MOT'or

Nová technika

JÚL 2012 | 0,90 €

Hyundai i30 1.6 GDI 6M/T Style

Jeep Wrangler 2,8 CRD Unlimited 2012

Peugeot 107 1.0e 50 kW EVA

Lexus CT 200h F Sport

VYSKÚŠALI SME

Fiat Freemont 2.0 125 kW • Lexus CT 200h F Sport • Škoda Yeti 2.0 TDI Green Tec • Honda Civic 2.2 Sport • Iveco Daily 35S17V Van • Mercedes-Benz B 200 CDI BlueEfficiency •

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY

„Objektívna zodpovednosť"

PREDSTAVUJEME

Lexus RX F Sport • Lexus GS • Hyundai i30 kombi • Škoda Rapid • Toyota Yaris Hybrid • Renault Twingo Sunshine • Premiéry BMW i v Londýne • Opel Mokka • Chevrolet Trax • Mazda CX-5 • Peugeot 301 • Citroën C-Élysée • Seat Toledo • Rýchlostné rekordy Ford Focus 1.0 EcoBoost Mitsubishi Outlander plug-in-hybrid •

ŠKODA RAPID

LEXUS GS

HYUNDAI i30 KOMBI

RENAULT CLIO R.S. RED BULL RACING RB7

MAZDA CX-5

9 771336 420084 07

SEAT

ŠKRTLI SME

~~1800~~ €

ENJOYNEERING

PRÍĎTE SI PRE SEAT LEON S CENOVÝM ZVÝHODNENÍM

Ak ste uvažovali nad kúpou SEAT-u Leon, SEAT-u Altea XL alebo SEAT-u Ibiza, teraz je ten správny čas. Na každý SEAT Leon dostanete oproti cenníkovým cenám zvýhodnenie až do 1800 Eur. SEAT Altea XL teraz dostanete s cenovým zvýhodnením až do 1600 Eur. A SEAT Ibiza so zvýhodnením až do 1400 Eur.

SEAT.SK

Leon: Kombinovaná spotreba (l/100km) 4,5 - 6,8. Kombinované emisie CO_2 (g/km) 99 - 174.

Homola s.r.o.
AUTOSERVISNÁ TECHNIKA

HELLA GUTMANN DIAGNOSTICS
SOLUTIONS

Nová diagnostika Gutmann Mega Macs 66 od Homolu

viac info na:
www.homola.sk alebo 0905 200 100

Obsah

36 - V ŠTVRTEJ GENERÁCII SÚ TRI MODELY

Nová, štvrtá generácia typu Lexus GS bude mať v Európe tri modely: GS 450h, GS 350AWD a GS 250. Má dynamickejší dizajn v porovnaní s predchádzajúcou generáciou a ergonomicky tvarovaný interiér s inovatívnymi technológiami.

39 - HYUNDAI i30 KOMBI

46 - NOVÉ KONCEPTY, NOVÁ FORMA PREDAJA

40 - NOVÁ TRIEDA ZNAČKY ŠKODA

EKONOMIKA

Reforma odborného školstva 4
Fotovoltické panely môžu súvisieť aj s automobilizmom 16

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY

Inštitút objektívnej zodpovednosti 8
Nepozornosť za volantom 33
Supercyklista 2012 75

PRÁVNA RUBRIKA 12

VYSKÚŠALI SME

Hyundai i20 1.6 CRDi, 1.6 GDI 18
Jeep Wrangler Unlimited 2.8 CRD 20
Peugeot 107 1 l 68 k EVA 22
Fiat Freemont 2.0 125 kW 24
Mercedes-Benz B 200 CDI BlueEfficiency 26
Lexus CT 200h F Sport 28
Škoda Yeti 2.0 TDI Green Tec 30
Honda Civic 2.2 Sport 32
Iveco Daily 35S17V Van 34

PREDSTAVUJEME

Lexus RX F Sport 29
Lexus GS 36
Hyundai i30 kombi 39
Škoda Rapid 40
Toyota Yaris Hybrid 42
Renault Twingo Sunshine 44
Premiéry BMW i v Londýne 46
Opel Mokka 48
Chevrolet Trax 49
Mazda CX-5 52
Peugeot 301 54
Citroën C-Élysée 56

54 - PEUGEOT UVÁDZA TYP 301

Značka PEUGEOT znovu obnovuje svoju politiku názvoslovia s číslicou „0“ uprostred. V rámci svojej stratégie internacionalizácie, PEUGEOT zvolil pre svoje nové uvádzacie typy ukončenie s číslicou „1“, a stabilizoval modely s číslicou „8“ aj pre ich budúce obnovenia.

78 - Miniatúry

Mitsubishi Outlander plug-in-hybrid 57
Rýchlostné rekordy Ford Focus 1.0 EcoBoost 58
Seat Toledo 59

TECHNIKA

Regulácia pruženia automobilov 50
Pneumatiky Dunlop ScootSmart 55
Aktívny asistenčný systém „jazdnej stopy“ 60
Aktívny uzáver bezpečnostného pásu 61

CENNÍKY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV 62

RUBRIKA PRE MLÁDEŽ

Hry s fyzikou 64

HISTÓRIA MOTORIZMU

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 27.06. 2012

...ABY KAŽDÝ ABSOLVENT MAL UPLATNENIE

Kvalita odborného vzdelávania ako aj jeho prepojenosť na trh práce boli desaťročia slovenskou pýchou. V roku 1992 sa Slovensko umiestnilo na prvom mieste v medzinárodnom rebríčku konkurencieschopnosti regiónov; v oblasti vzdelania, vedy a výskumu v európskych krajinách (agentúra FOCUS) sme v hodnotení zo 100 možných bodov dostali maximum 100.

PO ROKU 1991:

- Nastala zmena potrieb trhu práce – najmä prechod Slovenska z ťažkého priemyslu na ľahký priemysel
- Vzdelávací systém sa začal orientovať na vlastné prežitie (otváranie aj učebných a študijných odborov, ktoré neboli potrebné na trhu práce)
- Štruktúra vzdelávacieho procesu sa neprispôsobovala meniacim sa potrebám trhu práce
- nastala delimitácia zriaďovateľskej pôsobnosti k stredným odborným učilištiam z podnikov na rezortné ministerstvá, k ďalšiemu presunutiu zriaďovateľskej pôsobnosti z rezortných ministerstiev na Krajské úrady v roku 2001, k poslednému presunutiu zriaďovateľskej pôsobnosti k stredným odborným učilištiam na vyššie územné celky došlo v roku 2002, čím bola dovŕšená decentralizácia stredného odborného školstva, ale zároveň to malo za následok odpojenie odborného školstva od praxe.

Podľa PISA (Programme for International Student Assessment) v roku 2006 sa slovenskí žiaci umiestnili pod priemerom OECD. Výskum OECD PISA zisťoval, ako sú mladí,15-roční ľudia z 57 štátov sveta pripravení na život. Testy boli zamerané na prírodovednú gramotnosť, skúmali však aj čitateľskú a matematickú gramotnosť. Slovenskí žiaci a žiačky obsadili v prírodovednej gramotnosti 26. – 34. miesto spomedzi 57 zúčastnených štátov, v čitateľskej gramotnosti 31. - 35. miesto a v matematickej gramotnosti 23. - 30. miesto. Vo všetkých oblastiach sa tak umiestnili pod priemerom OECD. PISA zistila, že narastá počet žiakov, ktorých vedomosti a schopnosti sú na najnižších úrovniach.

Charakteristickou črtou posledných rokov je fakt, že zo stredných škôl nevychádzajú absolventi pripravení pre trh práce ani po kvalitatívnej, ani po kvantitatívnej,stránke. Len 6,5 % z populačného ročníka robí to, na čo sa pripravovalo. Cieľom vzdelávania sa nestala potreba získania vlastností, vedomostí, zručností a skúsenosti, ktoré sú potrebné pre uplatnenie sa na trhu práce, cieľom sa stalo získanie „papiera“ (vysvedčenia, maturity a vysokoškolského diplomu).

Podľa OECD Slovensko v roku 2011 dosiahlo 13 % celkovú nezamestnanosť, pričom nezamestnanosť mladých ľudí (od 15 do 24 rokov) dosiahla druhý najväčší podiel zo štátov OECD, a to 33 %, pričom z celkového počtu absolventov stredných škôl nám 29 % končí na úradoch práce.

Faktory, ktoré ovplyvnili takýto negatívny vývoj sú aj:

- klesajúca populačná krivka,
- nízka miera adresnosti vzdelávania,
- absencia definovania potrieb trhu práce,
- preferovanie všeobecného vzdelávania pred odborným,
- financovanie škôl na žiaka,
- systém financovania súkromných škôl,
- absencia merania kvality vzdelávania,
- chýbajúci reálny pohľad na možnosti uplatnenia sa absolventov na trhu práce.

Veľký stav nezamestnaných absolventov ma za dôsledok:

- stratu vytvorených ekonomických hodnôt pre Slovenskú republiku,
- záťaž na štátny rozpočet
  - vyplácanie sociálnych dávok a dávok sociálneho poistenia,
  - náklady na rekvalifikácie a ďalšie aktívne opatrenia trhu práce,
- ohrozenie sociálneho prostredia
  - odkázanosť na rodinu,
  - rast sociálneho napätia (napr. kriminalita, násilie, úpadok hodnôt, sociálne rozdiely)

Údaje k decembru príslušného roka	1999	2009	2010	2011	Cieľ 2020	Zdroj
Počet absolventov	84 652 100 %	69 012 100 %	71 474 100 %	66 153 100 %	100 %	MŠ SR
Z toho počet uplatnených v odbore	17 772 21 %	4 496 6,52 %	4 579 6,42 %	3 968 6,50 %	52 %	Kval. odhad ZAP SR
Z toho počet neuplatnených v odbore	33 004 38,98 %	17 981 26,05 %	10 682 14,94 %	9 261 14 %	7 %	Kval. odhad ZAP SR
Z toho prijatých na VŠ	24 148 28,52 %	31 781 46,05 %	29 950 41,90 %	33 465 50,50 %	33 %	MŠ SR
Z toho počet nezamestnaných	9 728 11,50 %	14 754 21,28 %	26 263 36,74 %	19 459 29 %	8 %	MPSVR
Z toho celkový počet neuplatnených (nezamestnaní + neuplatnení)	**42 732 50,47 %**	**32 735 47,43 %**	**34 945 51,69 %**	**28 720 43,41 %**	**15 %**	

- ohrozenie vlastného rozvoja osobnosti
  - nevytvorenie pracovných návykov
  - strata sociálneho kontaktu (zaradenie sa do spoločnosti)
  - nedôvera v samého seba (depresie, choroby)

Veľký podiel populácie vstupujúcej do vysokoškolského vzdelávania má za dôsledok:

- slabú pripravenosť absolventov VŠ na požadované potreby trhu práce:
  - nesúlad potrieb práce s množstvom absolventov VŠ
  - slabá prepojenosť VŠ s trhom práce (nepripravujú ich na povolanie)
  - nízka miera kvality prípravy na praktickú odbornosť – uznanie bakalárskeho vzdelania
  - akademické vzdelávanie na VŠ (absencia praktických vedomosti)
  - preferencia všeobecno-vzdelávacích zameraní, ktoré trh práce nepotrebuje v takom rozsahu (sociálna práca, právo, medicína, ekonomika)
  - nízka úroveň výskumu a vývoja
  - absencia stáží u zamestnávateľov

Absolventi pracujúci v odboroch, pre ktoré sa nepripravovali, majú za následok:

- rekvalifikácie a iné opatrenia aktívnej politiky trhu práce
  - väčšiu záťaž na štátny rozpočet
  - záťaž na rozpočet zamestnávateľa
- kvalita zamestnanca
  - slabá výkonnosť = malá produktivita práce
  - nedostatočná odbornosť = nekvalita práce
  - absencia základných pracovných návykov danej odbornosti
- veľká fluktuácia

Absolventi pracujúci v odboroch, pre ktoré sa pripravovali, majú prednosti:

- vytváranie ekonomických hodnôt pre Slovenskú republiku
- príjem do štátneho rozpočtu
  - odvody
  - dane
  - väčšia kúpyschopnosť
- kvalita zamestnanca
  - lepšia výkonnosť = väčšia produktivita
  - väčšia odbornosť = kvalitná práca
  - základné pracovné návyky danej odbornosti
- kariérny rast v odbore
  - stabilný príjem
  - sociálne istoty
- nízka miera fluktuácie
- stabilita sociálneho prostredia
  - samostatnosť
  - stabilita v rodinnom prostredí
- rozvoj vlastnej osobnosti
  - vytvorenie pracovných návykov a predpokladov
  - získanie sociálneho kontaktu (zaradenie sa do spoločnosti)
  - dôvera v samého seba

Od vzdelávacieho systému sa v trhovo orientovanej ekonomike požaduje zabezpečenie prípravy ľudských zdrojov v zodpovedajúcej štruktúre a flexibilná reakcia na požiadavky trhu práce. Túto úlohu od školského roka 2009/10 posilňuje aj novoprijatý Zákon 184/2009 Z.z. o odbornom vzdelávaní a príprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Požiadavku zamestnávateľov ohľadom ľudských zdrojov komplementárne dopĺňa z druhej strany očakávanie absolventov, že nimi dosiahnuté vzdelanie im umožní získať a udržať si zodpovedajúce pracovné miesta.

CIEĽ TRANSFORMÁCIE ODBORNÉHO VZDELÁVANIA

Zabezpečiť, aby absolvent školy mal uplatnenie na trhu práce. Absolventovi školy dať perspektívu jeho zamestnania v odbore, pre ktorý sa pripravoval. Hlavným cieľom je zabezpečenie perspektívy pre minimálne 80 % absolventov stredných a vysokých škôl na trhu práce.

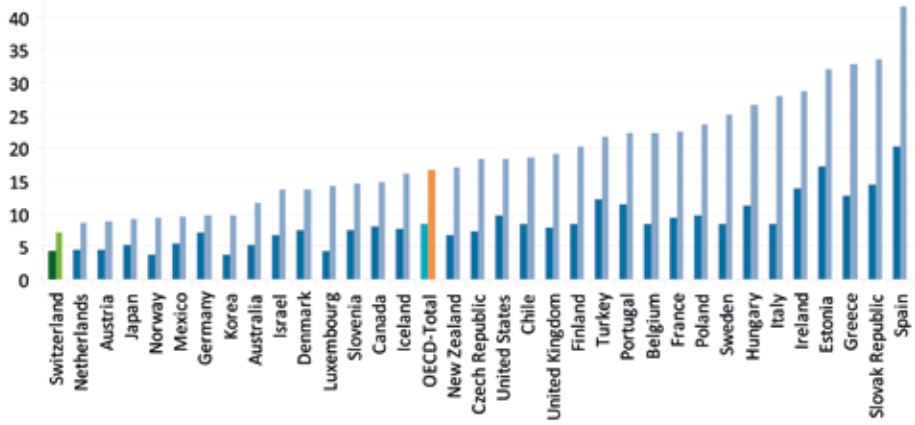
Prvým a najdôležitejším pilierom pre zabezpečenie cieľa je poznanie a vyčíslenie potrieb trhu práce. Druhým pilierom je prispôsobenie výkonu vzdelávacieho systému a jeho štruktúry potrebám trhu práce. Tretím pilierom je modernizácia vzdelávania už na základných školách aj formou vedenia k odbornej príprave (napríklad zavedenie polytechnickej výchovy). Potrebné je aj zabezpečenie kariérneho poradenstva rodičom a žiakom na základnej škole s ohľadom na možnosti ich uplatnenia sa na trhu práce v danom regióne. Štvrtým pilierom je modernizácia a špecializácia škôl (napr. budovanie centier odborného vzdelávania a prípravy) poskytujúcich stredné vzdelávanie tak, aby ich absolventi získali odborné vedomosti a zručnosti, ktoré potrebuje trh práce.Piatym pilierom je overovanie kvality celého vzdelávacieho procesu (nastaviť vstupné a výstupné parametre na ZŠ, SŠ a VŠ) a vyhodnocovanie uplatnenia sa absolventov na trhu práce, pre ktorý sa cielene pripravovali.

NÁVRH PROCESU TRANSFORMÁCIE ODBORNÉHO VZDELÁVANIA

V súčasnej dobe je pretrvávajúci nesúlad medzi potrebami trhu práce, kvalitatívnymi očakávaniami zamestnávateľov, ponukou a obsadenosťou študijných a učebných odborov ako aj samotnou ponukou škôl.

Dosiahnutie harmonického prepojenia týchto faktorov závisí od zabezpečenia fungovania celého procesu odborného vzdelávania, začínajúceho definovaním potrieb trhu práce a končiac celoživotným vzdelávaním. Sledujúc tento proces je potrebné v jednotlivých jeho krokoch riešiť nasledovné problémy:

- **Zadefinovanie potrieb trhu práce:**
  - zadefinovanie národnej sústavy povolaní
  - definovanie potrieb trhu práce po kvalitatívnej ako aj kvantitatívnej stránke po regiónoch
  - požiadavka na prípravu na povolanie za región po jednotlivých profesiách, prípadne zamestnávateľoch – zaslať na príslušný kompetentný orgán (samosprávny kraj)
- **Nastavenie štruktúry škôl a odborov vzdelávania:**
  - zadefinovať národnú sústavu kvalifikácií (východisko pre štruktúru sústavy odborov vzdelávania)
  - zmeniť v zákone č. 596/2003 O štátnej správe školstve § 16 ods. m) – súhlas Samosprávneho kraja, ak ide o stredné školy, ktorých nie je zriaďovateľom (napr. súkromné školy, cirkevné)
  - návrh na štruktúru škôl a odborov, v ktorých školy budú poskytovať vzdelávanie vychádzajúce z potrieb trhu práce v regióne
  - prerokovanie návrhu odborov a škôl s ÚPSVR, zamestnávateľmi v pracovnej skupine krajskej rady odborného vzdelávania a prípravy
  - prerokovanie návrhu štruktúry výkonov škôl v regióne a v krajskej rade odborného vzdelávania a prípravy



• schválenie plánu výkonov škôl na nasledujúci školský rok
• zavedenie kritérií pre prijatie na všetky typy stredných škôl (podľa druhu školy, prípadne podľa odboru vzdelávania)

- **Nábor žiakov do škôl a propagácia odborného vzdelávania:**
  • v spolupráci so zamestnávateľmi a verejnoprávnymi médiami vytvoriť systém propagácie potrebných povolaní
  • vytvorenie profesionálneho miesta (oddelenia) kariérneho poradenstva pre voľbu povolania na ÚPSVR
  • vytvoriť systém kariérneho poradenstva - spolupráca kariérnych poradcov pre voľbu povolania s výchovnými poradcami ZŠ a prepojenie na zamestnávateľov regiónu
  • poradenstvo rodičom prostredníctvom kariérneho poradcu pomocou kvalifikovanej informácie. Testy na zistenie predpokladov žiaka. Zosúladenie ambícií rodičov a detí s predpokladmi (kondíciou) žiaka
  • spolupráca zamestnávateľov s príslušnými školami zameraná na popularizáciu povolaní, (krúžky, exkurzie, materiálna podpora)
  • zaradenie do výučby na základných školách ako povinný predmet polytechnickú výchovu (praktické vyučovanie)
  • spolupráca zamestnávateľov a strednej školy zameraná na popularizáciu prípravy na výkon povolania
  • definícia preferovaných odborov a vytvorenie nástroja náborového príspevku pre tieto odbory
- **Vzdelávací proces na stredných školách:**
  • aktualizácia školského vzdelávacieho programu s rozhodujúcimi zamestnávateľmi
  • špecializácia školy (vznik centier odborného vzdelávania a prípravy)
  • normatívy materiálnej, priestorovej a prístrojovej vybavenosti (mppv)
  ♦ spracovanie normatívov vybavenia pre jednotlivé odbory
  ♦ podmienenie zaradenia novej školy do siete ako aj odboru pre danú školu splnením požiadaviek uvedených normatívov
  ♦ vybavenie škôl podľa normatívov
  ♦ zohľadnenie normatívov (mppv) v prevádzkových normatívoch financovania škôl
  • učebné texty a ich aktualizácia
  • príprava a vzdelávanie pedagógov v odbornom vzdelávaní a príprave
  • novodefinovanie profilu a stupňa vzdelania učiteľov odborných predmetov a majstrov odborného výcviku na stredných odborných školách
  • príprava inštruktorov
  • motivácia/odmeňovanie žiakov
- **Ukončovanie štúdia:**
  • tvorba obsahu záverečnej skúšky zo strany stavovských organizácií zriadených zákonom
  • účasť zamestnávateľov na záverečných skúškach s hlasom rozhodujúcim pre odborné vzdelávanie
  • vypracovanie metodiky a výstupu pre overenie kvality záverečnej skúšky
  • príprava zástupcov zamestnávateľov ako členov komisie pre záverečné skúšky
  • vyhodnotenie záverečných skúšok a prijatie opatrení v Krajskej rade odborného vzdelávania a prípravy
- **Uplatnenie sa absolventa**
  • mapovanie uplatnenia sa absolventov na trhu práce
  • prerokovanie výsledkov uplatnenia absolventov na trhu práce v regióne na Krajskej rade odborného vzdelávania a prípravy
  • vytvorenie analýzy príčin dosiahnutých výsledkov
  • využitie výsledkov uplatnenia sa absolventov na trhu práce pri nastavení štruktúry škôl a odborov v novom školskom roku
- **Celoživotné vzdelávanie a kariérny rast**
  • poskytovanie možnosti na ďalšie vzdelávanie absolventov stredných odborných škôl v zmysle zákona o celoživotnom vzdelávaní
  • využiť výsledky celoživotného vzdelávania na možnosť kariérneho rastu

Kvalitne pripravený absolvent má predpoklady na zabezpečenie si úspešného pracovného života, ktorého predpokladom je:

• Úspech
• Zabezpečenie - sebestačnosť
• Povolanie, ktoré ho napĺňa.

Tento „elaborát“, s obsahom ktorého nemožno nesúhlasiť, odznel na Medzinárodnej pracovnej konferencii k zabezpečeniu transformácie odborného vzdelávania a prípravy. Usporiadal ju Zväz automobilového priemyslu SR 15.júna 2012 v Bratislave. Nie je to náhoda, že usporiadateľom bol tento zväz, pretože už desaťročie sa snaží, a úspešne, vychovávať si aspoň nevyhnutný základ odborníkov potrebných pre autoopravárstvo. Záštitu nad konferenciou prevzal Minister školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky pán Dušan Čaplovič.

Zväz automobilového priemyslu SR pripravil túto konferenciu po dlhodobej príprave základného návrhu transformácie odborného vzdelávania, na ktorej pracoval v širokej spolupráci s ďalšími zástupcami partnerských zamestnávateľských zväzov a inštitúcií nielen zo Slovenska, ale aj z iných vyspelých štátov európskeho regiónu. Význam medzinárodnej spolupráce zvýraznila aj účasť Podpredsedu Európskej komisie pána Maroša Ševčoviča a Podpredsedu vlády SR a Ministra zahraničných vecí SR pána Miroslava Lajčáka.

So zásadným postojom o nevyhnutnosti transformácie odborného vzdelávania vystúpil v mene Ministra školstva, vedy, výskumu a športu SR – jeho štátny tajomník pán Štefan Chudoba, ktorý prezentoval snahu ministerstva prispôsobiť vzdelávanie potrebám trhu práce, prechodu od kvantity ku kvalite a odbornosti. „Každé potrebné remeslo si musí získať uznanie a úctu. Nie je predsa možné, aby sa iba niečo viac ako 6 % absolventov stredných odborných škôl zamestnalo v odbore a viac ako 30% skončilo v evidencii na úrade práce. A čo je už úplne absurdné, viac ako 50 % pokračovalo v štúdiu na vysokej škole, aby napokon obrovské percento z nich ani nedokončilo prvý semester“ – dodal pán Chudoba. Za mimoriadne pozitívny fakt považuje, že s iniciatívou reformovať odborné školstvo prichádzajú zamestnávatelia a sú pripravení sa na tejto reforme priamo podieľať tak, ako je to bežné vo viacerých okolitých štátoch. A od štátu požadujú iba dôsledné plnenie funkcií, v ktorých je jeho úloha nezastupiteľná.

V systéme je dôležité dokázať definovať potreby trhu práce – k čomu sa prostredníctvom štátneho tajomníka pána Branislava Ondruša prihlásilo aktívnou účasťou aj Ministerstvo práce sociálnych vecí a rodiny. V navrhovanom systéme zohráva mimoriadnu úlohu aj exaktné plánovanie výkonov jednotlivých škôl podľa regiónov, k čomu budú musieť odlišným spôsobom ako doteraz, pristupovať školské odbory VUC. V tejto súvislosti bude významné aj meranie kvality jednotlivých škôl a následné rozhodovanie o ich existencii, alebo o skladbe ich učebných odborov bez ohľadu na to, či sú štátne, cirkevné alebo súkromné.

Takmer 200 účastníkov tohto fóra o smerovaní odborného školstva na Slovensku sa v popoludňajších hodinách na piatich odborných pracovných seminároch, venovalo postupnosti najbližších krokov tejto transformácie v nasledujúcich otázkach:

- Potreby trhu práce a zberu dát
- Nastavenia výkonov škôl
- Poradenstva rodičom a kariérnemu odbornému poradenstvu
- Modernizácia a špecializácia škôl – centrá OVP
- Overovanie kvality a uplatniteľnosti absolventa na trhu práce.

Výsledky práce odborných skupín garanti konferencie zhrnuli do záverečnej deklarácie.

DEKLARÁCIA O SPOLOČNEJ PODPORE

prijatá účastníkmi konferencie „Medzinárodná pracovná konferencia k zabezpečeniu transformácie odborného vzdelávania a prípravy na tému ...aby každý absolvent mal uplatnenie“

organizovanej 15. júna 2012 Zväzom automobilového priemyslu Slovenskej republiky v Bratislave.

My, účastníci konferencie „Medzinárodná pracovná konferencia k zabezpečeniu transformácie odborného vzdelávania a prípravy na tému ...aby každý absolvent mal uplatnenie“ ako aj zástupcovia Národnej rady SR, štátnej správy, samosprávy, stavovských a profesijných organizácií, zamestnávateľov, odborových zväzov, základných a stredných škôl, občianskych združení deklarujeme spoločnú podporu pri presadení a dosiahnutí zmien v systéme odborného vzdelávania a prípravy v duchu filozofie „...aby každý absolvent mal uplatnenie“. V tomto zmysle podporujeme prijatie novely zákona o odbornom vzdelávaní a príprave, ďalších právnych noriem ako i dlhodobej stratégie transformácie odborného vzdelávania a prípravy. Pri príprave spomínaných právnych noriem a strategických dokumentov odporúčame zohľadniť nasledujúce závery:

1. Vypracovať funkčný systém definovania potrieb trhu práce a jednotnú metodiku jeho uplatňovania so zreteľom na regionálne a celoštátne potreby trhu práce.
2. Vytvoriť funkčný systém plánovania výkonov škôl do prvých ročníkov stredných škôl s ohľadom na relevantnosť plánovaných výkonov vo vzťahu k potrebám trhu práce.
3. Vytvoriť funkčný kariérny systém na školách pre výber budúceho povolania.
4. Modifikovať štátny vzdelávací program pre žiakov 5. až 9. ročníka, tak aby boli žiaci pripravovaní pre ďalšie štúdium na jednotlivých druhoch a typoch stredných škôl a v jednotlivých učebných a študijných odboroch.
5. Modernizovať a špecializovať stredné odborné školy budovaním centier odborného vzdelávania a prípravy, vrátane zlepšenia materiálneho, obsahového a pedagogického zabezpečenia.
6. Vytvoriť systém monitoringu a kontroly kvality vzdelávania na stredných a základných školách v rámci ktorého bude aj úspešnosť umiestnenia absolventa na trhu práce v odbore, pre ktorý sa počas vzdelávacieho procesu pripravoval.

My, účastníci konferencie, cítime spoluzodpovednosť za riešenie tohto stavu a preto deklarujeme spoločnú vôľu:

- podporovať transformáciu odborného vzdelávania a prípravy,
- uskutočniť koncepčné a legislatívne zmeny, ktoré budú vytvárať najvhodnejšie podmienky na to, aby každý absolvent mal uplatnenie,
- zo zástupcov orgánov štátnej správy, samosprávy, stavovských a profesijných organizácií, zamestnávateľov a ďalších odborníkov vytvoriť pracovné skupiny, ktoré budú koordinovať, posudzovať a pomôžu dotvárať transformáciu odborného vzdelávania a prípravy.

Jednotlivé závery budú systematicky rozpracované do dlhodobej koncepcie transformácie odborného vzdelávania a prípravy. Ostatné podrobnosti a detaily bližšej spolupráce budú riešené v konkrétnych dohodách, spoločných projektoch medzi jednotlivými partnermi a v pracovných skupinách.

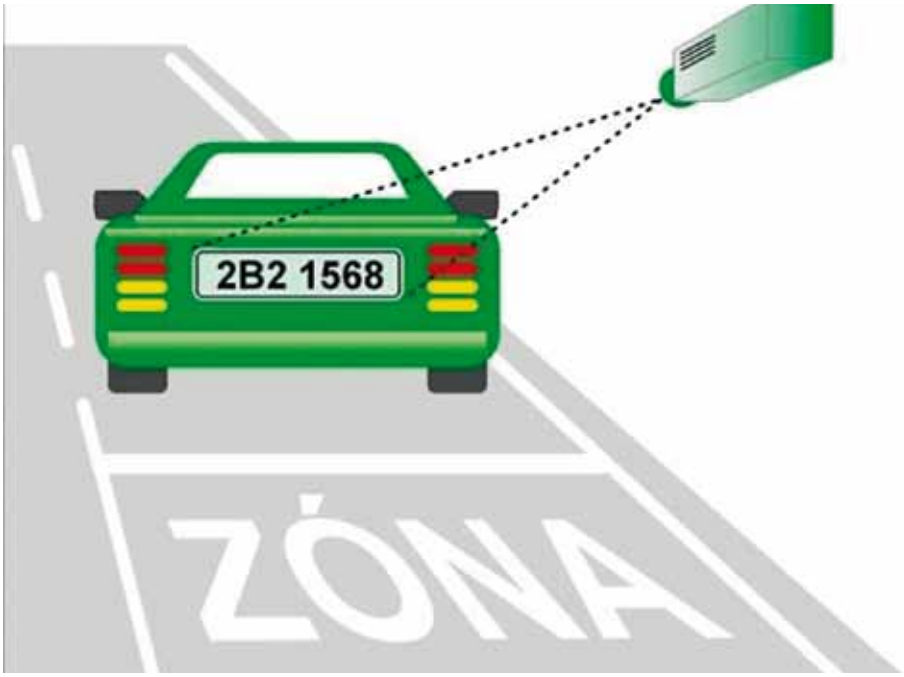
V Bratislave 15. júna 2012

Dúfajme, že sa závery tejto konferencie začnú bez otáľania uvádzať do života. Inak nám hrozí, že z mnohých schopných a nadaných detí bude naše školstvo produkovať ďalších nikomu nepotrebných absolventov. A na miesta niektorých odborov hospodárstva, kde sú teraz ešte ľudia v predpenzijnom veku, o niekoľko rokov budeme verbovať pracovníkov zo zahraničia.

-red.-

INŠTITÚT OBJEKTÍVNEJ ZODPOVEDNOSTI

Od 1. júla tohto roku je účinná novela zákona o cestnej premávke, ktorá do praxe zavádza inštitút objektívnej zodpovednosti. Od tohto dátumu tak môžu byť za niektoré dopravné priestupky zodpovední aj držitelia vozidla.



Prvým informáciám, ktoré o tomto ustanovení Zákona č. 79/2012 odzneli v médiách, mnohí občania porozumeli tak, že inštitút objektívnej zodpovednosti má slúžiť hlavne tomu, aby štát nemal finančné úniky z nezaplatenia pokuty za zistený dopravný priestupok. Známe sú prípady, že ak majiteľ vozidla dostal oznámenie o spáchaní dopravného priestupku, občas sa zaplateniu pokuty vyhol. Napríklad aj pri fotografickom zdokumentovaní prejazdu jeho auta križovatkou „na červenú“ alebo zaznamenaní nedovolenej rýchlosti jeho vozidla pevne osadeným „fotoradarom“. Ak mu polícia nedokázala, že za volantom sedel on, pokute sa vyhol. Dôsledné platenie pokút za každý zadokumentovaný dopravný priestupok však nie je ten hlavný dôvod zavedenia inštitútu objektívnej zodpovednosti.

Medzi významné úlohy štátu patrí aj ochrana zdravia a bezpečnosti všetkých občanov. Kým za násilné trestné činy vedúce k poškodeniu zdravia alebo k zániku života obetí takýchto činov naše súdy občas vynesú aj prísne tresty, vinníci dopravných nehôd so smrteľnými následkami zvyčajne bývajú potrestaní oveľa menej. Je pravda, že k usmrteniu osôb pri dopravných nehodách dochádza takmer vždy bez zlého úmyslu vinníka nehody, takže trest je oprávnene menší. Ale takéto obete nehôd nie sú čísla v štatistike dopravnej polície. Sú to najbližší ľudia niekoho z nás. A ak by sme to cynicky hodnotili cez peniaze, stráca ich skonom aj spoločnosť – zaplatila za ich vzdelávanie, zdravotnú starostlivosť a v zlom okamihu pri nehode stratila pracovnú silu, neraz výnimočne kvalifikovanú, teda dobrého spotrebiteľa a daňového poplatníka. K zmenšovaniu počtu dopravných nehôd na cestách a hlavne ich následkov na životoch a zdraví občanov nás zaväzuje aj európska legislatíva. Známa je direktíva EK, podľa ktorej na konci každého desaťročia má v členských štátoch EÚ zahynúť pri cestných dopravných nehodách aspoň o polovicu menej osôb ako v predchádzajúcej dekáde. Zintenzívnením policajných kontrol a radikálnym sprísnením postihu za dopravné priestupky sa našej polícii podarilo významne zmenšiť počet tragických následkov dopravných nehôd od nášho vstupu do Európskej únie. Zdá sa však, že tento spôsob úsilia o lepšiu bezpečnosť na našich cestách už vyčerpal svoj potenciál. Na viac dopravných policajtov štát nemá peniaze. Horko-ťažko hľadáme aj peniaze na dobudovanie „základnej“ diaľničnej siete, bezpečnosti premávky by určite pomohlo aj skvalitnenie ciest. Aspoň tých I. triedy, ktoré tvoria asi 15 % z dĺžky cestnej siete Slovenska, ale stáva sa na nich až 40 % z celkového počtu dopravných nehôd. V niektorých štátoch už však existuje odskúšaný účinný spôsob, ako zlepšiť bezpečnostnú situáciu na cestách. Pre jeho aplikáciu je však potrebné mať v legislatíve zakotvený inštitút objektívnej zodpovednosti.

Tvorcovia tohto nášho zákona vychádzali zo skúseností Maďarska, Rakúska, Holandska, ale aj Francúzka, kde inštitút objektívnej zodpovednosti funguje päť rokov. V týchto štátoch objektívna zodpovednosť významne prispela k zmenšeniu počtu dopravných nehôd – napríklad v Maďarsku a Holandsku o 30 až 40 percent.

Na možnosť využívania prínosu inštitútu objektívnej zodpovednosti na zlepšovanie disciplíny účastníkov cestnej dopravy, najmä vodičov motorových vozidiel, sa už naša polícia pripravuje.

Systém objektívnej zodpovednosti by sa dal rozdeliť na dve časti – zaznamenávanie priestupkov a spracovanie získaných informácií. Polícia sa sústredí na druhú časť. Prvá by sa podľa pána Milana Hamara, riaditeľa dopravnej polície, mala obstarať „na kľúč“.

„Polícia nemôže riešiť to, koľko má byť počítačov, káblov, akú majú mať prenosovú kapacitu. My vieme povedať, čo potrebujeme pre lepšiu bezpečnosť na cestách, a tento systém bude fungovať viac-menej nezávisle od policajného zboru,“ vysvetlil pán Hamar.

Policajti sa pripravujú na testovaciu prevádzku. Začne v najbližších dňoch, budú testovať komunikáciu medzi automatickými zariadeniami zisťujúcimi dopravné priestupky (napríklad kamerami, ako na ilustračnom obrázku) a policajnými evidenciami. Celý systém chcú nastaviť tak, aby sa ani raz nestalo, že pokutu za priestupok odošlú nesprávnemu človeku.

Systém objektívnej zodpovednosti by mal byť

podľa polície nastavený tak, aby bol otvorený pre akékoľvek zariadenie zaznamenávajúce priestupky, nech je od akéhokoľvek výrobcu. Policajti majú už dnes k dispozícii dáta od viacerých spoločností. Výskumný ústav dopravný v Žiline napríklad testuje zariadenia určené na úsekové meranie rýchlosti (vyráta priemernú rýchlosť, ktorou vozidlo prešlo určitý úsek cesty) a systémy zachytávajúce prejazd na červenú. Polícia bude spolupracovať aj s Národnou diaľničnou spoločnosťou, ktorá jej poskytne údaje zo svojich radarov umiestnených na diaľnici D1. Do testovania sa môžu zapojiť aj ďalší, ktorí by si chceli odskúšať svoje zariadenia použiteľné na zber dát pre systém objektívnej zodpovednosti. Dôležité je, aby dokázali identifikovať priestupok a zaznamenať evidenčné číslo vozidla, miesto a čas priestupku.

Dnes ešte nie je zrejmé, kedy bude automatický systém objektívnej zodpovednosti v plnej prevádzke. Aj tu ide o investície. „Ide o technické riešenie, ktoré na Slovensku nemáme vyskúšané. Ale s určitosťou môžem povedať, že môžeme uvažovať o jeho zavedení až vtedy, keď bude nulová chybovosť celého systému. Od zberu dát až po rozkaz s výzvou na zaplatenie pokuty, šekom, fotkou a vyhotovením obálky so správnou adresou," zdôraznil pán Hamar.

Systém objektívnej zodpovednosti budeme na Slovensku zavádzať postupne. Prvými priestupkami, ktoré bude systém zaznamenávať, bude prekročenie najväčšej dovolenej rýchlosti a prejazd na červenú. Sledovať budú aj viaceré železničné priecestia, lebo každá šiesta dopravná nehoda na nich má aj smrteľné následky.

„Najjednoduchšie by bolo zaviesť monitorovanie nesprávneho parkovania, určite je to jednoduchšie ako zaviesť úsekové meranie rýchlosti alebo prejazd na červenú. Ale toto sú tie porušenia pravidiel cestnej premávky, v dôsledku ktorých sa stávajú dopravné nehody s najzávažnejšími následkami. Logicky sa im venujeme ako prvým v poradí, vyberanie pokút nie je našou prioritou", vysvetlil riaditeľ dopravnej polície. Zatiaľ nie sú určené konkrétne miesta, kde budú rozmiestnené radary, kamery či iné zariadenia. Policajti ich ale chcú v tuneloch, na mostoch, na diaľničných privádzačoch, na obchvatoch miest, na nehodových úsekoch a na zložitejších križovatkách. Často sú to miesta, kde nie je vhodné zastavovať vinníkov zistených dopravných priestupkov, lebo by to mohlo vyvolať kolízne dopravné situácie.

„Všetko bude závisieť aj od počtu technických zariadení, ktoré budú k dispozícii. Prednostne budú umiestňované tam, kde treba najviac upevniť disciplínu účastníkov cestnej premávky," povedal pán Hamar. Neskôr sa bude testovať a zavádzať do praxe aj zisťovanie ďalších priestupkov zaradených do objektívnej zodpovednosti.

V Maďarsku testovali radary, kamery a iné zariadenia už počas prijímania legislatívy. Napriek tomu im trvalo takmer 3 roky od účinnosti zákona, kým celý systém spustili do „ostrej" prevádzky.

So zavádzaním objektívnej zodpovednosti a plánmi na vytvorenie Národného systému dopravných informácií (NSDI) sa ukazuje možnosť, ako môže štát ušetriť. NSDI je systém, ktorý umožní efektívne riadiť cestnú premávku tak, aby sa vodiči dostali čo najskôr do cieľa napriek problémom na cestách. Napríklad by mal vodičom zabezpečiť alternatívne trasy s čo najmenším zdržaním. Na to sú ale potrebné okamžité informácie z ciest.

Zariadenia na meranie rýchlosti alebo na zisťovanie prejazdu áut na červenú by mali dokázať zisťovať aj intenzitu a hustotu cestnej premávky. Takisto vedia veľmi rýchlo zistiť (ne) funkčnosť dopravných zariadení.

„Tieto systémy by mali byť kompatibilné, nemali by byť uzatvorené. Ak tu nájdeme prienik, bude to znamenať väčšiu informačnú hodnotu pre vodiča a aj menšie náklady pre obstarávateľa jedného či druhého systému," uviedol na záver pán Hamar.

Plného, automaticky pracujúceho systému evidovania a sankcionovania dopravných nehôd sa dočkáme pravdepodobne až niekedy v jeseni roku 2014. Už teraz však Prezident policajného zboru môže vydať pokyn, na základe ktorého policajti budú kontrolovať dodržiavanie dopravných pravidiel formou objektívnej zodpovednosti. Policajný prezident určí nielen čas, ale aj miesto, kde sa má takouto formou využiť objektívna zodpovednosť. Policajti budú v určený čas a na určenom mieste merať rýchlosť a zaznamenávať všetky porušenia predpisov. Bez toho, aby vodičov zastavovali. Následne policajti tieto videozáznamy spracujú. Ak zistia správny delikt, držiteľovi vozidla príde obálka s pokutovým šekom. Pre dopravných policajtov tento režim nebude príliš výhodný, lebo to pre nich bude znamenať zahltenie administratívnou prácou. Keď ich bude nárazovo na cestách viac, napríklad v regióne s veľkým nárastom dopravných nehôd, a zaznamenajú viac priestupkov, bude im trvať viac času spracovanie videozáznamov. Nebudú môcť administratívnu časť tohto procesu realizácie inštitútu objektívnej zodpovednosti nijako odignorovať. Každý videozáznam má pridelené svoje číslo a nemožno ho obísť. Pokyn na takéto sledovanie cestnej premávky môžu policajti dostať od svojho prezidenta hoci aj dnes. A obálky s fotografickým dôkazom o porušení dopravných predpisov aj so šekom na uhradenie pokuty sa teda môžeme dočkať aj tento mesiac - ak sme boli za volantom auta nepozorní, alebo sme sa nevedeli „zmestiť do kože". Vhodné je zahľadieť sa do tabuľky, kde je aj porovnanie počtu políciou registrovaných porušení dopravných predpisov vodičmi automobilov u nás a v Maďarsku, kde už tento systém úspešne funguje. Chronickí ignoranti dopravných predpisov by si mali pri prečítaní posledného riadku tabuľky pripomenúť známy veršík „z povinného školského čítania": Zmráka sa, stmieva sa, k noci sa chýli... Bude sa to vzťahovať hlavne na tých, čo si doteraz dokázali vybaviť zmenšenie pokuty alebo jej neplatenie.

Inštitút objektívnej zodpovednosti je nepochybne revolučnou zmenou v našej cestnej doprave. Pre „normálnych" vodičov neprinesie nič zlého. Naopak, niektorí z tých, ktorí si zatiaľ myslia, že pre nich neplatia ani fyzikálne zákony a jazdia príliš riskantne, pod tlakom väčšieho rizika pokút, dostanú rozum. A na cestách bude viac pokoja aj bezpečnosti. Táto problematika je pre nás všetkých taká dôležitá, že sa jej budeme venovať častejšie a analyzovať ju z rôznych aspektov.

Samuel BIBZA

	Maďarsko	Slovensko
Rozloha územia v km^2	93 000	49 033
Populácia	10 064 000	5416958
Dĺžka poz. komunikácií v km	31 600	17 985
Počet policajtov	43 322	21 578
z toho dopravných policajtov	2 000	2 185
Počet občanov na 1 policajta	232	251
Dĺžka ciest na 1 dopravného policajta	15,8	8,23
Počet ZISTENÝCH dopravných priestupkov za rok	2 000 000	400 000

BARDEJOVSKÉ KÚPELE – PREDNOSŤ MAJÚ PEŠÍ

Aj keď sme motoristický časopis, zaujíma nás aj vzťahu motorizovaných a nemotorizovaných – teda peších – účastníkov dopravy. Chodci, spolu s cyklistami najzraniteľnejší účastníci premávky na cestách a uliciach našich miest a obcí, majú skutočne málo takých „oáz", v ktorých sa môžu cítiť úplne bezpečne a vychutnávať si pokoj nezaťažený hlukom a emisiami motorových vozidiel. V mnohých slovenských mestách sú síce pešie zóny, ale v niektorých z nich sú chodci „rušení" prostriedkami hromadnej mestskej dopravy.

Jednu z mimoriadne veľkých peších zón, v ktorých pohľadom ťažko „zavadíte" o motorové vozidlo a len výnimočne ho začujete, predstavuje areál Bardejovských kúpeľov (územne súčasť mesta Bardejov). Na to, ako je v týchto kúpeľoch vyriešený vzťah peších (teda hlavne kúpeľných hostí) a motorizovanej dopravy, sme sa na nedávnej tlačovej konferencii opýtali pána J. Baču, technického riaditeľa kúpeľov. „Naše kúpele ležia na území ochranného pásma I. stupňa prírodných liečivých zdrojov a už aj z tohto dôvodu musel byť v nich obmedzený pohyb motorových vozidiel. V podstate je do areálu povolený len vstup zásobovacích vozidiel a vozidiel technických služieb. Naši hostia i klienti môžu parkovať buď na parkovisku pred vstupom do areálu a tiež máme vytvorené parkoviská pri dvoch okrajovo ležiacich kúpeľných domoch. Do ostatných kúpeľných domov si klienti môžu priviezť batožinu, ale môžu sa v areáli zdržať najviac pol hodiny. Klienti si môžu prenajať aj uzamykateľné garáže. Dodržiavanie zákazu vjazdu do kúpeľného areálu kontroluje štátna i mestská polícia, s ktorou máme zmluvne dohodnutý častý výkon kontroly. Kúpeľní hostia i turisti, ktorí k nám zavítajú, sa preto v celom kúpeľnom areáli môžu nerušene a bezpečne prechádzať, pričom ich neruší žiaden hluk", vysvetľuje technický riaditeľ. O tom, že v bardejovskom kúpeľnom areáli panuje skutočne až „božský" pokoj, sme sa presvedčili počas krátkej prehliadky areálu, konanej v rámci tlačovej konferencie na úvod kúpeľnej sezóny.

Na konferencii minulosť i súčasnosť kúpeľov predstavil ich generálny riaditeľ pán Jaroslav Komora. Hodno spomenúť, že prvá zmienka o kúpeľoch pochádza z roku 1247, z obdobia panovania uhorského kráľa Bélu IV. Na pravidelnú kúpeľnú liečbu sa kúpele začali využívať už v 15. storočí. O rozvoj kúpeľníctva

Poľska, Nemecka, Rakúska a iných krajín. Kúpele zaznamenali za rok 2011 tržby takmer osem miliónov eur, zisk pred zdanením bol 225 tisíc eur. V tomto roku očakáva vedenie kúpeľov, že sa podarí zlepšiť všetky ekonomické ukazovatele a že sa návštevnosť zlepší o 5 až 10 %. Ako nám povedala ekonomicko-obchodná riaditeľka pani T. Šatanková, návštevníkov by mali pritiahnuť aj pravidelne konané Kúpeľné dni, 58. ročník Medzinárodného hudobného leta, pravidelné koncerty klasickej hudby, Alžbetínsky deň, výstavy kvetov i po prvý raz konané Vinobranie. Spomeňme ešte, že Bardejovské kúpele majú desať minerálnych prameňov, pričom všetky sú zavedené do krytej temperovanej kolonády, kde sa využívajú na vnútornú balneoterapiu formou pitných kúr. Zo všetkých slovenských kúpeľov majú Bardejovské najširšie indikačné zameranie.

Rado MLÝNEK

v Bardejove sa v 18. storočí veľkou mierou pričinila cisárovná Mária Terézia. Kúpele ako „oázu zdravia a oddychu“ si v roku 1895 vychutnala manželka Františka Jozefa I., cisárovná Alžbeta, nazývaná Sissi, ktorej socha sa vyníma v kúpeľnom parku. V kúpeľoch pobudol aj rakúsko-uhorský cisár Jozef II. (1783), Mária Lujza, neskoršia manželka cisára Napoleona (1809), ruský cár Alexander I. (1821) a poľská kráľovná Mária Kazimiera Sobieska, manželka poľského kráľa Jána III. Sobieskeho. Lesk kúpeľov sa trochu vytratil po vzniku Československa v roku 1918, preto radšej prejdime do súčasnosti kúpeľov.

Bardejovské kúpele vlani navštívilo 17 021 osôb, z toho 44 % tvorili samoplatcovia. Priemerná dĺžka liečebného pobytu bola 13,6 dňa. Väčšina návštevníkov bola zo Slovenska, nasledovali klienti z ČR, Ruska, Ukrajiny, Bieloruska,

NESTÍHATE POISTENIE PRED DOVOLENKOU?

Čoraz viac klientov cestujúcich do zahraničia využíva v snahe vyhnúť sa stresu pred dovolenkou uzatváranie cestovného poistenia elektronickou formou. Allianz - Slovenská poisťovňa pred letnou sezónou vyšla svojim klientom v ústrety a ponúka poistenie aj cez SMS. SMS poistenie je vhodná voľba pre všetkých, ktorí si nestihli alebo zabudli pred cestou uzatvoriť cestovné poistenie do zahraničia alebo poistenie do slovenských hôr.

Prostredníctvom SMS si klienti môžu kedykoľvek a kdekoľvek na Slovensku v dosahu mobilných sietí operátorov uzatvoriť poistenie cez skrátené číslo 6611. Bližšie informácie môžu zákazníci kedykoľvek získať zaslaním prázdnej SMS (prípadne text „INFO“) na uvedené číslo alebo prostredníctvom stránky sms.allianzsp.sk. Poistenie liečebných nákladov v zahraničí možno uzatvoriť pre Európu a Stredomorie už za 1 eur / 1 deň s krytím až do výšky 110 000 eur. K základnému poisteniu je možné dopoistiť si poistenie úrazu, batožiny, zodpovednosti za škodu a doplnkové asistenčné služby a pre fanúšikov lyžovania ponúkame poistenie zimných športov. Pre Slovensko je možné cez SMS uzatvoriť poistenie nákladov na zásah Horskej záchrannej služby s poistným krytím až do sumy 16 600 eur už za 0,70 eur / 1 deň.

Uzatvorenie poistenia cez SMS je jednoduché, stačí odoslať len dve SMS správy na číslo 6611. V prvej správe záujemca uvedie svoje meno, priezvisko, rodné číslo, od kedy a do kedy chce byť poistený a typ poistenia v tvare: Meno Priezvisko RČbezLomky DátumOd DátumDo TypPoistenia.

Druhou správou potvrdí záujem o uzatvorenie poistnej zmluvy. O platnosti poistenia je klient informovaný potvrdzujúcou SMS s údajmi o poistení a číslom poistnej zmluvy.

Rada advokáta

Čitateľ z Revúcej, ktorý nedávno musel zaplatiť pokutu vo výške 60 eur za porušenie dopravných predpisov o osvetlení auta pri jeho vlečení, sa zaujíma o príslušnú zákonnú úpravu. Povinnosti vodičov pri vlečení motorového vozidla upravuje zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke. Vodiči vlečeného a vlečného motorového vozidla sú povinní vopred sa dohodnúť na spôsobe dorozumievania sa počas jazdy. Motorové vozidlo sa smie vliecť len vtedy, ak má účinné riadenie a brzdy. Toto ustanovenie neplatí, ak je vozidlo vlečené pomocou osobitného zariadenia, najmä pomocou vyslobodzovacieho podvozka alebo žeriava - v takom prípade musí byť vlečené motorové vozidlo vybavené vzadu prenosným osvetlením vozidla s napojením na vlečné vozidlo. Motorové vozidlo vlečené pomocou osobitného zariadenia a autobus sa smú vliecť len bez prepravovaných osôb, nákladný automobil sa smie vliecť len bez osôb prepravovaných v jeho úložnom priestore.

Zákon zakazuje vlečenie viacerých motorových vozidiel alebo vlečenie motorového vozidla s prívesom, dovoľuje však vlečenie motorového vozidla s návesom. Za motorovým vozidlom s prívesom sa nesmie vliecť iné motorové vozidlo. Motocykel bez postranného vozíka sa nesmie vliecť ani použiť ako vlečné vozidlo.

Najväčšia dovolená rýchlosť jazdy pri vlečení motorového vozidla je 60 km/h. Pri poruche osvetlenia alebo inej poruche nedovoľujúcej použitie osvetlenia musia byť na vlečenom motorovom vozidle za zhoršenej viditeľnosti rozsvietené svietidlá na strane k stredu vozovky, vpredu bielym neoslňujúcim svetlom a vzadu aspoň jedným červeným svetlom. Tieto svietidlá musia byť dobre viditeľné a nesmú byť umiestnené ďalej ako 400 mm od bočného obrysu motorového vozidla.

Podrobnosti o označení spojnice a jej dĺžke pri vlečení motorových vozidiel ustanovuje vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke. Pri vlečení motorového vozidla musí byť dĺžka spojnice motorového vozidla taká, aby vzdialenosť medzi vozidlami nebola väčšia ako 6 m. Ak sa použije lano, nesmie byť vzdialenosť medzi vozidlami menšia ako 2, 5 m; ak sa použije tyč, nesmie byť kratšia ako 1 m. Spojnica musí byť zreteľne označená, a to tyč striedavo priečnymi červenými a bielymi pruhmi so šírkou 7,5 cm a lano červenou zástavkou alebo štítkom s rozmermi najmenej 20 cm x 20 cm.

Čitateľa Jána L. z Bratislavy zaujíma, aké obmedzenia majú vodiči v pešej zóne. Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke obsahuje osobitné ustanovenia o cestnej premávke
v obytnej zóne, pešej zóne a školskej zóne. Chodci v nich môžu používať cestu v celej jej šírke, pričom sa na nich nevzťahujú niektoré z osobitných ustanovení zákona o chodcoch, konkrétne ustanovenia o používaní chodníkov, o používaní krajnice a okraja vozovky chodcami. Sú však povinní umožniť vozidlám jazdu. Hry detí na ceste sú dovolené len v obytnej zóne a aj na deti hrajúce sa v obytnej zóne sa vzťahuje povinnosť umožniť jazdu vozidlám.

Do pešej zóny je povolený vjazd len vozidlám, ktorým to umožňuje dopravná značka. V obytnej, pešej a školskej zóne môžu vodiči jazdiť rýchlosťou najviac 20 km/h a pritom sú povinní dbať na zvýšenú ohľaduplnosť voči chodcom, ktorých nesmú ohroziť. Ak je to nevyhnutné, každý vodič je povinný zastaviť vozidlo. V obytnej zóne a pešej zóne je státie vozidiel zakázané, ak dopravnou značkou nie je určené inak. V školskej zóne možno stáť, ak tým nie je obmedzený pohyb chodcov.

Na záver vás na žiadosť čitateľky E. P. budem informovať o postupe polície v prípade zadržania vodičského preukazu.

Policajt je podľa zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke oprávnený zadržať vodičský preukaz napríklad vtedy, ak je vodičský preukaz neplatný, ak má vodič súdom uložené ochranné liečenie alebo súdom alebo iným príslušným orgánom uložený zákaz viesť motorové vozidlo alebo ak orgán Policajného zboru rozhodol o preskúšaní odbornej spôsobilosti, preskúmaní zdravotnej alebo psychickej spôsobilosti na vedenie motorového vozidla. Okrem týchto dôvodov môže policajt zadržať vodičský preukaz aj vodičovi motorového vozidla, ktorému je v blokovom konaní za priestupok proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, za priestupok spáchaný nezaplatením úhrady za užívanie diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy alebo za priestupok spáchaný porušením predpisov na úseku organizácie pracovného času v doprave uložená pokuta, je ochotný ju zaplatiť, ale nemôže tak urobiť na mieste.

Zákonný postup po zadržaní vodičského preukazu je nasledovný:
Policajt na mieste vydá o zadržaní vodičského preukazu potvrdenie, v ktorom povolí ďalšiu jazdu na 15 dní, avšak toto povolenie platí len na území Slovenskej republiky. V potvrdení musí byť uvedený rozsah udeleného vodičského oprávnenia a spôsob vrátenia vodičského preukazu. Ak páchateľ priestupku požiada policajta, aby zadržaný vodičský preukaz postúpil orgánu Policajného zboru v mieste jeho pobytu alebo v mieste, kde sa zdržiava, na účely jeho vrátenia, je policajt povinný tejto žiadosti vyhovieť.

Keď sa vodič následne počas zadržania vodičského preukazu dopustí priestupku proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, priestupku spáchaného nezaplatením úhrady za užívanie diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy alebo priestupku spáchaného porušením predpisov na úseku organizácie pracovného času v doprave a nemá pri sebe finančné prostriedky na zaplatenie uloženej blokovej pokuty, vec už nemožno prejednať v blokovom konaní.

Ak páchateľ priestupku preukázateľne zaplatil uloženú blokovú pokutu v lehote určenej pri zadržaní vodičského preukazu, preukaz sa mu vráti bezodkladne po tom, čo sa orgán Policajného zboru o zaplatení pokuty dozvedel. Keď však páchateľ priestupku nezaplatil uloženú blokovú pokutu v stanovenej lehote, orgán Policajného zboru vydá do 30 dní od uplynutia tejto lehoty rozhodnutie o zadržaní vodičského preukazu a postúpi vec na výkon rozhodnutia. Zadržaný vodičský preukaz sa vráti jeho držiteľovi až po výkone rozhodnutia.

Obdobne sa postupuje aj vtedy, keď páchateľ priestupku proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ktorého sa dopustil ako vodič motorového vozidla, nezaplatil uloženú pokutu (príp. nevykoná verejnoprospešné práce) v lehote určenej v rozhodnutí o priestupku. Orgán Policajného zboru v takomto prípade zadrží vodičský preukaz a vydá rozhodnutie a potvrdenie o jeho zadržaní. Orgán Policajného zboru, príslušný podľa miesta pobytu povinného, zadrží vodičský preukaz aj na základe doručeného exekučného príkazu.

Každý držiteľ vodičského preukazu je povinný odovzdať orgánu Policajného zboru neplatný vodičský preukaz a medzinárodný vodičský preukaz do siedmich dní odo dňa oznámenia rozhodnutia, ktorým sa mu obmedzilo alebo odobralo vodičské oprávnenie, ako aj do siedmich dní odo dňa nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia, ktorým mu súd uložil ochranné liečenie alebo mu súd alebo iný príslušný orgán uložil zákaz činnosti viesť motorové vozidlo alebo ktorým sa mu obmedzilo resp. odobralo vodičské oprávnenie. Držiteľ vodičského preukazu je taktiež povinný odovzdať ho orgánu Policajného zboru do siedmich dní odo dňa jeho zadržania, ku ktorému došlo z dôvodu, že preukaz nepredložil policajtovi ku kontrole. Spolu so žiadosťou o vrátenie vodičského preukazu musí jeho držiteľ predložiť orgánu Policajného zboru doklady preukazujúce splnenie podmienok na jeho vrátenie, preukázať svoju totožnosť a vyplniť príslušné tlačivá.

JUDr. Zuzana MARTIŠOVIČOVÁ

VÍŤAZI NÁRODNÉHO KOLA SÚŤAŽE YOUNG, CREATIVE, CHEVROLET

Počas slávnostného, no neformálneho večera v pražskom divadle Disk oznámili mená víťazov jednotlivých kategórií slovenského kola celoeurópskej súťaže študentov umeleckých škôl Young, Creative, Chevrolet.

Jej piaty ročník sa nesie v znamení rekordnej účasti študentov z 24 krajín, ktorí celkovo odovzdali 1012 projektov v štyroch kategóriách. Pokiaľ ide o naše končiny, študenti z 12 štátov strednej a východnej Európy predložili porotcom 451 prác; študenti z troch slovenských vysokých škôl ich vytvorili 29.

V kategória **MÓDA** bolo úlohou vytvoriť outfit na cestu autom podľa vašich snov v modeli Chevrolet podľa vášho výberu. Nezáleží na cieli cesty, úlohou je zachytiť ideálny zážitok z jazdy jazykom módy.

Poradie: 1. Tatiana Turňová, 2. Petra Huraiová, 3. Alena Krčová, všetko študentky Fakulty architektúry Slovenskej technickej univerzity v Bratislave.

1. miesto Móda: Tatiana Turňová

1. miesto Fotografia: Bohuslav Konuš

Úlohou v kategórii **FOTOGRAFIA** bolo vytvoriť dielo podľa tohto zadania: Na križovatke medzi minulosťou a budúcnosťou sa nachádza okamih, ktorý môže o všetkom rozhodnúť. Hlavný dôraz treba klásť na význam prísľubu do budúcnosti.

Poradie: 1. Bohuslav Konuš, 2. Juraj Holček, 3. Milan Guniš, všetko študenti FA STU v Bratislave.

VISUAL ARTS: účastníci v tejto kategórii mali vytvoriť unikátnu a pôsobivú potlač na tričká a mikiny v zmysle sloganu Postoj, ktorý môžete nosiť s iba jemným odkazom na značku Chevrolet.

Poradie: 1. Bohuslav Konuš (FA STU), 2. Kristína Šebejová (Fakulta umení Technickej univerzity v Košiciach), 3. Matej Rudinský (FA STU).

Za umiestnenie na prvých troch miestach v každej kategórii získavajú víťazi 1200, 800, resp. 500 € a z prvého miesta sa postupuje do celoeurópskeho finále. To bude vyhodnotené v priebehu júla. Vlani v ňom slovenskí a českí študenti získali 3 víťazstvá z 5 možných...

PREDSTAVENIE
ÚSPEŠNÉHO HRÁČA
NA TRHU AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU

ETOP Holding

Spoločnosť ETOP Holding je cez svoje výrobné programy a produkty z oblasti kolies, gumo–kovo výroby, predaja diskových kolies a dielcov pre automobilový priemysel známa už vo viac ako 27 štátoch sveta. Spolupracuje s takými spoločnosťami ako sú napríklad MATADOR, EMERSON, BENTELER, SAVA, KIA, GOODYEAR, či CONTINENTAL.

Zakladateľ a majiteľ spoločností pôsobiacich v automobilovom priemysle od roku 1990, pán **Ing. Vladimír Lukáč**, môže byť právom hrdý na výsledky svojej práce.

ETOP Trading

je jednou zo spoločností skupiny Etop group, ktorá pôsobí na trhu od roku 1998. V súčasnosti podniká v oblasti strojárskeho a automobilového priemyslu. Kladie dôraz na plnenie požiadaviek v oblasti výroby komponentov použitých pri výrobe dopravných prostriedkov (výlisky, zvarence, blatníky), na výrobu kolies pre rôzne typy vozidiel a mobilných objektov ako aj paletových systémov.

ETOP Advertising

Je reklamná agentúra, ktorej vznik bol podmienený tvorbou marketingových stratégií pre spoločnosti v skupine ETOP a v súčasnosti poskytuje komplexné služby v oblasti reklamy a marketingu aj pre regionálne spoločnosti. Zameriava sa na tvorbu reklamných kampaní od nápadu až po samotnú realizáciu. Vlastní a prevádzkuje široké portfólio reklamných plôch od interiérových a exteriérových cez statickú až po dynamickú formu reklamy.

ETOP Green Energy

„Solárny zdroj energie“ - Na plochu Slovenskej republiky dopadá ročne niekoľkonásobne väčšie množstvo energie, ako sme schopní spotrebovať. Naše slnko preto nie je len nevyčerpateľným, ale zároveň je aj ekologickým zdrojom energie. Spoločnosť ETOP Green Energy ponúka kompexné riešenie projektov fotovoltaických systémov zabezpečujúcich sebestačné zásobovanie elektrickou energiou. Pričom nezanedbateľná je aj zaujímavá finančná návratnosť.

ETOP International

Zaoberá sa montážou kompletných kolies a ich distribúciou v systéme Just in Time. Je lídrom s najväčším potenciálom v strednej a východnej Európe v tomto segmente. Spolupracuje s najväčšími podnikmi v oblasti výroby prívesov v Európe a aj s výrobcami návesov, vlečiek, cisterien na použitie v poľnohospodárstve.

ETOP Automotive

Spoločnosť plní požiadavky v oblasti výroby komponentov použitých pri výrobe dopravných prostriedkov, ako aj logistické a marketingové paletové systémy. Môže sa hrdiť dodávkami pre spoločnosti ako VW, AUDI a Porsche.

Múzeum kolies

Budova múzea kolies v Trenčíne ponúka expozíciu úzko súvisiacu s kolesami, popisuje vývoj kolesa od najstarších dôb až po súčasnosť. Múzeum kolies vzniklo v Púchove v roku 2002 v podkroví spoločnosti ETOP. Svojimi exponátmi kolies a oldtimerov približuje verejnosti vlastnosti najväčšieho vynálezu ľudských dejín. V roku 2008 bolo Múzeum kolies presťahované do pútavej budovy pod Trenčiansky hrad, kde hradné bralo zasahuje priamo do interiéru tohto objektu. Plánovaná je ukážka dielne na výrobu kolies z 18. a 19. storočia ako aj ďalšie zaujímavé vedecké ukážky.

ETOP Wheels

Klientsky orientovaná veľkoobchodná spoločnosť, ktorá sa venuje predaju nemeckých značkových diskových kolies, príslušenstva a prémiových pneumatík.

Spoločnosť disponuje logistickým centrom s rozlohou viac ako 5000 m² a najmodernejším systémom skladovania a kapacitou 60 tisíc „diskov“. Tovar pre obchodných partnerov je k dispozícii do 24 hodín. Zákazníci môžu využívať objednávanie a poradenstvo prostredníctvom klientského servisu alebo 24 hodín denne prostredníctvom bezkonkurenčného „webshopu“.

Ako jedna z mála disponuje funkčným systémom školenia a certifikácie partnerov za účelom zápisu alternatívneho rozmeru kolies do osvedčenia o evidencii vozidla (OEV) na základe schválenia Ministerstva dopravy výstavby a regionálneho rozvoja SR.

Portfólio spoločnosti:

AEZ DOTZ DEZENT ENZO

Diskové kolesá z ľahkých zliatin značiek AEZ, DOTZ, DEZENT a ENZO vo viac ako 60 dizajnových radoch.

Oceľové diskové kolesá pre osobné vozidlá a dodávky od výrobcu KFZ. V ponuke viac ako 500 typov.

Oceľové aj kované diskové kolesá pre nákladné automobily, prívesy, návesy a autobusy od výrobcov Hayes Lemmerz a Ples a Xlite.

Bezpečnostné poistné systémy kolies Sicuplus, McGard a LokNox.

Prémiové pneumatiky, od výrobcu VREDESTEIN, kombinácia bezpečnosti a dizajnu vo viac ako 400 rozmeroch v letných, zimných a celoročných dezénoch.

Kompletný sortiment diskových kolies od spoločnosti ETOP Wheels, s.r.o. spĺňa najprísnejšie požiadavky na bezpečnosť. Diskové kolesá majú schvaľovaciu značku KBA ako aj typové schválenie komponentu z Ministerstva dopravy výstavby a regionálneho rozvoja SR pre prevádzku na pozemných komunikáciách. Etop Wheels priniesol v tejto sezóne motoristickej verejnosti viac ako 16 noviniek „ALU diskov“ a atraktívnu akciovú ponuku, ktorú môžete nájsť na pultoch pneuservisov a predajcov.

OLEJ PRE „ŤAŽKÉ VÁHY“

Trojica renomovaných automobiliek Volvo, Scania a MAN odsúhlasila používanie špičkových olejov MOL Dynamic v motoroch svojich kamiónov. Kým Scania schválila použitie motorového oleja MOL Dynamic Synt Diesel, nemecká spoločnosť MAN si vybrala dva výkonné motorové oleje MOL Dynamic Mistral a MOL Dynamic Transit. Automobilka Volvo, ktorá sa špecializuje na predlžovanie životnosti motorov, odporúča olej MOL Dynamic Tornado.

Výrobcovia automobilov používajú svoje vlastné systémy kontroly a schvaľovania motorových olejov a odporúčajú len tie, ktoré najlepšie vyhovujú konštrukčným typom motorov a systémom čistenia výfukových plynov. Nevhodný olej môže motor poškodiť, čo pri kamiónoch znamená naozaj veľké škody. Keďže automobilky používajú rôzne technológie, motorové oleje musia vyhovieť konkrétnym modelom. Ak dostanú súhlas, znamená to, že automobilka sa priamo vo svojich laboratóriách presvedčila o kvalite a garantuje vhodnosť oleja pre konkrétny model. "Automobilky Volvo, Scania a MAN potvrdili, že naše vývojárske úsilie malo zmysel a naše oleje sú ideálne aj pre kráľov ciest. Verím, že v dohľadnom čase získame súhlas aj od ďalších automobiliek, vyrábajúcich úžitkové, ale aj osobné automobily,“ poznamenal pán Ákos Nemesnyik, riaditeľ vývoja produktov a technických služieb v spoločnosti MOL-Lub. Motorové oleje MOL Dynamic pre nákladné vozidlá už majú súhlas od popredných výrobcov úžitkových vozidiel a široko sa používajú v motoroch, ktoré vyrobili automobilky Mercedes-Benz, Renault, Iveco, MTU, Tatra, Deutz, Cummins, Caterpillar, AVIA, Mack a DAF. Teraz k nim pribudli Volvo, Scania a MAN. Motorové oleje MOL Dynamic pre úžitkové vozidlá dodáva na trh Slovenskej republiky SLOVNAFT, a.s..

Zákaznícke centrum SLOVNAFT, a.s.:
Telefón: +421 2 4055 7800
Fax: +421 2 5859 9759
E-mail: info@slovnaft.sk, moldynamic@slovnaft.sk

FOTOVOLTICKÉ PANELY MÔŽU SÚVISIEŤ AJ S AUTOMOBILIZMOM

Počas dnešných horúcich prázdninových dní sa nebudeme venovať problematike cestnej infraštruktúry ako obvykle, ale atypicky inej, ktorá však s automobilizmom môže súvisieť. V Národnej rade Slovenskej republiky bol schválený návrh zákona, ktorý má za cieľ zjednodušiť inštaláciu a prevádzkovanie tzv. malých zdrojov z obnoviteľných zdrojov energií s celkovým inštalovaným výkonom do 10 kW a zmenšiť ich administratívnu náročnosť.

V tomto prípade ide o výrobcov, ktorí vyrobenú elektrinu prednostne dodávajú do vlastnej elektrickej inštalácie za účelom vlastnej spotreby a len prebytok elektriny dodávajú do distribučnej siete, ktorá je spotrebovaná v blízkom okolí zdroja. Tieto zdroje zmenšujú distribučné straty, čím priamo zmenšia náklady na distribúciu elektrickej energie - a tým následne aj jej cenu. Pýtate sa, ako táto problematika súvisí s automobilizmom, alebo s výstavbou cestnej infraštruktúry? Možno okrajovo, ale svoje uplatnenie si energia slnka nachádza aj v automobilizme.

Štát v súčasnosti platnou právnou úpravou nerozlišoval medzi malým výrobcom elektriny, ktorý svoju výrobu spotrebuje v mieste výroby resp. blízkom okolí a veľkým výrobcom, ktorý svoju produkciu prenáša cez prenosovú a distribučnú sieť. Podľa platného zákona č. 309/2009 Z. z. o podpore obnoviteľných zdrojov energie je výrobca elektriny z obnoviteľných zdrojov energie povinný správať sa ako podnikateľ v energetike bez ohľadu na to, či ide o dodávku do distribučnej siete, alebo o pokrytie vlastnej spotreby s miernym prebytkom, ktorý je dodávaný do distribučnej siete. Zjednodušene povedané, štát nerozlišoval medzi prevádzkovateľom atómovej elektrárne a malým generátorom zaveseným na rodinnom dome. Z inštalovaných výkonov napríklad fotovoltických zariadení umiestňovaných na rodinných domoch, ktoré sú v tomto prípade obmedzené inštalovaným výkonom do 10 kW, nie je možné dosiahnuť taký objem vyrobenej energie, aby došlo k nežiaducim tokom energie a aby takémuto subjektu vznikla daňová povinnosť. Preto bolo potrebné vykonať niektoré legislatívne úpravy, ako napríklad definovať malého výrobcu elektriny vyrobenej z obnoviteľného zdroja, zrušiť daňovú povinnosť pre tieto rodinné domy, nahradiť mesačné vyúčtovania ročnými a taktiež zjednotiť výkazníctvo, ktoré sa javilo ako nadbytočné alebo sčasti duplicitné. Uvedené kroky boli nevyhnutné z dôvodu podpory práve takých malých zdrojov, ktoré zabezpečia energetickú čiastočnú samostatnosť domácností, u ktorých prevažuje hlavne environmentálne cítenie, často krát nezávisle od orientačných ekonomických prepočtov a prognóz. Pri dostatočnom množstve, vhodnej kombinácií jednotlivých typov zdrojov je možné dosiahnuť čiastočnú energetickú nezávislosť daného mikroregiónu, čo je pozitívny krok pre budúci vývoj energetiky.

O svoje uplatnenie sa takýto zdroj energie pomaly, ale isto, hlási aj v automobilizme, a preto s tým spojíme pre nás aktuálnu tému súvisiacu s podporou výroby energie z obnoviteľných zdrojov. Podotýkame však, že podpora sa týka práve domácností a nie obrovských plôch plných fotovoltických panelov, ktoré sa rozmnožili, zdá sa nekontrolovateľne, po Slovensku. Pri množstve rokovaní a štúdií materiálov na túto tému nás zaujala jedna myšlienka. Je známe, že v čase, kedy takáto malá elektráreň produkuje energiu, je spotreba domácnosti malá, keďže krivka dennej spotreby ukazuje maximá ráno a podvečer, kedy to v každej domácnosti „žije“, ale malá elektráreň v tom čase produkuje málo energie, pretože svoje maximá dosahuje cez obed. Veľké distribučné spoločnosti nám však potvrdili, že „zelenú energiu“ cez deň nepotrebujú. A preto by bolo vhodnejšie, ak už vyrábame, aby sme ju vedeli hneď v mieste odberu využiť. Naplánovať si ideálnu spotrebu energie podľa vlastnej výroby v domácnosti nie je jednoduché, preto nám vychádzalo, že najlepšie by bolo nabíjať batérie. Tie však nie sú lacnou záležitosťou a ekonomická návratnosť pri ich cene je zatiaľ nevyhovujúca. Riziko prudkého rozvoja výroby elektrickej energie v domácnostiach vlastnými

zdrojmi, ktoré by vzrástlo napríklad na 100 tisíc odberných miest z dnešnej tisícky, by mohlo znamenať problém. Distribučné spoločnosti by prebytky energií, ktoré sú cez obed výrazné, nemuseli pri takomto množstve vedieť spotrebovať. Hovorí sa o riziku rozkývania distribučnej siete. Tu sme práve našli to spojivo medzi automobilizmom a domácnosťou, ktorá si sama produkuje energiu.

O elektromobiloch sa píše v dnešnej dobe veľa, dokonca to už nie sú len škatule na kolesách ako na začiatku, ale vyrábajú sa už aj dizajnovo prepracované „športiaky". Dojazdy, rýchlosti, pohodlie a komfort, a v neposlednom rade aj cena, sú na úrovni, kedy sa o kúpe elektromobilu dá uvažovať okrem iných atribútov najmä s akcentom na efektivitu prevádzky . Po surfovaní po internete sme našli množstvo nových elektromobilov a pri pohľade na viaceré kritéria sme vybrali jeden, ktorý pre ilustráciu vyberáme. Nie je však správne porovnávať bežné auto s týmto kúskom, jeho prípadné uplatnenie sa spomenieme neskôr.

Niektoré fakty, ktoré nás zaujali:

- čistý ekologický pohon budúcnosti, pri malej fotovoltickej elektrárni v domácnosti si časť energie vyrobíte sami,
- žiadne emisie a znečisťovanie, čistá energia, CO_2 /100km = 0 g
- spotreba len 100-150 Wh / 100 km, cena energie 1- 2 EUR / 100 km, cena energie 0,7 EUR/ 100 km pri nabíjaní z fotovoltického zdroja
- jednoduché dobíjanie z každej elektrickej zásuvky 230 V /50 Hz
- maximálny výkon okamžite po zošliapnutí plynového pedálu
- vozidlo sa dobíja aj pri brzdení, využíva brzdnú energiu
- takmer bezúdržbové vozidlo, minimálny servis, už nikdy viac výmena oleja, filtrov, kontrola emisií je minulosťou
- absolútne tichý pohon, čistý pôžitok z jazdy
- E-autá sú riešením pre energetickú krízu
- 90% účinnosť premeny energie na pohon
- 95% obyvateľov v mestách jazdí denne do vzdialenosti 100 km

Prepočet na spaľovací motor, príklad :
4,8 l benzínu = 42 kWh energie = 100%
straty (teplo) = 33 kWh = 79%
pohybová energia = 9 kWh = 21%

Prepočet na elektromobil, príklad :
12 kWh dodanej elektrickej energie
(odpovedá 1,32 l benzínu) = 100 %
straty (teplo) = 1,2 kWh = 10%
pohybová energia = 10,8 kWh = 90%

Napriek týmto faktom však je zrejmé, že na plnú náhradu spaľovacieho motora si počkáme. A tiež je zjavné, že nie je celkom správne porovnávať tzv. city car s bežným automobilom. Uplatnenie týchto áut by sa určite našlo v domácnostiach najmä s vlastnou výrobou energie, ako druhý náhradný automobil, ktorý by mohol pomôcť pri krátkych presunoch po našich často prehustených centrách miest.

Rozvoju elektromobilov a ich väčšiemu využívaniu by určite vedel napomôcť aj štát, a to nielen dotačnou politikou. E-autá by sa mohli dobre uplatniť aj v našej štátnej správe, či už pre ich obstarávaciu cenu alebo pre ich prevádzkové náklady. Naše úrady sú totižto vždy územne členené a zamestnanci štátnej správy sa pri svojich činnostiach pohybujú len na krátke vzdialenosti. Čím pomerne veľká nevýhoda elektromobilov v podobe krátkych dojazdových vzdialeností odpadá. Uvidíme, ako sa automobilizmus bude vyvíjať a či si alternatívne pohony v podobe takýchto elektromobilov nájdu svoje uplatnenie tak, ako v prípade výroby elektrickej energie v domácnostiach, ktoré sa z časti stávajú energeticky samostatné. Jednoducho éra elektromobilu, ktorý ma premiestni z miesta na miesto aj napriek určitým obmedzeniam, ale ktorý si „nakŕmim" sám, napríklad zo slnka, sa nezadržateľne blíži.

Ľubomír VÁŽNY
Peter ŠTEFÁNY

Elektromobil BY 02 EEC

Počet miest na sedenie : 2+2

Európska homologizácia z 04/2012 č. EEC e11*2002/24*1241*00, kategória L7e

Špecifikácia vozidla	
Karoséria	oceľová
Rozmery (DxŠxV)	3195*1670*1535mm
Rázvor	2050mm
Rozchod (p/z)	1440/1430mm
Riadenie	predné s posilňovačom
Brzdná sústava	hydraulická s posilňovačom
Výška podvozku min.	160 mm
Hmotnosť	866 kg (vrátane batérií)
Max. Rýchlosť	82km/h
Stúpanie max.	30%
Polomer otáčania	9 m
Brzdná vzdialenosť	<5 m
Dojazd	150 km
Max. doba nabíjania	≤10 hod.
Energia	14,88 kWh
Parkovacia brzda	ručná
Pohon	
Motor, typ a výkon	10kW, asynchrónny s meničom
Systémové napätie	12V DC
Nabíjacie zariadenie	2000 W intergované vo vozidle
Napätie meniča	96V DC
Batérie	12V 155Ah 8 ks
Batérie typ	AGM, bezúdržbové
Hmotnosť batérií	416 kg
Počet nabíjacích cyklov	min. 800
Menič	DC/AC
Podvozok	
Pruženie	Nezávislé 4 x
Riadenie typ	Hrebeňové
Rozmer pneumatík	165/70R 14
Ráfiky kolies	oceľové

Bezpečnosť	
Bezpečnostné pásy	√
ABS	○
Hmlové reflektory	√
Airbag vodiča	○
Voliteľná výbava	
Klimatizácia	○ 550 EUR
El. ovládanie okien	√
Rádio s CD	√
Diaľkové zamykanie	○
Vykurovanie	√
Ráfiky zliatinové	○
Posilňovač riadenia	√
Posilňovač bŕzd	√
Voliteľná farba elektromobilov BY 02	

Cena : 11 900 EUR bez DPH v štandardnej výbave
Cena : 12 900 EUR bez DPH s výbavou : ABS, Airbag vodiča, diaľkové zamykanie, hliníkové ráfiky kolies

POZn: :"√" štandardná výbava,"○" voliteľná výbava

ZMENY VO VEĽKOM ŠTÝLE

Automobilka Hyundai predstavila na autosalóne vo Frankfurte v roku 2011 novú generáciu typu i30. Prvá generácia, ktorá jej predchádzala, bola na trhu len 4,5 roka, čo je menej ako býva zvykom. Dôvodom môže byť snaha tejto kórejskej automobilky mať v každej triede na európskom trhu autá rovnocenne súťažiace s tými najuznávanejšími o priazeň zákazníkov.

Novú generáciu i30 navrhli a skonštruovali v technickom a vývojovom centre Hyundai Motor Europe v nemeckom Rüsselsheime. A zakomponovali do nej nielen nové prvky aktuálneho dizajnu značky „fluidic sculpture“ inšpirované prúdením vody a vzduchu, ale napríklad aj novú viacprvkovú zadnú nápravu z väčšieho a o rok staršieho typu i40. V krátkom časovom slede sme vyskúšali i30 s dvoma 1,6-litrovými motormi: vznetovým s najväčším výkonom 94 kW a zážihovým s priamym vstrekovaním benzínu, ktorý mal najväčší výkon 99 kW.

Obidva modely mali šesťstupňovú ručne ovládanú prevodovku a kvalitnú úroveň výbavy Style Full, resp. Style, obidve blížiace sa rozsahom špičkovej kvality „o číslo“ väčšiemu typu i40. Obidva modely mali napríklad elektricky prestaviteľné sedadlo vodiča, dvojzónovú klimatizáciu, Bluetooth, vyhrievané predné sedadlá, kožené poťahy sedadiel, cuvaciu kameru. Model poháňaný vznetovým motorom so stupňom výbavy Style Full (hnedej farby) mal „príplatkové“ panoramatické strešné okno s elektricky posuvnou prednou časťou a náznak športového ladenia interiéru, ktorý vytvárajú kovové pedále s gumovými vložkami. Novú generáciu i30 už možno stretávať aj na našich cestách. Komu sa to zatiaľ nepodarilo, obraz o tom, že typ i30 medzigeneračne povyrástol v očiach európskeho klienta i esteticky, si urobí aj s uverejnených fotografií.

Na sedadle vodiča sa nebude cítiť stiesnene ani basketbalista, a nestráca sa na ňom ani drobný džokej. Sedadlá majú vhodný tvar na to, aby vyhoveli dostatočne širokej škále postáv. Efektne dolu zvažujúca sa strecha hatchbacku už v mieste nad zadnými sedadlami mierne ubrala

z odstupu sedacej časti po strop v porovnaní s predchádzajúcou generáciou, a basketbalista by na zadných sedadlách musel mať aj kolená zaborené do rubu operadiel predných sedadiel. Priestorovo je zadná časť kabíny a pohodlie sedenia v nej na priemernej úrovni áut nižšej strednej triedy. Odhlučnenie kabíny s oboma typmi motorov je kvalitné.

Už spomínaná viacprvková (štvorprvková) zadná náprava prevzatá z typu i40 prispela najmä k lepšiemu komfortu pruženia, stabilita sa nám zdala byť rovnaká ako pri prvej generácii (nemali sme k nej výhrady). Riadenie s funkciou Flex Steer je od výbavy Style štandardom, umožňuje prepínačom na volante vybrať veľkosť posilňovacieho účinku v troch režimoch: Comfort, Normal a Sport. Prvé dva režimy nútia posilňovač riadenia do pomoci vodičovi azda až príliš horlivo, možno si ich obľúbia ženy jazdiace takmer výhradne v intravilánoch, mužom zrejme bude vyhovovať podstatne tuhšie riadenie v režime Sport.

Vznetový motor 1.6 CRDi s najväčším výkonom 94 kW bol pred pár rokmi vo svojej triede premiantom z hľadiska výkonu. Aj dnes patrí medzi najvýkonnejšie a cenený je aj za kultivovanosť chodu. Keď sme preraďovali tak, aby sa otáčky motora držali čo najviac v rozsahu otáčok od 1500 do 2700 za minútu, čo nie je pre nikoho problém, spotreba nafty bola veľmi priaznivá, mimo mesta skutočne pod 4 l/100 km a ani v meste to nebolo o viac ako o 1 l/100 km.

Vhodným motorom pre i30 je aj moderný zážihový štvorvalec s variabilným časovaním ventilov a priamym vstrekovaním benzínu, 1.6 GDI. Aj bez prepĺňania dosahuje najväčší výkon 99 kW a dostatok sily prejavuje už pri malých otáčkach 1500 až 3500 za minútu. Ochotne pracuje aj pri väčších otáčkach a rýchlo sa do nich dostáva, ale spotreba paliva už potom nie je taká príťažlivá pre vrecko prevádzkovateľa auta. Pri svižnej, ale predvídavej jazde, teda bez zbytočne častého brzdenia, sme dosahovali spotrebu benzínu v režime blízkom kombinovanej prevádzke tesne nad 6 l/100 km. Pri razantnejšom predbiehaní pomalších vozidiel s využitím otáčkového pásma motora nad 5000 za minútu už rastie nielen spotreba, ale aj hluk motora.

Veľmi dobre vybavené atraktívne vyzerajúce hatchbacky novej generácie typu Hyundai i30 mali nasledovné ceny: model s motorom 1.6 CRDi mal cenu 23 220 eur, model so zážihovým motorom 1.6 GDI sa s výbavou Style predáva za 20 470 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:

A: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer 17:1, zdvihový objem 1582 cm^3, najväčší výkon 94 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 260 Nm pri 1900 až 2750 ot./min.

B: 4-valcový, 16-ventilový zážihový s priamym vstrekovaním benzínu, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1591 cm^3, najväčší výkon 99 kW pri 6300 ot./min., krútiaci moment 164 Nm pri 4850 ot./min.,

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

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

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4300/1780/1470 mm, rázvor náprav 2650 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1555/1563 mm, pohotovostná/celková hmotnosť A: 1365/1920 kg, B: 1268/1820 kg, objem batožinového priestoru 378/1316 l, objem palivovej nádrže 53 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť A: 197 km/h, B: 195 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h A: za 10,9 s, B: za 9,9 s, spotreba paliva v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke A: 4,9/3,7/4,1 l/100 km, B: 7,7/4,6/5,7 l/100 km, CO_2 A: 109 g/km, B: 134 g/km

ORTODOXNÝ JEEP

Jeep Wrangler je najkomplexnejším nositeľom charakteristických vlastností slávneho armádneho typu Jeep Willys, ktorý sa výborne osvedčil na bojiskách II. svetovej vojny. Vyskúšali sme Wrangler v jeho päťdverovej podobe, teda nie v trojdverovej, tej najdôslednejšie zachovávajúcej gény Willysu, skonštruovaného v roku 1941. Pravým „off-roadom" je však aj päťdverový Wrangler Unlimited, nami skúšaný poháňal vznetový motor 2,8 CRD.

Autá na skúšanie si treba zvyčajne naplánovať celé mesiace dopredu, na našu smolu sme tento terénny skvost dostali v týždni, v ktorom sme museli riešiť neočakávané záležitosti. Dôkladná terénna skúška sa preto scvrkla na prejazd zatrávneným svahom s nie príliš výraznými nerovnosťami. Našťastie, pred niekoľkými rokmi sme mali možnosť vyskúšať si nevyčerpateľný potenciál prejazdu extrémne ťažkým terénom tohto typu vo Švédsku. Bol to vtedy síce kratší, teda zrejme obratnejší trojdverový model, ale dal nám aspoň približný obraz o tom, ako sa správa v teréne jeho o niečo dlhší a už aj zmodernizovanejší súrodenec.

Skúšaný Jeep Wrangler Unlimited mal najvyššiu úroveň výbavy Rubicon, 5-stupňovú automatickú prevodovku. Pri pohľade na toto auto je zrejmé, že jeho tvorcovia nechceli nijako zakrývať jeho drsnosť. Má okrem iného výrazné vonkajšie pánty dverí, mohutný nárazník pokrytý čiernym plastom, plastové ochranné lemy blatníkov, odnímateľnú strechu a dvere, čo sme zistili po nastúpení do kabíny. Funkciu zvyčajného kovového obmedzovača otvárania dverí plní jednoduchý textilný pás, čo zjednodušuje odmontovanie dverí.

Bezprostrednosť spojenia posádky s prostredím, v ktorom sa práve pohybuje auto možno zväčšovať aj jednoduchým odmontovaním dvoch dielov strechy nad vodičom a spolujazdcom (bez použitia náradia) a ani demontáž zvyšku strechy nie je oveľa komplikovanejšia.

Treba odskrutkovať štyri skrutky zapustené v plastových krytoch v horných rohoch stĺpikov karosérie. Pod rohožou v batožinovom priestore sú pripravené špeciálne odkladacie priestory na skrutky... Interiér však nie je až taký strohý, ako by to mohol naznačovať vonkajší vzhľad vozidla. V porovnaní s predchádzajúcou generáciou sú v ňom kvalitnejšie pôsobiace plasty, nové výplne dverí, nový volant, sedadlo vodiča je výškovo nastaviteľné, ako aj volant. Pre vodiča a spolujazdca je dostatok miesta na kolená a hlavu. Sedadlá sú bez výraznejších bočných opôr, so širokými operadlami, aby vyhovovali aj „americkým" postavám. Vzadu je síce dosť miesta vo všetkých smeroch, no sedadlá majú kratšie sedacie časti a kolmé operadlá. Otváranie všetkých štyroch okien je elektrické, samozrejmosťou je nautomatická klimatizácia, predné a bočné bezpečnostné vankúše vpredu, kvalitná audiosústava so siedmymi reproduktormi značky Infinity. A to nie sú ani zďaleka všetky prvky výbavy. Batožinový priestor má objem 498 litrov, po sklopení sedadiel sa zväčší na 934 litrov. Prístup do batožinového priestoru je komplikovanejší. Spodná časť sa otvára s rezervným kolesom zľava doprava a vrchná časť sa vyklápa smerom nahor. Ak treba vybrať nejaký predmet bližšie k zadným sedadlám, otvorenie iba spodnej časti veka na to nebude stačiť. V batožinovom priestore je inštalovaný subwoofer, ktorý zužuje vstupný otvor do batožinového priestoru. Kto chce Jeep Wrangler využívať ako odolný pracovný prostriedok, nekúpi si ho v najvyššej úrovni výbavy a s týmto obmedzením vyvolaným dôkladnejšou reprodukciou hudby sa nestretne.

Wrangler má obidve nápravy tuhé, s robustnejšími hnacími hriadeľmi, podvozok je zospodu chránený krytmi, zosilnená je ochrana palivovej nádrže, prevodovky a tak je vozidlo vybavené aj do najťažšieho terénu. Pomocou elektricky ovládaných mechanických závierok má uzamykateľný predný a zadný diferenciál. Uzamknúť možno aj medzinápravový diferenciál, zaradiť redukčný prevod, pri ktorom sa auto dokáže plaziť najmenšou rýchlosťou pod 1 km/h.. Tuhé nápravy s možnosťou vypnutia priečneho skrutného stabilizátora, čo umožní zväčšiť kríženie náprav v ťažkom teréne na 30 stupňov a tým prekonávať aj extrémne veľké nerovnosti sú v teréne nenahraditeľné. Vypnutie stabilizátora sa automaticky ruší po prekročení rýchlosti 29 km/h. Pri jazde na štandardných spevnených cestách našej kvality by už členovia posádky zvyknutý na štandard pruženia klasických osobných áut asi reptali. Karoséria s vysoko položeným ťažiskom sa pri prejazde nerovnosťí rozkýva nielen v zvislom smere, ale neraz aj priečne. Stabilitu auta však stráži aj v tomto type elektronika a ESP včas zasiahne aby najmä zadná časť nezačala strečkovať a upokojila sa hneď pri náznaku bočného šmyku.

Pred poslednou inováciou mal štvorvalcový motor vznetový motor 2.8 CRD vo Wrangleri najväčšá výkon 130 kW, teraz už 147 kW. Nie je to veľa, ale pre typický „off-road" je dôležitejší ako výkon krútiaci moment, a ten má hodnotu 460 Nm už od 1600 otáčok za minútu. Tvrdší chod motora nie je pre tento druh auta nedostatkom, spotreba nafty pri rýchlosti 130 km/h pod hranicou 13 l/100 km nás neprekvapila. Viac ako dvojtonové auto bez náznaku aerodynamického tvarovania karosérie – kto by oň pri Wrangleri stál – jednoducho potrebuje na prekonanie veľkých jazdných odporov veľa energie... Pri rýchlosti 90 km/h spotreba klesla o viac ako 4 l/100 km. O príležitosť, ako by sa aj motor správal v ťažkom teréne, sme žiaľ, tento raz prišli... Jeep Wrangler 2.8 CRD Unlimited 2012 Rubicon sa predáva za 38 200 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový,16-ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer 16,5:1, zdvihový objem 2776 cm^3, najväčší výkon 147 kW pri 3600 ot./min., krútiaci moment 460 Nm pri 1600 až 2600 ot./min.

Prevody: 6-stupňová automatická prevodovka, redukčný prevod v pomere 4.0:1,pohon kolies prednej a zadnej nápravy nápravy.

Podvozok: predná tuhá náprava, bočne vedená tzv. Panhardskou žrďou, vypínateľný priečny skrutný stabilizátor, zadná tuhá náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, priemer otáčania 12,25 m, , svetlá výška vpredu/vzadu 266,7/256,5 mm, brodivosť 483 mm, pneumatiky rozmeru 255/75 R 17.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu kombi

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4751/1877/1800 mm, rázvor náprav 2947 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1572/1572 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2073/2585 kg, objem batožinového priestoru 498/934 l, objem palivovej nádrže 85 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 172 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,7 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 10,3/7,9/8,8 l/100 km, CO_2 230 g/km.

EVA

Jedno z najmenších áut na trhu, Peugeot 107, pochádza spolu so svojimi súrodencami Citroënom C1 a Toyotou Aygo z továrne v blízkosti stredočeského Kolína. Jeho súrodencov sme prednedávnom už skúšali a písali sme o nich, takže vlastnosti malého Peugeota sme dopredu poznali.

Jedinou motorizáciou Peugeota 107 je zážihový litrový trojvalec – s ohľadom na malé rozmery a hmotnosť tohto vozidielka - s dobrou dynamikou a malou spotrebou.

V ponuke je v trojdverovej a päťdverovej verzii, s päťstupňovou ručne ovládanou, alebo robotizovanou prevodovkou. Pri príležitosti uvedenia inovovaného Peugeota 107 výrobcovia pripravili limitovanú edíciu 107 EVA v neónovej farbe PLUM - objekt túžby. Mestské autíčko je šetrné k životnému prostrediu vďaka malej spotrebe paliva a malej produkcii CO_2. Kombinovaná spotreba Peuegota 107 sa po úpravách motora zmenšila zo 4,5 l/100 km na 4,3 l/100 km a emisie CO_2 v kombinovanej prevádzke klesli zo 103 g na 99 g/km. Jeho limitovaná séria EVA je vybavená niekoľkými novými exteriérovými a interiérovými doplnkami. Novinkou sú upravené na prednej časti vozidla LED lampy na denné svietenie. Zvonku na bokoch karosérie sú dekoratívne nálepky s kvietkami. V interiéri sa tieto motívy objavujú na kobercoch. Spätné zrkadlá a kľučky dverí sú vo farbe karosérie, ozdobné prahy dverí s logom Peugeot.

Pri malých vonkajších rozmeroch, dĺžke 3435 mm, šírke 1630 mm, výške 1470 mma

rázvore náprav 2340 mm prekvapí vnútorným priestorom. Vpredu je dostatok miesta na šírku, výšku a tiež pre kolená aj vyšších osôb. Predné sedadlá sú s integrovanými opierkami, nemajú však žiadne tvarovanie bočníc, čo v ostrých zákrutách spôsobuje problémy. Sedí sa vysoko, lebo sedadlá sú bez výškového nastavenia, výhľad z vozidla je dobrý všetkými smermi. Vzadu

sú dve miesta. Z hľadiska dĺžky (na nohy) sa za seba dvaja ľudia strednej veľkosti ako tak posadia, horšie je to s priestorom nad hlavou. Zadné sedadlá sú vhodné hlavne pre deti.

U nás aj malé autá neraz plnia funkciu univerzálne využiteľného rodinného dopravného prostriedku, preto je zaujímavý aj batožinový priestor. Jeho dĺžka v Peugeote 107 je len 477 mm, vyššia je aj tzv. nakladacia hrana a objem je 130 litrov. Po sklopení deleného zadného operadla sa priestor zväčší na 751 litrov. Treba pripomenúť, že vďaka malým rozmerom kolies je pod podlahou „kufra“ umiestnené plnohodnotné rezervné koleso.

V interiéri cítiť snahu o šetrenie nákladov. Vnútorné plasty sú tvrdé, základná výbava je jednoduchá, dôkazom je napríklad ručné nastavovanie vonkajších zrkadiel, namiesto uzatvárateľnej schránky pred spolujazdcom je otvorená polička, zadné okná sú len vyklápacie, kožou potiahnutý volant je nastaviteľný len výškovo aj s prístrojmi namontovanými na stĺpiku riadenia. Príjemným prvkom v horúcom počasí je ručne ovládaná klimatizácia. Za volantom je veľký kruhový prístroj merania rýchlostí. Modernizácia priniesla aj nový dizajn audiosústavy, ktorý dotvára vcelku pekný pohľad na stredový panel. Dlhá preraďovacia páka päťstupňovej ručne ovládanej prevodovky s modernejšími tvarmi má úhľadnú koženú hlavicu, čo jej súrodenci z Kolína nemajú.

Peugeot 107 je ľahký, s výbavou EVA má pohotovostnú hmotnosť len 830 kg a pri plnom zaťažení 1190 kg. Má dobrý podvozok z hľadiska stability aj kvality pruženia, ale prejazd väčších nerovností nie je bez akustických prejavov ťahá v nízkych otáčkach. Motor Peugeota 107. Má dobrú pružnosť vďaka Trojvalcový motor 1.0 12V pochádza z Toyoty, pri inovácii ho upravili, okrem iného dostal iné zapaľovacie sviečky, kompresný pomer vzrástol z 10,5:1 na 11:1, čo malo za následok zmenšenie spotreby. Na diaľnici sme dosahovali priemer pod 6 l/100 km, na okresných cestách pri dodržiavaní limitov rýchlosti sme mali spotrebu pod 4,5 l/100 km.

Sériová výbava Peugeota 107 série EVA obsahuje okrem iného aj predné hmlové reflektory, elektrické otváranie predných okien, 2 čelné bezpečnostné vankúše, rádio s CD a MP3 so 4 reproduktormi, denné LED svetlá, kožou potiahnutý volant, dekoratívne kvetinové prvky exteriér/interiér, ozdobné prahy dverí s logom Peugeot, , metalízu, posilňovač riadenia, kryt batožiny, zadné opierky hlavy, diaľkovo ovládané centrálne uzamykanie, zadný stierač. Peugeot 107 1.0e v limitovanej sérii EVA sa predáva za 8490 eur.

Tatiana Ťažká

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 3-valcový,12-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 11:1, zdvihový objem 998 cm^3, najväčší výkon 50 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 93 Nm pri 3600 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy vpredu, bubnové vzadu, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 11,7 m, pneumatiky rozmeru 155/65 R 14.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 3435/1630/1470 mm, rázvor náprav 2340 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1560/1560 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 905/1190 kg, objem batožinového priestoru 130/751 l, objem palivovej nádrže 35 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 157 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 14,2 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 5,1/3,8/4,3 l/100 km, CO_2 99 g/km.

AMERICKÝ TALIAN

Kríženec viacúčelového (MPV) a športovo úžitkového (SUV) vozidla, ktorý je dnes v ponuke Fiatu pod názvom Freemont, vznikol v koncerne Chrysler. Bol známy ako Dodge Journey a s neveľkým úspechom ho ponúkali aj v Európe.

Keď v roku 2009 koncern Fiat uzavrel partnerstvo s americkým Chryslerom, bolo zrejmé, že dôjde k poriadnemu pomiešaniu produktovej ponuky obidvoch partnerov. Výsledkom tohto procesu je aj Fiat Freemont. Vyskúšali sme ho s výkonnejšou verziou motora 2.0 MJT, ktorá má výkon 125 kW.

V čase spojenia Chryslera s Fiatom mal pôvodný Dodge Journey v ponuke len jedinú alternatívu vznetového motora s najväčším výkonom 103 kW z produkcie VW. (Tento výkon má dnes slabšia verzia vznetového motora 2.0 MJT talianskej produkcie.) Dodge Journey existuje dodnes, ale tak ako jeho súrodenec Fiat Freemont v modernejšej podobe. Dizajnéri pomerne výrazne zmenili interiér, najmä jeho prednú časť. Freemont zostal už na pohľad masívnym autom, ktoré tvarovaním nemaskuje svoje reálne rozmery - dĺžku 4880 mm, šírku 1878 mm, výšku 1745 mm, rázvor náprav 2890 mm. Tie sú dobrým konštrukčným základom pre osadenie interiéru až siedmimi sedadlami usporiadanými v troch radoch podľa „vzorca“ 2+3+2. Posledná dvojica je už tradične pri tomto druhu vozidiel sklopná do podlahy

a pohodlne sa na týchto sedadlách zvyčajne sedí len deťom alebo dospelým malého vzrastu. Ani Freemont nie je v tomto smere výnimkou. Vodič a spolujazdec vedľa neho majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Sedadlo vodiča v nami testovanom vozidle sa dalo elektricky nastavovať výškovo aj pozdĺžne, nastaviteľný bol aj sklon operadla a driekovej opierky. Sedadlá sú do podlahy ukotvené ako v divadle, každý rad o niečo vyššie – druhý rad o 44 mm vyššie ako prvý a tretí rad o ďalších 17 mm. To zlepšuje výhľad zo zadných sedadiel dopredu. Na sedadlách v druhom rade je ešte dostatok miesta aj pre vysokých cestujúcich, príjemnou vlastnosťou krajných sedadiel druhého radu sú integrované detské sedačky, ktoré sa v prípade potreby prevážať deti vyklopia z roviny sedacej časti sedadla. Tretí rad sedadiel, keď sa nepoužíva, je schovaný v batožinovom priestore. Aj osoby sediace na sedadlách tretieho radu si môžu samostatne nastavovať teplotu a množstvo prúdiaceho vzduchu vďaka trojzónovej klimatizácii. Na to si v Amerike potrpia. Ak sú „aktivované“ sedadlá tretieho radu, batožinový priestor za nimi má len symbolický objem. Po ich zapustení do podlahy je za druhým radom sedadiel objem 540 litrov. Po sklopení aj druhého radu sedadiel sa batožinový priestor zväčší na 1461 litrov. Na prepravu dlhých predmetov je možnosť sklopenia sedadla spolujazdca vedľa vodiča do roviny so všetkými ostatnými sedadlami. Nevýhodou pri manipulácii s ťažšími a objemnejšími predmetmi je vyššia nakladacia hrana. Na niektoré prvky interiéru sme si z pozície vodiča museli zvykať. Pre ovládanie smerových svetiel a stieračov sa používa združená páčky, zriedkavé je aj ovládanie parkovacej brzdy nohou a nie rukou. Mnohé ďalšie funkcie ovplyvňujúce pohodlie jazdy sa ovládajú pomocou dotykovej obrazovky, napríklad vyhrievanie sedadiel, navigácia atď.

Na ovládanie Freemontu však treba mať aj dostatočný fyzický fond. Najmä ovládanie pedálov spojky a prevádzkovej brzdy vyžaduje poriadny prítlak, pri posúvaní sa v kolóne by často opakované stláčanie spojkového pedálu určite nebolo vhodné pre ženskú nohu.

Motor 2.0 MultiJet s výkonom 125 kW a krútiacim momentom 350 Nm je zdanlivo slabý pre takmer dvojtonové veľké auto. Ale netreba zabúdať, že veľké MPV je určené na pohodlný prevoz väčšieho počtu osôb. Nepožadujú sa od neho extrémne športové výkony. Stačia priemerné dynamické schopnosti, kvalitné pruženie, dobré odhlučnenie kabíny a dostatočne bohatá výbava a vhodné odkladacie priestory na drobnosti v prednej i zadnej časti kabíny. To Freemont v podstate plní. Pritom ani jeho „dynamika“ nie je tragická, veď dokáže zrýchliť z pokoja na 100 km/h za 11 s a na nemeckej diaľnici podľa údajov výrobcu dokáže uháňať rýchlosťou až 197 km/h. To by už bol ale poriadny vír v nádrži s naftou, pri 130 km/h je priaznivá spotreba nafty 7 l/100 km. Nad 150 km/h už dramaticky rastie.

Fiat Freemont je veľmi dobre vybaveným vozidlom, úroveň výbavy Urban, akú mal nami skúšaný model, sú okrem iného zadné parkovacie snímače, Bluetooth, elektricky sklopné vyhrievané spätné zrkadlá, rádio AM/FM, CD MP3. Predáva sa za 28 700 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový,16-ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer 16,5:1, zdvihový objem 1956 cm^3, najväčší výkon 125 kW pri 4500 ot./min., krútiaci moment 350 Nm pri 1500 až 2000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/55 R 19.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4888/1878/1745 mm, rázvor náprav 2890 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu1571/1582 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1949/2480 kg, objem batožinového priestoru 540/1461 l, objem palivovej nádrže 77 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 197 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 8,3/5,3/6,4 l/100 km, CO_2 169 g/km.

ZACIELENÉ NA RODINY A STARŠÍCH KLIENTOV

Mercedes-Benz triedy B je v ponuke štuttgartskej automobilky od roku 2005. Druhá, konštrukčne odlišná generácia, mala výstavnú premiéru minulú jeseň na autosalóne vo Frankfurte nad Mohanom. Na trh ju uviedli v novembri 2011. Vyskúšali sme model 200 CDI.

Oproti prvej generácii je novinka o takmer päť centimetrov nižšia, jej terajšia výška je 1557 mm. Mercedes sa vzdal „sendvičovej" konštrukcie podlahy karosérie, preto ten pokles výšky. Dĺžka novej triedy B je 4359 mm, čo je nárast o 8 cm, šírka zostala na hodnote 1786 mm. Konštruktéri si dali mimoriadne záležať na aerodynamickom doladení všetkých detailov vonkajšku vozidla, čo sa prejavilo na extrémne malej hodnote súčiniteľa čelného odporu vzduchu 0,26. Pri použití príplatkového balíka ECO Technology zameraného na zmenšenie spotreby paliva a emisií je táto hodnota vraj ešte podstatne menšia. Karoséria pôsobí športovejším dojmom ako pri prvej generácii, čo je čiastočne dané aj spomínanými proporčnými zmenami.

Atraktívnejšie pôsobí aj interiér. Trojramenný volant má svoj vzor vo volante z triedy CLS, klasicky mechanicky ovládanú parkovaciu brzdu pákou nahradilo elektrické ovládanie. Skúšaný model mal sedemstupňovú dvojspojkovú robotizovanú prevodovku, ktorá nebola v ponuke pre prvú generáciu. Jej voliaca páka je pod volantom, ako je zvykom pri veľkých typoch Mercedesov. V mieste, kde bola páka ručne ovládanej prevodovky, bolo teraz možné zakomponovať odkladacie priestory. Nad stredovou konzolou v hornej časti prístrojovej dosky je akoby plávajúca veľká farebná obrazovka multimediálneho systému.

Sedadlá sú pohodlné, priestoru aj pohodlia majú dosť aj cestujúci na zadných sedadlách lavicového typu. Tie možno za príplatok (pod názvom Easy Vario Plus) pozdĺžne posúvať v rozsahu až 140 mm, priečne sú delené v pomere 60/40. Kvalitne spracovaný interiér

sme očakávali, prekvapil nás väčší prienik hluku do kabíny pri jazde po cestách s nekvalitným povrchom. Batožinový priestor s objemom 486 litra má praktický tvar. Objem batožinového priestoru možno zväčšiť sklopením sedadiel druhého radu. Pri potrebe previezť dlhší predmet sa dá sklopiť aj predné sedadlo.

Novinkou vo výbave triedy B je systém Collision Prevention Assist, ktorý patrí k štandardnej výbave. Novinka využíva radar na monitorovanie bezpečnej vzdialenosti od vozidla idúceho vpredu. Pri rýchlostiach 30 až 250 km/h zaregistruje nebezpečne sa zmenšujúci odstup od vozidla vpredu a najprv na to upozorňuje vodiča. Ak včas nereaguje, aktivuje brzdový asistenčný systém a spomaľuje vozidlo. Ovládanie vozidla je príjemné, dobrý je aj vznetový 1,8-litrový vznetový motor. Je dostatočne pružný, aby väčšinou pracoval pri malých otáčkach. V tomto režime sa ho snaží udržiavať vhodným preraďovaním prevodových stupňov riadiaca jednotka 7-stupňovej robotizovanej dvojspojkovej prevodovky 7G DCT. Pri predchádzaní však treba rátať s dlhšou dobou, kým dôjde k preradeniu na nižší stupeň. Táto konfigurácia pohonu v novej triede B však pracuje úsporne, v mestskej premávke sme dosahovali spotrebu nafty pod 6 l/100 km, na diaľnici pri ustálenej rýchlosti 130 km/h len 5 l/100 km.

Mercede-Benz B 200 CDI BlueEFFICIENCY sa predáva už od 24 575 eur. Nami skúšané vozidlo bolo za príplatok vybavené balíkom Exclusiv, balíkom polarizačných spätných zrkadiel, asistenčným systémom „mŕtveho“ uhla, systémom pre udržanie v jazdnom pruhu, aktívnym parkovacím asistenčným systémom, adaptívnym tempomatom v rámci systému Distronic Plus a Intelligent Light (inteligentné osvetlenie prispôsobujúce svetelný kužeľ aktuálnym podmienkam a rýchlosti), ako aj balík šport a iné. Cena auta tak stúpla na 45 054 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový,16-ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer 16,2:1, zdvihový objem 1796 cm^3, najväčší výkon 100 kW pri 3600 až 4400 ot./min., krútiaci moment 300 Nm pri 1600 až 3000 ot./min.

Prevody: 7-stupňová automatická prevodovka 7G-DCT, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná štvorprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 11 m, pneumatiky rozmeru 235/40 R 19.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4359/1786/1557 mm, rázvor náprav 2699 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1560/1560 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1505/2025 kg, objem batožinového priestoru 486/1545 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 210 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,3 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 5,6/4,1/4,6 l/100 km, CO_2 122 g/km.

ŠPORTOVO LADENÝ VARIANT

Lexus CT 200h sme už vyskúšali v minulosti s viacerými úrovňami výbavy. Na trh sa tento rok dostala aj atraktívne pôsobiaca verzia F Sport Edition s dynamickým optickým balíkom výbavy a športovým podvozkom (výstavnú premiéru mala v marci na autosalóne v Ženeve). V takejto podobe má prilákať najmä mladších zákazníkov.

Hatchback s rozmermi 4320x1765x1430 mm pôsobí z vonku dobrým dojmom, zvlášť v modrej farbe s tmavými kolesami. Sklamaní sme neboli ani po prezretí si kabíny. Kvalitné materiály, farebná kombinácia čiernej a modrej, trojramenný volant s hrubým kožou potiahnutým vencom, kovové pedále s protišmykovou úpravou, elegantná prístrojová doska pôsobia naozaj veľmi dobre. Komplexne vybavené miesto vodiča s elektricky nastaviteľným sedadlom je dôsledne ergonomické. Kabína umožňuje pohodlné cestovanie aj osobám vyššieho vzrastu nielen na predných, ale aj na zadných sedadlách.

Model CT 200h F Sport má podvozok, ktorý zabezpečuje lepšiu kontrolu vodiča nad vozidlom, lebo dostáva dôkladnejšiu spätnú väzbu od podvozka . Konštruktéri do F Sport namontovali tuhšie pružiny a tlmiče. Podvozok kabínu v zákrutách púšťa len do minimálnych bočných náklonov a pritom prijateľne tlmí prípadné nerovnosti. Nie je to teda nejaký „kostitras“. Riadenie je presné, elektrický vodičovi pomáha natáčať volant dobre dávkovanou silou, slabnúcou s rastom rýchlosti. Kabína je veľmi dobre odhlučnená, zvuková kulisa prevodovky s plynulou zmenou prevodu (CVT) do kabíny preniká v dôkladne stlmenej intenzite. Úroveň vnútorného hluku pri jazde v meste malá a prechody medzi režimom využívajúcim na pohon spaľovací motor na pohon len elektromotorom sú sotva badateľné.

CT 200 h disponuje možnosťou voľby športového režimu, rapídne sa zrýchli odozva na stlačenie akcelerátora a prevodovka nechá motor prejsť do väčších otáčok. Pri pokojnej jazde v meste sme dosahovali priemernú spotrebu benzínu pod 5 litrov na 100 km, na diaľnici pri dodržiavaní 130 km/h bol priemer 6,4 l/100 km, pri rýchlosti 100 km/h sa spotreba dostala na úroveň 4,5 l/100 km.

Lexus CT 200 F Sport sa od ostatných verzií líši okrem iného 17-palcovými diskovými kolesami s tmavou povrchovou úpravou, osobitným vyhotovením oboch nárazníkov - zadného s difúzorom F Sport, dizajnom bočných prahov F Sport, v podvozku bočnými vzperami s tlmičom bočných síl. Cena tohto zaujímavého vozidla je 34 700 eur.

Tatiana ŤAŽKÁ

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Hybridný pohon:

A. Spaľovací motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 13:1, zdvihový objem 1798 cm^3, najväčší výkon 73 kW pri 5200 ot./min., krútiaci moment 142 Nm pri 4000 ot./min.

B. Synchrónny elektromotor s výkonom 60 kW, krútiacim momentom 207 Nm.

Najväčší celkový výkon hybridného pohonu 100 kW.

Prevody: automatická prevodovka E-CVT, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, zadné kolesá zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien a pružiacej vzpere, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, VSC, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 215/45 R 17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4320/1765/1430 mm, rázvor náprav 2600 mm, svetlá výška 130mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1515/1845 kg, objem batožinového priestoru 375/985 l, objem palivovej nádrže 45 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,3 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 3,9/3,7/3,8 l/100 km, CO_2 94 g/km.

PRE POTEŠENIE Z DYNAMICKEJ JAZDY

Modernizovaný rad RX je momentálne v ponuke aj s úplne novým stupňom výbavy F SPORT, ktorý ešte viac zlepšuje dynamický a športový charakter, typický pre tento „crossover" značky Lexus.

Možno ho okamžite rozoznať vďaka agresívnejšej prednej časti karosérie. Hlbší predný nárazník zdôrazňuje vertikálny rozmer a má zväčšenú spodnú časť masky chladiča v tvare vretena, ktorá je charakteristická pre nové typy značky Lexus. Spodná časť nárazníka zaujme širokým aerodynamickým spojlerom, ktorý zlepšuje jazdnú stabilitu počas jazdy veľkou rýchlosťou. Hmlové svetlá sú zase schované hlboko v rozšírenej časti po oboch stranách nárazníka. V hornej aj spodnej časti masky chladiča sa nachádza špecifický športový raster, určený výhradne pre verziu F SPORT. Pri pohľade z boku možno verziu F SPORT ľahko spoznať podľa exkluzívnych 19" kolies z ľahkých zliatin nalakovaných špeciálnym odtieňom, a podľa označenia F SPORT na prednom blatníku.

Charakteristickým znakom špeciálne upraveného interiéru verzie F SPORT je exkluzívna farebná schéma v čiernom a bielosivom odtieni. Zákazník sa môže tešiť na jemné kožené čalúnenie čiernej farby s bielosivou perforáciou a kontrastnými stehmi, dekoráciami s oceľovo strieborným lakovaním a na čierne obloženie stropu, ktoré do interiéru prináša atmosféru športového kokpitu a pomáha udržiavať lepšiu koncentráciu vodiča. Lexus RX vo verzii F SPORT využíva systém aktívneho tlmenia bočných síl. Jeho úlohou je pohlcovať a minimalizovať nežiaduce vibrácie karosérie, ponúknuť priamejšiu odozvu volantu a zlepšiť celkovú úroveň pohodlia pri jazde. Namiesto tradičných pevných výstuh sa tu využíva priečna vzpera s tlmičom, ktorý spája ľavú a pravú „vežu" uchytenia zavesenia kolies vpredu a ľavý a pravý panel v spodnej zadnej časti vozidla.

Zostavy aktívnych predných a zadných tlmičov sú konštrukčne podobné typickým jednoplášťovým tlmičom. Ich účinok závisí od kolísania tuhosti karosérie, hluku a hladiny vibrácií v bezprostrednom okolí, čím sa optimalizuje schopnosť tlmičov pohlcovať krútenie karosérie, jej priehyby a jemné vibrácie. Po inštalácií tohto systému tlmenia sa obmedzia vibrácie podlahovej plošiny vozidla v širokom spektre frekvencií. Vďaka vertikálnemu rozmiestneniu ľavej a pravej veže uchytenia predného zavesenia kolies sa zmenšujú deformácie karosérie, a dokonca klesá hladina „bieleho šumu" audiosústavy.

Šesťstupňová automatická prevodovka verzie RX 350 F SPORT teraz umožňuje ručné radenie pomocou páčok pod volantom. Páčky manuálneho radenia je možné použiť aj v prípade, keď je páka voliča prevodovky v polohe „D" – aby vodič mohol rýchlo aktivovať režim pevného prevodového stupňa bez nutnosti presúvať volič do polohy „S". Nový Lexus RX F SPORT je v ponuke s dvoma motormi: RX 450h – vlajková loď s plne hybridným systémom pohonu Lexus Hybrid Drive a RX 350 – so „zamatovým" zážihovým šesťvalcom s objemom 3,5 l.

Úlohou verzie F SPORT, ktorá zdôrazňuje dynamický a športový charakter nového modelu RX, je prilákať k tomuto modelovému radu nových zákazníkov. Očakávame, že na budúcom objeme predaja Lexusu RX bude mať podiel až 30 %.

-ls-

EKOLOGICKÝ MODEL

Označenie Green tec vybrali v spoločnosti Škoda Auto Mladá Boleslav pre modely takmer všetkých vyrábaných typov, vrátane SUV Yeti, ktoré sú vybavené technikou modelov GreenLine (štart-stop systém, systém rekuperácie brzdnej energie, pneumatikami s menším valivým odporom) a dostupné v širšej škále motorizácií s kompletným zoznamom mimoriadnych výbav. Vyskúšali sme model Yeti poháňaný 2-littrovým vznetovým motorom s výkonom 103 kW.

Škoda Yeti TDI Elegance Green tec poskytuje z užívateľského hľadiska prakticky rovnaké vlastnosti ako model poháňaný rovnakým vznetovým motorom bez „zeleného“ prívlastku v názve. Rozmerovo ani vzhľadovo sa kabína nezmenila, úpravy vedúce k zmenšeniu emisií CO_2 neprišikrtili motor tak, aby sa jazda v tomto aute stala nudnou. Nami skúšané Yeti s výbavou Elegance a prívlastkom Green Tec poháňal motor 2.0 TDI CR s výkonom 103 kW. Prostredníctvom 6-stupňovej ručne ovládanej prevodovky poháňal kolesá prednej nápravy. Výkon je postačujúci na to, aby vozidlo dosiahlo z pokoja rýchlosť 100 km/h. za 9,7 s. U nás prakticky nevyužiteľná je najväčšia rýchlosť tohto modelu, 193 km/h.

Do tohto vozidla boli zakomponované overené technológie ako sú diskové kolesá MOON z ľahkých zliatin, 16-palcové pneumatiky s malým valivým odporom, komponenty rekuperácie brzdnej energie, alebo na prístrojovej doske tlačidlo aktivácie a deaktivácie systému Štart/Stop. Škoda Yeti vo verzii Green Tec produkuje menej emisií CO_2, je vhodným oživením tohto športovo-úžitkového vozidla, ktorým sa chce Auto Škoda presadiť najmä na zahraničných trhoch, ktoré zákazníkom poskytujú zvýhodnenia pri kúpe a prevádzke ekologických modelov automobilov.

Snaha o vytvorenie modelu s malou spotrebou paliva neviedla k redukcii výbavy. Skôr naopak. Nami skúšané vozidlo malo v základnej výbave okrem iného dvojzónovú klimatizáciu Climatronic, parkovacie snímače vpredu aj vzadu, vyhrievanie predných sedadiel, štvorramenný multifunkčný kožený volant s ovládaním rádia i tempomatu, veľký plne grafický displej palubného počítača, lakťovú opierku. V spodnej časti stredovej konzoly bolo aj tlačidlo pre kontakt na službu Škoda SAT. Je dobrým pomocníkom najmä pri havárii, poruche, alebo pri snahe zabrániť odcudzeniu vozidla. Ak sa s autom niečo deje, registrovaného užívateľa vozidla ihneď kontaktujú sms správou z centrály služby Škoda SAT.

Vznetový dvojlitrový motor v tomto modeli pri plynulej jazde mimo mesta pracoval s priemernou spotrebou 5,8 l/100 km, v meste približne o liter väčšou. Cena modelu Škoda Yeti Elegance 2.0 TDI CR 103 kW Green tec je 24 727 eur. Nami skúšané vozidlo malo aj doplnkovú výbavu – TPM (kontrolu tlaku v pneumatikách), sklopné operadlo predného sedadla spolujazdca, sklopné stolíky na zadných operadlách predného radu sedadiel, vkladané tkané koberce a balík pre zlé cesty. Jeho cena tak stúpla na 25 523 eur.

Tatiana Ťažká

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer. 15,5:1, zdvihový objem 1968 cm^3, najväčší výkon 103 kW pri 4200 ot./min., krútiaci moment 320 Nm pri 1750 až 2500 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,32 m.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4223/1793/1691 mm, rázvor náprav 2578 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1541/1537 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1470/2015 kg, objem batožinového priestoru 405/1760 l, objem palivovej nádrže 55 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 193 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,7 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 6,1/4,5/5,1 l/100 km, CO_2 134 g/km.

MÚZEUM ŠKODA ZAŽIARI V NOVOM LESKU

ŠKODA AUTO 25. júna vo svojom sídle v Mladej Boleslavi predstavila svoju koncepciu nového múzea ako výkladnej skrine značky. Po úplnej prestavbe budú môcť návštevníci zažiť históriu, vývoj a výrobu tradičnej českej automobilky. V novo koncipovanom múzeu chce ŠKODA priblížiť počiatky tretej najstaršej automobilovej značky, ktorá dnes pôsobí po celom svete. Múzeum je umiestnené v jednej z prvých továrenských budov ŠKODA.

ŠKODA a Mladá Boleslav spoločne tvoria jadro európskeho automobilového priemyslu. ŠKODA AUTO znovuotvorením múzea v hlavnom sídle opäť zdôrazňuje osobitný význam podnikovej histórie pre dnešné poňatie značky. Na výstavnej ploche s rozlohou 1800 m2 bude možné vidieť vrcholy českého inžinierskeho umu, medzi nimi 45 automobilov, bicyklov a motocyklov, aj množstvo ďalších exponátov z histórie podniku.

Expozícia, ktorá bola koncipovaná podľa najmodernejších poznatkov o interakcii a komunikácii, poskytne rozmanité pohľady do histórie značky ŠKODA a osloví čo najširšie cieľové publikum. Preto do nej budú pravidelne začleňovať ďalšie reštaurované vozidlá z depozitára spoločnosti ŠKODA. Takto sa meniaci obsah expozície má umožniť neustále nové objavovanie, prekvapovať a pozývať k opätovnej návšteve múzea v tesnej blízkosti materského závodu na triede Václava Klementa v Mladej Boleslavi. Ďalšie výstavy a príťažlivý sprievodný program urobí z múzea živú súčasť podnikovej kultúry ŠKODA a verejného života v Mladej Boleslavi. Margit Adamová Čierna, vedúca Múzea ŠKODA, hovorí: „Minulosť spoločnosti ŠKODA, bohatá na tradície, bude v novom múzeu nielen podrobne prezentovaná, ale bude ju tiež po prvýkrát možné emocionálne zažiť."

Vďaka novému zameraniu bude Múzeum ŠKODA hrať dôležitú úlohu v komunikácii značky. Opticky príťažlivé stvárnenie a zároveň prehľadná a jasná štruktúra múzea sprostredkujú ústredné hodnoty značky ŠKODA: sústredenie sa na to podstatné, zameranie na človeka a prekvapivý moment detailov vykonaných v duchu „simply clever".

Návštevníci sa v novom Múzeu ŠKODA môžu ponoriť do fascinácie historickými vozidlami ŠKODA a zoznámiť sa s hlavnými epochami vo vývoji automobilov. „Múzeum bude historickú zbierku značky ŠKODA prezentovať vo sviežom modernom dizajne, ktorý ideálne zapadá do architektúry bývalých továrenských hál," hovorí profesor Thomas Hundt zo štuttgartskej agentúry Jangled nerves, ktorý ako kreatívny riaditeľ zodpovedá za koncepciu múzea a expozície.

TRI TEMATICKÉ OKRUHY UMOŽŇUJÚ PREŽITIE HISTÓRIE, VÝVOJA A ZÁVODU

Múzeum ŠKODA, ktoré je priestorovo rozčlenené do troch tematických oblastí, prevedie návštevníkov históriou podniku a jeho vývojom vozidiel:

- V okruhu „Tradícia" budú môcť vidieť automobilové „klenoty" z rôznych epôch. Návštevníci tam nenájdu len krásne autá, ale zároveň aj inšpiratívne protiklady a spektrum artefaktov so silnou výpovednou hodnotou. Pod heslami „V pohybe", „V srdci" a „Výzvy" budú vysvetlené rôzne hodnoty značky ŠKODA. Historické vozidlá vystavené v dvojiciach majú návštevníkom ozrejmiť vývojové línie automobilov. Ďalšie exponáty vo vitrínach, informácie na stenách a videoprezentácia v nekonečnej slučke poskytnú ďalšie informácie a ďalej prehĺbia tieto dojmy.
- V sekcii „Evolúcia" začína prechádzka históriou značky ŠKODA u zakladateľov podniku, Václava Klementa a Václava Laurina. Chronologicky usporiadané vozidlá ŠKODA tu ukážu najdôležitejšie míľniky vo vývoji vozidiel. Ikonografický autoregál v podobe zbierky produktov pritom návštevníkom sprostredkuje pôsobivý ucelený obraz zložený z vystavených automobilov, ktorých usporiadanie bude variabilné. Trasa z fotografií a exponátov, ktorá súbežne prechádza sálou, predstaví technickú históriu spoločnosti ŠKODA. To všetko doplní mediálna inštalácia, filmy a interaktívne tabule pre vysvetlenie exponátov. Takzvané „Laboratórium ŠKODA" okrem toho umožní nazrieť do budúcnosti; pripojená knižnica dovolí hlbšie bádanie v minulosti značky.
- V tretej veľkej výstavnej zóne sa všetko točí okolo „výroby a reštaurovania". Tu je pohľad zameraný na význam Mladej Boleslavi ako ústredného výrobného závodu a ako zdroja podnikovej tradície. V „dielni" budú pomocou najmodernejších prostriedkov reštaurované automobily z minulých čias. Štyri zdvíhacie plošiny ukážu automobily v rôznych štádiách reštaurovania - od „nálezu zo stodoly" až po „klenot". Vozidlá budú doplnené názornými exponátmi na pracovnom stole. Veľkoplošné obrazovkové steny, fotoalbumy a projekcia umožnia zažiť historickú výrobnú prevádzku. V panoramatickom kine bude možné zažiť zblízka dnešnú výrobu.

MULTIFUNKČNÉ USPORIADANIE POSKYTUJE PRIESTOR PRE VEĽKÉ AKCIE

Uprostred múzea je vďaka sále L & K s plochou 930 m2 vedľa výstavnej plochy navyše k dispozícii multifunkčný priestor pre akcie a výstavy. Túto sálu je možné otvoriť a rozšíriť smerom k expozíciám „Tradícia" a „Výroba".

Foyer je tiež usporiadané multifunkčne a možno ich využiť aj pre menšie recepcie. Stojí tam prvý exponát ako pútač. Nové Múzeum ŠKODA dopĺňa múzejná predajňa a moderne zariadená kaviareň s reštauráciou.

-ša-

UŽ TO NIE JE UFO

Honda vyrába typ Civic už od roku 1972. V roku 2005 automobilka Honda na autosalóne vo Frankfurte nad Mohanom predstavila jeho ôsmu generáciu. Odvážnym futuristickým dizajnom vtedy tento typ vyvolal veľký rozruch. Deviata generácia, ktorá sa u nás začala predávať tento rok, je akoby evolučným zmiernením sci-fi dizajnu jej predchodkyne.

V predchádzajúm čísle sme opísali poznatky získané z používania novej Hondy Civic 1,8 i-VTEC s výbavou Executive, sadou príslušenstva Sport, so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Teraz prišiel rad na model poháňaný vznetovým 2,2-litrovým motorom s najväčším výkonom 110 kW, krútiacim momentom 350 Nm. Spolupracoval opäť so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Motor je zatiaľ jedinou vznetovou alternatívou pohonu typu Civic. V ponuke bol už aj pre predchádzajúcu generáciu, pre Civic deviatej generácie ho motorári Hondy upravili tak, aby spĺňal prísnejšie emisné normy, pritom sa im dokonca podarilo zväčšiť výkon o 7 kW (na 110 kW) a krútiaci moment o 10 Nm (na 350 Nm). Jeho výkonový potenciál patrí k najväčším medzi vznetovými motormi v autách nižšej strednej triedy. Na zmeny polohy plynového pedálu reaguje veľmi dobre, zrýchľovanie je plynulé. Z pokoja na 100 km/h to nový Civic s týmto motorom zvládne za 8,3 sekundy. Potešením pre nás bolo aj ovládanie šesťstupňovej prevodovky – zaraďovanie má krátke a presne vymedzené dráhy. Menšiu spotrebu možno dosiahnuť spínačom aktivovaného ekonomického režimu ECON. Skoršie preraďovanie na vyššie prevodové stupne dynamiku jazdy príliš nepokazí, spotreba nafty v meste sa pohybovala okolo hodnoty 5,5 l/100 km, pri diaľničnom limite rýchlosti to bolo o pár decilitrov viac. Väčšia hmotnosť vznetového motora v porovnaní so zážihovým 1,8-litrovým motorom neviedla k väčšiemu sklonu tohto modelu k nedotáčavosti.

Civic má kompletnú „ekologickú“ výbavu štart-stop systém, indikátor preraďovania, farebný informačný displej s palubným počítačom. Štandardom je aj denné svietenie pomocou svietiacich diód, asistenčný systém uľahčujúci rozjazd do kopca, funkcia časového spínania svetiel coming/leaving home. Mal ho aj nami skúšaný Civic 2,2 i-DTEC, s úrovňou výbavy Sport sa predáva za 22 090 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 16,3:1, zdvihový objem 2199 cm^3, najväčší výkon 110 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 350 pri 2000-2750 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/45 R 17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4300/1770/1470 mm, rázvor náprav 2595 mm, svetlá výška 140 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1505/1510 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1498/1910 kg, objem batožinového priestoru 477/1210 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 215 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,3 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 5,1/3,7/4,2 l/100 km, CO_2 110 g/km.

ASISTENČNÉ SLUŽBY POMÁHAJÚ

Často sa stáva, že práve keď to čakáte najmenej, potrebujete rýchlu a spoľahlivú pomoc. Asistenčné služby sú preto neodmysliteľnou súčasťou produktov poistenia vozidiel v Allianz - Slovenskej poisťovni. Mondial Assistance, ktorá poskytuje asistenčné služby klientom Allianz – SP, volalo na ich telefónne linky v roku 2011 až 15 959 motoristov, ktorí potrebovali pomoc v krízovej situácii, najčastejšie po nehode či poruche vozidla.

Asistenčná služba v rámci havarijného poistenia zabezpečí a uhradí náklady na príchod cestnej služby, opravu a odťah vozidla, pričom, ak je nepojazdné, aj náklady za manipuláciu a jeho vytiahnutie. Minulý rok dokonca v 320 prípadoch opravila chybu na vozidle priamo na mieste. Okrem opravy vozidla sa postará aj o ubytovanie posádky v núdzi, návrat do miesta bydliska alebo náhradné vozidlo. Asistenčné služby sa týkajú dokonca aj prípadov, keď si motorista zabuchne kľúče, dôjde mu palivo či zamrzne motor alebo zámka.

Najväčší nápor zažila asistenčná služba počas tohtoročných tuhých mrazov. V priebehu februára zaznamenala až 2597 volajúcich motoristov, čo je oproti mesačnému priemeru až dvojnásobný nárast. V kritických dňoch bol počet volajúcich až 8-násobne väčší ako v bežný zimný deň. Najčastejším problémom, s ktorým sa motoristi obracali na asistenčnú službu, boli zamrznuté prevádzkové náplne, nefunkčná batéria či problémy s palivovými filtrami.

Pomoc asistenčných služieb je neoceniteľná najmä na cestách v zahraničí. Najčastejšie asistenčná služba zasahovala v minulom roku v susednom Rakúsku (174 prípadov) a v Českej republike (170 prípadov). V takýchto prípadoch asistenčná služba organizuje odtiahnutie vozidla a ďalšie služby (uschovanie nepojazdného vozidla, ubytovanie, atď) v mieste vzniku poistnej udalosti a následne komunikuje a spolupracuje s Allianz – Slovenskou poisťovňou pri oprave, prípadne pri prevoze poškodeného vozidla.

Často sa stáva, že pomoc asistenčnej služby využívajú motoristi, ktorí v danej krajine dovolenkujú. Z dovolenkových destinácií sa najviac prípadov viaže k Chorvátsku. Tieto prípady si vyžadujú náročnejšiu prípravu – je nutné zabezpečiť potrebné dokumenty, vypracovať presný itinerár cesty, neustále komunikovať s klientom, poskytovateľom služby a poisťovňou. V minulom roku asistenčná služba organizovala repatriáciu vozidla z Grécka, kedy odťahová služba najazdila 2777km.

-az-

NEPOZORNOSŤ ZA VOLANTOM SPÔSOBUJE KAŽDÚ DESIATU NEHODU!

Najnovšia medzinárodná štúdia Allianz centra pre technológie „Nepozornosť v doprave“ odhalila, že mnohí vodiči sa za volantom okrem šoférovania venujú viacerým činnostiam, ktoré do auta nepatria. Napríklad prezliekanie sa počas jazdy či dokonca holenie. Toto nevenovanie dostatočnej pozornosti vedeniu vozidla pritom omnoho častejšie zapríčiňuje dopravné nehody, ako sa predtým predpokladalo. „Nepozornosť vodičov je významným faktorom pri vzniku približne každej desiatej nehody,“ konštatuje Christoph Lauterwasser, generálny riaditeľ Allianz centra pre technológie.

Podľa štúdie až 27 percent zo všetkých vodičov priznalo, že počas vedenia motorového vozidla sa venujú aj iným činnostiam, ktoré odvádzajú ich pozornosť. Medzi najčastejšie príklady takýchto činností patrí napríklad úprava zovňajšku v spätných zrkadlách alebo nasadzovanie si šperkov či iných doplnkov.

ZOZNAM NAJČASTEJŠÍCH ČINNOSTÍ, KTORÉ ODVÁDZAJÚ POZORNOSŤ:

- Nasadzovanie si šperkov a hodiniek
- Kontrolovanie oblečenia
- Zlepšovanie účesu
- Kontrolovanie čistoty zubov alebo pleti
- Starostlivosť o nechty
- Výmena okuliarov
- Užívanie liekov
- Uväzovanie kravaty
- Prezúvanie topánok

„Mnohé z týchto činností sa nepovažujú za riskantné pri vedení motorového vozidla a vodič často ani nepostrehne, že sa nimi zaoberá. Dejú sa akoby mimochodom. A to je presne dôvod, prečo sú také nebezpečné,“ vysvetľuje Jörg Kubitzki, špecialista na dopravné nehody v AZT. Mnoho ľudí však podceňuje potenciálne nebezpečenstvo, ktoré predstavuje napríklad nazeranie do spätného zrkadla za niekým koho poznáme, či kontrola mejkapu. Špecialisti na výskum dopravných nehôd vypočítali, že takéto činnosti, počas ktorých nevenujeme pozornosť vedeniu vozidla, môžu trvať aj niekoľko sekúnd.

„Úprava mejkapu je dobrým príkladom takejto aktivity. Ako ukázala štúdia, počas tejto činnosti stráca vodič minimálne 40 percent pozornosti, ktorú by mal venovať vedeniu vozidla,“ hovorí Kubitzki. Štúdia taktiež ukázala, že až 7 percent všetkých vodičov sa počas jazdy venuje úpravám svojho zovňajšku, ako je mejkap či holenie sa.

S príchodom leta rastie aj percento vodičov, ktorí sa počas jazdy prezliekajú. V štúdii sa k takejto činnosti priznal až každý piaty vodič. „Počas letných dní chvíľu trvá, kým rozpálené auto klimatizácia vychladí. A tak sa často stáva, že vodiči si dávajú prebytočné vrstvy oblečenia zo seba dollu počas jazdy,“ hovorí Kubitzki. „Počas tejto chvíle nielenže nevenujú pozornosť okoliu, ale ani nedržia správne volant. A to ich už ľahko môže stáť život.“

-az-

„Bestseller“

Iveco Daily dlhodobo patrí medzi najlepšie hodnotené malé nákladné automobily. Dôkazom toho je, že sa predáva takmer na celom svete a Iveco z tohto typu vyrobilo a predalo viac ako 2 milióny vozidiel najrôznejšieho vyhotovenia.

Daily si stále zachováva rámovú konštrukciu podvozku, na ktorú ponúka veľké množstvo rôznorodých nadstavieb. Ale predáva aj podvozky s kabínami, na ktoré si zákazníci dávajú montovať nadstavby, akú práve potrebujú. Vlani aktuálnu generáciu tohto typu Iveco podrobilo inovácii, čo sa odrazilo aj v názve New Daily. Vyskúšali sme model so skriňovou nadstavbou, poháňaný 3-litrovým vznetovým motorom s najväčším výkonom 125 kW.

Zmeny sú najmä v prednej časti kabíny, kde sú prepracované aj reflektory, nový tvar má nárazník aj maska chladiča. V kabíne je nový prístrojový panel, upravený je stĺpik volantu umožňujúci výškové prestavenie, väčší rozsah nastavenia majú aj sedadlá. Pohodlie v kabíne je porovnateľné s cestovaním v osobnom aute nižšej strednej triedy – samozrejme, posádka sedí podstatne vyššie nad vozovkou, dopredu má teda oveľa lepší výhľad. Vodič má k dispozícii komfortne pneumaticky odpružené sedadlo s regulovateľnou tuhosťou odpruženia, ktorá je dôležitá kvôli rôznosti hmotností vodičov. Pri dlhých cestách môže využiť lakťovú sklopnú opierku a tiež dostatok odkladacích priestorov, ako napríklad schránku pod dvojsedadlom spolujazdcov s objemom šesť litrov, tiež široké plastové výplne vo dverách. Otvorené schránky v prístrojovej doske sú bez protišmykovej úpravy. Výborný je aj neobvykle tvarovaný volant. K ďalším prvkom v kabíne patrí stolík, ktorý sa dá vyklopiť z operadla spolujazdca a tiež písacia podložka, ktorá sa dá upevniť na volant. Zrkadlá sú elektricky nastaviteľné. Vo vozidle je aj automatická regulácia teploty , ktorá patrí k výbave nového Daily. Rádio je vybavené systémom RDS , audiosystém môže prehrávať aj MP3/WMA. Kompletná povinná výbava je uložená v kabíne pod sedadlami. Ovládacie sily na pedáloch aj na venci volantu sú porovnateľné s osobnými autami.

Nami skúšaný model 35S17 35 mal zadnú poháňanú nápravu s jednoduchou montážou pneumatík, postačujúcou pre celkovú hmotnosť 3,5 t. Z celkovej dĺžky vozidla 6936 mm so skriňovou nadstavbou pripadlo na úložnú plochu 4556 mm. Pri celkovej šírke 1996 mm je dno úložného priestoru široké 1800 mm. Celková výška vozidla 2670 mm pri výške podlahy nezaťaženého vozidla 695 mm nad vozovkou umožňuje pohybovať sa v nákladovom priestor bez zohýbania sa aj osobám vysokého vzrastu. Manipuláciu s nákladom uľahčujú široké bočné posuvné dvere na pravej strane vozidla a najmä dvojkrídlové zadné dvere otvárajúce sa prakticky po celej šírke nákladového priestoru pod uhlom až 270 stupňov. Možno ich teda celkom priklopiť k bokom vozidla a tak napríklad nacúvať do priestoru vykládky alebo nakladania. Zaujímavým riešením je dlhý schodík, integrovaný do zadného nárazníka. Je veľmi praktický pri nakladaní a vykladaní prepravovaných predmetov a materiálu, slúži tiež ako zadný spojler zabraňujúci zašpineniu zadnej časti karosérie počas jazdy.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém common rail, zdvihový objem 2998 cm^3, najväčší výkon 125 kW pri 3500 ot./min., krútiaci moment 400 Nm pri 1250 až 2990 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny stabilizátor, zadná tuhá náprava, parabolické listové pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s vnútorným chladením , hrebeňové riadenie s hydraulickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 14,3 m.

Karoséria: 4-dverová, 3-miestna typu van na rebrinovom ráme.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 6936/1996/2670 mm, rázvor náprav 3950 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1724/1690 mm, rozmery úložnej plochy d/š 4556/1800 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2457/3500 kg, najväčšia prípustná hmotnosť jazdnej súpravy 7000 kg, objem palivovej nádrže 100 l., objem nákladného priestoru 15,6 m^3.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 160 km/h, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 10,3/7,9/8,6 l/100 km, CO_2 227 g/km.

Vznetový motor s najväčším výkonom 125 kW spolupracujúci so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou sme skúšali prevažne pri nezaťaženom vozidle. Približne 50 kilometrov musel dokazovať, že si poradí aj s najväčšou povolenou hmotnosťou 3,5 tony – a zvládol to bez zadýchavania sa. Umožnil nám aj predbiehanie pomalších vozidiel, pravdaže, dôkladne sme si takýto manéver premysleli, lebo na razantnejšie zrýchľovanie už vtedy veľká rezerva výkonu nezostala.

Nové Daily má objem palivovej nádrže 70 litrov, na požiadanie je možné zväčšiť jej objem na 100 litrov. Tak to bolo aj v skúšanom vozidle. Pre bezpečnejšiu jazdu na povrchu s malou priľnavosťou sa dodáva „uzávierka“ diferenciálu, vypínačom na prístrojovej doske sa zapína, aby obidve kolesá zaberali spoločne.

K základnej výbave nového Daily patria elektricky ovládané okná, DPF filter, vyhrievané a elektricky ovládané spätné zrkadlá, ESP, verzia 9 zahrnujúca okrem iného aj ABS, ASR, Hill holder, regulátor brzdného účinku motora MSR – ide o funkcie, ktorých cieľom je garantovanie maximálnej bezpečnosti na ceste. Seervisné prehliadky sú do 300 000 km alebo počas 6 rokov zdarma. Informatívna cenníková cena vozidla 35S17V s objemom skrine 15 m^3 v základnej výbave je od 24 900 eur.

Samuel BIBZA

V ŠTVRTEJ GENERÁCII SÚ TRI MODELY

Nová, štvrtá generácia typu Lexus GS bude mať v Európe tri modely: GS 450h, GS 350AWD a GS 250. Má dynamickejší dizajn v porovnaní s predchádzajúcou generáciou a ergonomicky tvarovaný interiér s inovatívnymi technológiami.

Hodno spomenúť, že značka Lexus získala 12. júna 2012 ocenenie „Inovácia roka v oblasti interiéru medzi sériovo vyrábanými vozidlami“ na veľtrhu Automotive Interiors Expo v Štuttgarte. Nový GS si túto cenu vyslúžil za sústavu klimatizácie, ktorá využíva technológiu nanoe®. Ocenenie sa udeľuje za „inovácie technológií alebo technických riešení, ktoré posúvajú zaužívané hranice a majú potenciál stať sa čo najskôr súčasťou štandardnej výbavy čo najväčšieho počtu vozidiel“.

Nová sústava klimatizácie, ktorá je v ponuke pre nový Lexus GS, je výrazne výkonnejšia ako v predchádzajúcej verzii a používa technológiu S-Flow na zabezpečenie maximálneho pohodlia cestujúcich pri výrazne menšej spotrebe energie. Pomocou špeciálnych snímačov dokáže určiť, či je sedadlo predného spolujazdca obsadené. Ak nie je, automaticky uzatvorí všetky prieduchy určené pre toto miesto. Ak je stlačené tlačidlo S-Flow, rovnaká zmena sa vykoná aj na zadných sedadlách. Takto sa výrazne zlepšuje účinnosť celej sústavy klimatizácie. Systém okrem toho meria teplotu vonkajšieho vzduchu, teplotu vzduchu v kabíne vozidla a mieru slnečného žiarenia, na základe čoho priebežne upravuje optimálny výkon klimatizácie. Cieľový objem vzduchu privádzaného ku každému zo sedadiel reguluje funkcia TAO (Temperature Airflow Output). Vo vozidle sa využíva technológia viacvrstvového zmiešavania vzduchu s nezávislou hornou a spodnou vrstvou, ktorá umožňuje vytvoriť optimálne prostredie pre vodiča, spolujazdca vedľa vodiča aj cestujúcich

Klimatizácia s technológiou nanoe

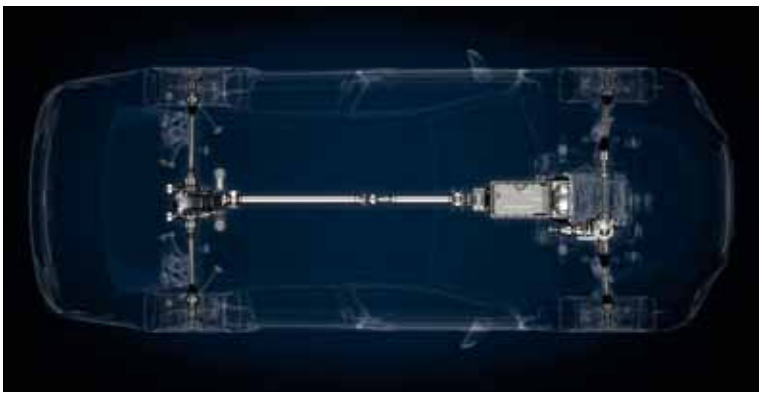
previs karosérie je kratší o 10 mm a zadný sa o rovnakú hodnotu predĺžil. Rázvor náprav sa tak nezmenil (2850 mm). Šírka vozidla narástla o 20 mm (1840 mm) a výška o 30 mm (1455 mm, pri GS 350AWD 1470 mm). Tieto zmeny prispeli k zväčšeniu priestoru v kabíne, zväčšenie rozchodu kolies vpredu o 40 mm a vzadu o 50 mm zase prispelo k ďalšiemu zlepšeniu stability, najmä pri veľkých rýchlostiach. Na zlepšení stability sa významne podieľa aj väčšia tuhosť karosérie, úpravy zavesenia kolies (vpredu dvojice priečnych ramien, vzadu viacprvková náprava), adaptívne variabilné odpruženie (AVS) a v modeli GS 450h F SPORT aj systém dynamického ovládania Lexus (LDH). Systém LDH integruje systém dynamického riadenia zadnej nápravy (DRS), systém riadenia s variabilným prevodovým pomerom (VGRS) a elektrický posilňovač riadenia (EPS). Koordinuje všetky aspekty ovládania predných a zadných kolies (riadiaca jednotka vypočíta ako sa majú smerovo natočiť zadné kolesá) , aby zabezpečil spoľahlivé správanie sa vozidla počas jazdy a priamejšie reakcie na pokyny vodiča.

na zadných sedadlách. Nová sústava zároveň zavádza tzv. dvojvrstvovú reguláciu vonkajšieho/vnútorného vzduchu, ktorá zabraňuje zahmlievaniu okien.

Sústava klimatizácie okrem toho využíva aj novú technológiu nanoe®. Táto technológia čistenia vzduchu sa automaticky aktivuje pri každom spustení klimatizácie. Prostredníctvom prieduchu ventilácie v prístrojovej doske na strane vodiča uvoľňuje častice nanoe (záporne nabité ióny obalené molekulami vody) s priemerom 20 nm až 50 nm. Ióny nanoe majú schopnosť priľnúť k časticiam a molekulám vo vzduchu a plnia funkciu čistenia vzduchu a súčasne odstraňujú pachy. Rovnako dokážu odstrániť zápach z čalúnenia sedadiel a zo stropu, a tak prispievajú k čistejšiemu prostrediu v kabíne vozidla.

Keďže sú častice nanoe asi 1000x vlhšie ako bežné ióny, sústava nanoe má zvlhčujúci účinok na pokožku a vlasy, čím prispieva aj k lepšiemu pocitu pohody cestujúcich.

Inovatívna klimatizácia nie je významnejším medzigeneračným zlepšením typu GS ako viaceré ďalšie zmeny. Celková dĺžka vozidla zostala síce rovnaká (4850 mm), ale predný



Medzinárodné novinárske predstavenie novinky marketing značky Lexus zorganizoval na trase medzi Mníchovom a rakúskymi Alpami. Mohli sme teda vyskúšať, ako sa nový zástupca vo vyššej strednej triede tejto značky správa na cestách aj diaľniciach.

Novým základným modelom tohto typu je GS 250. Ten sme skúšali ako prvý. Poháňa ho nový šesťvalcový vidlicový zážihový motor so zdvihovým objemom 2500 cm^3. Má variabilné časovanie Dual VVT-i a zaujímavý systém kombinovaného priameho aj nepriameho vstrekovania benzínu D-4S. Má najväčší výkon 154 kW, vozidlu s pohotovostnou hmotnosťou okolo 1,7 t dokáže zabezpečiť zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,6 s a najväčšiu rýchlosť 230 km/h. Na pár úsekoch nemeckej diaľnice bez obmedzenia rýchlosti ručička rýchlomera prešla cez hranicu 220 km/h, potom sme museli začať brzdiť, lebo sme dobehli autá v ľavom pruhu. Pri snahe prudko zrýchľovať do kabíny výrazne preniká zvuk motora, čo by potešilo priaznivcov „tunovaných" výfukových systémov, pretože motorárom Toyoty/Lexusu sa podarilo krásne zafarbiť zvuk tohto motora. Nárast rýchlosti však pri tom mierne zaostáva za nárastom intenzity zvuku.

Aj model GS 350AWD, teda s pohonom všetkých kolies, má významne upravený motor. Vidlicový zážihový šesťvalec so zdvihovým objemom 3456 cm^3 a najväčším výkonom 233 kW by bol schopný zabezpečiť tomuto vozidlu poľahky rýchlosť nad 200 km/h. Najväčšia rýchlosť je však elektronicky obmedzená na 190 km/h, dôvodom je vraj chýbajúci chladič oleja v medzinápravovom diferenciáli. Keďže väčšina potenciálnych majiteľov tohto modelu väčšiu rýchlosť nevyžaduje, chladenie diferenciálu by zbytočne zdvihlo cenu vozidla. Prínos pohonu štyroch kolies tohto modelu oproti ostatným, ktoré majú poháňané kolesá len zadnej nápravy, sme nemali veľmi kde zisťovať. Cesty v Alpách boli síce miestami príťažlivo kľukaté, ale aj plné áut. Na suchom povrchu a pri rýchlostiach často obmedzovaných dosť hlboko pod 90 km/h sme nezistili žiadny rozdiel v jazdných vlastnostiach. Pri všetkých troch modeloch sú na úrovni nespochybňujúcej príslušnosť Lexusu GS k prémiovému segmentu.

Model s hybridným pohonom, GS 450h, má celkový výkon pohonnej sústavy 254 kW. Z pokoja na 100 km/h dokáže zrýchliť za 5,9 s a dosiahne najväčšiu rýchlosť 250 km/h. Výrobca preň uvádza spotrebu benzínu v kombinovanej prevádzke len 5,9 l/100 km. Časť skúšobnej trasy viedla aj po diaľnici, takže výsledná spotreba bola na úrovni 9 l/100 km. To však vzhľadom k veľkosti a hmotnosti vozidla nie je zlá hodnota. Systém pohonu Lexus Hybrid Drive má 3,5-litrový zážihový V6 motor pracujúci v tzv. Atkinsonovom cykle s najväčším výkonom 213 kW a kvapalinou chladeným elektromotorom s permanentnými magnetmi. Oba motory môžu zadné kolesá poháňať samostatne alebo spoločne.

Nový Lexus GS je veľmi dobre vybaveným autom. Už v najnižšej úrovni výbavy Comfort má napríklad 10 bezpečnostných vankúšov, bi-xenonové reflektory, zadnú parkovaciu kameru, duálnu klimatizáciu, elektricky nastaviteľné a vyhrievané predné sedadlá s textilným poťahom, elektricky prestaviteľný volant a audio systém s 12 reproduktormi, CD prehrávačom, DAB tunerom, Bluetooth rozhraním a vstupom USB/Aux.

V úrovni výbavy Executive má navyše navigačný systém s pevným diskom a v príplatkovej výbave okrem iného sklené strešné okno, kožené poťahy sedadiel s vyhrievaním a odvetrávaním. V modeli GS 450h sú kožené poťahy sedadiel štandardnou výbavou.

Stupeň výbavy F SPORT obsahuje okrem iného volič jazdných režimov s módom SPORT S+, vonkajšie a vnútorné štylistické prvky F SPORT, automatické dovieranie dverí, či vyhrievané a odvetrávané sedadlá prestaviteľné v 16 smeroch.

Nejvyššia úroveň Premium má napríklad vyhrievané a odvetrávané sedadlá, prestaviteľné až v 18 smeroch, volič jazdných režimov, vyhrievaný volant alebo i zadné sedadlá, či audiosystém Mark Levinson so 17 reproduktormi.

Model Lexus GS 250 so „základným" stupňom výbavy Comfort stojí 43 900 eur, cena najlepšie vybaveného modelu GS 450h Premium je 71 700 eur.

Samuel BIBZA

Hyundai i30 kombi

V severomoravských Nošoviciach, zatiaľ jedinom európskom závode značky Hyundai, prestali vyrábať kombi predchádzajúcej generácie i30, označované ako i30cw. Jeho nástupca zo súčasnej generácie i30 už bude mať označenie i30 kombi, minimálne na našom a na českom trhu. Tento rok plánujú v Nošoviciach vyrobiť asi 127 000 automobilov typu i30, z čoho má byť 30 % s karosériou kombi.

Hyundai i30 novej generácie s päťdverovou karosériou hatchback aj model kombi majú pravú európsku identitu, pretože ich navrhli a skonštruovali v Hyundai Motor Europe Technical Centre v nemeckom Rüsselsheime špeciálne podľa požiadaviek európskych zákazníkov. Kombi zachováva všetky prednosti, ktoré založili úspech jeho o pol roka skôr uvedeného kratšieho súrodenca – kvalitu výroby, veľkú úžitkovú hodnotu, atraktívny dizajn, účinnosť a pôžitok z jazdy – a k nim pridáva väčší objem batožinového priestoru. So základným objemom batožinového priestoru 528 litrov a maximálnym objemom 1642 litrov pri sklopených operadlách zadných sedadiel a naložení až po strop má kombi i30 novej generácie výrazne väčšiu prepravnú kapacitu bez negatívneho ovplyvnenia atraktívneho dizajnu karosérie. V porovnaní s hatchbackom je kombi o 185 mm dlhšie, pri nezmenenom rázvore náprav sa výrazne natiahol zadný previs karosérie. Väčšia výška strechy v mieste nad zadnými sedadlami prispela k zlepšeniu pohodlia vzadu sediacich cestujúcich vyššieho vzrastu, od sedacej časti sedadla po strop je v kombi 93 cm, v hatchbacku o 2 cm menej.

Ponuka motorov pre kombi bude zrejme rovnaká ako je pre päťdverový hatchback, teda po tri zážihové a vznetové. „Základným“ by teda mal byť 1.4i CVVT s výkonom 73 kW, ďalšími zážihovými asi budú 1.6i CVVT s výkonom 88 kW a 1.6 GDI, teda motor s priamym vstrekovaním benzínu do valcov, ktorý má najväčší výkon 99 kW. V ponuke vznetových motorov pre i30 sú 1.4 CRDi (66 kW) a dve výkonové verzie motora 1.6 CRDi (81 a 94 kW). Všetky motory štandardne spolupracujú so šesťstupňovými ručne ovládanými prevodovkami, motory so zdvihovým objemom 1,6-litra možno na želanie zákazníka spárovať aj so šesťstupňovou automatickou prevodovkou.

Hyundai i30 novej generácie hneď po uvedení do predaja získal niekoľko významných ocenení. Patrí k nim aj hodnotenie 5 hviezdičkami v teste bezpečnosti Euro NCAP, kde hatchback získal vynikajúce skóre 90 % v oblasti ochrany detí s maximálnym počtom bodov za ochranu detí vo veku 18 mesiacov a 3 roky. Rovnako ako na všetky nové typy Hyundai sa aj na i30 novej generácie vzťahuje komplet záruky a popredajných služieb „Päť rokov záruky a výhod“, tvorený päťročnou zárukou bez obmedzenia počtu najazdených kilometrov, päťročnou cestnou asistenčnou službou a piatimi rokmi zvýhodnených prehliadok technického stavu vozidla.

-hi-

Škoda Rapid

NOVÁ TRIEDA ZNAČKY ŠKODA

V druhej polovici júna automobilka ŠKODA AUTO oficiálne zverejnila prvé dve fotografie a stručné informácie o type Rapid. Pre rastovú stratégiu automobilky má mať kľúčový význam. Od jesene 2012 ho budú postupne uvádzať na európske trhy.

Škoda Rapid určená pre Európu, má so Škodou Rapid predstavenou a predávanou v Indii v novembri minulého roka, spoločný len názov. Indický Rapid je sedan postavený na konštrukčnom základe Volkswagenu Polo, dizajnovo pripomína Fabiu. O type, ktorý v Európe nahradí Octaviu Tour a veľkosťou sa zaradí medzi typy Fabia a Octavia, začali predstavitelia mladoboleslavskej automobilky hovoriť približne pred tromi rokmi. Na vlaňajšom ženevskom autosalóne značka Škoda predstavila štúdiu s názvom Vision D, ktorou ukázala nový štýl dizajnu vypracovaný

Štúdia Škoda MissionL

Šúdia MissionL pre čínsky trh

šéfdizajnérom Jozefom Kabáňom. Štúdia mala karosériu hatchback. O pol roka neskôr, na autosalóne vo Frankfurte nad Mohanom, predstavila štúdiu s názvom MissionL. Tá mala karosériu typu liftback, akú má aj v súčasnosti celosvetovo najúspešnejší typ značky, Octavia. Ako dokazujú prvé dve fotografie nového typu Rapid, od štúdie MissionL sa podoba auta pre sériovú výrobu líši len minimálne. Či bude mať Rapid aj taký interiér ako má Mission L (na snímke), to do redakčnej uzávierky tohto vydania časopisu nebolo oficiálne známe.
V apríli na autosalóne v Pekingu ŠKODA AUTO uviedla, že pripravovaný typ, veľkosťou zapadajúci medzi typy Fabia a Octavia, bude mať názov Rapid a predstavila MissionL, ale s karosériou sedan. Nový sedan sa začne v Číne predávať v roku 2013.

„S týmto typom stanovujeme nové meradlá v segmente kompaktných vozidiel: ŠKODA Rapid je priestranný, elegantný a zároveň cenovo dostupný automobil pre celú rodinu. Presvedčí dôvtipnými riešeniami, najmodernejšou technikou a veľkou hospodárnosťou. Ide o automobil, ktorý umožňuje príjemnú, cenovo dostupnú a ekologickú mobilitu. Jednoducho správne vozidlo v správnom čase," povedal predseda predstavenstva spoločnosti ŠKODA AUTO Prof. Dr h.c. Winfried Vahland.

Rapid je vhodným doplnením existujúcej ponuky medzi typmi ŠKODA Fabia a Octavia, doma je teda v rozsiahlom kompaktnom segmente. Tento takzvaný „A segment" dnes predstavuje približne 36 % celosvetového automobilového trhu. V rámci tejto triedy pripadá podiel 42 % na modely so stupňovitou zadnou časťou, teda s karosériou sedan a liftback. Podľa vyjadrení odborníkov celosvetový počet predaných vozidiel práve tohto typu vzrastie do roku 2020 približne o 50 %.

Ako vôbec prvý sériovo vyrábaný automobil značky ŠKODA bol Rapid kompletne navrhnutý v duchu novo vyvinutého dizajnového jazyku automobilky. „Tento automobil na prvý pohľad reprezentuje jasné stanovisko: jasnosť, precíznosť, sviežosť a emocionálnosť," zdôrazňuje Dr. Eckhard Scholz, člen predstavenstva za oblasť Technického vývoja.

Dokonalé proporcie, jasne a čisto modelované plochy a ostro vedené línie tvoria atraktívny celok. Predok vozidla ukazuje novú interpretáciu typických znakov automobilky ŠKODA. Nové logo značky je sebavedome umiestnené na harmonicky zaoblenej prednej hrane kapoty. Maska chladiča sa vyznačuje chrómovaným rámčekom a je tvorená vertikálne umiestnenými lamelami. Súbor predných a hmlových reflektorov Škody Rapid evokuje tvar štvorlístka.

Čisté emócie sprostredkovávajú aj bočné línie karosérie. Hlavné slovo tu má dlhý rázvor náprav, silueta podobná vozidlám typu kupé a precízne ostrá „Tornádo" línia, ktorá jasne oddeľuje svetlo a tieň. Na zadnej časti nie sú veľké piate dvere len funkčným, ale zároveň aj dizajnovým prvkom. Precízne usporiadané zadné skupinové svetlá so svojím - pre mladoboleslavské vozidlá typickým - tvarom písmena C a nové logo značky zaisťujú nezameniteľnosť typu ŠKODA Rapid.

Najmladší typový rad ŠKODA AUTO (pošepkáva sa aj o kombi) presvedčí pri kompaktných rozmeroch (dĺžka 4,48 metra, šírka 1,7 metra) aj svojou ponukou priestoru. Inovatívne navrhnutý kompaktný automobil ponúka miesto pre päť cestujúcich a ich batožinu. Ponuka pohonných jednotiek pre nový kompaktný typ sa skladá z pätice zážihových dvojice vznetových motorov.

ŠKODA Rapid zažije svoju výstavnú premiéru túto jeseň na parížskom autosalóne. Za hlavnú cieľovú skupinu pre Rapid ŠKODA AUTO považuje najmä rodiny, ktoré hľadajú priestranné vozidlo za dostupnú cenu v obvyklej kvalite českej značky.

-ša-

Škoda MissionL

Škoda Rapid

NAJMENŠIE PLNE HYBRIDNÉ AUTO V EURÓPE

Model Toyota Yaris Hybrid mal výstavnú premiéru túto jar na autosalóne v Ženeve. Toyota tak hybridný pohon Hybrid Synergy Drive® (HSD) aplikovala aj vo svojom v Európe najpredávanejšom type, z ktorého predala už viac ako 2,5 milióna vozidiel. V súčasnosti ho teda ponúka so zážihovými motormi, so vznetovým motorom aj s hybridným pohonom.

Model Yaris Hybrid má kvôli zástavbe hybridného pohonu predĺžený motorový priestor, previs karosérie je tak pri nezmenenom rázvore náprav 2510 mm dlhší, celková dĺžka vozidla narástla o 20 mm v porovnaní s ostatnými modelmi Yarisa na 3905 mm. Zakrytovanie spodnej časti vozidla a aerodynamická optimalizácia prednej časti karosérie viedli k hodnote koeficientu aerodynamického odporu 0,286, čo je pri takom malom aute výborný výsledok. Malý aerodynamický odpor prispieva k celkovo malej spotrebe paliva, podobne ako použitie svietiacich diód v zadných združených svetlách a čiastočne aj v osvetlení prednej časti vozidla.

V porovnaní s už známymi hybridnými modelmi konštruktéri Toyoty zmenšovali každý prvok hybridného pohonu tak, ako sa len dalo. Palivovú nádrž aj trakčnú nikel-metalhydridovú akumulátorovú batériu umiestnili pod zadné sedadlá. Vďaka tomu objem batožinového priestoru zostal rovnaký ako pri ostatných modeloch Yaris – teda 286 litrov.

"Downsizing" sa prejavil napríklad v použití upraveného 1,5-litrového zážihového motora s výkonom 55 kW pracujúceho v tzv. Atkinsonovom cycle (oneskorené zatváranie nasávacích ventilov je jeho hlavnou charakteristikou). V porovnaní s 1,8-litrovým motorom používaným v ostatných "hybridných" modeloch je o 10 % kratší a o 16,5 kg ľahší.

V porovnaní s prevodovkou v Aurise Hybrid je aj prevodovka CVT o 6 % kratšia a o 11 kg ľahšia. Menšiu hmotnosť aj rozmery má i synchrony electromotor vďaka použitiu vinutia cievok s plochým drôtom miesto drôtu s kruhovým prierezom a vďaka úpravám permanentných magnetov. O niečo menšia a ľahšia je aj jednotka riadenia výkonu PCU. Celková hmotnosť hybridného systému je v porovnaní s hmotnosťou pohonu o niečo väčšieho modelu Auris Hybrid menšia o 42 kg.

Na medzinárodné novinárske predstavenie tohto modelu si Toyota vybrala Amsterdam a okolie holandského hlavného mesta. Trasa viedla rušnými mestskými ulicami I úzkymi cestami pokojného vidieka. Toyota uvádza pre tento model spotrebu benzínu v kombinovanej prevádzke len 3,5 l/100 km, v mestskom cycle dokonca len 3,1 l/100 km. Aj keď sme jazdili celkom uvoľnene, sledujúc okolie, dostali sme sa na spotrebu 4,2 l/100 km. Malá spotreba paliva však nemá byť jediným lákadlom pre voľbu tohto modelu. Podľa skúseností s prevádzkou modelu Auris Hybrid technici Toyoty predpokladajú, že životnosť brzdových doštičiek vďaka systému regeneratívneho brzdenia bude v Yarise Hybrid bude veľmi dlhá. Meniť ich bude treba po viac ako 100 000 km.

Keďže komponenty pohonu, vrátane trakčných batérií sú vo vozidle zamontované tak, aby boli čo najnižšie, model s hybridným pohonom si zachoval výbornú stabilitu aj manévrovateľnosť, na akú sme si zvykli v Yarisoch so spaľovacími motormi.

Na prístrojovom paneli dominuje modrá farba, ktorú si v Toyote vybrali ako symbol pre svoje hybridné vozidlá. Modrú farbu možno nájsť aj na poťahoch sedadiel, na hlavici voliacej páky prevodovky s plynule meniteľným prevodom

(CVT), ktorá je špecifická pre vozidlá s hybridným pohonom, aj na monitore systému Toyota Touch, na ktorom možno sledovať aj energetický tok v systéme hybridného pohonu.

Toyota Yaris Hybrid sa bude pre európsky trh vyrábať, tak ako ostatné modely tohto typu, vo francúzskom závode Toyoty v meste Valencienes. Predaj tohto vozidla s najväčšou rýchlosťou 165 km/h a schopnosťou zrýchliť z 0 na 100 km/h za 11,8 s Toyota na Slovensku podporila uvádzacou zľavou. Jeho cena začína pri sume 14 240 eur, teda rovnakej ako má model Yaris 1.33 s dobrou výbavou Style a prevodovkou Multidrive S.

Samuel BIBZA

RÝDZO ŠPORTOVÝ MODEL

Pri príležitosti osláv víťazstva tímu Red Bull Racing v pohári konštruktérov vo Formule 1 v roku 2011, pripravil Renault Sport limitovanú edíciu Clio R.S. - verziu Clio R.S. Red Bull Racing RB7.

"Clio R.S. Red Bull Racing RB7 je ohnivý hatchback, ktorý kombinuje ohromujúci vzhľad s najnovšími funkciami, vyvinutými expertmi z Renault Sport Technologies," komentuje tento model Jean-Maxime Boulanger, produktový manažér Clio Renault Sport. "Clio R.S. Red Bull Racing RB7 je dynamický automobil, ktorý určite ohromí a nenechá nikoho chladným. Je to pocta pre Renault Sport Technologies a Renault Sport F1, ktorá sa im dostala vďaka veľmi blízkym vzťahom, ktoré sú medzi nimi!"

Clio R.S. Red Bull Racing RB7, zatiaľ posledná limitovaná edícia verzie Clio R.S., ťaží z uznávaných silných stránok základného modelu, čo celkom iste neuniklo pozornosti nadšencom športových vozidiel a vozidiel motoršportu. Jeho 18-palcové čierne disky kolies z ľahkej zliatiny „Interlagos" (k dispozícii na prianie) sú vybavené rovnakými pneumatikami Bridgestone RE050A ako má Mégane R.S. Trophy, ktorý zajazdil najrýchlejšie kolo a vytvoril tak nový rekord v Nürburgring na Nordschleife v júni 2011. Jeho čierna metalická farba vytvára výrazný kontrast s aerodynamickou lištou F1 v prednom nárazníku, krytmi spätných zrkadiel a zadným difúzorom, v špeciálnom metalickom odtieni Renault Sport žltá Sirius. Aj dvojlitrový motor s výkonom 150 kW prešiel medzičasom zmenou, bol vyladený tak, aby dosiahol « litrový výkon » viac ako 74 kW na liter! Tieto športové vozidlá sa pýšia šachovnicovou strechou Renault Sport, ktorá ladí s Red Bull Racing znakmi na dverách. Vonkajšie prvky tohto vozidla slúžia k zvýrazneniu extrémne silnej pozície Clia R.S. Red Bull Racing RB7.

Dokonalý a agresívny športový vzhľad Clia R.S. Red Bull Racing RB7 je odzrkadlený v sériovej výbave. Tá zahŕňa automatickú klimatizáciu, hands-free kartu Renault, žlté športové sedačky Recaro, hlavicu preraďovacej páky Renault Sport, personalizovaný štítok a connection box (vstup USB a jack 3,5 mm). Je vybavený aj R.S. Monitorom, elektronickým palubným pomocníkom, ktorý využíva displej a ovládače rádia, pomocou ktorých zobrazuje aktuálne informácie týkajúce sa mechaniky, ako napríklad zrýchlenie z 0-100 km/h, a ďalšie informácie zamerané na doladenie jazdných štýlov v reálnom čase. Výnimočnosť a špecifickosť Clia R.S. Red Bull Racing RB7 si určite nájde obľubu u majiteľov, ktorí majú zmysel pre technológie a športový výkon.

Clio R.S. Red Bull Racing RB7 je výstižnou ukážkou toho najlepšieho. Predstavuje spojenie znalostí a zručností expertov tímu Renault F1 (Tímy Red Bull Racing, Lotus F1 Team, Caterham F1 Team a Williams F1 Team profitujú zo sily Renaultu v roku 2012) a expertov na cestné vozidlá Renault.

Clio R.S. Red Bull Racing RB7 je prvou limitovanou edíciou zo série Red Bull Racing. Tá v najbližšej dobe bude k dispozícii aj pre Twingo R.S. a neskôr bude realizovaná aj pre model Mégane R.S.

Clio R.S., vyrábané v Dieppe vo Francúzsku, je od svojho uvedenia na trh v druhej polovici roka 2006, dnes predávané na štyroch kontinentoch: Európa, Ázia, Afrika a Oceánia. Bolo vyvinuté športovým oddelením Renault Sport Technologies, ktorého cieľom bolo vyniknúť medzi ostrou konkurenciou v porovnávacích testoch. Vďaka tomuto prístupu sa Clio R.S. dostalo k množstvu zlepšení, vrátane uvedenia inovovanej verzie v roku 2009. Jeho budúcnosť podporilo jeho uvedenie na všetkých trhoch šitých na mieru pre limitované verzie ako sú Clio R.S. Ange & Démon, Clio R.S. 20th Anniversaire a symbolický Gordini R.S.

Clio R.S. Red Bull Racing RB7 je na Slovensku možné objednať od júna 2012 za cenu 23 400 eur. **-rt-**

LIMITOVANÁ SÉRIA
PRE SLNEČNÉ DNI

Toto leto bude s Twingom ešte viac zábavy! Viac slnka a viac čerstvého vzduchu do vlasov pre milovníkov slnečného počasia! Nové Twingo sa odhaľuje na leto a prináša novú limitovanú sériu s letným názvom Sunshine!

Táto limitovaná séria stavia na úspechu Twinga prvej generácie, kedy otvárateľná plátená strecha na Twingu bola fenoménom.

Je postavená na verzii Trend a prináša hneď niekoľko noviniek v produktovom rade typu Twingo. Na prvý pohľad zaujme elektricky otvárateľou plátenou strechou, ktorú Renault prináša späť do svojho portfólia.

Okrem štandardného tmavého vyhotovenia interiéru prichádza táto limitovaná séria s možnosťou voľby svetlého čalúnenia a prístrojovej dosky. Twingo si zachováva svoju hravosť v podobe možnosti meniť farby nielen v interiéri (tri možnosti vyhotovenia výduchov a ovládačov klimatizácie), ale aj v exteriéri. Súčasťou sériovej výbavy tejto limitovanej série sú zatmavené zadné okná, a "Pack look" v čiernom vyhotovení (okrasné kryty kolies, spätné zrkadlá a koncovka bočnej lišty) s možnosťou voľby bielej farby v opcii. Ponuka farieb zostáva zachovaná ako na štandardných verziách Renaultu Twingo.

Výbava limitovanej série Twingo Sunshine okrem už spomínaných dizajnových prvkov zahŕňa štandardnú výbavu známu z verzie Trend: ABS s elektronickým rozdeľovačom brzdnej sily a asistenčným systémom brzd, automatické rozsvietenie v prípade prudkého brzdenia, 4 bezpečnostné vankúše, bezpečnostné pásy vpredu (trojbodové s predpínačmi a obmedzovačmi sily), bezpečnostné opierky hlavy vpredu výškovo nastaviteľné a vzadu fixné, systém ISOFIX na sedadle spolujazdca a na zadnom sedadle vpravo, možnosť odpojenia bezpečnostných vankúšov na sedadle spolujazdca, elektronický posilňovač riadenia s variabilným účinkom, palubný počítač, rezervné koleso, ručne ovládanú klimatizáciu, predné reflektory do hmly, tempomat, centrálne zamykanie s diaľkovým ovládaním, alebo elektricky ovládané predné okná a vonkajšie spätné zrkadlá.

K dispozícii je s 1,2-litrovým zážihovým motorom s výkonom 55 kW. Cena modelu je 9090 € po zohľadnení marketingovej zľavy (cenníková cena 9890 euro, - 800 € zľava). Klientske objednávky boli otvorené v júni, prvé autá budú v predajnej sieti Renault na Slovensku v auguste 2012.

-rt-

SVETOVÝ REKORD PRE RENAULT ZOE

Renault ZOE stanovil nový svetový rekord v najdlhšej trati prejdenej za 24 hodín sériovo vyrábaným elektrickým vozidlom. ZOE prešlo 363 kôl na rýchlostnom okruhu Aubevoye v Normandii, čo znamená celkovú dĺžku 1618 km. ZOE tak prekonalo predchádzajúceho rekordmana o 25 % (pôvodný rekord bol 1280 km).

AKO SA TVORÍ REKORD…

Aubevoye,1. jún 2012, 16:00 h. Dve vozidlá Renault ZOE sú pristavené na rýchlostnom okruhu Aubevoye v Normandii, 15 vodičov z Aubevoye, Cléon, Sandouville, Flins, Douai a Grand Couronne sa potom vymieňa za volantom, jazdia a nabíjajú batérie podľa potreby. O 24 hodín neskôr prechádzajú obe autá cieľovou líniou s najazdenou kilometrážou 1618 km a 1506 km. Obe autá splnili prísľub demonštrovať výkon a výdrž…

Za tento výkon môže ZOE poďakovať prelomovému technickému riešeniu: nabíjaniu Caméléon. Tento originálny systém, prvý svojho druhu na svete, robí zo ZOE elektrický automobil, ktorý je kompatibilný s akoukoľvek elektrickou zásuvkou rôzneho napätia. ZOE je možné rýchlo nabíjať pri 43 kW, kedy sa kapacita batérie nabije na 80% za menej ako 30 minút. Tento rekord by nebol možný, pokiaľ by ZOE nemalo dojazd v rozmedzí 100 a 150 km v reálnych podmienkach, v závislosti od podmienok. Celkovo bolo ZOE dobíjané 18 krát za 24 hodín.

Automobily ZOE neboli upravované, boli použité autá zo sériovej linky. Celá akcia prebiehala pod drobnohľadom oficiálneho pozorovateľa a čaká na zápis do Guinessovej knihy rekordov.

Uvedenie Renaultu ZOE na trh znamená štart novej éry, kedy elektrická mobilita bude dostupná každému. Je to významný krok dopredu aj pre Renault. Vo svojej viac ako 110 ročnej histórii Renault ukázal svoju schopnosť inovovať a prinášať technologické novinky širokým masám. ZOE je kompaktné, atraktívne vozidlo a je tiež dostupné (od 15 700 € vo Francúzsku). ZOE sa dostane na trh už koncom tohto roka. **-rt-**

NOVÉ KONCEPTY, NOVÁ FORMA PREDAJA

BMW Group pri príležitosti otvorenia celosvetovo prvého BMW i Store, na Park Lane v Londýne, uvádza BMW i3 Concept s novým interiérom a zároveň nový BMW i Pedelec Concept (pedálový elektrický bicykel) – na mieru šitý doplnok pre BMW i3 Concept. BMW Group v Londýne predstavuje aj svoj komplexný balík produktov a služieb elektromobility 360° ELECTRIC.

BMW i3 Concept

BMW i3 Concept bol prvý raz verejnosti predstavený vlani na autosalóne vo Frankfurte. Jeho nový interiér, prezentovaný pri príležitosti otvorenia prvého BMW i Store v Londýne, tvorí zmes kože, dreva, vlny a ďalších materiálov z obnoviteľných zdrojov a prírodných vlákien, ako nová dimenzia veľkorysého prémiového priestoru.

Na prístrojovú dosku sa použilo eukalyptové drevo, pochádzajúce z európskych lesov, obhospodarovaných udržateľným spôsobom. To zároveň zabezpečí skrátenie dodacích trás, teda maximálnu udržateľnosť vo všetkých štádiách výroby. Koža má nový prírodný odtieň Cassia, ktorý sa dosahuje jej ekologicky neinvazívnym tónovaním pomocou činidla z olivových listov. Kvalitná vlna je použitá na prístrojovej doske spolu s dreveným obkladom, vytvára príjemnú salónnu atmosféru. Dynamické proporcie vozidla sú zaobalené do novej farebnej schémy.

Nové predajné kanály subznačky BMW i sú navrhnuté tak, aby poskytli užívateľsky priaznivý a na zákazníka orientovaný prístupový bod k novým produktom a službám. Jeho ústredným motívom je prispôsobenie sa stále rastúcim nárokom klientov na flexibilitu procesu kúpy.

Dominantnou farbou je nová strieborná Andesite Silver, v kombinácii s lesklou čiernou a vizuálne atraktívnymi modrými prvkami BMW i Blue na logu, „obličkách“, prahoch dverí a zadnom nadstavci pod nárazníkom. BMW i3 Concept patrí do tej istej rodiny BMW i ako BMW i8 Concept Coupé a BMW i8 Concept Spyder. BMW i3 bude prvým sériovo vyrábaným plne elektrickým vozidlom od BMW Group, jeho produkcia sa začne v roku 2013.

BMW i Pedelec Concept

BMW i prináša inovatívne dvojkolesové vozidlo, ktoré je ideálnym doplnkom pre BMW i3 Concept v zmysle jeho obohatenia o ďalšiu praktickú rovinu mestskej mobility. Nový BMW i Pedelec (Pedal Electric Cycle) Concept je kompaktný bicykel s elektrickým motorom ako doplnkom k vlastným silám jazdca, ktorý mu pomôže prekonávať náročné veľkomestské trasy rýchlejšie a s menšou námahou. BMW i Pedelec Concept sa dá veľmi jednoducho a rýchlo zložiť. V batožinovom priestore BMW i3 Concept je dosť miesta až pre dva tieto elektrické bicykle, vrátane možnosti dobíjať tam ich batérie.

Podobne ako BMW i3, aj BMW i Pedelec Concept je sofistikovanou high-tech formou dopravného prostriedku. Veľkú praktickú využiteľnosť mu dáva jeho malá hmotnosť (asi 20 kg) vďaka rámu z hliníka a karbónu, má hydraulické kotúčové brzdy na oboch kolesách,

výkonný pomocný elektromotor s integrovanou trojstupňovou prevodovkou v náboji, inteligentnú riadiacu jednotku a sklápací mechanizmus. V závislosti od využívania pomocného účinku motora vydržia batérie na jedno nabitie 25 až 40 kilometrov. Plne sa dobijú za štyri hodiny, rýchlonabíjaním za hodinu a pol, buď z bežnej elektrickej siete alebo v batožinovom priestore BMW i3 Concept. Batéria sa dobíja aj pri jazde na voľnobeh, kedy elektrický motor funguje ako generátor.

BMW i: nová predajná štruktúra pre osobnú mobilitu

BMW i znamená okrem iného aj nové chápanie prémiovej mobility a flexibility, zameranej na budúcnosť a nároky klientely. S cieľom maximalizovať jednoduchosť a prémiové atribúty procesu predaja vozidiel BMW i, boli vyvinuté nové predajné kanály. Produkty a služby BMW i sa budú k zákazníkom na vybraných trhoch dostávať prostredníctvom inovatívneho viackanálového modelu.

Hneď pri uvedení značky BMW i na trh v roku 2013 bude jej produkty predávať viac ako10 % autorizovaných predajcov BMW. Popri tomto „statickom" kanáli prinesie BMW i aj mobilný predajný tím CIC (Customer Interaction Centre, centrum zákazníckej interakcie) a internetový predaj. Všetky tri platformy budú plne prepojené a zákazník bude mať možnosť nielen si vybrať preferovanú z nich, ale ju v rámci procesu kúpy vozidla aj kedykoľvek zmeniť.

BMW i: 360° ELECTRIC

BMW i bude pristupovať k mobilite integrovaným spôsobom, prostredníctvom vozidiel, ale aj príslušných služieb mobility. Zákazníci, ktorí sa v budúcnosti rozhodnú pre BMW i, môžu počítať s komplexným špeciálne zloženým balíkom nazvaným 360° ELECTRIC, ktorý bude kombinovať výhody elektrickej mobility s veľkou dávkou každodennej spoľahlivosti, komfortu a flexibility.

Balík produktov a služieb 360° ELECTRIC stojí na štyroch hlavných pilieroch: domáce nabíjanie, verejné nabíjanie, záruka mobility a integrácia s ostatnými inovatívnymi koncepciami mobility, s cieľom eliminovať dopad obmedzeného dojazdu. Zákazníkom s vlastnou garážou alebo súkromným parkovacím miestom bude BMW ponúkať aj špeciálne zásuvky BMW i Wallbox, ktoré zaistia nielen bezpečnejšie, ale aj rýchlejšie nabíjanie. V mestách zabezpečí BMW i pre majiteľov elektrických vozidiel v spolupráci s prevádzkovateľmi parkovísk plný prístup k verejným nabíjacím staniciam. Vodič nájde vhodnú nabíjaciu stanicu veľmi jednoducho pomocou navigačného systému, cez internet alebo pomocou aplikácie na smartfóne.
K službám záruky mobility patrí napríklad aj pomoc priamo na mieste v prípade vybitia batérie – buď jej núdzovým nabitím zo servisného vozidla, alebo, ak si to zákazník bude želať, dopravením vozidla k najbližšej dobíjacej stanici.

-bw-

NAJMENŠIE SUV NEMECKÝCH ZNAČIEK

Opel Mokka mal výstavnú premiéru túto jar na autosalóne v Ženeve. S dĺžkou 4280 mm je momentálne najmenším športovo-úžitkovým vozidlom (SUV) nemeckých značiek, kde radíme aj Opel, i keď patrí do koncernu General Motors.

Mokka má rovnaký konštrukčný základ ako jeho dvaja koncernový súrodenci, Buick Encore a Chevrolet Trax. Posledný z nich sa bude predávať aj v Európe. Opel v tlačových materiáloch predstavujúcich svoju novinku Mokka zdôrazňuje, že podvozok skonštruovali jeho konštruktéri tak, aby vyhovoval predstavám európskych zákazníkov.

Podvozok malého SUV je optimálny pre mestské podmienky, pričom je vhodný aj pre jazdu v teréne. Mokka sa bude vyrábať s pohonom predných kolies (FWD) aj s pohonom všetkých kolies (AWD). Systém pohonu AWD je účinný, inteligentný. Aktivuje sa automaticky iba v prípade potreby, napríklad pri jazde v zákrutách, kedy zabezpečuje lepšiu trakciu a ovládateľnosť vozidla. Dokáže samočinne zistiť, kedy nie je potrebný – napríklad pri jazde priamym smerom po diaľnici. Pri dobrej adhézii pneumatík systém automaticky prenáša celý krútiaci moment motora iba na predné kolesá aby sa zmenšili trecie straty a dosiahla priaznivá spotreba paliva.

Ak to zmenšená adhézia a jazdné podmienky vyžadujú, systém AWD plynulo automaticky zapojí do záberu aj kolesá zadnej nápravy. Rozdelenie krútiaceho momentu na nápravy sa plynulo mení od 100:0 do 50:50 percent. Komponenty pohonu všetkých kolies majú spolu hmotnosť iba 65 kg, takže iba minimálne ovplyvňujú spotrebu paliva.

Na prednej náprave sú osvedčené pružiace vzpery McPherson, optimalizované inžiniermi Opel pre podmienky subkompaktného SUV. Konštrukčné zmeny zahŕňajú špeciálne pružiny kompenzujúce pôsobenie bočných síl, ktoré zlepšujú reakciu tlmičov, oddelenými úchytmi tlmičov a pružín na prednej náprave a silentbloky ramien s dvojitým plášťom. Tieto prvky prispievajú k zlepšeniu komfortu,

zlepšeniu ovládateľnosti, ako aj k obmedzeniu prenosu hluku a vibrácií do karosérie. Zadná náprava má vlečené ramená spojené skrutne pružnou priečkou v tvare písmena U, umiestnenou pred zadnými kolesami. Vyhotovenie zadnej nápravy sa líši podľa toho, či má Mokka pohon predných alebo všetkých kolies, čím sa dosahuje špecifická optimalizácia zadnej nápravy pre jednotlivé verzie.

Štandardný elektronický stabilizačný systém ESP najnovšej generácie je vybavený špeciálnou funkciou HSA (Hill Start Assist) a zjazdovou automatikou HDC (Hill Descent Control), ktorá udržiava konštantnú rýchlosť pri zjazde zo strmého svahu. HDC zabraňuje, aby vozidlo v takej jazdnej situácii prekročilo rýchlosť 20 km/h. Pre ďalšie zlepšenie ovládateľnosti konštruktéri Opel vybavili podvozok všetkých verzií typu Mokka najmodernejším elektrickým posilňovačom riadenia EPS (Electric Power Steering), ktorý umožňuje lepšie prispôsobiť účinok rýchlosti jazdy.

Nové SUV Mokka rozširuje produktové portfólio značky Opel, ktorá ako prvá nemecká značka vstupuje do rýchlo rastúceho segmentu subkompaktných SUV. Napriek svojej relatívne malej dĺžke 4,28 metra Mokka poskytuje veľkorysý priestor piatim osobám, sediacim v pohodlnej zvýšenej polohe. Na trh sa dostane v závere tohto roka.

Na pohon slúžia tri účinné motory, pri ručne ovládanej prevodovke štandardne vybavené na zmenšenie spotreby paliva systémom Štart/Stop. Ponuka zážihových motorov obsahuje 1,6-litrový štvorvalec s atmosférickým nasávaním, ktorý dosahuje výkon 85 kW a maximálny krútiaci moment 155 Nm, ako aj prepĺňaný motor 1.4 Turbo s výkonom 103 kW a maximálnym krútiacim momentom 200 Nm. Najúspornejšiu alternatívu predstavuje vznetový motor 1.7 CDTI s výkonom 96 kW a maximálnym krútiacim momentom 300 Nm. Motor 1.7 CDTI sa môže kombinovať buď so 6-stupňovou ručne opvládanou alebo 6-stupňovou automatickou prevodovkou. Motor 1.4 Turbo sa spočiatku bude montovať s rovnakou 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, neskôr bude k dispozícii aj automatická prevodovka. **-ol-**

CHEVROLET TRAX

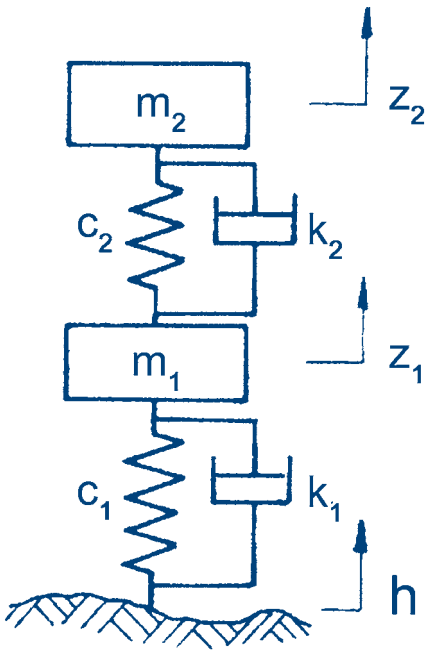
Súrodenec Opelu Mokka, Chevrolet Trax, bude mať európsku premiéru o pár mesiacov na autosalóne v Paríži. V Európe, kde má pomôcť zlepšovať trhový podiel tejto tradičnej americkej značky, ho začnú predávať na jar budúceho roka. Zatiaľ vraj nie je plánovaný jeho predaj v USA. Tento trh bude koncern GM zásobovať len tretím „súrodencom, typom Buick Encore.

Chevrolet Trax sa od Opelu Mokka vzhľadovo hodne líši, najmä prednou časťou karosérie. Mohutná maska chladiča je rozdelená lištou vo farbe karosérie s integrovaným logom značky na dve časti. Oba typy majú odlišne tvarované aj nárazník a reflektory. Predná časť Traxu svojím vzhľadom vozidlo jednoznačne zaraďuje k súčasným novším vozidlám značky. V interiéri by vraj mali byť aj prvky charakteristické skôr pre väčšie a luxusnejšie autá. Pri začiatku predaja bude pravdepodobne k dispozícii len zážihový prepĺňaný motor 1.4 Turbo Ecotec (103 kW a 200 Nm).

-cht-

REGULÁCIA PRUŽENIA AUTOMOBILOV

Aby sa ich nepriaznivé účinky zmiernili, je každý súčasný osobný a nákladný automobil vybavený systémom odpruženia (čo v prvopočiatkoch automobilizmu nebolo až takou samozrejmosťou). Tento systém oddeľuje nadstavbu vozidla (karosériu, úložnú plochu) od jeho podvozku (kolesá a ich zavesenie) pomocou pružných a tlmiacich väzbových prvkov (pružiny, tlmiče). Výnimku z tohto pravidla tvoria dnes len niektoré špeciálne vozidlá, pohybujúce sa po ceste malou rýchlosťou (cestné a zemné stroje, niektoré traktory).



Obr. 01 Štvrtinový model pruženia automobilu: m_1 ... neodpružená hmota (koleso), m_2 ... odpružená hmota (nadstavba), c_1 ... radiálna tuhosť pneumatiky, c_2 tuhosť pružiny, k_1 ... vnútorné tlmenie pneumatiky, k_2 ... súčiniteľ tlmenia tlmiča, z_1, z_2 ... zvislý pohyb neodpruženej a odpruženej hmoty, h ... budenie sústavy nerovnosťami vozovky

Systém odpruženia automobilu má dve dominantné úlohy. Po prvé, musí zabezpečiť dobrú úroveň pohodlia jazdy pre vodiča a cestujúcich v osobnom vozidle, alebo v prípade nákladného vozidla pre vodiča a ďalšie osoby v kabíne a spoľahlivú ochranu tovaru na úložnej ploche pred poškodením otrasmi. S týmto hlavným cieľom systém odpruženia automobilu historicky vznikol. Postupom času, s narastajúcou rýchlosťou jazdy a hustotou premávky na cestách, sa k uvedenej prvej úlohe priradila ďalšia úloha, a to taká, že systém odpruženia musí zaručiť dostatočnú mieru bezpečnosti jazdy. To hrá rozhodujúcu úlohu najmä pri rýchlo jazdiacich osobných (ale v súčasnosti už aj nákladných) automobiloch.

Rozoberme si to ďalej. Problematiku odpruženia popisuje a rieši časť teórie automobilu, ktorá sa nazýva zvislá dynamika. Zvislý pohyb kolies, kopírujúcich pri jazde nerovnosti vozovky, sa pružinami a tlmičmi systému odpruženia vo väčšej alebo menšej miere prenáša na karosériu a spôsobuje jej kmitavý pohyb v zvislej pozdĺžnej rovine. Keď situáciu značne zjednodušíme a nebudeme si všímať mnohých ďalších faktorov, možno povedať, že miera pohodlia jazdy vo vozidle z hľadiska účinkov kmitania na ľudský organizmus je určená veľkosťou zvislých zrýchlení, ktoré pri tomto pohybe karosérie vznikajú. Zvislé zrýchlenia budú tým väčšie, čím väčšie budú výkmity (amplitúdy) karosérie v zvislom smere a čím väčšia bude frekvencia (kmitočet) tohto kmitavého pohybu. Uvedená prvá úloha systému odpruženia sa teda transformuje na potrebu zmenšenia zvislých pohybov a frekvencie zvislého kmitania karosérie na prijateľnú mieru pre človeka.

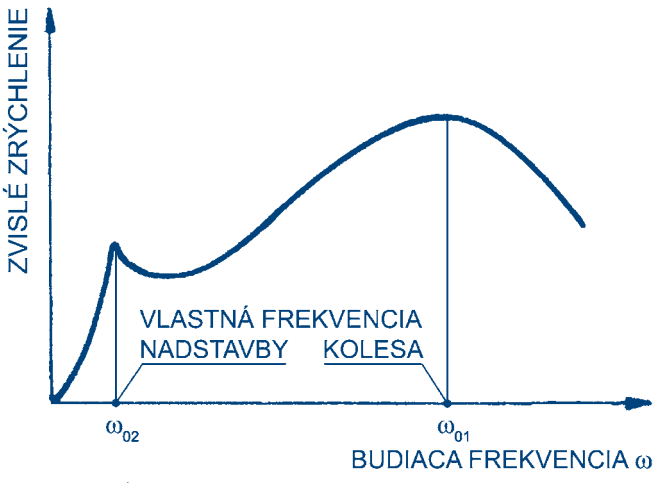
Bezpečnosť jazdy automobilu je rozhodujúcim spôsobom určená, ak odhliadneme od ľudského faktora, jeho dobrou ovládateľnosťou a schopnosťou účinného brzdenia. Obidve tieto vlastnosti závisia od toho, či budú pneumatiky schopné preniesť dotykovými plochami s vozovkou dostatočne veľké trecie sily medzi vozidlom a povrchom vozovky v priečnom aj pozdĺžnom smere. Od maximálnej veľkosti týchto trecích síl totiž závisí, či automobil prejde bezpečne určitou rýchlosťou zákrutu s daným polomerom, alebo či v prípade potreby zabrzdí z určitej rýchlosti na dráhe, ktorá je k dispozícii pred stretom s prekážkou. K tomu, aby v dotykových plochách pneumatík vznikli požadované trecie sily, je potrebné, aby kolesá automobilu boli zaťažené zvislými silami (reakciami) spôsobenými jeho tiažou. Čím väčšie bude zaťaženie kolesa, tým väčšia trecia sila môže vzniknúť (toto pravidlo si istotne pamätáme ešte zo školských lavíc). Tieto zvislé zaťaženia kolies však pri prejazde nerovnosti vozovky kolíšu, pričom sa výrazne

Automobily jazdia po cestách, ktorých povrch nie je rovinný, ale vyskytujú sa na ňom rôzne nerovnosti. Sú to všeobecne vyvýšeniny alebo prehĺbeniny oproti ideálnemu rovinnému povrchu, ktoré majú rozličnú dĺžku, výšku aj tvar. Kolesá automobilu pri jazde viac alebo menej presne kopírujú tvar týchto nerovností, pričom na vozidlo pôsobia zvislé dynamické sily.

prejavujú okrem tvaru a rozmerov nerovnosti aj rýchlosť jazdy a dynamické vlastnosti vozidla s jeho odpružením. Čím bude väčší rozkmit (kolísanie) zvislých zaťažení kolies, tým horšie budú podmienky pre vznik potrebných trecích síl V niektorých momentoch sa dokonca môže stať, že koleso nebude mať žiaden kontakt s vozovkou a v takom prípade nebudú k dispozícii žiadne trecie sily („odskakovanie“ kolies od vozovky). Druhá úloha systému odpruženia sa teda transformuje na potrebu zmenšenia kolísania zvislých síl na kolesách vozidla pri jazde po nerovnostiach vozovky na čo najmenšiu mieru.

Niekto by mohol povedať: aké jednoduché! Ak si však uvedomíme rozsah podmienok, za ktorých by systém odpruženia mal plniť uvedené dve základné požiadavky, z jednoduchého sa zrazu stane zložité a ťažko riešiteľné. Nejedná sa totiž len o komplex veľmi rôznorodých jazdných podmienok, ako je zaťaženie vozidla, rýchlosť jazdy, povrch vozovky s jeho nerovnosťami, atď., ale aj množstvo rôznych ďalších faktorov, ktoré by na prvý pohľad nemali situáciu ovplyvňovať, ako napr. klimatické podmienky, spôsob jazdy, a pod. Situácia je komplikovaná a dôkazom toho je skutočnosť, že sa ani za viac ako sto rokov vývoja automobilov nepodarilo do dnešných dní vytvoriť systém pruženia, ktorý by stopercentne spĺňal naše predstavy.

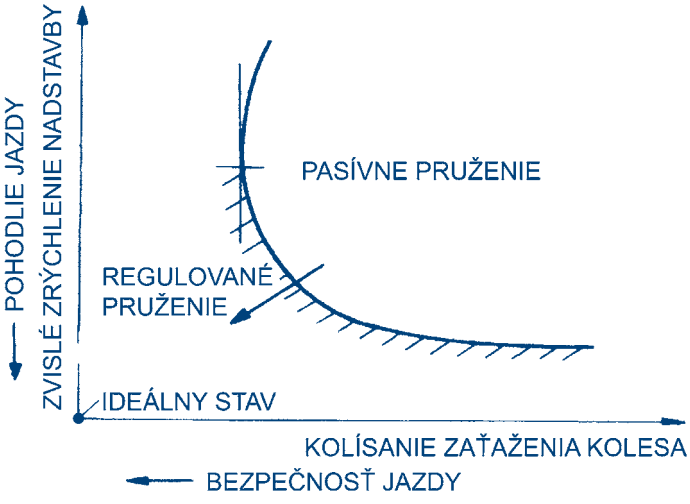
Systém odpruženia automobilu tvoria v podstate dva typy prvkov. Prvým sú pružné členy (najmä hlavné a prídavné pružiny, silentbloky uloženia niektorých členov mechanizmu zavesenia kolesa, pneumatiky), ktorých úlohou je pružne



Obr. 02 Frekvenčná charakteristika zvislého zrýchlenia nadstavby: ω_1, ω_2 ... vlastné frekvencie kmitania neodpruženej a odpruženej hmoty

oddeliť nadstavbu vozidla (karosériu) od kolies a od vozovky, pričom musia zabezpečiť prenos síl (najmä zvislých) medzi karosériou a kolesami. Druhým typom sú tlmiace členy (najmä tlmiče, menšou mierou silentbloky a pneumatiky), ktorých úlohou je tlmiť kmitavé pohyby karosérie a kolies. Obr. 1 znázorňuje tzv. štvrtinový model pruženia automobilu (názov sa vzťahuje na štvorkolesový automobil), čo je vlastne dvojhmotový model odpruženia jedného jeho kolesa. Hmota m1 predstavuje tzv. neodpruženú hmotu, ktorá je tvorená hmotou kolesa a častí jeho mechanizmu zavesenia, pružiny a tlmiča, ktoré sa pohybujú s kolesom. Hmota m_2 predstavuje tzv. odpruženú hmotu, ktorú tvorí časť hmoty nadstavby prislúchajúca danému kolesu (približne jedna štvrtina, v závislosti od rozloženia hmotnosti vozidla na predné a zadné kolesá) a hmoty zvyšných častí mechanizmu zavesenia kolesa, pružiny a tlmiča. Pružnú a tlmiacu väzbu medzi neodpruženou hmotou m_1 a vozovkou predstavuje pneumatika so svojou radiálnou tuhosťou c_1 a súčiniteľom útlmu k_1, ktorý je veľmi malý. Pružná a tlmiaca väzba medzi hmotami m_1 a m_2 je tvorená pružinou s tuhosťou c_2 a tlmičom so súčiniteľom tlmenia k_2. Kmitavý pohyb dvojice hmôt tohto modelu je budený nerovnosťami vozovky h s budiacou frekvenciou ω. Pretože ide, ako sme už uviedli, o dvojhmotový systém, vyskytujú sa tu dve vlastné frekvencie kmitania, a to vlastná frekvencia nadstavby ω_{02} a vlastná frekvencia kolesa ω_{01}. Typické hodnoty týchto frekvencií sú $\omega_{02} = 1 \div 1{,}5$ Hz, $\omega_{01} = 10 \div 15$ Hz, ich pomer je teda $\omega_{01} / \omega_{02} \sim 10$. Tieto dve vlastné frekvencie kmitania hmôt m_2 a m_1 vytvoria pri ich zhode s budiacou frekvenciou dva rezonančné vrcholy na krivke frekvenčnej charakteristiky zvislého zrýchlenia nadstavby, obr. 2. S pomocou tohto jednoduchého modelu sa dajú výpočtom odvodiť základné vlastnosti systému odpruženia automobilu a stanoviť vplyv jednotlivých parametrov.

Konvenčný systém odpruženia, používaný pri prevažnej väčšine súčasných automobilov, je systémom pasívnym, teda parametre jeho základných členov (tuhosti pružín, útlm tlmičov) sú konštantné a nie je možné ich (počas jazdy) meniť. Tu nastáva základný problém, ktorý zvykneme nazývať cieľovým konfliktom medzi pohodlím a bezpečnosťou jazdy. Ide o to, že plnenie požiadaviek z dvoch hľadísk, a to hľadiska pohodlia jazdy a hľadiska bezpečnosti jazdy, ktoré boli vyššie uvedené, si vyžaduje niektoré protichodné vlastnosti systému odpruženia, čo znamená rôzne hodnoty nastavenia jeho parametrov. To nie je pri pasívnom systéme pruženia možné, takže nastavenie jeho parametrov je vždy kompromisom medzi požiadavkami na pohodlie a na bezpečnosť jazdy. Tento kompromis môže byť pri voľbe nastavenia parametrov „usmernený“ jedným alebo druhým smerom, podľa charakteru automobilu (limuzína, športový). Konflikt pohodlie – bezpečnosť sa obvykle znázorňuje diagramom na obr. 3. Namiesto kritéria „bezpečnosť“ sa dnes častejšie používa kritérium „ovládateľnosť“, príp. „agilita“, čo je moderné, avšak význam je rovnaký.



Obr. 03 Grafické znázornenie konfliktu pohodlie – bezpečnosť jazdy (ovládateľnosť)

Ako je medzi motoristami dostatočne známe, pri tzv. „mäkkom“ odpružení (teda malé tuhosti pružín a relatívne malý útlm tlmičov) má vozidlo dobré vlastnosti z hľadiska pohodlia jazdy za priaznivých podmienok (t.j. pri jazde na rovnom povrchu vozovky). Tuhosti pružín však nemožno zmenšiť ľubovoľne, pretože to má za následok zväčšenie ich deformácie pri zaťažení rovnakou silou a tým zväčšenie prepruženia kolies, čo nie je možné pri daných rozmeroch karosérie. Tiež to má za následok zmenšenie vlastnej frekvencie zvislého kmitania karosérie, ktorá nemá byť menšia ako približne 1 Hz, pretože menšie hodnoty nie sú vhodné pre ľudský organizmus (nevoľnosť, „morská nemoc“). Vlastná frekvencia kmitania karosérie je pri konštantnej tuhosti pružín tiež výrazne závislá od zaťaženia vozidla. Ak pri plne zaťaženom vozidle leží jej hodnota v požadovanej oblasti okolo 1 Hz, pri nezaťaženom vozidle (pohotovostná hmotnosť + vodič) je príliš veľká, čo má za následok nepríjemnú jazdu s veľkými zvislými zrýchleniami. Preto sa prevažne používajú pružiny s progresívnou charakteristikou, pri ktorých tuhosť rastie pri zväčšovaní ich deformácie (príp. prídavné pružiny), čo uvedený problém čiastočne rieši.

Pri jazde po nerovnej vozovke je situácia iná. Tlmiče musia účinne tlmiť kmitanie karosérie vo frekvenčnom pásme 1 ÷ 1,5 Hz aj kmitanie kolies v pásme 10 ÷ 15 Hz. a preto musia produkovať väčšie tlmiace sily ako v predchádzajúcom prípade jazdy po rovnej vozovke. Pretože tlmič je vložený medzi mechanizmus zavesenia kolesa a karosériu, „tvrdším“ tlmičom sa vnášajú väčšie sily z kolesa do karosérie, čím sa naopak zvislé kmitanie karosérie podporuje. To má ale za následok zhoršenie pohodlia jazdy.

Ako je z uvedeného zrejmé, konvenčný pasívny systém odpruženia má mnohé nedostatky vyplývajúce z nutnosti kompromisného nastavenia parametrov jeho pružín a tlmičov medzi plnením požiadaviek z hľadiska pohodlia jazdy a ovládateľnosti vozidla. Nutnosť takéhoto riešenia je základnou príčinou nevyhovujúcich vlastností pasívneho systému odpruženia.

(pokračovanie)

Ing. Roman MOČKOŘ, CSc.

PREMIÉRA
TECHNOLÓGIE MAZDA SKYACTIV

CX-5 je prvým typom automobilky Mazda, ktorý plne využíva nové technológie SKYACTIV. Tie vedú k tomu, že automobily majú menšiu hmotnosť, sú úspornejšie, ohľaduplnejšie k životnému prostrediu a ponúkajú viac potešenia z jazdy. Vďaka novému prístupu k dizajnu, konštrukcii aj výrobe sa tvorcom technológií SKYACTIV podarilo vybudovať nový rad vyspelejších motorov, prevodoviek, karosérií a podvozkov, ktoré posúvajú očakávania zákazníkov.

Základným prvkom technológie SKYACTIV a jej filozofii sme sa podrobne venovali v minuloročných vydaniach časopisu (č. 9 až 11). V závere mája zástupcovia Mazdy na Slovensku a v Českej republike predstavili Mazdu CX-5 slovenským novinárom.

Typ CX- 5 okrem iného zozbieral plody vytrvalej snahy automobilky Mazda o zmenšovanie hmotnosti. Konštruktéri zbavili vozidlo nadbytočných kilogramov a aj napriek tomu sa im podarilo dosiahnuť väčšiu pevnosť aj mieru bezpečnosti. Excelentnú pasívnu bezpečnosť, ktorá je výsledkom kompletného prepracovania karosérie a podvozka v rámci programu SKYACTIV, dopĺňajú prvky aktívnej bezpečnosti, aké sa doteraz v kategórii kompaktných SUV nevyskytovali.

Základom výrazného nového vzhľadu vozidiel Mazda je inovatívny dizajnový koncept „KODO – duša pohybu“. Dizajnový smer KODO sa po prvýkrát predstavil v roku 2010 v štúdii Mazda Shinari, osviežujúcom štvordverovom športovom kupé. Nasledoval koncept kompaktného SUV Minagi, ktorý bol predobrazom súčasného typu Mazda CX-5.

Výborný výhľad vodiča z kabíny je iba jedným príkladom premysleného dizajnu Mazdy CX-5. Prispôsobiteľnosť vnútorného priestoru má novú úroveň vďaka sofistikovaným prvkom Karakuri, ako je napríklad unikátny trojdielny rad zadných sedadiel, rozdelených v pomere 4 : 2 : 4, pričom každé zo sedadiel je možné pomocou páčok sklopiť na diaľku. Jednodotykové páčky sa nachádzajú na oboch stranách batožinového priestoru pri výklopných dverách. Sedadlá však možno sklopiť aj klasickým spôsobom pomocou

tlačidiel v hornej časti operadiel. Po sklopení celého radu vznikne úplne rovná plocha. Strednú časť možno využiť ako piate sedadlo alebo ako lakťovú opierku so zabudovanými držiakmi na nápoje, prípadne, ak je potrebné prepravovať dlhé predmety, dá sa zložiť do roviny s podlahou batožinového priestoru. Vzadu pritom stále zostáva dostatok miesta pre dve osoby.

Výklopné veko batožinového priestoru umožňuje ľahké nakladanie. Vďaka tomu patrí batožinový priestor modelu CX-5 s objemom 503 litrov (vrátane priestoru pod podlahou) k najlepším v kategórii. Po sklopení zadných sedadiel je k dispozícii 1620 litrov priestoru na náklad. V Mazde CX-5 sa objavuje aj najnovšia verzia inovatívneho krytu batožinového priestoru Karakuri, ktorý je možné dvíhať a sklápať spolu s výklopným vekom batožinového priestoru, čo uľahčuje nakladanie. Má hmotnosť iba dva kilogramy (polovicu oproti krytu v modeli Mazda6 kombi), ľahko sa vyberá, je možné ho uložiť pod podlahu batožinového priestoru.

Japonský výraz Karakuri sa neobratne prekladá ako „klam“ či „mechanizmus“, avšak v slovníku spoločnosti Mazda sa ním označujú jedinečné prvky, ktoré vynikajú ľahkou obsluhou, ako je systém sklápania zadných sedadiel jedným dotykom alebo inovatívny kryt batožinového priestoru.

Podobne ako tradičné mechanické bábky Karakuri, ktoré sa pohybujú vďaka šálke čaju vo svojich rukách, mechanizmy spoločnosti Mazda demonštrujú maximálnu funkčnosť pri použití minimálnej sily.

Spoločnosť Mazda prepracovala systém automatickej klimatizácie tak, aby pri ohrievaní alebo ochladzovaní kabíny patril k najefektívnejším v kategórii kompaktných SUV. Kúrenie bolo optimalizované pre nové motory SKYACTIV, ktoré pracujú s menšou teplotou. Nové elektrické obehové čerpadlo chladiaceho systému motora navyše funguje aj potom, keď systém i-stop vypne motor (napríklad pri zastavení na semaforoch). Teplý vzduch tak do kabíny prúdi oveľa dlhšie ako v prípade vozidiel, ktoré využívajú tradičné mechanické čerpadlá.

Prenos hluku z motorového priestoru do kabíny CX-5 minimalizujú nové materiály, ktoré pohlcujú zvuk. Podobne je obmedzený prenos vibrácií, ktoré by sa zo zavesenia kolies mohli šíriť do podlahy vozidla. Spoločnosť Mazda tak dosiahla jednu z najnižších úrovní hluku v kabíne v kategórii kompaktných SUV.

Nová generácia komunikačného rozhrania vodiča HMI* (Human Machine Interface) v Mazde CX-5 obsahuje dotykový displej s uhlopriečkou 15 centimetrov, ktorý je umiestnený nad stredovou konzolou. Vodič tak pri práci s ním nemusí odvrátiť oči od cesty. Prehrávanie hudby alebo klimatizáciu je možné nastavovať rovnako pomocou ovládača HMI na stredovej konzole medzi prednými sedadlami alebo priamo na dotykovom displeji. Nové usporiadanie ovládačov na volante okrem toho umožňuje intuitívnejšiu prácu s palubným počítačom. Komunikačný systém obsahuje najmodernejšie technológie, vrátane konektora USB, bezdrôtového spojenia Bluetooth® alebo bezdrôtového prehrávania skladieb z prehrávača iPod®.

Audiosystém Bose poteší aj tých najnáročnejších poslucháčov. Navigačný systém založený na technológii spoločnosti TomTom® zase ponúka špičkovú službu využívajúcu priebežné aktualizácie. K ďalším prvkom patrí špeciálne nastavenie pre mobilné telefóny, ktoré potláča nežiaduce rušenie a podporuje rozpoznávanie hlasu, štartovanie tlačidlom Start/Stop s moderným bezkľúčovým zamykaním, anténa v tvare žraločej plutvy a pochopiteľne tempomat.

Pod kapotou Mazdy CX-5 zákazníci nájdu niektorý z troch veľmi úsporných štvorvalcových motorov – dva vznetové agregáty prepĺňané turbodúchadlom a jeden zážihový motor. Spojené sú buď so šesťstupňovou ručne ovládanou alebo automatickou prevodovkou. Tie prenášajú krútiaci moment na všetky štyri kolesá, alebo len na prednú nápravu. Bez ohľadu na kombináciu, ktorú si zvolí zákazník, všetky modely CX-5 obsahujú systém i-stop. Cieľom motorov SKYACTIV je dosiahnuť čo najefektívnejšie vnútorné spaľovanie. K dispozícii sú dva varianty agregátu SKYACTIV-D 2,2 l: so štandardným výkonom 110 kW a s výkonom 129 kW. Mazda CX-5 s druhým z uvedených motorov a 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou SKYACTIV-MT akceleruje z pokoja na 100 km/h iba za 8,8 sekundy a dosiahne najväčšiu rýchlosť 207 km/h. Táto kombinácia pohonu sa nám naozaj páčila. Na rozdiel od modelu poháňaného zážihovým motorom SKYACTIV-G 2,0 l spolupracujúceho s automatickou prevodovkou. Pri snahe o razantnejšiu akceleráciu bol hluk motora nečakane „počuteľný“ a nástup zrýchľovania menej výrazný.

Úplne nový podvozok SKYACTIV patrí k silným stránkam Mazdy CX-5. Odľahčená konštrukcia zavesenia kolies, súčasťou ktorej sú vpredu vzpery MacPherson a vzadu viacprvková náprava zabezpečuje ľubovoľnej rýchlosti je vozidlo precízne a jeho predvídateľné správanie sa vozidla, či už akceleruje, zatáča alebo brzdí.

Mazda CX-5 sa na náš trh dodáva v štyroch úrovniach výbavy: Emotion, Challenge, Attraction a Revoluition. Cena najlacnejšieho modelu CX-5 2.0 SKYACTIV-G (pohon prednej nápravy, ručne ovládaná prevodovka) so stupňom výbavy Emotion začína pri sume 21 900 eur. **-ma-**

PEUGEOT uvádza typ 301 a stabilizuje svoje názvoslovie

Značka PEUGEOT znovu obnovuje svoju politiku názvoslovia s číslicou „0" uprostred. V rámci svojej stratégie internacionalizácie, PEUGEOT zvolil pre svoje nové uvádzacie typy ukončenie s číslicou „1", a stabilizoval modely s číslicou „8" aj pre ich budúce obnovenia.

Bol tok rok 1929, kedy značka PEUGEOT s typom 201 zaviedla 3-miestne číslovanie s nulou uprostred. Systém názvoslovia používaný značkou PEUGEOT mal historicky nasledovnú štruktúru :

- 0 uprostred - identita značky PEUGEOT
- prvé číslo – veľkosť segmentu
- číslo na konci – označuje generáciu automobilu

Tento systém sa posunul koncom 90 rokov, integrujúc dvojicu písmen, ktoré označovali odvodenú siluetu (CC a SW). Od roku 2005 sa zdvojila 0 uprostred. Dve nuly charakterizovali modely s vyššou architektúrou ako 3008 alebo 5008. Medzinárodná internacionalizácia automobilku viedla znovu obnoviť svoju politiku názvoslovia.

Odteraz typy PEUGEOT nezmenia viac svoj názov počas svojej obmeny. Stabilizácia názvoslovia zjednoduší pochopenie typových radov a tiež uľahčí ich uvedenie.

« 0 » označuje genetický kód

« 0 » v strede reprezentuje genetický kód značky. Toto číslovanie reprezentuje históriu značky a bude zachované na potvrdenie identity a znalosti značky.

Prvá číslica : symbol segmentu

Prvá číslica označuje segment automobilu, umiestnenie v rámci komercializácie je zachované.

Číslo na konci charakterizuje nové výzvy, nové ambície

Čo najširšie pokrytie trhov z medzinárodného hľadiska vyžaduje typy, ktoré dobyjú trh v čo najširšom meradle. Sú neoddeliteľnou súčasťou typov PEUGEOT a názvoslovie končí číslicou „1". Typy špeciálne navrhnuté na základe nových požiadaviek klientov sú inovatívne a dostupné, kompletizujú ponuku PEUGEOT s číslicou „8".

Peugeot 301 je nositeľom súčasných štylistických kódov značky a je charakterizovaný v rámci svojho segmentu kvalitou dynamického správania sa a potešenia z jazdy, ku ktorým sa pridávajú vlastnosti ako robustnosť, praktické využitie.

Konštrukcia názvoslovia s ukončením číslicou „1" bude presne tá istá ako pri typoch s číslicou „8" - celkový počet s 3 alebo 4 číslami, podľa koncepcie automobilu :

- prvé číslo označuje segment,
- 0 alebo dve identické 0 označujú značku Peugeot v strede,
- posledné číslo od 1 alebo 8.

Typy „1"

Imidž typu 201 bol vo svojej dobe kvalifikovaný ako robustnosť a ekonomické riešenie.

Typy „8"

Všetky typy, ktoré sú už nositeľmi číslice 8 , ako 308 alebo 3008, si zachovajú svoje názvoslovie až do svojej obnovy, typy generácie „7" budú modernizované do číslice „8".

KOMPAKTNÝ SEDAN S MEDZINÁRODNÝM UVEDENÍM

Nový PEUGEOT 301 ilustruje internacionalizáciu značky a ambíciu dobyť nové trhy. Je špeciálne navrhnutý tak, aby oslovil širokú a zároveň náročnú klientelu,

ktorá obľubuje malé, cenovo dostupné sedany s pridanou hodnotou.

PEUGEOT 301 bude jedným z najdôležitejších typov značky z hľadiska objemu predaja vo svetovom meradle.. Ponúka štýl, ale aj modernú výbavu, vhodne prispôsobenú trhom, na ktorých bude uvedený. Bol vyvinutý tak, aby vyhovoval všetkým druhom prevádzkových podmienok, teda aj extrémnym (pre regióny s teplým ako aj chladným podnebím, nekvalitnou cestnou sieťou...). Pri celkovej dĺžke 4,44 m a rázvore náprav 2,65 m poskytuje dostatok miesta pre osoby sediace na zadných sedadlách, má rekordne veľký objem batožinového priestoru, 506 litrov (VDA 210).

Má bezpečné správanie sa na ceste spojené s komfortom na vysokej úrovni, bohatá je aj jeho výbava. V ponuke sú okrem iného ESP, ABS, 4 bezpečnostné vankúše. Uspokojí aj ponukou motorov a prevodoviek, prispôsobenou očakávaniam klientely práve v cieľových trhoch:

- 1.2 l VTi 52 kW s ručne ovládanou alebo robotizovanou prevodovkou,
- 1.6 l HDi 68 kW s ručne ovládanou prevodovkou
- 1.6 l VTi 85 kW s ručne ovládanou alebo automatickou prevodovkou

Symbol modernosti, typ 301, bude druhým automobilom po type 208, ktorý bude ponúkať aj nové 3-valcové zážihové motory (1,2l Vti).

Peugeot 301 v sebe integruje komfortnú výbavu (elektronickú klimatizáciu, autorádio MP3 s Bluetooth handsfree sadou, USB pripojenie, diaľkové otváranie batožinového priestoru, zadné parkovacie snímače, atď.), ktorá je zárukou vynikajúcej úrovne komfortu pre posádku.

Nový rodinný automobil, Peugeot 301, vyrábaný v závode Vigo (Španielsko), bude mať premiéru na autosalóne v Paríži len počas novinárskych dní.

Od 1. novembra 2012 ho začnú predávať v Turecku, následne v štátoch strednej a východnej Európy, Rusku, Ukrajine, Grécku, v Severnej Afrike, na Strednom Východe a na niektorých latinskoamerických trhoch.

-pt-

DUNLOP SCOOTSMART

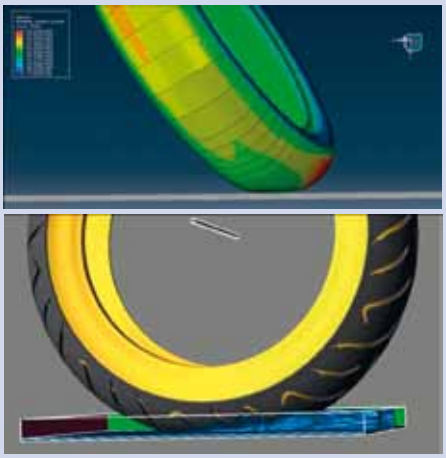
Nová pneumatika ScootSmart predstavuje obrovský krok k vodičom skútrov. Pneumatika ScootSmart prináša na základe skúseností získaných zo svetovo úspešnej motocyklovej pneumatiky RoadSmart bezprikladnú úroveň technológie do triedy malokolesových vozidiel.

Skútre už nie sú len mestské vozidlá. Segmentácia trhu a prepracovanosť dizajnu skútrov kladie na pneumatiky stále náročnejšie technické požiadavky. Inovácia je úzko spojená s dizajnom a konštrukciou pneumatiky ScootSmart. Behúňové zmesi na báze kremíka, ktoré sa predtým používali len pri špičkových motocyklových pneumatikách, teraz prinášajú pneumatikám skútrov trvale vyššie úrovne priľnavosti a kilometrového výkonu. Inovatívny proces vytvárania zmesi v prípade pneumatiky ScootSmart maximálne využíva funkcionalizované polyméry novej generácie, kremíkový materiál a spájaciu látku. Uhlíkovo čiernu zložku pneumatiky tvorí mimoriadne jemná vrstva „kvalitnej štruktúry“, ktorá obsahuje požadované veľké množstvo oveľa menších čiastočiek.

Kombináciou so zloženými elastomérmi zabraňujú špeciálne tekuté polyméry migrácii k susedným zložkám, čím sa zväčšuje výdrž pneumatiky ScootSmart. Okrem lepšieho celkového výkonu sa predĺžil kilometrový výkon vďaka lepšej disperzii kremíka a zmenšeniu kremičitého plnenia.

ScootSmart vďačí za veľký všestranný výkon pneumatiky vo veľkej miere inovačným metódam v priebehu vývoja. Virtuálna prototypová technológia využívajúca konečnú analýzu prvkov (FEA) umožňuje presné predpokladanie účinkov nahustenia, vertikálneho zaťaženia, priečneho zaťaženia a zaťaženia vyklenutia. Vďaka technológii FEA dokážu technici Dunlopu identifikovať a optimalizovať každý parameter výkonu pneumatiky ScootSmart. Možno kontrolovať rozdelenie otrasov v štruktúre pneumatiky rovnako ako rozloženie styčnej plochy a tuhosť pneumatiky v celom rozsahu jej vyklenutia.

Pneumatika ScootSmart čerpala poznatky z veľmi úspešnej športovo-cestovnej pneumatiky, má väčšie drážky na odvádzanie vody a pôdy v strednej oblasti, aby sa zlepšila výkonnosť za mokra, a menšie percentuálne zastúpenie drážok v oblasti pätky pneumatiky, aby sa



zväčšila priľnavosť a výkonnosť pri zatáčaní v mimoriadne malých uhloch.
Hlbšie drážky behúňa v strednej oblasti predstavujú zlepšenú výkonnosť počas životného cyklu pneumatiky.

Simulácie jazdy na mokrom povrchu FEA viedli k začleneniu dlhých postranných drážok a viacsmerných vedľajších drážok nielen s úmyslom účinného odvádzania vody, ale aj optimalizácie styčného tlaku na dosiahnutie vyššieho kilometrového výkonu a pravidelnejšieho opotrebovania. Radiálne veľkosti preberajú vyhotovenie štruktúry motocyklovej pneumatiky, aby optimalizovali schopnosti a presnosť ovládania pri vysokej rýchlosti. Rozsah rýchlosti je až do 210 km/h (podľa veľkosti). Široká škála pneumatík ScootSmart pokrýva univerzálne radiálne a diagonálne aplikácie vhodné pre všetky typy klasických skútrov s objemom motora od 50 cm^3 cez 125 cm^3 až po modely s veľkými kolesami (16”), trojkoliesky a výkonné motocykle.

MODERNÝ, PRIESTRANNÝ A ROBUSTNÝ

Mesiac po tom, čo v máji predstavil svoj nový typ 301 Peugeot, súrodenca tohto Peugeota predstavil pár fotografiami aj Citroën. Ten dal vozidlu názov C-Elysée. Do predaja sa dostane na konci roka 2012 a je zameraný na potreby klientely, ktorá vyhľadáva príťažlivo vyzerajúci, no zároveň cenovo dostupný sedan.

Využíva všetky schopnosti a skúsenosti značky v oblastiach konštrukcie podvozka, kvality a technológií ako je napríklad nový motor VTi 72, v ktorom sa spája výkon, malá spotreba a dlhá životnosť. Typ Citroën C-Elysée vznikol s hlavným zámerom uspieť na medzinárodných trhoch.

Predná časť sa na prvý pohľad hlási k príslušnosti k značke: široký chrómovaný znak podčiarkuje elegantne klenutú kapotu. Citroën C-Elysée sa bude dodávať v jednej zo siedmich farieb karosérie, ktorú môže, podľa úrovne výbavy, dopĺňať viacero chrómovaných prvkov.

Aj v kabíne budú mať cestujúci pocit elegancie a robustnej odolnosti vozidla. Hodnotne vyzerajúca prístrojová doska obsahuje pred spolujazdcom ozdobnú lištu, ktorá sa líši v závislosti od úrovne výbavy. Všetky materiály prešli výberom s ohľadom na eleganciu, ale aj robustnosť a jednoduchú údržbu.

Investícia do automobilov sa prejavuje v odolnosti a dlhovekosti. Citroën C-Élysée preto absolvoval viacero náročných previerok zameraných na odolnosť aj po najazdení veľkého počtu kilometrov. Pri vývoji vozidla sa brali ohľady aj na náročné jazdné podmienky vo viacerých krajinách. Preto má vozidlo napríklad aj:

- upravený podvozok a špeciálne pneumatiky,
- zlepšenú ochranu spodnej časti karosérie,
- zosilnené prvky karosérie a vo väčšej miere použité spájanie dielcov skrutkami.

Celé nastavenie vozidla zaručuje jeho veľkú odolnosť a dlhú životnosť. Dôkazom je aj to, že vozidlo, ktoré bolo navrhnuté vo Francúzsku a bude sa vyrábať v španielskej fabrike v meste Vigo, absolvovalo viac ako štyri milióny testovacích kilometrov v najrôznejších kútoch sveta a v najtvrdších jazdných podmienkach (zima, prach, vyjazdené koľaje).

Citroën C-Elysée ťaží zo skúseností značky, najmä v oblasti podvozka a jazdných vlastností. Široké rozchody kolies a špecifický podvozok s presným a informatívnym elektrickým variabilným posilňovačom riadenia, s variabilným účinkom závislým od rýchlosti, zaručujú posádke bezpečné jazdné vlastnosti aj v najnáročnejších jazdných podmienkach. V závislosti od krajiny a úrovne vybavenia môže mať vozidlo prvky výbavy ako ABS, ESP či štvoricu bezpečnostných vankúšov.

Citroën C-Elysée disponuje dĺžkou 4,43 m, šírkou 1,71 m a výškou 1,47 m. Rázvor náprav s hodnotou 2,65 m je najdlhší vo svojej kategórii. Vďaka nemu má vozidlo jedinečné jazdné vlastnosti a veľkorysý vnútorný priestor. Vnútorný priestor môže konkurovať vozidlám z vyššej triedy, boduje veľmi dobrou ponukou miesta vzadu. Cestujúci na zadných sedadlách majú k dispozícii jedinečný priestor na nohy (priestor na kolená s dĺžkou 120 mm). Vnútorný priestor však nevznikol na úkor batožinového priestoru a ani ho nijako neobmedzuje: s objemom 506 litrov podľa metodiky VDA sa radí na špičku svojho segmentu. Vďaka týmto vlastnostiam sa Citroën C-Elysée môže naplno uchádzať o funkciu prvého vozidla v rodine.

Okrem veľkého vnútorného priestoru s ukážkovými rozmermi sa môže model Citroën C-Elysée pochváliť, v závislosti od trhu či stupňa výbavy, viacerými modernými a intuitívnymi prvkami výbavy ako sú napríklad digitálna klimatizácia, parkovacie snímače vzadu, tempomat/obmedzovač rýchlosti či autorádio schopné prehrávať MP3 a disponujúce technológiou Bluetooth na telefonovanie s voľnými rukami.

V závislosti od trhu sa bude líšiť aj ponuka výbavy, ktorá sa prispôsobí miestnym špecifickým požiadavkám. Napríklad na Ukrajine a v Rusku sa budú predávať modely s vyhrievanou spodnou časťou čelného okna. Do horúcich krajín sa bude dodávať klimatizácia vybavená funkciou 'Max', ktorá zaručí rýchly nástup dodávky klimatizovaného vzduchu. Táto ponuka technológií sa v najbližších mesiacoch rozšíri o navigačný systém s dotykovou obrazovkou, parkovacou kamerou či bezkľúčovým prístupom do vozidla a štartovaním.

Do ponuky príslušenstva sa dostane aj viacero možností, ako si klienti budú môcť upraviť exteriér vozidla podľa vlastných požiadaviek pridaním elegantných chrómovaných doplnkov (obruby predných hmlových reflektorov, držiakov vonkajších spätných zrkadiel, koncovky výfukového potrubia), zlepšiť ochranu karosérie (transparentné ochranné lišty nárazníka či postranné lišty karosérie). V ponuke sú aj doplnky do interiéru (široký výber kobercov a ochranných vložiek do batožinového priestoru) a na rozšírenie prepravných možností (strešné držiaky a boxy). Pokiaľ ide o multimédiá, v ponuke sú aj čiastočne integrované navigačné prístroje (bez nutnosti montáže akýchkoľvek prísaviek či doplnkovej viditeľnej kabeláže) zaručujúce účinnú a presnú navigáciu. Zaujímavým prvkom výbavy je aj autorádio O'car, inovatívne riešenie určené pre iPhone, ktoré umožňuje bezpečne prehrávať

a počúvať hudbu a pritom zároveň aj dobíjať telefón.

Citroën C-Elysée bude poháňať aj nový zážihový motor VTi 72, ktorý je špeciálne upravený na možnosť spaľovania benzínu s horšou kvalitou, ktorý sa predáva v mnohých štátoch sveta. Tento motor novej generácie bol vyvíjaný so zámerom optimalizovať výkon (53 kW, krútiaci moment 110 Nm pri 3000 ot./min.), spotrebu paliva (od 5 l/100km zodpovedajúcu 115 g/km CO_2, čo predstavuje úsporu 22 % paliva oproti predchádzajúcemu motoru 1.4i, ktorý nahrádza) a životnosť aj v náročných podmienkach používania. Motor môže byť spojený s 5-stupňovou ručne ovládanou alebo robotizovanou prevodovkou.

Ponuku zážihových motorov dopĺňa aj nová jednotka VTi 115 spojená s ručne ovládanou alebo automatickou prevodovkou. Citroën C-Elysée môže poháňať aj osvedčený vznetový motor HDi 92, z ktorého sa doteraz vyrobilo viac ako 6 miliónov kusov. S týmto motorom má vozidlo spotrebu v kombinovanej prevádzke len 4,1 l/100 km, čo zodpovedá 108 g/km CO_2.

Automobil predstavuje pre svoju cieľovú skupinu výraznú dlhodobú investíciu, preto budú potenciálni klienti výrazne sledovať všetky detaily spojené s obstarávacou cenou a prevádzkovými nákladmi vozidla. Vozidlo Citroën C-Elysée bude preto ťažiť z atraktívneho cenového nastavenia zvlášť upraveného pre každý jednotlivý trh, pričom sa budú naplno využívať všetky možnosti a schopnosti vozidiel značky Citroën.

Zároveň sa zmenšili prevádzkové náklady, a to najmä úspornými motormi, upravenými termínmi servisných prehliadok, odolnejšími súčiastkami ako aj robustnými a umývateľnými materiálmi. Vozidlo Citroën C-Elysée je teda naplno pripravené a vybavené na intenzívne každodenné využívanie a nasadenie. **-cn-**

PREDPREMIÉRA Č. 1

Japonská automobilka Mitsubishi Motors pokračuje vo svojom ambicióznom pláne uvádzania nových globálnych a voči životnému prostrediu ohľaduplných modelov, a to prostredníctvom série niekoľkých premiér naplánovaných počas jesenného medzinárodného autosalónu v Paríi (27. september – 14. október 2012). Medzi kľúčové prvky tejto ofenzívy patrí svetová premiéra úplne nového Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid EV

Nový Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid EV (alebo "PHEV") nie je iba obyčajnou odvodeninou už existujúceho vozidla poháňaného motorom s vnútorným spaľovaním, ani výkladnou skriňou zasvätenou technológii plug-in-hybridov. Je vozidlom zdieľajúcim rovnakú architektúru s novou, v poradí už treťou generáciou obľúbeného SUV Mitsubishi Outlander, ktorý bude už čoskoro uvedený na trh s konvenčným spaľovacím motorom (pozn.: na Slovensku a v Čechách v septembri 2012). Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid EV bude prvým masovo vyrábaným vozidlom segmentu SUV distribuovaným veľkým výrobcom automobilov, ktoré bolo už od samého začiatku konštruované tak, aby do neho mohol byť osadený motor s vnútorným spaľovaním alebo plug-in-hybridný pohon PHEV.

Nový Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid EV sa bude vyznačovať aj nasledovnými atribútmi:

- Bude prvým z elektromobilu vychádzajúcim vozidlom z dielne Mitsubishi Motors na plug-in-hybridný pohon, v prípade potreby dopĺňaný zážihovým motorom. Stavať bude na bohatých skúsenostiach spoločnosti Mitsubishi Motors Corporation (MMC) získaných v oblasti elektromobilov a elektroniky.
- Bude prvým sériovo vyrábaným vozidlom na permanentný elektrický pohon všetkých kolies (4WD), a to aj vďaka zúročeniu dlhoročným skúsenostiam Mitsubishi Motors v oblasti pohonu 4x4.

Kombinácia pohonného ústrojenstva nového Mitsubishi Outlander PHEV pozostávajúceho z predného elektromotora, zadného elektromotora a vpredu uloženého zážihového motora ako pohonného generátora, umožní voľbu z troch režimov jazdy:

- Čistý („Pure") - pohon 4WD predným a zadným elektromotorom
- Sériový („Series") - pohon 4WD predným a zadným elektromotorom, podporovaný zážihovým motorom ako agregátorom
- Paralelný („Parallel") – pohon 4WD predným a zadným elektromotorom, doplnený pohonom predných kolies zážihovým motorom pri väčších rýchlostiach. Elektrické motory umožnia svižné zrýchľovanie bez nutnosti preraďovania.

Hybridný plug-in systém Mitsubishi odvodený od elektromobilu a inštalovaný v novom Outlanderi poskytne dojazd a veľmi malé emisie, porovnateľné s konceptom MMC PX-MiEV II, teda dojazd viac ako 800 km a emisie CO_2 pod 50 g/km.

Zatiaľ čo nový Mitsubishi Outlander tretej generácie sa na trhoch v Západnej a Východnej Európe dostane do predaja už túto jeseň, Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid EV bude uvedený na európske trhy v priebehu roka 2013. Okrem úplne novej generácie rodiny Mitsubishi Outlander spoločnosť Mitsubishi Motors vraj predstaví v premiére na tohtoročnom parížskom autosalóne aj ďalšie automobily so zameraním na európskych zákazníkov… **-mi-**

FORD FOCUS 1.0 ECOBOOST

VYTVORIL 16 SVETOVÝCH REKORDOV

Ford Focus s 1,0-litrovým motorom EcoBoost sa začal predávať len pred niekoľkými mesiacmi a svojou spotrebou si už získal mnohých obdivovateľov. Focus s 1,0-litrovým motorom EcoBoost s výkonom 92 kW dokázal svoj prekvapivý výkon stanovením 16-tich rýchlostných svetových rekordov Medzinárodnej automobilovej federácie (FIA, Federation Internationale de l'Automobile) na vzdialenosti od 1 km po 4 104,7 km (zoznam rekordov je v tabuľke)

Vodiči, vrátane hviezdy Majstrovstiev sveta v rely Jari-Mattiho Latvalu, stanovili rekordy na testovacom okruhu CERAM v Mortefontaine vo Francúzsku počas dvoch dní, ktoré sa skončili posledný májový deň. Latvala a osem novinárov z Francúzska a USA jazdili v troch modeloch Focus s 1,0-litrovým motorom EcoBoost, ktoré sú identické s tými, ktoré sa predávajú u predajcov Ford v celej Európe.

Jednotlivé vozidlá boli vybrané z výrobného závodu spoločnosti Ford v nemeckom Saarlouise a aby sa mohli kvalifikovať, museli sa zabehnúť pod oficiálnym dozorom Francúzskej automobilovej federácie FFSA (Fédération Française du Sport Automobile).

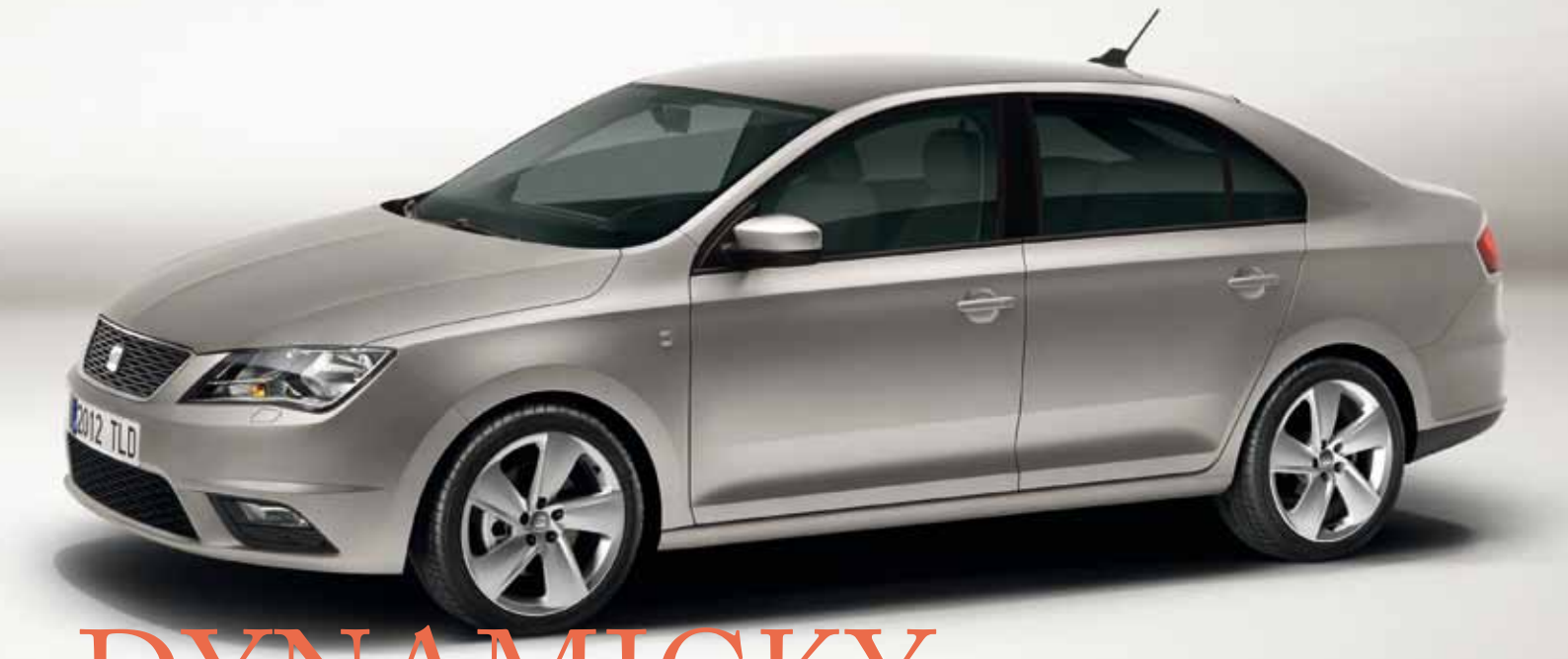
Tri modely Focus s 1,0-litrovým motorom EcoBoost stanovili svetové rekordy v „triede motorov s objemom do 1,0 litra" v časoch zaznamenaných pre 1 km a 1 míľu z pevného štartu aj letmého štartu a v najväčšej priemernej rýchlosti zaznamenanej na vzdialenosť od 10 km do 4104,7 km. Vozidlá tiež stanovili rekordy najväčšej priemernej rýchlosti v časových intervaloch v dĺžke 1, 6, 12 a 24 hodín.

Najväčšia zaznamenaná priemerná rýchlosť bola 191,056 km/h pri stanovení svetového rekordu v najväčšej priemernej rýchlosti počas jednej hodiny. Ford Focus s 1,0-litrovým motorom EcoBoost s výkonom 92 kW je schopný zrýchliť z 0 na 100 km/h za 11,3 sekundy a dosahuje maximálnu rýchlosť 193 km/h. Dosahuje spotrebu paliva 5,0 l/100 km a emisie CO_2 na úrovni 114 g/km. Verzia 1,0-litrového motora s výkonom 74 kW dosahuje najmenšiu spotrebu paliva v triede 4,8 l/100 km a emisie CO_2 na úrovni 109 g/km.

-fd-

REKORD	PRIEMERNÁ RÝCHLOSŤ
Pevný štart 1 kilometer	113,522 km/h
Pevný štart 1 míľa	79,402 mph
Letmý štart 1 kilometer	176,168 km/h
Letmý štart 1 míľa	108,548 mph
Najväčšia priemerná rýchlosť nad 10 km	172,053 km/h
Najväčšia priemerná rýchlosť nad 100 km	187,579 km/h
Najväčšia priemerná rýchlosť nad 500 km	186,793 km/h
Najväčšia priemerná rýchlosť nad 10 míľ	110,237 mph
Najväčšia priemerná rýchlosť nad 100 míľ	118,412 mph
Najväčšia priemerná rýchlosť nad 1 hodinu	191,056 km/h
Najväčšia priemerná rýchlosť nad 1000 km	164,361 km/h
Najväčšia priemerná rýchlosť nad 500 míľ	102,656 mph
Najväčšia priemerná rýchlosť nad 1000 míľ	103,357 mph
Najväčšia priemerná rýchlosť nad 6 hodín	165,555 km/h
Najväčšia priemerná rýchlosť nad 12 hodín	166,784 km/h
Najväčšia priemerná rýchlosť nad 24 hodín	171,029 km/h

* Všetky rekordy podliehajú homologácii Medzinárodnej automobilovej federácie (FIA) v kategórii B (vozidlá sériovej výroby), skupina 1 (4-taktné motory), trieda 5 (motory s obsahom 850 – 1000 cm^3).



DYNAMICKY A ELEGANTNE PÔSOBIACI LIFTBACK

Dizajn nového Toleda je konzistentným vývojom nového štýlu značky SEAT, predstaveného na štúdiách IBE, IBX a IBL. A je dôkazom, že päťdverový kompaktný liftback môže byť výnimočne emocionálny, športový a elegantný.

Široké, hranaté reflwektory patria k DNA aktuálneho dizajnu značky. Spoločne s lichobežníkovou, extrémne štíhlou maskou chladiča, spodnými otvormi pre prívod vzduchu a horizontálnym pásom zadných združených svetiel vozidlo vizuálne rozširujú.

Dizajnéri obdarili oblúk strechy mimoriadnou dávkou elegancie. Línie strechy ústia v ladnom oblúku do širokého „C“ stĺpiku, ktorý plynulo stúpa zo zadnej bočnej časti. Veľmi sklonené zadné okno dodáva novému vozidlu značky SEAT vzhľad pripomínajúci kupé bez dopadu na jeho výnimočnú praktickosť a funkčnosť.

Toledo využíva najmodernejšie motory koncernu Volkswagen. Na vrchole sú veľmi úsporné zážihové motory TSI so zdvihovým objemom 1.2 a 1.4 litra a jednotka 1.6 TDI s priamym vstrekovaním common rail. V kombinácií s najvýkonnejšími zážihovými variantmi je ponúkaná sedemstupňová dvojspojková prevodovka DSG. Zážihové motory dosahujú najväčší výkon v rozpätí od 55 kW do 90 kW. Verzia Ecomotive sa môže pochváliť hodnotou emisií CO_2 len 116 g/km. Verzia Ecomotive so vznetovým motorom 1.6 TDI s výkonom 77 kW ponúka rovnako najlepšiu hodnotu emisií CO_2 v triede – 104 g/km. SEAT počas roku 2013 rozšíri ponuku vznetových motorov pre typ Toledo o motor TDI s výkonom 66 kW .

Sériová bezpečnostná výbava pre všetky vozidlá SEAT Toledo zahŕňa čelné a bočné bezpečnostné vankúše vodiča a spolujazdca, a hlavovo-hrudníkové bezpečnostné vankúše. Základný model je rovnako vybavený centrálnym zamykaním, delenými sklápateľnými zadnými sedadlami a elektricky ovládanými prednými oknami. Bohatšie vybavené verzie Reference a Style ponúkajú ešte viac komfortných a dizajnových prvkov výbavy.

-st-

AKTÍVNY ASISTENTENČNÝ SYSTÉM „JAZDNEJ STOPY“

Pribúdajúce množstvo vozidiel na cestách kladie čoraz väčšie nároky na psychické schopnosti vodičov. Jazda začína byť často stresujúca a vyčerpávajúca. Ľudia sú neraz dlhé hodiny na cestách, chcú stihnúť čoraz viac a viac – ale takto sa to nedá neustále stupňovať. Možnosti ľudského organizmu sú obmedzené a majú svoje hranice, ktoré sa ani silou vôle nedajú prekonať. Riadiaca jednotka človeka – mozog - jednoducho vypne, a vodič zapríčiní dopravnú nehodu.

Aj keď pri takýchto zlyhaniach vodiča vozidlá nenarazia do seba, dochádza často k nehodám so smrteľnými následkami. To vtedy, keď automobil opustí cestu a do niečoho narazí. Vo vyspelých európskych štátoch sa denne stáva asi 140 takýchto nehôd, čo je približne 15 % zo všetkých dopravných nehôd s ľudskými zraneniami (v USA je to dvakrát viac). Pritom asi tretina osôb príde o život a asi štvrtina sa ťažko zraní. Alarmujúce je, že tu je počet usmrtených osôb najväčší zo všetkých druhov dopravných nehôd.

POLOŽME SI TERAZ OTÁZKU: „PREČO JE TO TAK?“

Príčinou spomínaných dopravných nehôd býva zvyčajne nepozornosť, únava, zaspatie za volantom, oneskorená reakcia, nadmerná rýchlosť, strata kontroly nad vozidlom, nedostatok vedomostí a skúseností, prílišná odvaha a riskovanie, agresivita i bezohľadnosť za volantom. S rastom rýchlosti vozidiel sa zväčšujú aj nároky na vodičov na precíznosť reakcií vodiča na rýchlo sa meniace dopravné situácie, na ktoré už človek niekedy jednoducho fyzicky, ale najmä psychicky nestačí. Je dobre si uvedomiť, že aj napriek rozšíreniu počítačov sa možnosti ľudského mozgu v porovnaní so starovekom, nezväčšujú tak rýchlo, ako sa rozvíja technika motorových vozidiel.

Pritom aj technika má svoje obmedzenia dané prírodnými fyzikálnymi zákonmi. Ani ona nie je, a ani nebude všemocná, napriek veľkým finančným nákladom na výskum a vývoj nových elektronických systémov. Žiadna nová technika nemôže vodičovi pomôcť, ak prekročí hranice fyzikálnych zákonov, napríklad tým, že bude jazdiť nadmerne veľkou rýchlosťou. Alebo ak neskoro zareaguje a ak pôjde príliš blízko za iným vozidlom. Ani tá najdokonalejšia elektronika nemôže ovládať myslenie a všetky psychické procesy, ktoré sa odohrávajú v mozgu vodiča, môže im len do určitej miery pomáhať.

Horšie je to, že niektorí vodiči z nedostatku skúseností a vedomostí z fyziky, nezriedka z namyslenosti z vlastníctva výkonných vozidiel, podstupujú väčšie riziko a jazdia čoraz rýchlejšie. Tým sa dostávajú do kritických oblastí fyzikálnych zákonov na hranici šmyku alebo prevrátenia sa vozidla. Samozrejme, že s tým potom úzko súvisia aj tragické následky obrovskej pohybovej (kinetickej) energie vozidla, ktorá sa dá preventívne zmenšiť len tým, že začneme jazdiť pomalšie. Treba si uvedomiť, že ak zväčšíme rýchlosť dvakrát, pohybová energia vozidla nevzrastie na dojnásobok, ale až štyrikrát - a pri trojnásobnej rýchlosti bude pohybová energia deväťnásobná.

Ďalším vážnym psychologickým problémom je to, že človek má možnosť slobodného rozhodovania sa, čo môže byť dobré, ale i zlé. V prípade nevhodného zásahu do činnosti elektronického bezpečnostného systému má ešte stále možnosť niečo tým pokaziť.

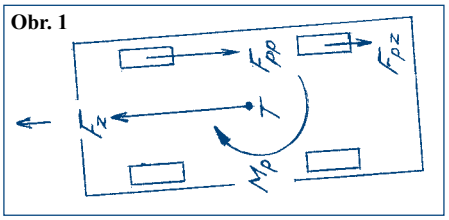
Preto sa inžinieri snažia vymýšľať rôzne elektronické bezpečnostné jazdné systémy i asistenčné systémy, ktoré pomáhajú vodičovi lepšie zvládnuť mnohé, najmä kritické situácie na cestách. V poslednom čase sa zavádza veľmi užitočná novinka - aktívny asistenčný systém jazdnej stopy vozidla, ktorý sám vráti automobil späť do pôvodnej jazdnej stopy, keď vodič z rôznych dôvodov túto stopu opúšťa.

PRINCÍP FUNKCIE

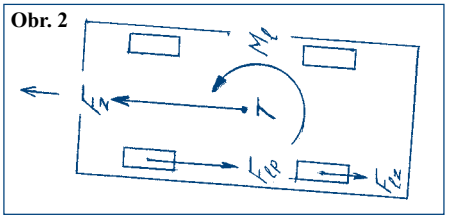
Úvodom treba poznamenať, že bežný (neaktívny) asistenčný systém jazdnej stopy sa už využíva v konštrukcii osobných i úžitkových automobilov. Aktívny asistenčný systém sa však na objednávku začína dodávať do luxusných osobných automobilov až teraz.

Základom systému je viacúčelová kamera umiestnená v strede hornej časti čelného skla. Sníma ľavú i pravú okrajovú čiaru príslušného jazdného pruhu. Kamera vstúpi do činnosti systému vtedy, keď vozidlo nechcene začne smerovať k okrajovým čiaram jazdného pruhu. Vtedy systém varuje vodiča vibráciami volantu. Začiatok i koniec týchto vibrácií sa automaticky prispôsobuje daným okolnostiam na ceste. Ak vodič nereaguje na toto varovanie, systém začne sám konať. Medzitým si vypočíta, ako silno a na aký čas má ktoré kolesá pribrzdiť, aby vozidlo stabilizoval a vrátil do jazdného pruhu. Táto jeho činnosť sa zobrazí na prístrojovej doske vozidla.

Obr. 1



Obr. 2



Funkciu systému môžeme dobre sledovať na obr. 1. V tomto prípade sa automobil nechcene blíži k ľavej okrajovej čiare jazdného pruhu. Vtedy systém pribrzdí pravé kolesá brzdnými silami F_{pp} a F_{pz}. Následkom toho sa vozidlo spomalí a v jeho ťažisku T začne pôsobiť zotrvačná sila Fz, ktorá tlačí automobil dopredu. Účinkom dvojice síl (F_{pp} + F_{pz}) a F_z vznikne stabilizačný moment Mp, ktorý natočí automobil vpravo a tým ho vráti do jazdného pruhu.

Obr. 2 znázorňuje opačnú situáciu, kedy sa automobil nechcene blíži k pravej okrajovej čiare jazdného pruhu. V takom prípade systém pribrzdí ľavé kolesá brzdnými silami F_{lp} a F_{lz}. Následkom toho sa vozidlo spomalí a v jeho ťažisku T začne pôsobiť zotrvačná sila F_z, ktorá tlačí automobil dopredu. Účinkom dvojice síl (F_{lp} + F_{lz}) a F_z vznikne stabilizačný moment Mľ., ktorý natočí automobil vľavo a tým ho vráti do jazdného pruhu.

Obidva stabilizačné momenty má vodič neustále pod kontrolou a môže ich zmeniť volantom, pridaním plynu alebo brzdením. Samozrejme, ostatné bezpečnostné jazdné systémy môžu, podľa potreby, primerane zasiahnuť do práce aktívneho asistenčného systému jazdnej stopy.

Spoľahlivosť funkcie aktívneho asistenčného systému jazdnej stopy sa overila rozsiahlymi skúškami v jazdnom simulátore i v cestných skúškach na vzdialenosti viac ako milión kilometrov. Treba však poznamenať, že na cestách, na ktorých nie je vidieť biele čiary na cestách, nemôže systém správne fungovať.

Doc. Ing. Alexander IKRINSKÝ, PhD.

AKTÍVNY UZÁVER BEZPEČNOSTNÉHO PÁSU

Automobilka Mercedes-Benz vyvinula aktívny uzáver bezpečnostného pásu ako inováciu pre zadné sedadlá. Čoskoro sa dostane do sériovej výroby v jednom z typov vyššej triedy štuttgartského výrobcu.

Elektrický motorček automaticky pohybuje uzáverom bezpečnostného pásu nahor a nadol. Týmto spôsobom sa zmenšuje vôľa bezpečnostného pásu v oblasti panvy a hrudníka, cestujúci sú lepšie fixovaní tak bočne, ako aj pozdĺžne. Aktívny uzáver bezpečnostného pásu zapadá do ucelenej koncepcie bezpečnosti značky Mercedes-Benz. Táto koncepcia ako dôsledná realizácia myšlienky bezpečnosti pokrýva všetky fázy automobilovej bezpečnosti: od bezpečnosti počas jazdy cez bezpečnosť v situáciách ohrozenia, ochranu v prípade nehody až po minimalizáciu následkov nehody.

Zlepšuje bezpečnosť a komfort zároveň, lebo pripútanie sa na zadných sedadlách sa stáva výrazne jednoduchším: uzáver bezpečnostného pásu sa pri otvorení zadných dverí vysunie z čalúnenia hore a je vybavený osvetlenou zasúvacou štrbinou. Zjednoduší sa aj zapínanie pásu deťom alebo osobám s obmedzenou pohyblivosťou.

Aktívny uzáver bezpečnostného pásu je navyše integrovaný do preventívneho bezpečnostného systému PRE-SAFE®. To znamená, že v tých prípadoch, v ktorých sa PRE-SAFE® v kritických jazdných situáciách alebo pri rozpoznaní kritického priblíženia k iným objektom aktivuje, dôjde prostredníctvom aktívneho uzáver bezpečnostného pásu k jeho reverzibilnému napnutiu aj v zadnej časti. Záchytný systém aj cestujúci sú tak lepšie pripravení na možnosť nehody. Aktívny uzáver bezpečnostného pásu dopĺňa pyrotechnické napínanie bezpečnostných pásov, ktoré je už roky dodávané v sérii pre všetky vonkajšie sedadlá vozidiel Mercedes-Benz, a ktoré sa spustí pri náraze zodpovedajúcou silou.

Bezpečnostní experti značky Mercedes-Benz vyvinuli aktívny uzáver bezpečnostného pásu pomocou virtuálnych modelov človeka. Ide o detailné počítačové modely ľudského tela. Pretože práve ľudský panvový pletenec sa dá pomocou figurín simulovať len veľmi zhruba. Vývoj aktívneho uzáveru bezpečnostného pásu sa uskutočňoval aj so zreteľom na nové trhy, na ktorých je obsadenosť zadných sedadiel až 30 percent, teda výrazne väčšia ako v Európe.

Aktívny uzáver bezpečnostného pásu je pohyblivý uzáver, ktorý sa pomocou elektromotorčeka pohybuje 70 milimetrov smerom hore a 40 milimetrov smerom dolu. Uzáver bezpečnostného pásu je lankom spojený s maticou vretena, ktorá obieha na vretene a mení rotačný pohyb elektromotora na pozdĺžny pohyb. Týmto pohybom sa realizujú nasledujúce funkcie:

- Upozornenie na pripútanie/podpora pri pripútaní: aktívny uzáver bezpečnostného pásu je vybavený osvetlenou zasúvacou štrbinou, a tak obracia na seba pozornosť cestujúcich. Takto sa dá, hlavne v tme, uzáver pásu ľahšie nájsť a spojiť s jazýčkom uzáveru. Okrem toho sa uzáver bezpečnostného pásu na zjednodušenie pripútania sa pri nastupovaní vysunie o 70 milimetrov nahor. Uzáver bezpečnostného pásu je vo vysunutom stave lepšie dosiahnuteľný a ľahšie sa doňho zasúva jazýček pásu. Obidve funkcie sa spustia otvorením dverí pri nastupovaní.
- Minimalizácia vôle pásu: po zasunutí jazýčka sa uzáver pásu vráti zasa do svojej pôvodnej polohy. Pritom sa redukuje možná vôľa bezpečnostného pásu v oblasti panvy a hrudníka a pás môže v panvovej oblasti správne priľahnúť na telo cestujúceho.
- Funkcia PRE-SAFE® pre cestujúcich vzadu: aktívny uzáver bezpečnostného pásu je kompletne integrovaný do systému PRE-SAFE®. V tých prípadoch, v ktorých sa PRE-SAFE® v kritických jazdných situáciách alebo pri rozpoznaní kritického priblíženia k iným objektom aktivuje, dôjde prostredníctvom aktívneho uzáveru bezpečnostného pásu k jeho reverzibilnému napnutiu aj v zadnej časti, uzáver pásu sa nevysúva nahor ako pri uľahčovaní pripútania sa, posunie sa asi o 40 milimetrov nadol a zväčší napnutie pásu na cestujúcom až o 80 milimetrov. Okrem toho dochádza k zníženiu polohy bodu rozvetvenia bezpečnostného pásu pri uzávere na boku cestujúceho. V dôsledku toho je možné zmenšiť nebezpečenstvo prestrčenia panvy popod bezpečnostný pás. Zlepšené pripútanie sa cestujúcich tak môže zmenšiť hodnoty zaťaženia pri prípadnej nehode.
- Funkcionalita POST-SAFE: na uľahčenie záchrany cestujúcich a zjednodušenie odopnutia pásu členmi záchranných služieb alebo samotným cestujúcim sa uzáver pásu po rozpoznaní nárazu a nehybnosti vozidla v prípade neporušenej palubnej siete znova vysunie, len čo záchranári alebo samotní cestujúci otvoria dvere. Zvýšená poloha uzáveru bezpečnostného pásu tak umožní lepší prístup na vnútornej strane vozidla, osvetlenie uzáveru obráti pozornosť k otváraciemu mechanizmu bezpečnostného pásu.

  Tým, že aktívny uzáver bezpečnostného pásu pokrýva štyri čiastkové oblasti automobilovej bezpečnosti – bezpečnú jazdu, prípad nebezpečenstva, počas nehody a po nehode – zapadá do ucelenej koncepcie bezpečnosti značky Mercedes-Benz.

VIRTUÁLNY MODEL ČLOVEKA AKO NEKONVENČNÝ VÝVOJOVÝ NÁSTROJ

Bezpečnostní experti značky Mercedes-Benz vyvinuli aktívny uzáver bezpečnostného pásu s pomocou virtuálnych modelov človeka, ktoré presnejšie ako figurína z nárazových testov vypovedajú o tom, čo sa pri nehode deje s pasažiermi vozidla. Lebo tieto digitálne modely nesimulujú len vonkajší tvar ľudského tela, ale aj jeho vnútorné štruktúry, ako sú kosti a mäkké tkanivá.

„Kĺby, svaly, šľachy, väzy, kosti – všetko to, čo z biologického hľadiska predstavuje človeka, môžeme pomocou figurín nasimulovať len veľmi zhruba," vysvetľuje Dr. Hakan Ipek, odborník na virtuálne modely človeka na vývojárskom pracovisku Mercedes-Benz. A uvádza príklad: „Niektoré polohy pri sedení, napríklad keď si cestujúci vzadu zdriemne a bezpečnostný pás neprebieha cez panvu správne, jednoducho pomocou figuríny nemožno realizovať."

V prípade virtuálneho modelu človeka sa naopak na počítači podrobne simulujú biomechanické vlastnosti ľudského tela a skúma sa, akým zaťaženiam je tento model počas virtuálneho nárazového testu vystavený.

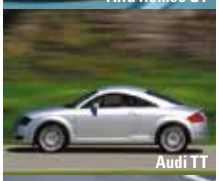
-mz-

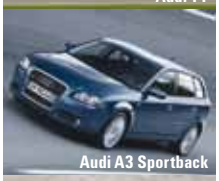
Alfa Romeo 147

Alfa Romeo 159 Sportwagon

Alfa Romeo 166

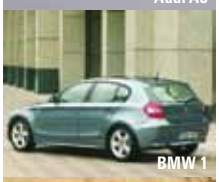
Alfa Romeo GT

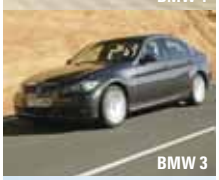

Audi TT


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 Quadrifoglio Verde	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,E,K,P,R,S
Giulietta 1,4T Progression	17 150 €	H	5	5	4351 x 1798 x 1465	350/-	R4	1368	B	88	206	M6	P	195	9,4	6,4	A,B,E,K,P,R,S
Giulietta 2,0 JTD 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,E,K,P,R,S
Giulietta 1,6 JTD Distinctive	20 420 €	H	5	5	4351 x 1798 x 1465	350/-	R4	1598	D	77	280	M6	P	185	11,3	4,4	A,B,E,K,P,R,S
159 2,0 JTD Distinctive	31 650 €	S	4	5	4660 x 1828 x 1417	405/-	R4	1956	D	125	360	M6	P	218	8,8	5,4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
159 1,8T Progression	28 750 €	S	4	5	4660 x 1828 x 1417	405/-	R4	1742	B	147	320	M6	P	235	7,7	8,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
159 1,8T Dinstinctive	30 150 €	S	4	5	4660 x 1828 x 1417	405/-	R4	1742	B	147	320	M6	P	235	7,7	8,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
159 Sportwagon 2,0 JTD Distinctive	33 250 €	K	5	5	4660 x 1828 x 1422	445/1245	R4	1956	D	125	360	M6	P	216	9,0	5,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
159 Sportwagon 1,8T Progression	30 350 €	K	5	5	4660 x 1828 x 1422	445/1245	R4	1742	B	147	320	M6	P	233	7,9	8,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
159 Sportwagon 1,8T Distinctive	31 750 €	K	5	5	4660 x 1828 x 1422	445/1245	R4	1742	B	147	320	M6	P	233	7,9	8,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Mito 1,4 MPI Progression	14 320 €	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 1,4T MultiAir 170k Quadrifoglio Ver	21 990 €	H	3	4	4063x 1720 x 1446	270/-	R4	1368	B	125	230	M6	P	219	7,5	6,0	A,B,E,H,AK,K,P,R,S
Mito 1,6 JTD Distinctive	19 600 €	H	3	4	4063x 1720 x 1446	270/-	R4	1589	D	88	280	M6	P	198	9,9	4,8	A,B,E,H,AK,K,P,R,S
Mito 1,3 JTD Progression	16 650 €	H	3	4	4063x 1720 x 1446	270/-	R4	1248	D	70	180	M5	P	180	11,6	4,3	A,B,E,H,AK,P,R,S
AUDI																	
A1 1,4 TFSI Attraction	18 050 €	H	3	4	3954 x 1740 x 1416	270/-	R4	1390	B	90	200	M6	P	203	8,9	5,3	A,B,C,E,H,K,R,S
A3 1,6 TDI Attraction	24 550 €	H	3	5	4238 x 1765 x 1421	350/-	R4	1598	D	77	250	M5	P	194	11,4	4,1	A,B,C,E,K,S
A3 Ambition 2,0 TFSI	33 250 €	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 Cabriolet 1,2 TFSI Attraction	28 070 €	CA	2	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 2,0 TDI Attraction	33 250 €	CA	2	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 Sportback 1,6 Attraction	21 800 €	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 2,0 TDI DPF Attraction	27 120 €	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	37 330 €	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	30 680 €	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 Limousine 2,0 TFSI	35 210 €	S	4	5	4703 x 1826 x 1427	480/-	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	45 580 €	C	2	4	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
A5 Sportback 2,0 TFSI	33 930 €	S	4	5	4711 x 1854 x 1391	480/-	R4	1984	B	132	320	M6	P	233	8,1	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A5 Cabriolet 1,8 TFSI	38 060 €	CA	2	4	4625 x 1854 x 1383	320/-	R4	1798	B	118	250	M6	P	218	9,9	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A6 Limousine 2,8 FSI quattro S tronic	47 060 €	S	4	5	4915 x 2086 x 1455	530/-	V6	2773	B	150	280	A6	4x4	240	8,1	8,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A6 Limousine 3,0 TDI quattro S tronic	49 940 €	S	4	5	4915 x 2086 x 1455	530/-	V6	2967	D	150	450	A7	4x4	240	7,0	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A6 allroad quattro 3,0 TDI quattro	51 010 €	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	42 870 €	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 V6 quattro tiptronic DPF	74 420 €	S	4	5	5137 x 1949 x 1460	510/-	V6	2967	D	184	500	A6	4x4	250	6,1	6,6	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
A8 4,2 FSI quattro tiptronic	91 560 €	S	4	5	5137 x 1949 x 1460	510/-	V8	4163	B	273	445	A8	4x4	250	5,7	9,5	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
A8 Long 3,0 TFSI V6 quattro tiptronic	76 790 €	S	4	5	5267 x 2111 x 1471	510/-	V6	2995	B	213	420	A8	4x4	250	6,2	9,3	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Q5 2,0 TFSI quattro	42 790 €	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 DPF	49 660 €	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	56 270 €	K	5	7	5086 x 1983 x 1737	775/-	V6	2967	D	176	550	A8	4x4	215	7,9	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Q7 4,2 TDI quattro tiptronic DPF	77 180 €	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
Q7 6,0 TDI DPF V12 quattro tiptronic	133 310 €	K	5	7	5063 x 2187 x 1737	775/-	V12	-	D	368	1000	A6	4x4	250	5,5	11,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
R8 4,2 FSI V8 quattro	114 790 €	C	2	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
R8 Spyder 5,2 FSI V10 quattro	162 790 €	CA	2	2	4434 x 2029 x 1244	100/-	V10	5204	B	386	530	M6	4x4	313	4,1	14,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
RS 5 4,2 FSI V8 quattro S tronic	80 570 €	C	2	4	4649 x 1860 x 1366	455/-	V8	4163	B	331	430	A7	4x4	250	4,6	10,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S3 2,0 TFSI	42 290 €	H	3	5	4230 x 1765 x 1399	281/-	R4	1984	B	195	350	M6	4x4	250	5,7	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S5 4,2 FSI V8 quattro	57 790 €	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 Sportback 3,0 TFSI quattro S tronic	56 640 €	S	4	5	4713 x 1854 x 1382	480/-	V6	2995	B	245	440	A7	4x4	250	5,4	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
TT Coupe 2,0 TFSI S tronic	37 380 €	C	2	4	4178 x 1842 x 1352	290/-	R4	1984	B	155	350	A6	P	245	6,0	7,1	A,B,C,E,K,P,R,S
TT Coupe 2,0 TDI DPF quattro	37 970 €	C	2	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 quattro S tronic	43 620 €	CA	2	2	4178 x 1842 x 1358	250/-	R4	1984	B	155	350	A6	4x4	240	5,8	7,4	A,B,C,E,K,P,R,S
TTS Coupe 2,0 TFSI quattro	49 720 €	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	52 420 €	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
TT RS Coupe 2,5 TFSI R5 quattro	57 590 €	C	2	4	4198 x 1842 x 1342	290/-	R5	2480	B	250	450	M6	4x4	250	4,6	9,2	A,B,C,E,K,P,R,S
BMW																	
116i	23 800 €	H	5	5	4239 x 1934 x 1421	225/-	R4	1995	B	90	185	M6	Z	204	9,9	6,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
118d	27 700 €	H	5	5	4239 x 1934 x 1421	225/-	R4	1995	D	105	300	M6	Z	210	9,0	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
118i Cabrio	30 900 €	CA	2	4	4360 x 1748 x 1411	225/-	R4	1995	B	105	190	M6	Z	210	9,3	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
120i Cabrio	34 000 €	CA	2	4	4360 x 1748 x 1411	225/-	R4	1995	B	125	210	M6	Z	224	7,8	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
123d Coupe	33 800 €	C	2	4	4360 x 1934 x 1423	225/-	R4	1995	D	150	400	M6	Z	238	7,0	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
135i Coupe	40 900 €	C	2	4	4360 x 1934 x 1423	225/-	R6	2979	B	225	400	M6	Z	250	5,3	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
318d	31 800 €	S	4	5	4531 x 1989 x 1421	460/-	R4	1995	D	105	320	M6	Z	210	9,1	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
330d xDrive	44 300 €	S	4	5	4531 x 1989 x 1421	460/-	R6	2993	D	180	520	M6	4x4	247	5,9	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
320i	31 300 €	S	4	5	4531 x 1989 x 1421	460/-	R4	1995	B	125	210	M6	Z	228	8,2	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
335i xDrive	45 600 €	S	4	5	4531 x 1989 x 1421	460/-	R6	2979	B	225	400	M6	4x4	250	5,4	8,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
320i Coupe	34 300 €	C	2	4	4612 x 1782 x 1395	210/-	R4	1995	B	125	210	M6	Z	230	8,1	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
330i xDrive Coupe	46 700 €	C	2	4	4612 x 1782 x 1395	210/-	R6	2996	B	200	320	M6	4x4	250	6,1	8,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
335d Coupe	49 900 €	C	2	4	4612 x 1782 x 1395	210/-	R6	2993	D	210	580	A8	Z	250	5,9	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
M3 Coupe	71 300 €	C	2	4	4612 x 1782 x 1395	210/-	V8	3999	B	309	400	M6	Z	250	4,8	12,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
318i Touring	30 900 €	K	5	5	4527 x 1989 x 1418	460/-	R4	1995	B	105	190	M6	Z	210	9,5	6,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
325i Touring	37 900 €	K	5	5	4527 x 1989 x 1418	460/-	R6	2996	B	160	270	M6	Z	248	6,9	7,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
330d Touring	43 100 €	K	5	5	4527 x 1989 x 1418	460/-	R6	2993	D	180	520	M6	Z	250	6,2	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
335d Touring	47 600 €	K	5	5	4527 x 1989 x 1418	460/-	R6	2993	D	210	580	A8	Z	250	6,1	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
523i	42 600 €	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
528i	45 700 €	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	50 600 €	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

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
520d	40 400 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R4	1995	D	135	380	M6	Z	227	8,1	4,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
525d	45 600 €	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	49 600 €	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
523i Touring	45 300 €	K	5	5	4907 x 1860 x 1462	500/-	R6	2996	B	150	270	M6	Z	231	8,2	7,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
535i Touring	53 300 €	K	5	5	4907 x 1860 x 1462	500/-	R6	2979	B	225	400	M6	Z	250	6,0	8,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
530d Touring	52 300 €	K	5	5	4907 x 1860 x 1462	500/-	R6	2993	D	180	540	M6	Z	243	6,4	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
520d Touring	43 300 €	K	5	5	4907 x 1860 x 1462	500/-	R4	1995	D	135	380	M6	Z	222	8,3	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
640i Cabrio	86 500 €	CA	2	4	4894 x 1894 x 1365	450/-	R6	2979	B	235	450	A8	Z	250	5,7	7,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
650i Cabrio	98 900 €	CA	2	4	4894 x 1894 x 1365	450/-	V8	4395	B	300	600	A8	Z	250	5,0	10,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
740i	81 200 €	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
750i	91 400 €	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
730d	74 900 €	S	4	5	5072 x 1902 x1478	500/-	R6	4299	D	180	540	A6	Z	245	7,2	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X1 sDrive 20d	32 700 €	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	37 300 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R4	1995	D	150	400	M6	4x4	205	7,3	6,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X1 xDrive 28i	40 000 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R6	2996	B	190	310	M6	4x4	205	6,8	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X1 sDrive 18i	27 500 €	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 18d	31 900 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R4	1995	D	105	320	M6	4x4	195	10,1	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X3 xDrive 35i	50 800 €	K	5	5	4648 x 1881 x 1675	550/-	R6	2979	B	225	400	A8	4x4	245	5,7	8,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X3 xDrive 30d	49 800 €	K	5	5	4648 x 1881 x 1675	550/-	R6	2993	D	190	560	A8	4x4	230	6,2	6,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X6 xDrive 50i	78 600 €	H	5	5	4877 x 1983 x 1690	570/-	V8	4395	B	300	600	M6	4x4	250	5,4	12,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X6 xDrive 40d	65 400 €	H	5	5	4877 x 1983 x 1690	570/-	R6	2993	D	225	600	M6	4x4	236	6,5	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X6 xDrive 30d	61 400 €	H	5	5	4877 x 1983 x 1690	570/-	R6	2993	D	180	540	M6	4x4	222	7,5	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X6 xDrive 35i	62 100 €	H	5	5	4877 x 1983 x 1690	570/-	R6	2979	B	225	400	M6	4x4	240	6,7	10,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Z4 sDrive 23i	37 500 €	R	2	2	4239 x 1790 x 1291	252/-	R6	2497	B	150	250	M6	Z	242	6,6	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Z4 sDrive 30i	44 700 €	R	2	2	4239 x 1790 x 1291	252/-	R6	2996	B	190	310	M6	Z	250	5,8	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Z4 sDrive 35i	49 400 €	R	2	2	4239 x 1790 x 1291	252/-	R6	2979	B	225	400	M6	Z	250	5,2	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CITROËN																	
C1 1,0i Plus 3D	8 290 €	H	3	5	3435 x 1855 x 1470	139/712	R3	998	B	50	93	M5	P	157	-	4,6	A,0
C1 1,0i Plus 5D	8 490 €	H	5	5	3435 x 1855 x 1470	139/751	R3	998	B	50	93	M5	P	157	-	4,6	A,0
C3 1,4i Attraction	10 720 €	H	5	5	3941x 1728 x 1538	300/-	R4	1360	B	54	118	M5	P	163	14,2	6,3	A,B,C,E,P
C3 Hdi 70 Attraction	12 470 €	H	5	5	3941x 1728 x 1538	300/-	R4	1398	D	50	160	M5	P	163	13,5	4,1	A,B,C,E,P
C3 Vti 120 A/T Exclusive	16 520 €	H	5	5	3941x 1728 x 1538	300/-	R4	1598	B	88	160	A4	P	190	10,9	7,0	A,B,C,E,H,K,P,R
C3 Picasso Vti 95 Seduction	15 380 €	H	5	5	4078 x 2050 x 1672	385/-	R4	1397	B	70	136	M5	P	178	12,2	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R
C3 Picasso Hdi 90 Seduction	17 580 €	H	5	5	4078 x 2050 x 1672	385/-	R4	1560	D	68	230	M5	P	174	13,3	4,7	A,B,C,E,H,K,P,R
C4 Vti 120 Attraction	15 020 €	H	5	5	4329 x 1789 x 1491	408/-	R4	1598	B	88	160	M5	P	193	10,8	6,3	A,B,E,H,K
C4 Hdi 110 Attraction	17 220 €	H	5	5	4329 x 1789 x 1491	408/-	R4	1560	D	82	270	M6	P	190	11,3	4,7	A,B,E,H,K
C4 Hdi 150 Exclusive	21 820 €	H	5	5	4329 x 1789 x 1491	408/-	R4	1997	D	110	340	M6	P	207	8,6	5,0	A,B,E,H,K,P,R,S
C4 Picasso Hdi 110 Seduction	25 120 €	K	5	5	4470 x 1830 x 1680	500/-	R4	1560	D	80	240	M6	P	181	12,8	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C4 Picasso Vti 120 Seduction	22 920 €	K	5	5	4470 x 1830 x 1680	500/-	R4	1598	B	88	160	M5	P	186	12,1	7,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C5 THP 155 A/T Seduction	28 920 €	S	4	5	4779 x 2096 x 1458	439/-	R4	1598	B	115	240	A6	P	-	-	7,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C5 Hdi 140 Seduction	26 820 €	S	4	5	4779 x 2096 x 1458	439/-	R4	1997	D	103	320	M6	P	200	10,9	5,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C5 Tourer THP 155 Seduction	25 420 €	K	5	5	4829 x 2096 x 1495	505/-	R4	1598	B	115	240	M6	P	210	9,0	6,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C5 Tourer Hdi 160 A/T Seduction	32 320 €	K	5	5	4829 x 2096 x 1495	505/-	R4	1997	D	120	340	A6	P	208	10,2	6,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C6 V6 Hdi 240 A/T Business	50 720 €	S	4	5	4908 x 2080 x 1464	421/-	V6	2992	D	177	450	A6	P	235	8,5	7,4	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
C8 Hdi 135 Seduction	28 090 €	V	5	5+3	4726 x 2194 x 1856	1160/-	R4	1997	D	100	320	M6	P	-	12,0	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C8 Hdi 160 A/T Exclusive	33 590 €	V	5	5+3	4726 x 2194 x 1856	1160/-	R4	1997	D	120	340	A6	P	-	12,4	7,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Berlingo First Hdi 75 Leader	17 530 €	K	5	5	4137 x 1960 x 1819	624/-	R4	1560	D	55	170	M5	P	150	15,4	5,4	A,C,E,K,R
Berlingo Vti 95 Multispace	17 390 €	K	5	5	4380 x 1810 x 1852	675/-	R4	1598	B	70	152	M5	P	166	13,8	7,1	A,C,E,R
C-Crosser 2,4i Plus	29 000 €	K	5	5+2	4646 x 2072 x 1713	510/1014	R4	2360	B	125	232	M5	4x4	200	10,4	9,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C-Crosser 2,4i CVT Exclusive	35 810 €	K	5	5+2	4646 x 2072 x 1713	510/1014	R4	2360	B	125	232	CVT	4x4	195	10,4	8,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C-Crosser Hdi 160 Plus	31 400 €	K	5	5+2	4646 x 2072 x 1713	510/1014	R4	2179	D	115	380	M6	4x4	200	9,9	7,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
DS4 Vti 120 Style	20 490 €	C	4	5	4275 x 1810 x 1522	385/1021	R4	1598	B	88	160	M5	P	193	12,2	6,2	A,B,E,H,K,R,S
DS4 Hdi 110 Style	22 690 €	C	4	5	4275 x 1810 x 1522	385/1021	R4	1560	D	82	270	M6	P	190	12,4	4,7	A,B,E,H,K,R,S
DS4 Hdi 160 Style	24 490 €	C	4	5	4275 x 1810 x 1522	385/1021	R4	1997	D	120	340	M6	P	212	9,3	5,1	A,B,E,H,K,R,S
Grand C4 Picasso Vti 120 Seduction	25 020 €	V	5	7	4590 x 1830 x 1710	576/-	R4	1598	B	88	160	M5	P	186	12,3	6,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand C4 Picasso Hdi 110 Seduction	27 220 €	V	5	7	4590 x 1830 x 1710	576/-	R4	1560	D	80	240	M6	P	181	13,1	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jumpy Combi Hdi 90 Standard L1	24 935 €	V	5	5/6	4805 x 1895 x 1942	-/-	R4	1560	D	66	180	M5	P	-	-	7,5	C,E,K
Jumpy Combi Hdi 160 Standard L1	27 920 €	V	5	5/6	4805 x 1895 x 1942	-/-	R4	1997	D	120	340	M6	P	-	-	7,0	C,E,K
Jumper Combi Standard L1H1	28 285 €	V	5	6	4963 x 2056 x 2137	-/-	R4	2198	D	120	320	M6	P	-	-	8,3	C,E,P
Nemo Hdi 75 Stop&Start Seduction	15 590 €	K	5	5	3864 x 1716 x 1721	360/890	R4	1398	D	55	160	M5	P	152	16,9	4,5	A,B,C,E
Nemo 1,4i Seduction	13 290 €	K	5	5	3864 x 1716 x 1721	360/890	R4	1360	B	55	118	M5	P	157	15,0	6,6	A,B,C,E
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	13 390 €	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	15 490 €	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 €	K	5	5	4473 x 1993 x 1640	700/-	R4	1461	D	55	180	M5	P	157	15,3	4,8	A,C,E
Logan MCV 1,6 Access	7 990 €	K	5	5	4473 x 1993 x 1640	700/-	R4	1598	B	62	135	M5	P	163	14,3	7,3	0
Logan MCV 1,5 dCi Arctica Music	12 390 €	K	5	5	4473 x 1993 x 1640	700/-	R4	1461	D	65	200	M5	P	165	13,7	4,8	A,C,E,K,P,R
Logan MCV 1,6 Ambiance (7m)	10 390 €	K	5	7	4473 x 1993 x 1640	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

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

Honda Civic

Honda City

Honda Insight

Hyundai H1

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
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
FIAT																	
500 1,2 Lounge	13 200 €	H	3	4	3550 x 1630 x 1490	185/-	R4	1242	B	51	102	M5	P	160	12,9	5,1	A,B,C,E,H,AK,K,R
500 1,4 16V Sport	15 200 €	H	3	4	3550 x 1630 x 1490	185/-	R4	1368	B	74	131	M6	P	182	10,5	6,1	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
500 1,3 MultiJet Sport	16 200 €	H	3	4	3550 x 1630 x 1490	185/-	R4	1248	D	70	200	M5	P	180	10,7	3,9	A,B,C,E,H,AK,K,R
500 C 1,2 Lounge	16 000 €	H	3	4	3550 x 1630 x 1490	185/-	R4	1242	B	51	102	M5	P	160	12,9	5,1	A,B,C,E,H,AK,K,R
500 C 1,4 16V Lounge	18 000 €	H	3	4	3550 x 1630 x 1490	185/-	R4	1368	B	74	131	M6	P	182	10,5	6,1	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
Bravo 1,4 16V 90k Dynamic	13 310 €	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,S
Bravo 1,4 MultiAir 16V 140k Dynamic	15 510 €	H	5	5	4336 x 1792 x 1498	400/1175	R4	1368	B	103	230	M6	P	204	8,9	5,7	A,B,C,E,K,R,S
Bravo 1,6 MultiJet 16V 120k Dynamic	16 300 €	H	5	5	4336 x 1792 x 1498	400/1175	R4	1598	D	88	300	M6	P	195	10,5	4,7	A,B,C,E,K,R,S
Bravo 2,0 MultiJet 16V Sport	19 300 €	H	5	5	4336 x 1792 x 1498	400/1175	R4	1956	D	121	350	M6	P	215	8,2	5,1	A,B,C,E,K,R,S
Dobló 1,4 16V 95k Dynamic	13 700 €	K	5	5	4390 x 1789 x 1845	790/3200	R4	1368	B	70	127	M5	P	161	15,4	7,2	A,B,C,E,K,R,S
Dobló 1,6 MultiJet 105k Emotion	17 750 €	K	5	5	4390 x 1789 x 1845	790/3200	R4	1598	D	77	290	M6	P	164	13,4	5,2	A,B,C,E,K,R,S
Dobló 2,0 MultiJet 135k Dynamic	17 450 €	K	5	5	4390 x 1789 x 1845	790/3200	R4	1956	D	99	320	M6	P	179	11,3	5,7	A,B,C,E,K,R,S
Linea 1,4 77k Active	10 640 €	S	4	5	4560 x 1946 x 1494	500/870	R4	1368	B	57	115	M5	P	165	14,6	6,3	A,C,E,P
Linea 1,4 T-Jet 120k E4 Dynamic	15 810 €	S	4	5	4560 x 1946 x 1494	500/870	R4	1368	B	88	206	M5	P	195	9,2	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R
Linea 1,6 MultiJet 105k Active	14 640 €	S	4	5	4560 x 1946 x 1494	500/870	R4	1598	D	77	290	M6	P	190	11,0	5,0	A,C,E,P
Linea 1,3 MultiJet 90k E4 Dynamic	15 150 €	S	4	5	4560 x 1946 x 1494	500/870	R4	1248	D	66	200	M5	P	170	13,8	4,9	A,B,C,E,H,K,P,R
Panda 1,1 54k Active	10 240 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1108	B	40	88	M5	P	150	15,0	5,0	A,K
Panda 1,2 60k Dynamic	10 640 €	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,R
Panda 1,2 69k Active	10 640 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1242	B	50	102	M5	P	162	13,4	4,9	A,K
Panda 1,3 MultiJet DPF 75k Active	13 140 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1248	D	55	145	M5	P	165	13,1	4,2	A,K
Panda 1,4 Natural Power 69k Dynamic	15 040 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1368	NG	51	104	M5	P	157	14,9	6,0	A,C,E,K,R
Panda 1,2 LPG 69k Dynamic	12 540 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1242	NG	50	102	M5	P	156	15,0	6,3	A,C,E,K,R
Punto Actual 1,2 69k	9 640 €	H	5	5	4030 x 1687 x 1490	297/-	R4	1242	B	50	102	M5	P	156	14,4	5,2	A,C,E,P
Punto Actual 1,3 MultiJet 75k	12 440 €	H	5	5	4030 x 1687 x 1490	297/-	R4	1248	D	55	190	M5	P	165	13,6	4,1	A,C,E,P
Punto Actual 1,4 77k	10 140 €	H	5	5	4030 x 1687 x 1490	297/-	R4	1368	B	57	115	M5	P	165	13,2	5,7	A,C,E,P
Punto Evo 1,4 MTA Dynamic	13 200 €	H	3	5	4065 x 1687 x 1490	275/-	R4	1368	B	57	115	A5	P	165	13,2	5,4	A,B,C,E,AK,K,P,R
Punto Evo 1,4 MultiAir 105k Racing	14 500 €	H	3	5	4065 x 1687 x 1490	275/-	R4	1368	B	77	130	M6	P	185	10,8	5,7	A,B,C,E,AK,K,P,R
Punto Evo 1,2 65k E4 Dynamic	12 390 €	H	5	5	4065 x 1687 x 1490	275/-	R4	1242	B	48	102	M5	P	155	14,5	5,7	A,B,C,E,AK,K,P,R
Punto Evo 1,4 Natural Powers-CNG Dy	15 600 €	H	5	5	4065 x 1687 x 1490	275/-	R4	1368	NG	57	115	M5	P	162	14,9	6,3	A,B,C,E,AK,K,P,R
Qubo 1,4 75k Active	11 170 €	K	5	5	3959 x 1716 x 1735	330/2500	R4	1360	B	55	118	M5	P	155	15,2	6,6	A,B,C,E
Qubo 1,3 MultiJet 75k Dynamic	14 770 €	K	5	5	3959 x 1716 x 1735	330/2500	R4	1248	D	55	190	M5	P	155	15,2	4,3	A,B,C,E,K,R
Sedici 1,6 120k 4x2 Dynamic	14 130 €	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 1,6 120k 4x4 Dynamic	16 780 €	H	5	5	4115 x 1755 x 1620	270/670	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	11,5	6,5	A,B,C,E,K,P,R
Sedici 2,0 MultiJet 4x2 Emotion	18 660 €	H	5	5	4115 x 1755 x 1620	270/670	R4	1956	D	99	320	M6	P	190	10,5	5,1	A,B,C,E,K,P,R
Sedici 2,0 MultiJet 4x4 Emotion	21 310 €	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	7,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Accord 2,2 i-DTEC Top Exe	38 000 €	S	4	5	4725 x 1840 x 1440	467/-	R4	2199	D	110	350	M6	P	212	9,8	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	406/672	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 Exe	39 950 €	K	5	5	4750 x 1840 x 1440	406/672	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	406/672	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	406/672	R4	2354	B	148	230	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	11,6	6,0	A,C,E,H,K,R
Civic 5D 1,4 Comfort	15 990 €	H	5	5	4255 x 1765 x 1460	415/1352	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	415/1352	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	415/1352	R4	2204	D	103	340	M6	P	205	8,7	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Civic Type R 2,0 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,P,R,S
Civic Type S 1,8	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,P,R,S
Civic Type S 2,2	21 490 €	H	3	5	4270 x 1785 x 1460	415/1352	R4	2204	B	103	340	M6	P	205	8,6	5,2	A,B,C,E,H,K,P,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 Elegance AT	28 100 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1675	524/955	R4	1997	B	110	192	A5	P	177	12,2	8,4	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 AT	34 300 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1675	524/955	R4	2199	B	110	350	A5	P	187	10,6	7,4	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
CR-Z 1,5 S	21 700 €	C	3	4	4080 x 1740 x 1395	233/401	R4	1497	B	91	174	M6	P	200	9,9	5,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CR-Z 1,5 GT	24 100 €	C	3	4	4080 x 1740 x 1395	233/401	R4	1497	B	91	174	M6	P	200	10,0	5,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Insight 1,3 Elegance	21 800 €	H	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,P,R,S
Insight 1,3 S	19 600 €	H	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,P,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 3,7 AT	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																	
Nový i10 1,1i 12V SOHC Classic	7 399 €	H	5	5	3585 x 1595 x 1540	225/925	R4	1086	B	50,8	99	M5	P	156	15,0	4,7	A,C,R
i20 1,2 DOHC 16V Classic Plus	8 749 €	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,E,K,P,R
i20 1,4 DOHC CVVT 16V Comfort	9 849 €	H	5	5	3940 x 1710 x 1490	295/1060	R4	1396	B	74	137	M5	P	180	11,6	5,6	A,B,C,E,K,P,R,S
i30 1,4 MPI DOHC CVVT Comfort	12 302 €	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 1,6i MPI DOHC CVVT Style	13 208 €	H	5	5	4245 x 1775 x 1480	340/1250	R4	1591	B	93	157	M6	P	192	10,8	6,2	A,B,C,E,K,P,R
i30 1,6 CRDi VGT Style	14 621 €	H	5	5	4245 x 1775 x 1480	340/1250	R4	1582	D	66	235	M6	P	172	13,9	4,7	A,B,C,E,K,P,R
i30 1,6 CRDI VGT Premium	17 545 €	H	5	5	4245 x 1775 x 1480	340/1250	R4	1582	D	85	255	M6	P	188	11,6	4,7	A,B,C,E,K,P,R

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
i30cw 1,4 MPI DOHC CVVT Comfort	13 302 €	K	5	5	4475 x 1775 x 1565	415/1395	R4	1396	B	80	137	M5	P	187	11,6	6,3	A,B,C,E,K,P,R
i30cw 1,6 CRDi VGT Style	15 621 €	K	5	5	4475 x 1775 x 1565	415/1395	R4	1582	D	66	235	M6	P	172	14,0	4,0	A,B,C,E,K,P,R
ix20 1,4 DOHC CVVT 16V Comfort	12 604 €	H	5	5	4100 x 1765 x 1600	440/-	R4	1396	B	66,2	137	M5	P	167	12,9	6,0	A,B,C,E,K,P,R
ix20 1,6 DOHC CVVT 16V Style	14 722 €	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,K,P,R,S
ix20 1,4 CRDi DOHC 16V Style	15 528 €	H	5	5	4100 x 1765 x 1600	440/-	R4	1396	D	66	220	M6	P	167	14,5	4,5	A,B,C,E,K,P,R,S
ix35 1,7 CRDi VGT Classic 4x2	19 562 €	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 Comfort 4x2	18 453 €	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
ix35 2,0 DOHC D-CVVT VIS Comfort 4x	19 764 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1670	465/1436	R4	1998	B	120	194	M5	P	184	10,4	7,5	A,B,C,E,K,P,R,S
ix35 2,0 CRDi VGT Comfort 4x4	24 402 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1670	465/1436	R4	1995	D	100	320	M6	4x4	181	11,3	5,7	A,B,C,E,K,P,R,S
ix35 1,7 CRDi VGT Style 4x2	21 982 €	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 2,0 DOHC D-CVVT VIS Style 4x4	22 285 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1670	465/1436	R4	1998	B	120	194	M5	4x4	182	10,7	7,6	A,B,C,E,K,P,R,S
ix35 2,0 CRDi VGT Premium 4x4	28 133 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1670	465/1436	R4	1995	D	135	383	M6	4x4	194	10,0	6,0	A,B,C,E,K,P,R,S
ix55 S 3,0 V6 CRDi VGT Style 4x4	39 822 €	K	5	7	4840 x 1972 x 1807	598/1746	V6	2959	D	176	451	A6	4x4	200	10,4	9,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Genesis Coupe 2,0 TCI RS Premium	27 226 €	C	2	4	4630 x 1865 x 1385	332/-	R4	1998	B	154	299	M6	P	223	8,0	9,2	A,B,C,E,K,R,S
Genesis Coupe 3,8 V6 RS Premium	30 654 €	C	2	4	4630 x 1865 x 1385	332/-	V6	3778	B	223	361	A6	P	240	6,3	9,9	A,B,C,E,K,R,S
H-1 Van 2,5 CRDi VGT (3m)	17 580 €	V	5	3	5125 x 1920 x 1935	-/-	R4	2497	D	100	392	M5	P	167	17,9	8,3	C,E
H-1 Van 2,5 CRDi VGT (6m)	20 240 €	V	5	6	5125 x 1920 x 1935	-/-	R4	2497	D	125	329	M5	P	180	15,5	8,5	C,E
H-1 Tour 2,5 CRDi VGT	27 721 €	V	5	8	5125 x 1920 x 1925	-/-	R4	2497	D	125	392	M5	P	180	14,5	8,5	A,C,E,K,P,S
Santa Fe 2,4 DOHC CVVT VIS Style	27 932 €	K	5	5	4660 x 1890 x 1760	774/1582	R4	2349	B	128	230	M6	P	190	10,7	8,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Santa Fe 2,2 CRDi VGT Premium	32 268 €	K	5	5	4660 x 1890 x 1760	774/1582	R4	2199	D	145	430	M6	4x4	190	9,8	6,8	A,B,C,E,K,P,R,S
Santa Fe 2,2 CRDi VGT Premium	33 881 €	K	5	5	4660 x 1890 x 1760	774/1582	R4	2199	D	145	445	A6	4x4	190	10,2	7,2	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
JAGUAR																	
XF 5,0 V8 Premium Luxury	65 524 €	S	4	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	68 540 €	S	4	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 375kW XFR	89 012 €	S	4	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	49 837 €	S	4	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	54 667 €	S	4	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 S Luxury	52 807 €	S	4	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 3,0D S Premium Luxury	57 637 €	S	4	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 SWB	100 945 €	S	4	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 Premium Luxury LWB	104 979 €	S	4	5	5247 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 LWB	113 047 €	S	4	5	5247 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 SWB	81 078 €	S	4	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	89 652 €	S	4	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 SWB	93 181 €	S	4	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 SWB	108 609 €	S	4	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 5,0 V8 S/C SWB	138 558 €	S	4	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	93 542 €	C	2	4	4794 x 2028 x1322	330/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,5	11,2	A,B,C,E,K,P,R,S
XK 5.0 V8 Convertible	101 812 €	CA	2	4	4794 x 2028 x1329	313/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,6	11,2	A,B,C,E,K,P,R,S
XKR 5,0 V8 S/C Coupé	108 805 €	C	2	4	4794 x 2028 x1322	330/-	V8	5000	B	375	625	A6	Z	250	4,8	12,3	A,B,C,E,K,P,R,S
XKR 5,0 V8 S/C Convertible	117 075 €	CA	2	4	4794 x 2028 x1329	313/-	V8	5000	B	375	625	A6	Z	250	4,8	12,3	A,B,C,E,K,P,R,S
XK 5,0 V8 Portfolio Coupé	101 602 €	C	2	4	4794 x 2028 x1322	330/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,5	11,2	A,B,C,E,K,P,R,S
XK 5,0 V8 Portfolio Convertible	109 872 €	CA	2	4	4794 x 2028 x1329	313/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,6	11,2	A,B,C,E,K,P,R,S
JEEP																	
Grand Cherokee 3,0 CRD Limited	49 900 €	K	5	5	4822 x 2154 x 1784	782/1554	V6	2987	D	177	550	A5	4x4	202	8,2	8,3	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Cherokee 3,6 Pentaster Lim.	48 900 €	K	5	5	4822 x 2154 x 1784	782/1554	V6	3604	B	210	347	A5	4x4	206	9,1	11,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Cherokee 5,7 HEMI Overland	63 900 €	K	5	5	4822 x 2154 x 1784	782/1554	V8	5654	B	259	520	A	4x4	224	8,7	14,1	A,B,C,E,K,P,R,S
Cherokee 2,8 CRD Sport	35 600 €	K	5	5	4493 x 1839 x 1797	419/1404	R4	2768	D	147	460	A5	4x4	193	9,9	7,9	A,B,C,E,K,P,R,S
Patriot 2,2 CRD Sport	27 030 €	K	5	5	4424 x 1808 x 1712	536/1357	R4	2143	D	120	320	M6	4x4	201	9,7	6,6	A,B,C,E,K,P,R,S
Patriot 2,2 CRD Limited	30 150 €	K	5	5	4424 x 1808 x 1712	536/1357	R4	2143	D	120	320	M6	4x4	201	9,7	6,6	A,B,C,E,K,P,R,S
Wrangler 2,8 CRD Sport	30 700 €	K	5	5	4223 x 1873 x 1865	141/425	R4	2776	D	147	410	M6	4x4	172	13,1	8,0	A,K,P,R,S
Wrangler 2,8 CRD Sahara AT	35 900 €	K	5	5	4223 x 1873 x 1865	141/425	R4	2776	D	147	460	A5	4x4	172	10,7	8,6	A,K,P,R,S
Wrangler Unlimited 2,8 CRD Sport AT	34 200 €	K	5	5	4751 x 1877 x 1865	498/934	R4	2776	D	147	460	A5	4x4	172	11,7	8,8	A,K,P,R,S

Hyundai i20

Hyundai i30

Hyundai ix20

Hyundai ix35

Chevrolet Spark

Chevrolet Aveo

Chevrolet Lacetti

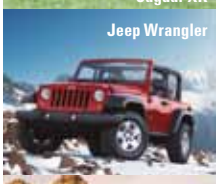
Chevrolet Cruze

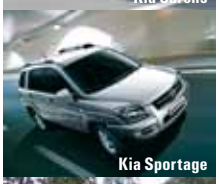
Chevrolet Captiva

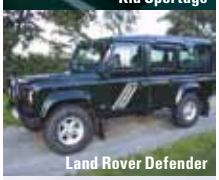
Jaguar XF

Jaguar XJ

Jaguar XK



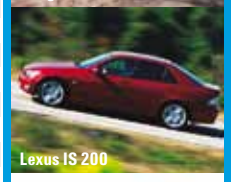




Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
KIA																	
Carens 2,0 CRDi VGT LX	19 360 €	V	5	5/7	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 CRDi VGT EX	21 370 €	V	5	5/7	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 CVVT LX	17 360 €	V	5	5/7	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
Carens 2,0 CVVT EX	19 380 €	V	5	5/7	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
Cee'd 1,4 CVVT LX	12 310 €	H	5	5	4260 x 1790 x 1480	340/1300	R4	1396	B	77	137	M5	P	180	13,0	5,8	A,B,C,E,H,P,R,S
Cee'd 1,6 CVVT LX	13 320 €	H	5	5	4260 x 1790 x 1480	340/1300	R4	1591	B	92	154	M6	P	192	10,8	6,1	A,B,C,E,H,P,R,S
Cee'd 1,6 CRDi VGT LX	15 360 €	H	5	5	4260 x 1790 x 1480	340/1300	R4	1582	D	85	255	M6	P	188	11,5	4,5	A,B,C,E,H,P,R,S
Cee'd SW 1,4 CVVT LX	13 320 €	K	5	5	4490 x 1790 x 1525	534/1664	R4	1396	B	77	137	M5	P	180	13,4	6,1	A,B,C,E,H,P,R
Cee'd SW 1,6 CRDi VGT LX	16 370 €	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,P,R
Picanto 1,0 12V LX+	8 370 €	H	5	5	3535 x 1595 x 1480	157/882	R4	999	B	42	87	M5	P	150	15,8	5,0	A,C,E
Nové Picanto 1,0 LX (3D)	8 690 €	H	3	5	3595 x 1595 x 1480	200/870	R3	998	B	50,7	95,1	M5	P	153	14,4	4,2	A,B,C,E,H,P,R,S
Nové Picanto 1,2 EX (3D)	10 490 €	H	3	5	3595 x 1595 x 1480	200/870	R4	1248	B	62,5	120	M5	P	171	11,4	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nové Picanto 1,2 EX (5D)	10 790 €	H	5	5	3595 x 1595 x 1480	200/870	R4	1248	B	62,5	120	M5	P	171	11,4	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Pro_cee'd 1,4 CVVT LX	11 800 €	H	3	5	4250 x 1790 x 1450	340/1210	R4	1396	B	77	137	M5	P	180	13,0	5,8	A,B,C,E,H,P,R
Pro_cee'd 1,6 CRDi VGT 66kW LX	14 210 €	H	3	5	4250 x 1790 x 1450	340/1210	R4	1582	D	66	235	M6	P	172	14,0	4,3	A,B,C,E,H,P,R
Pro_cee'd 1,6 CRDi VGT 85kW LX	14 860 €	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,P,R
Rio 1,4 16V LX	9 770 €	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 1,4 16V Sporty	11 480 €	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,K,P,R
Rio 1,5 CRDi VGT LX	11 780 €	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 Sporty	13 500 €	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,K,P,R
Sorento 2,4 CVVT 2WD LX	24 890 €	K	5	5	4685 x 1885 x 1745	531/-	R4	2359	B	128	225	M6	P	190	10,5	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sorento 2,0 CRDi 4WD LX	29 930 €	K	5	5	4685 x 1885 x 1745	531/-	R4	1995	D	110	400	M6	4x4	182	-	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sorento 2,2 CRDi VGT 4WD LX	31 450 €	K	5	5	4685 x 1885 x 1745	531/-	R4	2199	D	145	421	M6	4x4	190	9,6	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Soul 1,6 CRDi VGT LX	15 210 €	H	5	5	4105 x 1785 x 1660	340/-	R4	1582	D	94	260	M5	P	182	11,3	5,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Soul 1,6 CRDi VGT EX	16 620 €	H	5	5	4105 x 1785 x 1660	340/-	R4	1582	D	94	260	M5	P	182	11,3	5,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Soul 1,6 CVVT LX	13 200 €	H	5	5	4105 x 1785 x 1660	340/-	R4	1591	B	93	156	M5	P	177	11,0	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sportage 1,7 CRDi LX	19 850 €	K	5	5	4440 x 1855 x 1645	465/1353	R4	1685	D	85	255	M6	P	173	12,3	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sportage 2,0 CRDi EX	25 950 €	K	5	5	4440 x 1855 x 1645	465/1353	R4	1995	D	100	319	M6	4x4	181	11,3	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sportage 2,0 CRDi 135kW EX	26 750 €	K	5	5	4440 x 1855 x 1645	465/1353	R4	1995	D	135	383	M6	4x4	194	9,8	6,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sportage 2,0 CVVT EX	24 140 €	K	5	5	4440 x 1855 x 1645	465/1353	R4	1998	B	120	194	M5	4x4	182	10,7	7,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Venga 1,4 CVVT LX	11 550 €	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
Venga 1,6 CVVT EX	14 610 €	H	5	5	4068 x 1765 x 1600	314/422	R4	1591	B	92	156	M5	P	182	10,9	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Venga 1,4 CRDi WGT EX	15 210 €	H	5	5	4068 x 1765 x 1600	314/422	R4	1396	D	55	220	M5	P	157	17,4	4,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
LAND ROVER																	
Defender 110 HC Pick Up S	34 034 €	U	2	2	4785 x 1790 x 2021	-/-	R4	2402	D	90	360	M6	4x4	132	15,8	11,1	C,E,R
Defender 110 Station Wagon SE	39 732 €	K	5	5	4785 x 1790 x 2021	-/-	R4	2402	D	90	360	M6	4x4	132	15,8	11,1	C,E,R
Defender 130 Crew Cab HC Pick Up B.	37 677 €	U	4	5	5170 x 1790 x 2021	-/-	R4	2402	D	90	360	M6	4x4	132	15,8	11,1	-
Defender 130 Crew Cab Chassis B.	36 589 €	K	4	5	5170 x 1790 x 2021	-/-	R4	2402	D	90	360	M6	4x4	132	15,8	11,1	-
Defender 90 Hard Top SE	33 972 €	K	3	2	3894 x 1790 x 2021	-/-	R4	2402	D	90	360	M6	4x4	132	15,8	10,0	C,E,R
Defender 90 Station Wagon SE	35 712 €	K	3	4	3894 x 1790 x 2021	-/-	R4	2402	D	90	360	M6	4x4	132	15,8	10,0	C,E,R
Discovery 4 TDV6 3,0L SE	52 256 €	K	5	5	4829 x 2022 x 1887	280/2558	V6	2993	D	155	520	A6	4x4	180	10,9	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Discovery 4 TDV6 3,0L HSE	58 499 €	K	5	5	4829 x 2022 x 1887	280/2558	V6	2993	D	155	520	A6	4x4	180	10,9	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Discovery 4 SDV6 3,0L HSE	60 510 €	K	5	5	4829 x 2022 x 1887	280/2558	V6	2993	D	180	600	A6	4x4	180	9,6	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Freelander 2 3,2i6 HSE	42 560 €	K	5	5	4500 x 2195 x 1740	755/1670	R4	3192	B	171	317	A6	4x4	200	8,9	10,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Freelander 2 2,2TD4 SE	34 175 €	K	5	5	4500 x 2195 x 1740	755/1670	R4	2179	D	110	420	M6	4x4	181	11,2	7,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Freelander 2 2,2 eD4 SE	32 536 €	K	5	5	4500 x 2195 x 1740	755/1670	R4	2179	D	110	420	M6	P	181	11,7	6,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Range Rover TDV8 4,4L HSE	92 083 €	K	5	5	4972x 2216 x 1877	535/1640	V8	4367	D	230	700	A8	4x4	210	7,6	9,4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Range Rover TDV8 4,4L VOGUE	98 743 €	K	5	5	4972x 2216 x 1877	535/1640	V8	4367	D	230	700	A8	4x4	210	7,6	9,4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Range Rover Sport 3,0L TDV6 SE	65 268 €	K	5	5	4783 x 2158 x 1789	287/2013	V6	2993	D	180	600	A6	4x4	193	9,3	9,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Range Rover Sport Superch. 5,0 V8P	86 439 €	K	5	5	4783 x 2158 x 1789	287/2013	V8	4999	D	375	625	A6	4x4	225	6,2	14,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
LEXUS																	
CT 200h Comfort	27 900 €	H	5	5	4320 x 1765 x 1430	275/-	R4	1798	B	73	142	CVT	P	180	10,3	3,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
GS 450h	58 400 €	S	4	5	4835 x 1820 x 1430	320/-	V6	3456	B	218	368	CVT	Z	240	5,9	7,7	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
IS 220d	31 200 €	S	4	5	4585 x 1800 x 1440	398/-	R4	2231	D	130	400	M6	Z	220	8,9	5,5	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
IS 250	33 800 €	S	4	5	4585 x 1800 x 1425	398/-	V6	2500	B	153	252	M6	Z	225	8,5	8,4	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
IS F	70 500 €	S	4	5	4660 x 1815 x 1415	378/-	V8	4969	B	311	505	A8	Z	270	4,8	11,6	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
IS 250C	48 500 €	CA	2	4	4635 x 1800 x 1415	420/-	V6	2500	B	153	252	A6	Z	210	9,0	9,2	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
LS 460	87 900 €	S	4	5	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	104 900 €	S	4	5	5060 x 1875 x 1480	420/-	V8	4969	B	290	520	CVT	4x4	250	6,3	9,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
LS 600h L	118 900 €	S	4	5	5180 x 1875 x 1480	420/-	V8	4969	B	290	520	CVT	4x4	250	6,3	9,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RX 350	51 200 €	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 AWD	59 000 €	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
RX 450h FWD	51 200 €	K	5	5	4770 x 1885 x 1685	496/-	V6	3456	B	183	317	CVT	P	180	8,2	6,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
MAZDA																	
2 1,3 MZR 75k CE Plus	11 890 €	H	5	5	3920 x 1695 x 1475	250/-	R4	1349	B	55	119	M5	P	168	14,9	5,1	A,B,C,E,K,P,R
2 1,3 MZR 84k TE	12 190 €	H	5	5	3920 x 1695 x 1475	250/-	R4	1349	B	62	121	M5	P	172	13,6	5,1	A,B,C,E,K,P,R,S
2 1,5 MZR 102k GTA	13 990 €	H	5	5	3920 x 1695 x 1475	250/-	R4	1498	B	75	133	M5	P	186	10,7	5,8	A,B,C,E,K,P,R,S
2 1,5 MZR 102k AT TE	12 990 €	H	5	5	3920 x 1695 x 1475	250/-	R4	1498	B	75	133	A4	P	170	11,9	6,3	A,B,C,E,K,P,R,S
3 1,6 MZR TX	18 390 €	H	5	5	4460 x 1755 x 1470	340/430	R4	1598	B	77	145	M5	P	184	12,2	6,5	A,B,C,E,K,P,R,S
3 2,2 MZR-CD 150k TX Plus	21 990 €	H	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
3 1,6 MZ-CD TX	20 390 €	S	4	5	4580 x 1755 x 1470	340/430	R4	1560	D	85	270	M6	P	186	11,0	4,4	A,B,C,E,K,P,R,S
3 2,0 MZR i-stop TX Plus	20 490 €	S	4	5	4580 x 1755 x 1470	340/430	R4	1999	B	111	191	M6	P	212	10,4	6,8	A,B,C,E,K,P,R,S
5 1,8 MZR CE	19 590 €	H	5	5/7	4585 x 1968 x 1615	158/780	R4	1798	B	85	165	M6	P	182	12,8	7,2	A,B,C,E,K,R,S
5 2,0 MZR TX	22 890 €	H	5	5/7	4585 x 1968 x 1615	158/780	R4	1998	B	110	191	M6	P	194	11,0	6,9	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
5 1,6 MZ-CD TX	24 690 €	H	5	5/7	4585 x 1968 x 1615	158/780	R4	1560	D	85	270	M6	P	180	13,7	5,2	A,B,C,E,K,P,R,S
6 1,8 MZR CE Hatchback	22 490 €	H	5	5	4755 x 1795 x 1440	510/-	R4	1798	B	88	165	M5	P	194	11,7	6,7	A,B,C,E,K,R,S
6 1,8 MZR CE Sedan	21 990 €	S	4	5	4755 x 1795 x 1440	519/-	R4	1798	B	88	165	M5	P	196	11,4	6,6	A,B,C,E,K,R,S
6 1,8 MZR CE Wagon	22 990 €	K	5	5	4785 x 1795 x 1490	519/-	R4	1798	B	88	165	M5	P	190	11,8	6,7	A,B,C,E,K,R,S
6 2,2 MZR-CD 163k GTA Sedan	31 490 €	S	4	5	4755 x 1795 x 1440	519/-	R4	2183	D	120	360	M6	P	212	8,9	5,4	A,B,C,E,K,P,R,S
6 2,2 MZR-CD 163k GTA Wagon	32 490 €	K	5	5	4785 x 1795 x 1490	519/-	R4	2183	D	120	360	M6	P	211	9,2	5,4	A,B,C,E,K,P,R,S
6 2,5 MZR GTA Hatchback	30 690 €	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
6 2,5 MZR GTA Wagon	31 190 €	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
BT-50 2,5 MZR-CD Double Cab TE	36 090 €	U	4	5	5075 x 1805 x 1760	-/-	R4	2499	D	105	330	M5	4x4	158	12,5	-	A,B,C,E,K,R
BT-50 2,5 MZR-CD Reg.Cab Basis	22 990 €	U	2	2	5075 x 1715 x 1620	-/-	R4	2499	D	105	330	M5	P	170	10,4	-	A,C,E
CX-7 2,2 MZ-CD 175k Revolution	34 890 €	K	5	5	4700 x 1870 x 1645	455/774	R4	2184	D	127	400	M6	4x4	200	11,3	7,5	A,B,C,E,K,P,R,S
CX-7 2,3 MZR DISI 260k Revolution	38 890 €	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 1,8 Roadster Challenge	28 290 €	R	2	2	4020 x 1720 x 1245	150-	R4	1798	B	93	167	M5	Z	194	9,9	7,1	A,B,C,E,K,P,R,S
MX-5 2,0 Roadster Coupe Revolution	34 990 €	C	2	2	4020 x 1720 x 1255	150/-	R4	1999	B	118	188	M6	Z	218	7,9	7,8	A,B,C,E,K,P,R,S
MERCEDES-BENZ																	
B 180 BlueEFFICIENCY	22 800 €	H	5	5	4359 x 1786 x 1556	486/1545	R4	1595	B	90	200	M6	P	190	10,4	5,9	A,C,E,AK,K,R,S
B 180 CDI BlueEFFICIENCY	23 880 €	H	5	5	4359 x 1786 x 1556	486/1545	R4	1796	D	80	250	M6	P	190	10,9	4,4	A,C,E,AK,K,R,S
B 200 CDI BlueEFFICIENCY	29 490 €	H	5	5	4359 x 1786 x 1556	486/1545	R4	1796	D	100	300	M6	P	210	9,5	4,4	A,C,E,AK,K,R,S
C 180 BlueEFFICIENCY	32 130 €	S	4	5	4591 x 1770 x 1447	475/-	R4	1796	B	115	250	M6	Z	225	9,0	6,7	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
C 200 CDI BlueEFFICIENCY	34 140 €	S	4	5	4591 x 1770 x 1447	475/-	R4	2143	D	100	360	M6	Z	218	9,2	4,8	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
C 220 CDI BlueEFFICIENCY	36 378 €	S	4	5	4591 x 1770 x 1447	475/-	R4	2143	D	125	400	M6	Z	232	8,4	4,4	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
C 250 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY	44 610 €	S	4	5	4591 x 1770 x 1447	475/-	R4	2143	D	150	500	A7	4x4	240	7,1	5,4	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
C 200 CDI BlueEFFICIENCY T-model	35 814 €	K	5	5	4606 x 1770 x 1459	485/1500	R4	2143	D	100	360	M6	Z	209	9,6	4,8	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
C 220 CDI BlueEFFICIENCY T-model	38 058 €	K	5	5	4606 x 1770 x 1459	485/1500	R4	2143	D	125	400	M6	Z	219	8,5	4,7	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
E 200 CDI BlueEFFICIENCY	40 350 €	S	4	5	4868 x 1854 x 1471	540/-	R4	2143	D	100	360	M6	Z	210	10,2	5,1	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
E 220 CDI BlueEFFICIENCY	42 690 €	S	4	5	4868 x 1854 x 1471	540/-	R4	2143	D	125	400	M6	Z	228	8,7	5,0	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
E 350 CDI BlueEFFICIENCY	53 070 €	S	4	5	4868 x 1854 x 1471	540/-	V6	2987	D	195	620	A7	Z	250	6,2	6,0	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
CLS 350 CDI BlueEFFICIENCY	64 260 €	S	4	4	4940 x 1881 x 1416	520/-	V6	2987	D	195	620	A7	Z	250	6,2	6,0	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
CLS 350 CDI 4MATIC BlueEFFICIENC	67 020 €	S	4	4	4940 x 1881 x 1416	520/-	V6	2987	D	195	620	A7	4x4	250	6,4	6,7	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
ML 250 BlueTEC 4MATIC	55 440 €	K	5	5	4804 x 1926 x 1796	690/2010	R4	2143	B	150	500	A7	4x4	210	9,0	6,0	A,B,C,E,AK,K,R,S
ML 350 BlueTEC 4MATIC	59 220 €	K	5	5	4804 x 1926 x 1796	690/2010	V6	2987	B	190	620	A7	4x4	224	7,4	6,8	A,B,C,E,AK,K,R,S
ML 63 AMG	109 800 €	K	5	5	4804 x 1926 x 1796	690/2010	V8	5461	B	386	700	A7	4x4	250	4,8	11,8	A,B,C,E,AK,K,R,S
R 350 CDI 4MATIC	60 690 €	K	5	5	4922 x 1922 x 1674	550/1950	V6	2987	D	195	620	A7	4x4	235	7,6	8,5	A,B,C,E,K,P,R,S
R 350 CDI 4MATIC Long	62 370 €	K	5	5	5157 x 1922 x 1674	633/2385	V6	2987	D	195	620	A7	4x4	235	7,7	8,5	A,B,C,E,K,P,R,S
R 500 4MATIC Long	75 930 €	K	5	5	5157 x 1922 x 1674	633/2385	V8	5461	B	285	530	A7	4x4	250	6,3	13,2	A,B,C,E,K,P,R,S
GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENC	42 720 €	K	5	5	4525 x 2016 x 1698	450/1550	R4	2143	D	125	400	A7	4x4	205	8,8	6,1	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
GLK 250 CDI 4MATIC BlueEFFICIENC	44 520 €	K	5	5	4525 x 2016 x 1698	450/1550	R4	2143	D	150	500	A7	4x4	210	7,9	6,1	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
GLK 350 CDI 4MATIC	48 840 €	K	5	5	4525 x 2016 x 1698	450/1550	V6	2987	D	170	540	A7	4x4	225	7,3	8,0	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
GL 350 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY	77 040 €	K	5	5	5099 x 1920 x 1840	620/2300	V6	2987	D	195	620	A7	4x4	225	7,9	8,9	A,B,C,E,K,P,R,S
GL 500 4MATIC	97 920 €	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
SLK 200 BlueEFFICIENCY	39 000 €	R	2	2	4134 x 1810 x 1301	225/-	R4	1796	B	135	270	M6	Z	240	7,3	6,4	A,B,C,E,K,R,S
SLK 250 BlueEFFICIENCY	42 180 €	R	2	2	4134 x 1810 x 1301	225/-	R4	1796	B	150	310	A7	Z	243	6,6	6,2	A,B,C,E,K,R,S
SLK 350 BlueEFFICIENCY	52 740 €	R	2	2	4134 x 1810 x 1301	225/-	V6	3498	B	225	370	A7	Z	250	5,6	7,1	A,B,C,E,K,R,S
SLK 55 AMG	73 200 €	R	2	2	4134 x 1810 x 1301	225/-	V8	5461	B	310	540	A7	Z	250	4,6	8,4	A,B,C,E,K,R,S
S 250 CDI BlueEFFICIENCY	72 480 €	S	4	5	5096 x 1871 x 1479	560/-	R4	2143	D	150	500	A7	Z	240	8,2	5,7	A,BB,C,E,AK,K,P,R,S
S 350 BlueTEC	77 160 €	S	4	5	5096 x 1871 x 1479	560/-	V6	2987	B	190	620	A7	Z	250	7,1	6,2	A,BB,C,E,AK,K,P,R,S
S 500 4MATIC BlueEFFICIENCY	104 094 €	S	4	5	5096 x 1871 x 1479	560/-	V8	4663	B	320	700	A7	4x4	250	5,0	9,8	A,BB,C,E,AK,K,P,R,S
S 63 AMG	146 280 €	S	4	5	5096 x 1871 x 1479	560/-	V8	5461	B	400	800	A7	Z	250	4,5	10,5	A,BB,C,E,AK,K,P,R,S
CL 500 4MATIC BlueEFFICIENCY	130 500 €	C	2	4	5095 x 1871 x 1419	490/-	V8	4663	B	320	700	A7	4x4	250	4,9	9,9	A,BB,C,E,K,P,R,S
G 350 BlueTEC Station lang	84 348 €	K	5	5	4672 x 1760 x 1951	-/-	V6	2987	B	155	540	A7	4x4	175	9,1	11,2	A,B,C,E,K,R,S
G 500 Station lang	98 868 €	K	5	5	4672 x 1760 x 1951	-/-	V8	5461	B	285	530	A7	4x4	210	6,1	14,9	A,B,C,E,K,R,S
G 55 AMG Station lang	132 348 €	K	5	5	4672 x 1760 x 1951	-/-	V8	5439	B	373	700	A5	4x4	210	5,5	15,9	A,B,C,E,K,R,S
MITSUBISHI																	
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	5,6	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	1798	D	110	300	M6	4x4	198	10,0	5,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Colt 1,1i Entry 3D	8 600 €	H	3	5	3880 x 1695 x 1520	169/900	R3	1124	B	55	100	M5	P	165	12,9	5,4	A,C,P
Colt 1,3i Invite 3D	11 600 €	H	3	5	3880 x 1695 x 1520	169/900	R4	1332	B	70	125	M5	P	180	11,0	5,6	A,B,C,E,K,P,R
Colt 1,3i AT Invite 3D	12 300 €	H	3	5	3880 x 1695 x 1520	169/900	R4	1332	B	70	125	A6	P	180	11,8	5,4	A,B,C,E,K,P,R
Colt 1,1i Inform 5D	9 900 €	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 1,3i AT Invite 5D	12 600 €	H	5	5	3940 x 1695 x 1550	214/1032	R4	1332	B	70	125	A6	P	180	12,0	5,4	A,B,C,E,K,P,R
L200 2.5 DI-D Double Cab Entry	25 600 €	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	24 600 €	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+	26 600 €	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 Evolution 2,0 MIVEC GSR	48 400 €	S	4	5	4505 x 1810 x 1480	323/-	R4	1998	B	217	366	M5	4x4	240	5,4	10,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Ralliart 2,0 MIVEC TC-SST 4D	33 000 €	S	4	5	4570 x 1760 x 1490	397/-	R4	1998	B	177	343	A6	4x4	230	7,0	9,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Ralliart 2,0 MIVEC TC-SST 5D	33 000 €	H	5	5	4585 x 1760 x 1515	397/-	R4	1998	B	177	343	A6	4x4	220	7,1	10,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Sportsedan 1,8 DI-D Invite	21 200 €	S	4	5	4570 x 1760 x 1490	400/-	R4	1798	D	85	300	M6	P	192	10,4	5,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Sportsedan 1,8 MIVEC Invite	16 200 €	S	4	5	4570 x 1760 x 1490	400/-	R4	1798	B	103	176	M5	P	202	10,4	7,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Sportback 1,6 MIVEC Invite	16 200 €	H	5	5	4585 x 1760 x 1505	288/1349	R4	1590	B	85	154	M5	P	185	11,1	5,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Sportback 1,8 CVT Intense	20 800 €	H	5	5	4585 x 1760 x 1515	276/1349	R4	1798	B	103	176	CVT	P	183	12,2	7,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Sportback 1,8 DI-D Invite	21 200 €	H	5	5	4585 x 1760 x 1505	288/1349	R4	1798	D	85	300	M6	P	189	10,6	5,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Outlander 2,2 DI-D Invite	26 500 €	K	5	5	4665 x 1800 x 1720	774/1691	R4	2268	D	103	380	M6	4x4	200	9,8	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Outlander 2,4 MIVEC Intense+	29 500 €	K	5	5	4665 x 1800 x 1720	774/1691	R4	2360	B	125	232	CVT	4x4	190	10,8	8,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Outlander 2,0 MIVEC Invite	19 900 €	K	5	5	4665 x 1800 x 1720	774/1691	R4	1998	B	108	199	M5	P	184	10,8	7,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Pajero LWB 3,2 DI-D MT Sport	40 900 €	K	5	5	4900 x 1875 x 1890	663/1790	R4	3200	D	147	441	M5	4x4	180	10,5	7,8	A,B,C,E,H,K,R,S

Range Rover


Lexus IS 200

Lexus IS 300

Lexus GS 300

Lexus RX 300

Lexus CT200h

Mazda 2

Mazda 3

Mazda 6

Mazda RX-8

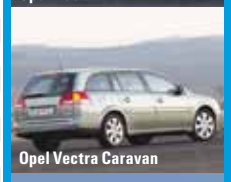
Mercedes-Benz A

Mercedes-Benz E-T

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
Pajero LWB 3,2 DI-D AT Sport	43 500 €	K	5	5	4900 x 1875 x 1890	663/1790	R4	3200	D	147	441	A5	4x4	180	11,1	8,2	A,B,C,E,H,K,R,S
Pajero SWB 3,2 DI-D MT Invite 3D	30 900 €	K	3	5	4385 x 1875 x 1870	290/1120	R4	3200	D	147	441	M5	4x4	180	9,7	7,8	A,B,C,E,H,K,R,S
Pajero SWB 3,2 DI-D AT Sport 3D	40 500 €	K	3	5	4385 x 1875 x 1870	290/1120	R4	3200	D	147	441	A5	4x4	180	10,4	8,2	A,B,C,E,H,K,R,S
NISSAN																	
370Z Coupe 3,7 V6 Pack1	43 900 €	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 3,7 V6 Pack1	50 200 €	R	3	2	4250 x 1845 x 1325	140/-	V6	3696	B	241	363	A7	Z	250	5,8	10,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
GT-R Premium Edition	90 800 €	C	2	4	4650 x 1895 x 1370	315/-	V6	3799	B	390	612	A6	4x4	315	-	12,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Juke 1,6 DIG-T Acenta	20 550 €	H	5	5	4135 x 1765 x 1565	251/-	R4	1618	B	140	240	M6	P	215	8,0	6,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Juke 1,5 dCi Acenta	18 950 €	H	5	5	4135 x 1765 x 1565	251/-	R4	1461	D	81	240	M6	P	175	11,2	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Micra 1,2 Acenta	10 400 €	H	5	5	3780 x 1675 x 1525	265/605	R3	1198	B	59	110	M5	P	170	13,7	5,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Micra 1,2 CVT Acenta	11 400 €	H	5	5	3780 x 1675 x 1525	265/605	R3	1198	B	59	110	CVT	P	161	14,5	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Murano 188kw ALL-Mode Comfort	47 700 €	K	5	5	4834 x 1885 x 1720	402/-	V6	3498	B	188	334	CVT	4x4	210	10,5	10,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Murano dCi 140kw ALL-Mode Comf.	45 700 €	K	5	5	4834 x 1885 x 1720	402/-	R4	2488	D	140	450	A6	4x4	196	10,5	8,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Navara 2,5D Double Cab SE	33 800 €	U	4	5	5396 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
Navara 2,5D AT Double Cab LE	37 400 €	U	4	5	5396 x 1848 x 1802	-	R4	2488	D	140	450	A5	4x4	178	10,7	9,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Note 1.4 Visia	9 200 €	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,H,K,R,S
Note 1,6 AT I-Way	15 400 €	H	5	5	4100 x 1691 x 1550	280/437	R4	1598	B	81	153	A4	P	174	11,7	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Note 1,5 dCi Acenta	14 090 €	H	5	5	4100 x 1691 x 1550	280/437	R4	1461	D	66	200	M5	P	168	12,8	4,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Pathfinder 2.5D AT SE	38 750 €	K	5	7	4813 x 1848 x 1862	515/2091	R4	2488	D	140	450	A5	4x4	186	10,7	9,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Pathfinder 3,0 V6 AT LE	51 100 €	K	5	7	4813 x 1848 x 1862	515/2091	V6	2991	D	170	550	A7	4x4	200	8,9	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Qashqai 1.6 Visia	18 750 €	H	5	5	4330 x 1780 x 1615	410/-	R4	1598	B	86	153	M5	P	181	11,9	6,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Qashqai 2.0 dCi Visia	22 550 €	H	5	5	4330 x 1780 x 1615	410/-	R4	1995	D	110	320	M6	P	194	9,5	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Qashqai+2 2,0 CVT 4x4 Acenta	27 650 €	H	5	7	4541 x 1780 x 1645	450/1520	R4	1997	B	104	196	CVT	4x4	191	10,9	8,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X-Trail 2,0 dCi 150k LE	34 000 €	K	5	5	4630 x 1785 x 1770	603/1773	R4	1995	D	110	320	A6	4x4	181	12,5	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X-Trail 2,0 dCi 173k LE	33 100 €	K	5	5	4630 x 1785 x 1770	603/1773	R4	1995	D	127	360	M6	4x4	200	10,0	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
OPEL																	
Antara 2,2 CDTI 122kW Enjoy	25 300 €	K	5	5	4596 x 1850 x 1717	402/1391	R4	2231	D	122	350	M6	P	189	9,9	6,3	A,B,C,E,H,K,R,S
Antara 2,4 123kW Enjoy	26 600 €	K	5	5	4596 x 1850 x 1717	402/1391	R4	2384	B	123	217	M6	P	190	10,5	8,8	A,B,C,E,H,K,R,S
Astra Classic 1,6 85kW 5D	12 390 €	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 1,7 CDTI 92kW 5D	15 950 €	H	5	5	4249 x 1753 x 1460	375/1295	R4	1686	D	92	280	M6	P	195	10,4	5,1	A,B
Astra Classic 1,6 85kW 4D	13 390 €	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 81kW 4D	16 350 €	S	4	5	4587 x 1753 x 1447	490/870	R4	1686	D	81	240	M6	P	186	11,5	5,0	A,B
Astra Classic 1,7 CDTI Caravan	16 350 €	K	5	5	4515 x 1753 x 1500	490/1590	R4	1686	D	81	240	M6	P	186	11,5	5,0	A,B
Combo 1,7 CDTI Cargo	15 480 €	V	5	5	4322 x 1684 x 1801	455/2320	R4	1686	D	74	240	M5	P	170	12,5	5,2	-
Combo 1,6 CNG 69kW Cargo	15 480 €	V	5	5	4322 x 1684 x 1801	455/2320	R4	1598	B	69	133	M5	P	165	15,0	7,6	-
Corsa 1,2 63kW Cosmo	12 290 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1229	B	63	115	M5	P	172	13,6	5,3	A,B,C,E,H,K,R
Corsa 1,6T 110kW GSi	19 690 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1598	B	110	210	M6	P	210	8,1	7,3	A,B,C,E,H,K,R,S
Corsa 1,3 CDTI 55kW Enjoy	12 490 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1248	D	55	170	M5	P	163	14,5	4,3	A,C,E
Corsa 1,4 74kW Cosmo AT	13 890 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1398	B	74	130	A4	P	172	13,9	5,9	A,B,C,E,H,K,R
Corsa 1,0 48kW Essentia	9 190 €	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 63 kW Cosmo	12 590 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R4	1229	B	63	115	M5	P	172	13,6	5,3	A,B,C,E,H,K,R
Corsa 1,3 CDTI 55kW Enjoy	12 790 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R4	1248	D	55	170	M5	P	163	14,5	4,3	A,C,E
Corsa 1,4 74kW Cosmo	13 390 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R4	1398	B	74	130	M5	P	180	11,9	5,5	A,B,C,E,H,K,R
Insignia 1,6 85kW 4D	22 750 €	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 2,8 V6 T 191kW Sport 4D	37 050 €	S	4	5	4830 x 1856 x 1498	500/1010	V6	2792	B	191	350	M6	P	250	6,9	10,9	A,B,C,E,H,K,R,S
Insignia 2,0 CDTI 81kW Edition 4D	25 900 €	S	4	5	4830 x 1856 x 1498	500/1010	R4	1956	D	81	260	M6	P	190	12,1	5,0	A,B,C,E,H,K,R,S
Insignia 2,0 162kW Sport 5D	32 740 €	S	5	5	4830 x 1856 x 1498	530/1020	R4	1998	B	162	350	M6	P	242	7,6	11,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Insignia 2,0 CDTI 96kW 5D	25 900 €	S	5	5	4830 x 1856 x 1498	530/1020	R4	1956	D	96	300	M6	P	205	11,1	5,0	A,B,C,E,H,K,R,S
Nová Meriva 1,4 74kW Enjoy	14 950 €	V	5	5	4288 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1398	B	74	130	M5	P	177	13,9	6,1	A,B,E,H,K,R,S
Nová Meriva 1,7 CDTI 74kW Enjoy	18 750 €	V	5	5	4288 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1686	D	74	260	A6	P	172	13,9	6,4	A,B,E,H,K,R,S
Nová Meriva 1,4T 88kW Cosmo	16 950 €	V	5	5	4288 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1364	B	88	175	M5	P	188	11,5	6,1	A,B,E,H,K,R,S
Meriva 1,3 CDTI 70kW Cosmo	18 550 €	V	5	5	4288 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1248	D	70	180	M5	P	168	13,8	4,5	A,B,E,H,K,R,S
Nová Astra 1,3 CDTI 70kW Essentia	16 080 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1248	D	70	190	M5	P	175	14,5	4,1	A,E,K,R,S
Nová Astra 1,4 74kW Essentia	13 880 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1398	B	74	130	M5	P	178	13,9	5,5	A,E,K,R,S
Nová Astra 1,6 85kW Cosmo	17 660 €	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	19 960 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1686	D	82	260	M6	P	181	12,6	4,5	A,B,E,H,K,P,R,S
Nová Astra SportsTourer 2,0 CDTI Cos	23 160 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1956	D	118	350	M6	P	215	9,0	4,8	A,B,E,H,K,P,R,S
Vivaro 2,0 86kW SWB Van	19 215 €	V	3	5	4782 x 1904 x 1955	1176/-	R4	1998	B	86	190	M6	P	160	-	10,3	R
Vivaro 2,0 CDTI 66kW SWB Crew Van	20 631 €	V	3	5	4782 x 1904 x 1955	1176/-	R4	1995	D	66	240	M6	P	145	-	7,8	R
Zafira 1,6 85 kW Essentia	16 410 €	V	5	7	4467 x 1801 x 1635	140/1820	R4	1598	B	85	155	M5	P	185	13,4	7,0	A,B
Zafira 1,8 103kW Cosmo	22 180 €	V	5	7	4467 x 1801 x 1635	140/1820	R4	1796	B	103	175	M5	P	197	11,5	7,2	A,B,E,K,P,R
Zafira 1,7 CDTI 81kW Cosmo	22 980 €	V	5	7	4467 x 1801 x 1635	140/1820	R4	1686	D	81	260	M6	P	179	13,4	5,1	A,B,E,K,P,R
PEUGEOT																	
107 1,0L Move	7 390 €	H	3	4	3430 x 1855 x 1470	199/751	R4	998	B	50	93	M5	P	157	13,7	4,5	A
206+ 1,4L Legend	7 590 €	H	5	5	3872 x 1669 x 1453	245/1130	R4	1361	B	54	118	M5	P	173	13,7	6,0	A,C,E
206+ 1,4L Hdi Legend Pack	9 990 €	H	5	5	3872 x 1669 x 1453	245/1130	R4	1398	D	50	160	M5	P	169	13,8	4,0	A,C,E,K,R
207 1,4L Slovak Pack	8 990 €	H	5	5	4030 x 1748 x 1502	270/923	R4	1360	B	54	118	M5	P	167	14,4	6,4	A,B,C,E,K,P,R
207 1,4L Hdi FAP Active+	11 790 €	H	5	5	4030 x 1748 x 1502	270/923	R4	1398	D	50	160	M5	P	166	15,0	4,3	A,B,C,E,K,P,R,S
207 SW 1,4L 16V Vti Active+	11 190 €	K	5	5	4156 x 1972 x 1527	337/1258	R4	1397	B	70	136	M5	P	185	12,4	6,0	A,B,C,E,K,P,R,S
207 SW 1,6L Hdi FAP Active+	12 790 €	K	5	5	4156 x 1972 x 1527	337/1258	R4	1560	D	68	230	M5	P	182	11,9	4,5	A,B,C,E,K,P,R,S
207 CC 1,6L Dynamique	22 100 €	CC	2	4	4037 x 1750 x 1397	145/-	R4	1598	B	88	160	M5	P	190	10,7	6,5	A,B,C,E,K,P,R
308 1,6L THP Exclusive	18 280 €	H	5	5	4276 x 1815 x 1498	348/-	R4	1598	B	115	240	M6	P	214	8,8	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
308 2,0L Hdi FAP Féline	21 350 €	H	5	5	4276 x 1815 x 1498	348/-	R4	1997	D	103	320	M6	P	205	10,1	5,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
308 SW 1,6L Vti Comfort Pack	14 790 €	K	5	5	4500 x 1815 x 1566	573/-	R4	1598	B	88	160	M5	P	189	11,5	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R
308 SW 1,6L Hdi FAP 112k Comf.P.	15 690 €	K	5	5	4500 x 1815 x 1566	573/-	R4	1560	D	82	270	M6	P	187	11,9	4,8	A,B,C,E,H,K,P,R

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
308 CC 1,6L THP BVA Sport	31 290 €	CC	2	4	4440 x 2039 x 1427	226-	R4	1598	B	115	250	A6	P	212	9,8	7,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
3008 1,6L Hdi FAP Innovation Pack	20 500 €	K	5	5	4365 x 1837 x 1635	432/1241	R4	1560	D	82	270	M6	P	183	12,2	5,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
3008 2,0L Hdi FAP BVA Innov. Pack	24 300 €	K	5	5	4365 x 1837 x 1635	432/1241	R4	1997	D	120	340	A6	P	190	10,2	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
407 1,6 Hdi FAP Elegance	19 390 €	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
407 2,0 Hdi FAP Elegance	21 390 €	S	4	5	4691 x 1811 x 1447	407/-	R4	1997	D	103	320	M6	P	228	9,8	5,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
407 SW 2,0 Hdi FAP Elegance	21 390 €	K	5	5	4691 x 1811 x 1447	407/-	R4	1997	D	103	320	M6	P	203	10,1	5,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
407 Coupé 3,0L Hdi FAP BVA P.Privile	41 900 €	C	2	4	4815 x 1868 x 1395	400/-	R4	2992	D	177	450	A6	P	243	7,7	7,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
4007 2,2 Hdi FAP Executive	30 100 €	K	5	5+2	4635 x 2072 x 1715	184/1686	R4	2179	D	115	380	M6	4x4	200	9,9	7,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
508 1,6 THP Active	25 900 €	S	4	5	4792 x 2068 x 1456	515/-	R4	1598	B	115	240	M6	P	222	8,6	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
508 2,0L Hdi FAP BVA Active	30 400 €	S	4	5	4792 x 2068 x 1456	515/-	R4	1997	D	120	340	A6	P	225	9,2	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
508 SW 1,6 THP BVA Active	29 100 €	K	5	5	4813 x 2068 x 1487	560/-	R4	1598	B	115	240	A6	P	-	9,5	7,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
508 2,0 Hdi FAP Active	29 600 €	K	5	5	4813 x 2068 x 1487	560/-	R4	1997	D	103	320	M6	P	210	10,1	5,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
5008 1,6 Hdi FAP Exclusive	21 500 €	K	5	7	4529 x 2118 x 1647	679/-	R4	1560	D	82	270	M6	P	183	13,3	5,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
807 2,0L Hdi FAP Privilege Pack	25 900 €	V	5	5/8	4727 x 1850 x 1759	830/1498	R4	1997	D	100	320	M6	P	170	10,5	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
807 2,0L HDI FAP BVA Privilege P.	29 900 €	V	5	5/8	4727 x 1850 x 1759	830/1498	R4	1997	D	120	340	A6	P	170	10,9	7,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
RCZ 1,6L THP BVA 156k	28 550 €	C	2	4	4287 x 1845 x 2107	321/639	R4	1598	B	115	240	A6	P	212	8,4	7,3	A,B,C,E,K,P,R,S
Bipper Tepee 1,3 Hdi FAP Motion	10 900 €	K	5	5	3959 x 1716 x 1721	356/-	R4	1248	D	55	-	M5	P	155	-	4,3	C,E
Expert Tepee 1,6 Hdi Tepee	20 742 €	V	5	6	4813 x 1895 x 1980	1491/-	R4	1560	D	66	180	M5	P	145	18,5	7,3	C,E,K
Partner Tepee 1,6 Hdi FAP Happy.F.	17 390 €	K	5	5	4380 x 2112 x 1862	675/-	R4	1560	D	82	240	M5	P	172	12,1	5,3	A,C,E,K,P,R
PORSCHE																	
911 Carrera	87 478 €	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	94 348 €	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	118 966 €	CA	2	4	4427 x 1852 x 1300	130/-	B6	3824	B	261	400	A5	4x4	280	5,4	11,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Carrera Cabriolet	98 870 €	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	100 696 €	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 GT3	124 103 €	C	2	2	4445 x 1808 x 1280	105/-	B6	3600	B	305	405	M6	Z	310	4,3	12,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Targa 4	102 826 €	C	2	4	4427 x 1852 x 1310	105/-	B6	3596	B	239	370	A5	4x4	275	5,8	11,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Targa 4S	116 052 €	C	2	4	4427 x 1852 x 1300	105/-	B6	3824	B	261	400	A5	4x4	280	5,4	11,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Turbo	152 672 €	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 2,9	48 584 €	CA	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	58 684 €	CA	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 3,6	61 351 €	K	5	5	4846 x 1939 x 1705	670/-	V6	3598	B	220	400	A8	4x4	230	7,8	9,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Cayenne Turbo 4,8	120 379 €	K	5	5	4846 x 1939 x 1705	670/-	V8	4806	B	368	700	A8	4x4	278	4,7	11,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Cayman 2,9	52 301 €	C	2	2	4341 x 1801 x 1305	410/-	B6	2687	B	180	273	M6	Z	258	6,1	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Cayman S 3,4	64 298 €	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
Panamera S 4,8	96 983 €	S	4	4	4970 x 1931 x 1418	445/-	V8	4806	B	294	500	M6	Z	282	5,0	10,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
RENAULT																	
Clio 1,2 Authentique	8 290 €	H	3	5	4027 x 1707 x 1497	288/-	R4	1149	B	55	107	M5	P	167	13,4	5,8	A,B,C,E,P
Clio 1,5 dCi 55kW Expression	12 690 €	H	5	5	4027 x 1707 x 1497	288/-	R4	1461	D	55	180	M5	P	165	15,0	4,0	A,B,C,E,K,P,R
Clio 1,2 Tce Expression	10 990 €	H	5	5	4027 x 1707 x 1497	288/-	R4	1149	B	76	152	M5	P	184	11,0	5,4	A,B,C,E,K,P,R
Wind 1,2 Tce Dynamique	15 990 €	CC	2	2	3833 x 1913 x 1381	270/-	R4	1149	B	75	155	M5	P	190	10,5	6,3	A,B,C,E,K,R,S
Clio Grandtour 1,2 Authentique	9 590 €	K	5	5	4228 x 1719 x 1513	439/1277	R4	1149	B	55	105	M5	P	167	13,4	5,8	A,B,C,E,P
Clio Grandtour 1,5 dCi LS Extreme	12 890 €	K	5	5	4228 x 1719 x 1513	439/1277	R4	1461	D	50	180	M5	P	165	15,0	4,0	A,B,C,E,K,P,R
Clio Storia 1,2 Authentique	8 190 €	H	5	5	3818 x 1639 x 1417	255/1037	R4	1149	B	55	105	M5	P	170	13,0	5,7	A,C,E
Latitude 2,0 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
Latitude 2,0 dCi 127kW Privilege	27 990 €	S	4	5	4897 x 1832 x 1483	477/-	R4	1995	D	127	360	A6	P	215	9,9	6,5	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	-	9,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Escape 2,0 dCi 107kW Celsium	29 290 €	V	5	5	4661 x 1860 x 1728	291/2860	R4	1995	D	110	340	M6	P	194	-	6,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Espace 2,0 dCi Celsium	31 590 €	V	5	7	4861 x 1860 x 1746	456/3050	R4	1995	D	127	360	M6	P	204	-	7,3	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Modus 1,2 55kW LS GEO	10 690 €	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	11 390 €	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 Dynamique	28 590 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	A6	4x4	177	12,3	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Koleos 2,0 dCi Exception	30 390 €	K	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 103kW Expression	18 490 €	L	5	5	4695 x 1811 x 1445	450/1377	R4	1997	B	103	195	M6	P	210	9,1	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna 2,0 dCi 131kW Bose	25 490 €	L	5	5	4695 x 1811 x 1445	450/1377	R4	1995	D	131	400	M6	P	222	8,5	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna Grandtour 2,0 Expression	19 790 €	K	5	5	4801 x 1811 x 1445	508/1593	R4	1997	B	103	195	M6	P	205	9,3	7,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna Coupé 3,5 V6 175kW Initiale	38 190 €	C	2	4	4643 x 1812 x 1398	423/-	V6	3498	B	175	330	A6	P	244	7,4	10,0	A,B,C,E,H,K,R,S
Mégane 1.6 Advantage	13 590 €	H	5	5	4295 x 1808 x 1471	372/1129	R4	1598	B	74	148	M5	P	190	10,9	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane 1,5 dCi 81kW Dynamique	17 690 €	H	5	5	4295 x 1808 x 1471	372/1129	R4	1461	D	81	240	M6	P	190	10,5	4,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane Generation 1,5 dCi 66kW	12 590 €	H	5	5	4295 x 1808 x 1491	372/-	R4	1461	D	66	200	M5	P	180	13,0	4,4	A,B,C,E,H,K,P
Mégane Coupé 1,6 Dynamique	15 890 €	C	2	5	4299 x 1804 x 1423	344/991	R4	1598	B	81	151	M6	P	190	10,5	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane Grandtour 1,4 TCe Dynamique	17 490 €	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,R
Thalia 1,2 Privilege	9 390 €	S	4	5	4261 x 1940 x 1439	506/-	R4	1149	B	55	105	M5	P	167	13,0	5,9	A,C,E,K,P,R
Fluence 1,6 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 50kW Authentique	13 090 €	V	5	5	4213 x 1829 x 1799	660/2866	R4	1461	D	50	180	M5	P	146	20,3	5,0	A,C,E
Kangoo 1,5 dCi 66kW Privilege	15 590 €	V	5	5	4213 x 1829 x 1799	660/2866	R4	1461	D	66	200	M5	P	158	16,0	4,8	A,C,E,K,P,R
Grand Scenic 1,5 dCi Advantage	19 190 €	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,H,K,P,R,S
Grand Scenic 1,6 Dynamique	17 890 €	V	5	5	4560 x 1845 x 1645	752/2050	R4	1598	B	81	151	M6	P	185	12,0	7,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Scenic 1,4 TCe Dynamique	18 490 €	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,H,K,P,R,S
Scenic 1,6 Advantage	16 290 €	V	5	5	4344 x 1845 x 1678	522/1804	R4	1598	B	81	151	M6	P	190	11,7	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Twingo 1,2 Access	7 690 €	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 LS Miss Sixty	8 490 €	H	3	4	3600 x 1927 x 1470	230/951	R4	1149	B	55	107	M5	P	169	12,0	5,1	A,C,E,K,R
SMART																	
40 kW cdi pure kupé	12 196 €	C	2	2	2695 x 1559 x 1558	220/340	R3	799	D	40	130	M5	Z	135	16,8	3,3	A,C,S

Opel Astra


Opel Vectra Caravan

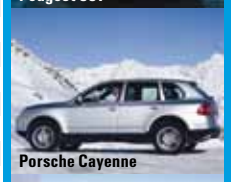
Opel Signum

Peugeot 307 SW

Peugeot 407 SW

Peugeot 607

Peugeot 807


Porsche Cayenne

Renault Clio

Renault Koleos

Renault Mégane

Renault Kangoo

Renault Thalia

smart Fortwo

smart Cabrio

smart Fortwo

smart Forfour

Seat Altea

Seat ibiza ST

Seat Leon

Seat Exeo ST

Seat Exeo

Seat Alhambra

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
45 kW mhd pure kupé	10 361 €	C	2	2	2695 x 1559 x 1558	220/340	R3	999	B	45	89	M5	Z	145	16,8	4,2	A,C,S
52 kW mhd pure kupé	10 926 €	C	2	2	2695 x 1559 x 1558	220/340	R3	999	B	52	92	M5	Z	145	13,7	4,2	A,C,S
62 kW pulse kupé	12 994 €	C	2	2	2695 x 1559 x 1558	220/340	R3	999	B	62	120	M5	Z	145	10,7	4,9	A,C,E,S
75 kW BRABUS kupé	17 364 €	C	2	2	2695 x 1559 x 1558	220/340	R3	999	B	75	147	M5	Z	155	8,9	5,2	A,C,E,K,S
40 kW cdi pure kabriolet	15 312 €	CA	2	2	2695 x 1559 x 1558	220/340	R3	799	D	40	130	M5	Z	135	16,8	3,3	A,C,S
52 kW mhd pure kabriolet	14 041 €	CA	2	2	2695 x 1559 x 1558	220/340	R3	999	B	52	92	M5	Z	145	13,7	4,2	A,C,S
62 kW pulse kabriolet	16 109 €	CA	2	2	2695 x 1559 x 1558	220/340	R3	999	B	62	120	M5	Z	145	10,7	4,9	A,C,E,S
75 kW BRABUS kabriolet	20 480 €	CA	2	2	2695 x 1559 x 1558	220/340	R3	999	B	75	147	M5	Z	155	8,9	5,2	A,C,E,K,S
SEAT																	
Alhambra 1,4 TSI Reference	25 163 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1720	809/2297	R4	1390	B	110	240	M6	P	197	10,7	7,2	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Alhambra 1,4 TSI DSG Style	28 890 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1720	809/2297	R4	1390	B	110	240	A6	P	199	9,9	7,6	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Alhambra 2,0 TDI CR DPF Reference	26 746 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1720	809/2297	R4	1968	D	103	320	M6	P	194	10,9	5,5	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Alhambra 2,0 TDI CR DPF DSG Ref.	28 259 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1720	809/2297	R4	1968	D	103	320	A6	P	191	10,9	5,7	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Altea 1,4i 16V Entry	11 094 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1390	B	63	132	M5	P	169	15,0	6,5	A,B,C,E,H
Altea 1,6 TDI CR DPF Reference	14 726 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1598	D	77	250	M5	P	183	12,2	4,8	A,B,C,E,H,K,P,R
Altea 2,0 TDI CR DPF DSG Style	18 930 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1968	D	103	320	A6	P	201	9,8	6,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Altea 1,8 TSI DSG Style	17 953 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1798	B	118	250	A7	P	210	8,4	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Altea Freetrack 2,0 TDI CR 4x4 Style	24 484 €	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 TSI DSG 4x4	24 928 €	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 1,4i 16V Entry	11 698 €	K	5	5	4469 x 1768 x 1581	532/-	R4	1390	B	63	132	M5	P	169	15,4	6,5	A,B,C,E,H
Altea XL 1,2 TSI Reference	13 717 €	K	5	5	4469 x 1768 x 1581	532/-	R4	1197	B	77	175	M6	P	184	11,6	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R
Altea XL 2,0 TDI CR DPF Style	18 022 €	K	5	5	4469 x 1768 x 1581	532/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	201	10,0	5,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Exeo 1,8 TSI Reference	22 683 €	S	4	5	4661 x 1772 x 1430	442/-	R4	1798	B	88	230	M6	P	202	10,6	7,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Exeo 2,0 TDI CR DPF Reference	24 401 €	S	4	5	4661 x 1772 x 1430	442/-	R4	1968	D	88	290	M6	P	198	10,9	5,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Exeo ST 1,8 TSI Reference	23 879 €	K	5	5	4666 x 1772 x 1454	442/-	R4	1798	B	88	230	M6	P	196	11,1	7,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Exeo ST 2,0 TDI CR DPF Reference	25 611 €	K	5	5	4666 x 1772 x 1454	442/-	R4	1968	D	88	290	M6	P	198	10,9	5,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Ibiza 1,2i 12V Reference	9 282 €	H	5	5	4052 x 1693 x 1445	292/-	R3	1198	B	51	112	M5	P	163	13,9	5,4	A,B,C,E,K
Ibiza 1,2 TDI CR E-Eco.Reference	12 441 €	H	5	5	4052 x 1693 x 1445	292/-	R3	1199	D	55	180	M5	P	168	13,9	3,8	A,B,C,E,K
Ibiza SC 1,2i 12V Entry	8 091 €	H	3	5	4034 x 1693 x 1428	292/-	R3	1198	B	51	112	M5	P	163	15,0	5,9	A,B,C,E
Ibiza SC 1,6 TDI CR Reference	11 573 €	H	3	5	4034 x 1693 x 1428	292/-	R4	1598	D	66	210	M5	P	176	12,0	4,5	A,B,C,E,K
Ibiza ST 1,2i 12V Reference	9 787 €	K	5	5	4227 x 1693 x 1445	430/-	R3	1198	B	51	112	M5	P	163	14,6	5,5	A,B,C,E,K
Leon 1,4i 16V Entry	10 690 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1390	B	63	132	M5	P	172	14,1	6,3	A,B,C,E,H
Leon 1,2 TSI Reference	12 708 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1197	B	77	175	M6	P	187	10,9	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R
Leon 1,8 TSI FR	17 903 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1798	B	118	250	M6	P	213	7,9	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Leon 2,0 TSI CUPRA R	24 609 €	H	5	5	4309 x 1768 x 1443	409/-	R4	1984	B	195	350	M6	P	250	6,2	8,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Leon 1,6 TDI CR DPF Reference	14 322 €	H	5	5	4309 x 1768 x 1443	409/-	R4	1598	D	77	250	M5	P	185	11,7	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R
Leon 1,6 TDI CR DPF Style	15 835 €	H	5	5	4309 x 1768 x 1443	409/-	R4	1598	D	77	250	M5	P	185	11,7	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Leon 2,0 TDI FR	21 443 €	H	5	5	4309 x 1768 x 1443	409/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	205	9,3	5,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SSANGYONG																	
Korando e-XDi 200 Active MT 2WD	20 300 €	K	5	5	4410 x 1830 x 1710	486/-	R4	1998	D	129	360	M6	P	179	-	6,0	A,B,C,E,K,P,S
Korando e-XDi 200 Comfort MT	24 000 €	K	5	5	4410 x 1830 x 1710	486/-	R4	1998	D	129	360	M6	4x4	179	-	6,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Korando e-XDi 200 Comfort AT	25 640 €	K	5	5	4410 x 1830 x 1710	486/-	R4	1998	D	129	360	A6	4x4	186	-	7,5	A,B,C,E,K,P,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
Rodius SV 270 Premium AT	30 770 €	V	5	7	5125 x 1915 x 1820	875/3146	R5	2696	D	121	340	A5	4x4	175	14,0	9,8	A,C,E,K,S
Rodius SV 270 Premium MT	30 770 €	V	5	7	5125 x 1915 x 1820	875/3146	R5	2696	D	121	340	M5	4x4	170	13,0	9,3	A,C,E,K,S
SUBARU																	
Forester 2,0 X M/T Classic	27 990 €	K	5	5	4560 x 1780 x 1700	450/-	R4	1995	B	110	198	M5	4x4	185	10,7	7,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Forester 2,0D X M/T Classic	29 990 €	K	5	5	4560 x 1780 x 1675	450/-	R4	1998	D	108	350	M6	4x4	184	10,4	6,3	A,B,C,E,H,K,R,S
Forester 2,0D XS M/T Comfort	33 990 €	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,H,K,R,S
Impreza 1.5 R M/T Comfort	19 990 €	H	5	5	4415 x 1740 x 1475	301/-	R4	1498	B	79	142	M5	4x4	175	14,0	7,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Impreza 2,0 R A/T Comfort	26 990 €	H	5	5	4415 x 1740 x 1475	301/-	R4	1994	B	110	196	A4	4x4	182	11,6	8,2	A,B,C,E,H,K,R,S
Impreza XV 2,0D M/T	26 990 €	H	5	5	4430 x 1770 x 1515	301/-	R4	1998	D	110	350	M6	4x4	203	9,0	5,8	A,B,C,E,H,K,R,S
Legacy 2,0D T.W. Comfort	33 990 €	K	5	5	4775 x 1780 x 1535	1726/-	R4	1998	D	110	350	M6	4x4	203	9,6	6,1	A,B,C,E,H,K,R,S
Legacy 2,0D Sedan Sport	33 490 €	S	4	5	4730 x 1780 x 1505	486/-	R4	1998	D	110	350	M6	4x4	206	9,3	6,3	A,B,C,E,H,K,R,S
Outback 2,5i M/T	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
Outback 3,6 R A/T	49 990 €	K	5	5	4775 x 1820 x 1605	1726/-	R6	3630	B	191	350	A5	4x4	230	7,5	10,0	A,B,C,E,H,K,R,S
WRX STI 2,5	45 990 €	S	4	5	4850 x 1795 x 1470	420/-	R4	2457	B	221	407	M6	4x4	225	5,2	10,5	A,B,C,E,H,K,R,S
SUZUKI																	
Alto 1,0 GLX	7 999 €	H	5	4	3500 x 1600 x 1470	129/367	R3	996	B	50	90	M5	P	155	14,0	4,4	A,B,C,E,K,R
Alto 1,0 SE	8 190 €	H	5	4	3500 x 1600 x 1470	129/367	R3	996	B	50	90	M5	P	155	14,0	4,4	A,B,C,E,K,R
Splash 1,0 GLX	7 777 €	H	5	5	3715 x 1680 x 1590	202/573	R3	996	B	48	90	M5	P	160	14,7	5,1	A,B,C,E,K,P,R
Splash 1,2 VVT GLX Plus	8 490 €	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,K,P,R
Splash 1,2 VVT GS	9 490 €	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,S
Splash 1,2 VVT GS/ AT	10 490 €	H	5	5	3715 x 1680 x 1590	202/573	R4	1242	B	69	118	A4	P	175	14,0	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Swift 1,2 VVT GC	7 777 €	H	3	4	3850 x 1695 x 1510	211/512	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,BB,C,H,AK,S
Swift 1,2 VVT GLX	8 888 €	H	3	4	3850 x 1695 x 1510	211/512	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 VVT GS	10 800 €	H	3	4	3850 x 1695 x 1510	211/512	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 VVT GC	9 633 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,BB,C,H,AK,S
Swift 1,2 VVT GLX	8 888 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 VVT GS	10 800 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 VVT GS/ AT	12 490 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	A4	P	160	13,5	5,6	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,3 DDiS GLX	12 490 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1248	D	55	190	M5	P	165	12,7	4,2	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
SX4 Urban Line 1,6 VVT GLX	9 999 €	H	5	5	4120 x 1730 x 1565	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	P	185	10,7	6,2	A,C,E,K,P,R
SX4 Urban Line 1,6 VVT Street	11 990 €	H	5	5	4120 x 1730 x 1565	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	P	185	10,7	6,2	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
SX4 Urban Line 1,6 VVT GS	11 990 €	H	5	5	4120 x 1730 x 1565	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	P	185	10,7	6,2	A,BB,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
SX4 Urban Line 1,6 VVT GS/ AT	13 990 €	H	5	5	4120 x 1730 x 1565	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	P	175	12,3	6,7	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
SX4 Outdoor Line 1,6 VVT GLX	12 990 €	H	5	5	4150 x 1755 x 1620	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	11,5	6,5	A,BB,C,E,H,K,P,R
SX4 Outdoor Line 1,6 VVT MAXI	14 990 €	H	5	5	4150 x 1755 x 1620	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	11,5	6,5	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
SX4 Outdoor Line 1,6 VVT GS	14 490 €	H	5	5	4150 x 1755 x 1620	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	11,5	6,5	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
SX4 Outdoor Line 2,0 DDiS GS	17 500 €	H	5	5	4150 x 1755 x 1620	270/625	R4	1956	D	99	320	M5	4x4	180	11,2	5,3	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Kizashi Sport 2,4 VVT	26 720 €	S	4	5	4650 x 1820 x 1470	461	R4	2393	B	131	230	M6	P	216	7,8	7,9	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Kizashi Sport 2,4 VVT 4x4/ AT	29 750 €	S	4	5	4650 x 1820 x 1470	461	R4	2393	B	131	230	CVT	4x4	216	7,8	7,9	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Grand Vitara 1,6 VVT JX-E	19 940 €	K	3	4	4035 x 1810 x 1695	184/516	R4	1586	B	78	145	M5	4x4	160	14,4	8,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand Vitara 2,4 VVT JLX-ES	23 700 €	K	5	5	4500 x 1810 x 1695	398/1386	R4	2393	B	124	227	M5	4x4	185	11,7	9,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand Vitara 2,4 VVT JLX-EL/ AT	26 400 €	K	5	5	4500 x 1810 x 1695	398/1386	R4	2393	B	124	227	A4	4x4	175	12,0	9,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand Vitara 1,9 DDiS JLX-ES	25 800 €	K	5	5	4500 x 1810 x 1695	398/1386	R4	1870	D	124	227	M5	4x4	175	12,5	9,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand Vitara 1,9 DDiS JLX-EL	26 999 €	K	5	5	4500 x 1810 x 1695	398/1386	R4	1870	D	124	227	M5	4x4	170	13,2	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jimny 1,3 JLX	14 900 €	K	3	4	3645 x 1600 x 1705	113/816	R4	1328	B	63	110	M5	4x4	140	14,1	7,1	A,C,E,K,R
ŠKODA																	
Citigo Active 1,0 MPI 55kw 3dv.	7 790 €	H	3	4	3563 x 1641 x 1478	251/951	R3	999	B	55	95	M5	P	171	13,2	4,7	A,B
Citigo Active 1,0 MPI 55kw 5dv.	8 130 €	H	5	4	3563 x 1641 x 1478	251/951	R3	999	B	55	95	M5	P	171	13,2	4,7	A,B
Fabia Active 1,2 HTP 44kw	8 477 €	H	5	5	4000 x 1642 x 1498	315/1180	R3	1198	B	44	108	M5	P	155	16,5	5,7	A,B,R
Fabia Ambition 1,2 HTP 51kw	9 457 €	H	5	5	4000 x 1642 x 1498	315/1180	R3	1198	B	51	112	M5	P	163	14,9	5,5	A,B,C,E,P,R,S
Fabia Active 1,2 TSI 63kw	9 797 €	H	5	5	4000 x 1642 x 1498	315/1180	R4	1197	B	63	160	M5	P	177	11,7	5,2	A,B,R
Fabia Ambition 1,6 TDI CR 55kw	12 617 €	H	5	5	4000 x 1642 x 1498	315/1180	R4	1598	D	55	195	M5	P	166	14,1	4,2	A,B,C,E,P,R,S
Fabia Elegance 1,6 TDI CR 55kw	14 217 €	H	5	5	4000 x 1642 x 1498	315/1180	R4	1598	D	55	195	M5	P	166	14,1	4,2	A,B,C,E,K,P,R,S
Fabia GreenLine 1,2 TDI CR 55kw	14 247 €	H	5	5	4000 x 1642 x 1498	315/1180	R3	1199	D	55	180	M5	P	172	14,2	3,4	A,B,C,E,P,R,S
Fabia Combi Active 1,2 HTP 51kw	9 217 €	K	5	5	4247 x 1642 x 1498	505/1485	R3	1198	B	51	112	M5	P	164	15,0	5,5	A,B,R
Fabia Combi Ambition 1,6 TDI CR 55kw	13 037 €	K	5	5	4247 x 1642 x 1498	505/1485	R4	1598	D	55	195	M5	P	167	14,2	4,2	A,B,C,E,P,R,S
Fabia Combi Active 1,2 TSI 63kw	10 217 €	K	5	5	4247 x 1642 x 1498	505/1485	R4	1197	B	63	160	M5	P	178	11,8	5,2	A,B,R
Fabia Combi Ambition 1,6 TDI CR 77kw	15 857 €	K	5	5	4247 x 1642 x 1498	505/1485	R4	1598	D	77	250	M5	P	190	11,0	4,2	A,B,C,E,P,R,S
Octavia Ambition 1,2 TSI 77kw	16 669 €	S	4	5	4569 x 1769 x 1462	585/1455	R4	1197	B	77	175	M6	P	192	10,8	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Ambition 1,6 TDI CR 77kw	18 319 €	S	4	5	4569 x 1769 x 1462	585/1455	R4	1598	D	77	250	M5	P	191	11,3	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Elegance 1,2 TSI 77kw	18 169 €	S	4	5	4569 x 1769 x 1462	585/1455	R4	1197	B	77	175	M6	P	192	10,8	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Ambition 2,0 TDI CR 103kw	20 629 €	S	4	5	4569 x 1769 x 1462	585/1455	R4	1968	D	103	320	M6	P	211	9,5	4,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Elegance 2,0 TDI CR 103kw	22 069 €	S	4	5	4569 x 1769 x 1462	585/1455	R4	1968	D	103	320	M6	P	211	9,5	4,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Combi Ambition 1,6 TDI CR 77l	19 819 €	K	5	5	4569 x 1769 x 1468	605/1655	R4	1598	D	77	250	M5	P	190	11,4	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Combi Elegance 1,6 TDI CR 77	21 459 €	K	5	5	4569 x 1769 x 1468	605/1655	R4	1598	D	77	250	M5	P	190	11,4	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Combi RS 2,0 TFSI 147kw	25 859 €	K	5	5	4569 x 1769 x 1468	605/1655	R4	1984	B	147	280	M6	P	239	7,3	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Combi Ambition 2,0 TDI CR 10	22 129 €	K	5	5	4569 x 1769 x 1468	605/1655	R4	1968	D	103	320	M6	P	210	9,6	4,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Combi GreenLine 1,6 TDI CR 7	20 149 €	K	5	5	4569 x 1769 x 1468	605/1655	R4	1598	D	77	250	M5	P	192	11,3	3,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Superb Ambition 1,4 TSI 92kw	26 397 €	S	4	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,K,AK,P,R,S
Superb GreenLine 1,6 TDI CR Ambition	28 077 €	S	4	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1598	D	77	250	M5	P	192	12,5	4,4	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb Ambition 2,0 TDI CR 103kw	28 977 €	S	4	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1968	D	103	320	M6	P	208	10,1	5,4	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb Elegance 2,0 TDI CR 4x4	36 997 €	S	4	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1968	D	103	320	A6	4x4	204	10,7	6,2	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb Elegance 1,8 TSI 118kw 4x4	33 897 €	S	4	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,K,AK,P,R,S
Superb Combi Ambition 1,4 TSI 92kw	27 597 €	K	5	5	4838 x 1817 x 1510	633/1517	R4	1390	B	92	200	M6	P	199	10,6	6,9	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb Combi Active 2,0 TDI 103 kw	26 867 €	K	5	5	4838 x 1817 x 1510	633/1517	R4	1968	D	103	320	M6	P	205	10,1	5,5	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia Tour II 1,4 MPI 59kw	11 319 €	S	4	5	4572 x 1769 x 1462	585/1455	R4	1390	B	59	132	M5	P	174	14,3	6,4	A,B,C,E,K,P
Octavia Tour II Combi 1,6 MPI 75kw	13 129 €	K	5	5	4572 x 1769 x 1468	605/1655	R4	1390	B	75	148	M5	P	189	12,4	7,2	A,B,C,E,K,P
Roomster Active 1,2 HTP 51kw	10 567 €	H	5	5	4214 x 1684 x 1602	480/1810	R3	1198	B	51	112	M5	P	159	15,9	6,2	A,B,C,R
Roomster Active 1,2 TSI 77kw	12 057 €	H	5	5	4214 x 1684 x 1602	480/1810	R4	1197	B	77	175	M5	P	184	10,9	5,7	A,B,C,R
Roomster GreenLine 1,2 TDI 55kw	15 127 €	H	5	5	4214 x 1684 x 1602	480/1810	R3	1199	D	55	180	M5	P	165	15,4	4,2	A,B,C,E,P,R,S
Roomster Ambition 1,4 MPI 63kw	11 967 €	H	5	5	4214 x 1684 x 1602	480/1810	R4	1390	B	63	132	M5	P	171	13,0	6,4	A,B,C,E,P,R,S
Roomster Scout 1,6 TDI CR 77kw	17 047 €	H	5	5	4214 x 1684 x 1602	480/1810	R4	1598	D	77	250	M5	P	181	11,5	4,7	A,B,C,E,K,P,R,S
Praktik 1,2 HTP 51kw	9 227 €	H	5	5	4214 x 1684 x 1607	-/1900	R3	1198	B	51	112	M5	P	159	15,9	6,2	A
Praktik 1,6 TDI CR 66kw	13 147 €	H	5	5	4214 x 1684 x 1607	-/1900	R4	1598	D	66	230	M5	P	171	13,3	4,7	A
Yeti Active 1,2 TSI 77kw	14 387 €	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 Ambition 2,0 TDI CR 81kw	20 187 €	K	5	5	4223 x 1793 x 1691	405/1580	R4	1968	D	81	250	M5	P	177	11,6	5,4	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Yeti Elegance 1,2 TSI 77kw	21 487 €	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,H,K,AK,P,R,S
Yeti Ambition 2,0 TDI CR 103kw 4x4	25 337 €	K	5	5	4223 x 1793 x 1691	405/1580	R4	1968	D	103	320	A6	4x4	187	10,2	6,5	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Yeti Ambition 2,0 TDI CR 81kw 4x4	22 187 €	K	5	5	4223 x 1793 x 1691	405/1580	R4	1968	D	81	280	M6	4x4	174	12,2	6,1	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
TOYOTA																	
Auris 1,33 Dual VVT-i Terra Cool	14 490 €	H	5	5	4245 x 1760 x 1510	354/-	R4	1329	B	73	128	M6	P	175	13,1	6,0	A,B,C,E,K,P,R
Auris 1,6 Valvematic Terra Cool	15 490 €	H	5	5	4245 x 1760 x 1510	354/-	R4	1598	B	97	160	M6	P	195	10,0	6,6	A,B,C,E,K,P,R
Avensis 2,0 Valvematic Business Plus	29 200 €	S	4	5	4695 x 1810 x 1480	509/-	R4	1986	B	112	196	M6	P	205	9,0	7,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis 2,2 D-CAT 150 Premium	33 900 €	S	4	5	4695 x 1810 x 1480	509/-	R4	2231	D	110	340	A6	P	205	9,5	6,4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis 1,8 Valvematic Luna	28 400 €	K	5	5	4765 x 1810 x 1480	543/-	R4	1798	B	108	180	M6	P	200	9,7	6,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis 2,2 D-4D 150 DPF Premium	34 100 €	K	5	5	4765 x 1810 x 1480	543/-	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 3D	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 5D	9 690 €	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 1,33 Dual VVT-i Terra Coo	15 100 €	S	4	5	4545 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 1,6 Valvematic So	19 550 €	S	4	5	4545 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
Corolla 1,4 D-4D 90 DPF Terra Cool	18 600 €	S	4	5	4545 x 1760 x 1470	450/-	R4	1364	D	66	205	M6	P	175	11,9	4,7	A,B,C,E,K,P,R
Corrola 2,0 D-4D 125 DPF Luna	22 850 €	S	4	5	4545 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
Hiace SWB 2,5 D-4D 117 Standard	18 390 €	V	4	3	4795 x 1800 x 2000	5500/-	R4	2494	D	86	294	M5	P	152	18,6	8,6	A,C,E,K
Hilux 2,5 D-4D SC Terra	19 200 €	U	2	2	5255 x 1760 x 1795	1000/-	R4	2494	D	106	343	M5	4x4	170	12,5	8,3	A,C,R
iQ 1,0 I VVT-i Luna	13 250 €	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,P,R,S
iQ 1,0 I VVT-i Luna Multidrive	17 500 €	H	3	4	2985 x 1680 x 1500	32/-	R3	998	B	50	91	M5	P	150	17,7	4,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
iQ 1,33 I Dual VVT-i Lux Multidrive	14 350 €	H	3	4	2985 x 1680 x 1500	32/-	R4	1329	B	72	123	M6	P	170	13,1	5,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S

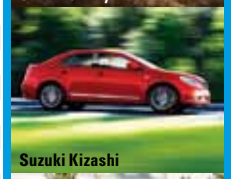
Subaru Impreza

Subaru Station Wagon

Suzuki Alto

Suzuki Grand Vitara

Suzuki Jimny


Suzuki Kizashi

Suzuki Splash

Suzuki SX4

Škoda Roomster

Škoda Superb

Škoda Superb GreenLine

Škoda Fabia

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
Land Cruiser 3,0 D-4D Terra 3D	39 500 €	K	3	5	4315 x 1885 x 1830	381/-	R4	2982	D	140	420	M6	4x4	175	10,6	8,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser 3,0 D-4D Lux	56 500 €	K	5	7	4760 x 1885 x 1845	104/-	R4	2982	D	140	420	A5	4x4	175	11,0	8,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser 4,0 Dual VVT-i Premium	69 000 €	K	5	7	4760 x 1885 x 1845	104/-	V6	3956	B	207	387	A5	4x4	180	10,9	10,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser 4,5 V8 D-4D Sol	71 000 €	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 Hybrid Sol	27 500 €	H	5	5	4460 x 1745 x 1490	446/-	R4	1798	B	73	142	CVT	P	180	10,4	3,9	A,B,E,H,AK,K,P,R,S
RAV 4 2,2 D-4D 150 Lux	28 800 €	K	5	5	4415 x 1815 x 1685	410/-	R4	2231	D	110	340	M6	4x4	190	10,2	6,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RAV 4 2,2 D-CAT 180 Premium	33 000 €	K	5	5	4415 x 1815 x 1685	410/-	R4	2231	D	130	400	M6	4x4	200	9,3	6,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RAV 4 2,0 Valvematic Lux	26 800 €	K	5	5	4415 x 1815 x 1685	410/-	R4	1987	B	116	198	M6	4x4	185	10,5	7,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Urban Cruiser 1,33 Dual VVT-i Sol	17 490 €	H	5	5	3930 x 1725 x 1540	314/-	R4	1329	B	73	128	M6	P	175	12,5	5,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Urban Cruiser 1,4 D-4D Sol	21 690 €	H	5	5	3930 x 1725 x 1540	314/-	R4	1364	D	66	205	M6	4x4	175	12,5	4,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Verso 1,6 Valvematic Terra	17 990 €	V	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	21 250 €	V	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	23 450 €	V	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-CAT150 Sol	26 050 €	V	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 I VVT-i 3D	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 I 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 I Dual VVT-i Dream	10 690 €	H	5	5	3785 x 1695 x 1530	363/-	R4	1329	B	74	132	M6	P	175	11,7	5,2	A,C,E,K,P,R
VOLKSWAGEN																	
Caddy 1,6 TDI Trendline	18 614 €	V	5	5	4406 x 1794 x 1822	750/2852	R4	1598	D	75	250	M5	P	168	12,9	5,7	A,B,C,E,H,K,R,S
Caddy Maxi 2,0 TDI Trendline	23 390 €	V	5	5	4876 x 1794 x 1831	1350/3700	R4	1968	D	103	320	M6	P	186	10,8	6,1	A,B,C,E,K,P,S
Eos 1,4 TSI	27 370 €	CA	2	4	4423 x 1791 x 1444	380/205	R4	1390	B	90	200	M6	P	198	10,9	6,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Eos 2,0 TDI DSG	32 010 €	CA	2	4	4423 x 1791 x 1444	380/205	R4	1968	D	103	320	A6	P	204	10,3	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Golf 1,4 TSI Comfortline	17 800 €	H	5	5	4199 x 1779 x 1480	350/1305	R4	1390	B	90	200	M6	P	200	9,5	6,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Golf 1,2 TSI DSG Trendline	16 350 €	H	5	5	4199 x 1779 x 1480	350/1305	R4	1197	B	77	175	A7	P	190	10,6	5,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Golf 2,0 TDI Highline	21 790 €	H	5	5	4199 x 1779 x 1480	350/1305	R4	1968	D	103	320	M6	P	209	9,3	4,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Golf Plus 1,2 TSI Comfortline	17 060 €	H	5	5	4204 x 1759 x 1592	395/1450	R4	1197	B	77	175	M6	P	188	11,3	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Golf Plus 1,6 TDI DSG Comfortline	21 560 €	H	5	5	4204 x 1759 x 1592	395/1450	R4	1598	D	77	250	A7	P	184	12,0	4,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Golf Plus 2,0 TDI DSG Highline	24 410 €	H	5	5	4204 x 1759 x 1592	395/1450	R4	1968	D	103	320	A6	P	202	9,8	5,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Golf Variant 1,2 TSI Trendline	16 340 €	K	5	5	4534 x 1781 x 1504	505/1495	R4	1197	B	77	175	M6	P	190	11,3	5,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Golf Variant 1,4 TSI Highline	22 160 €	K	5	5	4534 x 1781 x 1504	505/1495	R4	1390	B	118	240	M6	P	220	8,4	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jetta 1,4 TSI Comfortline	19 900 €	S	4	5	4644 x 1778 x 1482	510/-	R4	1390	B	118	240	M6	P	221	8,3	6,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jetta 1,6 TDI Trendline	17 180 €	S	4	5	4644 x 1778 x 1482	510/-	R4	1598	D	77	250	M5	P	190	11,7	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jetta 2,0 TDI DSG Highline	23 650 €	S	4	5	4644 x 1778 x 1482	510/-	R4	1968	D	103	320	A6	P	208	9,5	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jetta 2,0 TSI Highline	21 980 €	S	4	5	4644 x 1778 x 1482	510/-	R4	1984	B	147	280	M6	P	238	7,5	7,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Multivan 2,0 Startline	26 148 €	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 Comfortline	35 663 €	V	5	7	4892 x 1904 x 1970	1210/-	R4	1968	D	103	340	M6	P	173	14,2	7,7	A,B,C,E,H,K,P,S
Passat 1,4 TSI DSG Comfortline	25 950 €	S	4	5	4769 x 1820 x 1470	565/-	R4	1390	B	90	200	A7	P	205	10,3	6,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat 1,8 TSI Highline	28 170 €	S	4	5	4769 x 1820 x 1470	565/-	R4	1798	B	118	250	M6	P	220	8,5	6,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat 2,0 TDI Trendline	25 030 €	S	4	5	4769 x 1820 x 1470	565/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	211	9,8	4,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat 2,0 TDI DSG Comfortline	30 920 €	S	4	5	4769 x 1820 x 1470	565/-	R4	1968	D	125	350	A6	P	223	8,6	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat CC 1,8 TSI	30 140 €	C	4	4	4799 x 1855 x 1417	532/-	R4	1798	B	118	250	M6	P	222	8,6	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat CC 2,0 TDI DSG	36 540 €	C	4	4	4799 x 1855 x 1417	532/-	R4	1968	D	125	350	A6	P	224	8,6	5,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat CC 2,0 TSI	34 780 €	C	4	4	4799 x 1855 x 1417	532/-	R4	1984	B	155	280	M6	P	240	7,6	7,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat Variant 1,4 TSI Trendline	23 380 €	K	5	5	4771 x 1820 x 1516	603/1731	R4	1390	B	90	200	M6	P	200	10,6	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat Variant 2,0 TSI DSG Highline	36 620 €	K	5	5	4771 x 1820 x 1516	603/1731	R4	1984	B	155	280	A6	P	233	7,7	7,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat Variant 1,6 TDI Trendline	24 850 €	K	5	5	4771 x 1820 x 1516	603/1731	R4	1598	D	77	250	M6	P	193	12,5	4,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat Variant 2,0 TDI DSG Comfortline	30 940 €	K	5	5	4771 x 1820 x 1516	603/1731	R4	1968	D	103	320	A6	P	208	10,0	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Phaeton 3,0 V6 TDI DPF (5M)	70 500 €	S	5	5	5055 x 1903 x 1450	500/-	V6	2967	D	176	500	A5	4x4	237	8,3	9,0	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Phaeton Long 3,6 V6 (5M)	83 220 €	S	5	5	5175 x 1903 x 1450	500/-	V6	3597	B	206	370	A5	4x4	250	8,9	11,7	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Phaeton Long 3,0 V6 TDI DPF (4M)	90 130 €	S	5	4	5175 x 1903 x 1450	500/-	V6	2967	D	176	500	A6	4x4	237	8,8	9,0	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Phaeton 3,6 V6 (4M)	91 900 €	S	5	4	5055 x 1903 x 1450	500/-	V6	3597	B	206	370	A6	4x4	250	8,9	11,7	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Polo 1,2 TSI Comfortline	12 240 €	H	5	5	3970 x 1682 x 1485	261/952	R4	1197	B	77	175	M6	P	190	9,7	5,3	A,B,C,E,H,K,R,S
Polo 1,6 TDI DSG Comfortline	15 320 €	H	5	5	3970 x 1682 x 1485	261/952	R4	1598	D	66	230	A7	P	180	11,5	4,3	A,B,C,E,H,K,R,S
Scirocco 1,4 TSI	22 610 €	C	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,P,R,S
Scirocco 2,0 TSI DSG	29 030 €	C	3	4	4256 x 1810 x 1404	312/1006	R4	1984	B	155	280	A6	P	238	6,9	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Scirocco 2,0 TDI	27 000 €	C	3	4	4256 x 1810 x 1404	312/1006	R4	1968	D	125	250	M6	P	222	8,1	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Scirocco R 2,0 TSI	30 880 €	C	3	4	4248 x 1820 x 1394	312/1006	R4	1984	B	195	350	M6	P	250	6,0	8,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sharan 1,4 TSI Trendline	27 100 €	V	5	5	4854 x 1904 x 1720	885/2430	R4	1390	B	110	240	M6	P	197	10,7	7,2	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Sharan 2,0 TDI Comfortline	31 220 €	V	5	5	4854 x 1904 x 1720	885/2430	R4	1968	D	103	320	M6	P	194	10,9	5,5	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Sharan 2,0 TDI DSG Comfortline(7M)	35 510 €	V	5	7	4854 x 1904 x 1720	300/2297	R4	1968	D	125	350	A6	P	204	9,8	5,9	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Touareg 3,6 V6 FSI	45 200 €	K	5	5	4795 x 1940 x 1709	580/1642	V6	3597	B	206	360	A8	4x4	228	7,8	9,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touareg 3,0 V6 TDI	44 010 €	K	5	5	4795 x 1940 x 1709	580/1642	V6	2967	D	150	400	A8	4x4	206	9,0	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touareg 4,2 V8 TDI	64 380 €	K	5	5	4795 x 1940 x 1709	580/1642	V8	4134	D	250	800	A8	4x4	242	5,8	9,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touran 1,2 TSI Trendline (7M)	17 420 €	V	5	7	4397 x 1794 x 1634	121/1913	R4	1197	B	77	175	M6	P	188	11,9	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touran 1,4TSI DSG Comfortline(7M)	22 820 €	V	5	7	4397 x 1794 x 1634	121/1913	R4	1390	B	103	220	A7	P	202	9,5	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touran 1,6 TDI Comfortline	21 540 €	V	5	5	4397 x 1794 x 1634	695/1989	R4	1598	D	77	250	M6	P	183	12,8	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touran 2,0 TDI DSG Highline	29 820 €	V	5	5	4397 x 1794 x 1634	695/1989	R4	1968	D	125	350	A6	P	213	8,9	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
VOLVO																	
C 30 2,0 Base	19 540 €	H	3	4	4266 x 1782 x 1447	233/-	R4	1999	B	107	185	M5	P	-	9,4	7,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C 30 T5 Business	29 740 €	H	3	4	4266 x 1782 x 1447	233/-	R5	2521	B	169	320	M6	P	-	6,7	8,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C 30 D3 Business	26 140 €	H	3	4	4266 x 1782 x 1447	233/-	R5	1984	D	110	350	M6	P	-	9,4	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C 70 T5 A Kinetic	38 540 €	CA	2	4	4615 x 1836 x 1400	404/-	R5	2521	B	169	320	A5	P	-	8,0	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C 70 D3 Kinetic	36 040 €	CA	2	4	4615 x 1836 x 1400	404/-	R5	1984	D	110	350	M6	P	-	10,8	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 60 D3 S-S Base	29 940 €	S	4	5	4628 x 1865 x 1484	380/-	R5	1984	D	120	400	A6	P	-	9,2	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 60 D5 S-S Kinetic	36 980 €	S	4	5	4628 x 1865 x 1484	380/-	R5	2400	D	158	420	M6	P	-	7,4	4,7	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 60 D5 S-S Momentum	39 610 €	S	4	5	4628 x 1865 x 1484	380/-	R5	2400	D	158	420	M6	P	-	7,4	4,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 60 T4 S-S Kinetic	32 480 €	S	4	5	4628 x 1865 x 1484	380/-	R4	1596	B	132	240	M6	P	-	8,3	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 60 T6 A AWD Kinetic	44 490 €	S	4	5	4628 x 2097 x 1484	380/-	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	-	6,1	9,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 T4 Kinetic	35 050 €	S	4	5	4851 x 1861 x 1493	480/-	R4	1596	B	132	240	M6	P	-	8,5	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 T6 AWD A Kinetic	47 750 €	S	4	5	4851 x 1861 x 1493	480/-	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	-	6,7	9,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 D5 S-S Momentum	43 750 €	S	4	5	4851 x 1861 x 1493	480/-	R5	2400	D	158	420	M6	P	-	7,6	4,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 D5 AWD A Momentum	48 150 €	S	4	5	4851 x 1861 x 1493	480/-	R5	2400	D	158	440	A6	4x4	-	7,8	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 40 T4 Base	24 600 €	K	5	5	4369 x 1802 x 1445	496/-	R4	1596	B	132	240	M6	P	-	7,7	5,9	A,B,C,E,H,K,R,S
V 40 D4 Kinetic	26 900 €	K	5	5	4369 x 1802 x 1445	496/-	R5	1984	D	130	400	M6	P	-	8,6	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 60 D5 AWD A Base	40 940 €	K	5	5	4628 x 1865 x 1484	692/-	R5	2400	D	158	440	A6	4x4	-	7,7	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 60 T5 Base	35 740 €	K	5	5	4628 x 1865 x 1484	692/-	R4	1999	B	177	320	M6	P	-	7,5	8,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 60 T6 AWD A Kinetic	45 890 €	K	5	5	4628 x 1865 x 1484	692/-	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	-	6,2	10,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 70 T5 Kinetic	40 550 €	K	5	5	4823 x 1861 x 1547	575/-	R4	1999	B	177	320	M6	P	-	7,7	8,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 70 T6 AWD A Kinetic	49 750 €	K	5	5	4823 x 1861 x 1547	575/-	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	-	6,9	10,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 70 D5 AWD A Kinetic	47 090 €	K	5	5	4823 x 1861 x 1547	575/-	R5	2400	D	158	440	A6	4x4	-	8,0	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 60 D3 S-S Kinetic	33 550 €	K	5	5	4627 x 1891 x 1731	495/-	R5	1984	D	120	400	M6	P	-	10,3	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 60 D5 AWD S-S Kinetic	37 250 €	K	5	5	4627 x 1891 x 1731	495/-	R5	2400	D	158	440	M6	4x4	-	8,3	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 60 T6 AWD A Kinetic	46 450 €	K	5	5	4627 x 1891 x 1731	495/-	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	-	7,3	10,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 70 T6 AWD A Kinetic	50 950 €	K	5	5	4838 x 1870 x 1604	575/-	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	-	7,4	10,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 70 D5 AWD Kinetic	46 190 €	K	5	5	4838 x 1870 x 1604	575/-	R5	2400	D	158	440	A6	4x4	-	8,3	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 70 D5 AWD Summum	53 470 €	K	5	5	4838 x 1870 x 1604	575/-	R5	2400	D	158	440	A6	4x4	-	8,3	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 90 D5 AWD A Kinetic	47 640 €	K	5	7	4807 x 1936 x 1784	530/-	R5	2400	D	147	420	A6	4x4	-	10,3	8,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 90 D5 AWD A Summum	54 700 €	K	5	7	4807 x 1936 x 1784	530/-	R5	2400	D	147	420	A6	4x4	-	10,3	8,3	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, U - pick-up

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, D - diesel, 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

Vyskúšali sme automobil Peugeot 3008 s hybridným pohonom. Peugeot 3008 Hybrid4 je prvým vozidlom (tajnička), ktorý má vznetový spaľovací motor v systéme hybridného pohonu. Pohon vozidla umožňuje, okrem vznetového motora, aj samotný elektromotor (MOT´or č. 06/2012). 1- vzorka na obežnej ploche pneumatiky, 2- zástrčný montážny kľúč, 3- časť viacdňových pretekov, 4- osobný automobil s uzavretou štvordverovou karosériou, 5- vrchná náterová farba, 6- osvetľovacie teleso, 7- druh klieští na uťahovanie skrutiek, príp. na ohýbanie, 8- názov osobného automobilu značky Toyota, 9- mechanizmus na spomalenie alebo zastavenie vozidla, 10- otáčavá časť alternátora, 11- blok odliateho kovu určený na ďalšie spracúvanie, 12- chemický prvok značky N.

1	2	3	4	5	6

7	8	9	10	11	12

Riešenie

Tajnička: Diesel Hybrid, 1- dezén, 2- imbus, 3- etapa, 4- sedan, 5- email, 6- lampa, 7- hasák, 8- Yaris, 9- brzda, 10- rotor, 11- ingot, 12- dusík.

-jo-

TAJOMSTVÁ FYZIKY OBJAVOVANÉ TANCOM V AUTOMATICKEJ PREVODOVKE (9. časť)

Znázorníme si funkciu planétového prevodu automatickej prevodovky napríklad na druhom prevodovom stupni. Predpokladajme, že centrálne koleso 1 sa bude otáčať pomaly vľavo. Korunové koleso 3 sa bude otáčať rýchlo tiež vľavo. Na vytvorenie lepšej predstavy o funkcii automatickej prevodovky na tomto prevodovom stupni použijeme vlastný umelecký zážitok z tanga (32 až 34 t/min) – obr. 18.

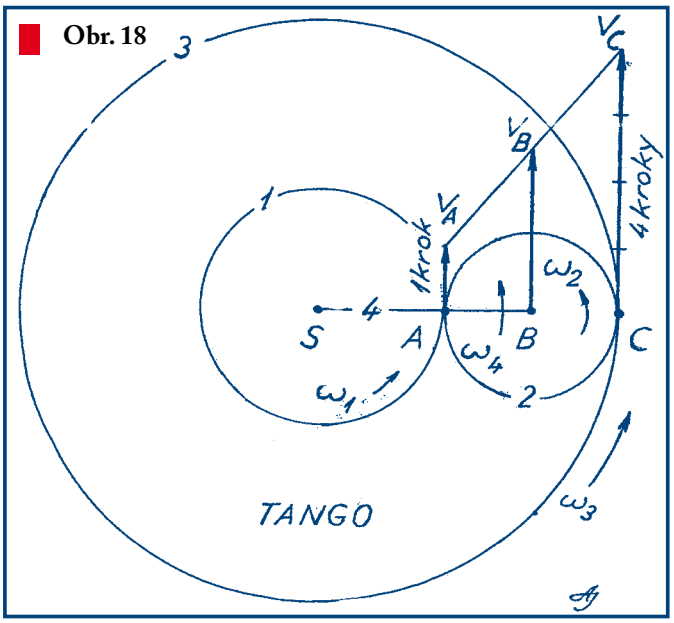
Tango má štvorštvrťový rytmus – to znamená, že jeden takt má štyri doby. Študenti s klobúkmi A, B a C budú stáť. Všetci študenti na centrálnom kolese 1 na jeden takt (teda na štyri doby: raz – dva - tri – štyri) urobia jeden krok dopredu. Všetci študenti na korunovom kolese 3 budú robiť na jeden takt (čiže na 4 doby: raz – dva –tri – štyri) štyri kroky dopredu. Pritom všetky kroky musia byť krátke – asi na jednu dĺžku chodidla – aby nám vystačili dĺžky farebných stúh.

Každý študent na centrálnom kolese 1 i na korunovom kolese 3 vždy keď pôjde okolo dáždnika (satelitu), rukou pootočí hrot dáždnika o jeden zub – tým znázorní záber svojho zuba do zodpovedajúceho zuba na satelite.

„Satelitka“, teda dievča držiace dáždnik, citlivo vníma jednotlivé impulzy od chlapcov z centrálneho i korunového kolesa po obidvoch stranách dáždnika. Dievča bude uvoľnene držať rúčku dáždnika, aby sa dáždnik mohol otáčať tak, ako to bude vychádzať. Pritom pocíti, že rúčka dáždnika ho unáša dopredu. Preto sa nechá viesť dopredu ako celý unášač 4. Satelit 2 sa, okrem unášania na unášači 4, bude zároveň otáčať okolo svojho čapu B vľavo.

Takto študenti zistia, že centrálne koleso 1 sa pomerne pomaly otáča vľavo a že korunové koleso 3 sa rýchlo tiež otáča vľavo. Súčasne uvidia, že čap satelitu (dievča) ide dopredu a dáždnik v jeho rukách sa otáča vľavo.

Obr. 18



Vo chvíli, keď sa využije takmer celá dĺžka farebných stúh, „kapelmajster“ zastaví hudbu a študenti s označením A, B a C zastavia cievky so stuhami.

Teraz odhalíme, čo sa počas našej druhej tanečnej hry v prevodovke vlastne odohralo. Rovnako ako v prvom dejstve študentov A, B a C postavíme opäť do jednej priamky vedľa seba. Iní študenti chytia konce farebných stúh a napnú ich do troch rovnobežných priamok v smere kolmom na priamku ABC. Dĺžka odvinutých stúh predstavuje dráhy prvých zubov na obvode centrálneho a korunového kolesa a dráhu čapu B unášača, ktorý je zároveň aj stredom otáčania satelitu. Keď sa pozrieme na natiahnuté farebné stuhy, zistíme, že ich konce (čiže konce vektorov obvodových rýchlostí bodov A, B a C) sú zasa na jednej priamke - obr. 18.

Doc. Ing. Alexander IKRINSKÝ, PhD.

SUPERCYKLISTA A SUPERVODIČ

alebo Súťaživosť, bezpečnosť a vzdelávanie

Stáva sa tradíciou, že koniec školského roka je v Strednej priemyselnej škole v Snine aj obdobím, kedy sa do pevného zväzku spája súťaživosť, bezpečnosť a vzdelávanie, a to vo forme tradičnej finálovej súťaže Supercyklista a Supervodič.

V školskom roku 2011/2012 to bol v poradí už trinásty ročník a školských kôl sa celkom zúčastnilo 142 žiakov z jednotlivých sninských

základných škôl a osemročného gymnázia. Tí najlepší sa nominovali do finále, ktoré sa uskutočnilo 6. júna 2012.

Školský dvor zmenil svoju podobu a všetkých prítomných vítala cyklistická a motoristická dráha, na ktorej už netrpezlivo čakali cyklisti, vodiči, hostia a diváci. Už v pozvánke bolo ukryté tajomstvo, ktoré bolo predzvesťou, že do tradičnej súťaže bude vložený inovatívny prvok. Akciu podporili svojou prítomnosťou vzácni hostia – Ing. Martinák za Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR – oddelenia BECEP, Ing. Milovčík – primátor mesta Snina, Mgr. Reháková - zástupkyňa primátora mesta Snina, Peter Hadidom - zástupca spoločnosti Škoda Auto Slovensko a učitelia súťažiacich škôl. Po úvodnom vstupe a oboznámení sa s pravidlami súťaže, po kontrole vybavenosti bicyklov a preskúšaní vedomostných testov z pravidiel cestnej premávky začalo zdolávanie náročnej prekážkovej dráhy.

Finále sa zúčastnilo celkom 59 žiakov a po absolvovaní všetkých stanovísk vyšlo výsledné poradie:

1. SKUPINA – MLADŠÍ ŽIACI
dievčatá:
1. miesto – Štefánia Ondicová
2. miesto – Nikola Cenknerová
3. miesto – Veronika Galanová

chlapci:
1. miesto – Branislav Dudič
2. miesto – Dávid Pašek
3. miesto – Filip Bobela

2. SKUPINA – STARŠÍ ŽIACI:
dievčatá
1. miesto – Ivana Peľová
2. miesto - Daniela Gavronová
3. miesto – Zuzana Zarembová

chlapci
1. miesto – Kamil Dunaj
2. miesto – Róbert Šmajda
3. miesto – Lukáš Kelemeca

Novým prvkom bola súťaž v jazde zručnosti pod názvom Pedál káry rallye. Súťažné družstvá už boli nastúpené, prekážky pre pedál káry pripravené a odštartovaním začalo zdolávanie slalomovej dráhy. Byť presný, ovládať pedál káru a obísť kužele bolo náročné, ale zvládnuteľné. Všetci členovia družstvá boli dôležití, lebo výsledný čas bol súčtom časov získaných jednotlivcami. Nebola to len zodpovednosť samých za seba, ale aj za celé družstvo. A to bolo aj cieľom tejto novej aktivity, ktorá rozdúchala vášne, hlavne, keď išlo do ostrého súboja vyraďovaním v semifinále, a potom vo finále medzi družstvami na popredných miestach.

Rallye mala už svojich víťazov a nasledovalo súťaženie vodičov a vodičiek, kde rozhodovali sekundy pridelené za teóriu - testy z pravidiel cestnej premávky a za jazdu zručnosti, pričom nebezpečenstvom boli možné trestné body – za prešmyknutie kolies, zlé zaraďovanie prevodových stupňov alebo dotyk s kužeľom, a všetko s jediným zámerom - byť presný, rýchly a bezpečne dôjsť do cieľa. V prvom kole sa jazdilo na vozidle Škoda Fabia a v druhom na KIA cee´d.

Po spočítaní čiastočných hodnotení nastala chvíľa najkrajšia – slávnostné ocenenie víťazov:
kategória chlapcov:
1. miesto – Dávid Fečík
2. miesto – Adam Bobrik
3. miesto – Ondrej Burda

kategória dievčat:
1. miesto – Magdaléna Legemzová
2. miesto – Katarína Pavlíková
3. miesto – Dominika Kucerová

Lavice sa odnášajú, šum na školskom dvore postupne utícha, ale opäť sa čiastočkou prispelo do veľkej skladačky, ktorou je „Bezpečnosť na cestách“. Podarilo sa zväčšiť záujem o dopravnú výchovu, o bezpečnú jazdu na cestách.

Súčasťou finálového dňa bola aj výstavka výkresov na tému „ Bezpečnosť na cestách – ako ju vidím ja“ , ktoré namaľovali deti zo sninských materských škôl.

Ďakujeme sponzorom - Castrol Slovakia, Škoda Auto Slovensko, KIA Motors Slovakia, Rodičovské združenie pri SPŠ v Snine, Mestský úrad v Snine, MDVRR - BECEP, spoločnosť REMI, Decomp s.r.o Snina - Dušan Dzemjan – vďaka ktorým sme kúpili ceny pre víťazov a spomienkové predmety pre všetkých zúčastnených.

Úprimné poďakovanie patrí aktívnej skupine nadšencov, ktorú tvoria Ing. Michal Roman, Ing. Zdenek Snítil, Ing. Róbert Juhás, Mgr. Ján Mucka, Ján Ondík, Ing. Ján Onufer, Anna Kovaľová, Andrea Miklošová, Božena Bovdová a skupine žiakov z tried II. C, II. E, III. C a I. L triedy, ktorí svojím osobným zanietením získali mládež pre dodržiavanie zásad bezpečnosti na cestách a pripravili akciu, ktorá sa pre prítomných stala príjemným zážitkom.

PaedDr. Alena ROMANOVÁ,
riaditeľka školy

TATRA 2 -603
rok výroby 1964

Tatra 603 je pokračovaním série osobných vozidiel s osemvalcovým motorom chladeným vzduchom umiestneným v zadnej časti karosérie. Prvým typom bola Tatra 77, ktorá sa vyrábala v rokoch 1933 až 1935, po nej Tatra 77a (1936-1938). Najdlhšie bola vo výrobe Tatra 87, vyrábala sa v rokoch 1936 až 1950.

Po päťročnej pauze vo výrobe tatrováckych osemvalcov prichádza na trh Tatra 603, ktorá bola vo výrobe aj so športovými modifikáciami do roku 1974.

V závere výroby T-603 začala výroba Tatry 613, ktorá prišla na trh v roku 1973. Vo výrobe sa udržala po modernizáciách a úpravách až do roku 1995. Labuťou piesňou výroby osobných áut Tatra bola Tatra 700, ktorá sa začala vyrábať v roku 1996. Vyrobilo sa iba niekoľko vozidiel. S Tatrou 700 zanikla výroba osobných vozidiel v automobilke Tatra.

Predstavovanú, dokonale zrešaurovanú Tatru 2-603, vlastní bratislavský zberateľ pán RNDr. Pavol Arnold. Zúčastní sa s ňou Krištáľovej rely, ako aj Autosalónu v Nitre.

SPOMIENKA NA OSLOBODENIE BRATISLAVY V ROKU 1945

V prvý májový víkend v centre Bratislavy (pri historickej budove SND) bolo veľa sovietskych a nemeckých vojakov, presnejšie vojakov Červenej armády a Wehrmachtu. K tomu veľa zbraní, bojových vozidiel a neskutočné množstvo divákov. Bolo to spomienkové predstavenie na oslobodenie Bratislavy v roku 1945. Iniciátorom akcie bol Slovenský klub vojenských historických vozidiel, ktorý v spolupráci s klubmi vojenskej histórie

Wehrmacht nastupuje do útoku

Replika pancierového vozidla GAZ so „sovietskym“ vojakom a divákmi

Vozidlá Wehrmachtu v zajatí divákov. V pozadí je najcennejšie vojenské historické vozidlo na Slovensku – Demag D7

celú akciu zorganizovali. Použitá vojenská technika akú používal Wehrmacht bola autentická, zo zbierok Slovenského klubu vojenských historických vozidiel. Diváci videli také unikáty ako polopásový Demag D7, pásový motocykel NSU HK 101, Horch 901, KdF 82 a iné. Vozidlá Červenej armády boli novo vyrobené repliky, s výnimkou vozidla GAZ 67 „Čapajev". Je obdivuhodné, že sa nájdu nadšenci, ktorí podľa dobovej dokumentácie vyrobia tieto vozidlá. Je to veľmi náročné na financie a čas. Použité zbrane boli autentické, upravené na „slepú" muníciu. Tieto podujatia sa budú konať aj v iných slovenských mestách pri jubileách oslobodenia.

Concours d´Elegance Chateau Loučeň

Pod týmto názvom sa konala v dňoch 12. - 13. 5. 2012 súťaž elegancie historických vozidiel na zámku Loučeň.

Duesenberg J – víťaz Concours d´Elegance

Podujatie bolo organizované vo veľkom štýle, ako napríklad Pebble Beach. Organizátorom bolo združenie Chateau Loučeň Concours d´Elegance a Scuderie Praha, ktorá zastupuje v Čechách a na Slovensku značku Ferrari a Maserati. Bolo to stretnutie doterajších majiteľov týchto značiek, ktorí svoje vozidlá zakúpili v Scudérii Praha. Súčasťou bola súťaž elegancie historických vozidiel. Pozvaných bolo 85 historických vozidiel, z toho 5 zo Slovenska. Boli tam značky Bugatti, Hispano Suiza, Duesenberg, Lagonda, Mercedes, Packard, Minerva, Laurin & Klement, Hupmobile, Aero, Issota-Frashini, Rollsy-Royce, Bentley, Pierce Arrow, Wikov, Škoda, Tatra, Cadillac, Lincoln, Imperia, MG, Jaguar a Walter. Podujatia sa zúčastnili aj dvaja členovia Classic Car Club Bratsilava, páni Jozef Duchoň s dvanásťvalcovou Lagondou a Anton Kiaba s legendárnym autom po hercovi Clark Cableovi, značky Duesenberg, typ J, z roku 1930. Práve tento automobil sa stal víťazom podujatia. Gratulujeme!

Jozef Duchoň
CCC BA

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..02/20710986, www.alliant.sk
E mail: alliant@alliant.sk

POD ŠACHOVNICOVOU VLAJKOU

Zberatelia často smutne konštatujú, že ako novinky (z)miznú z pultov obchodov skôr, ako tam stihli zaparkovať: modely pretekárskych automobilov MINICHAMPS, najprepracovanejšie miniatúry svojho druhu na svete. Aj vtedy, ak ani výrobcovia ich predlôh, ani ich originálne predlohy už dávno neexistujú... O čom všetkým nám tieto modelové šperky rozprávajú (do)dnes - a budú rozprávať i zajtra?

Porsche 911 GT3 RS tímu T2M MOTORSPORT Yamagishi/Fournoux/Konôpka z 24H Le Mans 2006 (MINICHAMPS M 1:43)

Kam inam sa vybrať najskôr, ak nie na pretekársky okruh la Sarthe v blízkosti dnes už 150 000-ového mesta Le Mans v západnom Francúzsku? Kde už v roku 1923 prvý raz odštartovali dodnes najnáročnejšie automobilové preteky sveta. Dvakrát tam štaroval i slovenský pretekár Miroslav Konôpka - v roku 2006 a 13. júna 2010... Čím si splnil svoj životný sen: štartovať tu - a po 24 hodinách aj prejsť cieľovou páskou! Hoci prvý raz (2006) to celkom nevyšlo: jeho tím po 17 hodinách predčasne odstúpil. No jeho žlto-modrý model MINICHAMPS s číslom 91- Porsche 911 GT3 RS tímu T2M Motorsport Yamagishi/De Fournoux/Konôpka v M 1:43 MINICHAMPS potom vyrobil! A hoci v júni 2010, kedy tu pán M. Konôpka štartoval v najslávnejších vytrvalostných pretekoch sveta opäť (v tíme Felbermayr Proton - továrenskej stajni značky Porsche), striedajúc sa za volantom Porsche 911 GT3 RSR s číslom 88 s rakúskou dvojicou otca a syna Felbermayrovcov, jeho a ich ďalší model - s č.77 - MINICHAMPS zatiaľ nepriniesol. Nie preto, že jazdu v noci náš krajan nijako zvlášť neobľubuje, veď, svoju úlohu za volantom (po boku Felbermayra juniora) zvládol tentoraz na jednotku! Ich posádka sa dostala do cieľa s celkovým počtom 304 kôl, s priemernou rýchlosťou 199,664 km/h. Žeby preto, že druhé tímové vozidlo rovnakého typu s posádkou M. Lieb/R. Lietz/W. Henzler v triede LMGT2 zvíťazilo, kým M. Konôpka a spol. sa v celkovom poradí umiestnil na 24. mieste - a na 8. mieste v najobsadenejšej triede LMGT2? Ktovie.

KTO MAL, TEN VYCESTOVAL!

- Aj my sme vtedy mali doma malú Simku 1000! Z Tuzexu. No do Le Mans nás nepustili - nemali sme totiž nikoho v banke, a tak nám devízový prísľub nedali...

Dodnes pripomína slávu dvoch už neexistujúcich francúzskych automobiliek, MATRA a SIMCA: Model Matra-Simca MS670B s č. 11. Predloha s posádkou Pescarolo/ Larouse zvíťazila na 24h Le Mans v roku 1973. MINICHAMPS ho (výnimočne!) vyrobil v neočíslovanej sérii v M 1:43 - na trh sa dostal vo vitrínke s netradičným hnedým obalom, s nápisom LE MANS (figúrky: PREISER M 1:43)

ÚDIV BLONDÍNKY

- Neuveriš Karmen, no toto som ešte nezažila: Ružové prasa v ružovej škatuli!

Porsche 917 „Pink Pig"/Ružové prasa na okruhu 24h Le Mans v roku 1971 pilotovali R. Joest/W. Kauihansen. „Anatomický" model namaľovaný presne podľa predlohy (aj) u mäsiara ponúkol v M 1:43 MINICHAMPS v nezvyčajne vysokom náklade - až 10 001 kusov! Vypredali sa obratom, potvrdiac tak i zmysel pre humor zberateľov. Či skôr ich snahu neprísť o nezvyčajnú raritu?

KEĎ VETERÁNY, TAK VETERÁNI?

- Uznaj Berta! Čo kus, to ukrutný vnútorný zápas nepodľahnúť im...

- Statočná žena! A vieš, že ja skôr rozmýšľam o tom, či tí dedkovia spoza volantu nepožičiavajú občas tie veterány aj svojim vnukom?

Alfa Romeo GP P2 zvíťazila na sicílskom okruhu Targa Florio z roku1924, s Alfou Romeo Alfetta 159 zvíťazil J.M.Fangio svetový šampionát FIA F1 v roku 1951 v Španielsku, s Bentley Blower - 4,5 Litre Supercharget dr.J.Benjafield/G.Ramponi pomáhali - už piaty raz! - vyhrať 24h Le Mans 1930 (modely automobilov MINICHAMPS, figúrky PREISER - všetko v M 1:43)

ŽENSKÝ ARGUMENT

- Tak si myslím, môj veľký brat Winnetou, že ak si už „len tak" daroval svojho koňa Hatátitlu/Bleska bielemu bratovi Old Shatterhandovi, no sám sa voziš na chrbte jeho starého brata Ilčího/Vetra, či nenastal čas, aby sme i my presedlali: ty na tieto štvorkolesové biele hviezdičky na modrej oblohe a s červenými pruhmi na pozadí bielom - a ja, tvoja malá sestrička Nšo-či, na to dvojkolesové zelené čudo..? Veď aj Apanači, tá miešanka, už dávno také má... A vieš, že aj tá Francúzka, Maria Versini, ktorá ma v roku 1966 hrala na rýchlo utekajúcich obrázkoch, má tento rok už úctyhodných 72 rokov?!

Nie všetko s hviezdičkami a červenými pruhmi musí mať pôvod v USA! S Porsche 956L „Stars and Stripes"/Hviezdy a pruhy, napríklad, získal tím Joest Racing (tím zákazníkov PORSCHE) s pilotmi G. Follmer/J..Morton/K.Miller v pretekoch 24h Le Mans 1986 „až" 3. miesto... MINICHAMPS ale model vyrobil, v supermierke 1:18! Lebo tím Joest Racing vyhral najslávnejšie preteky automobilov na svete v tých časoch až štyrikrát (neraz nechajúc za sebou aj továrenský tím PORSCHE!): 1984/1985, 1996/1997! A populárny moped Vespa 50 Special z roku 1972? Ten zas MINICHAMPS vyrobil v M 1:12! Skrátka platí „Iný kraj, iný zvyk", či „Iný kraj, iné ideály"... Ale aj v tomto prípade - nielen talianske!

Petrolejárski obri chýbať nemôžu! Našťastie, vďaka známym podnikovým farbám poniektorých, môže vzniknúť aj opticky veľmi príťažlivý model (MINICHAMPS M 1:43)! Ako tu, v prípade tímu BP, kedy za volantom predlohy Porsche 956L - 24h Le Mans/1983 boli P. Henn/C, Ballot - Lena/J.-L. Schlesser - hoci v záverečnej klasifikácii skončili až na 10. mieste

MINICHAMPS ale i takéto novinky často prináša aj s odstupom času... Jedným z mnohých dôkazov stále živej minulosti v podobe „oneskorených" noviniek MINICHAMPS v M 1:43 (či v M 1:18) je aj Matra Simca MS670B - predlohu doviedla do víťazného cieľa posádka H. Pescarolo/G. Larrouse (s č. 11) už v roku 1973... Lebo jazdila priemernou rýchlosťou 202,247 km/h, a počas 24 hodín prešla úctyhodných 4853,95 km! Dnes už neexistujúca francúzska automobilka MATRA- SIMCA poslala vtedy na štart v 24h Le Mans až štyri takéto vozidlá - urobiac dobre! Veď aj jej vozidlo s č. 12 a posádkou P. Jabouille a J. Pierre (v ponuke MINICHAMPS bolo takisto) sa umiestnilo zas na treťom mieste... Za druhým Ferrari 312 PB s posádkou Merzario/Pace. A ako vlastne to s najslávnejším pretekárskym automobilovým okruhom pri meste Le Mans vtedy, krátko po skončení prvej svetovej vojny, začalo? Zlé jazyky tvrdia, že za to mohli - Sicílčania! Či skôr ich víťazný pohár - Coppa Florio... Ktorý už v roku 1905 venoval víťazovi automobilových pretekov v Brescii sicílsky gróf Vincenzo Floria. Čím vraj vzbudil tak medzi automobilovými pretekármi, ako aj ich fanúšikmi... neslýchané vášne! Aj za pobrežím Sicílie. Nečudo, veď už 6. 5. 1906 sa na Sicílii uskutočnili preteky Targa Florio - vyhral ich A. Cagno a značka Itala. Vďaka priemernej rýchlosti 46,8 km/h... A víťaz neprotestoval, ani keď mu tentoraz gróf namiesto pohára odovzdal len - plaketu. Po taliansky „targa". A Floriova plaketa sa tak stala nadlho synonymom pre jedny z najslávnejších automobilových pretekov sveta. Čo žralo aj Francúzov, tak veľmi milujúcich automobilové preteky... Preto rýchlo odštartovali aj svoju prvú Grand Prix - 26. 6. 1906. Doma! A urobili dobre, veď tí Sicílčania to s tým patriotizmom preháňali - aj keď išlo len o farby Talianska! A aj toho kamenia mali pri trase pretekov neúrekom... Čo pochopili aj Nemci, ktorí v roku 1924 poslali na ich kamenistú trať s jej „7000 Kurven" (7000 zákrutami) svoj biely pretekársky Mercedes s č. 10 - pre istotu už doma pretretý červenou talianskou národnou farbou... Aby na Sicílii vyhral pre nich Targa Florio - a nebol predčasne ukameňovaný. Keď vyhral, Nemci ho ihneď začali priateľsky nazývať Mercedes Targa Florio 1924. Celkom ignorujúc, že domáce obecenstvo na ich tím Ch. Werner a K. Sailer a ich červený autiak hádzalo od nadšenia - tie kamene. Zaujímavý zvyk sicílskeho ľudu; o polstoročie neskôr kvôli nemu ktosi cestné preteky na hornatej Sicílii radšej zakázal, v snahe aj zo Sicílčanov urobiť Európanov, a zo slávnych terénnych pretekov tam, už v tom istom roku 1978, radšej Targu Florio - rely... Mimochodom, okruh Targa Florio mal dĺžku 72 km... No keďže červený Mercedes č. 10 z roku 1924 v M 1:43 sa nám pred fotoobjektív zohnať nepodarilo, zato konkurenčnú Alfa Romeo GP P2 taktiež s č. 10 z roku1924 áno, na obrázku sme ju dali dohromady s nemenej slávnou Alfou Romeo Alfetta 159 s č. 22 - obe v M 1:43 a la MINICHAMPS - pridajúc k nim aj model Bentley Blower - 4,5 Litre Supercharged z roku 1930. Kedy s posádkou Banjafiel/Ramponi „zas" on vyhral 24h Le Mans! (Slávnu Alfu Romeo GP P2 č.10/1924 vyrábala v supermierke 1:8 až do 90. rokov dnes už - žiaľ - neexistujúca talianska hračkársko-modelárska spoločnosť POCHER/RIVAROSSI - ako superstavebnicu pozostávajúcu z niekoľkých stoviek „originálnych" (hlavne kovových) dielcov! Do 90. rokov táto náročná stavebnica reprezentovala to najmodelovejšie zo sveta automobilových modelov vôbec! A prečo sme pridali aj Alfu Romeo Alfettu 159? Lebo na nej Juan Manuel Fangio, hoc až o štvťstoročie neskôr, už v rámci FIA F1 (na svetovom šampionáte 1951 o GP Španielska) - zvíťazil! Ďaleko od Le Mans; a ani tá vonkajšia podoba oboch automobilov nebola vtedy náhodná...A tak vieme i to, ako súvisí Formula jeden - aj so sicílskymi šutrami... Ozaj, komu napadlo postaviť vo Francúzsku taký pretekársky okruh, ktorý by sa stal legendárnym, a vo svete bez konkurencie?

Na jubilejnom 20. ročníku 24h Le Mans došlo do cieľa 17 vozidiel - s priemernou rýchlosťou 155,575 km/h (priemerne zdolali vzdialenosť 3733,8 km). Najväčšiu radosť z toho mali hneď dva tímy Daimler-Benz AG - na prvých dvoch miestach skončili pretekárske automobily Mercedes-Benz 300 SL (W 194): s č. 21 víťazná posádka H. Lang/F. Riess (277 okruhov), s č. 20 na druhom mieste posádka T. Helfrich/H. Niedermayr s rovnakým typom vozidla (276 okruhov). MINICHAPS vyrobil v M 1:43 oba modely...

Víťazstvo na okruhu 24h Le Mans 1978 patrilo Francúzom: J..P. Jassaud/D.Pironi na stroji Alpine Renault A 442. Tento model MINICHAMPS M 1:43 ale spodobuje rovnaký automobil, no už s označením A 441 (posádka Depaller/Jabouille

Porsche 911 GT2 Evo - tím Larbre Competition „Playstation" dostával na pretekoch 24h Le Mans 1998 často aj prívlastok „veľmi pekný". Žeby len kvôli vtedy veľmi populárnej značke, ktorú takto propagoval?

(pokračovanie v budúcom čísle)

Ing. Štefan ŠTRAUCH

Foto: The World *en miniature*

(Branislav Koubek a Adrián Gašparik)

STAROĽUBOVNIANSKE SKVOSTY

Interiér kostola svätého Mikuláša

Námestie svätého Mikuláša z pôvodne vretenovitého tvaru bolo vekmi upravené na obdĺžnikové. Od nepamäti tvorí jadro Starej Ľubovne. Významné cirkevné pamiatky sú ozdobou a dominantou skoro každého námestia na našom Slovensku. Nie je tomu inak ani v Starej Ľubovni. Dominantou námestia je rímskokatolícky Kostol svätého Mikuláša, ktorý svojimi viacerými prestavbami a vnútorným vybavením sa zaraďuje medzi najvzácnejšie a turisticky najatraktívnejšie budovy v meste.

Pôvod kostola je zahalený v hmlách vekov, čo dáva podnet k vzniku rôznych teórií a dohadov. Milovníci tajomna a záhad si môžu prísť „na svoje". Jedna z hypotéz sa opiera o fragmenty z farskej kroniky, ktoré uvádzajú, že obec mala roku 1112 vyhorieť, a to spolu s farou a kostolom. Kostol mal byť postavený Nikolajom Comesom, dedičom Ľubovne. Jeho prvým farárom mal byť syn zakladateľa menom Vigandus. Ďalšia hypotéza sa opiera o nápis na krstiteľnici v kostole. Je na ňom dátum roku 1222. Z toho by sa dalo usudzovať o existencii kostola v tej dobe. Kostol mal byť v oboch hypotézach drevený a zaniknúť mal pri tatárskom vpáde. Jedným dychom však treba uviesť, že v neskoršej cirkevnej a aj „svetskej" spisbe sa údaj o roku 1112 nevyskytuje. To vnáša neistotu do vyššie uvedenej hypotézy. Je totiž málo pravdepodobné, žeby autori neskorších prác „zabudli" uviesť takýto závažný údaj z farskej kroniky, ak by kostol existoval. Aj hypotéza o nápise na krstiteľnici má svoju slabinu. Väčšina autorov totiž považuje krstiteľnicu za neskorogotickú, pochádzajúcu zo začiatku 16. storočia. Tento fakt síce spochybňuje pravdivosť údaju na krstiteľnici, no ani ho nevyvracia. Čo sa týka možného zániku kostola za tatárskeho vpádu, historici sa domnievajú, že vhodnejšie by bolo uvažovať o roku 1288, ako o plienení v roku 1241. Tvrdenie, že terajší farský kostol pochádza z obdobia okolo roku 1280, má svoje opodstatnenie v ťažkých profilovaných rímsach v nábehu lomeného, víťazného oblúka, ktoré sú datované k roku 1280. Tento údaj korešponduje aj s domnienkami o zániku staršieho kostola. K jeho existencii však chýba, ako bolo vyššie uvedené, historické dokladovanie. Kostol bol niekoľkokrát upravovaný. Veľkou prestavbou prešiel v druhej polovici 17. storočia, ktorá zmenila pôvodnú jednoloďovú gotickú stavbu na trojloďovú. Klasicistická úprava fasády kostola bol vykonaná koncom 18. storočia. Koncom 19. storočia bola prispôsobená vtedajšiemu módnemu historizujúcemu slohu. Tiež prestavaná veža na západnej strane kostola bola v prvej tretine 19. storočia obohatená pavlačou so železným empírovým zábradlím. Na severnej a južnej strane kostola sú oporné piliere, na ktorých sú zamurované mramorové epitafy. Barokový interiér ukrýva niekoľko umeleckých diel. Najcennejšia je už spomínaná neskorogotická kamenná krstiteľnica zo začiatku 16. storočia. Na osembokom podstavci s kužeľovitým driekom je široká kalichovitá kupa, na ktorej sú plastické rastliny v tvare suchých vetiev. Cenné sú aj neskorogotické náhrobné dosky z pieskovca a červeného mramoru. Hlavný barokový oltár svätého Mikuláša - biskupa z polovice 18. storočia - je zdobený drevorezbou. V strede stĺpovej architektúry dominuje rozmerný obraz svätého Mikuláša z druhej polovice 19. storočia. Oltár je doplnený bohatou ornamentikou z akantov, palmiet, roziet a rokajov. Historicky cenný je aj bočný oltár Panny Márie Karmelskej, barokový oltár Sedembolestnej Panny Márie - Piety z doby okolo roku 1720, neskoro renesančný bočný oltár sv. Kríža zo začiatku 17. storočia a bočný barokový oltár sv. Anny Metercie zo začiatku 18. storočia. Barokový bočný oltár sv. Rodiny z prvej polovice 18. storočia má vo vrchole sekundárne umiestnenú sochu Madony z čias vrcholiacej gotiky okolo roku 1360, známu ako Madona z Ľubovne. Barokový bočný oltár svätého Antona je z obdobia okolo roku 1730. Cenná neskorogotická polychrómovaná drevorezba, plastika Kristus na kríži, zavesená nad triumfálnym oblúkom, je z druhej polovice 16. storočia. Svätožiara okolo Krista je mladšia. Podľa legendy údajne korpus vyplavila voda pri povodni. Rokoková kazateľnica pochádza z druhej polovice 18. storočia. Výzdobu tvoria sediace alegorické postavy s emblémom viery, nádeje a lásky. Zvuková strieška má podstavec, na ktorom je postava symbolizujúca Múdrosť s anjelmi. Do roku 1780 bol okolo kostola cintorín. K záhadám viažucim sa k vzniku možného starého, dreveného kostola sa pridávajú aj záhady s doposiaľ nepreskúmaných krýpt pod kostolom.

Ako to už v živote býva, každé dobro skrýva v sebe zárodok zla a naopak, každé zlo je na niečo dobré. Pri zničujúcom požiari v roku 1556 zhorela skoro celá staršia drevená zástavba námestia. Na zhorenisku začali rásť murované stavby, s podstatne lepšou požiarnou odolnosťou, ktoré tvoria akoby perly v náhrdelníku námestia svätého Michala. Neskoro renesančná budova mestskej radnice (dom č. 2) bola postavená v druhej polovici 17. storočia. Na starších základoch v polovici 18. storočia bol postavený dom č. 5. Táto pôvodne rokoková budova domu bola pri prestavbe v roku 1910 neorokokovo upravená, pričom boli ponechané pôvodné rokokové detaily. Miestnosti na prízemí sú zaklenuté valenými a krížovými klenbami. V jednej z nich je klenba zdobená bohatými štukami.

Bývalé sídlo gubernátora zálohovaných spišských miest, tzv. Provinčný dom, dom č. 12, je renesančný arkádový dom na pilieroch. Prestavaný bol po požiari mesta v roku 1639 spojením dvoch samostatných stavieb. Klenby na poschodí majú bohatú štukovú výzdobu. V chodbe na prízemí bola zamurovaná tzv. mramorová ruka, okolo ktorej koluje legenda o oslobodzovaní regrútov počas lapačky. V 90. rokoch

Začína sa obdobie „sťahovania národov" – obdobie dovoleniek. Hospodárska situácia na našom Slovensku je „rozpačitá", daná našou previazanosťou s okolitým svetom. Prechádzka Starou Ľubovňou nie je síce prechádzkou napríklad Dubrovníkom, ale aj na tejto prechádzke sa dajú objaviť skvosty, na ktoré môžeme byť právom hrdí.

Dom ľubovnianskeho mešťana

20. storočia došlo k vybratiu kamenného prvku zo steny a po obhliadke bolo zistené, že ide o časť epitafu s časťou postavy muža v plátovom brnení, ktorú zamurovali otočenú o 90°. Predpokladá sa, že tzv. ruka bola vlastne pevnou mierou dĺžky – lakťa. Na fasáde domu je pamätná tabuľa venovaná Andrejovi Čepišákovi, zakladateľovi múzea v meste v roku 1956. Dnes budova slúži ako Informačné centrum mesta a galérii.

Zaujímavý je dom č. 21 z konca 18. storočia, tzv. Dom ľubovnianskeho mešťana. Archeologický výskumu v pivnici domu priniesol poznatok, že základy domu boli postavené na prielome 14. a 15. storočia. Jedna s pivníc sa nachádza pod úrovňou terajšieho chodníka, čo je pravidlom u všetkých domov nachádzajúcich sa na tejto strane námestia. Tento poznatok evokuje teóriu, že začiatkom 19. storočia došlo k posunu čelných múrov smerom dovnútra, čím sa zväčšilo námestie o tri metre po celej dĺžke. Neskororenesančné ostenie dverí v priechode na prízemí má na hornom preklade vytesaný latinský nápis svedčiaci o rozsiahlom požiari mesta v roku 1639. V slepom okne na čelnej stene je umiestnená maľba svätej Trojice. Na poschodí je takmer neporušená úprava fasády v luiséznom slohu, módnom štýle za vlády Ľudovíta XVI. Dom je dnes živou muzeálnou expozíciou. Približuje život strednej vrstvy v 19. storočí. Návštevníkom odkrýva záhady, remeslá a poteší ich vlastnoručným razením ľubovnianskeho zlatého - mince pre šťastie, ktorá slúži tiež ako unikátne platidlo v stredovekom vojenskom tábore v podhradí. Na povale domu návštevníkom vyrozprávajú svoje príbehy legendárne spišské strašidlá.

Takže priatelia Potuliek, pozrite sa do encyklopédie, napríklad čo bolo na mieste dnešného New Yorku v roku 1280 a zistíte, že na našom malom Slovensku sa naozaj nachádzajú skvosty, ktorých návšteva počas letnej dovolenky nás môže viacnásobne obohatiť vo viacerých smeroch.

Doc. Ing. Ján ZELEM, CSc.

KAM, TO JE NA VÁS.
AKO, TO JE NA ŇOM.
ED 944YZ
NOVÝ FIAT FREEMONT AWD S INTELIGENTNÝM POHONOM VŠETKÝCH ŠTYROCH KOLIES A AUTOMATICKOU PREVODOVKOU.
• Zadná parkovacia kamera
• Kožené čalúnenie sedadiel
• Navigácia s 8,4" dotykovým displejom a DVD prehrávačom
• Audio systém Alpine so subwooferom a zosilňovačom
• Disky z ľahkých zliatin 19"
• Vyhrievané predné sedadlá
ZOZNÁMTE SA S [TECHNOLÓGIAMI PRE POHODLNÚ JAZDU] NA WWW.FIATINOVACIE.SK
VŠETKO, ČO OD AUTA OČAKÁVATE.
Kombinovaná spotreba: 7,3 – 11,3 l/100 km. Emisie CO_2: 194 – 262 g/km. Uvedené prvky výbavy sú súčasťou výbavy Lounge.

FORD **MONDEO. Nádherne úsporný**

Mondeo s motorom EcoBoost vám poskytne až o 20 % nižšiu spotrebu paliva a zároveň o 20 % vyšší výkon. Skutočná krása naozaj vychádza zvnútra.

Cena už od **19 990 EUR**

ford.sk

FORD PROTECT

Originálna továrenská záruka 4 roky alebo 100 000 km

SummitFinance
ZNAČKOVÝ LEASING FORD
U každého predajcu Ford

Ford
Go Further

Spotreba paliva v kombinovanom cykle: 4,3 – 8,0 l/100 km | emisie CO_2: 114 – 184 g/km.