto vozidle. Interiér dopĺňa exkluzívna, semianilínová koža na sedadlách a Oxfordská koža na obložení dverí, prístrojovej doske a volante. Na prístrojovej doske a v hornej časti dverí je vôbec po prvýkrát použitá drevená dyha Kalahari. Dostupné sú jedinečné farby interiéru – buď tmavá čerešňa alebo Arabica. Luxus pokračuje aj v batožinovom priestore. Podlaha je podobne ako v jachtách vykladaná teakovým drevom, s kovovými a koženými detailmi.

Exteriér verzie Ultimate Edition bude obsahovať dve nové unikátne farby karosérie Roussillon Red a Otago Stone, kľučky dverí vo farbe karosérie, tmavú mriežku chladiča a bočné výduchy. Zákazníci si tiež môžu zvoliť balík výbavy Exterior Design Pack a vysúvacie bočné schodíky.

Do radu motorov V8 patrí nový 4,4-litrový vznetový motor LR-TDV8 s novou osemstupňovou automatickou prevodovkou ZF, ktorá v základnej výbave obsahuje systém preraďovania Drive Select s páčkami pod volantom. Motor LR-TDV8 má výkon 230 kW, krútiaci moment 700 Nm, plní emisnú normu EU5. Spotreba nafty tohto modelu v kombinovanej prevádzke je iba 9,38 l/100 km, zrýchli z pokoja na 100 km/h za 7,5 s. K dispozícii je aj preplňovaný motor LR-V8 5.0 Supercharged s výkonom 375 kW a krútiacim momentom 625 Nm. Range Rover s ním zrýchli z 0 na 100 km/h za 6,2 s.

Oba varianty majú vo výbave ocenený systém Terrain ResponseTM od spoločnosti Land Rover, ktorý dokáže optimalizovať nastavenie vozidla na takmer všetky jazdné situácie – na vozovke aj mimo nej. Má päť rôznych nastavení, s ktorými sa dokáže prispôsobiť rôznym terénom. Jeho súčasťou sú aj nové systémy Hill Start Assist (asistent rozbehu do kopca) a Gradient Acceleration Control (systém kontroly akcelerácie pri zjazde).

Exkluzivita modelu Ultimate Edition je zaručená, pretože každé vozidlo bude vyrobené na objednávku a pre 20 trhov na celom svete je ich určených len 500. Ceny na jednotlivých trhoch budú oznámené v priebehu tohto roka.

-rr-

Päť aj sedemmiestny model

Typový rad Ford C-MAX obsahuje vo svojej druhej generácii, ktorá mala výstavnú premiéru už na autosalóne vo Frankfurte nad Mohanom v jeseni 2009, okrem päťmiestneho modelu aj sedemmiestny s prívlastkom Grand. Obidva modely sme pomerne podrobne predstavili už vlani, naposledy v novembrovom vydaní časopisu. Nedávno sa u nás začali predávať obidva modely.

Koncern Ford začal uplatňovať filozofiu označovanú ako „Jeden Ford", čo vyjadruje jeho snahu vyrábať jednotlivé typy v prakticky zhodnom vyhotovení pre všetky kontinenty, na ktorých sa automobily Ford predávajú. Koncern tak ušetrí veľa peňazí vo vývojovej fáze nových automobilov, k úsporám dochádza aj zúžením sortimentu súčiastok. Globálnym autom je aj nová generácia Fordu C-MAX.

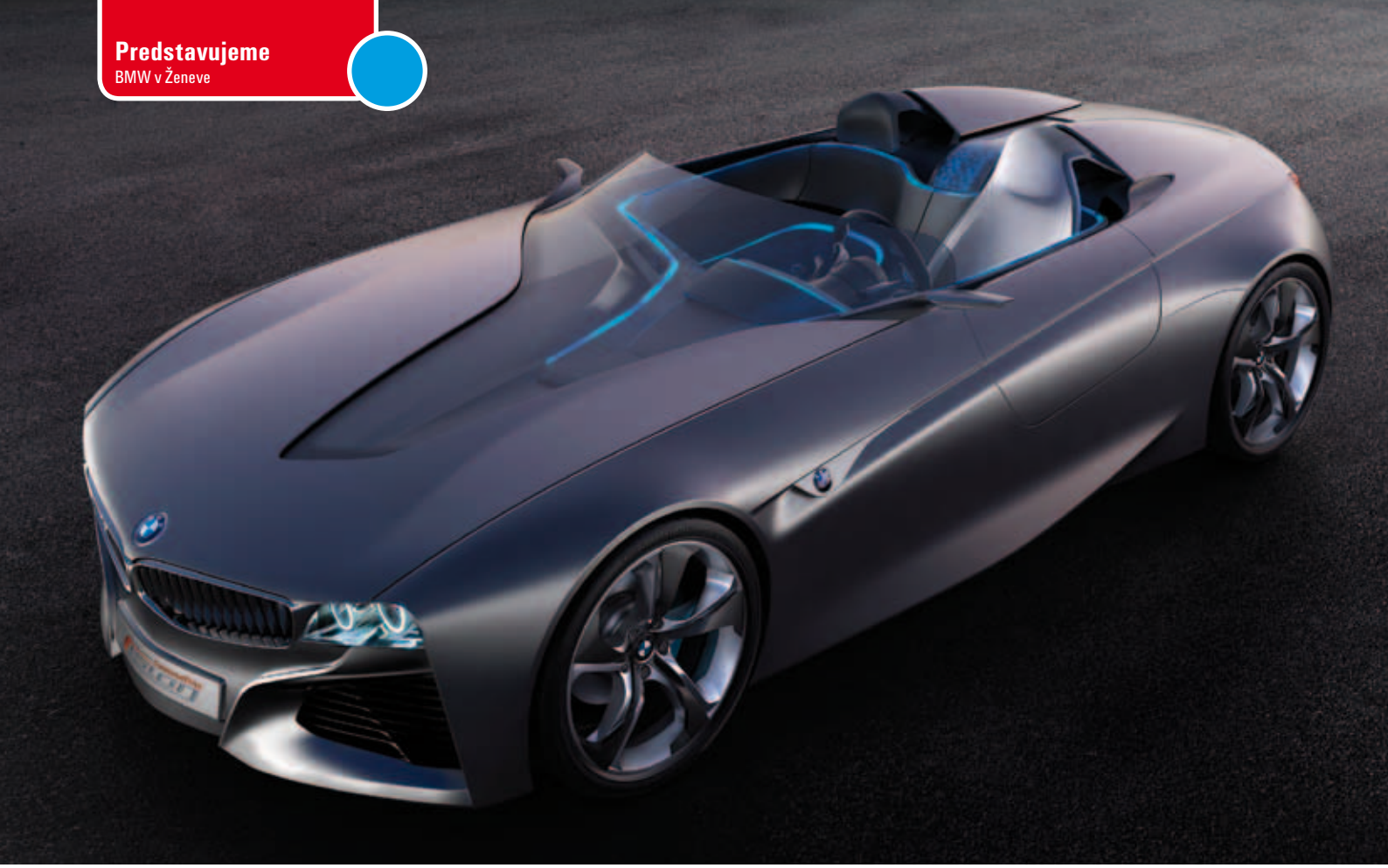
Nový, športovo pôsobiaci C-MAX je 4380 mm dlhý, čo je oproti predchádzajúcej generácii o 47 mm viac, 1858 mm široký (+32 mm) a 1626 mm vysoký (+31 mm). O 8 mm, na 2648 mm vzrástol aj rázvor náprav. Grand C-MAX s posuvnými dverami pre nastupovanie na druhý a tretí rad sedadiel má rázvor náprav 2788 mm. Jeho predĺženie o 140 mm voči C-MAXu sa premietlo aj do nárastu celkovej dĺžky. Šírku majú oba modely rovnakú, Grand C-MAX je o 58 mm vyšší (1684 mm). Pre väčšie rodiny, kde aspoň dve deti nemajú viac ako asi 10 rokov, ktoré sa na sedadlách tretieho radu pohodlne odvezú, je sedemmiestny Grand C-MAX jednou z najlepších alternatív rodinného auta. Nový 5-miestny model C-MAX využíva overený koncept sedadiel z predchádzajúcej generácie, v druhom rade ponúka tri individuálne sklápateľné sedadlá s delením v pomere 40/20/40. Vtipný Comfort System spoločnosti Ford je voľba, ktorá umožňuje stredové sedadlo sklopiť a bočné sedadlá posunúť diagonálne smerom dozadu a dovnútra, čím sa vytvorí pohodlnejšie rozloženie 2+2. Ovládacie prvky a informačné displeje pre vodiča predstavujú novú generáciu rozhrania spoločnosti Ford, spájajúceho človeka a stroj (Human machine interface (HMI)), ktorá sa vyvinula z veľmi obľúbených rozložení ovládacích prvkov, použitých v aktuálnych generáciách typov Fiesta a Mondeo.

Medzi silné stránky automobilov Ford vyvinutých v Európe patrí kvalita ich podvozkov. Platí to aj o modeloch C-MAX aj Grand C-MAX, o čom sme sa presvedčili minulú jeseň na cestách v opkolí francúzskeho mesta Nice. V konštrukcii podvozku sa uplatnili: kompletne nový Systém elektronického posilňovača riadenia (EPAS), nová optimalizovaná konštrukcia zadného viacprvkového zavesenia kolies typu 'Control Blade', poloizolovaný predný pomocný rám, štandardná aplikácia nového pokročilého systému Torque Vectoring Control (TVC), ktorý významne prispieva k stabilite a agilite auta pri prejazde zákrutami.

Európske modely C-MAX a Grand C-MAX budú ako prvé vozidlá novej globálnej platformy v segmente C spoločnosti Ford vybavené (v rôznom rozsahu podľa úrovne výbavy) viacerými ďalšími technológiami, ktoré sa bežne montujú len do väčších, reprezentatívnejších vozidiel. Ako príklad možno uviesť aktívny asistenčný systém parkovania, systém na detekciu objektov v mŕtvom uhle vonkajších spätných zrkadiel, obmedzovač rýchlosti, pripomienkovač zapnutia zadných bezpečnostných pásov (len Grand C-MAX), elektronické detské poistky na zadných dverách, elektricky ovládané piate dvere, zadná kamera uľahčujúca cúvanie.

Cena modelu C-MAX začína pri 16 990 eurách, modelu Grand C-MAX pri 18 680 eurách. Oba modely sú poháňané zážihovým 1,6-litrovým motorom s výkonom 77 kW. V ponuke sú ešte dva 1,6-litrové zážihové motory s výkonmi 92 a 110 kW, dva 1,6-litrové vznetové motory s výkonmi 70 a 85 kW a dva vznetové 2-litrové motory s výkonmi 103 a 120 kW.

-fd-



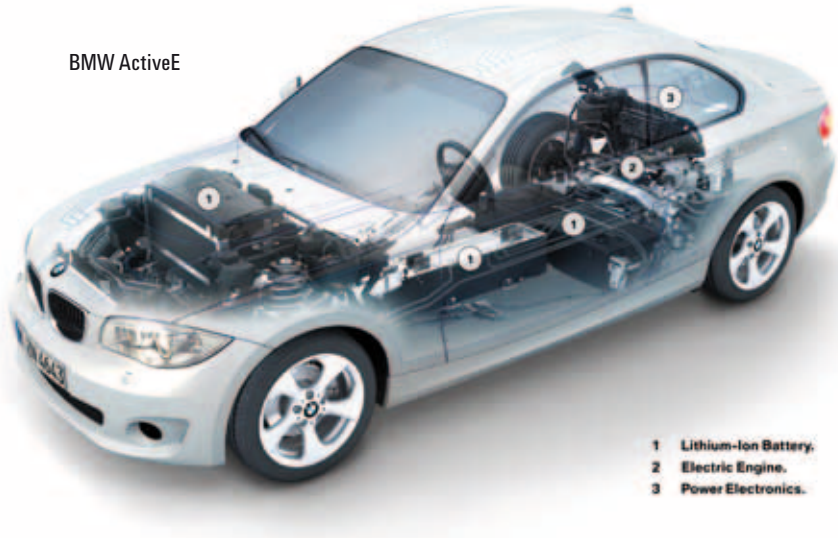
Ukážky vývojovej stratégie BMW

BMW predstavuje širokej verejnosti na 81. ženevskom autosalóne viacero noviniek v oblasti pohonných systémov, ako aj inteligentného prepojenia vodiča, vozidla a okolitého sveta. Spoločným menovateľom exponátov BMW je súčasný nárast efektivity a radosti z jazdy. A to aj v rámci vývoja konceptov elektromobility. Čisto elektrický pohon získal v rámci filozofie BMW EfficientDynamics kľúčovú rolu na ceste k mobilite bez emisií CO_2.

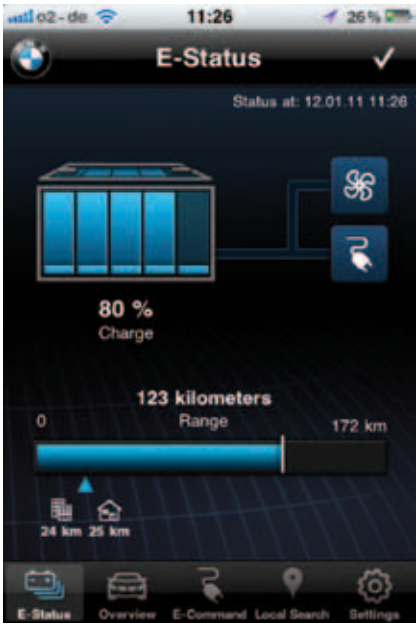
Elektromobilita z vývoja BMW sa po prvýkrát dostáva do štádia využiteľnosti v každodennej premávke. Svetovú premiéru v Ženeve má BMW ActiveE, vozidlo s nulovými emisiami v prevádzke, ktoré prináša športový pocit, taký typický pre značku. Po MINI E je BMW ActiveE druhým testovacím elektrickým vozidlom z BMW Group. Automobil zrýchli z 0 na 100 km/h za 9 sekúnd. Jeho maximálny výkon je 125 kW, krútiaci moment 250 Nm. Dynamiku a agilitu prináša už od okamihu rozjazdu, čo je charakteristické pre elektrické vozidlá. Novo vyvinutá lítium-iónová batéria zabezpečí v každodennej premávke dojazd približne 160 kilometrov. Presne ako v prípade MINI E, aj BMW ActiveE je odvodené od základu vozidla s klasickým spaľovacím motorom - od BMW radu 1 Coupé. V prípade BMW ActiveE sa podarilo všetky komponenty elektrického pohonu, ako sú batérie, elektromotor a riadiaca jednotka, integrovať do karosérie, pri ktorej sa pôvodne o ničom takom neuvažovalo. BMW ActiveE ponúka plnohodnotné miesta na sedenie pre štyri osoby, plus batožinový priestor s objemom 200 litrov. ActiveE využíva predsériové verzie pohonu a batérií z plánovaného vozidla Megacity Vehicle, niektoré s identickou, iné s podobnou geometriou, vo vozidle celkom inej povahy a koncepcie.

Priekopnícke technológie zlepšujú radosť z jazdy v BMW Vision ConnectedDrive. Tento koncept dvojmiestneho roadstera má charakter jednotlivého mobilného komponentu v zosieťovanom svete po stránke dizajnu, ako aj množstvom technologických inovácií. BMW týmto vozidlom predstavuje unikátny potenciál, ktorý sa skrýva v aktuálnych a budúcich prvkoch súboru BMW ConnectedDrive, pre oblasť optimalizácie komfortu, bezpečnosti, informácií a zábavy vo vozidle. Funkčné prvky BMW ConnectedDrive sú tu zoradené do troch úrovní – komfort, bezpečnosť a zábava (infotainment). Elementárna výmena dát a informácií všetkých troch oblastí sa na výstavnom stánku vizualizuje premyslene komplexnou svetelnou inštaláciou a prezentáciou.

BMW ActiveE



BMW Vision ConnectedDrive



V exteriéri aj interiéri sa uplatňuje princíp vrstvenia, ktorý od každého komponentu vyžaduje spĺňanie množstva funkcií. Snímače integrované do predných aj zadných svetiel pomáhajú monitorovať dopravnú situáciu a získavať prehľad o okolí vozidla. Namiesto vonkajších spätných zrkadiel sú antény, ktoré prenášajú informácie do okolitého sveta a zároveň prijímajú navigačné dáta. Zlepšená je aj verzia Head-Up dipleja. Poskytované zobrazenie je trojrozmerné: informácie a ikony virtuálneho obrazu opticky splývajú s reálnym obrazom cesty pred vodičom. Táto aplikácia napríklad zobrazí informáciu o trase presne na mieste, kde sa očakáva možná odbočka. Informácia sa zobrazí buď v popredí alebo v pozadí, v závislosti od svojej relevantnosti a aktuálnej dopravnej situácie. Navyše, koncept je vybavený voľne programovateľným prístrojovým panelom: jeho zobrazovacie prvky sa navzájom dopĺňajú so zobrazeniami novej generácie Head-Up displeja. Šírka rozsahu a hĺbka funkčnosti s veľkým náskokom prekonáva zobrazovacie možnosti klasických prístrojov. Pomocou displeja, ktorý zobrazuje informácie aj v 3D, sa jednotlivé informácie dajú opticky zvýrazniť alebo potlačiť podľa ich väčšieho alebo menšieho významu pre jazdnú situáciu tak, aby im vodič venoval presne adekvátnu mieru pozornosti.

Cez Passenger Information Display si rozšírenú funkčnosť konceptu BMW Vision ConnectedDrive a jeho inteligentné zosieťovanie môže vychutnať aj spolujazdec. Môže vyhodnocovať informácie a detaily o navigačných adresách získaných z internetu a posúvať ich vodičovi na jeho prístrojový panel. Zosieťovanie vozidla s okolím tak získava vďaka veľkej miere interakcie vodiča a spolujazdca nový rozmer. Systém nazvaný Emotional Browser (emočný prehliadač) ponúka ešte pestrejší a individuálnejšie ladený výber informácií o prostredí, v ktorom sa vozidlo pohybuje, po stránke ľudí, nálady a miesta. Táto personálna konfigurácia sa dá nastaviť na začiatku cesty, ale aj meniť jej nastavenie počas cesty: pridávať alebo uberať detaily, v závislosti od individuálnych preferencií.

V Ženeve BMW verejnosti po prvýkrát predstavuje aj BMW 320d Touring EfficientDynamics Edition, BMW X1 xDrive28i a ďalšie sériovo vyrábané automobily s úpravami napĺňajúcimi ciele stratégie BMW EfficientDynamics – viac radosti z jazdy pri podstatne menšej spotrebe paliva a emisiách CO_2. **-bw-**

TOYOTA VERSO
NAJBEZPEČNEJŠÍM MPV ROKU 2010

Európsky program hodnotenia nových automobilov, organizácia Euro NCAP, zverejnila 27. januára 2011 zoznam najbezpečnejších vozidiel roku 2010. Medzi desiatkou nových typov testovaných organizáciou Euro NCAP v triede MPV Toyota Verso dosiahla najlepšie celkové skóre vo všetkých štyroch oblastiach hodnotenia Euro NCAP a súčasne výrazne prekonala definované limity pre udelenie 5 hviezdičiek v celkovom hodnotení bezpečnosti.

Ako už bolo oznámené v marci minulého roka, typ Toyota Verso získal maximálne päťhviezdičkové hodnotenie v bezpečnostných testoch organizácie Euro NCAP platných pre rok 2010. Verso dosiahlo výsledok 89 % za ochranu dospelých cestujúcich, 75 % za ochranu detských cestujúcich, 69 % za ochranu chodcov a 86 % za podporné bezpečnostné systémy.

Nové predpisy Euro NCAP boli zavedené vo februári 2009. Ide o prvý krok trojfázového programu, v rámci ktorého sa v rokoch 2010 až 2012 zavádzajú prísnejšie pravidlá pre nárazové testy. Veľkou zmenou tohto programu sú výrazne prísnejšie požiadavky na ochranu chodcov v prípade nehody, keďže na päťhviezdičkové hodnotenie bolo v roku 2009 nevyhnutné dosiahnuť skóre 25 %, následne 40 % v roku 2010 a 60 % v roku 2012. S výsledkom 69 % preto Verso už dnes spĺňa požiadavky prísnych skúšobných cieľov platných pre rok 2012.

V rokoch 2010 a 2012 sa zároveň sprísňujú aj nároky na ochranu dospelých i detských cestujúcich, a tak na dosiahnutie päťhviezdičkového hodnotenia musí vozidlo dosiahnuť vynikajúce výsledky vo všetkých štyroch kategóriách.

V roku 2009 dosiahli rovnaké maximálne hodnotenie typy Toyota iQ, Avensis a Prius. Typ Verso bol jedným z prvých automobilov, ktorý získal päť hviezdičiek v rámci prepracovaných a náročnejších podmienok nárazových testov Euro NCAP platných pre rok 2010.

-ta-

CEGH - NAJVÄČŠÍ OBCHODNÝ UZOL V KONTINENTÁLNEJ EURÓPE

Stredoeurópsky plynový uzol (CEGH) je od decembra 2010 jediným plynovým uzlom, ktorý svojim zákazníkom poskytuje celú škálu služieb obchodovania s plynom na jednom mieste. Umožňuje obidva – priamy predaj (OTC) a obchodovanie na burze v spolupráci s medzinárodnými partnermi. CEGH urobil ďalší významný krok k tomu, aby sa stal medziná-rodnou bránou pre obchodovanie so zemným plynom v Strednej a Východnej Európe. Tým sa posilnia podmienky hospodárskej súťaže, čo predstavuje ďalší posun k liberalizácii trhu.

Stredoeurópsky Plynový Uzol už je jednou z najväčších platforiem OTC obchodovania so zemným plynom v Kontinentálnej Európe a umožňuje svojim zákazníkom ľahký prístup na trhy so zemným plynom. Obrat zemného plynu u viac ako 110 registrovaných účastníkov tento rok dosiahne viac ako 30 miliárd kubických metrov. Tento rok bude na CEGH zobchodovaný štvornásobok typickej ročnej spotreby zemného plynu v celom Rakúsku.

Pre OMV rozšírenie činností obchodovania so zemným plynom posilní obchod s logistikou. "Posilnený priamym prístupom k infraštruktúre distribučného centra OMV v Baumgartene a následné napojenie na dôležité systémy tranzitných plynovodov a rozsiahle skladové kapacity, spĺňa CEGH všetky predpoklady pre moderné centrum obchodovania s energiou," uviedol Werner Auli, člen výkonnej rady OMV zodpovedný za plyn a energiu. Spolupráca medzi CEGH a Viedenskou burzou posilní postavenie kompresnej stanice v Baumgartene, ktorej 100-percentným vlastníkom je OMV, ako fyzického uzlu pre strednú Európu. Už teraz približne tretina ruského exportu zemného plynu tečie do Západnej Európy cez kompresnú stanicu v Baumgartene. Krátkodobé objemy obchodovania s plynom sú dôležitým doplnkom k dlhodobým zmluvám o dodávkach a zabezpečujú konkurenciu na liberalizovanom trhu s energiou.

OMV je vedúcou energetickou skupinou v Európe (s majoritným vlastníctvom rakúskeho štátu), jej ropné a plynové rezervy predstavujú približne 1,19 miliárd barelov ropného ekvivalentu, s ročnou kapacitou rafinérie na úrovni 26 milión ton. Pod značkou OMV pôsobí 2310 čerpacích staníc. V dunajskom regióne dosahuje skupina OMV 20-percentný trhový podiel v oblasti rafinácie a predaja. Kúpou podielu 41,58 % v Petrol Ofisi – poprednej spoločnosti na tureckom trhu - OMV ešte viac posilnilo svoju vedúcu pozíciu v európskom regióne.

Podľa stratégie 3 plus, OMV spája silu obchodných jednotiek E&P(Exploration&Production), G&P(-Gas&Power) a R&M(Refining&Marketing) aby tak dosiahli najlepšie možné poskytovanie služieb pre tri kľúčové trhy: Strednú a Východnú Európu, Juhovýchodnú Európu a Turecko. OMV využíva synergiu, ktorá je výsledkom kombinácie týchto síl, aby mohli rozšíriť dodávateľský reťazec od ropy a zemného plynu po elektrickú energiu a prípadne energiu z obnoviteľných zdrojov.

-ov-

„KLASIKA“ nahrádza Vel Satis

Automobilka Renault patrí už niekoľko desaťročí medzi dizajnovo najodvážnejších výrobcov automobilov. Zákazníci väčšinu jej noviniek s inovatívnym tvarovaním karosérie prijímajú veľmi dobre, ale ukázalo sa, že pre experimentovanie so zaužívaným dizajnom automobilov najvyšších tried klientela nemá veľa porozumenia.

Typy Avantime a Vel Satis s netradičnou zadnou časťou karosérie nesplnili obchodné očakávania automobilky. Do histórie odchádza už aj Vel Satis a aby mal Renault čo ponúknuť napríklad aj „flotilovým“ zákazníkom pre vyšší manažment, siahol po hotovom projekte – v značke Samsung, ktorá je súčasťou Renault Group.

Automobilový závod Samsungu patrí dlhodobo na špicu pri hodnotení kvality výroby automobiliek v Južnej Kórei, kde už niekoľko mesiacov vyrábajú aj typ Samsung SM5. Na vývoji tohto typu sa významnou mierou podieľalo francúzske výskumno-vývojové stredisko Renaultu, takže nik sa nemôže „pohoršovať“, že z výrobnej linky v kórejskom závode schádzajú rovnaké autá ako SM5, ale s logom Renaultu a menom Latitude. Aby bol obraz o internacionalizácii tohto typu komplexnejší, uvedieme, že Latitude má prednú nápravu typu McPherson prevzatú z Renaultu Laguna, zadnú viacprvkovú vyvinuli konštruktéri „aliančného“ partnera Renaultu, v Nissane, pre podobne veľký typ Nissan Teana.

Nová vlajková loď značky Renault poskytuje komfort a funkcie spríjemňujúce cestu pre posádku. Latitude s celkovou dĺžkou 4897 mm, šírkou 1832 mm a výškou 1483 mm má priestrannú kabínu. Dokumentuje to aj priestor pre kolená osôb na zadných sedadlách dlhý 251 mm, čo je jedna z najlepších hodnôt vo vyššej strednej triede. Súčasťou výbavy môže byť aj celkom nový, uvoľňujúci, vzduch prečisťujúci ionizátor, alebo aj masážne sedadlo vodiča so štyrmi rôznymi režimami, či cúvacia kamera. Ionizátor je špecialitou Samsungu a môže fungovať na čistenie a dezinfekciu vzduchu, ak by cez automatickú filtráciu predsa len do kabíny prenikli nejaké pachy z okolia vozidla, ale má aj relaxačný mód. Vtedy ionizátor produkuje negatívne ióny kyslíka. Vzduch v kabíne Latitude možno upravovať aj niekoľkými vôňami parfumov. Posádka si môže užívať aj akustický zážitok z reprodukovanej hudby audiosystémom od spoločnosti Bose.

Vďaka ponuke výkonných, kultivovaných motorov, ako je nový V6 dCi 240, ako aj zadnej viacprvkovej náprave navrhnutej tak, aby podávala dokonalý kompromis medzi komfortom a jazdnými vlastnosťami, odstráni Renault Latitude z dlhých ciest všetku námahu.

Latitude môže poháňať dvojlitrový zážihový motor s výkonom 103 kW alebo dvojlitrové vznetové motory s výkonmi 110 a 120 kW, najvýkonnejšou alternatívou pohonu je trojlitrový vznetový šesťvalec s výkonom 177 kW.

Na Slovensku predaj Renaultu Latitude začal 18. februára, cena základného modelu je 19 900 eur.

-rt-

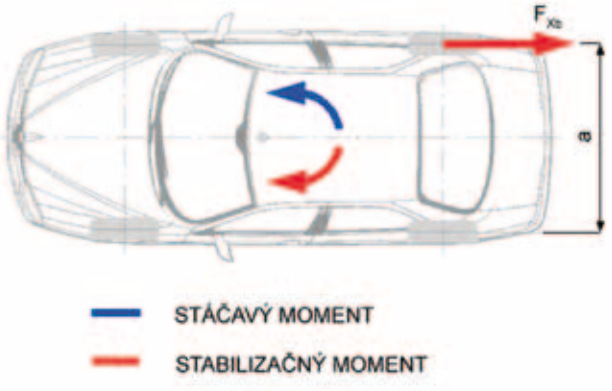
AKO FUNGUJE REGULÁCIA SMEROVEJ DYNAMIKY VOZIDLA? 2. ČASŤ

Ako sme si vysvetlili v predchádzajúcej časti tohto príspevku, úlohou elektronického systému regulácie stability jazdy vozidla je, zjednodušene povedané, vyvolať na vozidle tzv. stabilizačný moment, ktorý musí zabrániť najmä neprimeranému stáčaniu sa vozidla okolo jeho zvislej osi a tým vytvoriť podmienky pre jeho stabilnú jazdu po želanej dráhe v určitej jazdnej situácii. Aby bol regulačný zásah úspešný, musí tento stabilizačný moment zaúčinkovať v správnom čase, správnym smerom a s potrebnou intenzitou. Na to je potrebné, aby regulačný systém bol schopný monitorovať veličiny popisujúce skutočný pohyb vozidla a na základe ich porovnania s hodnotami vypočítanými pre ideálny prejazd po želanej dráhe identifikovať potrebu a intenzitu regulačného zásahu. O tom, ako to regulačný systém robí, sme už hovorili.

K úspešnej realizácii regulačného zásahu je však ďalej potrebná spolupráca niektorých prvkov a agregátov vozidla, ktoré musia zohrať úlohu akčných členov (tzv. aktuátorov) regulačného reťazca. V ďalšom si povieme, ktoré časti automobilu a akým spôsobom sú schopné sa tejto úlohy zhostiť, s cieľom vytvoriť na vozidle stabilizačný moment potrebnej veľkosti a smeru. Tento moment je možné vytvoriť niekoľkými spôsobmi:

- účinkom individuálnej brzdnej sily na niektorom kolese (niektorých kolesách) vozidla, čím vznikne moment tejto sily k ťažisku (stabilizačný moment) a súčasne zmenšenie smerovej tuhosti nápravy, na ktorej táto sila pôsobí – ESP,
- zmenou pomeru hnacích momentov privádzaných na prednú a zadnú nápravu vozidla, čím vznikne zmena pomeru hnacích síl a tým smerových tuhostí týchto náprav,
- zmenou pomeru hnacích momentov privádzaných na ľavé a pravé koleso jednej nápravy, čím vznikne moment dvojice rozdielov hnacích síl kolies (stabilizačný moment),
- aktívnym natáčaním (riadením) predných kolies (iným spôsobom ako štandardným mechanizmom riadenia, aj bez natáčania volantu vodičom), čím vznikne prídavná priečna sila na prednej náprave.
- aktívnym natáčaním (riadením) zadných kolies (na rozdiel od samovoľného natáčania), čím vznikne prídavná priečna sila na zadnej náprave – 4WS,

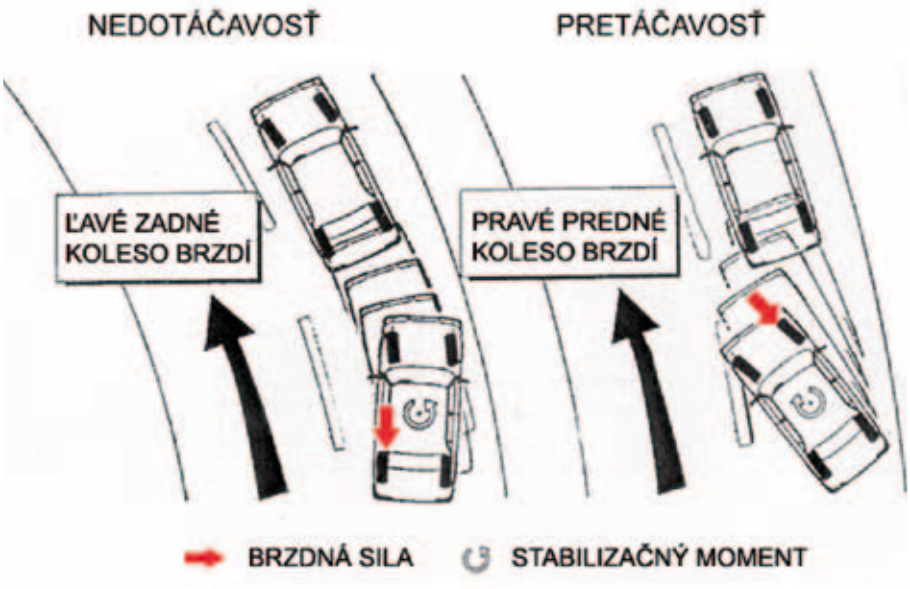
Najznámejším je prvý z uvedených systémov, najčastejšie uvádzaný pod označením ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm), alebo ESC (Electronic stability control). V súčasnosti sa stáva bežne dostupným vybavením osobných automobilov. Ide o súbor niekoľkých základných funkčných celkov, navzájom elektronicky prepojených, ktorých cieľom je zlepšiť smerovú stabilitu a tým bezpečnosť jazdy automobilu. Jeho základom je systém aktívnej regulácie priečnej dynamiky vozidla pomocou individuálneho brzdenia jednotlivých kolies na základe vyhodnotenia momentálnej jazdnej situácie, ktorý má u jednotlivých výrobcov osobných automobilov rôzne označenia, napr. FDR (Fahrdynamikregelung), FSR (Fahrstabilitätsregelung), DSC (Dynamic stability control), a pod. Tento regulačný systém sa začal uplatňovať v sériovej výrobe osobných automobilov od roku 1995, a to najmä vďaka mimoriadnym úspechom v oblasti vývoja a výroby elektronických prvkov a komponentov (miniaturizácia, snímače, prenosové sústavy, moderné výrobné technológie) a s tým súvisiacim priaznivým cenovým reláciám.



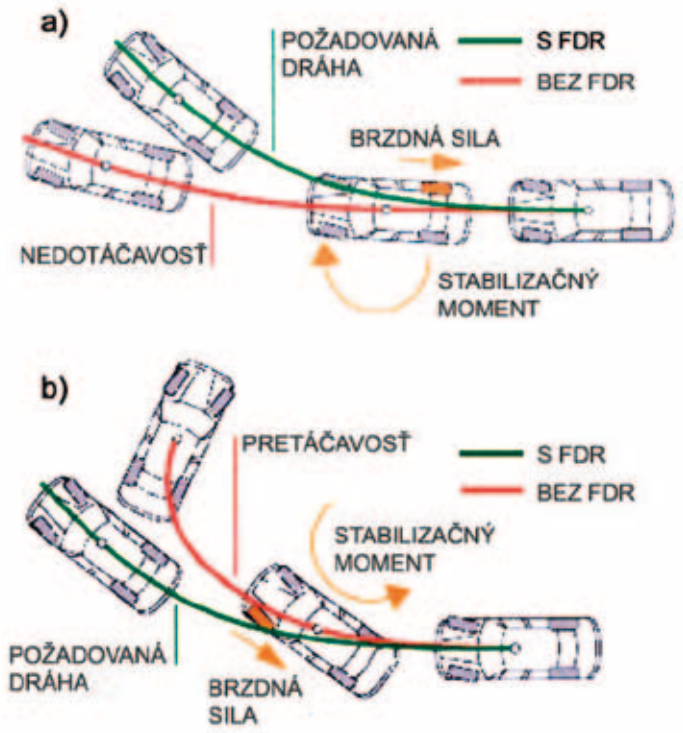
Obr. 5 - Základná funkcia systému aktívnej regulácie smerovej stability automobilu účinkom brzdnej sily na kolese

Základná funkcia systému aktívnej regulácie priečnej dynamiky vozidla pomocou pribrzďovania kolies je znázornená na obr. 5. Systém vytvára pomocou kolesovej brzdovej jednotky na príslušnom kolese brzdný moment tak, aby brzdná sila F_{Xb} pôsobiaca v dotykovom bode kolesa vyvolala vzhľadom k ťažisku vozidla stabilizačný moment $M_Z = F_{Xb} \cdot a / 2$ v zmysle proti stáčavému momentu. Tento efekt pôsobí proti zmene uhlovej rýchlosti stáčania vozidla, čím podporuje jeho smerovú stabilitu pri jazde. Súčasne s popísaným účinkom, pôsobením brzdnej sily na kolese, sa zmenšuje smerová tuhosť nápravy, ktorej brzdené koleso prislúcha, a náprava sa pohybuje pri väčšom uhle smerovej odchýlky.

Popísaný účinok brzdenia príslušného kolesa pri jazde v zákrute upresňuje obr. 6 na príklade nedotáčavého a pretáčavého správania sa vozidla. V prípade nedotáčavosti vozidla v ľavotočivej zákrute sa pribrzdí koleso na vnútornej strane zákruty (ľavej strane vozidla), čím vznikne stabilizačný moment v zmysle „do zákruty". Okrem toho, pretože sa brzdí zadné koleso, sa zmenší



Obr. 6 - Zásah regulačného systému FDR pri nedotáčavom a pretáčavom jazdnom stave vozidla v zákrute



Obr. 7 - Prejazd osobného automobilu s FDR a bez FDR zákrutou: a) stabilizácia vozidla v nedotáčavom jazdnom stave, b) stabilizácia vozidla v pretáčavom jazdnom stave

smerová tuhosť zadnej nápravy, zväčší sa jej uhol smerovej odchýlky, čo takisto spôsobí stáčanie vozidla „do zákruty".

V prípade pretáčavosti vozidla v ľavotočivej zákrute sa pribrzdí predné koleso na vonkajšej strane zákruty (pravej strane vozidla). Obidva efekty, teda stabilizačný moment a zväčšenie uhla smerovej odchýlky prednej nápravy v tomto prípade spôsobia stáčanie vozidla „zo zákruty". V pravotočivej zákrute to bude opačne. Zmysel zatáčania vozidla (ľavá alebo pravá zákruta) systém vyhodnotí na základe merania uhla natočenia volantu. V prípade jazdy po priamej dráhe sa pri vychýlení vozidla brzdí vždy predné koleso na príslušnej strane, čo spôsobí stáčanie vozidla do pôvodného smeru.

Situáciu podrobnejšie dokumentuje obr. 7 na príklade jazdy osobného automobilu pravotočivou zákrutou, pričom vozidlo následkom niektorého rušivého vstupu, alebo vplyvom chyby vodiča, vybočuje zo želanej dráhy. Obr. 7a) znázorňuje prípad, keď vozidlo vybočuje k vonkajšej strane zákruty (nedotáčavosť), jeho uhlová rýchlosť stáčania je menšia oproti ideálnemu (neutrálnemu) stavu. Regulačný systém FDR zabezpečí krátkodobé zabrzdenie pravého zadného kolesa, čo vyvolá stabilizačný moment a súčasne zväčšenie uhla smerovej odchýlky zadnej nápravy v takom zmysle, že sa uhlová rýchlosť stáčania vozidla zväčší na požadovanú hodnotu a vozidlo sa vracia na pôvodnú dráhu. Obr. 7b) znázorňuje prípad, keď vozidlo vybočuje do vnútornej strany zákruty (pretáčavosť), jeho uhlová rýchlosť stáčania je väčšia oproti ideálnemu (neutrálnemu) stavu. Regulačný systém FDR zabezpečí v tomto prípade krátkodobé zabrzdenie ľavého predného kolesa, čo vyvolá stabilizačný moment a súčasne zväčšenie uhla smerovej odchýlky prednej nápravy v takom zmysle, že sa uhlová rýchlosť stáčania vozidla zmenší na požadovanú hodnotu a vozidlo sa opäť vracia na pôvodnú dráhu.

Regulačný systém priebežne monitoruje všetky veličiny rozhodujúce z hľadiska smerovej stability vozidla. Ako bolo vyššie uvedené, najdôležitejšou z nich je uhlová rýchlosť rotácie vozidla okolo jeho zvislej osi (uhlová rýchlosť stáčania, stáčavá rýchlosť). Riešením jednoduchého matematického modelu vozidla je možné odvodiť jej hodnotu pri ideálnom prejazde vozidla po zakrivenej dráhe (neutrálny jazdný stav), ktorá je z hľadiska regulačného procesu požadovanou hodnotou. Snímač uhlovej rýchlosti stáčania vozidla meria jej okamžitú skutočnú hodnotu. Ak elektronická riadiaca jednotka vyhodnotí odchýlku medzi skutočnou a požadovanou hodnotou tejto veličiny, začína už popísaný regulačný proces. Pritom sa musí brať do úvahy veľkosť a zmysel zistenej odchýlky, aby bolo možné stanoviť veľkosť a zmysel stabilizačného momentu potrebného na obnovenie smerovej stability vozidla.

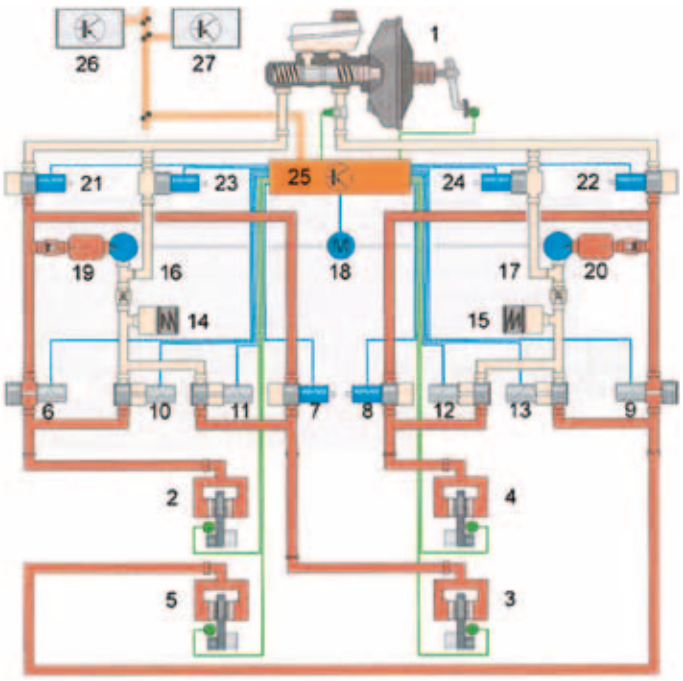
Regulačné zásahy systému FDR musia byť dostatočne pohotové a rýchle, čo kladie mimoriadne požiadavky na celú regulačnú sústavu, počnúc meracou technikou použitou na monitorovanie okamžitého jazdného stavu vozidla, cez prenosové cesty, elektronické spracovanie signálov riadiacou jednotkou, hydraulickú jednotku, až po bezchybnú realizáciu brzdového zásahu.

Systém FDR využíva komponenty brzdovej sústavy vozidla s protiblokovacím a protipreklzovým regulačným systémom ABS/ASR, teda všetky hydraulické a mechanické časti sústavy, snímače otáčok kolies, hydraulickú jednotku a elektronickú riadiacu jednotku (rozšírenú). Samotný systém je prakticky len softvérovou modifikáciou regulačného systému ABS/ASR, ktorého schéma je na obr. 8, a možnosť jeho zavedenia do praxe bola podmienená vysokým stupňom dokonalosti, ku ktorému bol systém ABS/ASR v priebehu svojho vývoja privedený. Jedinou podstatnou zmenou je vybavenie vozidla ďalšími snímačmi, potrebnými z hľadiska požadovanej funkcie, a to snímačom stáčavej rýchlosti vozidla, snímačom priečneho zrýchlenia vozidla, snímačom natočenia volantu, prípadne ďalšími. Regulačný systém FDR teda, zjednodušene povedané, využíva brzdovú sústavu s reguláciou ABS/ASR na riadenie vozidla. Niektoré tieto systémy umožňujú v určitých situáciách realizovať brzdové zásahy až na troch kolesách vozidla súčasne.

Popísané regulačné zásahy pomocou brzdenia jednotlivých kolies automobilu nemusia byť z hľadiska stabilizácie vozidla v niektorých medzných jazdných situáciách dostatočné (napr. pri príliš rýchlej jazde v zákrute), preto je riadiaca jednotka systému FDR prepojená s riadiacou jednotkou motora (prípadne aj prevodovky), čo umožní v prípade potreby bez zásahu vodiča dočasne zmenšiť krútiaci moment motora a tým hnacie sily na poháňaných kolesách. Často uvádzanou nevýhodou tohto spôsobu regulácie smerovej stability vozidla je pokles rýchlosti jazdy v zákrute zapríčinený marením pohybovej energie vozidla brzdením. Preto je možné pre prípad rýchlej športovej jazdy systém vypnúť spínačom na prístrojovej doske automobilu (na vlastné riziko vodiča).

Ing. Roman MOČKOŘ, CSc.

(pokračovanie)



Obr. 8 - Hydraulická schéma protiblokovacieho a protipreklzového regulačného systému ABS/ASR: 1 – hlavný brzdový valec s posilňovačom a vyrovnávacou nádržou, 2, 3, 4, 5 – kolesové brzdové jednotky, 6, 7, 8, 9 – plniace ventily ABS, 10, 11, 12, 13 – vypúšťacie ventily ABS, 14, 15 – nízkotlakové zásobníky 1. a 2. okruhu, 16, 17 – čerpadlové jednotky 1. a 2. okruhu, 18 – motor dopravného čerpadla, 19, 20 – tlmiace komory 1. a 2.okruhu, 21, 22 – prepínacie ventily ASR, 23, 24 – vysokotlakové prepínacie ventily ASR, 25 – elektronická riadiaca jednotka ABS/ASR, 26, 27 – elektronické riadiace jednotky motora a prevodovky

Premiéry MINI

Iba pár mesiacov po uvedení novej MINI rodiny a typu MINI Countryman na trh na začiatku roku 2011 prišla ďalšia vlna zábavnej jazdy a individuality v typickom štýle pre prémiovú značku. Na jar roku 2011 príde MINI Cooper SD s novým 2,0-litrovým vznetovým motorom (105 kW). K dispozícii bude pre MINI, MINI Clubman, MINI Cabrio a MINI Countryman.

Nadšenci motoristického športu určite radi privítajú nový doplnkový balík John Cooper Works pre MINI a MINI Cabrio. Nová produktová paleta s názvom MINI Yours (vaše MINI) prináša mimoriadne pestrú ponuku individualizačných doplnkov. Prvým propagátorom novej línie MINI Yours bude špeciálna edícia MINI Clubman Hampton.

MINI Cooper SD

Nové MINI Cooper SD sa zaradí do ponuky nad MINI One D (66 kW) aj nad MINI Cooper D (82 kW) ako najvýkonnejšia vznetová verzia. Jej nový 2,0-litrový motor s výkonom 105 kW pri 4000 otáčkach má aj pozoruhodný krútiaci moment: až 305 Nm v pásme od 1750 až do 2700 otáčok. Svoj dynamický potenciál predvedie nový motor v MINI Cooper SD zrýchlením z pokoja na 100 km/h za 8,1 sekundy a maximálnou rýchlosťou 215 km/h. Vďaka svojej mimoriadnej efektivite spotrebuje v kombinovanej prevádzke iba 4,3 l/100 km, pri emisiách CO_2 len 114 g/km. MINI Cooper SD Clubman dosiahne s týmto motorom 100 km/h za 8,6 s a zhodnú maximálnu rýchlosť 215 km/h. Jeho kombinovaná spotreba je 4,4 l/100 km, hladina emisií CO_2 dosahuje 115 g/km. MINI Cooper SD Cabrio zrýchli na 100 km/h za 8,7 s a dosiahne maximálnu rýchlosť 210 km/h. V priemere spotrebuje 4,5 l/100 km, kombinované emisie CO_2 majú hodnotu 118 g/km.

MINI Countryman kombinuje nový motor s predným pohonom aj s pohonom všetkých kolies MINI ALL4. MINI Cooper SD Countryman zrýchli na 100 km/h za 9,3 sekundy, dosiahne maximálnu rýchlosť 198 km/h a v kombinovanej prevádzke spotrebuje 4,6 l/100 km, pri emisiách CO_2 na úrovni 122 g/km. MINI Cooper SD Countryman ALL4 akceleruje na 100 km/h za 9,4 sekundy, maximálna rýchlosť kulminuje na 195 km/h, kombinovaná spotreba paliva má hodnotu 4,9 l/100 km, kombinované emisie CO_2 sú 130 g/km.

Všetky modelové varianty MINI Cooper SD budú sériovo kombinované so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou, najľahšou svojho druhu, s hmotnosťou iba 44,8 kg. Šesťstupňový automat bude k dispozícii v rámci doplnkovej výbavy.

MINI Cooper SD sa bude navonok odlišovať od ostatných vznetových verzií tak, ako sa diferencuje aj špičková zážihová verzia MINI Cooper S: na prednej kapote má markantný nasávací otvor. Má tiež označenie SD v bočných mriežkach a dvojitú koncovku výfuku, umiestnenú v strede pod zadným nárazníkom. Okrem MINI Cooper SD Cabrio bude pre ostatné modely k dispozícii aj atraktívny strešný spojler.

Balík John Cooper Works pre MINI a MINI Cabrio. Od druhého štvrťroka 2011 bude k dispozícii priamo z výrobného závodu balík optických aj technických prvkov John Cooper Works, novo vyvinutých pre MINI a MINI Cabrio. Z vizuálnej stránky je extra markantným zjavom aerodynamický balík predného, zadného

a bočných nadstavcov. Čierny lem, ktorý vytvárajú okolo celého vozidla pôsobí mimoriadne športovo.

O najlepší možný kontakt s vozovkou sa postarajú hmotnostne optimalizované 17-palcové disky kolies z ľahkej zliatiny John Cooper Works Cross Spoke CHALLENGE. Balík John Cooper Works tiež pridáva k štandardnej Dynamickej kontrole stability (DSC) režim Dynamickej kontroly trakcie (DTC), ako aj elektronickú uzávierku diferenciálu EDLC. DTC posúva prah zásahov DSC a umožňuje kolesám kontrolovanú mieru preklzu. EDLC pomáha pri zrýchľovaní z ostrej zákruty: pribrzďuje koleso, ktoré má tendenciu preklzávať. K interiérovým prvkom balíka John Cooper Works patria okrem iného značkové prahové lišty, kožený poťah volantu s červeným stehovaním – podobné môže byť aj na páke ručne ovládanej prevodovky a manžete ručnej brzdy.

Na jar 2011 pribudnú z ponuky John Cooper Works aj ďalšie atraktívne prvky. Majitelia MINI Cooper S, MINI Cooper S Clubman a MINI Cooper S Cabrio budú môcť zväčšiť pomocou tuningovej sady John Cooper Works výkon svojho motora o 12 kW na 147 kW. Krútiaci moment stúpne na 250 Nm v pásme už od 1200 a až do 5000 otáčok, s funkciou Overboost na 270 Nm v pásme od 1800 do 5000 otáčok za minútu. Výsledkom je akcelerácia MINI Cooper S z pokoja na 100 km/h za 6,8 sekundy a maximálna rýchlosť 234 km/h. John Cooper Works Tuning Kit obsahuje aj športový výfuk s dvojitou koncovkou na zlepšené prúdenie výfukových plynov a športovejší zvuk. Pre jednotlivé modely bude k dispozícii od marca 2011 a MINI autorizovaní servisní partneri vám ho namontujú bez toho, aby to ovplyvnilo záručné podmienky na vozidlo.

Novinkou z ponuky John Cooper Works, ktorá bude k dispozícii od leta 2011, sú 18-palcové zliatinové disky kolies Cross Spoke Red Stripe. Ich základ je čierny a na ráfiku sa nachádza červený farebný prúžok, ktorého odtieň je identický s typickou červenou farbou brzdových strmeňov John Cooper Works.

MINI Clubman Hampton

MINI otvára novú kapitolu štýlových možností individualizácie. Prichádza produktová línia MINI Yours s exkluzívnymi dizajnovými prvkami pre exteriér aj interiér. Patria sem nezvyčajné farby, varianty čalúnenia či interiérové schémy. A nebudú chýbať ani limitované edície pre každý zo štyroch aktuálnych typov MINI.

Špecialitami tejto línie budú napríklad trojfarebné grafické schémy MINI Yours Tattoo Funky a MINI Yours Tattoo Glorious, dvojfarebná úprava 17-palcových diskov kolies Twin Blade Spoke, či aplikácia holografického efektu Soda Mirror. Nové farby a poťahy sa dostanú aj do interiéru: napríklad kožené sedadlá Lounge Leather, farebný variant Satellite Grey a Highclass Grey. K dispozícii bude aj rozšírená kožená výbava či dvojfarebný kožený poťah volantu. Prvou z radu exkluzívnych limitovaných edícií v rámci novej línie MINI Yours je MINI Clubman Hampton. Jeho dizajn vychádza z britskej tradície značky a zároveň je inšpirovaný juhozápadným predmestím Londýna. MINI Clubman Hampton je lakovaný špeciálne pre tento model vyvinutým metalickým modrým odtieňom Reef Blue. Strecha a lemovanie zadných dverí sú strieborné, podobne ako disky kolies a interiérové prvky Colour Line. K dispozícii sú aj ďalšie tri možné farby karosérie. Disky kolies Twin Blade Spoke môžu byť strieborné alebo čierne s tmavo červeným prstencom. Túto limitovanú edíciu spoznať aj podľa nápisu „Hampton" na leme bočných smeroviek a mreži chladiča, ako aj podľa nápisu „MINI 50 Hampton" na prahových lištách, ktorý pripomína polstoročnicu vzniku ďalšej karosárskej vezie klasického Mini. MINI Clubman Hampton bude k dispozícii pre motorické verzie MINI Cooper Clubman, MINI Cooper S Clubman, MINI Cooper D Clubman a MINI Cooper SD Clubman. Vyrábať sa bude počas limitovaného obdobia jedného roka.

-mi-

AVEO je v Amerike Sonic

Po svetovej premiére päťdverového Avea v Paríži v septembri 2010 Chevrolet začiatkom januára 2011 predstavil na autosalóne v Detroite model 2012 Sonic určený pre trh USA (mimo Ameriku nazvaný Aveo). Výroba Chevroletu Sonic pre americký trh sa začne v priebehu roka 2011 v závode General Motors Orion Assembly Center v Michigane, ktorý získal investíciu 545 miliónov USD určenú na prestavbu a na nástrojovú vybavenosť, ktorá pomôže uchovať približne 1000 pracovných miest v oblasti mesta Detroit. Chevrolet je jedinou spoločnosťou, ktorá v USA vyrába malé automobily. Svojim progresívnym výzorom, výkonnosťou a hodnotnosťou by mal zmeniť názor na malé automobily v Amerike.

Agresívne prvky, medzi ktoré patria výrazné blatníky a motocyklami inšpirované okrúhle reflektory, sa snúbia s globálnymi prvkami dizajnu – dvojitou čelnou mriežkou a okrúhlymi zadnými svetlami – čím vznikol tvar okamžite identifikovateľný ako Chevrolet. Sedan a päťdverový variant sú výrazne odlišné. Päťdverová karoséria má pevný, dvojpriestorový tvar s agresívnymi, strmými líniami; vzhľad sedana má profil dôstojnejší a dospelejší. Na prvý pohľad vyzerá päťdverový model ako trojdverový hatchback, pretože kľučky zadných bočných dverí sú diskrétne umiestnené v oblasti C- stĺpika. Zadná časť nadväzuje nevšednými detailmi, vrátane výrazných zadných svetiel inšpirovaných motocyklami.

Kabína Chevroletu Sonic dopĺňa motocyklami inšpirovaný exteriér s detailne prepracovaným zoskupením prístrojov, obsahujúcim veľký kruhový analógový otáčkomer a veľký digitálny displej rýchlomera. Povrch stredového prístrojového panelu je k dispozícii v dvoch farebných variantoch (tmavo titanová a tehlová) a prechádza plynule do hornej časti dverí s prémiovým, nízko preskleným vzhľadom. Ovládacia páka automatickej prevodovky má tvar „hlava kobry"; hlavica prerad'ovacej páky ručne ovládanej prevodovky má chrómový povrch. Kruhové výduchy klimatizácie vystupujú z telesa prístrojovej dosky. V interiéri je viacero odkladacích priestorov, v stredovej konzole a vo dverách. Zadné sedadlá vytvoria po sklopení rovnú plochu pre väčšie náklady. Predné, výrazne tvarované sedadlá sú štandardom, k dispozícii je aj ich vyhrievanie.

Sonic prináša agilitu a radosť z jazdy. Konštruktéri dôsledne naladili jazdné vlastnosti a ovládateľnosť vozidla. Všetky modely využívajú na zavesenie predných kolies vzpery Mc Pherson, zadná vlečená náprava má skrutne pružnú priečku s prierezom v tvare V. Rozchod kolies vpredu a vzadu je identický (1509 mm), dostatočne široký pre dobrú stabilitu a vynikajúcu vyváženosť. Riadenie s elektronickým posilňovačom je štandardom a obsahuje kompenzátor opotrebenia, ktorý kontinuálne nastavuje interakciu systému s prevodovkou riadenia a zabezpečuje tak presné riadenie počas celej životnosti systému.

Päťdverová aj štvordverová verzia Avea sa na európske trhy dostanú uprostred leta 2011.

-cht-

Po sedane aj kabriolet

Americká automobilka Chrysler, v ktorej má teraz veľké slovo taliansky koncern Fiat, razantne inovovuje svoj výrobný sortiment pre modelový rok 2011. Výrazné inovácie sa dotkli aj sedana strednej triedy, ktorý má jednoduché číselné označenie 200. Na autosalóne v Chicagu 9. februára Chrysler predstavil aj kabriolet z tohto typového radu.

Chrysler 200 modelového roku 2011 sa od doterajšieho modelu navonok odlišuje pozmenenou prednou časťou s novou mriežkouchladiča, ktorá sa stáva poznávacím znakom všetkých nových automobilov Chrysler. Nový tvar majú aj predná kapota, na ktorej je nový "okrídlený" znak automobilky, predný nárazník a projekčné reflektory. Zadná časť novej „dvestovky" sa vyznačuje pozmeneným tvarom veka batožinového priestoru, novými zadnými svetlami na báze LED i novým nárazníkom. Zmeny nastali aj na podvozku, ktorého rozchod bol zväčšený o 25 mm na 2765 mm, pričom predná časť podvozku je teraz o 12 mm nižšie a zadná o 6 mm nižšie ako u predchodcu, čo prispelo k lepšej stabilite vozidla aj k pohodlnejšej jazde.

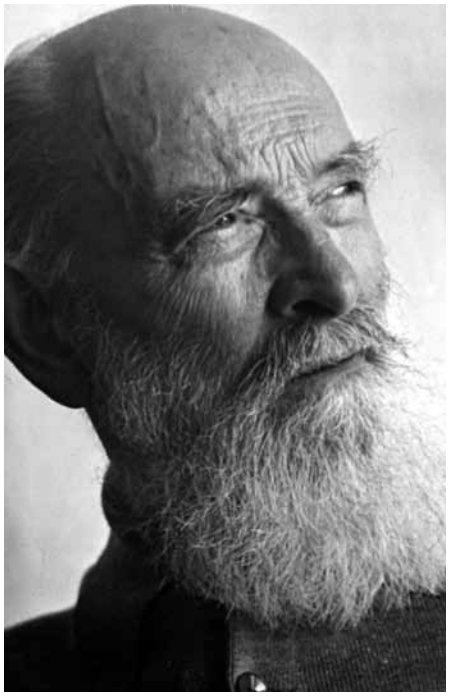
Predné kolesá sú zavesené na vzperách McPherson, zadné na viacprvkových závesoch. Celková dĺžka vozidla je 4870 mm, šírka 1843 mm a výška 1482 mm. Konštruktéri venovali veľa pozornosti zníženiu hladiny hlučnosti v interiéri vozidla, v ktorom nájdeme úplne nový prístrojový panel, nový volant a zlepšené sedadlá. Na volante sú ovládacie prvky rádia, tempomatu a telefónu. Vozidlo je vystrojené satelitným rádiopriijímačom Sirius, prípojkou na iPod a navigačným systémom napojeným na SIRIUS Travel Link, poskytujúcim informácie v reálnom čase. Do sériového bezpečnostného výstroja sedanu Chrysler 200 patrí šesť bezpečnostných vankúšov, aktívne opierky hlavy, stabilizačný systém i systém trakčnej kontroly. Na pohon Chrysleru 200 sú k dispozícii dva zážihové motory. Prvým z nich je 2,4-litrový štvorvalec so štyrmi ventilmi na valec a variabilným časovaním ventilov, ktorého maximálny výkon je 129 kW pri 6000 ot./min. Najväčší krútiaci moment 225 Nm motor dosahuje pri 4400 ot./min. Druhou pohonnou jednotkou je nový vidlicový šesťvalec Pentastar, ktorého zdvihový objem je 3,6 litra. Tento šesťvalec, ktorý má tiež štyri ventily na valec, disponuje maximálnym výkonom 211 kW pri 6400 ot./min. a krútiacim momentom 353 Nm pri 4400 ot./min. Motor poháňa predné kolesá prostredníctvom štvorstupňovej alebo šesťstupňovej automatickej prevodovky. Chrysler 200 sa vyrába v montážnom závode v Sterling Heights v americkom štáte Michigan.

Kabriolet si budú môcť zákazníci vybrať buď so skladacou strechou z oceľových plechov, lakovanou vo farbe karosérie, alebo s mäkkou textilnou. Obidva varianty strechy sa ovládajú pomocou elektromotorov. Pohon Chrysleru 200 Convertible zabezpečujú rovnaké motory, aké sú v ponuke pre sedan.

(RM)

Výročie narodenia Roberta Boscha

Zásady a sociálne hodnoty Roberta Boscha, zakladateľa spoločnosti, naďalej ovplyvňujú podnikovú kultúru Bosch Group. „Radšej by som prišiel o peniaze ako o dôveru" bol jeden z princípov, ktorými sa Robert Bosch riadil vo svojom obchodnom konaní. O stodvadsaťpäť rokov neskôr mnoho z jeho hodnôt, postojov a zásad – ako dôveryhodnosť, spoľahlivosť a legálnosť – naďalej zaznievajú a tvoria základ obchodnej a sociálnej zodpovednosti Bosch Group. Technologické inovácie, mimoriadna kvalita, medzinárodné pôsobenie, zodpovednosť za blaho zamestnancov a podpora charitatívnych a občianskych iniciatív odrážajú presvedčenie Roberta Boscha. Vytvára to základ pre zabezpečenie obchodných úspechov, tým aj budúcnosť spoločnosti. V roku 2011 oslavuje spoločnosť Robert Bosch GmbH svoje 125. výročie a 150. výročie narodenia svojho zakladateľa.



Robert Bosch sa narodil 23. septembra 1861 v Albecku pri Ulme v južnom Nemecku. Bol jedenásty z dvanástich detí. Rodičia sa potom presťahovali do Ulmu, kde navštevoval strednú odbornú školu (1869-1876) a potom študoval trojročný učebný odbor jemná mechanika. Neskôr pracoval pre rôzne spoločnosti v Nemecku, absolvoval rok vojenskej služby v Ulme a navštevoval semester prednášok na štuttgartskej polytechnike ako nezapísaný študent. Potom Bosch strávil rok 1884 pracovne v USA, napríklad aj v spoločnosti Edison Machine Works. V roku 1885 pracoval niekoľko mesiacov v spoločnosti Siemens Brother vo Veľkej Británii, kde si zdokonaľoval svoje zručnosti, kým konečne 15. novembra 1886 založil svoju „Dielňu pre jemnú mechaniku a elektrotechniku" v Štuttgarte. V tej dobe bola ešte elektrotechnika v plienkach a Robert Bosch chcel veľmi odhaliť jej potenciál. S radosťou prijímal najnovšie technické inovácie. Napríklad v roku 1890 si kúpil moderný anglický bicykel. Navštevoval s ním svojich zákazníkov v dobe, kedy väčšina ľudí v Nemecku ešte stále jazdila na „velocipédoch". A v roku 1889 si prenajal telefón, aby pomohol pozdvihnúť obchod – taká forma komunikácie bola v tej dobe výnimočná a zároveň bola veľmi drahá.

Záujem Roberta Boscha o moderné technológie bol aj hnacou silou jeho podnikateľskej činnosti. Pri spomienkach na prvé roky svojej dielne povedal: „Môj podnik, ktorý bol pôvodne veľmi malý, sa po dlhej a usilovnej snahe postupne začal rýchlejšie rozvíjať." Snaha inovovať a prezentovať sa vysokou kvalitou boli hlavným úsilím Roberta Boscha od samého počiatku, čo sa nakoniec vyplatilo. V roku 1897 modifikoval nízkonapäťové magnetoelektrické zapaľovanie tak, aby mohlo byť používané v motorových vozidlách – prevratná inovácia. Dnes je to považované za míľnik v histórii automobilového inžinierstva. Používanie tejto technológie v motorových vozidlách a jeho ďalší vývoj, ktorý vyústil v roku 1902 do vysokonapäťovej sústavy magnetoelektrického zapaľovania so zapaľovacou sviečkou, pomohli ešte stále novej spoločnosti dosiahnuť ekonomický prelom. Pod vedením Roberta Boscha spoločnosť vyvinula celý rad technických a technologických inovácií, vďaka ktorým boli každodenný život a práca výrazne bezpečnejšie, pohodlnejšie a efektívnejšie. Táto obchodná filozofia – poskytovať efektívne riešenia pre zlepšenie kvality života ľudí – sa odráža v motte spoločnosti Bosch „Stvorené pre život".

Pretvorenie dielne do medzinárodnej priemyselnej spoločnosti

Robert Bosch rýchlo rozpoznal obchodné príležitosti, ktoré ponúkala medzinárodná spolupráca a distribúcia jeho výrobkov na trhy mimo Nemecka. Pevne veril v kvalitu a konkurencieschopnosť svojich inovačných produktov: „Podľa mojej skúsenosti, nie je nič horšie pre spoločnosť, ktorá chce zvíťaziť a zostať na špici, ako nemať konkurenciu," napísal vo svojich pamätiach v roku 1921. Bosch zriadil svoje prvé zahraničné zastúpenie vo Veľkej Británii v roku 1898 a svoj prvý výrobný závod

vo Francúzsku v roku 1905. Vďaka založeniu výrobného závodu v Spojených štátoch v roku 1912 sa výrobkom spoločnosti Bosch rýchlo podarilo získať nové trhy a expanzia spoločnosti po celom svete pokračovala zriaďovaním ďalších pobočiek a výrobných závodov. Jednou z najdôležitejších strategických iniciatív Roberta Boscha bolo rozhodnutie dbať na celosvetové pôsobenie spoločnosti a jej transformáciu na úspešnú celosvetovú sieť vývoja, výroby a predaja.

Robert Bosch bol sociálne zmýšľajúci podnikateľ. „Zamestnávateľ a zamestnanci sú rovnako závislí na osude svojej spoločnosti," napísal v eseji z roku 1920. Hneď od začiatku bol odhodlaný podporovať dobré životné podmienky svojich zamestnancov, rovnako ako sa vysporiadať s rozsiahlejšími sociálnymi otázkami. Okrem toho zlepšil pracovné podmienky, ktoré boli typické pre priemyselnú výrobu tej doby: Vybavil svoju továreň riadnou ventiláciou a osvetlením. Keď sa v roku 1906 stal jedným z prvých zamestnávateľov, ktorí predstavili osemhodinovú pracovnú dobu, mal opäť náskok pred ostatnými. Skrátenie pracovnej doby a odľahčenie záťaže svojim zamestnancom potom

v spoločnosti Bosch umožnilo zaviesť pre zlepšenie produktivity práce dve osemhodinové zmeny – strategické rozhodnutie, z ktorého v rovnakej miere ťaží spoločnosť aj zamestnanci.

Povolanie a ďalšie vzdelávanie stálou prioritou

Ako horlivý technik kládol Robert Bosch veľký dôraz na kvalitu práce svojich zamestnancov. Jeho hlavnou zásadou bolo požadovať realizáciu práce účinne a nezávisle, delegovať túto zodpovednosť na kvalifikovaný personál. „Budúcnosť nášho priemyslu a akéhokoľvek pokroku v oblasti techniky závisí na školení schopných mechanikov a technikov," uviedol Robert Bosch v rozhovore pre podnikové noviny v roku 1922. Podľa jedného z mechanikov, ktorí pre neho pracovali od prvých dní: „Pán Bosch sa osobne pozeral cez rameno každého nováčika, aby zhodnotil účinnosť a starostlivosť, s ktorými odviedol svoju prácu. Žiadna fušerská práca alebo neschopný pracovník nemal v spoločnosti Bosch miesto." Preto teda bolo pracovné a ďalšie vzdelávanie zamestnancov pre Roberta Boscha nanajvýš dôležitá otázka. V roku 1913 založil vlastné vzdelávacie zariadenie so špecializovanými seminármi pre učňov. Toto rozhodnutie bolo v nemalej miere podopreté nedostatočnou podporou, ktorú on sám dostal od svojho inštruktora počas svojho učenia sa na presného mechanika v Ulme. Školenie a vzdelávanie zamestnancov má významné postavenie v spoločnosti dodnes. Spoločnosť Bosch vynaložila v roku 2009 – uprostred hospodárskej a ekonomickej krízy – na vzdelávanie na celom svete 180 miliónov eur. V roku 1929 Robert Bosch založil „Bosch-Hilfe" – dôchodkový fond a fond pre pozostalých pre zamestnancov spoločnosti.

Dar v hodnote jedného milióna nemeckých mariek štuttgartskej polytechnike v roku 1910 znamenal začiatok občianskej iniciatívy Roberta Boscha. Neskôr daroval zisky zo zbrojárskych zmlúv z prvej svetovej vojny – asi 20 miliónov nemeckých mariek – na charitatívne účely. Založenie štuttgartskej Nemocnice Roberta Boscha v roku 1936 je len ďalším príkladom jeho sociálnej angažovanosti a keby bol Robert Bosch ešte dnes nažive, iste by bol vyzdvihovaný ako podnikateľ so sociálnym cítením. Jeho činy a úspechy sú široko citované ako model spoločenskej zodpovednosti a jeho dedičstvo sociálnych záväzkov je aj naďalej jedným z najviditeľnejších rysov spoločnosti.

Neochvejný demokrat aj v ťažkých časoch

Slobodomyseľný podnikateľ a demokrat, Robert Bosch, bol oddaný stúpenec a propagátor Weimarskej republiky. Po prvej svetovej vojne venoval značnú časť svojej energie a kapitálu k urýchleniu zmierenia Nemecka a Francúzska a podpore úsilia o vytvorenie Európskeho hospodárskeho priestoru bez ciel. Robert Bosch sledoval nielen svoje ekonomické záujmy, ale aj svoje osobné ideály, medzi ktoré patril aj záväzok k medzinárodnému porozumeniu a voľnému obchodu. „Voľný obchod je prvým krokom na ceste k porozumeniu medzi národmi," bol jeden z jeho výrokov na túto tému. O to viac bol preto znepokojený agresívnou, germanocentristickou politikou Národných socialistov. Posledné roky jeho života boli zatienené zavlečením jeho spoločnosti do plánov vojny a zbrojenia Tretej Ríše.

Robert Bosch a jeho riaditelia podporovali z vlastného presvedčenia odpor voči nacistickému režimu a pomáhali zachrániť svojich židovských zamestnancov a ďalších, ktorí čelili prenasledovaniu. V roku 1937 priviedol Bosch do spoločnosti ako poradcu bývalého primátora Lipska, Carla Groerdelera. S vedomím a podporou Roberta Boscha a jeho najbližších spolupracovníkov Goerdeler organizoval odbojárske bunky proti Hitlerovi. Pre Roberta Boscha bolo vypuknutie vojny v roku 1939 katastrofou – a to ako na osobnej úrovni tak aj pre jeho krajinu. Jeho životopisec Theodor Heuss napísal: „Raz mi povedal: ‚Ja by som radšej pracoval s 10 ľuďmi na dosiahnutí mieru, ako s 30 ľuďmi na ďalšej príčine vojny.'" Bosch mohol však iba stáť a prizerať sa, ako sa nútené práce v jeho spoločnosti stali krutou realitou. Robert Bosch sa nedožil konca vojny, rýchleho prebudovania spoločnosti v povojnových rokoch. Zomrel v Štuttgarte 12. marca 1942.

Jeho posledné prianie

V roku 1938 Robert Bosch spísal svoj závet, ktorý obsahoval základné pokyny pre jeho nástupcov. Špeciálne sa zaoberal tým, aby spoločnosť Robert Bosch GmbH zostala finančne nezávislá a zachovala si svoju podnikateľskú slobodu, a týmto spôsobom si zabezpečovala svoj dlhodobý úspech v budúcnosti. Vo svojej vôli to formuloval takto: „V zásade sa od vykonávateľov [mojej vôle] očakáva, že zabezpečia, aby obchodné aktivity spoločnosti Robert Bosch GmbH pokračovali a boli vedené spôsobom, ktorý odráža moje prianie, teda môjho ducha a vôľu, t.j. zabezpečiť pre tieto činnosti dlhodobo nielen ich holú existenciu, ale tiež silný a zmysluplný rozvoj, ktorý im pomôže vysporiadať sa s problémami a nevyhnutnými krízami budúcna. K dosiahnutiu tohto cieľa nemožno považovať žiadnu obeť za dostatočne veľkú."

Robert Bosch bol zručný technik a vizionársky priemyselník, ktorého hodnoty a podnikateľský prístup naďalej ovplyvňujú spôsob, akým Bosch Group vedie svoju celosvetovú spoločnosť dnes.

Bosch Group je vedúcim medzinárodným dodávateľom v oblasti technológií a služieb. Podľa predbežných výsledkov za rok 2009 v obchodných oblastiach automobilovej a priemyselnej techniky, spotrebného tovaru a techniky budov, približne 275 000 pracovníkov dosiahlo obrat 38,2 miliard eur. Bosch Group zahrňuje spoločnosť Robert Bosch GmbH a viac ako 300 dcérskych a regionálnych spoločností vo viac ako 60 štátoch sveta. Po započítaní predajných a servisných partnerov je Bosch zastúpený v asi 150 štátoch. Tento celosvetový zväzok vývojových, výrobných a odbytových podnikov je predpokladom pre ďalší rast. Bosch investuje každoročne viac ako 3,5 miliardy eur do vývoja a výskumu a prihlási celosvetovo viac ako 3800 patentov. Svojimi výrobkami a službami Bosch zlepšuje kvalitu života tým, že prináša inovačné a užitočné riešenia.

-bch-

BUDÚ ĎALŠIE AUTOMOBILOVÉ DIELCE Z PLASTOV?

Zľava doprava: Rainer Christian Genes, Production Planning Mercedes-Benz Cars, Prof. Dr.-Ing. Bharat Balasubramanian, Product Innovations & Process Technologies v Group Research & Advanced Engineering Daimler AG a Shinichi Koizumi Executive Vice President Representative Director Toray

Toray Industries, Inc. so sídlom v Tokiu a nemecká automobilka Daimler AG oznámili, že zakladajú spoločný podnik so sídlom v nemeckom meste Esslingen na výrobu a predaj automobilových súčiastok z plastov spevnených uhlíkovými vláknami (CFK). V rámci dohody o vývoji, ktorá bola podpísaná v minulom roku v marci, Toray pracuje na vývoji optimálnych východiskových materiálov na výrobu uhlíkových vlákien a nových tvárniacich postupov. Daimler preberá zodpovednosť za konštruovanie dielcov, vývoj technológií na integráciu týchto dielcov do vozidla a automatizáciu procesov.

Spojením obojstranne charakterizovaných kompetencií a silných stránok oboch spoločností sa podarilo vyvinúť účinnú procesnú technológiu na masovú výrobu dielcov z CFK, ktorá prinesie výrazne kratší tvárniaci cyklus.Partneri plánujú začať sériovú výrobu dielcov CFRP postupom lisovania injektážou živice v krátkom cykle (Short Cycle Resin Transfer Molding, RTM) v roku 2012. Ide pritom o nový postup tvarovania CFK, ktorý bol vyvinutý spoločnosťou Toray pre osobné vozidlá značky Mercedes-Benz.

Pre spoločnosť Toray, celosvetovo najväčšieho výrobcu uhlíkových vlákien, má rozšírenie podnikateľskej činnosti na spájacie dielce v automobilovej oblasti najvyššiu prioritu. V júni 2008 založil podnik stredisko Automotive Center (AMC) ako rozsiahlu vývojársku základňu pre automobilové aplikácie a v apríli 2009 založil Advanced Composite Center (ACC) ako centrálne stredisko pre vývoj technológií a aplikácie výrobkov z kompozitných materiálov. Tieto strediská slúžia ako jadrové prevádzky strediska A&A (Automotive & Aircraft) Center v meste Nagoy, rozsiahleho strediska na vývoj technológií a aplikácií v automobilovom a leteckom priemysle.

Konštrukcie s malou hmotnosťou sú integrálnou súčasťou stratégie spoločnosti Daimler na ceste k trvalo udržateľnej mobilite. Podnik si stanovil cieľ zmenšiť hmotnosť hrubej karosérie vo všetkých vozidlách Mercedes-Benz až o 10 percent oproti predchádzajúcim modelom. Vďaka tomu je možné ešte viac zmenšiť spotrebu paliva a emisií. Integrálnou súčasťou tejto stratégie ľahkých konštrukcií je používanie dielcov z kompozitných materiálov v plánovaných karosériách. Používanie uhlíkových vlákien by mohlo v budúcnosti čiastočne vyvážiť aj nárast hmotnosti v dôsledku dodatočných funkcií bezpečnosti a komfortu, ako aj alternatívnych pohonných systémov. Dielce z CFK okrem toho prispievajú aj k zväčšeniu tuhosti karosérie, teda aj pevnosti bezpečnostného rámu priestoru pre cestujúcich. Súčasne sa zlepšuje aj komfort, čo predstavuje príspevok ku kľúčovým hodnotám značky Mercedes-Benz.

Oba podniky majú v úmysle presadzovať svoje spoločné aktivity vo vývoji v budúcnosti tak, aby získali výrobné technológie pre sériovú výrobu, ktoré budú maximálne atraktívne aj vo vzťahu k nákladovým účinkom. Spoločný podnik bude vyrábať a predávať dielce z kompozitných materiálov, čím bude presadzovať zavádzanie uhlíkových kompozitných materiálov v automobilovej oblasti do sériového používania, ďaleko nad rámec dnešného používania (napr. v športových vozidlách).

-mz-

NAJVÄČŠIA FOTOVOLTAICKÁ ELEKTRÁREŇ V EURÓPSKOM AUTOMOBILOVOM PRIEMYSLE

V rámci všeobecnej snahy spoločnosti SEAT o maximálnu ochranu životného prostredia bola úspešne dokončená prvá fáza projektu 'SEAT in the SUN', ktorá spočívala vo výstavbe dvoch fotovoltaických elektrární schopných vyrobiť celkom 6 miliónov kWh čistej elektrickej energie. Počas prvého kompletného roku prevádzky vyrobí toto zariadenie omnoho viac energie, ako potrebuje slávnostné vianočné osvetlenie v Madride a Barcelone.

V úvodnej fáze dosahuje hodnota celkového inštalovaného výkonu 4 MW. Viac ako 20 000 solárnych panelov na strechách výrobných zariadení a parkovísk pokrýva plochu 135 000 m^2. Tento projekt umožní závodu SEAT v Martorelli výrazne prispieť k ochrane životného prostredia. Solárna elektráreň totiž zabráni každý rok vzniku 2800 ton emisií CO_2 . K dosiahnutiu rovnakého efektu by bolo potrebné vysadiť viac ako tisíc hektárov lesa.

Projekt 'SEAT in the SUN' je realizovaný v spolupráci so spoločnosťou Gestamp Solar a je založený na princípe lokálnej veľkovýroby čistej elektrickej energie pre miestnu spotrebu (decentralizácia výroby energie). Zariadenia postavené na parkoviskách majú navyše dvojaký účel. Vyrábajú energiu z obnoviteľného zdroja a chránia vozidlá pred vrtochmi počasia. Realizácia tejto prvej fázy si vyžiadala investíciu v hodnote 17 miliónov eur.

V rokoch 2011 až 2012 začnú ďalšie fázy výstavby fotovoltaickej elektrárne, ktorá sa po dokončení stane najväčšou fotovoltaickou elektrárňou inštalovanou na strechách zariadení v rámci európskeho automobilového priemyslu.

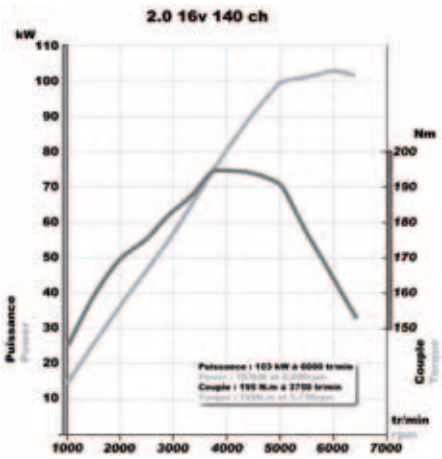
Cieľom projektu 'SEAT in the SUN' je výstavba celkovo šiestich fotovoltaických elektrární s výkonom 10,6 MW na celkovej ploche 320 tisíc m^2. Spoločnosť SEAT získa kapacitu pre výrobu viac ako 13 miliónov kWh čistej elektrickej energie za rok, čo je to ekvivalent spotreby elektriny 3000 španielskych domácností. Emisie CO_2 sa vďaka tomu zmenšia o 6200 ton ročne, čo je takmer 15 % prínos z hľadiska emisií kysličníka uhličitého, ktorý má pre životné prostredie prírodná rezervácia Montseny na okraji Barcelony.

V súlade s aktívnym prístupom spoločnosti SEAT k ochrane životného prostredia dokázala španielska automobilka zväčšiť v roku 2010 na svojom domácom trhu počet registrácií vozidiel s emisiami CO_2 pod 130 g/km medziročne o 42 %, a stala sa tak najlepšou v tomto segmente.

-st-

NOVÝ MOTOR PRE RENAULT FLUENCE A LAGUNA

Automobilka Renault má k dispozícii nový dvojlitrový zážihový motor, ktorý na Slovensku od 1. februára 2011 ponúka pre dva svoje typy - Laguna a Fluence. Je s ním spriahnutá 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka, Fluence s týmto motorom dosahuje maximálnu rýchlosť 200 km/h. Jeho spotreba v kombinovanej prevádzke je 7,9 l/100km a emisie CO2 182 g/km. Renault Slovensko sa tak snaží uspokojiť aj tých zákazníkov, ktorí od svojho auta požadujú väčšiu dynamiku.



So značným krútiacim momentom dostupným už od malých otáčok, živým výkonom vo väčších, a dobre utlmenou akustikou v celom spektre otáčok poskytuje dvojlitrový motor M4R s najväčším výkonom 103 kW výnimočné potešenie z jazdy, spájané skôr s väčšími motormi.

Dosahuje maximálny krútiaci moment 194 Nm pri 3750 otáčkach za minútu, pričom 85 % jeho maxima je dostupných už od 2000 ot./min. Vďaka odľahčeným ojniciam, piestom a ventilom skvele pracuje aj pri väčších otáčkach. Variabilné časovanie nasávacích ventilov umožňuje optimalizovať plnenie spaľovacích komôr pri každých otáčkach a tým zabezpečuje dobrý výkon, rýchlu odozvu na zmenu polohy pedála akcelerácie a primeranú spotrebu paliva. Vďaka hliníkovému bloku valcov a použitiu kompozitných materiálov pre určité dielce je hmotnosť tohto motora identická s hmotnosťou 1,6- litrového motora. Pohon rozvodov zabezpečuje reťaz, čo prispieva k príkladnej spoľahlivosti. Vďaka dvom vyvažovacím hriadeľom a špeciálnemu dizajnu určitých súčiastok, napríklad bloku motora, olejovej vane a pomocných úchytov, bolo možné dosiahnuť výnimočný akustický komfort.

-rt-

INTELIGENTNÁ ELEKTRICKÁ SIEŤ

Spoločnosť Toyota Motor Corporation spoločne s partnermi Japan Wind Development, Panasonic Electric Works a Hitachi oznámila odštartovanie demonštratívneho projektu inteligentnej elektrickej siete. Projekt v Rokkasho Village v japonskej prefektúre Aomori slúži na test efektivity technológií výroby energie bez emisií CO_2. Pritom sa používajú výhradne obnoviteľné zdroje energie, medzi nimi prvé veterné a fotovoltaické zariadenie na svete, ktoré svoju vyrobenú elektrinu ukladá v špeciálnych veľkých akumulátoroch.

Vybudovanie inteligentnej elektrickej siete zahŕňa prispôsobenie na elektrickú infraštruktúru príslušného regiónu a zriadenie zariadenia na výrobu obnoviteľných energií, elektrické vozidlá a hybridné vozidlá Plug-in, akumulačné batérie pre použitie v domoch, EcoCute (elektrický vodný vykurovací systém) a vykurovacie zásobné jednotky. Testuje sa tiež 8 kilometrov dlhé vedenie vo voľnom prostredí, ktoré okrem bežného elektrického vedenia spája aj vedenie optických vlákien pre rýchly prenos dát. S novými metódami rozvodu elektrickej energie a veľkým pokrokom v informačnej a komunikačnej technológii rastú vyhliadky na nový, optimalizovaný pomer medzi poskytovaním a dopytom po elektrickej energii. Pritom ide o zásobovanie domov bez CO_2 a tiež o ideálne napojenie elektrických vozidiel a hybridných automobilov Plug-in do inteligentnej elektrickej siete.

Toyota spoločne s partnermi JWD, Panasonic Electric Works a Hitachi vybudovala v Rokkasho Village elektrickú sieť, izolovanú od hlavnej siete. Panujú tam vynikajúce podmienky pre použitie veternej energie; navyše sa tam nachádza najväčšia kapacita veterných elektrární v Japonsku. Projekt beží od septembra 2010 predbežne do júla 2012 a má byť prínosom k plynulej komercializácii systému v Japonsku a na zámorských trhoch. Toyota bude v rámci projektu testovať systém Toyota Smart Center (TSC) na riadenie inteligentných domov. Systém reguluje akumuláciu elektrickej energie v akumulátoroch a elektrické vodné kúrenie EcoCute s prihliadnutím na spotrebné vzorky a stavy nabitia. Navyše sa testuje riadenie procesov nabíjania hybridných vozidiel Plug-in, rovnako ako spotreba a ukladanie energie. Ďalšou zložkou projektu je systém Toyota Smart Vision (TSV), nástroj pre obce na sledovanie stavov elektriny, monitorov pre systém energetického manažmentu inteligentných domov a nových nástrojov na zobrazovanie manažmentu pohonu vozidiel.

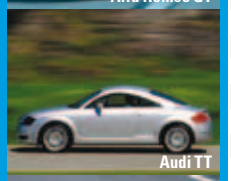
-ta-

Alfa Romeo 147

Alfa Romeo 159 Sportwagon

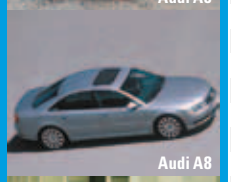
Alfa Romeo 166

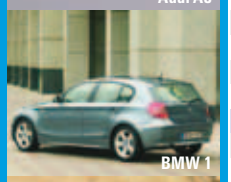
Alfa Romeo GT

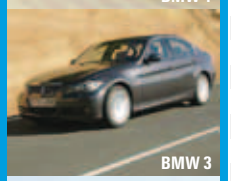

Audi TT

Audi A3 Sportback

Audi A6


Audi A8


BMW 1


BMW 3

BMW 5

BMW X3

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
ALFA ROMEO																	
Giulietta 1,8 TBi 235k Quadrifoglio Verd	26 690 €	H	5	5	4351 x 1798 x 1465	350/-	R4	1742	B	173	300	M6	P	242	6,8	7,6	A,B,C,E,K,P,R,S
Giulietta 2,0 JTDM 170k Distinctive	25 190 €	H	5	5	4351 x 1798 x 1465	350/-	R4	1956	D	125	320	M6	P	218	8,0	4,7	A,B,C,E,K,P,R,S
159 1,9 JTD 16v Q-Tronic Distinctive	32 600 €	S	4	5	4660 x 1828 x 1417	405/-	R4	1910	D	110	320	A6	P	209	9,5	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
159 2,4 JTD Distinctive	35 600 €	S	4	5	4660 x 1828 x 1417	405/-	R5	2387	D	154	400	M6	P	231	8,1	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
159 Sportwagon 1,9 JTD 16v Progressi	29 100 €	K	5	5	4660 x 1828 x 1422	445/1245	R4	1910	D	110	320	M6	P	210	9,4	5,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
159 Sportwagon 2,4 JTD Distinctive	37 200 €	K	5	5	4660 x 1828 x 1422	445/1245	R5	2387	D	154	400	M6	P	229	8,3	6,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Brera 2,2 JTS	32 600 €	C	3	4	4410 x 1830 x 1341	300/610	R4	2198	B	136	230	M6	P	224	8,6	9,2	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
Brera 3,2 V6 JTS Q4	40 200 €	C	3	4	4410 x 1830 x 1341	300/610	V6	3195	B	191	322	M6	4x4	244	6,8	11,4	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
GT 1,9 JTD Progression	29 800 €	C	2	5	4489 x 1763 x 1362	320/905	R4	1910	D	110	305	M6	P	209	9,6	6,2	A,B,E,K,R,S
GT 2,0 JTS Distinctive	30 700 €	C	2	5	4489 x 1763 x 1362	320/905	R4	1970	B	122	206	M5	P	216	8,7	8,7	A,B,E,K,R,S
Mito 1,4MPI 16v Progression	14 900 €	H	3	4	4063x 1720 x 1446	270/-	R4	1368	B	58	120	M6	P	165	12,3	5,9	A,B,E,H,AK,P,R,S
Mito 1,6 JTD Distinctive	20 000 €	H	3	4	4063x 1720 x 1446	270/-	R4	1589	D	88	320	M6	P	198	9,9	4,8	A,B,E,H,AK,K,P,R,S
Spider 2,4 JTD	38 100 €	R	2	2	4393 x 1830 x 1318	253/-	R5	2387	D	154	400	M6	P	231	8,3	7,8	A,B,E,AK,K,P,R,S
Spider 3,2 V6	40 600 €	R	2	2	4393 x 1830 x 1318	253/-	V6	3195	B	191	322	M6	P	250	7,2	11,1	A,B,E,AK,K,P,R,S
AUDI																	
A1 Attraction 1,2 TFSI	16 120 €	H	3	4	3954 x 1740 x 1416	270/-	R4	1197	B	63	160	M5	P	180	11,7	5,1	A,B,C,E,H,K,R,S
A3 Ambition 2,0 TFSI	32 980 €	H	3	5	4238 x 1765 x 1421	350/-	R4	1984	B	147	280	M6	P	238	7,0	7,1	A,B,C,E,K,P,S
A3 Attraction 1,6	20 900 €	H	3	5	4238 x 1765 x 1421	350/-	R4	1595	B	75	148	M5	P	185	11,8	6,8	A,B,C,E,K,S
A3 Cabriolet Attraction 1,2 TFSI	27 840 €	CA	3	4	4238 x 1765 x 1424	260/-	R4	1390	B	77	175	M6	P	190	12,2	5,7	A,B,C,E,K,R,S
A3 Cabriolet Attraction 2,0 TDI	32 980 €	CA	3	4	4238 x 1765 x 1424	260/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	204	9,7	5,3	A,B,C,E,K,R,S
A3 Cabriolet Attraction 1,6 TDI DPF	31 770 €	CA	3	4	4238 x 1765 x 1424	260/-	R4	1598	D	77	250	M5	P	190	12,2	4,3	A,B,C,E,K,R,S
A3 Sportback Attraction 1,6	21 610 €	H	5	5	4286 x 1765 x 1423	370/-	R4	1595	B	75	148	M5	P	185	12,1	6,9	A,B,C,E,K,S
A3 Sportback Attraction 2,0 TDI DPF	26 900 €	H	5	5	4286 x 1765 x 1423	370/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	210	9,1	4,4	A,B,C,E,K,S
A4 allroad quattro 2,0 TDI	31 290 €	K	5	5	4721 x 1841 x 1495	490/-	R4	1968	D	105	320	M6	4x4	200	10,3	6,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A4 Avant 1,8 TFSI	32 530 €	K	5	5	4703 x 1826 x 1436	490/-	R4	1798	B	118	250	M6	P	218	8,9	7,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A4 Avant 3,0 TDI V6 DPF quattro	44 220 €	K	5	5	4703 x 1826 x 1436	490/-	V6	2967	D	176	500	M6	4x4	250	6,3	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A5 2,0 TFSI	37 230 €	C	3	5	4625 x 1854 x 1372	455/-	R4	1984	B	155	350	M6	P	250	6,9	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A5 3,0 TDI DPF quattro	45 200 €	C	3	5	4625 x 1854 x 1372	455/-	V6	2967	D	176	500	M6	4x4	250	5,9	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A6 2,0 TDI DPF	37 170 €	S	4	5	4927 x 2030 x 1459	546/-	R4	1968	D	125	350	M6	P	225	8,9	5,7	A,B,C,E,H,K,R,S
A6 2,7 TDI	42 570 €	S	4	5	4927 x 2030 x 1459	546/-	V6	2698	D	140	400	M6	P	232	7,9	6,2	A,B,C,E,H,K,R,S
A6 allroad quattro 3,0 TDI	50 590 €	K	5	5	4934 x 1862 x 1521	565/-	V6	2967	D	176	500	M6	4x4	233	7,2	7,2	A,B,C,E,H,K,R,S
A6 Avant 2,7 TDI	44 970 €	K	5	5	4927 x 2030 x 1463	565/-	V6	2698	D	140	400	M6	P	228	8,2	6,2	A,B,C,E,H,K,R,S
A8 3,0 TDI quattro tiptronic	74 900 €	S	4	5	5137 x 1949 x 1460	510/-	V6	2967	D	184	500	A6	4x4	250	6,1	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A8 3,0 TFSI quattro tiptronic	76 150 €	S	4	5	5137 x 1949 x 1460	510/-	V6	2995	B	213	420	A6	4x4	250	5,9	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A8 4,2 FSI quattro tiptronic	89 900 €	S	4	5	5137 x 1949 x 1460	510/-	V8	4163	B	273	445	A8	4x4	250	5,7	9,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Q5 2,0 TFSI quattro	42 010 €	K	5	5	4629 x 1880 x 1653	540/-	R4	1984	B	155	350	M6	4x4	222	7,6	8,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Q5 3,0 TDI quattro S tronic	48 760 €	K	5	5	4629 x 1880 x 1653	540/-	V6	2967	D	176	500	A7	4x4	225	6,5	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Q7 3,0 TDI quattro tiptronic DPF	55 240 €	K	5	7	5086 x 1983 x 1737	775/-	V6	2967	D	176	550	A6	4x4	210	8,5	9,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Q7 4,2 TDI quattro tiptronic DPF	75 790 €	K	5	7	5086 x 1983 x 1737	775/-	V8	4163	D	250	800	A8	4x4	242	6,4	9,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
R8 4,2 FSI V8 quattro R-tronic	120 150 €	C	3	2	4431 x 1904 x 1249	100/-	V8	4163	B	309	430	A6	4x4	301	4,6	13,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
R8 4,2 FSI V8 quattro	112 680 €	C	3	2	4431 x 1904 x 1249	100/-	V8	4163	B	309	430	M6	4x4	301	4,6	14,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S5 4,2 FSI V8 quattro	57 310 €	C	2	4	4635 x 1854 x 1369	455/-	V8	4163	B	260	440	M6	4x4	250	5,1	12,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S5 4,2 FSI V8 quattro tiptronic	59 460 €	C	2	4	4635 x 1854 x 1369	455/-	V8	4163	B	260	440	A6	4x4	250	5,4	10,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S6 5.2 FSI quattro tiptronic	83 250 €	S	5	5	4938 x 2030 x 1442	546/-	V10	5204	B	320	540	A6	4x4	250	5,3	12,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S6 Avant 5.2 FSI quattro tiptronic	85 700 €	K	5	5	4938 x 2030 x 1446	565/-	V10	5204	B	320	540	A6	4x4	250	5,3	12,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
TT Coupe 1,8 TFSI	31 670 €	C	3	4	4178 x 1842 x 1352	290/-	R4	1798	B	118	250	M6	P	226	7,2	6,4	A,B,C,E,K,P,R,S
TT Coupe 2.0 TFSI	35 720 €	C	3	4	4178 x 1842 x 1352	290/-	R4	1984	B	155	350	M6	P	245	6,1	6,6	A,B,C,E,K,P,R,S
TT Coupe 2,0 TDI quattro	38 610 €	C	3	4	4178 x 1842 x 1352	290/-	R4	1968	D	125	350	M6	4x4	226	7,5	5,3	A,B,C,E,K,P,R,S
TT Roadster 2,0 TFSI	39 490 €	CA	2	2	4178 x 1842 x 1358	250/-	R4	1984	B	155	350	M6	P	242	6,2	6,7	A,B,C,E,K,P,R,S
TT Roadster 2,0 TDI quattro	42 380 €	CA	2	2	4178 x 1842 x 1358	250/-	R4	1968	D	125	350	M6	4x4	223	7,7	5,5	A,B,C,E,K,P,R,S
TTS Coupe 2,0 TFSI quattro	49 310 €	C	2	4	4198 x 1842 x 1345	290/-	R4	1984	B	200	350	M6	4x4	250	5,4	7,9	A,B,C,E,K,P,R,S
TTS Roadster 2,0 TFSI quattro	51 980 €	CA	2	2	4198 x 1842 x 1345	290/-	R4	1984	B	200	350	M6	4x4	250	5,6	8,1	A,B,C,E,K,P,R,S
BMW																	
116i	23 500 €	H	5	5	4239 x 1748 x 1421	330/1150	R4	1995	B	90	185	M6	Z	204	9,9	6,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
118d	27 300 €	H	5	5	4239 x 1748 x 1421	330/1150	R4	1995	D	105	300	M6	Z	210	9,0	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
118i	25 300 €	H	5	5	4239 x 1748 x 1421	330/1150	R4	1995	B	105	190	M6	Z	210	8,8	6,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
120i	27 500 €	H	5	5	4239 x 1748 x 1421	330/1150	R4	1995	B	125	210	M6	Z	224	7,8	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
123d	33 100 €	C	2	4	4360 x 1934 x 1423	575/-	R4	1995	D	150	400	M6	Z	238	7,0	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
135i	40 200 €	C	2	4	4360 x 1934 x 1408	575/-	R6	2979	B	225	400	M6	Z	250	5,3	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
318d	31 300 €	S	4	5	4531 x 1817 x 1421	460/-	R4	1995	D	105	300	M6	Z	210	9,1	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
320i	30 800 €	S	4	5	4531 x 1817 x 1421	460/-	R4	1995	B	125	210	M6	Z	228	8,2	6,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
318i Touring	30 400 €	K	5	5	4527 x 1817 x 1418	460/1385	R4	1995	B	105	190	M6	Z	210	9,5	6,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
325i Touring	37 400 €	K	5	5	4527 x 1817 x 1418	460/1385	R6	2996	B	160	270	M6	Z	248	6,9	7,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
330d Touring	42 400 €	K	5	5	4527 x 1817 x 1418	460/1385	R6	2993	D	180	520	M6	Z	250	6,2	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
520d	39 900 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R4	1995	D	135	380	M6	Z	227	8,1	5,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
523i	41 900 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R6	2996	B	150	270	M6	Z	238	7,9	7,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
523i Touring	44 600 €	K	5	5	4843 x 1846 x 1491	500/1650	R6	2996	B	150	270	M6	Z	231	8,2	7,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
525d	44 900 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R6	2993	D	150	450	M6	Z	236	7,2	6,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
530d Touring	51 600 €	K	5	5	4843 x 1846 x 1491	500/1650	R6	2993	D	180	540	M6	Z	243	6,4	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
528i	45 000 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R6	2996	B	190	310	M6	Z	250	6,6	7,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
535i	49 900 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R6	2979	B	225	400	M6	Z	250	6,0	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
530d	48 900 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R6	2993	D	180	540	M6	Z	250	6,3	6,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
630i Cabrio	81 900 €	CA	2	4	4820 x 1855 x 1374	350/-	R6	2996	B	200	320	M6	Z	250	6,7	8,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
650i Coupé	84 200 €	C	2	4	4820 x 1855 x 1374	450/-	V8	4799	B	270	490	M6	Z	250	5,1	11,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
740i	80 000 €	S	4	5	5072 x 1902 x1478	500/-	R6	2979	B	240	450	A6	Z	250	5,9	9,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
750i	90 100 €	S	4	5	5072 x 1902 x1478	500/-	V8	4395	B	300	600	A6	Z	250	5,2	11,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
750Li	93 100 €	K	4	5	5072 x 1902 x1478	500/-	V8	4395	B	300	600	A6	Z	250	5,3	11,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X1 sDrive 20d	31 800 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R4	1995	D	130	350	M6	Z	205	8,1	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X1 xDrive 23d	38 550 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R4	1995	D	150	400	M6	4x4	205	7,3	6,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X1 xDrive 28i	41 300 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R6	2996	B	190	310	A6	4x4	205	6,8	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X1 sDrive 18i	27 100 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R4	1995	B	110	200	M6	Z	202	9,7	8,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X1 xDrive 25i	37 400 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R6	2996	B	160	277	A6	4x4	233	7,9	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X3 xDrive 28i	46 800 €	K	5	5	4648 x 1881 x 1675	550/-	R6	2996	B	190	310	A8	4x4	210	6,9	9,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X6 xDrive 50i	77 400 €	H	5	5	4877 x 1983 x 1690	570/1450	V8	4395	D	300	600	M6	4x4	250	5,4	12,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X6 xDrive 40d	64 500 €	H	5	5	4877 x 1983 x 1690	570/1450	R6	2993	B	225	600	M6	4x4	236	6,5	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X6 xDrive 35d	60 500 €	H	5	5	4877 x 1983 x 1690	570/1450	R6	2993	D	189	540	M6	4x4	210	7,5	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X6 xDrive 35i	61 200 €	H	5	5	4877 x 1983 x 1690	570/1450	R6	2979	B	225	400	M6	4x4	240	6,7	11,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Z4 sDrive 23i	37 000 €	R	2	2	4239 x 1790 x 1291	180/310	R6	2497	B	150	250	M6	Z	242	6,6	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Z4 sDrive 30i	44 000 €	R	2	2	4239 x 1790 x 1291	180/310	R6	2996	B	190	310	M6	Z	250	5,8	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Z4 sDrive 35i	48 700 €	R	2	2	4239 x 1790 x 1291	180/310	R6	2979	B	225	400	M6	Z	250	5,2	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CITROËN																	
Berlingo 1,6 16V Plus	10 990 €	K	5	5	4380 x 1810 x 1852	675/1350	R4	1587	B	66	132	M5	P	160	15,3	8,2	A,C,E,
Berlingo 1,6 Hdi 16V Multispace	14 190 €	K	5	5	4380 x 1810 x 1852	675/1350	R4	1560	D	55	185	M5	P	150	17,1	5,7	A,C,E,K,P,R
C1 1,0i Plus	6 499 €	H	3	5	3435 x 1855 x 1470	139/712	R3	998	B	50	93	M5	P	157	13,7	4,6	A,0
C1 1,0i Plus	6 699 €	H	5	5	3435 x 1855 x 1470	139/751	R3	998	B	50	93	M5	P	157	13,7	4,6	A,0
C3 1,4 Hdi Attraction	11 190 €	H	5	5	3941x 1728 x 1524	305/1155	R4	1398	D	50	160	M5	P	163	13,7	4,2	A,B,C,E,P
C3 1,4i 16V Attraction	9 690 €	H	5	5	3941x 1728 x 1524	305/1155	R4	1360	B	54	118	M5	P	163	14,2	6,0	A,B,C,E,P
C3 1,6 VTi Exclusive	14 490 €	H	5	5	3941x 1728 x 1524	305/1155	R4	1598	B	88	160	M5	P	190	8,9	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R
C3 Picasso 1,4 Vti Attraction	9 990 €	H	5	5	4078 x 2050 x 1621	385/500	R4	1397	B	70	135	M5	P	178	12,2	6,8	A,C,E,P
C3 Picasso 1,6 Hdi Attraction	12 140 €	H	5	5	4078 x 2050 x 1621	385/500	R4	1560	D	66	215	M5	P	173	13,4	4,7	A,C,E,P
C4 1,4i 16V Seduction	11 290 €	H	5	5	4275 x 1773 x 1458	352/1083	R4	1360	B	65	133	M5	P	182	12,8	6,4	A,B,C,E,H,K,R
C4 1,6HDi Seduction	15 790 €	H	5	5	4275 x 1773 x 1458	352/1083	R4	1560	D	80	240	M5	P	192	11,2	4,5	A,B,C,E,H,K,R
C4 1,6HDi Seduction	13 790 €	H	5	5	4275 x 1773 x 1458	352/1083	R4	1560	D	66	215	M5	P	180	12,5	4,5	A,B,C,E,H,K,R
C4 1,6i Vti Seduction	12 290 €	H	5	5	4275 x 1773 x 1458	352/1083	R4	1598	B	88	160	M5	P	195	10,0	6,7	A,B,C,E,H,K,R
C4 2,0HDi Exclusive	18 290 €	H	5	5	4275 x 1773 x 1458	352/1083	R4	1997	D	100	320	M6	P	207	9,7	5,5	A,B,C,E,H,K,R,S
C4 Picasso 2.0HDi 16V	20 090 €	H	5	5	4470 x 1830 x 1660	500/1734	R4	1997	D	100	320	M6	P	190	12,4	6,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C6 2,2 HDi Business	44 290 €	S	5	5	4470 x 2080 x 1464	421/-	R4	2179	D	125	400	A6	P	214	11,2	7,6	A,BB,C,E,H,AK,K,R,S
C6 2,2 HDi Exclusive	48 590 €	S	5	5	4470 x 2080 x 1464	421/-	R4	2179	D	125	400	A6	P	214	11,2	7,6	A,BB,C,E,H,AK,K,R,S
C6 3,0 HDi V6 Exclusive	52 990 €	S	5	5	4470 x 2080 x 1464	421/-	V6	2992	D	177	450	A6	P	235	8,5	7,4	A,BB,C,E,H,AK,K,R,S
C6 3,0 HDi V6 Business	48 590 €	S	5	5	4470 x 2080 x 1464	421/-	V6	2992	D	177	450	A6	P	235	8,5	7,4	A,BB,C,E,H,AK,K,R,S
C8 2,0 Hdi 16V FAP Seduction	34 988 €	V	5	8	4726 x 1854 x 1856	480/2948	R4	1997	D	100	320	M6	P	190	11,4	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C8 2,0i 16V Seduction	29 139 €	V	5	8	4726 x 1854 x 1856	480/2948	R4	1997	B	103	200	M5	P	188	11,6	9,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C-Crosser 2,2 HDI 160k Exclusive	31 490 €	K	5	7	4646 x 1808 x 1713	510/1014	R4	2179	D	115	380	M6	4x4	200	9,9	7,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C-Crosser 2,4i 160k Pack	24 990 €	K	5	7	4646 x 1808 x 1713	510/1014	R4	2360	B	125	232	M5	4x4	200	10,4	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand C4 Picasso 1,6 HDi Seduction	20 790 €	V	5	7	4590 x 1830 x 1690	208/1951	R4	1560	D	80	240	M5	P	180	12,7	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jumpy Combi 1,6 Hdi	23 324 €	V	5	9	4805 x 1895 x 1942	327/-	R4	1560	D	66	180	M5	P	145	17,7	7,2	E,C
Jumpy Combi 2,0 Hdi	25 466 €	V	5	9	4805 x 1895 x 1942	327/-	R4	1997	D	88	300	M6	P	160	12,8	7,2	E,C
Nemo 1,4 Hdi Plus	11 690 €	K	5	5	3864 x 1716 x 1721	360/890	R4	1398	D	50	160	M5	P	152	16,9	4,5	C,E,P
C5 1.8i 16V Attraction	21 290 €	S	4	5	4779 x 2096 x 1458	439/-	R4	1749	B	92	170	M5	P	200	11,0	7,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C5 Tourer 1.8i 16V Seduction Dynamiq	24 790 €	K	5	5	4829 x 2096 x 1491	505/-	R4	1749	B	92	170	M5	P	196	11,3	8,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C5 Tourer 2.0i 16V Seduction Dynamiq	28 290 €	K	5	5	4829 x 2096 x 1491	505/-	R4	1997	D	103	320	M6	P	200	10,9	5,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Xsara Picasso 1,6HDi 16V	13 590 €	V	5	5	4276 x 1751 x 1637	550/2128	R4	1560	D	66	215	M5	P	175	12,1	5,1	A,B,C,E,K,P,R
Xsara Picasso 1,6i 16V	11 890 €	V	5	5	4276 x 1751 x 1637	550/2128	R4	1587	B	80	147	M5	P	180	11,4	7,3	A,B,C,E,K,P,R
DACIA																	
Logan 1,2 16V Access	6 290 €	S	4	5	4290 x 1989 x 1511	510/-	R4	1149	B	55	107	M5	P	161	13,6	5,9	0
Logan 1,2 16V Arctica	7 790 €	S	4	5	4290 x 1989 x 1511	510/-	R4	1149	B	55	107	M5	P	161	13,6	5,9	A,C,E,K,P
Duster 1,6 16V Access	11 990 €	K	5	5	4315 x 2000 x 1695	408/1570	R4	1598	B	77	148	M6	4x4	160	12,8	8,0	A
Duster 1,6 16V Arctica	13 290 €	K	5	5	4315 x 2000 x 1695	408/1570	R4	1598	B	77	148	M6	4x4	160	12,8	8,0	A,B,C,E,K,P
Duster 1,5 dCi Arctica	15 290 €	K	5	5	4315 x 2000 x 1695	408/1570	R4	1461	D	80	240	M6	4x4	168	12,5	5,6	A,B,C,E,K,P
Logan MCV 1,5 dCi Ambiance	11 290 €	S	5	5	4473 x 1993 x 1640	700/198	R4	1461	D	55	180	M5	P	157	15,3	4,8	A,C,E
Logan MCV 1,6 Access	7 990 €	S	5	5	4473 x 1993 x 1640	700/198	R4	1598	B	62	135	M5	P	163	14,3	7,3	0
Logan MCV 1,5 dCi Arctica Music	12 390 €	S	5	5	4473 x 1993 x 1640	700/198	R4	1461	D	65	200	M5	P	165	13,7	4,8	A,C,E,K,P,R
Logan MCV 1,6 Ambiance	10 190 €	S	5	7	4473 x 1993 x 1640	700/198	R4	1598	B	62	135	M5	P	163	14,3	7,3	A,C,E
Logan Pick-Up 1,5 dCi Ambiance	8 990 €	U	2	2	4496 x 1998 x 1554	-/-	R4	1461	D	63	200	M5	P	160	13,5	5,4	A,C,E
Logan Pick-Up 1,6 Access	6 390 €	U	2	2	4496 x 1998 x 1554	-/-	R4	1598	B	62	135	M5	P	161	13,8	7,7	0
Logan Van 1,6 Access	6 390 €	V	5	2	4450 x 1993 x 1640	2500/-	R4	1598	B	62	135	M5	P	163	14,1	7,7	0
Logan Van 1,5 dCi Ambiance	8 990 €	V	5	2	4450 x 1993 x 1640	2500/-	R4	1461	D	63	200	M5	P	163	14,3	5,4	A,C,E
Sandero 1,2 16V Access	6 990 €	H	5	5	4020 x 1990 x 1534	320/-	R4	1149	B	55	107	M5	P	161	13,6	5,9	0
Sandero 1,6 Arctica	8 390 €	H	5	5	4020 x 1990 x 1534	320/-	R4	1598	B	62	135	M5	P	169	12,9	6,7	A,C,E,K,P,R
FIAT																	
500 Lounge 1,4	15 000 €	H	3	4	3546 x 1627 x 1488	185/610	R4	1368	B	74	131	M6	P	182	10,5	6,1	A,B,C,E,AK,K,R
500 Pop 1,2	11 000 €	H	3	4	3546 x 1627 x 1488	185/610	R4	1242	B	51	102	M5	P	160	12,9	5,1	A,B,C,E,AK,R
Bravo Plus 1,4	11 540 €	H	5	5	4336 x 1792 x 1498	400/1175	R4	1368	B	66	128	M6	P	179	12,5	6,3	A,B,C,E,K,R
Bravo Strip 1,4	11 040 €	H	5	5	4336 x 1792 x 1498	400/1175	R4	1368	B	66	128	M6	P	179	12,5	6,3	A,B,C,E
Bravo Dynamic 1,6 MultiJet 105k	16 100 €	H	5	5	4336 x 1792 x 1498	400/1175	R4	1598	D	77	290	M6	P	187	11,3	4,9	A,B,C,E,K,P,R,S
Bravo Sport 2,0 MultiJet	19 300 €	H	5	5	4336 x 1792 x 1498	400/1175	R4	1956	D	121	360	M6	P	215	8,2	5,3	A,B,C,E,K,P,R,S
Dobló 1,4 Active	12 000 €	V	5	5	4159 x 1714 x 1810	750/3000	R4	1368	B	70	127	M5	P	161	15,4	7,2	A,B,C,E,S
Dobló 1,4 Dynamic	13 400 €	V	5	5	4159 x 1714 x 1810	750/3000	R4	1368	B	70	127	M5	P	161	15,4	7,2	A,B,C,E,K,S
Dobló 1,3 MultiJet Emotion	16 200 €	V	5	5	4159 x 1714 x 1810	750/3000	R4	1248	D	66	200	M5	P	156	14,9	4,9	A,B,C,E,K,R,S
Dobló 2,0 MultiJet Emotion	18 400 €	V	5	5	4159 x 1714 x 1810	750/3000	R4	1956	D	99	320	M6	P	179	11,3	5,7	A,B,C,E,K,R,S
Linea Active 1,4	12 270 €	S	5	5	4560 x 1730 x 1494	500/-	R4	1368	B	57	115	M5	P	165	14,6	6,3	A,C,E

BMW 7

Citroën C2

Citroën C4

Citroën C5

Citroën C8

Citroën Jumpy Combi

Citroën C-Crosser

Citroën C4 Picasso

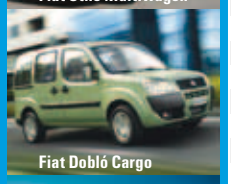
Dacia MCV

Dacia Logan

Fiat Panda 4x4

Fiat Grande Punto

Fiat Stilo Multiwagon


Fiat Dobló Cargo

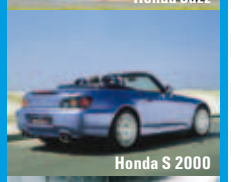
Fiat Croma

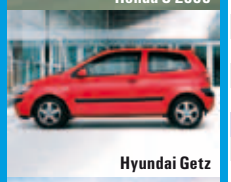
Honda Accord

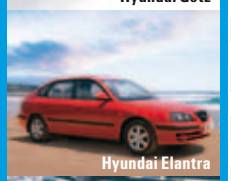
Honda FR-V

Honda CR-V

Honda Jazz


Honda S 2000


Hyundai Getz


Hyundai Elantra

Hyundai Sonata

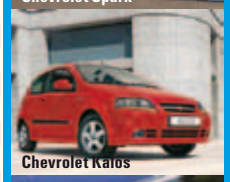
Hyundai Tucson

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Ztýchtenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Linea Dynamic 1,3 MultiJet	15 000 €	S	5	5	4560 x 1730 x 1494	500/-	R4	1248	D	66	200	M5	P	170	13,8	4,9	A,B,C,E,H,K,R
Linea Emotion 1,3 MultiJet	16 680 €	S	5	5	4560 x 1730 x 1494	500/-	R4	1248	D	66	200	M5	P	170	13,8	4,9	A,B,C,E,H,K,R,S
500 C Pop 1,2	13 800 €	H	3	4	3546 x 1627 x 1488	185/-	R4	1242	B	51	102	M5	P	160	12,9	5,1	A,B,C,E,H,AK,R
500 C Lounge 1,3 MultiJet	17 800 €	H	3	4	3546 x 1627 x 1488	185/-	R4	1248	D	55	145	M5	P	165	13,0	4,2	A,B,C,E,H,AK,K,R
500 C Lounge 1,4	17 800 €	H	3	4	3546 x 1627 x 1488	185/-	R4	1368	B	74	131	M6	P	182	10,5	6,1	A,B,C,E,H,AK,K,R
Nová Croma Active 1,8 MPI	26 010 €	H	5	5	4783 x 1775 x 1603	500/1610	R4	1796	B	103	175	M5	P	206	10,2	7,4	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
Nová Croma Dynamic 2,2 MPI	27 860 €	H	5	5	4783 x 1775 x 1603	500/1610	R4	2198	B	108	203	M5	P	210	10,1	8,4	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
Nová Croma Dynamic 1,9 MtJ 16v	30 350 €	H	5	5	4783 x 1775 x 1603	500/1610	R4	1910	D	110	320	M6	P	210	9,6	6,1	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
Nová Croma Emotion 2,4 MtJ Auto	35 350 €	H	5	5	4783 x 1775 x 1603	500/1610	R4	2387	D	147	400	A6	P	216	8,5	7,2	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
Panda 1,1 Active	10 050 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1108	B	40	88	M5	P	150	15,0	5,7	A,K
Panda 1,2 4x4 Trekking	14 450 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1242	B	44	102	M5	4x4	145	20,0	6,6	A,C,E,K
Panda 1,1 Actual	8 950 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1108	B	44	88	M5	P	150	15,0	5,0	0
Panda 1,2 Dynamic	10 450 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1242	B	44	102	M5	P	155	14,0	5,6	A,C,E,K
Panda 1,2 4x4 Climbing	15 450 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1242	B	44	102	M5	4x4	145	20,0	6,6	A,C,E,K,R
Panda 1,3 Multijet Dynamic	12 950 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1248	D	51	145	M5	P	160	13,0	4,3	A,C,E,K
Punto 1,2 65k Actual 3-dv.	10 150 €	H	3	5	4030 x 1687 x 1490	66/1030	R4	1242	B	48	102	M5	P	155	14,5	5,7	A,C,E,P
Punto 1,2 Classic 5-dv.	10 320 €	H	5	5	3865 x 1660 x 1480	297/-	R4	1242	B	44	102	M5	P	155	14,3	5,7	A,C,E,P
Punto 1,3 75k Multijet 5-dv.	11 970 €	H	5	5	4030 x 1687 x 1490	66/1030	R4	1248	D	55	190	M5	P	165	13,6	4,5	A,C,E,P
Punto Evo 3dv. 1,2 65k Active	10 290 €	H	3	5	4065 x 1687 x 1490	275/-	R4	1242	B	48	102	M5	P	155	14,5	5,7	A,C,E,AK
Punto Evo 3dv. 1,4 MultiAir 135k Sport	16 390 €	H	3	5	4065 x 1687 x 1490	275/-	R4	1368	B	99	206	M5	P	205	8,5	5,6	A,B,C,E,AK,K,R,S
Punto Evo 5dv. 1,2 65k Active	10 790 €	H	5	5	4065 x 1687 x 1490	275/-	R4	1242	B	48	102	M5	P	155	14,5	5,7	A,C,E,AK
Punto Evo 5dv. 1,4 MultiAir 135k Sport	16 890 €	H	5	5	4065 x 1687 x 1490	275/-	R4	1368	B	99	206	M5	P	205	8,5	5,6	A,B,C,E,AK,K,R,S
Sedici 1,6 16v 4x2 Dynamic	13 920 €	H	5	5	4115 x 1755 x 1620	270/670	R4	1586	B	88	156	M5	P	185	10,7	6,2	A,B,C,E,K,P,R
Sedici 2,0 MultiJet 4x4 Emotion	21 100 €	H	5	5	4115 x 1755 x 1620	270/670	R4	1956	D	99	320	M6	4x4	180	11,2	5,4	A,B,C,E,K,P,R
HONDA																	
Accord 2,0 Comfort	24 500 €	S	4	5	4725 x 1840 x 1440	467/-	R4	1997	B	115	192	M6	P	215	9,4	7,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Accord 2,2 i-DTEC Top Executive	38 000 €	S	4	5	4725x 1840 x 1440	467/-	R4	2199	D	110	350	M6	P	212	9,7	5,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Accord 2,4 Executive AT	34 150 €	S	4	5	4725 x 1840 x 1440	467/-	R4	2354	B	148	230	A5	P	227	9,7	8,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Accord Tourer 2,0 Comfort	25 650 €	K	5	5	4750 x 1840 x 1440	406/-	R4	1997	B	115	192	M6	P	212	9,8	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Accord Tourer 2,2 i-DTEC Top Executiv	39 950 €	K	5	5	4750 x 1840 x 1440	406/-	R4	2199	D	110	350	M6	P	207	10,0	5,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Accord Tourer 2,4 Executive	34 100 €	K	5	5	4750 x 1840 x 1440	406/-	R4	2354	B	148	234	M6	P	222	8,4	9,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Accord Tourer 2,4 Executive AT	36 100 €	K	5	5	4750 x 1840 x 1440	406/-	R4	2354	B	148	234	A5	P	222	10,2	9,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
City 1,4 ES	15 800 €	S	4	5	4420 x 1695 x 1470	506/-	R4	1339	B	73	127	M5	P	182	11,6	6,0	A,B,C,E,H,K,R
City 1,4 LS	14 680 €	S	4	5	4420 x 1695 x 1470	506/-	R4	1339	B	73	127	M5	P	182	11,6	6,0	A,B,C,E,K,R
City 1,4 S	13 550 €	S	4	5	4420 x 1695 x 1470	506/-	R4	1339	B	73	127	M5	P	182	11,5	6,0	A,C,E,K,R
Civic 5D 1,4 Comfort	15 990 €	H	5	5	4255 x 1765 x 1460	415/-	R4	1339	B	73	127	M6	P	177	13,0	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Civic 5D 1,8 Sport	18 790 €	H	5	5	4255 x 1765 x 1460	415/-	R4	1799	B	103	174	M6	P	205	8,9	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Civic 5D 2,2 i-CTDi Executive	23 490 €	H	5	5	4255 x 1765 x 1460	415/-	R4	2204	D	103	340	M6	P	205	8,7	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Civic Hybrid	22 530 €	S	5	5	4545 x 1750 x 1430	350/-	R4	1339	BE	70	123	CVT	P	185	12,1	4,6	A,B,C,E,H,K,R,S
Civic Sedan 1,8 LS	19 600 €	S	5	5	4545 x 1750 x 1435	375/-	R4	1799	B	103	174	M6	P	200	9,0	6,6	A,B,C,E,H,K,R,S
Civic Type R Plus	24 290 €	H	3	4	4270 x 1785 x 1445	485/1352	R4	1998	B	148	193	M6	P	235	6,6	9,1	A,B,C,E,H,K,R,S
Civic Type S	18 690 €	H	3	5	4270 x 1785 x 1460	415/1352	R4	1799	B	103	174	M6	P	205	8,9	6,6	A,B,C,E,H,K,R,S
CR-V 2,0 Elegance	26 750 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1675	524/955	R4	1997	B	110	192	M6	P	190	10,2	8,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CR-V 2,0 Executive	30 700 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1675	524/955	R4	1997	B	110	192	M6	P	190	10,2	8,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CR-V 2,2 Elegance	29 000 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1675	524/955	R4	2199	B	110	350	M6	P	190	9,6	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CR-V 2,2 Executive	32 950 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1675	524/955	R4	2199	B	110	350	M6	P	190	9,6	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CR-V 2,2 TOP Executive	38 250 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1675	524/955	R4	2199	B	110	350	M6	P	190	9,6	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
FR-V 2,2 Comfort	25 700 €	V	5	6	4285 x 1810 x 1610	439/1049	R4	2204	B	103	340	M6	P	190	10,1	6,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Insight 1,3 Elegance	21 800 €	L	5	5	4395 x 1695 x 1425	408/-	R4	1339	B	65	121	CVT	P	182	12,5	4,6	A,B,C,E,H,K,R,S
Insight 1,3 S	19 600 €	L	5	5	4395 x 1695 x 1425	408/-	R4	1339	B	65	121	CVT	P	182	12,5	4,4	A,B,C,E,H,K,S
Jazz 1,2 Trend	12 990 €	H	5	5	3900 x 1695 x 1525	337/883	R4	1198	B	66	114	M5	P	177	12,6	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jazz 1,4 Comfort	14 700 €	H	5	5	3900 x 1695 x 1525	337/883	R4	1339	B	73	127	M5	P	182	11,4	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jazz 1,4 Exclusive	17 900 €	H	5	5	3900 x 1695 x 1525	337/883	R4	1339	B	73	127	M5	P	182	11,4	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Legend Sedan 3,7	51 300 €	S	5	5	4985 x 1845 x 1450	452/-	R6	3664	B	217	371	A5	4x4	250	7,1	11,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
HYUNDAI																	
Accent 1,4 16V Classic	7 149 €	S	4	5	4280 x 1695 x 1470	390/-	R4	1399	B	71	125	M5	P	177	12,3	6,2	A,C,R
Accent 1,4 16V Style	8 999 €	S	4	5	4280 x 1695 x 1470	390/-	R4	1399	B	71	125	M5	P	177	12,3	6,2	A,C,E,K,P,R
Accent 1,5 CRDi 16V Style	10 099 €	S	4	5	4280 x 1695 x 1470	390/-	R4	1493	D	81	235	M5	P	176	11,5	4,6	A,C,E,K,P,R
H-1 Van 2,5 CRDi VGT	17 580 €	V	5	3	5125 x 1920 x 1935	850/-	R4	2497	D	100	392	M5	P	167	17,9	8,3	C,E
H-1 Tour 2,5 CRDi VGT	27 490 €	V	5	8	5125 x 1920 x 1925	850/-	R4	2497	D	125	392	M5	P	180	14,5	8,5	A,C,E,K,P,S
i20 1,2 DOHC 16V Classic	7 599 €	H	5	5	3940 x 1710 x 1490	295/1060	R4	1248	B	57	118	M5	P	165	12,9	5,2	A,B,C,R
i20 1,4 CRDi DOHC 16V Comfort	10 599 €	H	5	5	3940 x 1710 x 1490	295/1060	R4	1396	D	66	220	M5	P	171	13,6	4,5	A,B,C,E,P,R,S
i30 1,4i MPI DOHC CWT Classic	10 999 €	H	5	5	4245 x 1775 x 1480	340/1250	R4	1396	B	80	137	M5	P	187	11,7	6,1	A,B,C,E,K,P,R
i30 1.4i MPI DOHC CWT Classic Plus	11 599 €	H	5	5	4245 x 1775 x 1480	340/1250	R4	1396	B	80	137	M5	P	187	11,7	6,1	A,B,C,E,K,P,R
i30 CW 1,6i MPI DOHC CWT Classic	13 499 €	K	5	5	4475 x 1755 x 1520	415/1395	R4	1591	B	93	157	M5	P	192	11,0	6,2	A,B,C,E,K,P,R
i30 CW 1,4i MPI DOHC CWT Comfort	13 199 €	K	5	5	4475 x 1755 x 1520	415/1395	R4	1396	B	80	137	M5	P	187	11,6	6,3	A,B,C,E,K,P,R
ix20 1,6 DOHC CVVT 16V Comfort	13 411 €	H	5	5	4100 x 1765 x 1600	440/-	R4	1591	B	91,5	156	M6	P	184	10,9	6,4	A,B,C,E,P,R,S
ix35 1,7 CRDi VGT Comfort	20 570 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1670	465/1436	R4	1685	D	85	260	M6	P	173	12,4	5,3	A,B,C,E,K,P,R,S
ix35 1.6 GDI Style	19 562 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1670	465/1436	R4	1591	B	99	167	M6	P	178	11,1	6,8	A,B,C,E,K,P,R,S
ix55 S 3,0 CRDi VGT Comfort 4x4	36 490 €	K	5	7	4840 x 1945 x 1750	598/1746	V6	2959	D	176	451	A6	4x4	200	10,4	9,4	A,B,C,E,K,P,R,S
ix55 S 3,0 CRDi VGT Premium 4x4	42 390 €	K	5	7	4840 x 1945 x 1750	598/1746	V6	2959	D	176	451	A6	4x4	200	10,4	9,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Matrix 1,5 CRDi VGT	10 899 €	V	5	5	4060 x 1740 x 1635	350/1284	R4	1493	D	81	235	M5	P	170	14,3	5,2	A,C,E,K,R
Matrix 1,6i DOHC	9 499 €	V	5	5	4060 x 1740 x 1635	350/1284	R4	1599	B	76	141	M5	P	170	12,7	7,3	A,C,E,K,R
i10 1,1i SOHC Classic	7 099 €	H	5	5	3565 x 1595 x 1540	225/910	R4	1086	B	48,5	98	M5	P	151	15,6	5,2	A,C,R
i10 1,1 CRDi VGT Style	10 299 €	H	5	5	3565 x 1595 x 1540	225/910	R4	1120	D	55	153	M5	P	163	15,8	4,3	A,B,C,E,K,R
i10 1,2 DOHC 16V Style	8 929 €	H	5	5	3565 x 1595 x 1540	225/910	R4	1248	B	57,2	117	M5	P	164	12,8	5,2	A,B,C,E,K,R
Nové Santa Fe 2,2 CRDi VGT Premium	33 599 €	K	5	5	4660 x 1890 x 1725	774/1582	R4	2199	D	145	430	A6	4x4	190	10,2	7,2	A,B,C,E,K,P,R,S

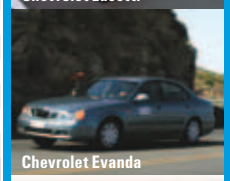
Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Nové Santa Fe 2,2 CRDi VGT Style	29 599 €	K	5	5	4660 x 1890 x 1725	774/1582	R4	2199	D	145	430	M6	4x4	190	9,8	6,8	A,B,C,E,K,P,R,S
Nové Santa Fe 2,2 CRDi VGT Premium	31 999 €	K	5	5	4660 x 1890 x 1725	774/1582	R4	2199	D	145	430	M6	4x4	190	9,8	6,8	A,B,C,E,K,P,R,S
Nové Santa Fe 2,4i DOHC CWT Style	27 699 €	K	5	5	4660 x 1890 x 1725	774/1582	R4	2349	B	128	230	M6	P	190	10,7	8,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Tucson 2,0 CRDi VGT Dynamic Plus	20 199 €	K	5	5	4325 x 1795 x 1730	325/805	R4	1991	D	103	305	M6	4x4	177	11,1	7,1	A,B,C,E,K,P,R,S
Tucson 2,0 CRDi VGT Dynamic Plus I	20 499 €	K	5	5	4325 x 1795 x 1730	325/805	R4	1991	D	103	305	M6	4x4	177	11,1	7,1	A,B,C,E,K,P,R
Tucson 2,0 CRDi VGT Elegance	21 199 €	K	5	5	4325 x 1795 x 1730	325/805	R4	1991	D	103	305	M6	4x4	177	11,1	7,1	A,B,C,E,K,P,R,S
CHEVROLET																	
Aveo 1,2 16V Base	10 210 €	H	3	5	3920 x 1680 x 1505	220/980	R4	1206	B	62	114	M5	P	170	12,8	5,5	C,E,R
Aveo 1,2 16V LS	11 410 €	H	3	5	3920 x 1680 x 1505	220/980	R4	1206	B	62	114	M5	P	170	12,8	5,5	A,C,E,K,P,R
Aveo 1,2 16V Base	10 510 €	H	5	5	3920 x 1680 x 1505	220/980	R4	1206	B	62	114	M5	P	170	12,8	5,5	C,E,K,R
Aveo 1,4 16V LT	13 110 €	H	5	5	3920 x 1680 x 1505	220/980	R4	1399	B	74	131	M5	P	175	11,9	5,9	A,B,C,E,K,P,R
Aveo 1,2 16V Direct	10 410 €	S	4	5	4310 x 1710 x 1500	400/-	R4	1206	B	62	114	M5	P	170	12,8	5,5	C,E,R
Aveo 1,2 16V Star	11 610 €	S	4	5	4310 x 1710 x 1500	400/-	R4	1206	B	62	114	M5	P	170	12,8	5,5	A,C,E,K,R
Aveo 1,4 16V Star	12 110 €	S	4	5	4310 x 1710 x 1500	400/-	R4	1399	B	74	131	M5	P	175	11,9	5,9	A,C,E,K,R
Aveo 1,4 16V Elite	13 210 €	S	4	5	4310 x 1710 x 1500	400/-	R4	1399	B	74	131	M5	P	175	11,9	5,9	A,B,C,E,K,P,R
Captiva 2,0 VCDI LT Medium	27 640 €	K	5	7	4635 x 1850 x 1755	465/930	R4	1991	D	110	320	M5	4x4	182	10,9	7,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Captiva 2,0 VCDI Sport Black	30 870 €	K	5	7	4635 x 1850 x 1755	465/930	R4	1991	D	110	320	M5	4x4	182	10,9	7,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Captiva 2,0 VCDI LS Base	20 340 €	K	5	5	4635 x 1850 x 1755	465/930	R4	1991	D	93	295	M5	Z	181	11,7	7,2	A,B,C,E,K,R
Captiva 2,0 VCDI Sport Red S	30 870 €	K	5	7	4635 x 1850 x 1755	465/930	R4	1991	D	110	320	M5	4x4	182	10,9	7,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Cruze 1,6 16V Base	14 180 €	S	5	5	4597 x 1788 x 1477	450/-	R4	1598	B	83	153	M5	P	185	11,8	6,8	A,B,C,E,R,S
Cruze 1,8 16V LT	17 580 €	S	5	5	4597 x 1788 x 1477	450/-	R4	1796	B	104	176	M5	P	200	10,0	6,8	A,B,C,E,K,P,R,S
Cruze 2,0 VCDi Base	16 180 €	S	5	5	4597 x 1788 x 1477	450/-	R4	1998	D	92	300	M5	P	196	10,3	5,5	A,B,C,E,R,S
Lacetti 1,4 16V Cool	13 810 €	H	5	5	4295 x 1725 x 1445	275/1045	R4	1399	B	70	131	M5	P	175	11,6	7,2	A,C,E,K,R
Lacetti SW 1,6 16V Loto	15 910 €	K	5	5	4580 x 1725 x 1500	400/1410	R4	1598	B	80	150	M5	P	187	11,4	7,8	A,B,C,E,K,R
Nový Spark 1,0 16V	7 630 €	H	5	5	3662 x 1597 x 1551	170/-	R4	955	B	50	93	M5	P	154	15,5	5,1	A,B
Nový Spark 1,0 16V LS	9 280 €	H	5	5	3662 x 1597 x 1551	170/-	R4	955	B	50	93	M5	P	154	15,5	5,1	A,B,C,E,K,R
Nový Spark 1,2 16V LS Plus	10 000 €	H	5	5	3662 x 1597 x 1551	170/-	R4	1206	B	60	111	M5	P	164	12,1	5,1	A,B,C,E,K,P,R
Nový Spark 1,2 16V LT	10 780 €	H	5	5	3662 x 1597 x 1551	170/-	R4	1206	B	60	111	M5	P	164	12,1	5,1	A,B,C,E,K,P,R
CHRYSLER																	
300 C 3,0 CRD	39 900 €	S	4	5	5021 x 1882 x 1483	442/1602	V6	2987	D	160	510	A5	Z	230	7,6	8,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
300 C Touring 3,0 CRD	42 600 €	K	5	5	5021 x 1882 x 1483	630/1602	V6	2987	D	160	510	A5	Z	230	7,9	8,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand Voyager 2,8 CRD LX	36 500 €	V	5	7	5143 x 1954 x 1750	638/3296	R4	2768	D	120	360	A6	P	186	12,8	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand Voyager 2,8 CRD Touring	39 900 €	V	5	7	5143 x 1954 x 1750	638/3296	R4	2768	D	120	360	A6	P	186	12,8	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sebring 2,0 CRD Limited	29 800 €	S	4	5	4850 x 1843 x 1497	441/-	R4	1986	D	103	310	M6	P	203	11,1	6,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sebring 2,4 CVT Limited	31 100 €	S	4	5	4850 x 1843 x 1497	441/-	R4	2360	B	125	220	A4	P	200	11,3	8,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
DODGE																	
Dodge Avenger 2,0 L	22 500 €	S	4	5	4850 x 1843 x 1497	438/-	R4	1998	B	115	190	M5	P	190	12,1	7,8	A,B,C,E,K,P,R,S
Dodge Avenger 2,0 CRD	25 100 €	S	4	5	4850 x 1843 x 1497	438/-	R4	1968	D	103	310	M6	P	203	11,8	6,2	A,B,C,E,K,P,R,S
Dodge Caliber 1,8 L	18 900 €	H	4	5	4415 x 1800 x 1535	352/1013	R4	1798	B	110	168	M5	P	184	11,9	7,3	A,B,C,E,K,R,S
Dodge Caliber 2,0 L Turbo Diesel	23 200 €	H	4	5	4415 x 1800 x 1535	352/1013	R4	1968	D	103	310	M6	P	196	9,3	6,1	A,B,C,E,K,R,S
Dodge Journey 2,4 DOHC 16V	23 200 €	K	5	5	4888 x 1878 x 1691	438/-	R4	2360	B	125	220	M5	P	188	10,1	8,8	A,B,C,E,K,R,S
Dodge Nitro 2,8 CRD SE	31 100 €	K	5	5	4584 x 1856 x 1755	389/1994	R4	2768	D	130	460	A5	4x4	182	10,5	9,4	A,B,C,E,K,R,S
Dodge Nitro 2,8 CRD SXT	33 150 €	K	5	5	4584 x 1856 x 1755	389/1994	R4	2768	D	130	460	A5	4x4	182	10,5	9,4	A,B,C,E,K,P,R,S
JAGUAR																	
XF 5,0 V8 Premium Luxury	64 979 €	S	5	5	4961 x 2053 x 1460	540/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,7	11,1	A,BB,C,E,K,P,R,S
XF 5,0 V8 Portfolio	67 971 €	S	5	5	4961 x 2053 x 1460	540/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,7	11,1	A,BB,C,E,K,P,R,S
XF 5,0 V8 Supercharged XFR	88 272 €	S	5	5	4961 x 2053 x 1460	540/-	V8	5000	B	375	625	A6	Z	250	4,9	12,5	A,BB,C,E,K,P,R,S
XF 3,0D Luxury	49 423 €	S	5	5	4961 x 2053 x 1460	540/-	V6	2993	D	177	500	A6	Z	240	7,1	6,8	A,BB,C,E,K,P,R,S
XF 3,0D Premium Luxury	54 213 €	S	5	5	4961 x 2053 x 1460	540/-	V6	2993	D	177	500	A6	Z	240	7,1	6,8	A,BB,C,E,K,P,R,S
XF 3,0 Diesel S Luxury	52 368 €	S	5	5	4961 x 2053 x 1460	540/-	V6	2993	D	202	600	A6	Z	250	6,4	6,8	A,BB,C,E,K,P,R,S
XF 3,0 Diesel S Premium Luxury	57 158 €	S	5	5	4961 x 2053 x 1460	540/-	V6	2993	D	202	600	A6	Z	250	6,4	6,8	A,BB,C,E,K,P,R,S
XF 3,0 Diesel S Portfolio	60 149 €	S	5	5	4961 x 2053 x 1460	540/-	V6	2993	D	202	600	A6	Z	250	6,4	6,8	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 5,0 V8 Premium Luxury	99 237 €	S	5	5	5122 x 1894 x 1448	520/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,7	11,3	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 5,0 V8 Portfolio	106 739 €	S	5	5	5122 x 1894 x 1448	520/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,7	11,3	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0D Luxury	79 538 €	S	5	5	5122 x 1894 x 1448	520/-	V6	2993	D	202	600	A6	Z	250	6,4	7,0	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0D Premium Luxury	84 037 €	S	5	5	5122 x 1894 x 1448	520/-	V6	2993	D	202	600	A6	Z	250	6,4	7,0	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0D Premium Luxury LWB	88 038 €	S	5	5	5247 x 1894 x 1448	520/-	V6	2993	D	202	600	A6	Z	250	6,4	7,0	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0D Portfolio	91 539 €	S	5	5	5122 x 1894 x 1448	520/-	V6	2993	D	202	600	A6	Z	250	6,4	7,0	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0D Portfolio LWB	96 037 €	S	5	5	5247 x 1894 x 1448	520/-	V6	2993	D	202	600	A6	Z	250	6,4	7,0	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0D Supersport	106 838 €	S	5	5	5122 x 1894 x 1448	520/-	V6	2993	D	202	600	A6	Z	250	6,4	7,0	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 3.0D Supersport LWB	111 338 €	S	5	5	5247 x 1894 x 1448	520/-	V6	2993	D	202	600	A6	Z	250	6,4	7,0	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 5,0 V8 S/C Supersport	136 537 €	S	5	5	5122 x 1894 x 1448	520/-	V8	5000	D	346	575	A6	Z	250	5,2	12,1	A,BB,C,E,K,P,R,S
XK 5,0 V8 Coupé	91 854 €	C	2	4	4794 x 2028 x1322	330/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,5	11,2	A,BB,C,E,K,P,R,S
XK 5.0 V8 Convertible	100 054 €	C	2	4	4794 x 2028 x1322	313/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,6	11,2	A,BB,C,E,K,P,R,S
XKR 5.0 V8 S/C Coupé	106 990 €	C	2	4	4794 x 2028 x1322	330/-	V8	5000	B	375	625	A6	Z	250	4,8	12,3	A,BB,C,E,K,P,R,S
XKR 5.0 V8 S/C Convertible	115 191 €	C	2	4	4794 x 2028 x1322	313/-	V8	5000	B	375	625	A6	Z	250	4,8	12,3	A,BB,C,E,K,P,R,S
XK 5,0 V8 Portfolio Coupé	99 845 €	C	2	4	4794 x 2028 x1322	330/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,5	11,2	A,BB,C,E,K,P,R,S
XK 5,0 V8 Portfolio Convertible	108 046 €	C	2	4	4794 x 2028 x1322	313/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,6	11,2	A,BB,C,E,K,P,R,S
JEEP																	
Compass 2,0 CRD Limited	29 900 €	K	5	5	4405 x 1810 x 1630	458/1569	R4	1968	D	103	310	M6	4x4	189	11,0	6,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Compass 2,0 CRD Sport	27 200 €	K	5	5	4405 x 1810 x 1630	458/1569	R4	1968	D	103	310	M6	4x4	189	11,0	6,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Compass 2,4 CVT Sport	28 200 €	K	5	5	4405 x 1810 x 1630	458/1569	R4	2359	B	125	220	CVT	4x4	185	11,3	9,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Cherokee 3,0 CRD Laredo	43 100 €	K	5	5	4750 x 1870 x 1740	978/1909	V6	2987	D	160	510	A5	4x4	200	9,0	10,2	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Cherokee 3,0 CRD Limited	49 800 €	K	5	5	4750 x 1870 x 1740	978/1909	V6	2987	D	160	510	A5	4x4	200	9,0	10,2	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Cherokee 3,0 CRD Overland	53 100 €	K	5	5	4750 x 1870 x 1740	978/1909	V6	2987	D	160	510	A5	4x4	200	9,0	10,2	A,B,C,E,K,P,R,S
Cherokee 2,8 CRD Limited	37 800 €	K	5	5	4493 x 1736 x 1839	419/1404	R4	2768	D	130	460	A5	4x4	179	10,5	9,0	A,B,C,E,K,P,R,S

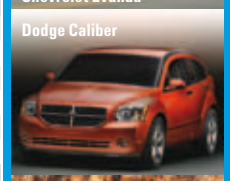
Hyundai Santa Fe

Chevrolet Spark

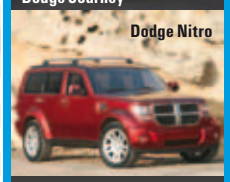

Chevrolet Kalos

Chevrolet Lacetti


Chevrolet Evanda


Dodge Caliber

Dodge Journey


Dodge Nitro

Chrysler Grand Voyager

Jaguar X-Type

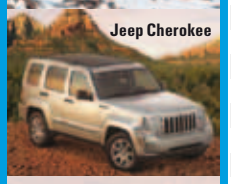
Jaguar X-Type Kombi

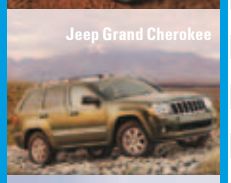
Jaguar S-Type

Jaguar XJ

Jaguar XK

Jeep Wrangler

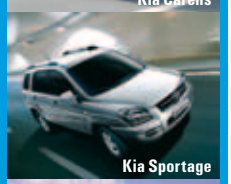

Jeep Cherokee


Jeep Grand Cherokee

Kia Picanto

Kia Cee`d

Kia Carens


Kia Sportage

Lada 110

Lada Niva

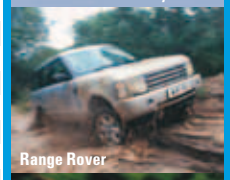
Land Rover Defender

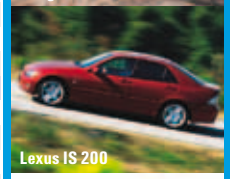
Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Cherokee 2,8 CRD Sport	35 150 €	K	5	5	4493 x 1736 x 1839	419/1404	R4	2768	D	130	460	A5	4x4	179	10,5	9,0	A,B,C,E,K,P,R,S
Patriot 2,0 CRD Limited	29 850 €	K	5	5	4408 x 1785 x 1658	536/1277	R4	1968	D	103	310	M6	4x4	189	11,0	6,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Patriot 2,0 CRD Sport	26 500 €	K	5	5	4408 x 1785 x 1658	536/1277	R4	1968	D	103	310	M6	4x4	189	11,0	6,7	A,B,C,E,K,P,R,S
Patriot 2,4 Sport	26 500 €	K	5	5	4408 x 1785 x 1658	536/1277	R4	2359	B	125	220	M5	4x4	180	10,7	8,7	A,B,C,E,K,P,R,S
Wrangler 2,8 CRD Sport	30 200 €	K	2	2	4223 x 1873 x 1865	141/713	R4	2777	D	130	400	A5	4x4	180	11,2	9,7	A,B,C,E,K,P,R,S
Wrangler Unlimited 2,8 CRD Rubicon	39 800 €	K	2	2	4751 x 1877 x 1865	498/934	R4	2777	D	130	400	A5	4x4	180	11,7	9,9	A,B,C,E,K,P,R,S
Wrangler Unlimited 2,8 CRD Sport	33 500 €	K	2	2	4751 x 1877 x 1865	498/934	R4	2777	D	130	400	A5	4x4	180	11,7	9,9	A,B,C,E,K,P,R,S
KIA																	
Carens 2,0 CRDi VGT EX	21 200 €	V	5	5	4545 x 1820 x 1700	74/430	R4	1991	D	103	305	M6	P	187	11,0	6,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Carens 2,0 CRDi VGT LX	19 200 €	V	5	5	4545 x 1820 x 1700	74/430	R4	1991	D	103	305	M6	P	187	11,0	6,1	A,B,C,E,H,K,R
Carens 2,0 CVVT EX	19 220 €	V	5	5	4545 x 1820 x 1700	74/430	R4	1998	B	106	189	M5	P	190	11,0	8,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Carens 2,0 CVVT LX	17 220 €	V	5	5	4545 x 1820 x 1700	74/430	R4	1998	B	106	189	M5	P	190	11,0	8,4	A,B,C,E,H,K,R
Carnival 2,9 CRDi EX	29 730 €	V	5	7	4810 x 1985 x 1815	364/3440	R4	2902	D	136	343	M5	P	197	12,9	7,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Carnival 2,9 CRDi LX	24 650 €	V	5	7	4810 x 1985 x 1815	364/3440	R4	2902	D	136	343	M5	P	197	12,9	7,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový Cee'd 1,6 CVVT LX	13 250 €	H	5	5	4235 x 1790 x 1480	340/1300	R4	1591	B	93	154	M5	P	192	10,8	6,4	A,B,C,E,H,P,R
Nový Cee'd 1,6 CVVT TX	17 310 €	H	5	5	4235 x 1790 x 1480	340/1300	R4	1975	B	105	186	M5	P	205	10,4	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový Cee'd SW 1,4 CVVT EX	13 210 €	K	5	5	4490 x 1790 x 1525	534/1664	R4	1396	B	66	137	M5	P	180	13,4	6,1	A,B,C,E,H,P,R
Nový Cee'd SW 1,6 CRDi VGT TX	20 340 €	K	5	5	4490 x 1790 x 1525	534/1664	R4	1582	D	85	255	M6	P	188	11,7	4,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Picanto 1,0 12V LX	7 560 €	H	5	5	3535 x 1595 x 1480	157/882	R4	999	B	42	87	M5	P	150	15,8	5,0	0
Picanto 1,1 12V LX+	8 470 €	H	5	5	3535 x 1595 x 1480	157/882	R4	1086	B	48	97	M5	P	154	15,1	5,0	A,C,E
Picanto 1,1 12V EX	9 270 €	H	5	5	3535 x 1595 x 1480	157/882	R4	1086	B	48	97	M5	P	154	15,1	5,0	A,C,E,R
Picanto 1,1 CRDi VGT LX+	9 990 €	H	5	5	3535 x 1595 x 1480	157/882	R4	1120	D	55	153	M5	P	163	15,7	4,4	A,C,E
Sorento Classic 2,5 CRDi VGT 16V	24 345 €	K	5	5	4590 x 1863 x 1730	435/1600	R4	2497	D	125	392	M5	P	182	12,0	7,9	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Sorento Classic 2,5 CRDi VGT 16V AT	26 170 €	K	5	5	4590 x 1863 x 1730	435/1600	R4	2497	D	125	392	A5	P	182	12,3	8,6	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Magentis 2.0 CVVT LX	18 990 €	S	5	5	4800 x 1805 x 1480	500/-	R4	1998	B	121	197	M5	P	210	9,9	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Magnetis 2.0 CRDi LX	20 990 €	S	5	5	4800 x 1805 x 1480	500/-	R4	1991	D	110	305	M6	P	201	10,3	6,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Magnetis 2.7 V6 24V AT EX	25 490 €	S	5	5	4800 x 1805 x 1480	500/-	V6	2656	B	142	250	A5	P	220	9,0	9,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový Sportage 2,0 CRDi EX	25 740 €	K	5	5	4440 x 1855 x 1645	465/1353	R4	1995	D	100	319	M6	4x4	181	11,3	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový Sportage 2,0 CRDi LX	23 390 €	K	5	5	4440 x 1855 x 1645	465/1353	R4	1995	D	100	319	M6	4x4	181	11,3	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový Sportage 2,0 CVVT EX	23 940 €	K	5	5	4440 x 1855 x 1645	465/1353	R4	1998	B	120	194	M5	4x4	182	10,7	6,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový Sportage 2,0 CVVT LX	21 590 €	K	5	5	4440 x 1855 x 1645	465/1353	R4	1998	B	120	194	M5	4x4	182	10,7	6,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Venga 1,4 CVVT LX	11 460 €	H	5	5	4068 x 1765 x 1600	314/422	R4	1396	B	66	137	M5	P	168	12,8	6,2	A,B,C,E,H,S
Nový Pro_cee'd 1,4 CVVT LX	11 710 €	H	3	5	4250 x 1790 x 1450	340/1210	R4	1396	B	66	137	M5	P	180	13,0	5,8	A,B,C,E,H,P,R
Nový Pro_cee'd 1,6 CRDi VGT TX	18 840 €	H	3	5	4250 x 1790 x 1450	340/1210	R4	1582	D	85	255	M6	P	188	11,5	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Rio 1,4 16V Sporty	11 390 €	H	5	5	4025 x 1695 x 1470	270/-	R4	1399	B	70	125	M5	P	177	12,3	6,2	A,C,E,K,P,R
Rio 1,4 16V LX	9 690 €	H	5	5	4025 x 1695 x 1470	270/1145	R4	1399	B	70	125	M5	P	177	12,3	6,2	A,C,E,R
Rio 1,5 CRDi VGT LX	11 690 €	H	5	5	4025 x 1695 x 1470	270/1145	R4	1493	D	81	235	M5	P	176	11,5	4,5	A,C,E,R
Rio 1,5 CRDi VGT EX	15 090 €	H	5	5	4025 x 1695 x 1470	435/1600	R4	1493	D	81	235	M5	P	176	11,5	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Soul 1,6 CRDi VGT TX	18 150 €	H	5	5	4105 x 1785 x 1610	222/340	R4	1582	D	94	260	M5	P	182	11,3	5,2	A,B,C,E,H,K,R,S
Soul 1,6 CRDi VGT LX	15 090 €	H	5	5	4105 x 1785 x 1610	222/340	R4	1582	D	94	260	M5	P	182	11,3	5,2	A,B,C,E,H,K,R,S
Soul 1,6 CVVT LX	13 090 €	H	5	5	4105 x 1785 x 1610	222/340	R4	1591	B	93	156	M5	P	177	11,0	6,5	A,B,C,E,H,K,R,S
LAND ROVER																	
Defender 110 Crew Cab Base	33 808 €	K	4	5	4599 x 1790 x 2059	2300/-	R4	2495	B	90	300	M5	4x4	135	18,8	11,1	B,C,D,E,R
Defender 110 HC Pick Up Base	32 192 €	K	2	2	4599 x 1790 x 2059	2300/-	R4	2495	B	90	300	M5	4x4	135	18,8	11,1	B,C,D,E,R
Defender 110 HC Pick Up S	33 752 €	K	2	2	4599 x 1790 x 2059	2300/-	R4	2495	B	90	300	M5	4x4	135	18,8	11,1	B,C,D,E,K,P,R,S
Defender 110 Station Wagon Base	34 885 €	K	5	9	4599 x 1790 x 2059	2300/-	R4	2495	B	90	300	M5	4x4	135	18,8	11,0	B,C,D,E,R
Defender 130 Crew Cab HC Pick Up	37 365 €	K	4	5	5063 x 1790 x 2035	2300/-	R4	2495	B	90	300	M5	4x4	135	18,8	11,1	B,C,D,E,K,P,R,S
Defender 130 Crew Cab Chassis B	36 286 €	K	4	7	5063 x 1790 x 2035	2300/-	R4	2495	B	90	300	M5	4x4	135	18,8	11,1	B,C,D,E,R
Defender 130 Single Cab Chassis S	34 131 €	K	2	2	5063 x 1790 x 2035	2300/-	R4	2495	B	90	300	M5	4x4	135	18,8	11,1	B,C,D,E,K,P,R,S
Defender 90 Hard Top Base	29 818 €	K	3	5	3772 x 1790 x 2000	1600/-	R4	2495	B	90	300	M5	4x4	135	16,8	10,0	B,C,D,E,R
Defender 90 Soft Top Base	29 281 €	K	2	2	3772 x 1790 x 2000	1600/-	R4	2495	B	90	300	M5	4x4	135	16,8	10,0	B,C,D,E,R
Defender 90 Station Wagon Base	31 436 €	K	3	5	3772 x 1790 x 2000	1600/-	R4	2495	B	90	300	M5	4x4	135	16,8	10,0	B,C,D,E,R
Discovery 4 TDV6 3,0L S	47 464 €	K	5	5	4829 x 2022 x 1887	280/2558	R6	2993	D	180	600	A6	4x4	180	9,6	9,3	A,B,C,E,K,P,R,S
Discovery 4 TDV6 3,0L HSE	58 013 €	K	5	5	4829 x 2022 x 1887	280/2558	R6	2993	D	180	600	A6	4x4	180	9,6	9,3	A,B,C,E,K,P,R,S
Freelander 2 3,2i6 HSE	42 207 €	K	5	5	4500 x 1910 x 1740	755/1670	R6	3192	B	171	317	A6	4x4	200	8,9	10,7	A,B,C,E,K,P,R,S
Freelander 2 2,2TD4 SE	33 891 €	K	5	5	4500 x 1910 x 1740	755/1670	R4	2179	D	110	420	M6	4x4	181	11,7	6,2	A,B,C,E,K,P,R,S
Range Rover TDV8 4,4L HSE	91 317 €	K	5	5	4972x 2216 x 1877	535/1640	V8	4367	D	230	700	A6	4x4	210	7,8	9,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Range Rover TDV8 4,4L VOGUE	97 922 €	K	5	5	4972x 2216 x 1877	535/1640	V8	4367	D	230	700	A6	4x4	210	7,8	9,4	A,B,C,E,K,P,R,S
LEXUS																	
GS 300	43 800 €	S	4	5	4835 x 1820 x 1430	430/-	V6	2995	B	183	310	A6	Z	240	7,2	9,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
GS 450h	56 900 €	S	4	5	4835 x 1820 x 1430	320/-	V6	3456	B	218	368	CVT	Z	250	5,9	7,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
GS 460	58 000 €	S	4	5	4835 x 1820 x 1430	430/-	V8	4608	B	255	460	A8	Z	250	5,8	11,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
IS 220d	29 900 €	S	4	5	4585 x 1800 x 1440	398/-	R4	2231	D	130	400	M6	Z	220	8,9	6,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
IS 250	33 500 €	S	4	5	4585 x 1800 x 1425	398/-	V6	2500	B	153	252	M6	Z	230	8,4	9,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
IS F	69 500 €	S	4	5	4660 x 1815 x 1415	378/-	V8	4969	B	311	505	A8	Z	270	4,8	11,4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
LS 460	85 900 €	S	4	4	5060 x 1875 x 1465	565/-	V8	4608	B	280	493	A8	Z	250	5,7	11,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
LS 600h	102 900 €	S	4	4	5060 x 1875 x 1480	390/-	V8	4696	B	290	520	CVT	4x4	250	6,3	9,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
LS 600h L	116 900 €	S	4	4	5180 x 1875 x 1480	390/-	V8	4969	B	290	520	CVT	4x4	250	6,3	9,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RX 350	49 900 €	K	5	5	4770 x 1885 x 1685	496/-	V6	3456	B	204	346	A6	4x4	200	8,0	10,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RX 450h	57 700 €	K	5	5	4770 x 1885 x 1685	496/-	V6	3456	B	183	317	CVT	4x4	200	7,8	6,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
IS 250C	47 900 €	CA	2	4	4635 x 1800 x 1415	420/-	V6	2500	B	153	252	A6	Z	210	9,0	9,3	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
MAZDA																	
2 1,3 MZR 75k CE	9 990 €	H	3	5	3885 x 1695 x 1475	250/-	R4	1349	B	55	121	M5	P	168	14,0	5,2	A,C
2 1,4 MCD 68k CE Pro	13 290 €	H	5	5	3885 x 1695 x 1475	250/-	R4	1399	D	50	160	M5	P	162	15,5	4,1	A,C,E,K
2 1,5 MZR 103k GTA	13 390 €	H	3	5	3885 x 1695 x 1475	250/-	R4	1498	B	76	135	M5	P	188	10,4	5,7	A,B,C,E,K,P,R,S
2 1,6 MCD 90k GTA	16 690 €	H	5	5	3895 x 1695 x 1475	250/-	R4	1560	D	66	205	M5	P	173	11,4	4,2	A,B,C,E,K,P,R,S

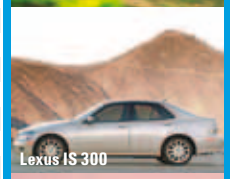
Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
3 1,6 MZR Base	14 790 €	H	5	5	4460 x 1755 x 1470	340/430	R4	1598	B	77	145	M5	P	184	12,2	6,3	A,B,C,E,P,R,S
3 2,0 MZR i-stop TX	18 790 €	S	5	5	4460 x 1755 x 1470	340/430	R4	1999	B	111	191	M6	P	206	10,4	6,8	A,B,C,E,K,P,R,S
3 2,2 MZR-CD 185k GTA	23 890 €	H	5	5	4490 x 1755 x 1470	340/430	R4	2184	D	136	400	M6	P	213	8,2	5,6	A,B,C,E,K,P,R,S
3 2,2 MZR-CD 150k TX Plus	21 390 €	S	5	5	4460 x 1755 x 1470	340/430	R4	2184	D	110	360	M6	P	205	9,2	5,4	A,B,C,E,K,P,R,S
5 1,8i CE 5m	20 590 €	H	5	5	4505 x 1745 x 1665	112/538	R4	1798	B	85	165	M5	P	182	11,3	7,6	A,B,C,E,K,R,S
5 1,8i TX	22 790 €	H	5	7	4505 x 1745 x 1665	112/538	R4	1798	B	85	165	M5	P	182	11,3	7,6	A,B,C,E,K,P,R,S
5 2,0i GTA	28 090 €	H	5	7	4505 x 1745 x 1665	112/538	R4	1999	B	107	185	M6	P	194	10,2	7,9	A,B,C,E,K,P,R,S
BT-50 2,5 MZR-CD Double Cab GT	37 090 €	U	4	5	5075 x 1805 x 1750	-/-	R4	2499	D	105	330	M5	4x4	158	12,5	8,9	A,B,C,E,K,R
BT-50 2,5 MZR-CD Rap Cab TE	34 490 €	U	4	4	5075 x 1805 x 1750	-/-	R4	2499	D	105	330	M5	4x4	158	12,5	8,9	A,B,C,E,K,R
CX-7 2.3 MZR DISI Revolution	37 990 €	K	5	5	4700 x 1870 x 1645	455/774	R4	2261	B	191	380	M6	4x4	211	8,2	10,4	A,B,C,E,K,P,R,S
CX-7 2.3 MZR DISI Revolution High	39 990 €	K	5	5	4700 x 1870 x 1645	455/774	R4	2261	B	191	380	M6	4x4	211	8,2	10,4	A,B,C,E,K,P,R,S
MX-5 2,0i Roadster Revolution	32 290 €	CA	2	2	4020 x 1720 x 1245	150/-	R4	1999	B	118	188	M6	Z	213	7,6	7,6	A,B,C,E,K,P,R,S
Nová 6 1,8 MZR CE Hatchback	21 890 €	H	5	5	4755 x 1795 x 1440	510/-	R4	1798	B	88	165	M5	P	194	11,7	6,5	A,B,C,E,K,R,S
Nová 6 1,8 MZR CE Sedan	21 390 €	S	4	5	4755 x 1795 x 1440	519/-	R4	1798	B	88	165	M5	P	196	11,4	6,4	A,B,C,E,K,R,S
Nová 6 1,8 MZR CE Wagon	22 390 €	K	5	5	4785 x 1795 x 1490	519/-	R4	1798	B	88	165	M5	P	190	11,8	6,6	A,B,C,E,K,R,S
Nová 6 2,0 MZR DISI TE Hatchback	25 190 €	H	5	5	4755 x 1795 x 1440	510/-	R4	1999	B	114	193	M6	P	215	10,3	6,9	A,B,C,E,K,P,R,S
Nová 6 2,5 MZR GTA Hatchback	30 090 €	H	5	5	4755 x 1795 x 1440	510/-	R4	2488	B	125	226	M6	P	220	8,4	8,0	A,B,C,E,K,P,R,S
Nová 6 2,5 MZR GTA Wagon	30 590 €	K	5	5	4785 x 1795 x 1490	519/-	R4	2488	B	125	226	M6	P	218	8,4	8,1	A,B,C,E,K,P,R,S
MERCEDES-BENZ																	
A 160 CDI BlueEFFICIENCY	18 743 €	H	3	5	3883 x 1764 x 1593	435/1370	R4	1991	D	60	180	M5	P	170	15,0	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A 180 CDI	20 766 €	H	3	5	3883 x 1764 x 1593	435/1370	R4	1991	D	80	250	M6	P	186	10,8	5,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A 200	23 414 €	H	5	5	3883 x 1764 x 1593	435/1370	R4	2034	B	100	185	M5	P	200	9,8	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
B 160 BlueEFFICIENCY	23 205 €	H	5	5	4273 x 1777 x 1603	544/1530	R4	1498	B	70	140	M5	P	174	13,2	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
B 180 BlueEFFICIENCY	24 871 €	H	5	5	4273 x 1777 x 1603	544/1530	R4	1699	B	85	155	M5	P	184	11,3	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
B 200 CDI	30 048 €	H	5	5	4273 x 1777 x 1603	544/1530	R4	1991	D	103	300	M6	P	200	9,6	5,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C 200 CDI BlueEFFICIENCY	32 545 €	S	4	5	4581 x 1770 x 1447	475/-	R4	2143	D	100	360	M6	Z	218	9,2	5,0	A,B,C,E,K,P,R,S
C 300	37 337 €	S	4	5	4581 x 1770 x 1447	475/-	V6	2996	B	170	300	M6	Z	250	7,3	9,4	A,B,C,E,K,P,R,S
C 63 AMG	69 496 €	S	4	5	4581 x 1770 x 1447	475/-	V8	6208	B	336	600	A7	Z	250	4,5	13,4	A,B,C,E,K,P,R,S
CL Coupe 500 BlueEFFICIENCY	121 856 €	C	3	4	5095 x 1871 x 1419	490/-	V8	4663	B	320	700	A7	Z	250	4,9	9,5	A,B,C,E,K,P,R,S
CL Coupe 65 AMG	234 906 €	C	3	4	5095 x 1871 x 1419	490/-	V12	5980	B	463	1000	A5	Z	250	4,4	14,3	A,B,C,E,K,P,R,S
CLC 200 CDI	28 132 €	C	3	4	4448 x 1728 x 1405	310/-	R4	2148	D	90	270	M6	Z	206	11,3	5,6	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
CLC 350	36 295 €	C	3	4	4448 x 1728 x 1405	310/-	V6	3498	B	200	350	M6	Z	250	6,3	9,7	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
CLC 250	32 476 €	C	3	4	4448 x 1728 x 1405	310/-	V6	2496	B	150	245	M6	Z	240	8,4	9,4	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
CLS 350 CDI BlueEFFICIENCY	61 107 €	S	4	4	4917 x 1873 x 1430	520/-	V6	2987	D	195	620	A7	Z	250	6,2	6,0	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
CLS 350 BlueEFFICIENCY	63 248 €	S	4	4	4917 x 1873 x 1430	520/-	V6	3498	B	225	370	A7	Z	250	6,1	6,8	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
E 200 CDI BlueEFFICIENCY	39 270 €	S	4	5	4868 x 1854 x 1471	540/-	R4	2143	D	100	360	M6	Z	212	10,7	5,2	A,B,C,E,K,P,R,S
E 250 CDI BlueEFFICIENCY	44 923 €	S	4	5	4868 x 1854 x 1471	540/-	R4	2143	D	150	500	M6	Z	242	7,9	5,3	A,B,C,E,K,P,R,S
E 250 CDI BlueEFFICIENCY Kupé	45 339 €	C	3	4	4698 x 1397 x 1786	450/-	R4	2143	D	150	500	M6	Z	250	7,6	5,1	A,B,C,E,K,P,R,S
E 500	68 068 €	S	4	5	4868 x 1854 x 1471	532/-	V8	5461	B	285	530	A7	4x4	250	5,2	10,8	A,B,C,E,K,P,R,S
E 500 Kupé	66 997 €	C	3	4	4698 x 1397 x 1786	450/-	V8	5461	B	285	530	A7	Z	250	5,2	10,9	A,B,C,E,K,P,R,S
E 63 AMG	105 791 €	S	4	5	4868 x 1854 x 1471	532/-	V8	6208	B	386	630	A7	Z	250	4,5	12,6	A,B,C,E,K,P,R,S
G 500 Station lang	96 378 €	K	5	5	4662 x 1760 x 1931	480/2250	V8	5461	B	285	530	A7	4x4	210	6,1	14,7	A,B,C,E,K,P,R,S
G 55 AMG Station lang	129 936 €	K	5	5	4662 x 1760 x 1931	480/2250	V8	5439	B	373	700	A5	4x4	250	5,5	15,9	A,B,C,E,K,P,R,S
GL 350 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY	74 970 €	K	5	5	5099 x 1920 x 1840	620/2300	V6	2987	D	165	510	A7	4x4	210	9,5	9,3	A,B,C,E,K,P,R,S
GL 500 4MATIC	95 914 €	K	5	5	5099 x 1920 x 1840	620/2300	V8	5461	B	285	530	A7	4x4	240	6,5	13,6	A,B,C,E,K,P,R,S
GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENC	41 174 €	K	5	5	4528 x 2016 x 1698	450/1550	R4	2143	D	125	400	A7	4x4	205	8,8	6,7	A,B,C,E,K,AK,P,R,S
GLK 300 4MATIC	45 101 €	K	5	5	4528 x 2016 x 1698	450/1550	V6	2996	B	170	300	A7	4x4	210	7,6	10,2	A,B,C,E,K,AK,P,R,S
GLK 350 4MATIC	47 481 €	K	5	5	4528 x 2016 x 1698	450/1550	V6	3498	B	200	350	A7	4x4	230	6,7	10,5	A,B,C,E,K,AK,P,R,S
GLK 350 CDI 4MATIC	47 481 €	K	5	5	4528 x 2016 x 1698	450/1550	V6	2987	D	165	540	A7	4x4	220	7,5	7,9	A,B,C,E,K,AK,P,R,S
ML 350 4MATIC	55 633 €	K	5	5	4780 x 1911 x 1815	500/2050	V6	3498	B	200	350	A7	4x4	225	8,4	11,4	A,B,C,E,K,P,R,S
ML 63 AMG 4MATIC	105 613 €	K	5	5	4780 x 1911 x 1815	500/2050	V8	6208	B	375	630	A7	4x4	250	5,0	16,5	A,B,C,E,K,P,R,S
R 350 4MATIC	57 001 €	K	5	K	4922 x 1922 x 1674	550/1950	V6	3498	B	200	350	A7	4x4	230	8,3	11,6	A,B,C,E,K,P,R,S
S 500 L	102 983 €	S	4	5	5226 x 1871 x 1479	560/-	V8	5461	B	285	530	A7	Z	250	5,4	11,2	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
S 600 L	156 961 €	S	4	5	5226 x 1871 x 1479	550/-	V12	5513	B	380	830	A7	Z	250	4,6	14,1	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
S 65 AMG L	229 075 €	S	4	5	5226 x 1871 x 1479	560/-	V12	5980	B	450	1000	A5	Z	250	4,4	14,5	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
SL 600	150 119 €	R	2	2	4562 x 1820 x 1317	235/-	V12	5513	B	380	830	A5	Z	250	4,5	13,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SLK 200 KOMPRESSOR	37 575 €	R	2	2	4103 x 1777 x 1296	300/-	R4	1796	B	135	250	M6	Z	236	7,6	7,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SLK 300	42 930 €	R	2	2	4103 x 1777 x 1296	300/-	V6	2996	B	170	300	M6	Z	250	6,3	9,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SLK 350 Sportmotor	48 047 €	R	2	2	4103 x 1777 x 1296	300/-	V6	3498	B	224	360	M6	Z	250	5,4	9,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SLK 55 AMG	70 210 €	R	2	2	4103 x 1777 x 1296	300/-	V8	5439	B	265	510	A7	Z	250	4,9	12,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
MITSUBISHI																	
Colt CZ3 1,1i Entry	9 620 €	H	3	5	3880 x 1695 x 1520	169/900	R3	1124	B	55	100	M5	P	165	12,9	5,5	A,C,E,P
Colt CZ3 1,3i Inform	11 285 €	H	3	5	3880 x 1695 x 1520	169/900	R4	1332	B	70	125	M5	P	180	11,0	5,8	A,B,C,E,K,P
Colt CZ3 1,3i Invite	12 280 €	H	3	5	3880 x 1695 x 1520	169/900	R4	1332	B	70	125	M5	P	180	11,0	5,8	A,B,C,E,K,P,R
Colt CZ5 1,1i Inform	10 950 €	H	5	5	3940 x 1695 x 1550	214/1032	R3	1124	B	55	100	M5	P	165	13,3	5,5	A,C,E,P
Colt CZ5 1,3i Inform	11 615 €	H	5	5	3940 x 1695 x 1550	214/1032	R4	1332	B	70	125	M5	P	180	11,1	5,8	A,B,C,E,K,P
Colt CZ5 1,3i Invite	12 610 €	H	5	5	3940 x 1695 x 1550	214/1032	R4	1332	B	70	125	M5	P	180	11,1	5,8	A,B,C,E,K,P,R
L200 2.5 DI-D Double Cab Entry	22 800 €	U	4	5	5005 x 1750 x 1775	-/-	R4	2477	D	100	314	M5	4x4	167	15,0	8,3	A,C,E
L200 2.5 DI-D Single Cab Inform	21 800 €	U	2	2	5040 x 1750 x 1775	-/-	R4	2477	D	100	314	M5	4x4	167	15,0	8,1	A,C,E
L200 2,5 DI-D Club Cab Invite+	23 800 €	U	2	2	5120 x 1750 x 1775	-/-	R4	2477	D	100	314	M5	4x4	167	15,0	8,1	A,C,E,K
Lancer 1,5 MIVEC Inform	14 700 €	S	4	5	4570 x 1760 x 1505	400/-	R4	1499	B	80	143	M5	P	189	11,6	6,1	A,B,C,E,H,K,P,R
Lancer 1,8 MIVEC Invite	18 030 €	S	4	5	4570 x 1760 x 1505	400/-	R4	1798	B	105	178	M5	P	204	9,8	7,6	A,B,C,E,H,K,P,R
Lancer Evolution 2,0 MIVEC GSR	48 400 €	S	5	5	4505 x 1810 x 1480	323/-	R4	1998	B	217	366	M5	4x4	240	5,4	10,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Evolution 2,0 MIVEC MR	57 300 €	S	5	5	4505 x 1810 x 1480	323/-	R4	1998	B	217	366	A6	4x4	242	6,3	10,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
ASX 1,6 MIVEC Invite	19 000 €	K	5	5	4295 x 1770 x 1625	442/-	R4	1590	B	86	154	M5	P	183	11,4	5,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
ASX 1,8 DI-D DPF Invite	24 000 €	K	5	5	4295 x 1770 x 1625	442/-	R4	1790	D	110	300	M6	4x4	198	10,0	5,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S

Land Rover Freelander

Land Rover Discovery 3


Range Rover


Lexus IS 200


Lexus IS 300

Lexus GS 300

Lexus RX 300

Maybach 57

Mazda 2

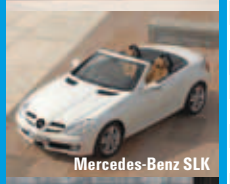
Mazda 3

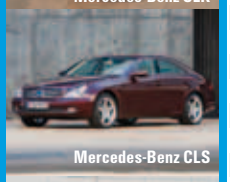
Mazda 6

Mazda RX-8

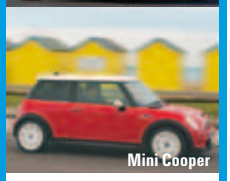
Mercedes-Benz A

Mercedes-Benz E-T

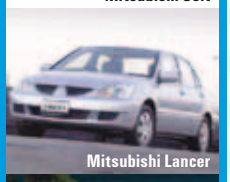

Mercedes-Benz SLK


Mercedes-Benz CLS

Mercedes-Benz ML


Mini Cooper

Mitsubishi Colt


Mitsubishi Lancer

Mitsubishi Outlander

Mitsubishi Pajero

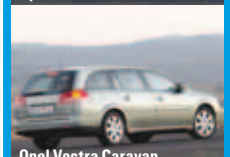
Nissan Micra

Nissan X-Trail

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Lancer Sportback 1,5 MIVEC Inform	13 700 €	H	5	5	4585 x 1760 x 1530	288/344	R4	1499	B	80	143	M5	P	181	12,0	6,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Sportback 1,8 MIVEC Invite	17 030 €	H	5	5	4585 x 1760 x 1530	288/344	R4	1798	B	105	178	M5	P	196	10,4	7,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Sportback 2,0 DI-D Invite	19 360 €	H	5	5	4585 x 1760 x 1530	288/344	R4	1968	D	103	310	M6	P	204	9,5	6,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Outlander 2,0 DI-D Invite	24 900 €	T	5	5	4665 x 1800 x 1720	774/1691	R4	1968	D	103	310	M6	4x4	187	10,8	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Outlander 2,4 MIVEC Intense+	26 900 €	T	5	5	4665 x 1800 x 1720	774/1691	R4	2360	B	125	232	M5	4x4	190	9,6	9,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Outlander 2,0 MIVEC Invite	19 900 €	T	5	5	4665 x 1800 x 1720	774/1691	R4	1998	B	108	199	M5	P	190	10,8	8,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Pajero LWB 3,2 DI-D 5MT Invite	31 200 €	K	5	5	4900 x 1875 x 1890	663/1790	R4	3200	D	147	441	M5	4x4	180	10,5	8,0	A,B,C,E,H,K,R,S
Pajero LWB 3,2 DI-D 5AT Sport	40 600 €	K	5	5	4900 x 1875 x 1890	663/1790	R4	3200	D	147	441	A5	4x4	180	11,1	8,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Pajero SWB 3,2 DI-D 5AT Sport	37 900 €	K	3	5	4385 x 1875 x 1870	290/1120	R4	3200	D	147	441	A5	4x4	180	10,4	8,1	A,B,C,E,H,K,R,S
Pajero SWB 3,2 DI-D 5MT Invite	28 500 €	K	3	5	4385 x 1875 x 1870	290/1120	R4	3200	D	147	441	M5	4x4	180	9,7	8,0	A,B,C,E,H,K,R,S
NISSAN																	
370Z Coupe	40 500 €	C	3	2	4250 x 1845 x 1315	235/-	V6	3696	B	241	363	M6	Z	250	5,3	10,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
370Z Roadster Pack1	47 550 €	R	3	2	4250 x 1845 x 1325	140/-	V6	3696	B	241	363	M6	Z	250	5,5	11,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Micra 1,2 Visia	8 999 €	H	3	5	3719 x 1660 x 1540	251/-	R4	1240	B	48	110	M5	P	154	16,3	5,9	A,C,E
Micra 1,4 AT I-Way	13 699 €	H	5	5	3734 x 1660 x 1540	251/-	R4	1461	B	63	200	A4	P	171	11,9	4,6	A,B,C,E,K,P
Navara 2.5D Double Cab SE	33 200 €	U	4	4	5296 x 1848 x 1802	-	R4	2488	D	140	450	M6	4x4	180	11,1	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Note 1.4 Acenta	13 150 €	H	5	5	4100 x 1691 x 1550	280/437	R4	1386	B	65	128	M5	P	165	13,4	5,9	A,B,C,E,K,P,R
Note 1,5 dCi Acenta	15 840 €	H	5	5	4100 x 1691 x 1550	280/437	R4	1461	D	63	200	M5	P	168	13,3	4,3	A,B,C,E,K,P,R
Nové Murano Comfort	46 900 €	K	5	5	4834 x 1880 x 1730	402/836	V6	3498	B	188	334	CVT	4X4	210	8,0	10,9	A,B,C,E,H,K,R,S
Nový X-Trail 2.0dCi SE	28 600 €	K	5	5	4630 x 1785 x 1680	603/1773	R4	1995	D	110	320	M6	4x4	188	11,2	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový X-Trail 2.0 XE	23 700 €	K	5	5	4630 x 1785 x 1680	603/1773	R4	1997	B	104	196	M6	4x4	184	11,1	8,7	A,B,C,E,H,K,R,S
Pathfinder 2.5D SE	38 600 €	K	5	7	4813 x 1848 x 1770	515/2091	R4	2488	D	140	450	M6	4x4	186	11,0	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Qashqai 1.6 16V Visia	18 100 €	H	5	5	4330 x 1783 x 1615	410/-	R4	1598	B	84	156	M5	P	178	11,8	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Qashqai 2.0 dCi Tekna	25 900 €	H	5	5	4330 x 1783 x 1615	410/-	R4	1995	D	110	320	M6	P	194	9,5	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
GT-R Premium Edition	86 600 €	C	2	4	4650 x 1895 x 1370	315/-	V6	3799	B	357	588	A5	4x4	310	-	12,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
OPEL																	
Antara 2,0 CDTI Ecotec Enjoy Plus	31 580 €	K	5	5	4576 x 1850 x 1704	420/1420	R4	1991	D	110	320	M5	P	181	10,8	7,5	A,B,C,E,H,R,S
Antara 2,4 Ecotec Enjoy Plus	28 480 €	K	5	5	4576 x 1850 x 1704	420/1420	R4	2405	B	103	220	M5	P	175	11,9	9,6	A,B,C,E,H,R,S
Astra Sport Tourer 1,4 Ecotec Sport	20 220 €	K	5	5	4698 x 1814 x 1535	500/1550	R4	1364	B	88	200	M6	P	190	11,2	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Astra Classic 1,4 Ecotec	11 580 €	H	5	5	4249 x 1753 x 1460	375/1295	R4	1364	B	66	125	M5	P	178	13,7	6,1	A,B
Astra Classic 1,6 Ecotec	12 330 €	H	5	5	4249 x 1753x 1460	375/1295	R4	1598	B	85	155	M5	P	191	11,7	6,2	A,B
Astra Classic 1,6 Ecotec	13 300 €	S	4	5	4587 x 1753 x 1447	490/870	R4	1598	B	85	155	M5	P	191	11,7	6,2	A,B
Astra Classic 1,7 CDTI Ecotec	15 080 €	H	5	5	4249 x 1753 x 1460	375/1295	R4	1686	D	81	240	M6	P	186	11,5	5,0	A,B
Astra Classic 1,7 CDTI Ecotec	16 080 €	S	4	5	4587 x 1753 x 1447	490/870	R4	1686	D	81	240	M6	P	186	11,5	5,0	A,B
Combo Tour 1,7 CDTI Essentia	15 880 €	V	5	5	4322 x 1684x 1801	455/2320	R4	1686	D	74	240	M5	P	170	12,5	5,2	A
Corsa 1,0 Essentia	9 440 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R3	998	B	48	90	M5	P	155	18,2	5,0	A
Corsa 1,2 Cosmo	12 640 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1229	B	59	110	M5	P	168	13,9	5,8	A,B,C,E,H,K,R
Corsa 1,2 Cosmo	12 940 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R4	1229	B	59	110	M5	P	168	13,9	5,8	A,B,C,E,H,K,R
Corsa 1,2 Enjoy	10 640 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1229	B	59	110	M5	P	168	13,9	5,8	A,C,E
Corsa 1,2 Enjoy	10 940 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R4	1229	B	59	110	M5	P	168	13,9	5,8	A,C,E
Corsa 1,3 Cosmo M6	15 340 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1248	D	66	200	M6	P	172	12,7	4,8	A,B,C,E,H,K,R
Corsa 1,3 Cosmo M6	15 640 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R4	1248	D	66	200	M6	P	172	12,7	4,8	A,B,C,E,H,K,R
Corsa 1,3 Enjoy M6	13 340 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1248	D	66	200	M6	P	172	12,7	4,8	A,C,E
Corsa 1,3 Enjoy M6	13 640 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R4	1248	D	66	200	M6	P	172	12,7	4,8	A,C,E
Corsa 1,3 Essentia	11 940 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R4	1248	D	55	170	M5	P	163	14,5	4,3	A
Corsa 1,4 Cosmo	13 440 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1364	B	66	125	M5	P	173	12,4	5,8	A,B,C,E,H,K,R
Corsa 1,4 Cosmo	13 740 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R4	1364	B	66	125	M5	P	173	12,4	5,8	A,B,C,E,H,K,R
Corsa 1,4 Enjoy	11 440 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1364	B	66	125	M5	P	173	12,4	5,8	A,C,E
Insignia 1,6 Ecotec 4D	22 560 €	S	4	5	4830 x 1856 x 1498	500/1010	R4	1598	B	85	155	M6	P	192	12,9	7,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Insignia 1,6 Ecotec 5D	22 960 €	S	5	5	4830 x 1856 x 1498	530/1020	R4	1598	B	85	155	M6	P	192	12,9	7,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Insignia 2,0 CDTI 4D Edition	25 710 €	S	4	5	4830 x 1856 x 1498	500/1010	R4	1956	D	81	260	M6	P	190	12,1	5,8	A,B,C,E,H,K,R,S
Insignia 2,0 CDTI 5D Edition	26 110 €	S	5	5	4830 x 1856 x 1498	530/1020	R4	1956	D	81	260	M6	P	190	12,1	5,8	A,B,C,E,H,K,R,S
Meriva 1,6 Enjoy	14 440 €	V	5	5	4052 x 1694 x 1624	360/1410	R4	1598	B	77	150	M5	P	181	13,3	6,7	A,C,E,K,R
Meriva 1,7 CDTI Enjoy	16 540 €	V	5	5	4052 x 1694 x 1624	360/1410	R4	1686	D	74	240	M5	P	178	13,4	5,2	A,C,E,K,R
Meriva 1,6 Essentia	12 940 €	V	5	5	4052 x 1694 x 1624	360/1410	R4	1598	B	77	150	M5	P	181	13,3	6,7	A,C
Meriva 1,7 CDTI Cosmo	18 140 €	V	5	5	4052 x 1694 x 1624	360/1410	R4	1686	D	74	240	M5	P	178	13,4	5,2	A,C,E,K,P,R
Nová Astra 1,3 CDTI Essentia	16 630 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1248	D	70	190	M5	P	174	14,5	4,2	A,B,E,K,R,S
Nová Astra 1,4 Ecotec Essentia	14 430 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1398	B	74	130	M5	P	178	13,9	5,5	A,B,E,K,R,S
Nová Astra 1,6 85kW Cosmo	18 510 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1598	B	85	155	M5	P	188	11,7	6,3	A,B,E,H,K,P.R,S
Nová Astra 1,7 CDTI 81kW Cosmo	20 510 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1686	D	81	260	M6	P	181	12,6	4,7	A,B,E,H,K,P,R,S
Zafira 1,6 85 kW Essentia	17 060 €	V	5	7	4467 x 1801 x 1625	140/1820	R4	1598	B	85	155	M5	P	185	13,4	7,0	A,B
Zafira 1,9 CDTI 74 kW Cosmo	22 960 €	V	5	7	4467 x 1801 x 1625	140/1820	R4	1910	D	74	260	M6	P	174	14,1	5,9	A,B,E,K,P,R
PEUGEOT																	
107 1.0e Go!	8 090 €	H	5	4	3445 x 1630 x 1470	199/751	R4	998	B	50	93	M5	P	157	13,7	4,5	A
206+ 1,4 HDi Magic Pack	10 550 €	H	5	5	3872 x 1669 x 1453	245/1130	R4	1398	D	50	160	M5	P	169	13,8	4,2	A,C,E,K
206+ 1,4e Magic	8 650 €	H	5	5	3872 x 1669 x 1453	245/1130	R4	1360	B	55	120	M5	P	173	13,1	6,3	A,C,E
3008 1.6e VTi 120k Confort Pack	19 900 €	K	5	5	4365 x 1910 x 1625	432/1241	R4	1598	B	88	160	M5	P	185	11,8	7,1	A,B,C,E,H,K,R,S
3008 2.0 HDi 150k FAP Executive	26 300 €	K	5	5	4365 x 1910 x 1625	432/1241	R4	1997	D	110	340	M6	P	195	9,7	5,6	A,B,C,E,H,K,R,S
308 1.4e 95k Vti Confort Pack SW	16 290 €	K	5	5	4500 x 1879 x 1556	573/1736	R4	1397	B	70	136	M5	P	178	13,4	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R
308 1.4e Confort Pack	14 990 €	H	5	5	4276 x 1879 x 1498	348/1201	R4	1397	B	70	136	M5	P	182	12,7	6,5	A,B,C,E,H,K,R
308 1.6e 120k Vti Premium SW	18 290 €	K	5	5	4500 x 1879 x 1556	573/1736	R4	1598	B	88	160	M5	P	188	11,5	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R
308 1.6e Executive	17 360 €	H	5	5	4276 x 1879 x 1498	348/1201	R4	1598	B	88	160	M5	P	195	10,8	6,7	A,B,C,E,H,K,R,S
308 1,6e 120k Dynamique CC	24 700 €	CC	2	4	4440 x 1872 x 1424	403/-	R4	1598	B	88	160	M5	P	197	12,5	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R
308 2,0 Hdi 140k FAP Sport CC	31 200 €	CC	2	4	4440 x 1872 x 1424	403/-	R4	1997	D	103	320	M6	P	208	10,8	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
4007 2.2 HDi 156k FAP Executive	32 400 €	K	5	5+2	4635 x 1805 x 1670	184/1686	R4	2179	D	115	380	M6	P	200	9,9	7,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
407 1.6 HDi Confort Pack	24 900 €	S	4	5	4691 x 1811 x 1447	407/-	R4	1560	D	80	240	M5	P	192	11,7	5,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
407 1.6 HDi FAP Confort Pack SW	26 600 €	K	5	5	4763 x 1811 x 1486	451/1365	R4	1560	D	80	240	M5	P	189	12,1	5,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
407 2,0 HDi Confort Pack	26 700 €	S	4	5	4691 x 1811 x 1447	407/-	R4	1997	D	103	320	M6	P	208	9,8	5,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
407 2.2 HDi FAP BVM6 Executive SW	33 600 €	K	5	5	4763 x 1811 x 1486	451/1365	R4	2179	D	125	370	M6	P	221	9,0	6,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
407 Coupé 2.0 HDi 163k FAP	34 460 €	C	2	4	4815 x 1868 x 1395	400/-	R4	1997	D	120	340	M6	P	220	9,1	5,4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
407 Coupé Pack 3.0 HDi 24v FAP BVA	48 760 €	C	2	4	4815 x 1868 x 1395	400/-	V6	2992	D	177	450	A6	P	243	7,7	7,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
5008 1.6 HDi 110k FAP Confort Pack	20 800 €	K	5	5	4529 x 1888 x 1622	679/1754	R4	1560	D	80	240	M6	P	185	12,3	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
5008 1.6e VTi 120k Executive	20 600 €	K	5	5	4529 x 1888 x 1622	679/1754	R4	1598	B	88	160	M5	P	188	12,2	7,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
607 2,7 HDi BVA6	52 200 €	S	4	5	4902 x 1800 x 1442	468/-	V6	2720	D	150	440	A6	P	230	8,7	8,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
807 2.0 HDi 120 Confort Pack	38 173 €	V	5	5	4727 x 1850 x 1759	830/1498	R4	1997	D	88	300	M6	P	180	12,9	6,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
807 2.2 HDi 170 BVA FAP Executive	47 467 €	V	5	5	4727 x 1850 x 1759	830/1498	R4	2197	D	125	400	A6	P	197	10,8	8,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Expert TEPEE 1,6 HDi 90	22 541 €	V	5	6	4805 x 1895 x 1942	370/2163	R4	1560	D	66	180	M5	P	145	18,5	7,2	C,E
Expert TEPEE 2,0 HDi 120 Executive	31 704 €	V	5	5	5135 x 1895 x 1942	871/2814	R4	1997	D	88	300	M6	P	160	13,6	7,4	C,E,K,P,R
Nová 207 1,4 HDi Slovakia 68k	12 490 €	H	5	5	4030 x 1748 x 1470	270/923	R4	1398	D	50	160	M5	P	166	15,1	4,4	A,C,E
Nová 207 1,4e Slovakia 75k	10 790 €	H	5	5	4030 x 1748 x 1470	270/923	R4	1360	B	54	118	M5	P	167	14,4	6,4	A,C,E
Nová 207 1,4e Slovakia 75k SW	11 490 €	K	5	5	4156 x 1818 x 1510	337/1258	R4	1360	B	54	118	M5	P	167	14,9	6,6	A,C,E
Nová 207 1,6 HDi Slovakia 90k SW	14 190 €	K	5	5	4156 x 1818 x 1510	337/1258	R4	1560	D	66	215	M5	P	182	11,8	4,5	A,C,E
Nová 207 1.6 HDi 110k FAP Sport CC	26 400 €	CC	2	4	4037 x 1750 x 1397	370/-	R4	1560	D	80	240	M5	P	193	10,9	5,0	A,B,C,E,K,P,R,S
Nová 207 1.6e 16v Dynamique CC	21 900 €	CC	2	4	4037 x 1750 x 1397	370/-	R4	1598	B	88	160	M5	P	190	10,7	6,5	A,B,C,E,K,P,R
PORSCHE																	
911 Carrera	85 801 €	C	2	4	4435 x 1808 x 1310	135/-	B6	3614	B	254	390	M6	Z	289	4,9	10,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Carrera 4	92 441 €	C	2	4	4427 x 1852 x 1310	105/-	B6	3596	B	239	370	M6	4x4	280	5,1	11,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Carrera 4S Cabriolet	116 658 €	CA	2	4	4427 x 1852 x 1300	130/-	B6	3824	B	261	400	M6	4x4	288	4,9	11,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Carrera Cabriolet	97 011 €	CA	2	4	4435 x 1808 x 1310	135/-	B6	3614	B	254	390	M6	Z	289	5,1	10,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Carrera S	98 908 €	C	2	4	4435 x 1808 x 1300	130/-	B6	3800	B	283	420	M6	Z	302	4,7	10,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Carrera S Cabriolet	110 066 €	CA	2	4	4427 x 1808 x 1300	130/-	B6	3800	B	283	420	M6	Z	302	4,9	10,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Targa 4	100 934 €	C	2	4	4427 x 1852 x 1310	105/-	B6	3596	B	239	370	M6	Z	280	5,3	11,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Targa 4S	114 042 €	C	2	4	4427 x 1852 x 1300	105/-	B6	3824	B	261	400	M6	Z	288	4,9	11,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Turbo	150 032 €	C	2	4	4450 x 1852 x 1300	105/-	B6	3600	B	353	620	M6	4x4	310	3,9	12,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Boxster	47 565 €	C	2	2	4329 x 1801 x 1295	280/-	B6	2687	B	180	273	M5	Z	258	6,1	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Boxster S 3,4	57 412 €	C	2	2	4329 x 1801 x 1295	280/-	B6	3387	B	217	340	M6	Z	272	5,4	10,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Cayenne	59 726 €	K	5	5	4782 x 1928 x 1699	540/1770	V8	3189	B	184	310	M6	4x4	214	9,1	13,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Cayenne S	74 410 €	K	5	5	4782 x 1928 x 1699	540/1770	V8	4511	B	250	420	M6	4x4	244	6,8	15,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Cayenne Turbo Tiptronic S	117 068 €	K	5	5	4795 x 1928 x 1699	540/1770	V8	4806	B	368	700	A6	4x4	275	5,1	15,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Cayman	51 338 €	C	2	2	4341 x 1801 x 1305	410/-	B6	2687	B	180	273	M5	Z	258	6,1	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Cayman S 3,4	63 067 €	C	2	2	4341 x 1801 x 1305	410/-	B6	3387	B	217	340	M6	Z	275	5,4	10,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
RENAULT																	
Clio 1,2 16V Authentique	8 190 €	H	3	5	4027 x 1707 x 1497	288/-	R4	1149	B	48	105	M5	P	157	14,9	5,9	A,B,C,E,P
Clio LS Extreme 1,2 16V	9 090 €	H	3	5	4027 x 1707 x 1497	288/-	R4	1149	B	48	105	M5	P	157	14,9	5,9	A,B,C,E,K,P
Clio Expression 1,5 dCi 65k	12 090 €	H	3	5	4027 x 1707 x 1497	288/-	R4	1461	D	48	160	M5	P	160	15,9	4,6	A,B,C,E,K,P,R
Clio Expression 1,2 16V 75k	9 690 €	H	3	5	4027 x 1707 x 1497	288/-	R4	1149	B	55	105	M5	P	167	13,4	5,9	A,B,C,E,K,P,R
Clio Grandtour 1,2 16V Authentique	9 490 €	K	5	5	4228 x 1719 x 1513	439/1277	R4	1149	B	55	105	M5	P	167	13,6	5,9	A,B,C,E,P
Clio Grandtour 1,5 dCi LS Extreme	12 790 €	K	5	5	4202 x 1707 x 1496	439/1277	R4	1461	D	50	160	M5	P	160	16,2	4,6	A,B,C,E,K,P
Clio Storia 1,2 Authentique	8 190 €	H	5	5	3818 x 1639 x 1417	255/1037	R4	1149	B	43	93	M5	P	160	15,0	5,9	A,C,E
Latitude 2,0 16 V 103kW Expression	19 900 €	S	4	5	4897 x 1832 x 1483	477/-	R4	1997	B	103	195	M6	P	205	9,3	7,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Escape 2,0T Celsium	26 990 €	V	5	5	4661 x 1860 x 1728	291/2860	R4	1998	B	125	270	M6	P	205	9,7	9,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Escape 2,0 dCi Celsium	29 280 €	V	5	5	4661 x 1860 x 1728	291/2860	R4	1995	D	110	340	M6	P	194	10,6	6,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Espace 2,0 16V Dynamique	30 090 €	V	5	7	4861 x 1860 x 1746	456/3050	R4	1998	B	125	270	M6	P	206	9,7	9,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand Espace 2,0 dCi 16V Dynamique	32 390 €	V	5	7	4861 x 1860 x 1746	456/3050	R4	1995	D	110	340	M6	P	194	10,6	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand Modus 1,2 16V LS GEO	10 490 €	V	5	5	4034 x 1695 x 1586	410/-	R4	1149	B	55	105	M5	P	163	13,5	5,9	A,B,C,E,K,P,R
Grand Modus 1,2 TCe LS GEO	12 490 €	V	5	5	4034 x 1695 x 1586	410/-	R4	1149	B	74	152	M5	P	182	11,2	6,0	A,B,C,E,K,P,R
Koleos 2,0 dCi 16V Dynamique	26 890 €	T	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	M6	4x4	182	10,4	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Koleos 2,0 dCi 16V Exception	30 190 €	T	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	M6	4x4	182	10,4	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna 2,0 16V Expression	20 290 €	H	5	5	4695 x 1811 x 1445	450/1377	R4	1997	B	103	195	M6	P	210	9,1	7,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna 2,0 dCi Dynamique	25 690 €	H	5	5	4695 x 1811 x 1445	450/1377	R4	1995	D	110	340	M6	P	210	9,5	6.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna Grandtour 2,0 16V Expression	21 590 €	K	5	5	4801 x 1811 x 1445	508/1593	R4	1997	B	103	195	M6	P	203	9,3	7,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna Grandtour 2.0 dCi Dynamique	26 990 €	K	5	5	4801 x 1811 x 1445	508/1593	R4	1995	D	110	340	M6	P	210	9,7	6,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane 1.6 16V Authentique	12 290 €	H	5	5	4295 x 1808 x 1471	372/1129	R4	1598	B	74	148	M5	P	190	10,9	6,7	A,B,E,H,K,P
Mégane Coupé 1,6 16V Dynamique	15 990 €	C	2	5	4299 x 1804 x 1423	344/991	R4	1598	B	81	151	M6	P	190	10,5	6,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane Grandtour 1,4 TCe Dynamique	17 590 €	K	5	5	4559 x 1804 x 1507	491/1567	R4	1397	B	96	190	M6	P	200	9,9	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane Grandtour 1,5 dCi Authentique	15 290 €	K	5	5	4559 x 1804 x 1507	491/1567	R4	1461	D	66	200	M5	P	180	12,9	4,4	A,B,C,E,H,K,P,S
Thalia 1,2 16V Authentique	7 590 €	S	4	5	4261 x 1940 x 1439	506/-	R4	1149	B	55	105	M5	P	170	13,0	5,9	A,0
Thalia 1,2 16V Privilege	9 290 €	S	4	5	4261 x 1940 x 1439	506/-	R4	1149	B	55	105	M5	P	170	13,0	5,9	A,C,E,K,P,R
Fluence 1,6 16V 81kW Exception	13 440 €	S	4	5	4618 x 1809 x 1479	496/-	R4	1598	B	81	151	M5	P	185	11,7	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Kangoo 1,5 dCi Cool	14 090 €	V	5	5	4213 x 1829 x 1799	660/2866	R4	1461	D	50	180	M5	P	147	19,6	5,2	A,C,E,K
Kangoo 1,5 dCi Expression	15 390 €	V	5	5	4213 x 1829 x 1799	660/2866	R4	1461	D	66	200	M5	P	158	16,0	5,2	A,C,E,K,P,R
Kangoo 1,5 dCi Privilege	15 990 €	V	5	5	4213 x 1829 x 1799	660/2866	R4	1461	D	66	200	M5	P	158	16,0	5,2	A,C,E,K,P,R
Grand Scenic 1,5 dCi Authentique	17 490 €	V	5	5	4560 x 1845 x 1645	752/2050	R4	1461	D	81	240	M6	P	180	12,5	5,2	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Scenic 1,6 16V Authentique	15 190 €	V	5	5	4560 x 1845 x 1645	752/2050	R4	1598	B	81	151	M6	P	185	12,0	7,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Scenic 1,4 TCe Expession	17 190 €	V	5	5	4344 x 1845 x 1678	522/1804	R4	1397	B	96	190	M6	P	190	10,5	7,1	A,B,C,E,K,P,R,S
Scenic 1,6 16V Authentique	14 590 €	V	5	5	4344 x 1845 x 1678	522/1804	R4	1598	B	81	151	M6	P	185	11,7	7,5	A,B,C,E,K,P,S
Twingo 1,2 Access	7 490 €	H	3	4	3600 x 1927 x 1470	230/951	R4	1149	B	55	107	M5	P	169	12,0	4,7	A,C,0
Twingo 1,2 Trend	7 990 €	H	3	4	3600 x 1927 x 1470	230/951	R4	1149	B	55	107	M5	P	169	12,0	4,7	A,C,E
SAAB																	
9-3 Cabrio 1,8 t Linear	34 590 €	CA	2	4	4647 x 1762 x 1437	352/-	R4	1998	B	110	240	M5	P	205	10,5	8,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Cabrio 1,8t Vector	36 590 €	CA	2	4	4647 x 1762 x 1437	352/-	R4	1998	B	110	240	M5	P	205	10,5	8,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Cabrio 2,0 TS Vector	41 590 €	CA	2	4	4647 x 1762 x 1437	352/-	R4	1998	B	154	300	M6	P	230	8,0	8,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S

Opel Astra


Opel Vectra Caravan

Opel Signum

Peugeot 307 SW

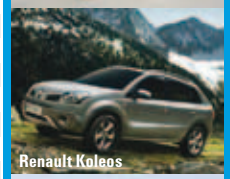
Peugeot 407 SW

Peugeot 607

Peugeot 807

Porsche Cayenne

Renault Clio


Renault Koleos

Renault Mégane

Renault Kangoo

Renault Thalia

Saab 9-3 Cabrio

Saab 9-3

Saab 9-5

Saab 9-5 Wagon

Seat Altea

Seat Ibiza

Seat Leon

Seat Alhambra

Smart Fortwo

Smart Forfour

SsangYong Kyron

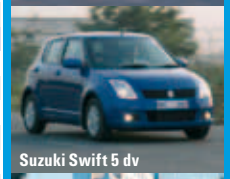
Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
9-3 Cabrio 2,0t Vector	38 790 €	CA	2	4	4647 x 1762 x 1437	352/-	R4	1998	B	129	265	M5	P	220	9,0	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Cabrio 2,0 TS Aero	43 290 €	CA	2	4	4647 x 1762 x 1437	352/-	R4	1998	B	154	300	M6	P	230	8,0	8,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Sport Combi 1,8 Linear	23 290 €	K	5	5	4654 x 1762 x 1492	419/1273	R4	1998	B	110	240	M5	P	205	10,2	7,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Sport Combi 1,9 TiDS PF Linear	31 190 €	K	5	5	4654 x 1762 x 1492	419/1273	R4	1910	D	110	320	M6	P	200	10,2	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Sport Combi 2,0t Vector	32 790 €	K	5	5	4654 x 1762 x 1492	419/1273	R4	1998	B	129	265	M6	P	215	8,8	8,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Sport Combi 2,0 TS Vector	35 690 €	K	5	5	4654 x 1762 x 1492	419/1273	R4	1998	B	154	300	M6	P	230	7,9	8,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Sport Sedan 1,9 TiDs Vector	29 490 €	S	4	5	4647 x 1762 x 1450	421/-	R4	1910	D	110	320	M6	P	210	9,5	5,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Sport Sedan 2,0t Vector	31 390 €	S	4	5	4647 x 1762 x 1450	421/-	R4	1998	B	129	265	M6	P	220	8,5	7,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Sport Sedan 1,8t Vector	29 190 €	S	4	5	4647 x 1762 x 1450	421/-	R4	1998	B	110	240	M5	P	210	9,5	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Sport Sedan 2,0 TS Vector	34 290 €	S	4	5	4647 x 1762 x 1450	421/-	R4	1998	B	154	300	M6	P	235	7,7	8,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Sport Sedan 2,0 TS Aero	36 290 €	S	4	5	4647 x 1762 x 1450	421/-	R4	1998	B	154	300	M6	P	235	7,7	8,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3X 1.9 TTIDS	33 390 €	K	5	5	4690 x 2038 x 1527	477/1331	R4	1910	D	132	400	M6	P	220	8,7	5,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3X 2.0 TS XWD	37 390 €	K	5	5	4690 x 2038 x 1527	477/1331	R4	1998	B	154	300	M6	4x4	230	8,5	8,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3X 2.0t BioPower XWD	37 390 €	K	5	5	4690 x 2038 x 1527	477/1331	R4	1998	B	154	300	M6	4x4	230	8,5	8,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-5 Sedan 2,0 TiD Linear	32 980 €	S	4	5	5008 x 1868 x 1467	515/-	R4	1956	D	118	350	M6	P	215	9,9	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-5 Sedan 2,0 TiD Vector	34 490 €	S	4	5	5008 x 1868 x 1467	515/-	R4	1956	D	118	350	M6	P	215	9,9	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-5 Sedan 2,0 T Vector	39 490 €	S	4	5	5008 x 1868 x 1467	515/-	R4	1998	B	162	350	M6	P	240	7,9	8,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-5 Sedan 2,0 T Aero	44 690 €	S	4	5	5008 x 1868 x 1467	515/-	R4	1998	B	162	350	M6	P	240	7,9	8,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-5 Sedan 2,0 T XWD Linear	40 280 €	S	4	5	5008 x 1868 x 1467	515/-	R4	1998	B	162	350	M6	4x4	230	8,0	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-5 Sedan 2,0 T XWD Vector	41 790 €	S	4	5	5008 x 1868 x 1467	515/-	R4	1998	B	162	350	M6	4x4	230	8,0	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-5 Sedan 2,8 T V6 XWD Aero	50 990 €	S	4	5	5008 x 1868 x 1467	515/-	V6	2792	B	221	400	A6	P	250	6,9	11,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SEAT																	
Alhambra 1,8i 20VT Reference	31 530 €	V	5	5/7	4634 x 1816 x 1820	256/2610	R4	1781	B	110	220	M6	P	199	10,9	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Alhambra 1,9 TDi Sport	33 849 €	V	5	5/7	4634 x 1816 x 1820	256/2610	R4	1896	D	85	310	M6	P	181	13,7	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Alhambra 1,9 TDi Sport 4x4	39 335 €	V	5	5/7	4634 x 1816 x 1820	256/2610	R4	1896	D	85	310	M6	4x4	178	14,7	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Alhambra 2,0 TDi Reference	33 145 €	V	5	5/7	4634 x 1816 x 1820	256/2610	R4	1968	D	103	310	M6	P	192	12,2	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Altea 1,6i Reference	17 987 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1595	B	75	148	M5	P	181	12,8	7,3	A,B,C,E,H,K,P,R
Altea 1,9 TDi Reference	17 945 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1896	D	77	250	M5	P	183	12,3	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R
Altea 2,0 TDi Style	20 945 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	201	9,9	5,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Altea Freetrack 2,0 TDi 4x4 Style	26 565 €	K	5	5	4493 x 1788 x 1622	490/-	R4	1968	D	125	350	M6	4x4	204	8,7	6,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Altea Freetrack 2,0 TDi Style	24 485 €	K	5	5	4493 x 1788 x 1622	532/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	196	10,2	6,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Altea Freetrack 2,0 TSI 4x4	26 985 €	K	5	5	4493 x 1788 x 1622	490/-	R4	1984	B	155	280	A6	4x4	218	7,6	8,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Altea XL 1,6i Reference	18 585 €	V	5	5	4469 x 1768 x 1581	532/-	R4	1595	B	75	148	M5	P	181	13,0	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R
Altea XL 1,9TDi Reference	18 545 €	V	5	5	4469 x 1768 x 1581	532/-	R4	1896	D	77	250	M5	P	183	12,6	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R
Altea XL 2,0TDi Style	21 545 €	V	5	5	4469 x 1768 x 1581	532/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	201	10,0	6,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Exeo 1,6i Reference	20 999 €	S	4	5	4661 x 1772 x 1430	460/-	R4	1595	B	75	148	M6	P	190	12,6	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Exeo 2,0 TDI Reference	25 025 €	S	4	5	4661 x 1772 x 1430	460/-	R4	1968	D	105	320	M6	P	214	9,2	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Exeo 2,0 TSI Style	27 025 €	S	4	5	4661 x 1772 x 1430	460/-	R4	1984	B	147	280	M6	P	241	7,3	7,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Leon 1,4i 16V Reference	14 040 €	H	5	5	4315 x 1768 x 1455	341/-	R4	1390	B	63	132	M5	P	172	13,7	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R
Leon 1,6i Reference	17 585 €	H	5	5	4315 x 1768 x 1455	341/-	R4	1595	B	75	148	M5	P	184	11,7	7,2	A,B,C,E,H,K,P,R
Leon 1,9 TDI Reference	17 540 €	H	5	5	4315 x 1768 x 1455	341/-	R4	1896	D	77	250	M5	P	185	11,3	5,0	A,B,C,E,H,K,P,R
Leon 1,9 TDI Style	19 040 €	H	5	5	4315 x 1768 x 1455	341/-	R4	1896	D	77	250	M5	P	185	11,3	5,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Leon 1,9 TDI Reference	16 040 €	H	5	5	4315 x 1768 x 1455	341/-	R4	1896	D	66	210	M5	P	174	13,3	5,0	A,B,C,E,H,K,P,R
Leon 2,0 TDI Sport	21 340 €	H	5	5	4315 x 1768 x 1455	341/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	205	9,3	5,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Leon 2,0 TDI Style	20 540 €	H	5	5	4315 x 1768 x 1455	341/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	205	9,3	5,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Leon 2,0 TSI CUPRA	24 275 €	H	5	5	4309 x 1768 x 1443	341/-	R4	1984	B	177	300	M6	P	247	6,4	8,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Leon 2,0 TSI FR	22 640 €	H	5	5	4309 x 1768 x 1449	341/-	R4	1984	B	155	280	M6	P	233	6,9	7,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nová Ibiza 1,2i 12V Reference	10 965 €	H	5	5	4052 x 1693 x 1445	292/-	R3	1198	B	51	112	M5	P	163	15,0	5,9	A,C,E
Nová Ibiza 1,6 TDI Reference	14 165 €	H	5	5	4052 x 1693 x 1445	292/-	R4	1598	D	66	230	M5	P	177	12,0	4,2	A,C,E
Nová Ibiza SC 1,2i 12V Sytle	12 090 €	H	3	5	4034 x 1693 x 1428	284/-	R3	1198	B	51	112	M5	P	165	14,4	5,9	A,C,E,K,P,R,S
Nová Ibiza SC 1,6 TDI Style	16 110 €	H	3	5	4034 x 1693 x 1428	284/-	R4	1598	D	77	250	M5	P	188	10,5	4,3	A,C,E,K,P,R,S
SSANGYONG																	
Actyon A200 XDi Comfort AT	26 566 €	K	5	5	4455 x 1880 x 1735	321/-	R4	1998	D	104	310	A4	4x4	162	-	8,5	A,C,E,H,K,R,S
Actyon A200 XDi Comfort MT	24 388 €	K	5	5	4455 x 1880 x 1735	321/-	R4	1998	D	104	310	M5	4x4	163	-	7,8	A,C,E,H,K,R,S
Actyon A200 XDi Plus	21 775 €	K	5	5	4455 x 1880 x 1735	321/-	R4	1998	D	104	310	M5	4x4	163	-	7,8	A,E,K,R
Actyon A200S Sports	26 130 €	K	4	5	4965 x 1900 x 1755	-/-	R4	1998	D	104	310	M5	4x4	161	-	8,0	A,C,E,K
New Kyron M200 XDi Plus	30 060 €	K	5	5	4660 x 1880 x 1740	625/-	R4	1998	D	104	310	A5	P	166	-	8,7	A,C,E,K,R,S
New Kyron M200 XDi Special	26 130 €	K	5	5	4660 x 1880 x 1740	625/-	R4	1998	D	104	310	M5	P	167	-	8,1	A,C,E,K,R,S
New Kyron M270 XDi Comfort	34 415 €	K	5	5	4660 x 1880 x 1740	625/-	R5	2696	D	121	340	A5	4x4	174	-	9,0	A,C,E,K,R,S
Rexton II RX 270 Xdi Comfort MT	34 201 €	K	5	5	4720 x 1870 x 1760	935/1524	R5	2696	D	121	340	M5	4x4	177	13,2	8,9	A,B,C,E,K,S
Rexton II RX 270 XVT Comfort Plus	39 860 €	K	5	5	4720 x 1870 x 1760	935/1524	R5	2696	D	137	402	A5	4x4	181	11,6	9,2	A,B,C,E,K,S
Rodius SV270 Premium	30 060 €	V	5	7	5125 x 1915 x 1820	-/-	R5	2696	D	121	342	M5	4x4	169	13,5	9,3	A,C,E,K,S
SUBARU																	
Forester 2,0D X Classic	29 990 €	K	5	5	4560 x 1780 x 1675	450/-	R4	1998	D	108	350	M6	4x4	186	10,4	6,3	A,B,C,E,K,R,S
Forester 2,0 X A/T Comfort	31 990 €	K	5	5	4560 x 1780 x 1700	450/-	R4	1994	B	116	186	A4	4x4	190	11,9	9,3	A,B,C,E,K,R,S
Forester 2,0D XS Comfort	29 990 €	K	5	5	4560 x 1780 x 1700	450/-	R4	1998	D	108	350	M6	4x4	186	10,4	6,4	A,B,C,E,K,R,S
Impreza 1.5 Classic	17 990 €	H	5	5	4415 x 1740 x 1475	356/-	R4	1498	B	79	142	M5	4x4	175	14,0	7,5	A,B,C,E,H,K,R
Impreza 2,0 Comfort	24 990 €	H	5	5	4415 x 1740 x 1475	356/-	R4	1994	B	110	196	M5	4x4	205	9,6	8,4	A,B,C,E,H,K,R,S
Justy 1,0 Exclusive	11 990 €	H	5	5	3610 x 1665 x 1550	225/-	R3	998	B	51	94	M5	P	160	13,9	5,0	A,B,C,E,H,K,R
Legacy 2,0 D T.W. VA	33 490 €	K	5	5	4775 x 1780 x 1535	1726/-	R4	1998	D	110	350	A5	4x4	203	9,6	6,1	A,B,C,E,H,K,R,S
Legacy 2,0 D Limuzína Sport VC	34 990 €	S	5	5	4730 x 1780 x 1505	486/-	R4	1998	D	110	350	M6	4x4	203	9,3	6,3	A,B,C,E,H,K,R,S
Legacy 2,0 D T.W. Sport VC	36 490 €	K	5	5	4775 x 1780 x 1535	1726/-	R4	1998	D	110	350	M6	4x4	203	9,6	6,4	A,B,C,E,H,K,R,S
Outback 2,5i VA	37 490 €	K	5	5	4775 x 1820 x 1605	1726/-	R4	2457	B	123	229	M6	4x4	201	9,6	8,6	A,B,C,E,H,K,R,S
Tribeca 3,6 H6 A/T VDC Exclussive	57 425 €	K	5	5	4865 x 1880 x 1685	525/-	R6	3630	B	190	350	A5	4x4	207	8,9	11,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SUZUKI																	
Grand Vitara 1,6 VVT JX-E	21 380 €	K	3	4	4050 x 1810 x 1695	184/964	R4	1586	B	78	145	M5	4x4	160	14,4	8,2	A,B,C,E,H,K,R,S

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Grand Vitara 1,9 DDiS JLX-EL	26 999 €	K	5	5	4300 x 1810 x 1695	398/1386	R4	1870	D	95	300	M5	4x4	170	13,2	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand Vitara 2,4 JLX-EL/AT	26 400 €	K	5	5	4300 x 1810 x 1695	398/1386	R4	2393	B	124	227	A4	4x4	175	12,5	9,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jimny 1,3 JLX AC	14 900 €	K	3	4	3645 x 1600 x 1705	113/816	R4	1328	B	62	110	M5	4x4	140	14,1	7,1	A,C,E,K,R
Kizashi 2,4 VVT 4WD Sport	29 750 €	S	4	5	4650 x 1820 x 1470	461/-	R4	2393	B	131	230	CVT	4x4	205	8,8	8,3	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Splash 1,0 GC AC	8 150 €	H	5	5	3715 x 1680 x 1590	202/573	R3	996	B	48	90	M5	P	160	14,7	5,1	A
Splash 1,2 GLX AC Plus	9 880 €	H	5	5	3715 x 1680 x 1590	202/573	R4	1242	B	69	118	M5	P	175	12,0	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R
Splash 1,2 GS AC/AT	11 290 €	H	5	5	3715 x 1680 x 1590	202/573	R4	1242	B	69	118	A4	P	170	14,0	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Swift 1,2 GLX AC	10 900 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Swift 1,2 GS AAC	11 900 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Swift 1,2 GS AAC/AT	12 900 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	A4	P	160	13,5	5,6	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Swift 1,3 DDiS GLX AC	13 390 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1248	D	55	190	M5	P	165	12,7	4,2	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Swift 1,2 GS A AC	11 390 €	H	3	4	3850 x 1695 x 1510	211/512	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Swift 1,2 GC	9 180 €	H	3	4	3850 x 1695 x 1510	211/512	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,B,H,AK
SX4 1,5 GLX AC Urban Line	10 490 €	H	5	5	4120 x 1730 x 1565	270/625	R4	1490	B	82	145	M5	P	180	11,0	6,1	A,C,E,K,P,R
SX4 1,6 GS 4x4 A AC Outdoor Line	16 930 €	H	5	5	4150 x 1755 x 1620	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	11,5	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SX4 2,0 DDiS GS 4x4 A AC Outdoor Lit	19 860 €	H	5	5	4150 x 1755 x 1620	270/625	R4	1956	D	99	320	M6	4x4	180	11,2	5,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
ŠKODA																		
Nová Fabia 1,2 12V HTP Classic	9 649 €	H	5	5	3992 x 1642 x 1498	300/1163	R3	1198	B	51	112	M5	P	164	14,9	5,9	A,B,C,E,K
Nová Fabia 1,2 HTP	8 109 €	H	5	5	3992 x 1642 x 1498	300/1163	R3	1198	B	44	108	M5	P	155	16,5	5,9	A,B
Nová Fabia 1,4 16V Ambiente	11 549 €	H	5	5	3992 x 1642 x 1498	300/1163	R4	1390	B	63	132	M5	P	174	12,3	6,5	A,B,C,E,K,P,R
Nová Fabia 1,4 TDI PD Classic	12 669 €	H	5	5	3992 x 1642 x 1498	300/1163	R3	1422	D	51	155	M5	P	163	14,8	4,8	A,B,C,E,K
Nová Fabia 1,4 TDI PD Greenline	14 559 €	H	5	5	3992 x 1642 x 1498	300/1163	R3	1422	D	59	195	M5	P	172	13,2	4,6	A,B,C,E,P
Nová Fabia 1,9 TDI Ambiente	14 759 €	H	5	5	3992 x 1642 x 1498	300/1163	R4	1896	D	77	240	M5	P	190	10,8	4,9	A,B,C,E,K,P,R
Nová Fabia Combi 1,2 HTP Classic	9 829 €	K	5	5	4239 x 1642 x 1498	480/1460	R3	1198	B	44	108	M5	P	156	16,8	5,9	A,B,C,E,K
Nová Fabia Combi 1,4 TDI PD Classic	13 989 €	K	5	5	4239 x 1642 x 1498	480/1460	R3	1422	D	59	195	M5	P	173	13,7	4,6	A,B,C,E,K
Nová Fabia Combi 1,6 16V Ambiente	13 239 €	K	5	5	4239 x 1642 x 1498	480/1460	R4	1598	B	77	153	M5	P	192	10,4	6,9	A,B,C,E,K,P,R
Nová Fabia Combi 1,9 TDI PD Ambient	15 509 €	K	5	5	4239 x 1642 x 1498	480/1460	R4	1896	D	77	240	M5	P	191	11,0	4,9	A,B,C,E,K,P,R
Nová Octavia 1,4 MPI Classic	13 689 €	S	5	5	4569 x 1769 x 1462	585/1350	R4	1390	B	59	132	M5	P	173	14,2	7,0	A,B,C,E,H,K,R,S
Nová Octavia 1,6 MPI Ambiente	17 099 €	S	5	5	4569 x 1769 x 1462	585/1350	R4	1595	B	75	148	M5	P	190	12,3	7,4	A,B,C,E,H,K,R,P,S
Nová Octavia 1,8 TSI Elegance	21 469 €	S	5	5	4569 x 1769 x 1462	585/1350	R4	1798	B	118	250	M6	P	223	7,8	7,0	A,B,C,E,H,K,R,P,S
Nová Octavia 2,0 TDI PD L&K	25 579 €	S	5	5	4569 x 1769 x 1462	585/1350	R4	1968	D	103	320	M6	P	208	9,6	5,5	A,B,C,E,H,K,R,P,S
Nová Octavia 2,0 TFSI RS	26 819 €	S	5	5	4569 x 1769 x 1462	585/1350	R4	1984	B	147	280	M6	P	242	7,2	7,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Nová Octavia Combi 1,9 TDI PD 4x4	22 739 €	K	5	5	4569 x 1769 x 1463	605/1665	R4	1896	D	77	250	M6	4x4	181	12,9	6,0	A,B,C,E,H,K,R,S
Nová Octavia Combi 1,9 TDI PD Elegar	21 609 €	K	5	5	4569 x 1769 x 1468	605/1665	R4	1896	D	77	250	M5	P	191	11,9	5,1	A,B,C,E,H,K,R,P,S
Nová Octavia Combi 2,0 TDI CR RS	29 239 €	K	5	5	4569 x 1769 x 1468	605/1665	R4	1968	D	125	350	M6	P	225	8,4	5,7	A,B,C,E,H,K,R,S
Nová Octavia Combi 2,0 TDI PD 4x4 Sc	28 939 €	K	5	5	4569 x 1769 x 1463	605/1665	R4	1968	D	103	320	M6	4x4	199	9,9	6,3	A,B,C,E,H,K,R,P,S
Nová Octavia Combi 2,0 TDI PD L&K	29 159 €	K	5	5	4569 x 1769 x 1468	605/1665	R4	1968	D	103	320	M6	P	207	9,7	5,5	A,B,C,E,H,K,R,P,S
Nový Superb 1,4 TSI Comfort	22 479 €	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1390	B	92	200	M6	P	201	10,5	6,8	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Nový Superb 1,9 TDI Greenline	24 479 €	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1896	D	77	250	M5	P	193	12,5	5,1	A,BB,C,E,H,AK,K,R,S
Nový Superb 2,0 TDI CR Elegance	36 049 €	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1968	D	125	350	A6	P	220	8,8	6,1	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Nový Superb 2,0 TDI PD Ambition	28 169 €	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1968	D	103	320	M6	P	207	10,2	5,9	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Nový Superb 4x4 1,8 TSI Ambition	30 119 €	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1798	B	118	250	M6	4x4	217	8,7	8,1	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Nový Superb 4x4 2,0 TDI CR Ambition	32 699 €	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1968	D	125	350	M6	4x4	219	9,0	6,4	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Nový Superb 4x4 3,6 FSI V6 Elegance	38 939 €	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	V6	3597	B	191	350	A6	4x4	250	6,5	10,1	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Octavia Tour 1,9 TDI PD 74 kW	13 689 €	S	5	5	4507 x 1731 x 1431	528/1328	R4	1896	D	74	240	M5	P	189	11,8	5,1	A,C,E,K,R
Octavia Tour Combi MAX 1,6 MPI	12 689 €	K	5	5	4513 x 1731 x 1457	548/1512	R4	1595	B	75	148	M5	P	190	11,9	7,3	A,C,E,K,R
Octavia Tour Combi MAX 1,9 TDI PD	14 649 €	K	5	5	4513 x 1731 x 1457	548/1512	R4	1896	D	74	240	M5	P	189	11,9	5,1	A,C,E,K,R
Praktik 1,2 12V HTP	9 976 €	H	5	2	4205 x 1684 x 1607	1900	R3	1198	B	51	112	M5	P	158	15,9	6,7	A
Praktik 1,4 TDI PD	13 334 €	H	5	2	4205 x 1684 x 1607	1900	R3	1422	D	59	195	M5	P	165	14,7	5,1	A
Praktik Polar 1,4 TDI PD	19 061 €	H	3	2	4205 x 1684 x 1607	1900	R3	1422	D	51	155	M5	P	158	16,5	5,3	A
Roomster 1,2 12V	10 999 €	H	5	5	4205 x 1684 x 1607	450/1780	R3	1198	B	51	112	M5	P	158	15,9	6,6	A,B,C,E,K
Roomster 1,2 12V Style	11 549 €	H	5	5	4205 x 1684 x 1607	450/1780	R3	1198	B	51	112	M5	P	158	15,9	6,6	A,B,C,E,K,P,R
Roomster 1,4 16V	12 119 €	H	5	5	4205 x 1684 x 1607	450/1780	R4	1390	B	63	132	M5	P	171	13,0	6,8	A,B,C,E,K
Roomster 1,4 TDI PD Sport	16 319 €	H	5	5	4205 x 1684 x 1607	450/1780	R3	1422	B	51	155	M5	P	158	16,5	5,3	A,B,C,E,K,P,R
Roomster 1,6 16V Style	13 619 €	H	5	5	4205 x 1684 x 1607	450/1780	R4	1598	B	77	153	M5	P	184	10,9	6,9	A,B,C,E,K,P,R
Roomster 1,9 TDI PD Scout	16 459 €	H	5	5	4205 x 1684 x 1607	450/1780	R4	1896	D	77	240	M5	P	182	11,5	5,3	A,B,C,E,K,P
Yeti 1.2 TSI 77 kW YETI	13 900 €	K	5	5	4223 x 1793 x 1691	405/1580	R4	1197	B	77	175	M6	P	175	11,8	6,4	A,B,C,E,S
Yeti 1.8 TSI 118 kW YETI	17 500 €	K	5	5	4223 x 1793 x 1691	405/1580	R4	1798	B	118	250	M6	4x4	200	8,4	8,0	A,B,C,E,S
Yeti 2.0 TDI CR 81 kW AMBITION	19 700 €	K	5	5	4223 x 1793 x 1691	405/1580	R4	1968	D	81	250	M5	P	177	11,6	5,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Yeti 2.0 TDI CR 81 kW AMBITION	21 700 €	K	5	5	4223 x 1793 x 1691	405/1580	R4	1968	D	81	280	M6	4x4	174	12,2	6,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
TOYOTA																		
Auris 1,33 l Dual VVT-i Terra Cool	14 490 €	H	5	5	4245 x 1760 x 1510	350/-	R4	1329	B	74	132	M6	P	175	13,1	5,8	A,B,C,E,K,P,R
Auris 1,6 l Valvematic Terra Cool	15 490 €	H	5	5	4245 x 1760 x 1510	350/-	R4	1598	B	97	160	M6	P	195	10,2	6,6	A,B,C,E,K,P,R
Avensis 2,0 D-4D 125 Sol	26 700 €	S	4	5	4695 x 1810 x 1480	509/-	R4	1998	D	93	310	M6	P	200	9,7	5,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis 2,2 D-4D 150 Sol	29 400 €	S	4	5	4695 x 1810 x 1480	509/-	R4	2231	D	110	340	M6	P	210	8,9	5,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis Kombi 2,0 D-4D 125 Sol	28 600 €	K	5	5	4765 x 1810 x 1480	543/1609	R4	1998	D	93	310	M6	P	200	10,0	5,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis Kombi 2,2 D-4D 150 Sol	30 500 €	K	5	5	4715 x 1810 x 1480	543/1609	R4	2231	D	110	340	M6	P	210	9,2	5,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Aygo 1,0 VVT-i Base	8 390 €	H	3	4	3415 x 1615 x 1465	138/-	R3	998	B	50	93	M5	P	157	14,2	4,6	A,R
Aygo 1,0 VVT-i Terra	9 590 €	H	5	4	3415 x 1615 x 1465	139/-	R3	998	B	50	93	M5	P	157	14,2	4,6	A,C,E,K,R
Corolla Sedan 1,3 Dual VVT-i Terra Co	15 100 €	S	5	5	4540 x 1760 x 1470	450/-	R4	1329	B	73	128	M6	P	180	13,1	5,9	A,B,C,E,K,P,R
Corolla Sedan 1,4 D-4D Terra Cool	18 600 €	S	5	5	4540 x 1760 x 1470	450/-	R4	1364	D	66	205	M6	P	175	11,9	4,7	A,B,C,E,K,P,R
Corolla Sedan 1,6 Valvematic So	19 550 €	S	5	5	4540 x 1760 x 1470	450/-	R4	1598	B	97	160	M6	P	200	10,0	6,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Corrola Sedan 2,0 D-4D 125 Luna	22 850 €	S	5	5	4540 x 1760 x 1470	450/-	R4	1998	D	93	310	M6	P	200	10,1	5,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Hiace Wagon 2,5 l D-4D 117 GL	19 390 €	V	4	6	5240 x 1800 x 1995	4100/-	R4	2494	D	86	294	M5	P	152	18,6	8,6	A,C,E,K
Hilux 2,5l D-4D Single Cab Base	17 950 €	U	4	2	5255 x 1760 x 1795	1000/-	R4	2494	D	106	343	M5	4x4	170	12,5	8,3	A,R
Hilux 2,5l D-4D Single Cab Terrra	18 550 €	U	4	2	5260 x 1760 x 1795	1000/-	R4	2494	D	106	343	M5	4x4	170	12,5	8,3	A,C,R

Subaru Impreza

Subaru Station Wagon

Suzuki Swift 3 dv


Suzuki Swift 5 dv

Suzuki Ignis

Suzuki SX 4

Suzuki Jimmy

Suzuki Grand Vitara

Škoda Roomster

Škoda Superb

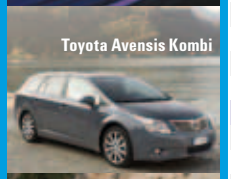
Škoda Superb GreenLine

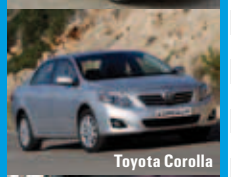
Škoda Fabia

Škoda Fabia Combi

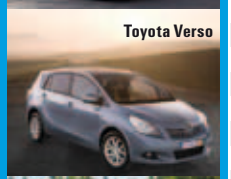
Škoda Octavia

Škoda Octavia Tour Combi

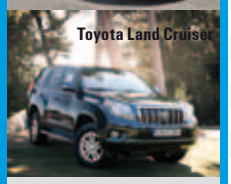

Toyota Avensis Kombi


Toyota Corolla

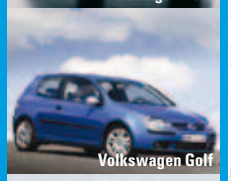
Toyota iQ

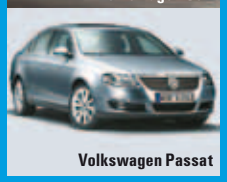

Toyota Verso

Toyota Prius


Toyota Land Cruiser

Volkswagen Polo

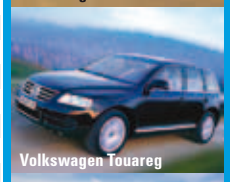

Volkswagen Golf


Volkswagen Passat

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
iQ 1,0 l VVT-i Luna	12 750 €	H	3	4	2985 x 1680 x 1500	32/-	R3	998	B	50	91	M5	P	150	16,6	4,6	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
iQ 1,33 l Dual VVT-i Lux	15 900 €	H	3	4	2985 x 1680 x 1500	32/-	R4	1329	B	72	123	M6	P	170	13,4	4,9	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
iQ 1,0 l VVT-i Sol	13 850 €	H	3	4	2985 x 1680 x 1500	32/-	R3	998	B	50	91	M5	P	150	16,6	4,6	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
Land Cruiser 3,0 D-4D Lux	53 000 €	K	5	7	4760 x 1885 x 1845	621/-	R4	2982	D	127	410	A5	4x4	175	11,4	8,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser 3,0 D-4D Premium	61 500 €	K	5	7	4760 x 1885 x 1845	621/-	R4	2982	D	127	410	A5	4x4	175	11,4	8,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser V8 4,5l D-4D Lux	75 950 €	K	5	7	4950 x 1970 x 1910	200/-	V8	4461	D	195	650	A6	4x4	210	8,2	10,0	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser V8 4,5l D-4D Sol	70 300 €	K	5	7	4950 x 1970 x 1910	200/-	V8	4461	D	195	650	A6	4x4	210	8,2	10,0	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Prius 1,8 VVT-i (Petrol Hybrid) Premium	32 600 €	H	5	5	4460 x 1745 x 1490	446/-	R4	1798	B	73	142	CVT	P	180	10,4	4,0	A,B,E,H,AK,K,P,R,S
Prius 1,8 VVT-i (Petrol Hybrid) Sol	28 000 €	H	5	5	4460 x 1745 x 1490	446/-	R4	1798	B	73	142	CVT	P	180	10,4	4,0	A,B,E,H,AK,K,P,R,S
RAV 4 2,2 D-4D 150 Lux	28 600 €	K	5	5	4415 x 1815 x 1685	410/-	R4	2231	D	110	340	M6	4x4	190	10,2	6,0	A,B,E,H,AK,K,P,R,S
Urban Cruiser 1,33 Dual VVT-i Sol	16 490 €	H	5	5	3930 x 1725 x 1540	314/-	R4	1329	B	74	132	M6	P	175	12,5	5,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Urban Cruiser 1,4 D-4D Sol	19 290 €	H	5	5	3930 x 1725 x 1540	314/-	R4	1364	D	66	205	M6	P	175	11,7	4,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Verso 1,6 Valvematic Terra	17 990 €	H	5	5	4440 x 1790 x 1620	484/-	R4	1598	B	97	160	M6	P	185	11,7	6,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Verso 1,8 Valvematic Luna	20 750 €	H	5	5	4440 x 1790 x 1620	484/-	R4	1798	B	108	180	M6	P	190	10,4	7,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Verso 2,0 D-4D 125 Sol	23 700 €	H	5	7	4440 x 1790 x 1620	155/-	R4	1998	D	93	310	M6	P	185	11,3	5,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Verso 2,2 D-Cat 150 Sol	26 300 €	H	5	7	4440 x 1790 x 1620	155/-	R4	2231	D	110	340	A6	P	195	10,1	6,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Yaris 1,0 l VVT-i	9 890 €	H	3	5	3785 x 1695 x 1530	363/-	R3	998	B	51	93	M5	P	155	15,7	5,1	A,C,K,P,R
Yaris 1,0 l VVT-i	10 690 €	H	5	5	3785 x 1695 x 1530	363/-	R3	998	B	51	93	M5	P	155	15,7	5,1	A,C,K,P,R
Yaris 1,33 l Dual VVT-i Dream+	12 290 €	H	5	5	3785 x 1695 x 1530	363/-	R4	1329	B	74	132	M6	P	175	11,7	5,2	A,B,C,E,K,P,R
VOLKSWAGEN																	
Eos 1,4 TSI BlueMotion	26 500 €	CC	2	5	4407 x 1791 x 1443	380/205	R4	1390	B	90	200	M6	P	196	10,9	6,2	A,B,C,E,H,K,R,S
Eos 2.0 TDI DSG	30 790 €	CC	2	5	4407 x 1791 x 1443	380/205	R4	1968	D	103	320	A6	P	203	10,3	6,1	A,B,C,E,H,K,R,S
Fox 1,2	8 450 €	H	3	4	3825 x 1640 x 1524	260/-	R3	1198	B	40	108	M5	P	148	17,5	5,9	A,0
Golf 2,0 TDI GTD	26 780 €	H	5	5	4213 x 1786 x 1501	350/1305	R4	1968	D	125	350	M6	P	222	8,1	5,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Golf 2,0 TFSI GTI	26 880 €	H	5	5	4213 x 1786 x 1501	350/1305	R4	1984	B	155	280	M6	P	240	6,9	7,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Golf Plus 1,4 Trendline	15 450 €	H	5	5	4204 x 1759 x 1592	395/1450	R4	1390	B	59	132	M5	P	169	14,9	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Golf Plus 2,0 TDI Comfortline	22 990 €	H	5	5	4204 x 1759 x 1592	395/1450	R4	1968	D	103	320	M6	P	204	5,1	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Golf Plus 2,0 TDI Trendline	21 590 €	H	5	5	4204 x 1759 x 1592	395/1450	R4	1968	D	103	320	M6	P	204	5,1	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Golf Variant 1,4 Trendline	15 570 €	K	5	5	4534 x 1781 x 1504	505/1495	R4	1390	B	59	132	M5	P	173	14,9	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Golf Variant 2,0 TDI Sportline	24 160 €	K	5	5	4534 x 1781 x 1504	505/1495	R4	1968	D	103	320	M6	P	210	9,7	5,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jetta 1,4 TSI Comfortline	21 310 €	S	4	5	4554 x 1781 x 1459	527/-	R4	1390	B	90	200	M6	P	199	9,8	6,3	A,B,C,E,H,K,P,R
Jetta 1,6 TDI Trendline	21 440 €	S	4	5	4554 x 1781 x 1459	527/-	R4	1598	D	77	250	M5	P	187	12,0	4,7	A,B,C,E,H,K,R
Jetta 2.0 Turbo TFSI DSG Sportline	28 120 €	S	4	5	4554 x 1781 x 1459	527/-	R4	1984	B	147	280	A6	P	233	7,2	7,6	A,B,C,E,H,K,P,R
Multivan 2.0 Startline	25 736 €	V	5	5	4892 x 1904 x 1970	1210/-	R4	1984	B	85	170	M5	P	163	17,3	10,4	A,B,C,E,H,S
Multivan 2,0 TDI Startline	29 423 €	V	5	7	4892 x 1904 x 1970	1210/-	R4	1968	D	103	340	M6	P	173	14,2	7,5	A,B,C,E,H,S
New Beetle 1,4	18 380 €	H	3	4	4129 x 1721 x 1498	214/769	R4	1390	B	55	126	M5	P	161	14,6	7,1	A,B,H,K,R,S
New Beetle 1,6	20 070 €	H	3	4	4129 x 1721 x 1498	214/769	R4	1595	B	75	148	M5	P	179	11,6	7,5	A,B,H,K,R,S
New Beetle 1,6 Automat	22 460 €	H	3	4	4129 x 1721 x 1498	214/769	R4	1595	B	75	148	A6	P	175	13,2	7,9	A,B,H,K,R,S
New Beetle 2,0	22 850 €	H	3	4	4129 x 1721 x 1498	214/769	R4	1984	B	85	172	M5	P	185	10,9	8,7	A,B,C,H,K,R,S
New Beetle 2,0 Automat	25 250 €	H	3	4	4129 x 1721 x 1498	214/769	R4	1984	B	85	172	A6	P	182	12,9	9,2	A,B,C,H,K,R,S
New Beetle Cabrio 1.4	23 680 €	CA	2	4	4129 x 1721 x 1498	201/-	R4	1390	B	55	126	M5	P	161	14,6	7,1	A,B,C,E,H,K,R,S
New Beetle Cabrio 1.9 TDI	28 750 €	CA	2	4	4129 x 1721 x 1498	201/-	R4	1896	D	77	240	M5	P	180	11,5	5,4	A,B,C,E,H,K,R,S
Nové Polo 1,2 Trendline	10 330 €	H	5	5	3970 x 1682 x 1485	285/952	R3	1198	B	51	112	M5	P	165	14,1	5,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Nové Polo 1,4 Comfortline	11 640 €	H	5	5	3970 x 1682 x 1485	285/952	R4	1390	B	63	132	M5	P	177	12,1	5,9	A,B,C,E,H,K,R,S
Passat 1,4 TSI Manager	22 900 €	S	4	5	4765 x 1820 x 1470	565/-	R4	1390	B	90	200	M6	P	206	10,5	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat 2,0 TDI Business	30 370 €	S	4	5	4765 x 1820 x 1470	565/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	209	9,8	5,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat CC 1.8 TSI	30 130 €	C	4	4	4799 x 1855 x 1417	532/-	R4	1798	B	118	250	M6	P	222	8,6	7,3	A,B,C,E,H,K,R,S
Passat CC 2,0 TDI DSG	36 290 €	C	4	4	4799 x 1855 x 1417	532/-	R4	1968	D	125	350	A6	P	224	8,6	6,1	A,B,C,E,H,K,R,S
Passat CC 2.0 TSI	34 310 €	C	4	4	4799 x 1855 x 1417	532/-	R4	1984	B	147	280	M6	P	237	7,6	7,9	A,B,C,E,H,K,R,S
Passat Variant 1,4 TSI Manager	23 760 €	K	5	5	4774 x 1820 x 1517	603/1731	R4	1390	B	90	200	M6	P	200	10,8	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat Variant 2,0 TDI Business	31 310 €	K	5	5	4774 x 1820 x 1517	603/1731	R4	1968	D	103	320	M6	4x4	206	10,1	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Phaeton V6 TDI 4-Motion Tiptronic	68 390 €	S	5	5	5055 x 1903 x 1450	500/-	V6	2967	D	165	450	A6	4x4	234	8,8	9,6	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Phaeton V8 4-Motion Tiptronic (4-miest.	100 850 €	S	5	4	5055 x 1903 x 1450	500/-	V8	4172	B	246	430	A6	4x4	250	6,9	13,0	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Phaeton V8 4-Motion Tiptronic	84 750 €	S	5	5	5055 x 1903 x 1450	500/-	V8	4172	B	246	430	A6	4x4	250	6,9	13,0	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Scirocco 1,4 TSI	21 940 €	H	3	4	4256 x 1810 x 1404	312/1006	R4	1390	B	90	200	M6	P	200	9,7	6,4	A,B,C,E,H,K,R,S
Scirocco 2,0 TDI DSG	26 910 €	H	3	4	4256 x 1810 x 1404	312/1006	R4	1968	D	103	320	A6	P	205	9,3	5,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Sharan 1,9 TDI Sportline	36 010 €	V	5	5	4634 x 1810 x 1762	255/2610	R4	1896	D	85	310	M6	P	181	13,7	6,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Sharan 2,0 Sportline	31 880 €	V	5	5	4634 x 1810 x 1762	255/2610	R4	1984	B	85	170	M6	P	177	15,2	9,4	A,B,C,E,H,K,R,S
Tiguan 1.4 TSI BlueMotion Sport & Styl	26 430 €	K	5	5	4427 x 1809 x 1686	470/1510	R4	1390	B	110	240	M6	P	195	9,3	8,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Tiguan 2.0 CR TDI DPF 4-Motion Trenc	30 560 €	K	5	5	4427 x 1809 x 1686	470/1510	R4	1968	D	103	320	A6	P	182	10,7	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touareg 2.5 TDI DPF	42 740 €	K	5	5	4754 x 1928 x 1726	555/1570	R5	2461	D	128	400	M6	4x4	188	11,5	9,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touareg 3.0 V6 TDI DPF	45 500 €	K	5	5	4754 x 1928 x 1726	555/1570	R6	2967	D	176	500	M6	4x4	207	8,0	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touareg 3.6 FSI V6	47 750 €	K	5	5	4754 x 1928 x 1726	555/1570	V6	3597	B	206	360	A6	4x4	218	8,6	12,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touran 1,6 Conceptline	16 200 €	V	5	5	4407 x 1794 x 1635	695/1989	R4	1595	B	75	148	M5	P	179	12,9	8,1	A,B,C,E,H,R,S
Touran 1,9 TDI Conceptline	19 410 €	V	5	5	4407 x 1794 x 1635	695/1989	R4	1896	D	77	250	M6	P	179	13,2	5,9	A,B,C,E,H,R,S
Touran 2,0 TDI DPF Highline	27 660 €	V	5	5	4407 x 1794 x 1635	695/1989	R4	1968	D	125	350	A6	P	212	9,1	6,6	A,B,C,E,H,K,R,S
CrossTouran 1.6	19 380 €	V	5	5	4407 x 1794 x 1635	695/1989	R4	1595	B	75	148	M5	P	179	12,9	8,1	A,B,C,E,H,K,R,S
CrossTouran 1.9 TDI DPF	23 280 €	V	5	5	4407 x 1794 x 1635	695/1989	R4	1896	D	77	250	M6	P	179	13,2	6,0	A,B,C,E,H,K,R,S
CrossTouran 2.0 TDI DSG DPF	26 320 €	V	5	5	4407 x 1794 x 1635	695/1989	R4	1968	D	125	350	M6	P	212	9,6	6,6	A,B,C,E,H,K,R,S
VOLVO																	
C 30 1,6 Momentum	19 390 €	H	3	4	4252 x 1782 x 1447	233/-	R4	1596	B	74	150	M5	P	185	11,8	7,0	A,B,C,E,H.K,P,R,S
C 30 1,6 Summum	21 350 €	H	3	4	4252 x 1782 x 1447	233/-	R4	1596	B	74	150	M5	P	185	11,8	7,0	A,B,C,E,H.K,P,R,S
C 30 T5 Summum	30 950 €	H	3	4	4252 x 1782 x 1447	233/-	R5	2521	B	169	320	M6	P	240	6,7	8,7	A,B,C,E,H.K,P,R,S
C 70 T5 Summum	41 920 €	C	2	4	4582 x 1847 x 1400	404/-	R5	2521	B	160	320	A5	P	235	8,0	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C 70 T5 Momentum	39 850 €	C	2	4	4582 x 1847 x 1400	404/-	R5	2521	B	169	320	A5	P	235	8,0	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C 70 T5 Kinetic	37 700 €	C	2	4	4582 x 1847 x 1400	404/-	R5	2521	B	169	320	A5	P	235	8,0	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
S 40 1,6 Art	20 989 €	S	4	5	4476 x 1845 x 1454	404/-	R4	1596	B	74	150	M5	P	185	11,9	7,1	A,B,C,E,H,K,R,S
S 40 1,6D Momentum	26 886 €	S	4	5	4476 x 1845 x 1454	404/-	R4	1560	D	80	240	M5	P	190	11,4	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 40 2,0D Summum	28 314 €	S	4	5	4476 x 1845 x 1454	404/-	R4	1997	D	100	320	M6	P	210	9,5	5,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 40 T5 AWD Momentum	35 979 €	S	4	5	4476 x 1845 x 1454	404/-	R5	2521	B	169	320	M6	4x4	240	7,1	9,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 2,0 Kinetic	30 440 €	S	4	5	4851 x 1861 x 1493	480/-	R4	1999	B	107	190	M5	P	230	10,9	8,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 D5 Momentum	43 330 €	S	4	5	4851 x 1861 x 1493	480/-	R5	2400	D	151	420	M6	P	230	8,0	6,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 D5 Summum	45 900 €	S	4	5	4851 x 1861 x 1493	480/-	R5	2400	D	151	420	M6	P	230	8,0	6,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 50 1,6 Momentum	26 256 €	K	5	5	4522 x 1845 x 1457	417/-	R4	1596	B	74	150	M5	P	185	12,0	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 50 2,0 Kinetic	26 791 €	K	5	5	4522 x 1845 x 1457	417/-	R4	1999	B	107	185	M5	P	200	9,6	7,4	A,B,C,E,H,K,R,S
V 50 2,0 Summum	30 414 €	K	5	5	4522 x 1845 x 1457	417/-	R4	1999	B	107	185	M5	P	200	9,6	7,4	A,B,C,E,H,K,R,S
V 50 T5 A Kinetic	36 515 €	K	5	5	4522 x 1845 x 1457	417/-	R5	2521	B	169	320	M6	4x4	230	7,3	9,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 50 T5 A Summum	40 137 €	K	5	5	4522 x 1845 x 1457	417/-	R5	2521	B	169	320	M6	4x4	230	7,3	9,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 70 2,0 16V Kinetic	32 390 €	K	5	5	4823 x 1861 x 1547	575/-	R4	1999	B	107	190	M5	P	200	11,3	8,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 70 2,5T Summum	45 980 €	K	5	5	4823 x 1861 x 1547	575/-	R5	2521	B	170	340	M6	P	225	7,7	8,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 70 3,2 A Kinetic	43 200 €	K	5	5	4823 x 1861 x 1547	575/-	R6	3192	B	175	320	A6	P	210	8,4	10,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 60 D5 AWD Kinetic	39 350 €	K	5	5	4627 x 1888 x 1713	490/-	R5	2400	D	151	420	M6	4x4	205	8,5	6,9	A,B,C,E,H,K,R,S
XC 60 D5 AWD Summum	39 350 €	K	5	5	4627 x 1888 x 1713	490/-	R5	2400	D	151	420	M6	4x4	205	8,5	6,9	A,B,C,E,H,K,R,S
XC 60 3,2 A Momentum	45 580 €	K	5	5	4627 x 1888 x 1713	490/-	R6	3192	B	175	320	A6	4x4	205	9,4	11,2	A,B,C,E,H,K,R,S
XC 60 T6 A Summum	51 360 €	K	5	5	4627 x 1888 x 1713	490/-	R6	2953	B	210	400	A6	4x4	225	7,5	11,7	A,B,C,E,H,K,R,S
XC 70 T6 AWD A Summum	57 060 €	K	5	5	4838 x 1861 x 1604	575/-	R6	2953	B	210	400	A6	4x4	210	7,6	11,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 70 T6 AWD A Momentum	53 860 €	K	5	5	4838 x 1861 x 1604	575/-	R6	2953	B	210	400	A6	4x4	210	7,6	11,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 70 D5 Kinetic	45 850 €	K	5	5	4838 x 1861 x 1604	575/-	R5	2400	D	151	420	A6	4x4	210	8,9	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 90 D5 Kinetic	44 640 €	K	5	5	4807 x 1898 x 1784	483/-	R5	2400	D	136	400	A6	4x4	195	11,5	9,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 90 V8 A Momentum	61 650 €	K	5	7	4807 x 1898 x 1784	483/-	V8	4414	B	232	440	A6	4x4	210	7,3	13,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S

Volkswagen Pheaton


Volkswagen Touareg

Volvo S 40

Volvo V 50

Volvo V 70

Volvo XC 90

Typ karosérie: S - sedan, H - hatchback, L - liftback, K - kombi, C - kupé, CA - kabriolet, CC - kupé-kabriolet, V - van, R - roadster

Pohon náprav: P - prednej, Z - zadnej, 4x4 - prednej aj zadnej

Prevodovka/počet prevodových stupňov: M - ručne ovládaná, A - automatická, CVT - s plynulou zmenou prevodu

Usporiadanie valcov motora: R - radový, V - vidlicový, B - „boxer", O - rotačný

Palivo: B - benzín, N - nafta, BE - hybrid so zážihovým motorom, ME - hybrid so vznetovým motorom, PB - propán-bután, NG - zemný plyn

Štandardná výbava: ABS a čelný bezpečnostný vankúš sú povinnou výbavou všetkých áut do 3,5 t predávaných v EÚ.

A - čelný vankúš spolujazdca, B - bočné bezpečnostné vankúše vpredu, BB - bočné bezpečnostné vankúše vpredu/vzadu, H - hlavový bezpečnostný vankúš, AK - kolenný bezp. vankúš vodiča, K - klimatizácia, C - centrálne zamykanie, E - elektricky ovládané okná, S - kontrola stabilita, P - palubný počítač, O - bez posilňovača riadenia, R - rádio

Doplňovačka

Slovenské Auto roka 2011 (tajnička) zvolila porota novinárov. Auto roka, tretia generácia víťazného typu, získalo aj prestížnu cenu za dizajn - iF Product Design Award 2011. Typ, o ktorom hovoríme, sa vyrába v automobilke na Slovensku. 1- názov automobilu značky Renault, 2- kopírovací papier, 3- organické rozpúšťadlo, používa sa aj do náterových látok, 4- názov automobilu značky Škoda, 5- oceľový nástroj na opracúvanie kovov, 6- pohyblivá súčiastka spaľovacieho motora spájajúca piest s kľukovým hriadeľom, 7- vzdialenosť osi predného kolesa od osi zadného kolesa bicykla, 8- vrstvený izolant používaný v elektrotechnike, 9- prídavná látka do motorových olejov, 10- tuha, 11- syntetická živica používaná na výrobu lepidiel.

1	2	3

4	5	6	7	8	9	10	11

Riešenie

Tajnička: Kia Sportage, 1- Kangoo, 2- indigo, 3- acetón, 4- Superb, 5- pilník, 6- ojnica, 7- rázvor, 8- textit, 9- aditív, 10- grafit, 11- epoxid

-jo-

KAŽDÉ ŽIEŇA MOŽE MAŤ ROZUM ZA DVOCH CHLAPOV

Hociktoré žieňa, od malej školáčky až po rozvážnu babičku, si môže v spoločnosti získať obdiv predstavením svojich úžasných inteligenčných schopností - až do takej miery, že dokáže „čarovať" so zdvihovým objemom motora. Pomôže jej k tomu nasledujúca inteligentná matematicko-fyzikálna hra: A muži budú mať čo robiť, aby prišli na to, ako je to vôbec možné.

Okrem milej ženskej bytosti, ktorej osobitné schopnosti chceme vyzdvihnúť, budeme k hre potrebovať aspoň jedného, alebo aj viacerých spoločníkov, jednu knihu, kúsok papiera a ceruzku. Samozrejme, že najprv vybrané žieňa do celého priebehu hry potajme náležite zasvätíme.

Potom začnú pánovia robiť na papieri jednoduché výpočty (o ktorých sa zmienime neskôr).

Po skončení týchto výpočtov sa dáma „hlboko zamyslí" (kvôli zväčšeniu celkového efektu si môže aj podoprieť čelo rukami) a po krátkej chvíli suverénne vyhlási, že pánom vyšlo číslo „1089" a že je to práve zdvihový objem valcov niekdajšieho motora automobilu Škoda Tudor v cm^3, ktorý sa neskôr vyskytol aj u starších Octavií. – Toto nečakané prekvapenie pánov začne dáma ďalej stupňovať slovami: „Číslo, ktoré vám vyšlo, symbolizuje v pripravenej knihe stranu 89 a 10. riadok zhora a ja viem, čo je v ňom napísané! Vzápätí dáma skutočne povie znenie textu v danom riadku.

No to je už úplný vrchol, čo poviete? Páni nenachádzajú vhodné slová úžasného obdivu a uznania. Asi sa teraz v duchu pýtate ako je také niečo vôbec možné. Veľmi jednoducho tak, že žena sa dopredu daný riadok naučila naspamäť. Ale ako vedela, že to bude práve ten riadok? A to je už milí páni, otázka na zamyslenie pre vás.

A teraz je už načase, aby sme si povedali postup tejto nesporne zaujímavej hry. Na začiatku hry požiadame pánov, aby napísali na papier trojciferné číslo, ktorého číslice budú postupne klesať. Povedzme, že to bude číslo „863". Potom povieme „Napíšte teraz, prosím, pod to toto číslo číslo s opačným poradím čislic. Bude to číslo „368". „Odčítajte teraz toto číslo od prvého čísla". Po vykonaní jednoduchého matematického úkonu nám vyjde: 863 – 368 = 495.

„V duhej časti výpočtu napíšte pod výsledné číslo 495 ešte raz toto číslo s opačným poradím číslic." Bude to číslo „594". „Nakoniec spočítajte tieto dve čísla". Po vykonaní požadovaného súčtu nám vyjde: 495 + 594 = 1089.

Nakoniec sa opýtame ženy, čo pánom vyšlo – a ona nám, po predstieranom rozmýšľaní, odpovie správne a navyše ešte aj spamäti povie, čo je napísané na strane 89 v 10. riadku zhora.

A čo poviete, vyšlo by to aj vtedy, keby si boli páni na začiatku, za spomínanej podmienky, zvolili iné trojciferné číslo? (pokračovanie)

Doc. Ing. Alexander IKRINSKÝ, PhD.

LUXUSNÉ KUPÉ

Nemecká automobilka Maybach (súčasť koncernu Daimler) nemá – na rozdiel od iných výrobcov ultraluxusných vozidiel, akými sú napríklad Rolls-Royce či Bentley - v svojom sortimente žiadne kupé. Túto medzeru v sortimente značky Maybach využila malá nemecká spoločnosť Xenatec, zaoberajúca sa najmä špeciálnymi úpravami sériovo vyrábaných vozidiel či prototypov, a vyvinula na báze limuzíny Maybach 57 luxusné kupé Xenatec Maybach Cruiserio.

Ultraluxusné kupé navrhol Fredrik Burchhardt, ktorý bol zodpovedný za návrh legendárnej štúdie Exelero, ktorá vznikla v spolupráci automobilky Maybach a výrobcu pneumatík Fulda. Burchhardt sa zjavne výborne zhostil úlohy premeniť štvordverovú limuzínu Maybach 57 S na dvojdverové kupé. Zatiaľ čo podvozok s rázvorom náprav 3390 mm ostal nezmenený, výrazne musela byť zmenená karoséria. Stredný stĺpik posunul dozadu asi o 20 cm, čo umožnilo inštalovať dlhé dvere. Tie, s bezrámovými oknami, umožňujú pohodlný vstup aj na zadné sedadlá. Pozmenený sklon má predný aj zadný stĺpik a strecha je položená nižšie ako v limuzíne. Na želanie môže byť do strechy zabudované okno. Nový tvar majú aj prahy i obidva nárazníky. Rozchod zadných kolies bol zväčšený o 20 mm, čo v spojení s 20-palcovými kolesami zaručuje výnimočný jazdný komfort. Na želanie môže byť kupé vystrojené 21-palcovými kolesami. K pohodliu jazdy prispieva i pneumatický systém pruženia.

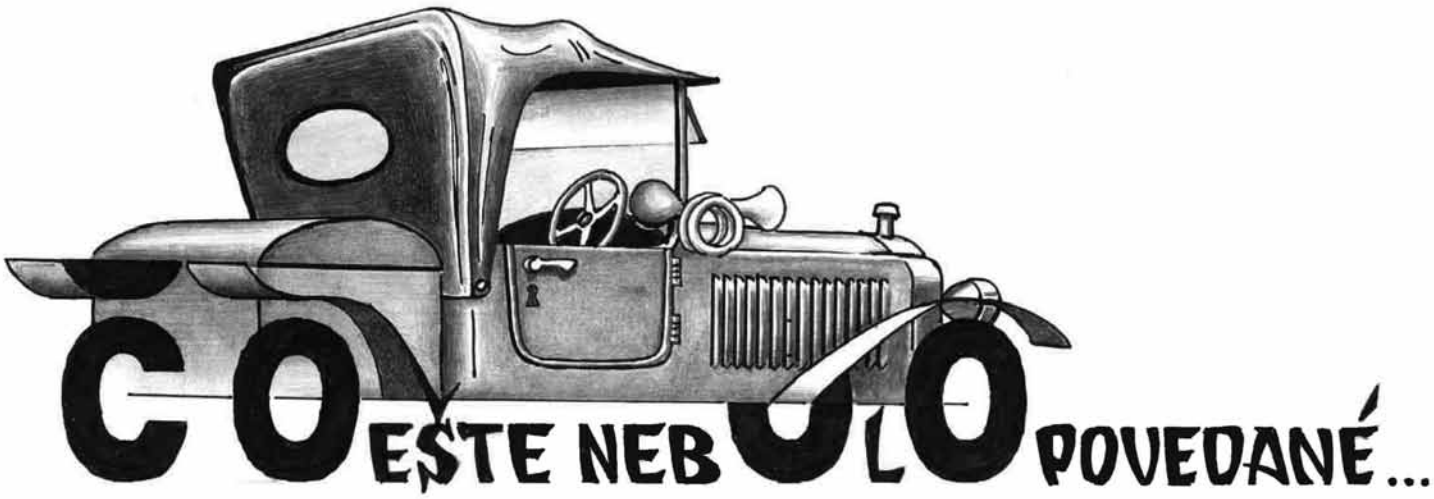
Kupé Xenatec je dlhé 5728 mm, široké (bez vonkajších zrkadiel) 1980 mm a vysoké 1544 mm. Batožinový priestor má úctyhodný objem 605 litrov. Na želanie môže byť vozidlo vystrojené balistickou ochranou, ktorá chráni cestujúcich pred zásahom ručnými zbraňami. V interiéri, ktorý môže byť zariadený podľa individuálnych požiadaviek kupujúceho, sú štyri pohodlné sedadlá. Na želanie môže mať kupé dvojfarebne lakovanú karosériu.

Spoločnosť Xenatec pri vývoji kupé vôbec nezasiahla do pohonnej jednotky z limuzíny 57 S. Vidlicový

dvanásťvalcový motor zdvihového objemu 5980 cm^3 zhotovený z hliníkových zliatin a prepĺňaný dvoma turbodúchadlami má tri ventily na valec, dosahuje maximálny výkon 450 kW pri 4800 až 5100 ot./min. Krútiaci moment motora sa na maximálnej hodnote 1000 Nm udržuje od 2000 do 4000 ot./min. Motor poháňa zadné kolesá prostredníctvom päťstupňovej automatickej prevodovky. Výkonná pohonná jednotka poskytuje kupé dynamické vlastnosti superšportového vozidla: zrýchlenie z 0 na 100 km/h trvá päť sekúnd, maximálna rýchlosť je 275 km/h. Spotreba asi pre potenciálnych kupcov tohto kupé nie je zaujímavá, ale predsa ju uvedieme: normovaná spotreba v meste je 24,6 l/100 km, mimo mesta 11,8 l/100 km, kombinovaná normovaná spotreba je 16,4 l/100 km. Tejto spotrebe odpovedá veľkosť palivovej nádrže, ktorá pojme 110 litrov paliva (z toho rezerva je 14 l).

Pre zlepšenie exkluzivity svojho nového produktu plánuje Xenatec vyrobiť len obmedzenú sériu sto kusov svojho už beztak exkluzívneho kupé. Finančnú injekciu na začatie manufaktúrnej výroby nového luxusného vozidla poskytla saudskoarabská spoločnosť AutoKingdom. Prvé vyrobené kupé bolo preto vystavené v Rijáde, hlavnom meste Saudskej Arábie. Luxusné kupé Xenatec Maybach Cruiserio stojí bez dane 675 000 eur.

(RM)



Stále mám pred očami otca, ako rozprával o zážitku, keď na jednej z Karpatských rallye robil spolujazdca pánovi Hybáčkovi, ako Miro bravúrne zvládol šmyk, valiac sa dolu Pezinskou babou, a ešte aj vyhral svoju objemovú triedu. V tom čase Miro predával zlaté hodinky Patek Philippe po svojom otcovi, lebo potreboval „postaviť" do svojho Touring Sportu nový motor. V práci v tatrovke Miro „tuningoval" motory aj do nákladných tatroviek – a veľmi dobre.

V Kopřivnici ich často nevedeli odmerať; veru sa im až roztriasla valcová výkonová stolica. Do svojho auta nakoniec „postavil" taký motor, že sa oň pri technickom preberaní na pražskom Strahove zaujímali sami bratia Bobkovci z Mladej Boleslavi. Miro ich naťahoval rečami o telefonáte z predchádzajúceho dňa s Carlom Abarthom. Počas Rallye za mier a družbu medzi národmi, ktorej trať viedla okolo Balatonu do Budapešti, dostal Hybáček v Budapešti príkaz z ústredia Zväzarmu, aby svoj motor premontoval do Oktavie akéhosi súdruha. Tomuto príkazu sa v tých časoch nedalo vzoprieť, ale ani sa o tom nesmelo ďalej rozprávať.

Podobný husársky kúsok sa začiatkom osemdesiatych rokov podaril chlapcom z bratislavskej BAZ-ky okolo mladého Dibarboru, keď Ing. Jozef Hrivnák „postavil" škodovku, o ktorej sa pochvalne vyjadrili aj v českej tlači. Prevodovky, o ktoré bol záujem i v zahraničí, robil Paľo Širka. Aj s konštruktérom Gregorom Pristašom, ktorého syn Martin pracuje v súčasnosti na monopostoch F1 v Maranelle, sme 12. júna 1983 drukovali na pretekoch v Brne. Nášho Jozefa Viskupa v bazkárskej škodovke tam s problémami naháňal Samohýl zo Zlína.

Začiatkom sedemdesiatych rokov sa stávali čoraz populárnejšími preteky historických vozidiel. Mal som to šťastie, že ma otec vláčil ako dieťa so sebou, keď bratislavský VCC usporadúval 500 km slovenských. Nehľadelo sa vtedy tak dôrazne na originalitu vozidiel, niektoré však mali ešte aj nejaké percento originálneho vzduchu v pneumatikách. V súťažiach rallye veteránov sa čas meral iba na minúty, kým v súťažiach vtedy nových vozidiel na sekundy. Keď sa otec dozvedel, že obnovili preteky 1000 míľ československých, vedel, že musí urobiť všetko pre to, aby mohol na týchto pretekoch štartovať. A tak kúpil Aero 662 a zaplatil štartovné 200 Kčs. Ing. Mičík mu poskytol podnikovú Škodu 1203 ako sprievodné vozidlo za volantom s pánom Blažom. Pred odchodom do Prahy ich pred redakciou časopisu Stop odfotografoval pán Spáčil (obr. 1).

Bola ešte tmavá noc alebo už včasné studené ráno 22. júna 1974, keď sa v Pražskom parku kultúry a oddychu začali stavať na štartovnú čiaru piateho ročníka medzinárodnej jazdy historických vozidiel 1000 míľ československých prvé vozidlá. Bola medzi nimi aj malá červená aerovka so štartovným číslom 47 s posádkou Ján Oravec – Ing. Stano Cvengroš. Podľa platných regulí týchto slávnych pretekov boli vozidlá rozdelené do piatich rôznych kategórií a štartovali v minútových intervaloch. Otcov „cingáč" sa na čiaru postavil o 3.04 h a hravo splnil aj podmienku naštartovania elektrickým štartérom do jednej minúty. Ing. Jaroslav Hausmann, poverený štartovaním, zdvihol štátnu zástavu nad hlavu, aby presne o 3.05 h odmávnutím poslal na trať autá z Prahy smerom na Český Brod, Kolín, Čáslav, Golčuv Jeníkov, Chotěboř, Žďár nad Sázavou, Velkú Bíteš, Brno, Židlochovice, Břeclav a Malacky do Bratislavy.

Nočnou Prahou prešli presne podľa itinerára, zababušení do všetkého, čo mali so sebou, lebo aj keď bolo leto, nedostatok spánku a raňajší chlad podporovaný vetrom v otvorenom roadsteri urobili svoje. Za Českým Brodom začalo svitať, keď otca predbehli výkonnejšie autá. Ale aj otcovi sa podarilo nechať za sebou dve „zetky" a Jawu 700. Najvyššia dosiahnuteľná rýchlosť na malej aerovke sa mala pohybovať medzi 70 a 80 kilometrov za hodinu pri spotrebe 6,5 litra liehobenzínovej zmesi na sto kilometrov s pomerom oleja v benzíne 1:40. Vďaka pomerne malej hmotnosti 500 kg vozidielko dosahovalo priaznivé výkonnostné parametre a spolu s kvalitnými a ľahkými materiálmi, ktoré používala letecká továreň, prispievali k veľkej popularite týchto áut. Auto s pomerne úzkym rozchodom zadných kolies,

Obr. 1

Obr. 2

iba 950 mm, a bez diferenciálu, malo pri ostrejšej jazde v zákrutách tendenciu ísť po dvoch vonkajších kolesách a nepriamo nútilo k nakláňaniu! Môjmu otcovi sa v zápale boja v ľavotočivom klesaní v takomto náklone z ničoho nič ocitla v ruke preraďovacia páka. Samovoľne sa vykrútila pri otrasoch zo závitu. Našťastie, mal zaradený prevod, takže mohol pokračovať v jazde. Ing. Cvengroš sa snažil v nezmiernenej rýchlosti nasadiť a zaskrutkovať páčku do lôžka so závitom niekde dolu na podlahe, čo sa mu nakoniec v tvrdých podmienkach, znásobených nervozitou, po troch kilometroch aj skutočne podarilo. S pribúdajúcimi hodinami ubiehali nielen kilometre, ale začala stúpať aj teplota. Naši „športsmeni" sa pomaly vyzliekali, čo asi aj pomohlo, no zmocnili sa ich obavy o motor. Zo strachu, že by ho taký horúci už nemuseli znovu naštartovať, sa rozhodli, že ho nevypnú ani pri dopĺňaní paliva. Zastavili teda až na parkovisku za čerpacou stanicou a s kanistrom utekali po benzín. Do nádrže ho vliali lievikom za chodu motora! V tom čase ešte nebola vybudovaná celá diaľnica. Hotové boli len niektoré úseky, takže väčšiu časť predpísanej trate šli po starej ceste. Najhoršie boli obchádzky vytvorené panelovými blokmi z betónu. Na vyasfaltovanú plochu vtedy ešte Gottwaldovho námestia v Bratislave prišli za 7 hodín 20 minút (obr. 2). Vzhľadom na to, že si zvolený priemer nadbehli skoro o celú jednu hodinu, mohli sa trochu uvoľniť a porozprávať sa s rodinami a priateľmi. Otec nikdy nezabudol na to, ako Ivan Poplavský položil na sedadlo fľašky kokakoly, ktorá im dobre padla. Po absolvovaní predpísanej jazdy zručnosti, ktorú zašli v pomerne slušnom čase, a po „papierovom odbavení" vyrazili na spiatočnú cestu. Do Břeclavi mali na tachometri sedemdesiat, a keď pomohlo klesanie, išli aj rýchlejšie. Na obchádzke za Podivínom otec ucítil akési vlnenie auta, ktoré mu pripadalo, ako keby boli dostali defekt. Opatrne začal brzdiť. Ešte nestál, keď vozidlo kleslo na pravú stranu a vzápätí sa ozval dutý úder. Zadné koleso zostalo v blatníku ležať naklonené a otec vedel, že sa pre nich preteky skončili. Okolo prechádzala iná aerovka, ktorá pri nich zastala. Po jej posádke odkázali do Prahy, že nemali toľko šťastia a že tieto preteky vzdávajú. Chvíľu tam stáli ako obarení a splachovali žiaľ Ivanovou kolou. Po desiatich minútach ako-tak koleso nasadili na náboj a závit na jeho konci omotali tenkým špagátom. Opatrne naskrutkovali krídlovú maticu, ktorá túto nemilú príhodu mala uzavrieť. Pomaly sa obrátili a pobrali sa domov. Škoda, že dobre rozbehnuté preteky nemohli dokončiť.

Na jedných pretekoch 500 km slovenských sa zúčastnila aj aerovka F. A. Elstnera. Otec ma držal za ruku a vravel: „Jano, dobre si pozri toho cingáča! Táto aerovka bola v Afrike!" Takto nadšene ma otec upozornil na auto šéfredaktora časopisu Svět motorů a známeho cestovateľa pána F. A. Elstnera. V tom čase som približne ako šesťročný ešte nechyroval, čo je Afrika, no stretnutie to pre mňa bolo osudové. Dodnes sa usilujem žiť životným štýlom lovcov kilometrov.

V roku 1978 otec rozhodol, že keď nás ako rodinu nepustia na Západ, pôjdeme na Východ. Prostredníctvom cestovnej kancelárie Autoturist, ktorá organizovala veľkú cestu automobilmi do čiernomorského prístavu Jalta, sa členovia AMK BAZ vydali s tromi autami Škoda 100 na dovtedy najväčšiu dovolenkovú púť, o ktorej nemali nijaké vedomosti. Išli aj s manželkami a deťmi do sveta, ktorý bol pre našich motoristov veľkou neznámou. Z domu sme vyštartovali o deň skôr a všetci sme napredovali dohodnutou trasou juhom Slovenska, kde nás zastihla prietrž mračien väčšieho formátu - s dôsledkami strhnutých mostov a zaplavených úsekov ciest - takže sme sa museli vrátiť a cez Rožňavu a Košice sme sa dostali do Sobraniec, kde sme prespali v hoteli. Vtedy sme ešte netušili, čo všetko nás v najbližších dňoch čaká.

Po prejdení štátnej hranice, kde rodičia vyplnili všetky v tom čase platné formuláre a zakúpili bloky na benzín, sme sa vydali na trať prvej etapy do Ľvova. Cesty boli všakovaké. Tie, ktorými sme prechádzali my, sa však vzďaľovali od predstavy o dobrej vozovke. Šok z „tankodromu", po ktorom sme lovili kilometre, mal na svedomí to, že ani jeden nevytiahol fotoaparát, aby ten stav zdokumentoval. S ďalšími úsekmi to už nebolo až také zlé, no napriek tomu 9. júna, keď pán Húbek nevenoval dostatočnú pozornosť stavu vozovky pred sebou, zlomil na svojej škodovke záves ľavého kolesa prednej nápravy.

Vďaka tejto situácii sme sa dostali do styku s ľuďmi na ceste a v opravovni. Videli sme vybavenosť ich servisov a pohotovosť ich havarijnej služby. Stal som sa očitým svedkom, ako sa tisíckilogramové auto ručne nakladá na už vlečený pokazený nákladný GAZ, a tak sme mohli okúsiť, ako sa po cestách ZSSR cestovalo v noci, čo bolo inak zakázané, a samozrejme sa neodporúčalo.

Inak Jalta je ako mesto a rekreačná oblasť krásna, rovnako ako aj výlety do jej okolia, či už je to Lastovičie hniezdo, alebo cárov palác v Lividii.

Dodnes rád rozprávam o deduškovi, ktorý sa prechádzal s puškou po moste. Pristavil nás, aby nám položil otázku, odkiaľ sme a kam ideme. Opýtal sa: Vy s nami ili protif nas? Otec sa začal zabávať a klásť deduškovi otázky: Čo na tom moste robíte? Dozvedeli sme sa, že deduško stráži most, keby náhodou prišli Nemci. Deduško pokračoval v ospevovaní dobrého života napriek tomu, že na nohách mal obuté papuče. Na spiatočnej ceste vo Ľvove otec požiadal v pobočke Inturistu o prejazd cez Poľsko, pretože sa dozvedel o situácii na „tankodrome". Mám na mysli prvú etapu našej cesty, ktorá sa stala v dôsledku dažďov pre osobné automobily neprejazdnou. Ak človek podstúpi takúto cestu na Jaltu, aspoň čiastočne sa vžije do situácie starých diaľkových priekopníckych jázd automobilom zo začiatku storočia a razom mu je blízky Luigi Barzini, knieža Scipione Borghese, a najmä Charles Godard, ktorí prešli túto krajinu v roku 1907 počas slávnych pretekov Peking – Paríž. Otec, ďakujem a nepochybujem, že by si išiel ešte raz a ešte ďalej!

Ján ORAVEC ml.

Austin Mini 850 HL, rok výroby 1976

Automobilová značka Austin v roku 1906, kedy ju založil Herbert Austin po svojom odchode z postu generálneho riaditeľa spoločnosti Wolsley. V tom istom roku predstavil svoj prvý výrobok pod značkou Austin. Bolo to konvenčné vozidlo, ale starostlivo prepracované. Týmito vlastnosťami sa vyznačovali aj ďalšie typy tejto značky. Motory mali štvorvalcové, v roku 1908 k nim pribudol šesťvalcový motor. V roku 1909 vznikol aj jednovalcový (!) motor. Vozidlo s týmto motorom bolo predchodcom slávneho typu Austin 7 HP. Vtedy vznikla aj ďalšia kuriozita, vozidlo taxi, kde bola kabína vodiča umiestnená nad motorom.

Po skončení prvej svetovej vojny vyrábali jediný typ, Austin Twenty, so zdvihovým objemom motora 3600 cm^3. V roku 1922 mal premiéru azda najslávnejší Austin, legendárny Austin 7. Bolo to malé auto so štvorvalcovým motorom so zdvihovým objemom 696 cm^3, ktorý zväčšili na 747 cm^3. V roku 1927 vyrábali luxusný sedan Twenty so zdvihovým objemom 3400 cm^3. V tridsiatych rokoch je vo výrobe Austin 7, ako aj Austin Ten so zdvihovým objemom 1125 cm^3. Vo výrobe bol až do roku 1947. V roku 1939 bol Austin 7 nahradený typom Austin Eight so zdvihovým objemom 900 cm^3. Po druhej svetovej vojne prišli nové typy Princess, Sherline a A 40. Typ Atlantic z roku 1948 nebol úspešný. V roku 1952 sa spojili dve konkurenčné automobilky Austin a Morris a vytvorili spoločný podnik s názvom British Motor Corporation (BMC). Prvý typ so spoločného podniku bol BMC A 30 s motorom so zdvihovým objemom 803 cm^3. Revolučný typ MIINI prišiel na trh v roku 1959. Vozidlo navrhol geniálny konštruktér Alec Issigonis. Motor a prevodovku umiestnil nad seba , priečne nad prednú nápravu. Originálne bolo aj pruženie gumovými blokmi. Vďaka koncepcii agregátu vozidlo získalo úsporu priestoru pod kapotou. V roku 1968 prevzal spoločnosť BMC koncern Leyland. Odvtedy používajú názov British Leyland.

Technické údaje:

Motor: kvapalinou chladený radový štvorvalec s ventilovým rozvodom OHV, zdvihový objem 848 cm^3, priemer valcov x zdvih piestov 62,9 x 68,3 mm, najväčší výkon 25,16 kW (34k) pri 5400 ot. min.

Prevodovka: Štvorstupňová + 1 stupeň dozadu s mechanickým ovládaním, synchronizovaná.

Karoséria: Samonosná, dvojdverová typu tudor. Oceľová karoséria s pomocným rámom vpredu aj vzadu.

Podvozok: predná náprava má nezávislé zavesenie kolies s priečnymi ramenami, vzadu nezávislé zavesenie kolies s pozdĺžnymi ramenami. Pruženie zabezpečujú gumové bloky s teleskopickými tlmičmi pruženia. Brzdy sú bubnové, s hydraulickým ovládaním. Kolesá sú diskové, s rozmermi 3,50 x 10", pneumatiky majú rozmer 145/80R 10.

Rozmery a hmotnosť: d/š/v 3054/1410/1346 mm, rázvor náprav 2035 mm, hmotnosť vozidla 620 kg.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 128 km/h, spotreba paliva (benzín UNI 95) je 7,3 l/100km.

Majiteľom tohto sympatického vozidielka s vynikajúcimi jazdnými vlastnosťami je zberateľ veteránov pán Alan Lesyk, člen CCC Bratislava. Na Slovensku je známy ako ilustrátor, karikaturista a grafik.

Črepky z histórie...

- Pred takmer 110 rokmi, v roku 1902, na našom území začal jazdiť prvý trolejbus. Jazdil na trati Poprad-Starý Smokovec. Dĺžka trate bola 12 km.
- V tom istom roku Robert Bosch začal vyrábať zapaľovacie sviečky pre spaľovacie motory. Jeho koncepcia zapaľovacej sviečky zotrvala dodnes.
- V roku 1912 spoločnosť Laurin a Klement kúpila liberecku automobilku RAF (Reichensberg Automobile Fabrik).
- Maďarský konštruktér Ing. Donát Bánki ako prvý skonštruoval kompresor pre prepĺňanie spaľovacích motorov. Rozšírenie a rozvoj kompresorových motorov nastal v 20. rokoch minulého storočia.
- Automobilka Cadillac ako prvá na svete sériovo vyrábala automobil s elektrickým štartérom.

Pred 80 rokmi, v roku 1932

- Automobilka Ford po skončení výroby „štvorvalcového" modelu Ford A zaviedla do výroby model s vidlicovým osemvalcovým motorom. Pre túto koncepciu motora sa vžilo označenie V-8.
- V Nemecku vznikla spoločnosť Auto-Union A.G. Spoločnosť vznikla spojením značiek DKW, AUDI, HORCH a Wanderer. Logo Auto-Union tvoria štyri kruhy. Každý z kruhov predstavuje jednu zo spojených značiek. Z uvedených značiek dnes existuje iba AUDI. Ako logo používa štyri kruhy z loga Auto Union, hoci jej patrí z historického hľadiska iba jeden kruh.
- Na pretekárskej dráhe AVUS v Berlíne 25.5.1932 zahynul v prvej zákrute po štarte český pretekár, knieža Christian Lobkowitz. Jazdil na automobile Bugatti 54 s výkonom motora 220 kW.
- Malcolm Campbell vytvoril absolútny rýchlostný rekord, keď dosiahol rýchlosť 408,7km/h.

Zachary De Lorean so svojim výrobkom De Lorean DMC - 12

Napokon pred tridsiatimi rokmi...

Tridsať rokov je pre vozidlo vek, kedy sa môže stať historickým vozidlom. Tejto pocty sa tohto roku dožíva aj legendárny športový automobil DeLorean DMC-12, ktorý sa vyrábal v rokoch 1981-1983. Celkom bolo vyrobeným 9000 kusov, z čoho asi 6500 sa zachovalo v rukách zberateľov. Dnes sa dá kúpiť v cene nad 20 000 eur. Stal sa legendou aj vďaka filmu „ Návrat do budúcnosti".

NÁRODNÉ TECHNICKÉ MÚZEUM V PRAHE ZNOVU OTVORENÉ.

Národné technické múzeum bolo niekoľko rokov v rekonštrukcii. Rekonštrukcia skončila a NTM je znovu otvorené a sprístupnené verejnosti od 15. februára. Súčasťou expozície dopravy je expozícia osobných vozidiel a motocyklov. V expozícii je asi 120 vozidiel vyrobených v 19. a 20. storočí. Najstarším exponátom je automobil Benz Viktória z roku 1893. Z roku 1898 je prvé vyrobené auto na území Čiech a Moravy, značky NW Präsident. Pokračovateľom NW (Neseldorfer Wagonfabrik) je Tatra, ktorá vyrába autá dodnes. V zbierke sa nachádza aj Tatra 80 z roku 1935, ktorú používal aj československý prezident T.G. Masaryk. V zbierkach NTM je aj najstaršie vozidlo Bugatti 13 z roku 1910. Najvzácnejšími autami sú pretekársky Mercedes-Benz W154/163, s ktorým pretekal slávny Rudolf Caracciola a pancierovaný Mercedes 540K, ktorý za okupácie používal protektor K.H. Frank. V zbierkach je aj najstaršie vozidlo Audi, ktoré sa zachovalo dodnes. Návštevníci tu okrem historických vozidiel nájdu v expozícii dopravy aj historické lietadlá a železničné vozidlá. Novo otvorené expozície sú z odboru architektúry, staviteľstva a dizajnu, tlačiarenskej techniky, astronómie a je tam aj fotografický ateliér. Pri návšteve Prahy odporúčame navštíviť znovuotvorené NTM. Bude to silný zážitok.

Rubriku vedie: Ing. Konštantín NIKITIN

Ochráňte svoje peniaze pred infláciou!
Alliant
Investujte On line
prostredníctvom bankovej On line platformy bez sprostredkovateľa a lacnejšie ako v bankách.
Investovať možno už aj menšie sumy
Investovať sa môžete naučiť bezplatne prostredníctvom simulovaného účtu.
Informácie: Alliant, investičný servis, tel.:02 62529131,www.alliant.sk
E mail: alliant@alliant.sk

NAJDRAHŠÍ AUTOVETERÁN SVETA

Môžete ho mať aj doma! Síce osemnásťkrát zmenšený, zato ručne poskladaný z viac ako 1700 jednotlivých dielcov! Zhotovených z rôznych druhov kovu... No nechýbajú ani originálne poťahy jeho sedadiel a dverí z pravej hnedočervenej kože - ako pri jeho iba troch vyrobených originálnych predlohách z obdobia art déco, známych celému svetu ako Bugatti typ 57 SC Atlantic Coupé. Vraj najkrajší a najluxusnejší automobil všetkých čias! Nový model v M 1:18 značky CMC bol zhotovený presne podľa originálu postavenom na podvozku č. 57.591 v roku 1938 - svet ho dodnes pozná ako slávne Popeho vozidlo, ktoré začiatkom 80. rokov minulého storočia kúpil módny návrhár Ralph Lauren. Ak dodáme, že jedna z týchto troch predlôh bola pred dvoma rokmi vydražená za skoro 40 miliónov dolárov, možno neakcentovať to, čo sme uviedli už v titulku?

Nuž, títo talianski Bugattiovci to museli mať, ak už nie rovno v krvi, tak prinajmenšom v rodine: pradedko bol architekt, tatko Carlo Bugatti zas navrhoval nábytok i šperky, ba jednému synovi dal meno Rembrandt - a stal sa z neho maliar, so záľubou v exotických zvieratách (jeho slon sa neskôr stal symbolom pre vozidlá brata menom Ettore Arco Isidoro Bugatti (1881 - 1947), ktorého syn Jean zasa navrhol... dnes najdrahší automobil sveta, spomenutý už vyššie... Zaujímavé, že svoje prvé auto navrhol Ettore Bugatti už ako devätnásťročný (1901) - a hneď zaň aj dostal ocenenie: na veľtrhu v Miláne. Však ho aj predali - barónovi de Dietrichovi z Niederbornu, jeho prvému sponzorovi... Tak vznikla prvá séria vozidiel, de Dietrichovo Bugatti... Neskôr sa podpísal aj pod značky Mathis, Deutz či populárny automobil Peugeot Bébé. Nečudo, že v roku 1909 sa aj osamostnil, založiac v alsaskom Molsheime vlastný závod. S cieľom „až po poslenú skrutku" navrhovať technicky vyspelé, popritom však aj umelecky i športovo očarujúce automobily - hlavne pre najbohatších. Aby ich mal kto aj zaplatiť! Nečudo, že medzi ne patrí aj "zlaté Bugatti" (podľa Guinnessove knihy rekordov), alias najdlhší osobný automobil - Bugatti 41 Royal (6,7 m!). A hoci tých asi šesťtisíc vozdiel, ktoré napokon aj v Bugattiho automobilke vyrobili, rozhodne celosvetovú motoristickú vlnu nevyvolalo, faktom už zostane, že značka Bugatti medzi „kráľovské" automobilové značky patrila (do roku 1956); a po jej znovuvzkriesení aj dodnes patrí! - pripomeňme si hoc i len aktuálny, toľko ospevovaný Bugatti Veyron... Pritom by sme sa mali vrátiť skôr do roku 1924, kedy na Veľkej cene Lyonu E. Bugatti predstavil svoj odvtedy slávny Bugatti 35 s osemvalcovým motorom so zdvihovým objemom motora 1991 cm^3 - prvú ceosvetovo slávnu „bugatku", ktorej neodolala ani spoločnosť MCM: vyrobiac ju ako supermodel v M 1:18 (aj tento model sme už v našom časopise podrobnejšie predstavili). Dnes pridajme, že najbližšie sa má objaviť v ponuke CMC opäť - až v 16 národných farbách! Tak, ako sa v skutočnosti nie tak dávno prezentovali tieto automobilové veterány hromadne takisto; ročne majú prísť na trh, čoby modely v M 1:18, až po tri nové farebné mutácie - tento rok okrem dvoch iných aj poľská... Lež, prejdime rovno k predlohe i modelu (v M 1:18), dnes predstavovaného automobilového šperku Bugatti typ 57 SC Atlantic Coupé z roku 1938! Predtým upresnime, že vozidlo Bugatti typ 57 predstavil Ettore Bugatti na parížskom autosalóne už v roku 1933 - mal veľmi avantgardne koncipovaný podvozok, do ktorého namontvali 3,3-litrový motor s dvoma vačkovými hriadeľmi v hlave - a bol aj posledným sériovo vyrábaným osobným automobilom Bugatti (vyrobilo sa 725 exemplárov, z toho ako typ 57S v športovej verzii s krátkym rámom, plus asi sto kusov modelu 57C s kompresorom). Slušný základ pre náš model, podľa originálu jeho syna Jeana „Atalante". Čiže Atlantic-ku... Toto luxusné dvojsedalové kupé s viditeľnými nitovanými spojmi na oboch poloviciach strechy karosérie bolo napokon však aj jeho labuťou piesňou - v roku 1939, pri testovaní modernizovaného Bugatti typ 57, „vyletel" z vozovky - a prišiel o život. Otec Ettore zomrel v roku 1947, no naozaj

Najobdivovanejší automobilový model na tohoročnom Spielwarenmesse 2011 v Norimbergu – najväčšom veľtrhu hračiek a modelov sveta; súčasne aj... najdrahší automobil sveta všetkých čias (cena originálu bola takmer 40 miliónov dolárov) - v štýle art déko: Bugatti typ 57 SC Atlantic Coupé - tu ako model CMC v M 1:18 (ručne poskladaný z viac ako 1700 takmer výlučne len kovových dielcov - i koža poťahov interéru je pravá)

posledný automobil Bugatti, Bugatti Spider, opustil molsheimský závod až v roku 1960... Keďže však na slávu „bugatiek" sa nedalo zabudnúť ani po viac ako ďalšom štvrťstoročí, v roku 1991 sa niekoľko talianskych investorov spojilo - a urobili dobre! Dôkazom čoho je aj už spomenutý Bugatti Veyron (ako model v M 1:18 a M 1:43 ho ešte len predstavíme...). A presnejšie technické údaje predlohy dnes predstavovaného modelu Bugatti typ 57 SC Atlantic Coupé na podvozku č. 57.591 (R. B. Pope) z roku 1938? Jasné: osemvalcový motor s dvoma vačkovými hriadeľmi v hlave, kompresor Roots, mazanie so suchou kľukovou skriňou, mechanická brzda s lankovým prevodom, zdvihový objem motora 3267 cm^3, dĺžka 4510 mm, výkon motora asi 148 kW (200 k) pri 5500 otáčkach za minútu, „obrovská" maximálna rýchlosť okolo 200 km/h (v tých časoch to na 120 km/h totiž dotiahlo len málo automoblov), rázvor náprav až 2980 mm, a ešte aj ten jedinečný optický zážitok k tomu! Však spoločnosť CMC neľutovala žiadne finančné prostriedky - len aby si všetko dokonale zmerala a overila! Výsledok vidno aj na priložených obrázkoch... Hoci väčšinu z tých 1700 jednotlivých dielcov, z ktorých bol tento jej model v M 1:87 zmontovaný, vlastne ani nie... A propos, „hrebeň kohúta" tiahnúci sa od takisto viditeľného vonkajšieho pántu oboch polovíc krytu motora - až po spodnú zadnú časť karosérie: neplnil žiadnu inú, ako čisto umeleckú funkciu - v štýle art déko. Alias dekoratívneho umenia z medzivojnového obdobia, ktoré sa týkalo aj rôznych priemyselných výrobkov, zahrňujúc v sebe všetky až dovtedy známe (moderné) umelecké štýly; isteže, „na celkom nový spôsob"! Aj keď predsa len upomínal na onen „steh", ktorým museli byť kedysi spojené obe polovice karosérie prototypov vozidla „Aerolythe"- keďže boli, kvôli celkovej hmotnosti, navrhnuté z odľahčenej zliatiny, ktorá by však pri zváraní mohla začať poľahky horieť... Ale, ako prišiel Jean Bugatti k názvu Atalante, čiže Atlantic? Zdá sa, že to súvisí s osobou sochára a letca Jeana Mermoza, ktorý v roku 1936 chcel preletieť naprieč Atlantikom, no dodnes nikto nevie, v ktorej jeho časti vlastne odvtedy navždy spočíva... Čo sa však vie isto, je, že predlohu nášho dnešného modelu po jej dokončení kúpil v máji 1938 obchodník R. B. Pope - a tridsať rokov zostala jeho majetkom. Až potom ju vlastnil tvorca módy R. Lauren. Zdá sa však, že tento muž už nešetril - nasledovalo finančne náročné reštaurovanie, za pomoci reštaurátorov zameraných na značku Bugatti, pričom pôvodne zafírovomodrý lak nahradil už lak čierny... Takže aj v takejto podobe bude nasledovať celosvetovo len päťtisícová limitovaná séria dnes najdrahšieho automobilu sveta... A čo ešte - pokiaľ ide o samotný model v M 1:18? Nuž, rovnako ako pri predlohe, jemne zmodelované boli aj všetky viditeľné „detaily". Napríklad dvoje dverí: visia až na troch pántoch, pričom k ich stabilite im dodatočne pomáha aj vodiaca žrď zapustená v dolnej časti rámu otvoru pre dvere. Na pravou kožou čalúnených dverách nájdeme aj funkčné vrecká - i pri modeli do nich môžno vložiť odkaz pre manželku: "Čo mi zostáva, milujem ťa - no svoje ruky ešte aj sem radšej nestrkaj!". Čím ale nebolo povedané ani zďaleka všetko... Ani o dverách, ani o ich pochrómovaných funkčných kľučkách v M 1:18. Chladiaca maska? Ako pri origináli, na modeli nechýba ani typický štítok značky Bugatti, pričom susediacu „ešpézetku" pozná dôverne každý milovník tejto veľkej a slávnej značky Bugatti! Ak zložíte kryt na zadnej časti karosérie, nenájdete dnu povestné piate koleso akéhosi voza, ale dokonalú rezervu pre prípad, že vám ktosi jedno koleso odcudzí. Tak, ako sa to dnes stalo všeobecným zvykom - už aj pri štyroch kolesách osobného automobilu naraz. Keďže „len tak! visia priamo na ňom... A čo robí ten kus matného kliníkového plechu na zafírovomodrom laku prednej časti zadných blatníkov? Chráni - pred odlietajúcimi kamienkami, prirodzene. Pastvou pre oči je nielen dokonale opticky všetkými originálnymi prístrojmi vybavená prístrojová doska, ale aj motor pod dvojkrídlovou kapotou. Tej obe polovice môžete po otorení pokojne o seba oprieť - postupnému poškodeniu laku totiž zabránia po dve kovové rozety na každej ich polovici zvrchu. Vlastne, takto by sme mohli pokračovať ešte dlho - až po tie rubínovo žiariace zadné signalizačné svetlá na jednom konci, a po „ako ozajstné" dva čelné reflektory na konci opačnom. Nuž, ale vari nestačí vpratať na túto dvojstranu toľko obrázkov, koľko sa ich sem len zmestí? Teda tak, aby toľká krása ešte aj osemnásťkrát zmenšeného modelu pri ich celkovom počte aj patrične vynikla - rovnako, ako pri ozajstnej predlohe. Jasné, iba vám pre radosť!

Ing. Štefan ŠTRAUCH
Foto: ***The World en miniature***
(Branislav Koubek a Adrián Gašparík)

SPOLUŽITIE

Naši rómski spoluobčania si od nepamäti vyberali sídla s krásnym okolím. A obec Rakúsy, od ktorej je osada vzdialená severným smerom asi 2 km, má nádherné okolie. Na východ sa rozprestierajú vzdialené pahorky Spišskej Magury a Levočských vrchov. Na západe sa nachádzajú mohutné štíty Vysokých Tatier s dominantným Lomnickým štítom, Huncovským štítom, Slavkovským štítom a Kežmarským štítom, a na severozápade Bujačím vrchom v Belianskych Tatrách.

Rakúsy - obec

Kedysi obec využívala ako pasienky pre dobytok značné územie tiahnúce sa pozdĺž Čiernej vody dolinou Siedmich prameňov cez Rakúsky chrbát a Rakúsku poľanu až po Bujačí vrch v Belianskych Tatrách. Územie, na ktorom boli založené Rakúsy, daroval v roku 1263 uhorský kráľ Belo IV. servientovi Leonardusovi, ktorý ako vazal kráľa, vykonávajúci vojenskú službu v kráľovskom vojsku, patril medzi výsadnú zložku uhorskej spoločnosti. Obec sa prvý krát spomína v roku 1288 pod názvom Rokus. Od tejto doby meno nezmenila, až na mutácie v rôznych jazykoch. Kataster obce však bol osídľovaný podstatne skôr. Archeológovia tu odkryli sídlisko ľudu kanelovej keramiky z eneolitu a púchovskej kultúry z počiatku doby rímskej. Zakladatelia obce a teda jej pôvodní obyvatelia boli Nemci. Títo po príchode na terajšie územie obce museli pravdepodobne vyklčovať dubový les. Predpoklad má asi oprávnenie v zaujímavom erbe obecnej pečati, ktorú obec používala v 18. storočí, umiestnenom dokonca na renesančnom štíte. Z trojvršia alebo z pažite so srdcom uprostred vyrastajú 4 dubové listy a nad nimi je žaluď. Dnešný erb má na striebornom (bielom) štíte uprostred červené srdce, z ktorého vyrastajú na ratolestiach 4 dubové listy. Na vrchu je žltý žaluď.

V roku 1294 polovicu obce kúpil Kežmarčan Henc a neskôr sa stala poddanskou obcou mesta Kežmarok. Začiatkom 19. storočia patrila obec niekoľkým šľachtickým rodinám. Až rok 1848 priniesol obyvateľom obce vymanenie sa z poddanstva šľachticov a zemského pána mesta Kežmarku.

Z pamiatok sa v obci zachovala klasicistická kúria z polovice 19. storočia, ktorá slúžila neskôr ako budova bývalej evanjelickej fary a aj ako materská škôlka. Vedľa pôvodného kostola, ktorý bol už značne schátraný, bol v roku 1883 postavený v pseudogotickom štýle terajší kostol zasvätený svätému Martinovi. Pôvodný rímsko-katolícky kostol v Rakúsoch je v archívnych záznamoch dokladovaný už v roku 1307. Kostol svätého Martina je jednoloďová stavba s polygonálnym uzáverom s pruskými klenbami, s predstavanou vežou so zvonicou, pokrytou plechom v roku 1928. Fasády sú členené lizénovým lemovaním. Okná s lomeným oblúkom sú iba na východnej fasáde. V hlavnom oltári sa zo starého gotického oltára Panny Márie z poslednej štvrtiny 15. storočia zachovala iba skriňa s párom pohyblivých krídel. Skriňa je štvorpolová. Po stranách strednej niky so sochou Madony s Ježiškom boli kedysi maľované postavy svätej Barbory, Margity, Alžbety a Kataríny. Obrazy na oltári, ktoré sa zaraďujú k neskorogotickému tabuľovému maliarstvu na Slovensku, boli reštaurované v roku 1974 so snahou čo najviac sa priblížiť stredovekému originálu. Podľa zachovaných častí oltára je možné predpokladať, že pôvodný kostol bol zasvätený Panne Márii.

V obci sa nachádza aj evanjelický klasicistický jednoloďový kostol, postavený v priebehu roka 1797 za pomoci evanjelického cirkevného zboru z Kežmarku. Interiér kostola je jednoduchý. Vzácnosťou kostola je zatiaľ nefunkčný historický organ s 8 registrami, postavený v roku 1882. Pochádza z dielne Jozefa Kolbayho. Po odchode nemeckého obyvateľstva kostol nebol využívaný, preto značne chátral. V roku 2000 sa evanjelický cirkevný zbor v Kežmarku rozhodol, že zrekonštruuje tento kostol, takže sa stal ozdobou Rakús aj napriek skutočnosti, že až na dve rodiny evanjelikov všetci obyvatelia obce sa hlásia k rímsko-katolíckemu vierovyznaniu.

V období 1865-1936 sa do obce prisťahovali aj Slováci. Najväčší počet prisťahovaných rodín bol zo Ždiaru a z Lendaku. Do obce prišli aj Poliaci. Tým sa pôvodná, takmer čisto nemecká osadlosť v podstate zmenila na národnostne zmiešanú obec aj s nepatrnou národnostnou menšinou dvoch židovských rodín, čo sa prejavilo adekvátnou účasťou slovenského obyvateľstva na riadení obce. Druhá svetová vojna rozdelila národy aj v obci, kedy nevraživosť Nemcov voči Slovákom vyvrcholila perzekúciou slovenských občanov. Nemci ich dali uväzniť v kežmarskom hrade v snahe pomstiť sa za postreleného nemeckého príslušníka domobrany.

Po vojne roku 1945, takmer po 700-ročnom pobyte na Spiši, museli Nemci natrvalo odísť do svojej pôvodnej vlasti. Po ich odchode sa otvorila nová kapitola osídlenia obce. Táto je charakteristická prisťahovaním niekoľkých rodín z územia, na ktorom bol vytvorený vojenský výcvikový priestor Javorina a prisťahovaním rómskeho obyvateľstva. Obyvatelia Rakús hovoria prevažne goralským nárečím, v ktorom sa prejavujú navyše aj prvky každej obce, z ktorej sa obyvatelia prisťahovali. Menšia časť obyvateľov hovorí spišským nárečím a samozrejme najväčšia časť populácie hovorí rómskym jazykom. Zo súčasného počtu 2300 obyvateľov obce je 76 % Rómov. Väčšina rómskych detí končí dochádzku v nižšom ako v 9. ročníku. Medzi najstaršími Rómami sa nájdu aj negramotní, nevediaci vôbec čítať ani písať. Táto skutočnosť tlačí percentuálne vyjadrenú

Rakúsy - osada

vzdelanostnú úroveň obyvateľov obce veľmi nízko. Začarovaný kruh biedy, nevzdelanosti a úbohých materiálnych podmienok väčšiny obyvateľov osady dáva minimálnu šancu sa z neho vymaniť. A táto osada na Spiši nie je vonkoncom jediná. V rade obcí v minulosti minoritné obyvateľstvo sa stáva majoritným. V komunálnych voľbách v roku 2010 zvíťazilo 23 rómskych starostov, čo bol nárast oproti predchádzajúcemu volebnému obdobiu o štyroch. Niektorí z nich, spoločne so zvolenými rómskymi poslancami v mestskom zastupiteľstve, si však svoju právomoc vysvetľujú svojsky, mierne povediac. Napríklad v obci Žehra starosta nezamestnaným obyvateľom osád platil za fiktívnu prácu a zastupiteľstvo odsúhlasilo odpustenie dlhov dlhodobým neplatičom za dodávky vody a elektriny. To, že takáto „ochota" starostov nezamestnaným ľuďom na sociálnych podporách vyhovuje a že naopak „prísnosť" úradu práce kritizujú, je evidentné. Napriek tomu, že Spiš je dosť ďaleko od Bratislavy, ide už v súčasnosti o vážny celospoločenský problém. Jedna z mála schodných ciest, okrem dlhodobej perspektívy zlepšovania vzdelanosti a mobility za prácou, je pomôcť teraz a na mieste, ako sa to snažili projekty napríklad darovania kôz, králikov a včelstva k základu a rozširovania chovu pre najchudobnejších obyvateľov občianskym združením Komunita – Miesto pre každého a v rámci projektov charitatívnej organizácie Heifer. Granty podobných organizácií stačia len na naštartovanie projektov, na ich udržanie „pri živote" treba ďalšie financie. A to už je miesto, kde by mala nastúpiť vláda SR. Tu však by mala platiť jasná zásada, obrazne povedané, „nedarovať jednorazovo hladnému rybu, ale naučiť ho ryby chytať trvalo..." Ak si to celá spoločnosť včas neuvedomí, môže sa multikultúrne Slovensko dostať na monokultúru Luníka 9 - ruka v ruke s úplným pádom národného hospodárstva.

Zostáva na nás všetkých, aby sme sa ako národ a národnosti žijúce na území Slovenska vzájomne obohacovali, nie však na úkor niekoho a cítili sa tu tak ako sa cítime doma. Teda dobre.

Doc. Ing. Ján ZELEM, CSc.

V ŽIVOTE IDE O VIAC, AKO O VOLVO. IDE O POCIT VOĽNOSTI V AUTE PLNE NALOŽENOM BATOŽINOU, CELOU RODINOU A BEZPEČNOSTNÝMI PRVKAMI. IDE AJ O VEDOMIE, ŽE CHRÁNITE NIELEN SEBA, ALE AJ VŠETKÝCH NAOKOLO S NOVÝM SYSTÉMOM OCHRANY CHODCOV. **PRETO JE TU NOVÉ VOLVO V60.**

VYUŽITE VÝNIMOČNÉ UVÁDZACIE CENY PRE PRVÝCH 60 VOZIDIEL V60!

VIAC INFO U VÁŠHO PREDAJCU

Ilustračné foto

Kombinovaná spotreba paliva: 5,4 – 10,2 l/100 km
Emisie CO_2: 142 – 237 g/km

NOVÉ VOLVO V60
WWW.VOLVOCARS.SK

Volvo. for life

VOLVO

SIMPLY CLEVER

VŠETKO, ČO PATRÍ K RODINE

AKČNÉ MODELY ŠKODA Family S CENOVOU VÝHODOU AŽ DO **1 950** €

Doprajte sebe a svojej rodine akčné modely Škoda Family s bohatou výbavou, ktoré teraz môžu byť vaše s cenovou výhodou až do 1 950 €.

Napríklad Škoda Fabia Combi Family Plus s cenovou výhodou až do 1 950 € s výbavou:

- klimatizácia
- 15" hliníkové kolesá
- rádio/CD, MP3 vrátane 8 reproduktorov
- elektrické ovládanie okien vpredu a vzadu
- elektrické ovládanie a vyhrievanie vonkajších spätných zrkadiel
- alarm s centrálnym zamykaním vrátane diaľkového ovládania
- tempomat
- hmlové svetlomety
- palubný počítač MaxiDOT
- kožený volant, malý kožený paket
- 4 airbagy, ABS, MSR, Dual Rate
- a ďalšie prvky komfortu a funkčnosti

www.skoda-auto.sk

Kombinovaná spotreba a emisie CO_2 automobilov Fabia, Fabia Combi, Roomster a Yeti : 4,2-6,8 l/100 km, 109-159 g/km. Ilustračné foto.