



Škoda Octavia Combi RS 2.0 TSI



Kia pro_cee'd 1.6 GDi



Renault Master 2.3 dCi



BMW 535d xDrive GT

VYSKÚŠALI SME

Toyota Auris Touring Sports 1.6, Hybrid • Honda CR-V 1.6i-DTEC •
Ford B-Max 1.6 Duratec • VW Caddy 1.6 TDI •
Ford Ranger 2.2 TDCi • Peugeot RCZ 2.0 HDi, 208 GTi 1.6 THP •

EKONOMIKA

Lisovňa vo Volkswagene Slovakia

PREDSTAVUJEME

Caterham AeroSeven • Škoda Yeti • Mercedes-Benz GLA •
Dacia Duster • Ford Edge Concept • Opel Insignia • Hyundai i10 •
Lexus na autosalóne v Tokiu • Citroën Grand C4 Picasso •
Honda Vezel, S600 Concept •
Peugeot Onyx •



LEXUS RC



CATERHAM AEROSEVEN



ŠKODA YETI



FORD EDGE



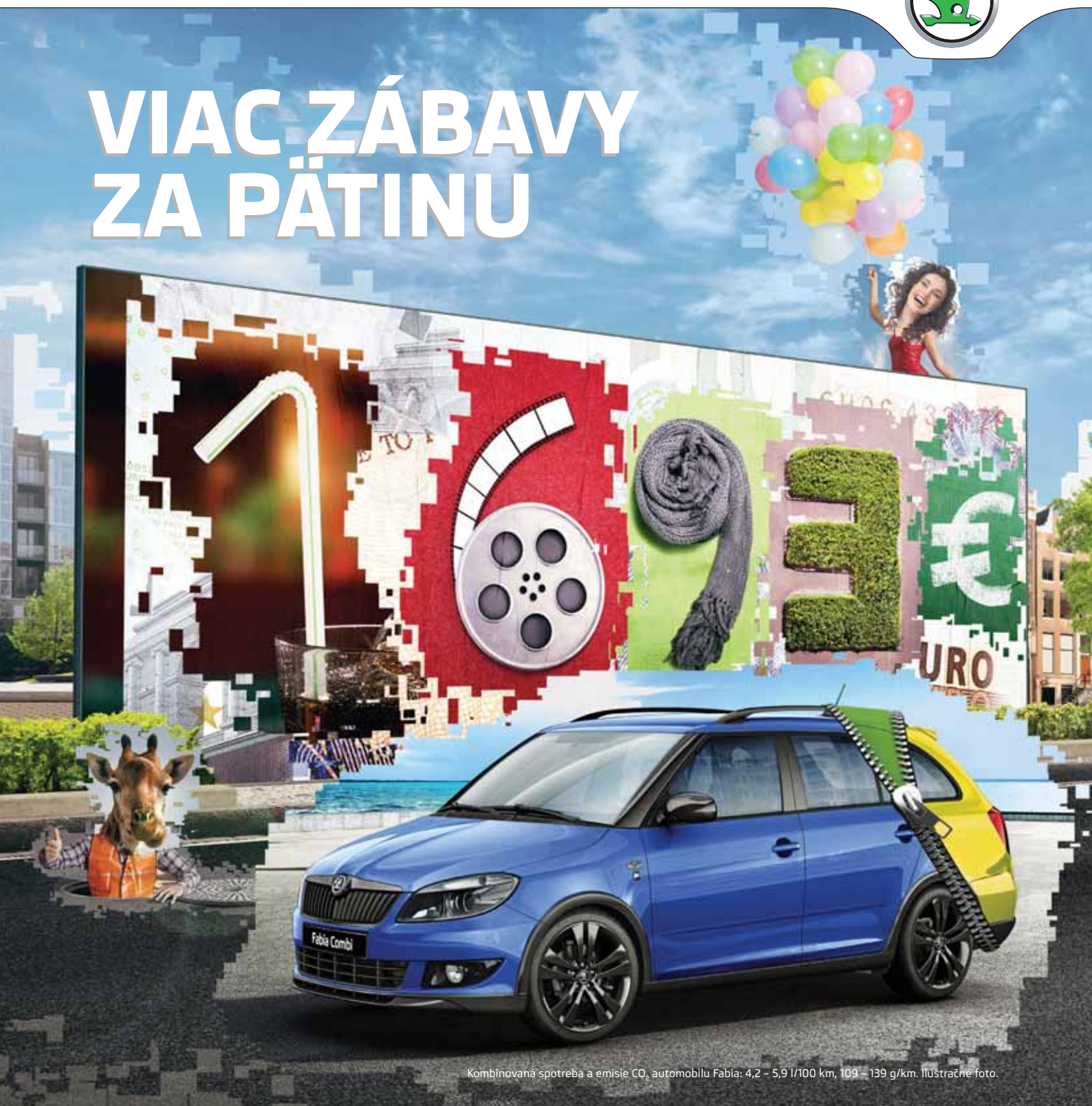
CITROËN GRAND C4 PICASSO



9 771336 420084 12



VIAC ZÁBAVY ZA PÄTINU



Kombinovaná spotreba a emisie CO₂ automobilu Fabia: 4,2 - 5,9 l/100 km, 109 - 139 g/km. Ilustračné foto.

ŠKODA Fabia a Fabia Combi už od 1 693 €

ŠKODA prináša po prvýkrát financovanie na pätinu. Na nový model ŠKODA Fabia vám bude stačiť iba 1 693 €. Ak sa poponáhľate, môžete za rovnakú cenu jazdiť aj priestrannou Fabiou Combi. Okrem nízkej splátky na vás čaká bohatá výbava vrátane klimatizácie. A aby ste sa v zime šmýkali len na svahu, dostanete zimné kolesá zadarmo. Ponuka platí len do konca roka. Využite financovanie na pätinu aj na modely ŠKODA Roomster a Rapid.

Ponuka platí do 31. 12. 2013 pri využití značkového financovania VWFS.

www.skoda-auto.sk



CEMB FOCUS F77 + GIULIANO SL11



CEMB Focus F77 - vyvažovačka s digitálnym displejom, automatické načítavanie dvoch rozmerov, nožná brzda, automatické zabrzdzenie v mieste nevývážku, upínacia hlava, 3 ks kuželky, kliešte na meranie šírky kolesa, kliešte na závažia, kryt na koleso

GIULIANO SL11 - sťahovák pneumatík - poloautomat, vonkajšie upnutie 12 - 22", vnútorné upnutie 14 - 24", max. ϕ kolesa 1010mm, max. šírka kolesa 330mm, UL - montážna páka, dofukovač s tlakomerom, sada PVC ochranných krytov na ALU disky, odlučovač, regulátor tlaku, primazávač, prírodná hadica 1,5m, prírodný kábel 1,5 m, príkon 400V/0,55kW

Bežná cena: 4.890 € bez DPH

CEMB FOCUS F92 + F929

CEMB Focus F92 - vyvažovačka s LCD monitorom, automatické načítavanie dvoch rozmerov, nožná brzda, automatické zabrzdzenie v mieste nevývážku, plastový kryt 42", upínacia hlava, 3 ks kuželky, kliešte na meranie šírky kolesa, kliešte na závažia

CEMB Focus F929 - sťahovák pneumatík - dvojrychlostný automat, vonkajšie upnutie 12 - 22", vnútorné upnutie 14 - 24", max. ϕ kolesa 1000mm, max. šírka kolesa 356mm, nožný dofukovač s tlakomerom, UL - montážna páka, primazávač, prírodná hadica 1,5m, sada PVC ochranných krytov na ALU disky

Bez pomocného montážneho ramena UHP2 !!!



Bežná cena: 8.300 € bez DPH

CEMB ER80 SE + CEMB FOCUS F929



CEMB ER80 SE - vyvažovačka s digitálnym Touch displejom, pneumatické upínanie kolesa (PATENT CEMB), automatické načítavanie troch rozmerov, elektrická brzda, automatické zabrzdzenie v mieste nevývážku a určenie pozície nalepenia závažia laserom v polohe 6 hod. alebo pomocou meracieho ramena s automatickým zablokováním v mieste nevývážku, LED osvetlenie vnútornej strany disku, plastový kryt 42", upínacia hlava, 3 ks kuželky, kliešte na meranie šírky kolesa, kliešte na závažia

CEMB Focus F929 - sťahovák pneumatík - dvojrychlostný automat, vonkajšie upnutie 12 - 22", vnútorné upnutie 14 - 24", max. ϕ kolesa 1000mm, max. šírka kolesa 356mm, nožný dofukovač s tlakomerom, UL - montážna páka, primazávač, prírodná hadica 1,5m, sada PVC ochranných krytov na ALU disky

Bez pomocného montážneho ramena UHP2 !!!

Bežná cena: 9.200 € bez DPH



31

KABRIOLET K VÝROČIU

YETI V DVOCH
VARIANTOCH



38



40

EXKLUZÍVNE
POKUŠENIE

O POZNANIE LEPŠIE
AUTO



42

EKONOMIKA

Recyklácia automobilových textílií.....	4
Lisovňa vo Volkswagen Slovakia.....	6

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY

Systémy kontroly tlaku vzduchu v pneumatikách.....	8
Technické problémy áut s pozmeneným tachometrom.....	9

PRÁVNÁ RUBRIKA.....

VYSKÚŠALI SME

Škoda Octavia Combi 1.6 TDI, RS 2.0 TSI.....	18
Toyota Auris Touring Sports 1.6, Hybrid.....	20
Kia pro_cee´d 1.6 GDi.....	22
Peugeot RCZ 2.0 HDi, 208 GTi 1.6 THP.....	24
Honda CR-V 1.6i-DTEC.....	26
BMW 535d xDrive GT, 520d xDrive Touring.....	28
Ford B-Max 1.6 Duratec.....	30

VW Caddy 1.6 TDI.....	32
Ford Ranger 2.2 TDCi.....	34
Renault Master 2.3 dCi.....	36

PREDSTAVUJEME

Aston Martin Vanquish Volante.....	31
Škoda Yeti.....	38
Mercedes-Benz GLA.....	40
Dacia Duster.....	42
Ford Edge Concept.....	44
Opel Insignia.....	46
Hyundai i10.....	47
Lexus na autosalóne v Tokiu.....	48
Citroën Grand C4 Picasso.....	52
Peugeot Onyx.....	54
Honda Vezel, S600 Concept.....	56
Automobilky Suzuki a Mitsubishi na autosalóne v Tokiu.....	75



44

PREDSTAVU O NOVOM
VEĽKOM LUXUSNOM
SUV PRE EURÓPU

KONCEPTY
VÝKONNÉHO KUPÉ
A SUV



48



52

VEĽKÉ PICASSO

VIANOCE
NA KOLESÁCH
I KRÍDLACH



78

TECHNIKA

Brzdy úžitkových automobilov	50
Nové motory Honda	57

CENNÍKY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV

62

RUBRIKA PRE MLÁDEŽ

Hry s fyzikou	74
---------------------	----

HISTÓRIA MOTORIZMU

Historické vozidlá	76
--------------------------	----

MODELY

Svet v miniatúre	78
------------------------	----

POZNÁVAME VLASTĽ

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:
Tatiana Ťažká, Ing. Martin Kmeť,
Ing. Radomír Mlýnek, Ing. Ján Olach

Nevyžiadané rukopisy a obrazové
predlohy autorom nevraciam

Grafická úprava:
Patrik Slažanský, www.slazanski.com
pslazansky@gmail.com

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, štvrtročné -
51364, Bratislava

ISSN 1336-4200

Číslo bolo zadane do tlače:
26. 11. 2013

RECYKLÁCIA AUTOMOBILOVÝCH TEXTÍLIÍ

Jednu zo spomínaných rezerv predstavovali, až doposiaľ, práve textilné časti v automobiloch, lebo nielen na Slovensku nebol spracovateľ tohto druhu odpadu. Ten tvorí približne 2,5 % z hmotnosti vozidla. Nová technologická linka spoločnosti PR Krajné, s.r.o. na materiálové zhodnocovanie zmiešaných textilných odpadov z výroby automobilových dielcov a zo spracovania vozidiel po skončení ich životnosti, ktorú oficiálne uviedli do trvalej prevádzky 8. novembra 2013 v Krajnom, v okrese Myjava, posunula Slovensko o krok k splneniu uvedenej smernice. Vybudovanie a sprevádzkovanie recyklačnej linky v Krajnom výraznou mierou prispieje k tomu, aby sme ako jeden z prvých štátov EÚ mohli dosiahnuť náročný cieľ a stali sa významným európskym hráčom pri ekologickom spracovávaní kvalitných textílií z áut, ktoré doslúžili.

„Naším zámerom bolo využiť nové poznatky v oblasti recyklácie automobilových textílií a začať zhodnocovať aj textilné odpady, ktoré končili nevyužitú na skládkach. Často aj na čiernych. Realizáciu projektu podporil Recyklačný fond a na kapacitné rozšírenie technologickej linky získala spoločnosť PR Krajné aj podporu zo štrukturálnych fondov

EÚ v rámci Operačného programu životné prostredie,“ povedal konateľ spoločnosti PR Krajné, pán Ing. Juraj Plesník. Realizácia myšlienky si vyžiadala investície v hodnote 8 169 440 eur. Projekt s názvom „Materiálové zhodnotenie zmiešaných textilných odpadov z recyklácie vozidiel po skončení životnosti“ podporil Recyklačný fond sumou 1 330 000 eur. Nadväzujúci projekt na kapacitné rozšírenie linky aj o textilné odpady z výroby automobilových komponentov pre nové automobily s názvom „Recyklácia syntetických textílií, Krajné“ získal z Kohézneho fondu EÚ v rámci OP ŽP podporu v sume 2 245 200 eur.

Unikátna patentovo chránená technológia mechanickej recyklácie syntetických textílií (ojedinelá nielen v EÚ), je výsledkom vlastného slovenského výskumu a vývoja a z veľkej časti i slovenskej výroby samotného zariadenia. Linka umožňuje spracovať zmiešané textilné odpady až zo

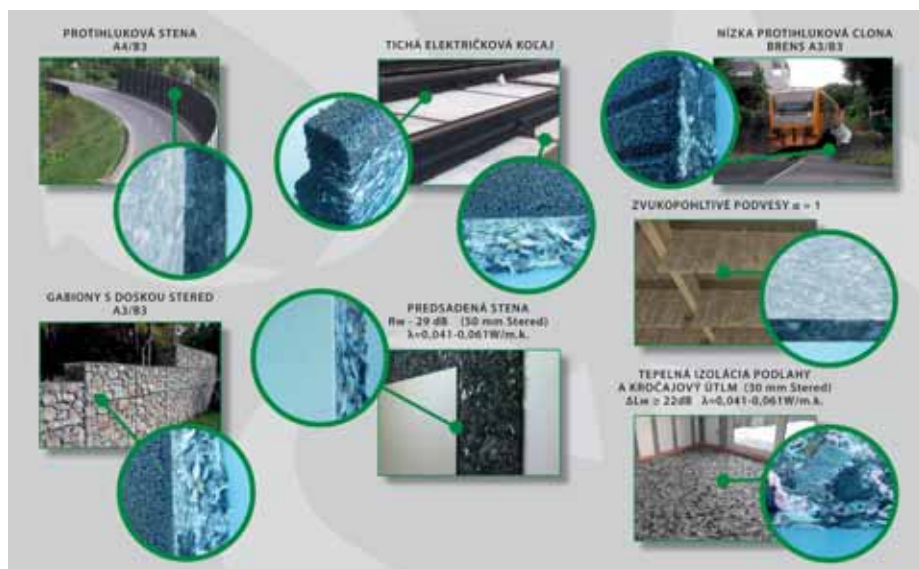
Smernica EP a Rady EÚ 2000/53 ES stanovuje záväzok pre všetky členské štáty Európskej únie zhodnotiť do roku 2015 až 95 % hmotnosti starého vozidla. K dosiahnutiu stanovenej miery zhodnotenia má SR ešte rezervy (plní sa zatiaľ približne na 87 %).



100 000 autovrakov ročne a zároveň ďalších minimálne 2500 ton čistých textilných odpadov z výroby nových automobilov. Pri výrobe nových textilných častí pre jedno vozidlo vzniká 2 až 4 kg textilného odpadu. Naše tri automobilky za rok vyproduktujú priemerne 3,5 miliónov kilogramov textilného odpadu. Tento prevažne končil buď v spalovni alebo na voľných odpadových skládkach.

Finálnym výrobkom výrobnéj linky v Krajnom je nový konštrukčný materiál s názvom STERED – rovnakým, aký má technológia. Názov STERED je skratkou zo začiatkov slov „Spracovanie TExtílií REcyklovaných do Dosiek“. Základným prvkom spracovateľskej linky je upravený rozvláknovací stroj RS II Plus. Na primárnom spracovaní koncepcie technológie STERED sa podieľal Ústav textilnej techniky v Bratislave, kde rozpracovali pôvodný nápad autorskej dvojice Juraja Plesníka a Jozefa Zlámalu. Generálnym dodávateľom komplexnej spracovateľskej linky je Výskumný ústav chemických vlákien, a.s., vo Svite, ktorý na konštrukčnom riešení a dodávkach spolupracoval s MK Kodreťa, s.r.o, Myjava.

Ako sa odpad zhodnocuje? Dodaný zmiešaný textilný odpad zo starých vozidiel, technologický odpad z výroby nových dielcov, ako aj textilná drviná z opotrebovaných pneumatík sa mechanicke upravujú na textilnú drvinu. Táto zmes sa homogenizuje



a následne sa vo formách lisuje a vytvrdzuje. Materiál STERED sa od výrobkov podobného určenia, ktoré sú dostupné na trhu, líši najmä tým, že má stabilné fyzikálno-mechanické vlastnosti, dlhú životnosť, je chemicky a mechanicky odolný, takže ho možno použiť aj v zataženejšom prostredí. Konštrukčný materiál STERED obsahuje textilné materiály osobitne vyvinuté pre náročné potreby automobilového priemyslu, kde sa kladú veľké nároky na ich zvukové, tepelné a vibračné izolačné vlastnosti, odolnosť proti vlhkosti, plesniam, majú zmenšenú horľavosť, veľkú mechanickú odolnosť a hygienickú nezávadnosť. Aby boli fyzikálne a chemické vlastnosti látok stabilné, vyrábajú sa zo syntetických vlákien, najmä polypropylénu, polyamidu a polyesteru. Všetky tieto špecifické vlastnosti pôvodného materiálu, z ktorého sa stal odpad, sú dané aj novému konštrukčnému materiálu STERED. Je teda netoxický, odolný voči vode, plesniam, hľodavcom, je zdravotne neškodný, a čo je tiež dôležité – opätovne recyklovateľný.

STERED sa bez pridania spojiva môže využiť ako voľne sypaný izolačný materiál do medzikrovových a stropných priestorov domov. Izolačné dosky STERED ID (podiel STERED-u tvorí až 95 % objemu) zabezpečujú nielen zvukovú a tepelnú izoláciu, ale aj výbornú dynamickú tuhosť, takže nachádza uplatnenie v stavebníctve pri útlme hluku v podlahách budov a domov.

Syntetický materiál STERED možno použiť - vzhľadom na jeho nadštandardnú zvukovú pohltivosť, tlmenie vibrácií, odolnosť voči poveternostným podmienkam, malú hmotnosť – ako vynikajúcu zvukovo absorbčnú zložku pri budovaní protihlukových stien a nízkych clôn.

I pre tieto vlastnosti STEREDu sa



rozhodli využiť ho popredné spoločnosti v oblasti protihlukových riešení v rámci infraštruktúrneho rozvoja.

STERED je vhodnou alternatívou pre vysoké protihlukové steny z drevobetónu, keď veľká pohltivosť zvuku dovoľuje voliť menej masívne konštrukcie (www.tradepetrol.sk). Uplatnením STEREDu ako zvukopohltivej vložky do konštrukcie gabiónových kamenných múrov, prichádza na trh nové uplatnenie tohto typu steny ako protihlukových stien, ktoré majú svoju prijateľnosť pre krajinotvorbu i tam, kde klasické protihlukové steny sú rušivé (www.maccaferri.sk).

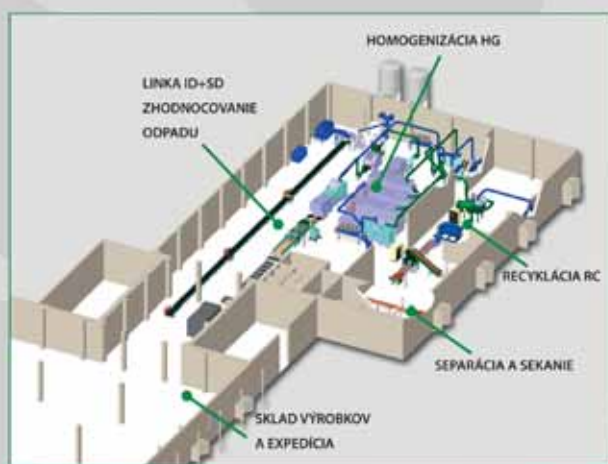
Novým trendom Európy sú nízke protihlukové clony okolo železníc. Na rozdiel od vysokých protihlukových stien, tie nízke významne prispievajú k zlepšeniu bezpečnosti premávky, lebo umožňujú lepší rozhľad, prístup záchranných zložiek a majú výrazný krajinotvorný charakter. Nízke protihlukové clony, okrem už spomenutých pozitív, umožňujú po celú dobu životnosti viacsobnú demontáž

a montáž, nebránia teda obnove alebo čisteniu koľajového lôžka. (www.zpsv.cz). Spojením STEREDu s recyklátom z gumovej drviny z pneumatík sa navyše otvárajú nové možnosti pre vyhnutie hluku z ulíc našich miest využívajúcich električkovú dopravu – riešením nového uloženia trate „tichá koľaj“ (www.intertechrubber.eu).

Podľa J. Plesníka, v ostatných štátoch EÚ neexistuje takýto komplexný prístup k spracovaniu vyseparovaných textilných dielcov zo starých vozidiel, ani k spracovaniu technologických odpadov z výroby nových automobilov. Realizácia projektu prispieva nielen k plneniu Smernice EP a Rady EÚ 2008/98 ES o odpadoch, ale finálne produkty recyklácie textilných odpadov môžu výrazne prispieť k naplneniu Smernice EÚ 2003/10 EC o hluku. Už onedlho budeme môcť oceniť spomínané zvukopohltivé kvality STEREDu v nových protihlukových riešeniach na nových úsekoch diaľnic, či už vo forme protihlukových stien, zvuk pohltivých stien z kamenných gabiónov, alebo nízkych protihlukových bariér okolo modernizovaných železničných tratí. Výhodou tohto materiálu je aj malá „uhlíková stopa“, lebo energetická náročnosť na výrobu nových výrobkov STERED je 3 až 5-krát energeticky úspornejšia ako výroba tradičných izolačných materiálov na báze kameňa, či skla, čo je zároveň v súlade s Akčným plánom Európskej komisie pre energetickú účinnosť.

Sprevádzkovanie novej technologickej linky prinieslo priamo takmer 50 nových pracovných miest. Má však synergický efekt pre stabilizáciu a rast zamestnanosti aj v podnikoch, ktoré s použitím výrobkov STERED vo svojich aplikáciách získavajú nové výrobky s vyššou mierou konkurencieschopnosti a tak ich môžu uplatniť aj ako žiadaný vývozný artikel. V neposlednom rade je tu ešte širší sociálny rozmer realizácie projektu - hodnotný izolačný materiál možno využiť na podporu nízkoenergetického bývania, na znižovanie hlukovej záťaže pracovného prostredia, ako i vplyvu hluku z priemyselnej činnosti na svoje okolie atď.

„Mnohí ľudia ešte stále nedôverujú výrobkom z recyklovaných materiálov a uprednostňujú výrobky „z prvej suroviny“ - aj keď výrobky majú rovnakú výslednú kvalitu. Akurát tie z recyklácie nevyžadujú ďalšie čerpanie už aj tak obmedzených svetových zásob prírodných zdrojov surovín. My toto ich vnímanie chceme zmeniť,“ povedal pri slávnostnom otvorení prevádzky v Krajinom pán Plesník.



**3 500 000 KG / ROK / ODPAD Z 1 000 000 VYROBENÝCH VOZIDIEL
A Z RECYKLÁCIE 100 000 VYRADENÝCH VOZIDIEL**



NOVÁ LISOVŇA VO VOLKSWAGENE SLOVAKIA

Spoločnosť Volkswagen Slovakia (VW SK) 22. novembra 2013 slávnostne spustila novú výrobu výliskov pre automobily. V jednej z najmodernejších automobilových lisovní v Európe sa budú lisovať oceľové a hliníkové dielce. Investícia v hodnote 90 miliónov eur priniesla 100 nových vysokokvalifikovaných pracovných miest.

„Inovácie a najmodernejšie technológie – to je typické pre značku Volkswagen na celom svete. Nová lisovňa v Bratislave je jednou z najmodernejších svojho druhu a zároveň prejavom veľkej dôvery v tím a produkty Volkswagen Slovakia,“ uviedol Hubert Wältl, člen predstavenstva značky Volkswagen pre výrobu a logistiku.

Lisovňa bratislavského závodu patrí svojimi inovatívnymi technológiami k najmodernejším nielen v koncern Volkswagen, ale aj v celosvetovom automobilovom priemysle. „Už po 24 mesiacoch stavebných prác uvádzame lisovňu do prevádzky. Ide o jedinečný výkon nášho tímu,“ uviedol Albrecht Reimold, predseda predstavenstva VW SK. „Výbudovanie lisovne prinieslo na Slovensko know-how a najinovatívnejšie technológie v oblasti lisovania dielcov pre automobily. Ide zároveň o prvý lis v krajine, ktorý bude lisovať oceľové

aj hliníkové plechy. Znamená to zároveň: Viac auta z Bratislavy,“ dodal.

„Nová lisovňa bude vyrábať produkty špičkovej kvality, ktoré budú smerovať na najnáročnejšie trhy. Volkswagen Slovakia tak kontinuálne potvrdzuje pozíciu jedného z najväčších exportérov na Slovensku,“ povedal minister hospodárstva SR Tomáš Malatinský.

S lisovacou silou 91 000 kN, bude bratislavský závod disponovať najväčším lisom koncernu Volkswagen. Ten zároveň využíva najmodernejšie technológie ako napríklad servomotory. Tie zabezpečujú výrazne tichší chod a eliminujú vibrácie. Vylisované dielce budú z linky odoberané automaticky robotmi. Zabezpečí to nielen stabilne veľkú kvalitu, ale zároveň odľahčí pracovníkov. Okrem toho tento lis nevyžaduje používanie ochrany sluchu pre jeho obsluhu.

Lisovňa sa rozprestiera na ploche

19 242 m². Jej výstavba začala v roku 2011. K najzložitejším prácam patrila príprava a betónovanie základovej dosky pod lisovacie zariadenia. Produkčná kapacita lisovne je 13 000 zdvihov za deň. Vyrábať sa tu budú bočné panely karosérie, predná a zadná kapota, strecha, blatníky, či dvere pre vozidlá SUV. Produkcia odštartuje lisovaním karosárskych dielcov pre Audi Q7.

Volkswagen Slovakia pôsobí na Slovensku už viac ako 22 rokov. Od roku 1991 vyrobil viac ako 3 milióny vozidiel. Patrí k najväčším exportérom, investorom i zamestnávateľom v súkromnom sektore na Slovensku. Zamestnáva viac ako 9400 ľudí. V závode v Bratislave vyrába automobily Volkswagen Touareg, Audi Q7, Volkswagen up!, SEAT Mii, ŠKODA Citigo, karosérie Porsche Cayenne a prevodovky, v Martine komponenty pre podvozky a prevodovky.

-vw-





VYHODNOTENIE ŠTUDENTSKEJ SÚŤAŽE KIA INNOVATION AWARD 2013



1. miesto SOS sv. Jozefa Robotníka v Žiline



2. miesto SOS strojnica Kysucke Nove Mesto

Spoločnosť Kia Motors Slovakia (Kia) zorganizovala pre študentov stredných odborných škôl v Žilinskom a Trenčianskom kraji v poradí už štvrtý ročník súťaže s názvom Kia Innovation Award. Úlohou súťažiacich bolo vypracovať projekt na témy: bezpečnosť kolesových vozidiel, životné prostredie, marketing, predaj a popredajné služby automobilov. O vecné ceny a finančný grant na nákup učebných pomôcok sa v tomto roku uchádzalo celkovo 16 stredných škôl s 19-timi projektmi. Odbornú porotu pozostávajúcu zo zástupcov Žilinskej univerzity a odborníkov z automobilového výrobného závodu Kia najviac oslovil projekt Nezávislého čistenia filtra pevných častíc. Jeho autormi sú študenti Tibor Jopčík a Marek Pekár zo Strednej odbornej školy sv. Jozefa Robotníka v Žiline.

„So strednými technickými školami spolupracujeme už od založenia závodu. Práve súťaž Kia Innovation Award predstavuje pre študentov príležitosť, keď môžu pred odbornou porotou odprezentovať svoje vlastné nápady a poznatky získané v škole prepojiť s praxou. Tohtoročným víťazom srdečne blahozeláme a tešíme sa na ďalšie ročníky súťaže,“ povedal Jozef Bačé, hovorca spoločnosti Kia Motors Slovakia.

Cieľom víťazného projektu bolo predĺžiť životnosť filtra pevných častíc a navrhnúť

preventívne opatrenia proti jeho znečisteniu. To sa študentom zo Strednej odbornej školy sv. Jozefa Robotníka v Žiline podarilo dosiahnuť odstránením regenerácií pomocou systému motora za súčasného zmenšenia spotreby paliva o 0,5 l na 100 km v mestskej premávke.

„Zložkou filtra pevných častíc sú výmenné chemické kapsule s látkou, ktorá ho dokáže vyčistiť. Vďaka tomuto spôsobu regenerácie je možné maximálne predĺžiť životnosť filtra, eliminovať tvorbu škodlivých emisií, ako aj efektívne zmenšiť spotrebu paliva vozidiel,“ ozrejmil Tibor Jopčík, člen víťazného tímu.

Na druhom mieste skončil projekt s názvom Hlásenie vozidiel s právom prednostnej jazdy, ktorý vypracoval Martin Krupík, druhák zo Strednej odbornej školy strojníckej z Kysuckého Nového Mesta. Martin navrhol bezpečnostný systém, v ktorom budú všetky záchranné a poriadkové zložky vysielat signál. Ten po priblížení sa týchto vozidiel do určitej vzdialenosti iniciuje v civilných autách prostredníctvom špeciálneho prijímača svetelnú alebo zvukovú signalizáciu, ktorá včas upozorní vodiča na prichádzajúci automobil, aby vodič stihol pohotovo reagovať.

Tretie miesto si vybojovali študentky zo Strednej odbornej školy v Bánovciach nad



3. miesto SOS v Bánovciach nad Bebravou

Bebravou. Autorkami prepracovaného projektu – Poznaj potreby svojho zákazníka, zohľadni potreby spoločnosti a predáš! sú Daniela Trebichavská a Simona Kušnierová. V tvrdej mužskej konkurencii svojich rovesníkov sa prebojovali na tretiu pozíciu so svojím návrhom reklamnej kampane šitej na mieru značke Kia. Súčasťou ich projektu bol i dotazník, v ktorom oslovili 50 náhodných respondentov vo veku od 24 do 50 rokov s cieľom zistiť, ako vnímajú značku Kia.

Automobilový závod Kia Motors Slovakia obdaroval študentov za ich kreatívne nápady vecnými cenami a medzi stredné odborné školy rozdelil grant vo výške 14 000 eur na nákup učebných pomôcok.

-kia-

SYSTÉMY PRE KONTROLU TLAKU V PNEUMATIKÁCH

Podľa známych štatistík Európskej únie 18 až 42 % európskych motoristov jazdí na automobiloch s menším tlakom vzduchu ako má byť minimálne v jednej pneumatike. A to v priemere o 50 kPa (0,5 baru).

Nedodržanie predpísanej hodnoty tlaku (hustenia) má svoje následky – väčšie opotrebenie pneumatík, dlhšia brzdná dráha, väčšie nebezpečenstvo šmyku v zákrutách a tiež väčšia spotreba paliva, až o 0,5 litra na 100 km. Príliš malé tlaky vzduchu v pneumatikách môžu zapríčiniť zlyhanie pneumatík, konkrétne ich náhle prasknutie alebo „vyzutie sa“ z ráfu, ktoré vedie k strate kontroly nad vozidlom. To môže mať fatálne následky.

Keďže „klasickú“ kontrolu tlaku vzduchu v pneumatikách pomocou pneumerača vodiči často zanedbávajú, výrobcovia vozidiel a príslušenstva ponúkajú rôzne systémy na kontrolu tlaku v pneumatikách, ktoré majú poskytnúť potrebnú informáciu. V zásade poznáme tri rôzne systémy:

1. Priamo merajúce systémy so snímačmi v pneumatikách, ktoré zisťujú tlak a nameranú hodnotu pomocou vysielачa prenášajú na displej prístrojovej dosky. Systém spravidla informuje o tlaku v každej pneumatike. Na ňom sa v prípade malého tlaku vzduchu alebo poškodenia pneumatiky zvyčajne rozsvieti (alebo bliká) príslušná kontrolka. Dodatočne sa môže ozvať výstražný tón či zobrazíť na displeji textové hlásenie, napríklad „Príliš malý tlak vzduchu“, alebo schematický obrázok automobilu so šípku smerujúcou na podhustené koleso, alebo jeho číselným údajom doplneným o textové varovanie. Jednotlivé automobilové značky používajú rôzne riešenia poskytovanej názornej informácie o stave (tlaku) pneumatík.

Na dodatočnú montáž (aj pre staršie vozidlá) sú určené systémy kontroly tlaku (prípadne aj teploty) v pneumatikách s bezdrôtovým systémom prenosu a vonkajšími snímačmi, ktoré sa namontujú namiesto pôvodných krytiel (čiapočiek) ventilov. Displej sa umiestni na prístrojovú dosku vozidla a napájaný je batériou alebo z konektora zapalovača cigariet. U nás je známy a ponúkaný systém STEELMATE TP-70 pre bezdrôtovú kontrolu tlaku

v pneumatikách do 350 kPa. Zabezpečuje trvalý dohľad nad tlakom v pneumatikách, či už je vozidlo v pohybe, alebo stojí a predchádza tak poškodeniu pneumatík. Systém upozorní na veľký tlak (ak presiahne nastavenú hodnotu), na malý tlak (ak klesne pod nastavenú hodnotu) a tiež na rýchly pokles tlaku, čo je významné predovšetkým z hľadiska bezpečnosti jazdy. Rovnako upozorní na stratu signálu, ak niektorý zo snímačov prestane fungovať, napríklad pre vybitú batériu. Každý snímač sa musí namontovať na to koleso, pre ktoré je určený, aby boli údaje na displeji korektné. Rovnako je potrebné, aby po demontáži kolies sa pri opätovnej montáži dostalo každé koleso alebo priradený snímač (pri striedaní pneumatík) na pôvodné miesto, pričom táto zásada pri podobných systémoch platí všeobecne. Cena uvedeného systému na kontrolu tlaku v pneumatikách pre dodatočnú montáž je asi 145 eur. Určitou nevýhodou takto umiestnených snímačov je ich možné odcudzenie, prípadne poškodenie. Pri snímačoch umiestnených v pneumatikách, ktoré sú pripevnené na ráfik alebo na pneumatiku, takéto riziko odpadá.

2. Nepriamo merajúce systémy využívajúce snímače otáčok systému ABS, pomocou ktorých a použitého softvéru rozoznávajú meniaci sa obvod kolesa pri zmenenom tlaku v pneumatike. Pri podstatne zmenšenom tlaku vzduchu v pneumatike jedného, alebo viacerých kolies sa rozsvieti príslušná kontrolka, môže sa ozvať výstražný tón, prípadne sa na displeji združeného prístroja zobrazí textové hlásenie. Nevýhodou tohto systému je, že zmenšenie tlaku v jednej pneumatike sa nemusí zobrazíť dostatočne rýchlo a prípadné rovnomerné zmenšenie tlaku vo všetkých štyroch pneumatikách sa nezistí. Nárast spotreby paliva sa potom obmedzí len čiastočne, avšak prínos pre bezpečnosť zostáva, keďže systém zaznamená stratu alebo kritické zmenšenie tlaku v pneumatike. Takýto systém



patrí k sériovému vybaveniu viacerých automobilov a jeho cena ako doplnujúcej výbavy je od asi 50 až 200 eur. Napríklad pre Škodu Fabia je to 55 eur, rovnako pre VW Tiguan, ktorý má však pri drahších modeloch tento systém už v sériovej výbave.

Pri kúpe nového automobilu môžeme odporučiť, aby sa kupujúci zaujímali o monitorovací systém tlaku v pneumatikách, ktorý nie je veľmi nákladný (pri súčasných cenách paliva predstavuje cenový ekvivalent približne 35 litrov) ale pritom užitočný.

3. Snímače na uzávere ventilu pneumatiky sú najjednoduchším a najlacnejším systémom, ale aj najmenej komfortným. Použijú sa namiesto bežných ventilových uzáverov (čiapočiek) a opticky zobrazia nesprávny tlak v pneumatike. Ide vlastne o indikátory tlaku, ktoré sú nastavené na konkrétny tlak, napríklad 200 kPa alebo 240 kPa a použijú sa pre dané vozidlo podľa skutočne predpísaného tlaku – tak ich treba aj nakupovať. Ak je farba na takomto uzávere (čiapocke) ventilu zelená, je tlak dostatočný. V prípade nesprávneho tlaku v pneumatike je farba čiapocky červená. Na prístrojovej doske sa však nezobrazuje žiadna varovná signalizácia. Odpadá síce kontrola pneumeračom, napríklad pri tankovaní, ale ak sa vodič sám nepozrie na tieto snímače, tak nemá žiadnu informáciu.



Cena jednej sady takýchto „čiapočiek“ (4 ks), ktoré sú v ponuke našich obchodov (internetových aj kamenných) je asi 7 až 9 eur. Zo susedného Rakúska sú známe a dostupné systémy od spoločnosti Hansen Styling Parts AIR- SAVE – ventilkappen, ktoré pomerne vysoko vyčnievajú (možnosť poškodenia pri parkovaní o obrubník) a od spoločnosti PIRELLI, označované K – Pressure Optic. Druhý systém sa pri uskutočnených testoch v Rakúsku (automotoklubom OAMTC) ukázal ako dokonalejší, ale jeho cena je väčšia. Aj tieto systémy možno použiť dodatočne na akýkoľvek osobný automobil.

Vzhľadom na význam správneho tlaku v pneumatikách pre bezpečnosť jazdy, efektívne využitie paliva a lepši výkon pneumatík Európsky parlament už schválil návrh nariadenia, podľa ktorého by bezdrôtovými systémami na monitorovanie tlaku v pneumatikách kolies mali byť vybavené všetky vyrábané typy osobných automobilov (kategórie M1 s celkovou hmotnosťou do 3,5 t) už v roku 2014. Použité systémy majú varovať vodiča vo vozidle v prípade, že tlak v pneumatike výrazne klesne pod predpísaný (optimálny) tlak a to vizuálne alebo akusticky. Kontrola tlaku musí byť aktivovaná už pred začiatkom jazdy

automobilu. Pneumatiky môžu stratiť až 3 – 6 % tlaku za mesiac, čo si vodič nemusí všimnúť. Súčasné systémy poskytujú výstrahu vtedy, ak minimálne v jednej pneumatike dosiahol tlak vzduchu kritickú hodnotu, alebo je menší o viac ako 50 kPa ako je jeho predpísaná hodnota.

Snímače namontované na ventily pneumatík sú možným, avšak nie plnohodnotným riešením pre vozidlá, ktoré ešte nie sú vybavené iným, dokonalejším zariadením na monitorovanie tlaku vzduchu v pneumatikách.

Ing. Martin KMEŤ

CEBIA VARUJE PRED TECHNICKÝMI PROBLÉMAMI ÁUT S POZMENENÝM TACHOMETROM



Spoločnosť Cebia, ktorá ročne vykoná kontrolu milióna vozidiel, varuje pred možnými závažnými následkami dezinformácie zákazníka pretočením tachometra. Budúci majiteľ ojazdeného vozidla, ktorý vychádza zo zámerne zmenšeného stavu tachometra vďaka stočeniu, môže mať s vozidlom technické problémy. Tým by sa inak vyhol vďaka včasnému servisnému zásahu. Niektoré podstatné komponenty vozidla totiž starnú úmerne počtu najazdených kilometrov a v určitom čase je výrobcom predpísaná ich výmena. Nákup auta s pretočeným tachometrom sa potom môže novému majiteľovi výrazne predražiť.

"Nákupom auta s pretočeným tachometrom človek predovšetkým stráca peniaze, pretože jeho tržobná cena by bola pri skutočne najazdených kilometroch menšia. Cena každého ojazdeného vozidla je stanovená nielen podľa jeho výbavy a opotrebovania, ale tiež podľa najazdených

kilometrov, roku výroby, pôvodu vozidla a ďalších parametrov. Straty spôsobené zámerným pozmenením týchto parametrov, napríklad pri priemernej cene ojazdeného vozidla, ktorá je 5550 eur, môžu ísť až do tisícov eur.

Navyše sa však takto dezinformovanému majiteľovi vozidla predraží aj následný servis. Často počúvam názor, že dobre udržiavané auto s viac najazdenými kilometrami je lepšie ako neudržiavané s menej najazdenými kilometrami. Je to do istej miery pravda, ale kvalitná údržba sa predovšetkým odrazí na interiéri vozidla. A ak predajca auto dôkladne pripraví na predaj, môže vyzeráť „ako nové“. Podstatné časti motora a podvozku však starnú s najazdenými kilometrami, a ak ich včas nevymeníte, potom je oprava často naozaj drahá," hovorí Ing. Martin Pajer, riaditeľ spoločnosti Cebia.

"Ak si napríklad kúpite auto, ktoré má najazdených 120 tisíc kilometrov a pritom v skutočnosti má už najazdených 220 tisíc kilometrov, predpokladáte, že už bol pri 160 tisíc kilometroch menený rozvodový remeň. Ak však menený nebol a roztrhne sa, oprava poškodeného motora stojí niekedy až okolo 7500 eur" dodáva M. Pajer.

Malo by byť samozrejmosťou, mať ojazdené auto po nákupe do servisu a nechať ho skontrolovať. Ak ale servisný pracovník nemá údaj o skutočnom stave najazdených kilometrov, väčšinu hroziacich

porúch nespozná a určite nie je finančne únosné nechať preventívne vymeniť väčšinu rizikových dielcov. Riziko technických problémov je ešte ďaleko dôležitejšie pri vznetrových motoroch, ktoré sú citlivejšie a náročnejšie na údržbu.

"Ak sa niektoré komponenty, najmä motora, počas životnosti vozidla včas nevymenia alebo neprejdú plánovanou údržbou, môže ich defekt dokonca ohroziť posádku na živote. Ide najmä o spomínané rozvody motora, kedy ich zničenie počas prevádzky znamená okamžité zastavenie chodu motora. Ak k nej dôjde napríklad pri predbiehaní, môže to znamenať priame ohrozenie bezpečnosti posádky takého vozidla i jej okolia. Niektoré automobilky, ako napr. BMW, predpisujú pri určitých kilometroch kontrolu vstrekovania vznetrových motorov. Ak k nej nedôjde, môže sa stať, že vstrekovače prestanú nárazovo fungovať a motor prejde skokovo do núdzového režimu. Poznáme jeden konkrétny prípad, kedy k tomuto došlo práve pri predbiehaní s potrebou prudkej akcelerácie a k vážnej havárii nedošlo len o vlások.

V tabuľke je niekoľko typických komponentov, ktoré majú limitovanú životnosť a je potrebné ich pri určitom počte najazdených kilometrov vozidla vymeniť, vrátane približnej ceny opravy vozidla, ak nie sú včas vymenené.

-ca-

JARO BEKR MÁ NOVÉHO MILÁČIKA

Známeho tanečníka a choreografa Jara Bekra môžete aktuálne vídať s jeho novým objavom. Je ním ŠKODA Rapid Spaceback, čerstvá novinka mladoboleslavskej automobilky. Zdá sa, že tí dvaja sú nerozluční, všade chodia spolu.

"Výborne si rozumieme, pretože máme podobný pohľad na svet. Ako tanečník veľmi citlivo vnímam osobitosť, dynamiku a vlastný štýl. No zároveň veľa pracujem s priestorom. Spaceback má oboje, štýl aj priestor," vysvetľuje Jaro Bekr. Už na prvý pohľad zaujme športovo-elegantným dizajnom, čistými líniami a dokonale vyváženými proporciami. Pocit priestoru umocňuje obrovská presklená strecha, ktorá prechádza do štýlovo predĺženého skla v piatich dverách. „Je to úžasný pocit ľahkosti, akoby ste ani nesedeli v aute, ale skôr bežali. Cez deň vidíte oblaky, v noci na vás svietia hviezdy,“ opisuje Bekr.

A ako si rozumejú po praktickej stránke? „Už prvá skúšobná jazda potvrdila, že vieme veľmi dobre spolupracovať,“ chváli nové auto Bekr. V minulosti prekonal bolestivé problémy s chrbticou a preto ocenil predovšetkým komfortné vyladenie podvozku, vďaka ktorému sa nový Rapid Spaceback ľahko vyrovná aj s výtlkmi a nerovnosťami na ceste. Štýlový interiér je prehľadný a vďaka športovému trojramennému multifunkčnému volantu je ovládanie auta zábavou. Skúseneý choreograf však zároveň potvrdzuje, že vďaka nízkej hmotnosti a moderným motorom umožňuje Rapid Spaceback dynamickú jazdu. „S úsporným, no výkonným motorom 1,2 TSI či so silnejším 1,4 TSI rýchlo reaguje na každú situáciu v často komplikovanej mestskej premávke. Na dlhšiu cestu po diaľnici odporúčam ekonomický diesellový motor 1,6 TDI.“ Samozrejmosťou pritom zostáva bezpečnosť bez kompromisov.

Dynamický manažér, ktorý vedie prvotriednu tanečnú skupinu SPIN nielen po umeleckej stránke, ale stará sa aj o angažmány vo veľkých podujatiach na Slovensku aj



v zahraničí, vníma nový Spaceback aj ako spoľahlivého spolupracovníka. Veľký vnútorný priestor auta je obrovské plus. Naplno sa prejaví vtedy, keď autom cestuje viac ľudí. „So skupinou SPIN jazdíme na vystúpenia po celom Slovensku. Preto sme veľmi ocenili, že v Spacebacku máme dosť miesta na nohy aj nad hlavou. Do batožinového priestoru sa bez problémov zmestia štyri hrubé zimné bundy a všetky naše tašky s oblečením na predstavenie. A verte mi, sú to veľké tašky.“

Ako skúseneý a praktický vodič však chváli aj "Simply Clever" riešenia: „Tieto zdanlivé detaily si ma absolútne získali. Či už ide o medzipodlahu v batožinovom priestore, škrabku na ľad vo veku palivovej nádrže alebo držiak reflexnej vesty pod sedadlom vodiča. Všetko má svoje miesto. Ešte aj parkovacie lístky a multimediálne

zariadenia majú svoj vlastný držiak. Dokonca vďaka nádobu na odpadky v bočných dverách nemáme po dlhšej ceste s deckami v aute smetisko,“ smeje sa Jaro.

Jaro Bekr nie je len tanečník a choreograf, ale aj podnikateľ. „Zarábame si sami na seba, takže všetky náklady sledujeme veľmi pozorne, inak sa to dnes nedá.“ Prekvapivo nízka spotreba podľa neho prispieva k vynikajúcemu pomeru ceny a úžitkovej hodnoty nového modelu.

Aký je teda záverečný verdikt? „Škoda Rapid Spaceback je výborný „parták“ pre dynamických ľudí. Spája funkčnosť, priestor, dizajn a individualitu. Jednoducho, má štýl a dá sa naňho spoľahnúť v každej situácii,“ potvrdzuje Jaro Bekr.



ŠKODA VYROBILA V KVASINÁCH UŽ 1,5 MILIÓNA VOZIDIEL

ŠKODA AUTO v Kvasinách
vyrábila 21. novembra
1,5-milióny automobil.
Jubilejným vozidlom je ŠKODA
Superb. V Kvasinách v súčasnosti
schádzajú z linky tri typy značky
ŠKODA: Superb, Yeti a Roomster.

V uplynulých dvoch rokoch automobilka svoj východočeský závod v rámci produktovej ofenzívy rozšírila a zmodernizovala.

Približne 4500 zamestnancov aktuálne v Kvasinách vyrába v trojzmennej prevádzke 800 vozidiel denne. V posledných dvoch rokoch ŠKODA v Kvasinách rozšírila a modernizovala dôležité oblasti výroby vozidiel. Pre nábeh výroby novej generácie typu Superb boli modernizované prevádzky montáže a zvarovne, ktoré vybavili novým zariadením a náradím. Automobilka

optimalizovala aj svoj logistický proces a prebudovala skúšobné pracovisko na konečnej montáži. Začiatkom roku 2013 bola otvorená nová logistická hala a nová montážna linka pre typ Roomster. Navyše sa začala v Kvasinách aj montáž náprav. Už predtým bola navýšená kapacita výroby typu Yeti na dvojnásobok, teda na 100 000 vozidiel ročne.

Závod ŠKODA Kvasiny sa môže pochváliť približne osemdesiatročnou tradíciou a je jedným z najdôležitejších zamestnávateľov v regióne. Automobily sa tu vyrábali už na počiatku tridsiatych rokov dvadsiateho storočia, okrem iného aj model JAWA 700. Prvým vozidlom značky ŠKODA, vyrobeným v Kvasinách, bola v roku 1947 ŠKODA Superb. Nasledovali typy ŠKODA Felicia (1958-1964), ŠKODA 110 R Coupé (1970-1980) a ŠKODA Pick-up/VW Caddy Pick-up (1995-2001). V roku 2001 odštartovala výroba typu ŠKODA

Superb. V roku 2009 sa rozbehla výroba ŠKODA Yeti, začiatkom roka 2013 sa do závodu vrátila výroba typu Roomster.

VYBRANÉ VÝROBNÉ MÍLNIKY SPOLOČNOSTI ŠKODA AUTO OD ROKU 1991:

- 21. novembra 2013: 1,5 milióna vozidiel značky ŠKODA v Kvasinách od roku 1947
- 26. augusta 2013: 4 milióny vozidiel ŠKODA Octavia
- 9. júla 2013: 1 milión vozidiel ŠKODA v Číne od roku 2007
- 5. februára 2013: 15 miliónov vozidiel značky ŠKODA od roku 1905
- 4. mája 2012: 3 milióny vozidiel ŠKODA Fabia
- 30. januára 2012: 14 miliónov vozidiel ŠKODA od roku 1905
- 12. októbra 2011: 10 miliónov vozidiel ŠKODA, vyrobených v Mladej Boleslavi
- 2. september 2011: 4 milióny prevodoviek MQ 200 z Mladej Boleslavi
- 8. apríla 2009: 12 miliónov vozidiel ŠKODA od roku 1905
- 13. júla 2006: 10 miliónov vozidiel ŠKODA od roku 1905
- 1991: 5 miliónov vozidiel ŠKODA od roku 1905

-ša-



3D KONFIGURÁTOR VOZIDIEL

Spoločnosť ŠKODA AUTO Slovensko prináša zákazníkom unikátny spôsob výberu nového automobilu. Prebieha trojdimenzionálne, zákazníci si ho mohli

v rámci nábehu tohto systému vyskúšať v Bratislave a v Košiciach. Prvá inštalácia na svete sa uskutočnila v máji 2013 v Českej republike. V súčasnosti je do projektu

zapojených šesť štátov, kde prebiehajú pilotné inštalácie. Okrem Českej republiky a Slovenska ponúka značka ŠKODA túto vymoženosť aj zákazníkom v Írsku, Švajčiarsku, Veľkej Británii a v Rusku.

Stanica prémiového dilerického konfigurátora ponúka FULL HD projekciu s možnosťou zobrazenia vozidla v troch dimeziách. Skladá sa z plazmového monitoru s uhlopriečkou 65 palcov, výkonnej grafickej stanice, aktívnych 3D okuliarov a iPadu, ktorý slúži ako diaľkové ovládanie celého systému. Zákazníkom umožňuje konfiguráciu vybraného vozidla so všetkými parametrami a prvkami mimoriadnej výbavy, ktoré sú pre daný trh k dispozícii. Záujemca o nové vozidlo tak bude mať možnosť prezrieť si do detailu akékoľvek vozidlo podľa svojho želania v 3D, aj keď sa daný model fyzicky nenachádza vo výstavnej sále predajcu.

-ša-



Rada advokáta

Motoristov na Slovensku čakajú na začiatku budúceho roka legislatívne zmeny. Už 1. januára 2014 by totiž mala nadobudnúť účinnosť novela zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov, schválená Národnou radou SR dňa 29.10.2013. Prinášame vám prehľad najdôležitejších novínok, na ktoré by ste sa mali pripraviť.

Ustanovenia zákona o cestnej premávke, upravujúce pravidlá jazdy vo vyhradených jazdných pruhoch, boli doplnené o oprávnenie riadne označených vozidiel taxislužby jazdiť v jazdnom pruhu vyhradenom pre autobusy alebo trolejbusy. Vozidlá taxislužby však pritom nesmú obmedzovať plynulosť jazdy autobusov a trolejbusov.

K zmene dochádza v úprave parkovania na chodníkoch, vzťahuje sa ale iba na motocyklistov a cyklistov. Naďalej platí zásada, že chodník nesmú používať iní účastníci cestnej premávky než chodci. Vozidlám je dovolené zastaviť a stáť na chodníku len vtedy, ak im to umožňuje dopravná značka resp. dopravné zariadenie alebo vtedy, ak aj po ich zastavení ostane voľná šírka chodníka najmenej 1,5 metra. Ani voľný chodník v šírke aspoň 1,5 metra vás však neoprávňuje zastaviť a stáť s vozidlom na chodníku, ktorý sa nachádza v zóne s plateným alebo regulovaným státím a v zóne dopravným obmedzením spočívajúcim v zákaze zastavenia alebo státia. Cyklistom a motocyklistom bude od januára 2014 umožnené zastaviť a stáť na chodníku aj v týchto regulovaných zónach, ak ponechajú voľný chodník aspoň v šírke 1,5 metra. Vzhľadom na výhody spojené s jazdou na dvojkoľesových vozidlách najmä v centrách miest sa zákonodarcia rozhodol takouto formou zatriktívniť ich používanie.

Chodec idúci po krajnici alebo po okraji vozovky za zhoršenej viditeľnosti bude musieť mať podľa novely zákona na sebe viditeľne umiestnené reflexné prvky alebo oblečený

reflexný bezpečnostný odev nielen v prípade, ak sa nachádza mimo obce, ale aj v obci. Cieľom tejto zmeny je pochopiteľne snaha o zlepšenie bezpečnosti chodcov ako jedných z najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky.

V novom roku pribudne nová povinnosť všetkým osobám, ktoré sa stanú účastníkmi tzv. škodovej udalosti. Zákon týmto pojmom označuje udalosť v cestnej premávke, ktorá síce nie je z hľadiska zákona dopravnou nehodou, ale vznikla pri nej škoda v priamej súvislosti s premávkou vozidla. Ako dopravná nehoda je totiž definovaná len taká udalosť, ktorá má vážnejšie následky – ak došlo k zraneniu či usmrteniu osoby, k väčšej škode na majetku, k poškodeniu cesty, ak bol niektorý z vodičov pod vplyvom alkoholu a podobne. Povinnosti účastníka škodovej udalosti sú nasledovné:

- bezodkladne zastaviť vozidlo;
- preukázať svoju totožnosť inému účastníkovi škodovej udalosti, poskytnúť údaje o poistení vozidla, vyplniť a podpísať tlačivo zavedené na zabezpečenie náhrady vzniknutej škody;
- zdržať sa požitia alkoholu alebo inej návykovej látky;
- urobiť vhodné opatrenia, aby nebola ohrozená bezpečnosť alebo plynulosť cestnej premávky.

Ak účastník škodovej udalosti spôsobil hmotnú škodu osobe, ktorá nie je účastníkom škodovej udalosti, teda sa na nej priamo nezúčastnila, je povinný o tom túto osobu bezodkladne upovedomiť a podľa novely zákona aj vyplniť s ňou a podpísať tlačivo zavedené na zabezpečenie náhrady vzniknutej škody podľa zákona č. 381/2001 Z. z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla.

Ak túto povinnosť nesplní, bude sa škodová udalosť považovať za dopravnú nehodu a okruh povinností účastníka sa rozšíri. Zákonné povinnosti účastníka dopravnej nehody sú totiž koncipované širšie; patrí medzi ne napríklad povinnosť ohlásiť dopravnú nehodu policajtom a poskytnúť mu potrebnú súčinnosť pri objasňovaní dopravnej nehody vrátane predloženia súvisiacich dokladov; pri premiestnení vozidiel vyznačiť postavenie vozidiel po dopravnej nehode,



situáciu a stopy; zotrvať na mieste dopravnej nehody až do príchodu policajta alebo sa na toto miesto bezodkladne vrátiť po privolaní pomoci alebo po ohlásení dopravnej nehody.

Novelou sa mení definícia skupiny motorových vozidiel B1, pretože súčasná definícia nezohľadňuje, že pre premávku na pozemných komunikáciách sú schvaľované aj štvorkolesové motorové vozidlá, ktoré majú hmotnosť menšiu ako 350 kg, ale vzhľadom na výkon nepatria do skupiny AM. Po novom budú do skupiny B1 zaradené motorové vozidlá so štyrmi kolesami, ktoré nepatria do skupiny AM a ktorých prevádzková hmotnosť nepresahuje 400 kg a pri vozidlách určených na prepravu tovaru nepresahuje 550 kg, bez hmotnosti batérií, ak ide o elektrické vozidlá, a najväčší čistý výkon motora nepresahuje 15 kW.

Do zákona sa dopĺňajú ustanovenia o náležitostiach žiadosti o udelenie vodičského oprávnenia, o náležitostiach potvrdenia o výsledku lekárskej prehliadky a určuje sa postup stanovenia dátumu udelenia vodičského oprávnenia.

Dochádza k zmenám v úprave týkajúcej sa vykonávania skúšky z odbornej spôsobilosti a lekárskeho prehliadok žiadateľov o udelenie vodičského oprávnenia a držiteľov vodičského oprávnenia.

Nová právna úprava sa bude vzťahovať na vyhotovovanie dokladov o zdravotnej a psychickej spôsobilosti. Podľa dôvodovej správy k novele zákona zmenu iniciovala Slovenská komora psychológov a Asociácia dopravných psychológov SR v snahe zabrániť falšovaniu dokladov o psychickej spôsobilosti. Z dôvodu kontroly budú posudzujúci lekári a posudzujúci psychológovia vyhotovovať doklady o zdravotnej a psychickej spôsobilosti



v dvoch výťahoch, pričom jeden výťah bude odovzdaný posudzovanej osobe a druhý bude lekár alebo psychológ povinný zaslať do piatich pracovných dní odo dňa vykonania lekárskej prehliadky (psychologického vyšetrenia) orgánu Policajného zboru príslušnému podľa miesta pobytu posudzovanej osoby.

Ak je držiteľ vodičského oprávnenia ako vodič motorového vozidla dôvodne podozrivý z porušenia pravidiel cestnej premávky požitím alkoholu alebo inej návykovej látky alebo odmietnutím podrobiť sa vyšetreniu na ich zistenie, orgán Policajného zboru rozhodne o preskúmaní zdravotnej

spôsobilosti osobitne vo vzťahu k závislosti od alkoholu, inej návykovej látky alebo liečiva lekárom – psychiatrom. Novela zákona doplnila túto zákonnú úpravu tak, že preskúmaniu zdravotnej spôsobilosti sa držiteľ vodičského oprávnenia bude musieť podrobiť do 30 dní od rozhodnutia polície. Ide o reakciu na podnety odbornej verejnosti a jej cieľom je, aby psychiatier čo najobjektívnejšie a v čo najkratšej lehote mohol vysloviť záver, či posudzovaná osoba je alebo nie je závislá od alkoholu, inej návykovej látky alebo liečiva.

Ďalšie zmeny sa týkajú obmedzenia vodičského oprávnenia, ktoré sa bude vyznačovať vo vodičskom preukaze vo forme

kódu a podmienok odobratia vodičského oprávnenia. Vodičské oprávnenia sa už nebudú odberať všetkým vodičom, ktorí v priebehu posledných piatich rokov trikrát porušili pravidlá cestnej premávky, v dôsledku čoho vznikla dopravná nehoda, ale len tým, ktorí za daných podmienok spôsobili dopravnú nehodu s následkom na živote alebo zdraví inej osoby.

Keďže zákon bude novelizovaný v pomerne veľkom rozsahu, o ďalších novinkách sa dozvieme viac v januárovom pokračovaní tejto témy.

JUDr. Zuzana MARTIŠOVIČOVÁ

KOŠICKÝ DŽÍP S PALIVOVÝM ČLÁNKOM

Na nedávnom festivale vedy Noc výskumníkov v Košiciach (podujatie sa konalo i v ďalších slovenských mestách) sa niekoľkými stánkami prezentovalo aj niekoľko pracovísk Strojníckej fakulty košickej technickej univerzity.

Veľký záujem mladých návštevníkov vzbudili najmä unikátne automobily, ktoré tímy výskumníkov a študentov zo spomenutej fakulty vyvinuli a postavili pre niekoľko ročníkov súťaže Eco-marathon, ktorú organizuje spoločnosť Shell a ktorej cieľom je dosiahnutie čo najmenšej spotreby.

Najväčšiu pozornosť vzbudzovalo vozidlo, ktoré je pomerne vernou zmenšeninou slávneho vojenského terénneho vozidla

Wilys Jeep. Na svoju účasť na Eco-marathone ešte len čaká. Toto vozidlo bolo navrhnuté tak, aby mohlo na „ekomaratone“ súťažiť v kategórii Urban Concept, ktorú spoločnosť Shell zaviedla až v roku 2003. V tejto kategórii môžu súťažiť len vozidlá splňujúce pomerne prísne technické predpisy a konštrukčne sa blížiacie autám, ktoré dnes bežne jazdia na cestách. Vozidlo sa musí aj svojimi rozmermi vtesnať do presne stanovených medzí, musí mať štyri kolesá, predné, smerové i zadné svetlá, stierače a pneumatiky s dezénom obvyklým na bežných autách.

Unikátny košícky „džíp“, ktorý navrhli a zhotovili pedagógovia a študenti košickej strojníckej fakulty pod vedením prof. A. Slobodu, je postavený na podvozku s rázvorom náprav 1750 mm a má dĺžku 2710 mm, šírku 1250 mm a výšku 1300 mm. Hmotnosť celého vozidla (bez hnacej



sústavy) je len 80 kg. Najoriginálnejším prvkom vozidla, ktorého oficiálne označenie je B&S - Jeep Willys, je jeho hnacia sústava. Vráťane riadiaceho a bezpečnostného systému ju navrhli a do vozidla namontovali odborníci z ostravskej Vysoké školy banskej – Technickej univerzity. Vozidlo je poháňané elektromotorom výkonu 1 kW. Ten je elektrickou energiou napájaný z nízko teplotného palivového článku spoločnosti Ballard, ktorého výkon je 1,2 kW.

Článok na svoju činnosť potrebuje vodík (ten je v aute uskladnený v tlakovej nádobe) a kyslík, získavaný zo vzduchu.

Maximálna rýchlosť košíckeho „vodíkového džípu“ je 45 km/h. Ak všetko pôjde dobre – veríme, že áno – unikátny automobil tímu košickej strojníckej fakulty by sa mal zúčastniť na najbližšom podujatí Shell Eco-marathon, ktoré sa bude konať v máji 2014 v holandskom Rotterdame.

(RM)



HAVARIJNÉ POISTENIE

PRE VŠETKY AUTÁ BEZ OHĽADU NA ICH VEK



- Poistenie **Moje auto KASKO** si klient môže vyskladať tak, aby zohľadňovalo všetky jeho potreby a nároky
- Na výber sú 4 moduly poistného krytia a široká škála pripoistení

Od novembra 2013 prináša Allianz – Slovenská poisťovňa zjednodušenie a sprehľadnenie svojej produktovej ponuky v havarijnom poistení. Poistenie **Moje auto KASKO** si zachováva doterajšiu flexibilitu, ktorá umožňuje klientovi vyskladať si poistenie podľa vlastného uváženia.

VARIABILNÉ POISTNÉ KRYTIE

Moje auto KASKO splní požiadavky nielen tých motoristov, ktorí nechcú mať žiadne starosti a rozhodnú sa pre komplexné poistenie, ale aj tých, ktorí majú záujem len o základné krytie s malou cenou poistenia. Každý z nich však predtým, ako sa definitívne rozhodne, by mal zvážiť všetky riziká, ktoré sa eventuálne môžu prihodiť a rozhodnúť sa, čo od poistenia očakáva.

V poistení **Moje auto KASKO** sú na výber až 4 moduly poistného krytia:

BASIC - havária krytý systémom PZP, živel, poškodenie hlodavcom, oprava čelného skla,

BASIC+ - rozsah BASICu a odcudzenie časti a celého vozidla, vandalizmus, **OPTIMAL** - celé riziko havárie, živel, poškodenie hlodavcom, výmena čelného skla, **OPTIMAL+** - rozsah OPTIMALu a odcudzenie časti a celého vozidla, vandalizmus.

S produktom **Moje auto KASKO** tak platíte vždy len za to, čo si vyberiete a výslednú cenu za poistenie máte po celý čas pevne pod kontrolou. Navyše si môžete vybrať z viacerých ponúkaných spoluúčastí, záleží len na vašom rozhodnutí.

ŠIROKÝ VÝBER PRIPOISTENÍ

K štyrom modulom poistného krytia ponúka Allianz - SP aj široký výber pripoistení pre riziká, s ktorými sa môžete na cestách stretnúť:

- Pripoistenie zrážky vozidla so zvierateľom
- Pripoistenie čelného skla poisteného vozidla
- Pripoistenie finančnej straty
- Pripoistenie náhradného vozidla
- Pripoistenie batožiny
- Úrazové pripoistenie osôb vo vozidle (môže sa dojednať aj samostatne)
- Pripoistenie vozidla pri pracovnej činnosti
- Pripoistenie nadštandardnej výbavy vozidla

Vďaka prepracovanému systému modulov a pripoistení je tak len na motoristovi, či si vyberie cenovo najvýhodnejšie riešenie, alebo sa rozhodne pre komfortné krytie pokrývajúce najnáročnejšie požiadavky.

Výslednú cenu poistenia má vo svojich rukách a platí len za to, čo si vyberie.





PZP V ALLIANZ – SP BEZ AMORTIZÁCIE!

- **Od minulého roka funguje proces likvidácie poistných udalostí pri škodách z PZP formou krycieho listu**
- **Allianz – SP za svojho klienta s maximálnou starostlivosťou a bez prietahov vyrieši nároky poškodeného**

Od 1. decembra 2013 Allianz – Slovenská poisťovňa neuplatňuje ako jediná na Slovensku pri likvidácii poistných udalostí z povinného zmluvného poistenia zhodnotenie (amortizáciu) pri výpočte náhrady škody na motorových vozidlách poškodených. K zhodnoteniu vozidla najčastejšie dochádzalo v dôsledku použitia nových dielcov pri oprave staršieho vozidla.

K tomuto kroku pristúpila Allianz – Slovenská poisťovňa vzhľadom na zmeny v oblasti odškodňovania poškodených pri dopravných nehodách na Slovensku, vývoja životnosti a spoľahlivosti vozidiel a zmien v technológii opráv vozidiel. Navyše, Allianz – Slovenská poisťovňa minulý rok zaviedla do praxe proces likvidácie poistných udalostí z povinného zmluvného poistenia formou krycieho listu.

HOTOVOŠŤ NIE JE POTREBNÁ

Prakticky to znamená, že majiteľ vozidla poškodeného pri dopravnej nehode, ktorú zavinilo vozidlo poistené v Allianz – Slovenskej poisťovni, môže na základe vlastného rozhodnutia využiť služby niektorého zo zmluvných servisov poisťovne, zrealizovať prostredníctvom tohto servisu opravu vozidla a požiadať o vystavenie krycieho listu poisťovňou.

V prípade, že sú v danom čase splnené právne podmienky pre poskytnutie poistného plnenia – poisťovňa vystaví krycí list, ktorý je garanciou úhrady nákladov na opravu až do výšky nároku na odškodnenie – t. j. skutočnej škody z povinného zmluvného poistenia poisteného vozidla. Zmena od 1. decembra prináša stotožnenie poskytnutého odškodnenia s primeranými nákladmi na opravu po poistnej udalosti a túto sumu navyše poukáže na účet servisu. To znamená, že poškodený sa nemusí podieľať na uhradení nákladov za opravu ani jedným eurom. Allianz – SP tak chráni svojich klientov, ktorí si u nej dojednali povinné zmluvné poistenie

v prípade spôsobenia škody, pretože za nich uhradí poškodenému celé vynaložené náklady na opravu.

NADŠTANDARDNÉ SLUŽBY PRE VINNÍKA AJ POŠKODENÉHO

Poisťovňa sa týmito zmenami snaží poskytnúť nadštandardné služby nielen poškodenému,

ale aj vlastnému poistencovi. Ten má istotu, že ak už došlo z jeho strany k neželanej udalosti, ktorou bolo zavinenie dopravnej nehody – poisťovňa za svojho klienta s maximálnou starostlivosťou a bez prietahov vyrieši nároky poškodeného, tak aby oboch účastníkov nehody nepríjemná skúsenosť dlho netraumatizovala.



VOLKSWAGEN E-UP! ZAČALI PREDÁVAŤ V NEMECKU

Volkswagen od 19. novembra 2013 ponúka nový elektromobil e-up! u približne 300 vybraných partnerov Volkswagen pre elektromobilitu v Nemecku. Špeciálne kvalifikovaní autorizovaní predajcovia poskytujú zákazníkom a záujemcom podrobné informácie o majstroví sveta v účinnosti, ako aj komplexné poradenstvo pri kúpe vozidla a odborný servis modelu e-up!

Volkswagen e-up! je prvým sériovo vyrábaným elektromobilom nemeckej značky, ktorý vďaka inovatívnym detailným riešeniam zvlášť šetrne využíva energiu. Volkswagen e-up! spotrebuje iba 11,7 kWh/100 km, čím je majstrom sveta v účinnosti. Náklady za elektrickú energiu spotrebovanú na 100 kilometrov predstavujú podľa priemerných cien v Nemecku približne 3 eurá (na Slovensku približne 2 eurá).

K mimoriadnej účinnosti modelu e-up! prispievajú optimalizované komponenty pohonu, na automobil tejto veľkosti (dĺžka 3,54 m) veľmi dobrá hodnota koeficientu aerodynamického odporu cX 0,308 a malý valivý odpor. Aj systém rekuperácie elektrickej energie s veľkou účinnosťou a inovatívne prvky vybavenia ako novo vyvinutá a zvlášť úsporne pracujúca automatická klimatizácia sa podieľajú na vynikajúcej ekologickej bilancii modelu e-up!

Potvrdil to aj aktuálny EcoTest nemeckého autoklubu ADAC, ktorý je považovaný za najprísnejší emisný test pre automobily. V ňom Volkswagen e-up!

dosiahol najväčší počet bodov v histórii. No aj v bariérovom teste ADAC sa rýdzo elektricky poháňaný e-up! osvedčil ako veľmi bezpečný automobil, v ničom nezaostávajúci za svojim súrodencom so zážihovým motorom, ktorý v roku 2011 dosiahol najlepšie hodnotenie 5 hviezdíček v nezávislom teste Euro NCAP.

Pohonné ústrojenstvo nového malého automobilu high-tech tvorí kompaktný synchronný elektromotor s výkonom 60 kW a rozjazdovým krútiacim momentom 210 Nm, lítiovo-iónová akumulátorová batéria integrovaná v podlahe vozidla a výkonná elektronika. Krútiaci moment motora sa prenáša na predné kolesá cez jednostupňovú redukčnú prevodovku. Všetky komponenty pohonu vrátane batérie vyvinul priamo Volkswagen.

Maximálna rýchlosť elektromobilu e-up! je s ohľadom na dojazd obmedzená na 130 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h trvá 12,4 sekundy. Dojazd závisí od profilu trate, spôsobu jazdy a užitočného zaťaženia vozidla, v ideálnom prípade dosahuje 160 kilometrov. Úplne vybitá akumulátorová batéria elektromobilu sa dá dobíť z bežnej elektrickej zásuvky 230 V v domácnosti za približne 9 hodín. Výrobca dodáva zákazníkom ako príslušenstvo špeciálnu nabíjaciu základňu (Wallbox) s výkonom 3,6 kW, ktorá sa montuje na stenu garáže a umožňuje úplne nabiť batériu elektromobilu za asi 6 hodín – napríklad v noci s využitím lacnej elektrickej energie.



Aby sa maximálne využil ekologický potenciál nového elektromobilu, Volkswagen ponúka zákazníkom v Nemecku už od septembra 2013 elektrickú energiu „BluePower“. Táto osobitná tarifa, poskytovaná v kooperácii s distribučnou spoločnosťou LichtBlick SE z Hamburgu a Volkswagen Bank GmbH z Braunschweigu, zabezpečuje pre celú domácnosť majiteľa elektrickú energiu vyrobenú z obnoviteľných zdrojov úplne bez emisií kyslíčného uhličitého a teda klimaticky neutrálne – výlučne z vodných elektrární v Nemecku, Rakúsku a Švajčiarsku. V takomto prípade jazdí prvý sériovo vyrábaný veľkosériový model Volkswagen s elektrickým pohonom v rámci celého energetického reťazca úplne bez emisií CO₂.

Elektromobil e-up! sa vyrába v závode Volkswagen v Bratislave. Elektromotor s prevodovkou dodávajú závody na výrobu komponentov v Kasseli a Hannoveri, akumulátorovú batériu závod v Braunschweigu.

-vw-

PRED ŠEŠŤDESIATIMI ROKMI VYROBILI PRVÝ SEAT

Dňa 13. novembra 1953, tri roky po založení značky, zišiel z výrobnéj linky závodu Zona Franca pri Barcelone elegantný automobil strednej triedy, dizajnovovo inšpirovaný americkými automobilmi tých čias, SEAT 1400. Od spustenia jeho produkcie SEAT vyrobil viac ako 16 miliónov automobilov, vrátane legendárnych bestsellerov SEAT 600, 127, Ibiza a Leon. V súčasnosti španielska značka exportuje viac ako 80 % svojej produkcie a celosvetovo má približne 1800 autorizovaných predajných miest.

Výber pôsobivej limuzíny 1400 ako prvého typu mal osobitný význam: štátna správa v Španielsku potrebovala dopravný prostriedok, pričom tento typ bol súčasne veľmi vhodný aj ako taxi. Do konca roka 1954

zákazníkom dodali 945 týchto automobilov, no jeho vystavenie na obchodnom veľtrhu v Barcelone v júni 1954 prinieslo 10 000 objednávok. O rok neskôr ročná produkcia prekročila hranicu 3000 kusov.

Uvedenie prvého SEATu 1400 je iba jedným zo série výročí, ktoré si tohto roku španielsky automobilový výrobca pripomína.



Rok 2013 sa však nenesie iba v znamení výročí, ale i v množstve uvádzaných noviniek. Konkrétne slovenský trh tento rok obohatili dva nosné typy značky SEAT, a to nová generácia typu Leon v dvoch karosárskych úpravách, základnej päťdverovej i trojdverovej verzii Sport Coupé, nový SEAT Toledo a športová verzia typu Ibiza, SEAT Ibiza Cupra.

Napriek tomu, že SEAT Toledo bol uvedený na slovenský trh iba začiatkom leta, automobilka sa snaží neustále napredovať a pre rok 2014 si pripravila celý rad zlepšení aj pre tento typ, dostupných už dnes pre zákazníkov, ktorí si radi vyskladajú vozidlo podľa svojich predstáv objednaním do výroby na želanie.

-st-



KIA SOUL S ELEKTRICKOU DUŠOU



Spoločnosť Kia Motors oficiálne potvrdila, že elektrickú verziu obľúbeného typu Soul uvedie na exportných trhoch v druhej polovici roka 2014. Nová, plne elektrická Kia Soul EV je prvým elektromobilom značky, ktorý sa bude predávať mimo územia Kórey.

Základom elektromobilu je Kia Soul druhej generácie pre rok 2014, z ktorej prebrala veselý a nekonvenčný dizajnový štýl. Verzia Soul EV je unikátne navrhnutý praktický elektromobil pre každodenné použitie, predovšetkým do mestského prostredia a pre zákazníkov dochádzajúcich do mestských centier. Model je vybavený sústavou vysokokapacitných lítium-ionových

polymérových batérií s kapacitou 27 kWh, umožňujúcimi prejsť na jedno nabitie až 200 km, pričom táto hodnota patrí k najlepším v segmente.

Kia Soul EV má podobne ako verzia so spaľovacím motorom poháňané predné kolesá. Hnací elektromotor vyvinie maximálny výkon 81,4 kW a disponuje maximálnym krútiacim momentom 285 Nm, ktorý sa prenáša na hnacie kolesá prostredníctvom jednodstupňovej prevodovky. Vďaka okamžite dostupnému krútiacemu momentu v plnom rozsahu je jazda s modelom Kia Soul EV svižná a s rýchlosťou akceleráciou z 0 na 100 km/h, ktorú zvládne za menej ako 12 sekúnd. Maximálna rýchlosť má hodnotu 145 km/h. Kia Soul EV disponuje tzv. rekuperatívnym brzdením, ktoré premieňa mechanickú energiu pri brzdení motorom na elektrickú energiu a tú ukladá v akumulátore na ďalšie využitie.

Batérie sa z vybitého stavu na maximálny potenciál dostanú pomocou ľubovoľnej

štandardnej 240 alebo 230 V elektrickej zásuvky približne za päť hodín alebo počas 25 minút prostredníctvom rýchlonabíjacieho zariadenia s výkonom 100 kW.

Absencia zvuku motora v kombinácii so špeciálnymi zvukovo izolačnými materiálmi má za následok extrémne tichú kabínu a prispieva k výnimočnej úrovni komfortu, porovnateľnej s prémiovými modelmi. Pretože jeho prevádzka je takmer nepočuteľná, čo môže ohroziť napríklad bezpečnosť chodcov, je Kia Soul EV vybavená systémom tzv. virtuálneho zvuku motora (VESS - Virtual Engine Sound System), vydávajúci výstražné zvukové znamenie pri rýchlostiach pod 20 km/h a pri cúvaní.

Flotila maskovaných prototypov Kia Soul EV v súčasnosti absoluuje intenzívny testovací program v testovacom a výskumnom centre Kia Motors v kórejskom Namyangu, ako aj v ďalších miestach v Európe a v Severnej Amerike. Začiatok spustenia sériovej výroby je naplánovaný na rok 2014.

-ka-

OCENILI PATENTOVANÚ VÝROBU DIELCOV, KTORÉ ODLÁHČIA MERCEDESY

Závod Mercedes-Benz v Hamburgu v rámci súťaže 15. SPE Automotive Awards ocenila odborná porota za priekopnícky výrobný postup a vynikajúce inovácie. V rámci výrobného postupu, vyvinutého v závode a aplikovaného do sériovej výroby, sa v jednom procesnom kroku navzájom spoja kov a plast do takzvaných kompozitných dielcov z polyméru a kovu. Takto vyrobené dielce sú mimoriadne ľahké. Komplexná súhra tvárnenia kovov a vstrekovania plastov je poistená množstvom patentov. Potenciál technológie tvárnenia kvapalinou pod veľkým tlakom (hydroforming) si



v závode v Hamburgu uvedomili už v roku 2005. Patentovaná výroba v kombinácii s procesom vstrekovania plastu sa osvedčuje najmä pri výrobe komplexných, ľahkých

a stabilných dielcov vo veľkých počtoch s krátkym časom výrobného cyklu. Napríklad hliníková tenkostenná rúrka vyrobená vytlačovaním sa automaticky (roboticky) vloží do vstrekovacej formy. Po zatvorení polovic formy sa vnútro rúrky vyplní kvapalinou a uvedie pod veľký tlak. Rúrka sa tak pritlačí k stene formy a získa precíznu koncovú kontúru. Následne sa v tej istej dutine formy spustí proces vstrekovania plastu. Výrobná presnosť tohto postupu ponúka značné výhody v ďalšom spracovaní dielcov vo vozidle.

-mz-

PEUGEOT 301 V ČÍNE

PEUGEOT uviedol na Salóne de Canton (Guangzhou) PEUGEOT 301 a súčasne oficiálne oznámil príchod nového typu 2008 na tamajší trh v apríli 2014.

S typom 301, ktorý sa vyrába v závode Wuhan (JV DPCA, provincia Hubei), PEUGEOT rozšíril svoju produktovú ponuku v segmente C, v strategickom segmente, ktorý na čínskom trhu predstavuje až 50 % čínskeho trhu s dostupnými a súčasne hodnotnými typmi orientovanými na klientov uprednostňujúcich praktickosť, viacúčelovosť využívania vozidla a racionálnu

kúpu. PEUGEOT postupne nasleduje silnú akceleráciu trhu v Číne. Koncom októbra 2013 sa v Číne predalo celkom 225 000 automobilov značky PEUGEOT s medzročným nárastom 29 %, čo je skoro dvojnásobok rastu samotného trhu (+18 %).

PEUGEOT 301 je nositeľom všetkých štylistických kódov francúzskej značky súčasnosti. Bol vyrobený v úzkej spolupráci s dizajnérskymi tímami vo Velizy a v Šanghaji, ktorí spoločne vytvorili automobil odpovedajúci aj špecifickým



požiadavkám čínskej klientely. Spoločnosť Dongfeng PEUGEOT plánuje predat 60 000 automobilov typu 301, ktorý prispieje k silnému rozvoju koncesionárskej siete, ktorú momentálne akceleruje najmä predaj typu 408. Ciele celkového predaja automobilov Peugeot v Číne sa fixujú na 450 000 automobilov ročne, čiže 2 krát viac ako v roku 2012.

-pt-



BESTSELLER

Octavia je v posledných rokoch najžiadanejším typom automobilky Škoda Auto na náročných západoeurópskych trhoch, a dobre sa predáva aj u nás. Tento rok Škoda predstavila jej tretiu generáciu, ktorá má nadčasový elegantný dizajn, overenú konštrukciu podvozka a takú rozsiahlu škálu výbavy, akú prvé dve generácie nemali. Má teda predpoklady na úspešné pokračovanie obchodných úspechov predchodkýň.



Vyskúšali sme už niekoľko modelov novej Octavie s rôznymi motormi, teraz sa budeme venovať modelu Combi. V podobe pokojného ťažného koníka, aj cválajúceho žrebca. Prvý z modelov poháňal 1,6-litrový vznetový motor s najväčším výkonom 77 kW, druhý zážihový dvojliter s priamym vstrekovaním benzínu s výkonom 162 kW. Je zrejmé, že kombíky mali úplne odlišný temperament.

Škoda Octavia Combi s 1,6-litrovým vznetovým motorom mala stredný stupeň výbavy Ambition. Interiér je zhodný s liftbackmi, ktoré sme skúšali v prvej polovici roka. Predné sedadlá majú aj v Combi dostatočné rozsahy viacsmerového prestavenia polohy, výškovo aj štvoramenný kožu obšitý volant, takže nájsť si vhodnú polohu pre bezpečné vedenie vozidla si v novej Octavii nájde človek prakticky každého vzrastu. Na málo miesta pre nohy vyšších cestujúcich sa oprávnené sťažovali cestujúci len v prvej generácii Octavie. V druhej generácii to už problém nebol. A súčasná Octavia, s karosériou liftback aj kombi, už priestorovo rozmaznáva osoby sediace na zadných sedadlách. Medzigeneračne nerástol len priestor v kabíne Octavie, ale aj objem batožinového priestoru. Aktuálny model Combi má za operadlami zadných sedadiel priestor pre batožinu s objemom 610 litrov. Po sklopení zadných operadiel sa batožinový priestor zväčší na 1740 litrov, čo je o 85 litrov viac oproti minulej generácii. V Combi možno prepravovať predmety do dĺžky až 2,92 metra. V nami skúšanom vozidle sa v batožinovom priestore nachádzala aj doplnková výbava ako obojstranná rohož, odkladacie schránky po stranách, dvojité dno, rezervné koleso na oceľovom disku.

Kombinácia motora 1.6 TDI s výkonom 77 kW a päťstupňovej ručne ovládatej



prevodovky, ktorej stupne sú od seba dosť ďaleko, sa nám príliš nepáčila. Pri menších otáčkach ako 1500 ot./min. po zošliapnutí plynového pedála motor nereaguje dostatočne svižne rastom otáčok. V meste sme preto väčšinou jazdili so zaradeným tretím prevodovým stupňom. Tomuto motoru prislúcha v Octavii konštrukčne jednoduchá zadná náprava s vlečenými ramenami. V zákrutách pri väčších nerovnostiach cesty občas poskočí, ale korekcia volantom bola vtedy potrebná len pri „ostrom“ prejazde zákruty. Počas týždenného skúšania sme boli spokojní aj so spotrebou, ktorá sa pohybovala v priemere od 4,8 do 5 l/100 km.

Škoda Octavia Combi 1.6 TDI 77 kW s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou v strednom stupni výbavy Ambition sa predáva za 18 930 eur. Škoda Octavia Combi RS ponúka v porovnaní s predchádzajúcou





jej kulisy sú krátke a jednotlivé stupne do seba dobre zapadajú. V meste sme dosahovali spotrebu 8,3 l/100 km, na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h so zaradeným 6-prevodovým stupňom motor má otáčky okolo 3000 za minútu a spotreba sa pohybuje tesne pod 8 l/100 km. Pri športovej a dynamickej jazde spotreba vyletí hodne nad 10 litrov.

Škoda Octavia Combi RS 2.0 TSI s výkonom 162 kW sa predáva za 26 260 eur. Nami skúšané vozidlo s bohatou doplnkovou výbavou stálo 30 265 eur.

Samuel BIBZA



ale začne hlbšie stláčať akceleračný pedál, okamžite zistí, v akomže to aute sedí! V porovnaní s klasickou Octaviou má Combi RS o 13 mm menšiu svetlú výšku, aby pri rýchlej jazde nevznikali veľké vztlačkové sily a nerástla nadmerne spotreba paliva. Nový zážihový motor 2.0 TSI využíva kombináciu priameho a nepriameho vstrekovania paliva pre lepšiu odozvu a priebeh krútiaceho momentu. Mohutný záťah motora nastupuje okolo 2000 ot./min., to najlepšie zo seba dostane nad hranicu 4000 otáčok. Stabilitu auta v zákrutách zabezpečuje predovšetkým vodič svojou rozvahou, ak by mierne precenil svoje schopnosti, pomôže mu systém ESP s integrovanou „elektronickou uzávierkou diferenciálu“ (systém XDSP). Pribrzďuje koleso na vnútornej strane zákruty, čím RS nemá väčšie problémy s nedotáčavosťou a v zákrutách sa správa neutrálne. Riadenie zlepšuje nový elektromechanický posilňovač riadenia s variabilným účinkom. Podvozok dostal tvrdšie tlmiče, kratšie pružiny a silnejšie stabilizátory. Po aktivovaní režimu Sport sa nielenže zrýchli odozva motora na stlačenie akceleračného pedála, ale aj riadenie o niečo stuhne a aktivuje sa zvukový syntetizátor.

Motor spolupracoval so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, dráhy

generáciou tejto verzie bohatšiu výbavu, nové technológie, výkonnejšie a úspornejšie motory. Oficiálna premiéra športovo ladeného modelu sa uskutočnila v júli na Festivale rýchlosti v Goodwoode. Nová RS dostala označenie „najrýchlejšia Octavia všetkých čias“. Nie je to však nejaký „nervózný“ športový špeciál. Pri jemnejšom zaobchádzaní s pedálom plynu by sa za volantom tohto auta dobre cítila aj nešportovo založená dôchodkyňa. Nemá extrémne tvrdé pruženie, nábeh brzdového účinku je síce zreteľný, ale nie skokový, charakteristika posilňovača riadenia nenúti vodiča zápasiť s volantom pri každej zmene smeru jazdy. Ale aj keď si vodič nepredvolí jazdný režim Sport,

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný a/ vznetový, b/ zážihový, ventillový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer a/ 16:1, b/ 9,6:1, zdvihový objem a/ 1598 cm³, b/ 1984 cm³, najväčší výkon a/ 77 kW pri 3000 až 4000 ot./min., b/ 162 kW pri 4500 až 6200 ot./min., krútiaci moment a/ 250 Nm pri 1500 až 2750 ot./min., b/ 350 Nm pri 1500 až 4400 ot./min.

Prevody: a/ 5-stupňová b/ 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná náprava a/ vlečená, b/ viacprvková, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru a/ 205/55 R-16. b/ 225/40 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/s/v a/ 4659/1814/1456 mm, b/ 4685/1814/1452 mm, rázvor náprav a/ 2686 mm, b/ 2676 mm, pohotovostná/celková hmotnosť a/ 1322/1892 kg, b/ 1442/1933 kg, objem batožinového priestoru 610/1740 litrov, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť a/ 191 km/h, b/ 244 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h a/ za 11 s, b/ 6,9 s, spotreba a/ nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 5/3,7/4,2 l/100, b/ benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 7,7/5,3/6,2 l/100 km, CO₂ a/ 109 g/km b/ 142 g/km.



s typom Avensis v britskom závode Toyota Motor Manufacturing UK. S malým časovým odstupom sme vyskúšali dve verzie tohto modelu.

Hoci má Auris Touring Sports rovnaký rázvor náprav, 2600 mm, aj stopový priemer otáčania, 10,4 m, ako verzia hatchback, jeho karoséria je o 285 mm dlhšia. Nárast dĺžky je výhradne v prospech predĺženého batožinového priestoru. Ak nie sú zadné sedadlá sklopené, batožinový priestor má pri dne dĺžku 1115 mm a šírku 1452 mm, čo je predpoklad pozoruhodný objem 530 litrov. Po sklopení zadných sedadiel, rozdelených v pomere 60:40 do roviny s podlahou, dosiahne nákladový priestor maximálnu dĺžku 2047 mm a jeho celkový objem narastie na 1658 litrov, čo je najviac v danom segmente. Auris Touring Sports ponúka systém Toyota

Prvá generácia Toyoty Auris sa stala nástupcom obchodne veľmi úspešnej Corolly. Pôvodný názov Corolla si zachoval len model s karosériou sedan. Prvý Auris na nás pôsobil tak trochu nemastne – neslano. Napriek solídnej „technike“, nemal dušu, akú sa podarilo dizajnérom a konštruktérom Toyoty vdýchnuť druhej, aktuálnej generácii.

Po hatchbacku, ktorý mal premiéru vlni, Toyota predstavila na autosalóne v Ženeve aj verziu kombi. Tento model má označenie Auris Touring Sports, vyrába sa spolu



AURIS UŽ MÁ ESPRIT





Easy Flat, čo je sklápajúce zadných sedadiel jediným dotyk do roviny s podlahou batožinového priestoru. Zaujímavosťou je trojité dno „kufra“. Pod vrchnou podlahou sú dve schránky, jedna za sedadlami a druhá bližšie k veku batožinového priestoru. Ďalšie dno by malo slúžiť pre rezervné koleso, ktoré v kombi vystriedala lepiaca súprava. Z užívateľského hľadiska treba pochváliť symetrický tvar batožinového priestoru, kryciu roletku s dvoma polohami zasúvania, nízku nakladaciu hranu, háčiky na nákupné tašky, dve malé schránky po stranách za vnútornými blatníkmi ako aj vertikálnu sieť, ktorej úchytky sa dajú vsunúť do dvoch dierok nad B stĺpikom, čím je chránená posádka. Nový Auris Touring Sports sme predstavili v letnom dvojčíslí po prvých jazdách na cestách ostrova Mallorca. Na našich cestách sme vyskúšali najprv Auris Touring Sports poháňaný 1.6-litrovým zážihovým motorom s výkonom 97 kW, s prevodovkou Multidrive S, so stredným stupňom výbavy Active. Po ňom sme vyskúšali model s hybridným pohonom Hybrid Synergy Drive s výkonom 100 kW a prevodovkou e-CVT vo výbave Style. Ide o prvé kombi, ktoré v danom segmente ponúka plnohybridný pohon.

Auris Touring Sports má rovnaký dizajn čelnej masky ako hatchback. Zadná časť vozidla si zachovala identické a dizajnovovo atraktívne koncové svetlá ako má hatchback, ale nový dizajn nárazníka a dvere

batožinového priestoru umožnili znížiť jeho prah o 100 mm nižšie ako na hatchbacku. To je užitočné najmä pri manipulácii s objemnejšou batožinou.

Interiér Aurisu Touring Sports je totožný s interiérom hatchbacku. Ergonomické usporiadanie ukazovateľov a ovládacích prvkov je plne podriadené potrebám vodiča. Je obklopený kvalitnými materiálmi s veľmi dobrým spracovaním. Vďaka novému dizajnu predných sedadiel majú cestujúci na zadných sedadlách o 20 mm viac priestoru na nohy.

Motor 1.6 Valvematic s výkonom 97 kW má atmosférické nasávanie, nepriame vstrekovanie benzínu a variabilné aj zdvihy ventilov. S prevodovkou Multidrive S (CVT) sa treba naučiť „žiť“, aby pri snahe o prudké zrýchlenie nebol zvuk motora zreteľnejší ako intenzita zrýchľovania vozidla. Podarilo sa nám to, ale keby sme mali na výber, uprednostnili sme šesťstupňovú ručne ovládanú prevodovku. V meste mal tento model spotrebu okolo 8,1 l/100 km, mimo mesta 5,5 l/100 km a na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h palubný počítač ukazoval spotrebu tesne nad 7 l/100 km.

Auris Touring Sports 1.6 l s výkonom 97 kW s Multidrive S prevodovkou vo výbave Active sa predáva za 17 240 eur. Druhý model už v nás nevyvolával vzrušenie z neznáma, pretože zatiaľ na jar sme skúšali Auris (hatchback) s rovnakým hybridným pohonom a písali sme o ňom v májovom vydaní. Vďaka

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE	
Motor:	a/ 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,7:1, zdvihový objem 1598 cm ³ , najvyšší výkon 97 kW pri 6400 ot./min., krútiaci moment 160 Nm pri 4400 ot./min., b/ hybridný pohon s celkovým výkonom 100 kW
Prevody:	a/ automatická prevodovka Multidrive S, b/ bezstupňová automatická prevodovka e-CVT, pohon kolies prednej nápravy.
Podvozok:	predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, VSC, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru a/ 205/55 R-16, b/ 225/45 R-17.
Karoséria:	5 dverová, 5-miestna typu kombi.
Rozmery, hmotnosti, objemy:	d/š/v 4560/1760/1475 mm, rázvor náprav 2600 mm, pohotovostná/celková hmotnosť a/ 1335/1860 kg, b/ 1425/1865 kg, objem batožinového priestoru 530/1658 l, objem palivovej nádrže a/ 50 l, b/ 45 l.
Prevádzkové vlastnosti:	najvyššia rýchlosť a/ 190 km/h, b/ 175 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,2 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke a/ 7,8/5,2/6,1 l/100 km, b/ 3,9/3,9/4 l/100 km, CO ₂ a/ 142 g/km, b/ 92 CO ₂ .

umiestneniu trakčnej akumulátorovej batérie pod zadnými sedadlami batérie neuberajú z objemu batožinového priestoru. Hybridný pohon tvorí zážihový 1,8-litrový motor pracujúci v úspornom Atkinsonovom cykle (73 kW, 142 Nm) a elektromotor (60 kW, 207 Nm). Celkový výkon tohto hybridného systému je 100 kW. Krútiaci moment na prednú nápravu prenáša cez prevodovku e-CVT s malou voliacou pákou. Táto sústava je schopná príťažlivé kombi zrýchliť z 0 na 100 km/h za 11,2 sekundy a dosiahnuť maximálnu rýchlosť 175 km/h. O tom, že hybrid najlepší funguje v meste, nie je žiadna novinka, naša spotreba sa tu pohybovala okolo 4,4 l/100 km. Pomocou tlačidla EV, ktoré sa nachádza na stredovom tuneli, sme niektoré úseky jazdili výlučne na elektrinu s rýchlosťou do 60 km/h. Pri plynulej jazde mimo mesta a okresných cestách palubný počítač ukázal spotrebu 4 l/100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h, kde už výlučne pracuje zážihový agregát, sa prínos hybridu strácal a spotreba sa pohybovala okolo 7 l/100 km.

Jazdné vlastnosti sú prakticky rovnaké ako pri hatchbacku, vozidlá boli v zákrutách stabilné, pruženie účinne tlmi rázy od prejazdu menších nerovností. Väčšie priečne nerovnosti v kabíne nielen počuť, ale aj cítiť.

Toyota Auris Touring Sports Hybrid vo výbave Style sa predáva za 22 590 eur.

Tatiana ŽÁŽKÁ

DOBRE ŠPORTOVÉ AUTO ZA DOBRÚ CENU

Automobilka Kia neprezentuje na rozdiel od viacerých konkurentov svoj trojdverový hatchback pro_ceed ako kupé. Tak to bolo pri jeho prvej generácii a tak to zostalo aj po výstavnej premiére druhej generácie, ktorá sa uskutočnila minulú jeseň na autosalóne v Paríži.

Vyskúšali sme model poháňaný 1,6-litrovým zážihovým motorom s atmosférickým nasávaním. Po skúšaní modelu Kia pro_ceed 1.6 T-GDI (150 kW), ktorá bola vyrobená v limitovanej edícii 500 kusov a písali sme



o nej v predchádzajúcom čísle, je to z hľadiska výkonu motora a dynamiky jazdy akoby náš „krok dozadu“. Ale treba sa tešiť z toho, čo práve máme. A jazda v pro_ceede s motorom výkonu 99 kW rozhodne nie je nudná.

Pro_ceed vychádza z päťdverového hatchbacku cee'd, má dĺžku 4310 mm, šírku 1780 mm a rázvor náprav 2650 mm – rovnako ako štandardné modely. Rozchod kolies bol však zmenený – vpredu narástol o 17 mm a vzadu až o 27 mm. Trojdverový model má nový predný nárazník, nižšiu masku chladiča, jej bohaté chrómovanie zasahuje až k svetlám. Celkový dizajn je ešte expresívnejší, nový je tvar bočných okien, zadné výklopné dvere, zadný nárazník

a združené koncové svetlá. Skúšanému vozidlu pristala metalíza Techo Orange za príplatok 430 eur a disky z ľahkých zliatin s pneumatikami rozmeru 225/45 R-17 za čo si treba priplatiť 330 eur.

Interiér ponúka príjemnú atmosféru, použité materiály sú kvalitné. Zníženie kabíny neobmedzilo priestor na predných sedadlách, ktoré sú pohodlné s dobrým bočným vedením, v nami skúšanom vozidle aj vyhrievané. Vodič má dobrý výhľad dopredu aj do bokov. Smerom dozadu kvôli malému oknu a širokým stĺpikom je to horšie, pomáha však zadný parkovací snímač pri cúvaní i parkovacia kamera za príplatok. Kožený volant je výškovo, pozdĺžne

nastaviteľný, vyhrievaný s dobre tvarovaným vencom a veľkými tlačidlami, na ovládanie napríklad rádia. Dobre pôsobí prístrojový panel s TFT displejom, ktorý zobrazuje všetky informácie, ktoré vodič potrebuje vedieť.

Vzadu sa pomerne pohodlne odvezú dve dospelé osoby priemernej veľkosti. Vyšší cestujúci majú dostatok miesta v oblasti kolien, ale nad hlavou je to už horšie. Objem batožinového priestoru je 380 litrov, poteší jeho šírka a hĺbka. Rozšíriť sa dá sklopením delených zadných sedadiel. Má dvojité dno s odkladacím priestorom, ako aj dojazdové rezervné koleso, umiestnené celkom dolu.

Motoru neprekážajú malé otáčky okolo 1300 otáčok za minútu. Z nich však motor reaguje na stlačenie plynového pedálu spočiatku len vlažným, ale citeľne zlepšujúcim sa zrýchľovaním. Motor úplne oživa pod 4000 otáčkami, čo sa prejavuje aj na zvuku motora. Celková spotreba závisí od jazdného



štýlu, ale nie je drasticky veľká. Na diaľnici pri dodržaní limitu 130 km/h a so zaradeným šiestym prevodovým stupňom sa ručička

otáčkomera pohybovala okolo 3450 ot./min. a dosahovali sme spotrebu benzínu pod 7,5 l/100 km. Na okresných cestách s nie príliš intenzívnou premávkou a pri ustálenom a pokojnom tempe 90 km/h sa spotreba pohybovala okolo 5 l/100 km. V meste sa nám darilo držať spotrebu tesne nad 8 l/100 km.

Výborný podvozok má tuhšie nastavenie a so 17-palcovými kolesami dokáže auto prenieť cez štandardne veľké nerovnosti väčšiny našich ciest dostatočne komfortne. Vozidlo je stabilné, v zákrutách neutrálne, výborne drží vodičom zvolenú stopu. V takomto športovo ladenom aute by sme však dali prednosť klasickému ovládaniu parkovacej brzdy pákou pred elektrickou, ktorú má tento model.

Kia pro_cee'd 1.6 GDi s výkonom 99 kW vo výbave TX sa predáva za 19 190 eur. Nami skúšaný model mal už okrem spomínaných príplatkov štartovanie tlačidlom „Smart Key“ za 490 eur a cena vozidla vzrástla na 20 440 eur.

Tatiana ŤAŽKÁ

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1591 cm³, 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 spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/45 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4310/1780/1430 mm, rázvor náprav 2650 mm, rozchod kolies vpredú/vzadu 1477/1488 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1316/1820 kg, objem batožinového priestoru 380 l, objem palivovej nádrže 53 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 195 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,9 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 7,9/4,9/6 l/100 km, CO₂ 139 g/km.

ŠTÚDIA LUXUSNÉHO KUPÉ

Na známej súťaži elegancie Pebble Beach Concours d'Elegance, konanej v Kalifornii, predstavila americká automobilka Cadillac (súčasť koncernu General Motors) svoju najnovšiu štúdiu v podobe luxusného kupé Elmiraj. Nová štúdia je podľa výrobcu modernou interpretáciou klasických luxusných dvojdvierových „grand coupé“ („veľkých kupé“). Aj keď Elmiraj pravdepodobne nie je predzvesťou konkrétneho sériovo vyrábaného typu, prvky dizajnu jeho exteriéru i interiéru naznačujú, ktorým smerom sa bude uberať štýl luxusných vozidiel značky Cadillac v najbližšej budúcnosti.

Kupé Elmiraj, ktoré bolo navrhnuté v kalifornskom dizajnerskom štúdiu koncernu General Motors, sa vyznačuje krátkym predným previsom, dlhou prednou kapotou, elegantnou strechou a relatívne malou zadnou časťou. Vozidlo je dlhé 5207 mm, široké 1930 mm a vysoké 1397 mm. Dojem mohutnosti vozidlu dodávajú 22-palcové hliníkové kolesá. Hmotnosť vozidla pripraveného na jazdu je 1814 kg.



V interiéri sú štyri samostatné sedadlá (či skôr kreslá), predelené pozdĺžnou konzolou, tiahnucoú sa celým interiérom.

Nastupovanie na zadné sedadlá je uľahčené tým, že predné sedadlá sa odsunú dopredu a zadné sa posunie trochu dopredu. Interiér je čalúnený ťavou kožou, dekoratívne prvky sú z brazílskeho palisandru. V strede prístrojového panelu je výsuvný desaťpalcový dotykový displej na ovládanie navigačného systému a komunikačných zariadení.

Na pohon štúdie Elmiraj slúži 4,5-litrový vidlicový osemvalec, prepĺňaný dvoma turbodúchadlami. Maximálny výkon motora je 373 kW a najväčší krútiaci moment 678 Nm. Aj štúdia Elmiraj naznačuje, že



automobilka Cadillac sa intenzívne usiluje získať také renomé uznávaného výrobcu luxusných vozidiel, aké mala v 50. a 60. rokoch minulého storočia.

RM

ZÁBAVA NA CESTÁCH S DOBRÝM POVRCHOM

Peuugeot modelom 208 GTi po šiestnástich rokoch vrátil skratku GTi medzi malé autá, ktorú predtým preslávil legendárny model 205 GTi.



Nový model 208 GTi sa predáva od apríla tohto roka. Vyskúšali sme ho s 1,6-litrovým prepíňaným zážihovým štvorvalcom s maximálnym výkonom 147 kW. Spolupracoval so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

Toto vozidlo sa určite v dave nestratí, pristala mu červená farba Rubis a krásne 17-palcové diskové kolesá pod rozšírenými blatníkmi. Model 208 GTi má na rozdiel od svojich bežných súrodencov zmenenú prednú masku doplnenú chrómovanými prvkami, iné sú reflektory s dennými svetlami a smerovkami, telesá spätných zrkadiel sú celé chrómované. Zadnú časť karosérie dotvára veľký spojler a dvojité koncovka výfuku. Vozidlo je dlhé 3962 mm, široké 1829 mm, vysoké 1460 mm. Rázvor je 2538 mm.

Aj interiér GTi v kombinácii čiernej a červenej farby je podobne ako exteriér plný nových detailov. Nás zaujali najmä výrazne tvarované polokožené, vyhrievané športové sedadlá s dobrým bočným vedením. Dobré vyzerá malý multifunkčný športový kožený volant s logom GTi, ktorý je výškovo i pozdĺžne nastaviteľný, ako aj hliníkové pedále. V štandardnej výbave sa nachádza aj multifunkčný dotykový farebný 7-palcový displej s peknou grafikou a navigačným systémom, automatická dvojzónová klimatizácia, rádio s CD/MP3 prehrávačom, Bluetooth, USB/AUX, tempomat s obmedzovačom rýchlosti, šesť bezpečnostných vankúšov a iné prvky. Priestor na zadných sedadlách je pre mierne vyšších členov posádky obmedzený, ostatne ako je to aj v konkurenčných modeloch tejto



veľkosti. Batožinový priestor má objem 311 litrov, po sklopení zadných delených sedadiel v pomere 60/40 sa objem zväčší na 1152 litrov. Výhľad dopredu a do strán je dobrý, cez hlboko posadené čelné sklo je výborný výhľad napríklad aj na obrubníky.

Motor v 208 GTi Francúzi vyvinuli v spolupráci s automobilkou BMW, osvedčil sa už pod kapotou Mini John Coopera. Výkon 147 kW a krútiaci moment 275

Nm v malom vozidle ponúkajú veľa zábavy z jazdy. Vozidlo s prevádzkovou hmotnosťou 1265 kg je agilné, vďaka zrýchleniu z 0 na 100 km/h za 6,8 sekundy sa doslova ženie vpred. Dokáže „šprintovať“ rýchlosťou až 230 km/h. Takúto dynamickú jazdu si však možno užiť len na kvalitnej ceste. Podvozok nedokáže tlmieť väčšie nerovnosti, auto sa natriasa a do kabíny sa prenášajú citelne rázy. Oproti klasickým modelom 208 je rozchod kolies prednej nápravy rozšírený o 10 mm, zadnej o 20 mm. Spolu s tuhšími priečnymi stabilizátormi a spevnením prednej nápravy to prispieva k tomu, že podvozok „stačí“ veľkému výkonu motora. V zákrutách je tak vozidlo stabilné, vybočenie zadnej časti pri ubratí plynu v zákrute je takmer nepozorovateľné. Spotreba je závislá od štýlu jazdy. Pri športovej a razantnej jazde pri vytočení motora nad 4500 ot./min. sa na displeji ukáže spotreba vysoko nad 12 litrov. V meste si GTi vypýtalo 8,6 l/100 km, pri pokojnej jazde mimo mesta sme sa dostali na 5,1 l/100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h a zaradenom šiestom prevodovom stupni sa spotreba pohybuje do 6,9 l/100 km. Šesťstupňová ručne ovládaná prevodovka má dlhé dráhy, pôžitok z jazdy by sme mali väčší, keby sa v kulise pri preradení pohybovala presnejšie.

Peugeot 208 GTi 1.6 THP sa predáva za cenu od 20 950 eur, nami skúšané vozidlo malo doplnkovú výbavu ako presklenú panoramatickú strechu, prednú laktovú opierku Pack HIFI, Park Assistant, cena vzrástla na 23 300 eur.

Tatiana ŤAŽKÁ

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-ventilový, 16-ventilový zážihový prepíňaný, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1598 cm³, najvyšší výkon 147 kW pri 6000 ot./min, krútiaci moment 275 Nm pri 1700 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, pneumatiky rozmeru 205/45 R-17

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/s/v 3962/1829/1460 mm, rázvor náprav 2538 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1480/1485 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1265/1650 kg, objem batožinového priestoru 311/1152 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najvyššia rýchlosť 230 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 6,8 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 8,2/4,7/5,9 l/100 km, CO₂ 139 g/km.



pri 2000 ot./min. splnil naše predstavy o pohonnej jednotke športovo ladeného malého kupé. Má dosť sily už pri malých otáčkach, takže pri jazde v meste sme málokedy prekročili otáčky nad 2000 za minútu. Na zošliapnutie plynového pedálu reaguje bez najmenšieho oneskorenia, ručička otáčkomera rýchlo mína značky pre 4000 aj 5000 otáčok za minútu a aj keď je už v červenom poli, vozidlo ešte zrýchľuje. Motor bol spriahnutý s dobre sprevodovanou 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Konštruktéri pritvrdili pruženie tak, že aj nami skúšaný model so vznetovým dvojlitrom

PEUGEOT RCZ 2.0 HDi 120 kW

Dvojverový Francúz – Peugeot RCZ, sa dočkal inovácie. Konštrukčným základom atraktívneho kupé je typ Peugeot 308 a ak by sme RCZ zaradili do tohto radu, naozaj ho výrazne okorenili.

Nová je celá predná časť auta, ktorá v sebe kombinuje športovosť a istú dávku elegancie. Pri pohľade zozadu si každý všimne ohnutú strechu, riadne „nafúknuté“ blatníky a zaujímavé tvarovanie zadných svetiel. Plusom sú aj kombinácie farieb stĺpikov, strechy a zvyšku karosérie. Tento model poháňaný vznetovým motorom 2.2 HDi FAP s výkonom 120 kW sme vyskúšali hneď po Peugeot 208 GTi.

Kupé je dlhé 4287 mm, široké 1845 mm, vysoké 1362 mm, s rázvorom náprav 2596 mm. Karbónová strecha za príplatok 1500 eur kontrastuje s metalickou červenou farbou Erythré (je za 540 eur) aj s hliníkovými strešnými oblúkmi čiernej matnej farby za 500 eur. Na vozidle boli za príplatok 700 eur aj pekne vyzerajúce 19-palcové odlievateľné kolesá. Zaujímavosťou cez deň pôsobí malý výsuvný spojler s tromi nastaviteľnými polohami, ktorý sa aktivuje tlačidlom medzi prednými sedadlami.

Vstup do vozidla cez široké dvere je samozrejme jednoduchší pre osoby na predných sedadlách. Športovo tvarované anatomické predné sedadlá s integrovanými hlavovými opierkami budú lepšie vyhovovať štíhlym osobám menšieho vzrastu. Osoby s výškou nad 190 cm môžu mať problémy s nedostatkom miesta nad hlavou. Usporiadanie sedadiel by sa dalo vyjadriť známym označením 2+2, kde sa zadné sedadlá myslia ako „núdzové“. Športový volant je výškovo aj pozdĺžne nastaviteľný.

V našom skúšanom vozidle sa nachádzal navigačný systém WIP NAV s farebnou 7 palcovou obrazovkou s vysokým rozlíšením,



rádio CD RDS, trituner MP3, vstup Jack, USB kompatibilný s iPod, Bluetooth začo si treba pripočítať 990 eur, za ďalších 430 eur Pack Audio HiFi JBL. Výhľad dozadu je lepší ako dopredu, preto je výhodné doplatiť si 350 eur za predné parkovacie senzory, lebo boky oblej karosérie sa odhadujú dosť ťažko. Prekvapením RCZ je batožinový priestor, má objem 321 litrov, sklopením operadiel zadných sedadiel vznikne asi meter dlhé dno upraveného priestoru pre batožinu a objem nad ním má 639 litrov.

Motor 2.0 HDi s najväčším výkonom 120 kW a krútiacim momentom 340 Nm

nemalej hmotnosti mal nedotáčavé chůtky až pri naozaj ostrom prejazde zákrut, ESP zasahuje na „poslednú“ chvíľu, ale spoľahlivo. Na naftu v športových autách si už zákazníci v Európe zvykli, zabezpečuje malú spotrebu paliva o čom sme sa presvedčili aj my. V meste sme jazdili za 6,4 l/100 km, mimo mesta približne za 3,9 l/100 km. Aj na diaľnici, pri plnom využití dovolenej rýchlosti, možno jazdiť so spotrebou 5,5 l/100 km. Tu sme však zaznamenali hlučnosť pneumatík.

Nový Peugeot RCZ 2.0 HDi FAP s výkonom 120 kW sa predáva za 30 650 eur. Nami skúšané vozidlo s príplatkovými prvkami cenu zdvihlo na 40 720 eur.

Tatiana ŽAŽKÁ

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepíňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer 16:1, zdvihový objem 1997 cm³, najväčší výkon 120 kW pri 3750 ot./min, krútiaci moment 340 Nm pri 2000 ot./min.,

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a priečných ramenách, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, vpredu aj vzadu priečny skrtný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky 205/45 R-17.

Karoséria: 2-dverová, 4-miestna typu kupé.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4287/1845/1362 mm, rázvor náprav 2596 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1580/1593 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1486/1825 kg, objem batožinového priestoru 321/639 l, objem palivovej nádrže 55 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 225 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 8,7 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 6,8/4,5/5,3 l/100 km, CO₂ 139 g/km.



SUV SO SPOTREBOU NAFTY 4,5 L/100 KM?

Honda predstavila na ženevskom autosalóne 2013 zmodernizovaný typ CR-V s novým vznetovým motorom 1.6 i-DTEC. Prvá generácia Hondy CR-V patrila k priekopníkom segmentu vozidiel SUV, ktorý od polovice 90-tych rokov minulého storočia neustále rastie. S novým motorom by sa tento typ opäť mohol predrať na najvyššie priečky predajnosti cez hustnúce rady zdatných konkurentov.



Verzia 1.6 i-DTEC s pohonom predných kolies má v porovnaní s modelom 4x4 2.2 i-DTEC, ktorý sme skúšali v nedávnej minulosti, čiastočne iný podvozok. Nový motor má o 47 kg menšiu hmotnosť, aj vďaka chýbajúcim komponentom pohonu 4x4 malo teraz skúšané auto hmotnosť menšiu až o 116 kg. Nový 1,6-litrový motor i-DTEC je tvorený hliníkovou hlavou valcov spojenou s hliníkovým blokom s otvoreným chladiacim priestorom. Hrúbka stien valcov je 8 mm, v motore 2.2 i-DTEC je 9 mm. Tiež boli použité ľahšie piesty a ojnice. Úlohou inžinierov značky Honda bolo zmenšiť aj mechanické trenie na úroveň porovnateľnú so zážihovými motormi (približne o 40 %). Honda CR-V 1.6 i-DTEC využíva tú istú kompaktnú šesťstupňovú ručne ovládanú

prevodovku, ktorú má aj model Civic 1.6 i-DTEC, má o 7 kg menšiu hmotnosť ako prevodovka modelu 2.2 i-DTEC. Novinka je v ponuke v troch stupňoch výbavy – Comfort, Elegance a Lifestyle. My sme skúšali model s výbavou Elegance. Novinka zaujme skôr vodičov pohybujúcich sa väčšinou po asfalte mestských komunikácií, alebo tých, čo potrebujú vozidlo na časté a dlhé jazdy po upravených cestách. Má priestannú kabínu, praktický kufr a väčšiu svetlú výšku (165 mm) ako majú bežné autá z hranice nižšej strednej triedy. K týmto zaujímavým vlastnostiam teraz dokáže pridať aj neuveriteľne malú spotrebu nafty.

Vzhľad vozidla sa v podstate nelíši od ostatných verzií 4. generácie typu CR-V. V kabíne cítiť dobrú kvalitu spracovania všetkých detailov. Predné sedadlá sú pohodlné, s dobrým bočným vedením, sedadlo vodiča aj s elektrickým nastavením tuhosti driekovej opierky. Vodič a spolujazdec majú dobrý výhľad dopredu vďaka vyššiemu „posedu“ (675 mm nad vozovkou). Zadné sedadlá sú delené v pomere 60:40, osoby na nich majú nadpriemerne veľa voľného priestoru v oblasti ramien aj nad hlavami. Prístrojová doska je čisto tvarovaná, ovládacie prvky sú umiestnené podľa funkcií. Trocha sme si museli zvykať na malý displej palubného počítača a komplikovanejšie ovládanie jeho funkcií. Audiosystém dokáže prehrávať MP3, CD, USB, alebo priamo z telefónu cez Bluetooth.

Objem batožinového priestoru má objem 589 litrov. Zadné sedadlá sa dajú sklopiť jedným ťahom za páčku. Najprv sa sklopí „sedák“, hlavové opierky sa zaklopia a operadlo klesne. Vznikne rovná plocha zároveň s pôvodným dnom batožinového priestoru. A nad ňou až po strop je priestor





rýchlosti 130 km/h je to 2500 otáčok. Jazdili sme väčšinou so zapnutým tlačidlom ECON, ktorým sa aktivuje riadiaca jednotka systému nadradeného napríklad regulácii klimatizácie či tempomatu. Malej spotrebe paliva občas možno dopomáha v hustejšej mestskej premávke aj systém start/stop, ktorý je k dispozícii vo všetkých modeloch CR-V s ručne ovládanou prevodovkou. Štartovanie je rýchle, bez vibrácií už od studeného motora. V meste sa nám podarilo jazdiť za 4,9 l/100 km, mimo mesta to zvyčajne bolo 4,2 l/100 km a na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h za 5,3 l/100 km. Na plnú



V skúšanom vozidle bolo aj dojazdové rezervné koleso. Výhľad dozadu cez zadné sklo nie je ideálny, pochváliť musíme veľké spätné zrkadlá, pri cúvaní a parkovaní pomáhajú vodičovi aj parkovacie snímače a parkovacia kamera, ktorá patrí k štandardnej výbave. Súčasťou výbavy Elegance je aj duálna automatická klimatizácia, s výduchom pre osoby na zadných sedadlách, tempomat, 12 V zásuvka v prednom, v stredovom paneli, tiež v batožinovom priestore, predná, zadná lakťová opierka, HDD navigácia, stierače s dažďovým snímačom a iné.

Silnou stránkou automobilov Hondy sú jazdné vlastnosti. Skúšané CR-V síce nie je športové auto, ale má slušnú stabilitu, na čom má zásluhu nielen ľahší motor, ale aj mierne dozadu posunuté ťažisko vozidla. Tento model sa v zákrutách správa neutrálnejšie, takmer sa nenakláňa. S novým motorom 1.6 i-DTEC zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 11,2 sekundy. Motor zaberá od hranice 1500 ot./min., pre bežnú jazdu je ideálny rozsah 1800 až 2000 otáčok. Nad hranicou 4000 ot./min. už motor poľavuje v úsilí o zrýchľovanie vozidla a do kabíny sa dostáva dosť hluku.

V meste sme jazdili väčšinou na štvrtom prevodovom stupni, kde pri rýchlosti 50 km/h motor „točí“ 1200 otáčok za minútu, pri rýchlosti okolo 90 km/h so zapnutým šiestym prevodovým stupňom má motor 1700 ot./min. a na diaľnici pri dodržaní

nádrž, ktorá má objem 58 litrov sa dá prejsť v priemere 1150 km.

Honda CR-V 1.6 i-DTEC 2x4 s výkonom 88 kW vo výbave Elegance sa predáva za 25 490 eur.

Tatiana ŽAŽKÁ

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový preplňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC i-DTEC, kompresný pomer 16:1, zdvihový objem 1597 cm³, najväčší výkon 88 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 300 Nm pri 2000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, svetlá výška 165 mm, pneumatiky rozmeru 225/65 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4570/1820/1685 mm, rázor náprav 2630 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1570/1580 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1641/2100 kg, hmotnosť prívesu 1700/600 kg, objem batožinového priestoru 589/1669 l, objem palivovej nádrže 58 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 182 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,2 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 4,8/4,3/4,5 l/100 km, CO₂ 119 g/km.

pre náklad s objemom 1669 litrov. Nakladacia hrana je nízko, takže nakladanie ťažkých alebo veľkých predmetov je jednoduchšie.



CESTNÉ KORÁBY

Tak ako ostatné modely značky BMW aj bavorský päťkový rad prešiel modernizáciou, všetky motory automobilov triedy 5 plnia emisnú normu EU6. Nové varianty motorov a inovatívne príspevky do ponuky dostupnej výbavy, ako aj rozšírený arzenál technológií BMW vynášajú atraktivitu rodiny BMW radu 5 ešte na vyššiu úroveň.

Vyskúšali sme krátko po sebe modely BMW 535d xDrive Gran Turismo a 520d xDrive Touring. Rozmerovo síce nenapĺňajú pomenovanie z nadpisu, pripisované veľkým americkým limuzínam, pohodlím jazdy si ho však zaslúžia.

BMW radu 5 je vo výrobnom programe mníchovskej automobilky už 41 rokov. Z jeho šiestich generácií sa už predalo viac ako 6,6 miliónov automobilov, z čoho viac ako milión pripadá na súčasnú generáciu. Vonkajšky karosérie ani jednej z karosárskych verzií tohto radu sa pri nedávnej inovácii výrazne nemenili. Do vonkajších spätných zrkadiel pribudli smerové svetlá, tradičná maska je teraz nižšia, predný nárazník má nové kovovo lesklé prvky a zmenené tvarovanie otvorov pre vstup chladiaceho vzduchu. Modernizácia priniesla aj adaptívne LED reflektory do sortimentu príplatkovej výbavy, štandardom sú bi-xenónové reflektory. Pribudli nové

elektronicky regulované asistenčné systémy, napríklad pre jazdu v kolóne alebo zlepšený prednázorový systém, aj úpravy podvozku. Tam ide najmä o zmeny v hornom uložení tlmičov pruženia, upravená bola aj tuhosť pružín a menšie úpravy riadenia. Zmeny v správaní sa vozidiel po týchto úpravách podvozku by zrejme cítili len majitelia rovnakých modelov pred inovácie. Aj vďaka uzatvárateľným vstupom chladiaceho vzduchu v prednom nárazníku je súčiniteľ odporu vzduchu väčšiny modelov len s hodnotou 0,25. Model Gran Turismo, ktorý nás zaujíma, má upravený batožinový priestor, čo ho zväčšilo o 60 litrov na hodnotu 500 l. Modely Touring a Gran Turismo majú už v základnej výbave vzduchové pružiacie prvky s automatickým udržiavaním svetlej výšky vozidla nad zadnou nápravou.

Najvýznamnejšou zmenou v interiéri je nová forma ovládania systému iDrive.

Pôvodné viacsmerové koliesko ovládača zväčšili a jeho hornú stranu upravili pre dotykové ovládanie. Ovládač má preto teraz označenie Touch Controller. Kombinuje výhody klasického intuitívneho ovládania iDrivu s touchpadom. Umožňuje pohybovať kurzorom po displeji alebo „zúžovať“ v mape pohybom dvoch prstov, známym z moderných mobilných telefónov.

BMW 5 Gran Turismo s pohonom všetkých štyroch kolies poháňal najvýkonnejší vznetrový trojliter s výkonom 230 kW. Predné sedadlá sa dajú elektricky nastavovať do ideálnej polohy pre vodiča malej i vyššej postavy, okrem vyhrievania majú aj aktívnu ventiláciu. Výhľad dopredu aj do strán je dobrý, dozadu je to horšie, ale pomáhajú parkovacie snímače a za príplatok zadná kamera i celkový kamerový pohľad na blízke okolie vozidla. Veľmi rýchlo si možno zvyknúť aj na rozmiestnenie ovládacích prvkov a displejov, ktoré sú ergonomicky správne v dosahu očí, rúk a nôh vodiča. Multifunkčný prístrojový panel so špecifickým vyobrazením jazdných režimov Normal, Comfort, Comfort+ informuje o aktuálnom výkone motora, plniacom tlaku turbodúchadiel, úrovni rekuperácie brzdné energie a iných parametroch. Pri režime Sport a Sport+ sa panel z modrej zmení na červenú. V každom režime sa zobrazujú rýchlostné obmedzenia



ako aj údaj o koľko ich prekračujete, táto funkcia je za príplatok. Pri nastupovaní si treba dávať pozor na hlavu pre dozadu sa zvažujúcu strechu. Na druhý rad sedadiel sa

bez problémov posadia dvaja dospelí s výškou do 180 cm, ktorí si užijú komfort cestovania na výborne tvarovaných vyhrievaných sedadlách. Nám vo vozidlách BMW stále chýba viac odkladacích priestorov, do úzkych priečinkov dverových výplní sa nezmestí ani fľaša s vodou.

Dvakrát prepíňaný radový šesťvalec má dostatok sily v každom jazdnom režime a ohromí svojou kultivovanosťou. V spojení s osemstupňovou automatickou prevodovkou, s ktorou výborne spolupracuje, dokáže „stovku“ zvládnuť za 5,6 sekundy. Naša priemerná spotreba počas týždenného testu sa pohybovala na úrovni 8,5 l/100 km.

Druhé skúšané vozidlo, BMW 520d xDrive Touring, poháňal vznetrový 2-litrový motor s výkonom „iba“ 135 kW. Napriek slabšiemu motoru sa nám kombi páčilo viac ako model GT. Vďaka pohonu xDrive sme nemali problém zvládnuť s týmto kombi ani ľahší terénny úsek, kde by sa úplne rovnako dobre uplatnil niektorý z drahších typov BMW s prívlastkom X v označení. Týmto modelom môže „päťkové kombi“ smelo konkurovať aj vnútorným priestorom kabíny. Priestor pre osoby sediace na zadných sedadlách je až mánotratne veľký. Batožinový priestor má objem 560 litrov, po sklopení operadiel zadných sedadiel sa zväčší na 1670 litrov. Šírka batožinového priestoru je 1,10 m, výška 0,72 m a maximálna hĺbka 1,84 m. Tradíciou

bavorského modelu Touringu je separátne sa otvárajúce zadné okno pre manipuláciu s malou batožinou a zadné sedadlá sú delené namiesto na dve až na tri časti.

Dvojlitrový motor v spolupráci s osemstupňovou automatickou prevodovkou dokáže veľké kombi zrýchliť z 0 na 100 km/h za 8,2 sekundy. Prekvapila nás aj priemerná spotreba nafty, ktorá sa počas skúšania vozidla pohybovala okolo hodnoty 6,5 l/100 km.

Pocit za volantom pri obidvoch vozidlách je veľmi príjemný, motor reaguje na každé stlačenie akceleračného okamžitým zrýchlením. S pohonom všetkých kolies xDrive nie je žiadny problém s trakciou na suchých ani mokrych cestách. Za pochvalu stojí aj podvozok týchto vozidiel, nerovnosti na cestách zdoláva bez nepríjemných dozvukov. Na diaľnici pri povolenom rýchlostnom limite ticho v kabíne priam zaráža. Vodiči, ktorí majú radi športovú jazdu si zapnú režim Sport, pri razantnejšom prejazde zákrut však vždy zasiahne „dozorujúca“ elektronika.

BMW je známe nekonečným zoznamom drahých príplatkov. Aj v skúšaných vozidlách mala zostava doplnkovej výbavy veľkú hodnotu – pri BMW 535d xDrive Gran Turismo 32 466 eur a v BMW 520d xDrive Touring 22 431 eur.

Nami skúšaný model BMW 535d xDrive Gran Turismo mal základnú cenu 66 600 eur, s príplatkovou výbavou a stúpla na 99 066 eur. BMW 520d xDrive Touring sa predáva za 50 500 eur, s doplnkovou výbavou za 72 931 eur.

Tatiana ŽAŽKA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: a/6-valcový, 24-ventilový prepíňaný vznetrový, b/4-valcový, 16-ventilový prepíňaný vznetrový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer 16,5:1, zdvihový objem a/ 2993 cm³, b/ 1995 cm³, najväčší výkon a/ 230 kW pri 4400 ot./min., b/ 135 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment a/ 630 Nm pri 1500 ot./min., b/ 380 Nm pri 1750 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien, vinuté pružiny, priečny skrtný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vzduchové „pružiny“, priečny skrtný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru a/ vpred 245/40 R-20, vzadu 275/35 R-20., b/ 245/45 R-18.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu a/ liftback, b/ kombi

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť a/ 250 km/h, b/ 224 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za a/ 5,6 s, b/ 8,2 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke a/ 7,6/5,7/6,4 l/100 km, b/ 6,4/4,9/5,4 l/100 km, CO₂ a/ 168 g/km, b/ 143 g/km.

ZAÚJAL NIELEN DVERAMI

Minulý rok na autosalóne v Ženeve mal premiéru malý viacúčelový automobil Ford B-Max, ktorý sa tak stal už piatym MPV tejto značky na európskom trhu. Na začiatku zaujal najmä spôsobom otvárania dverí, priznávame, že aj nás, ale postupom času motoristi oceňujú aj jeho ďalšie vlastnosti.



Pôdorysom je to malé auto, so všetkými výhodami v mestskej prevádzke, kde sa cení najmä obratnosť pri manévrovaní a málo miesta na zaparkovanie. O dojmach z prvých jazd v tomto Forde na slovenských cestách sme písali vo februárovom čísle, keď sme vyskúšali model poháňaný vznetrovým motorom 1.5 TDCi Duratorq DPF s výkonom 55 kW, vybavený 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Po ňom sme sa zoznámili s vlastnosťami modelu Ford B-Max 1.0 EcoBoost s výkonom medzinárodne oceneného motora 74 kW, o ktorých sme písali v aprílovom vydaní. Radi sme prijali ponuku dovozcu automobilov Ford na vyskúšanie aj modelu B-Max 1.6 Duratec Ti-VCT. Zážihový motor s najväčším výkonom 77 kW bol spriahnutým so 6-stupňovou automatickou prevodovkou PowerShift.

Vzhľadovú výraznosť skúšanému modelu dodávala metalická hnedá farba za príplatok 700 eur, 17-palcové diskové kolesá z ľahkej zliatiny s pneumatikami rozmeru 205/45, panoramatická presklená strecha a tmavé sklá okien, začo si treba pripísať 1075 eur (sada Titanium 3). Pociť exkluzivity vytvára v interiéri polokosené čalúnenie sedadiel, elektrické vyhrievanie predných sedadiel s funkciou regulácie teploty za 750 eur (sada Titanium 1), ako aj automatická klimatizácia s peľovým filtrom za príplatok 360 eur. Pri príplatkových kúskoch výbavy sa ešte trochu zdržíme, za 755 eur mal tento model sadu Comfort Titanium 1, ktorá obsahuje auto-funkciu zapnutia reflektorov, dažďový snímač, monochromatické vnútorné spätné

zrkadlo, bezkľúčové štartovanie tlačidlom Power + Active City Stop – systém prevencie nárazu pri malých rýchlostiach a za 269 eur obvodový alarm. Ostatné detaily sú rovnaké ako pri prv skúšaných modeloch, teda vrátane aj napríklad prístrojovej dosky s množstvom tlačidiel, na ktoré sme si už medzičasom zvykli, palubný počítač s informačným systémom EcoMode, dostatok miesta vo všetkých smeroch, dobrým výhľadom, keďže sedadlá sú osadené vyššie nad podlahou. Pripomenieme ešte známe – nastupovanie na predné aj zadné sedadlá i vystupovanie je ľahšie ako z akéhokoľvek iného malého auta lebo pri otvorení predných aj zadných dverí sa otvorí takmer celý bok auta.

Motor výkonom stačil na dostatočne dynamickú jazdu, ak sme tento štýl potrebovali napríklad pri predchádzaní vozidiel v rozťahnutej kolóne. Spotrebou nás nenadchol ani nezarmútil. Dvojspojková automatická prevodovka PowerShift je dobre sprevodovaná, snaží otáčky motora udržiavať v ich strednom spektre. Po prudšom stlačení plynového pedála však chvíľku váha, aký stupeň by bol najvhodnejší. Pri plynulej jazde preraduje rozvážne a „hladko“. Po meste sme jazdili za 7,5 l/100 km, na diaľnici okolo 7,4 až 8 l/100 km a mimo mesta sa nám darilo jazdiť tesne pod 6 l/100 km. Počet osôb v aute spotrebu príliš neovplyvňoval.

Ford B-Max 1.6 Duratec Ti-VCT 77 kW A6 PowerShift vo výbave Titanium sa predáva za 17 990 eur. Cena skúšaného vozidla s doplnkovou výbavou mala cenu 22 234 eur.

Tatiana ŤAŽKÁ



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1596 cm³, najväčší výkon 77 kW pri 6300 ot./min., krútiaci moment 150 Nm pri 4200 ot./min.

Prevody: 6-stupňová automatická prevodovka PowerShift, 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 vnútorných chladením, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 205/45 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/s/v 4077/1751/1604 mm, rázvor náprav 2489 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1487/1477 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1363/1780 kg, objem batožinového priestoru 304/1372 l, objem palivovej nádrže 48 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 182 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 12,1 s., spotreba benzínu v meste/ mimomeste/ cykle/komb. prevádzke 8,6/5,1/6,4 l/100 km, CO₂ 149 g/km.



CATERHAM AEROSEVEN

Malá britská automobilka Caterham si svoju vcelku úspešnú existenciu založila na úspechu auta, ktoré sa pôvodne začalo vyrábať už v roku 1957. Ide o malý športový automobil jednoduchej konštrukcie, ktorý vyvinul známy konštruktér Colin Chapman a vyrábal ho v svojom podniku Lotus Cars, a to pod označením Lotus Seven.

Keď v roku 1973 Lotus oznámil úmysel prestať tento typ vyrábať, kúpil práva na výrobu „sedmičky“ Grahame Nearn, zakladateľ spoločnosti Caterham Cars (tá bola predajcom vozidiel Lotus).

Od vzniku spoločnosti Caterham vznikali všetky jej nové modely v podstate len modernizáciou pôvodného typu, ktorá zohľadňovala aj meniace sa technické predpisy pre osobné automobily. To, čo sa prakticky nemenilo, je typický dizajn otvorených dvojmiestnych vozidiel s úzkou karosériou, z ktorej vystupujú kolesá. Blýska sa však na modernizáciu vozidiel Caterham.

Na tohtoročnej Veľkej cene Singapuru F1 predstavila spoločnosť Caterham (ktorá sa ako Caterham F1 team zúčastňuje seriálu Formuly 1) koncepčný automobil s označením AeroSeven. Táto štúdia je predzvestou nového sériovo vyrábaného typu, ktorý by sa na trhu mal objaviť na jeseň budúceho roka. Koncepčný AeroSeven má karosériu z uhlíkových kompozitov, ktorá sa vyznačuje modernými tvarmi, pričom sú do nej zakomponované niektoré tradičné štylistické prvky, typické pre vozidlá Caterham. Na tvare karosérie popracovali aj odborníci tímu Caterham F1, pričom ich úlohou bolo najmä zmenšenie aerodynamického odporu pri zachovaní čo najväčšej prítláčnej sily. V zadnej časti vozidla sú nové ochranné oblúky, chrániace posádku pri prevrátení sa vozidla.

AeroSeven je postavený na upravenej

podvozokovej plošine typu Seven CSR a jazdí na pneumatikách Avon CR500. Na pohon vozidla slúži motor odvodený od osvedčeného štvorvalcového dvojlitra Ford Duratec, ktorý dosahuje maximálny výkon 176 kW pri 8500 ot./min. Motor poháňa zadné kolesá prostredníctvom šesťstupňovej prevodovky Caterham. Odborníci spoločnosti Caterham študujú možnosti použiť v novom vozidle aj iné motory. Motor je vystrojený riadiacim systémom vyvinutým spoločnosťou Caterham zahrnujúcim aj systém trakčnej kontroly – typ AeroSeven je prvým vozidlom z dielne Caterhamu, ktorý bude vystrojený takýmto systémom. Režim činnosti riadiacej jednotky si vodič volí tlačidlami na volante typu F1.

Moderné technológie sa nasťahovali aj do kokpitu vozidla. V strede prístrojového panelu je umiestnený aktívny grafický



displej s veľkou rozlišovacou schopnosťou, na ktorom sa zobrazujú rôzne informácie (napr. otáčky motora, zaradený prevod, rýchlosť auta, nastavenie brzd a trakčnej kontroly i množstvo paliva a oleja). Pokiaľ ide o dynamické vlastnosti nového typu Caterham, zatiaľ je známe len to, že na rýchlosť 100 km/h by malo vozidlo zrýchliť za menej ako štyri sekundy. Možno ešte spomenúť, že Caterham vyvíja v spolupráci s automobilkou Renault úplne nové športové vozidlo, ktoré by na trh malo prísť v roku 2016.

(RM)





ÚSPEŠNÝ TRETÍ POKUS



Druhá generácia sa vyrábala od roku 1995, využívala platformu z typu Polo, akú mala napríklad aj Škoda Felicia alebo aj u nás obchodne mimoriadne úspešná „dodávka“ Seat Inca. V súčasnosti sa predáva tretia generácia Volkswagenu Caddy. Premiéru mala v závere roku 2003, v roku 2010 ju inovovali, aby sa viac podobala vzhľadom aj technickou úrovňou ostatným aktuálne vyrábaným typom so značkou VW. Volkswagen z tohto typu ponúka množstvo rôznych verzií, od úžitkových skriňových modelov po osobné a kempingové vyhotovenia, vrátane o takmer pol metra dlhšieho modelu Caddy Maxi, ktorý mal premiéru v roku 2007. Vyskúšali sme päťmiestny model poháňaný 1,6-litrovým vznetrovým motorom vyladeným na výkon 75 kW.

Tvorcovia tretej generácie Caddy sa opäť vrátili ku konštrukčnému základu Golfu, vtedy to bola jeho piata generácia. V konštrukcii karosérie, najmä jej prednej časti, sú zrejmé prvky z typu Touran. O tom, že je tento koncept úspešný, najlepšie svedčí, že sa v závode Volkswagenu v poľskom meste Poznań vyrába doteraz.

Caddy má, najmä pri pohľade spredu a z boku, takmer vzhľad klasického MPV. Že je to upravené úžitkové auto na prepravu osôb, naznačuje však zadná časť karosérie s asymetrickými dvojkridlovými dverami. Pohľad pod zadnú časť auta definitívne



potvrdí „úžitkovú“ koncepciu tohto vozidla. Ľahká tuhá náprava a pozdĺžne uložené listové pružiny sa už v európskych viacúčelových vozidlách (MPV) nepoužívajú. Jednoduché konštrukčné riešenie zadnej nápravy však nemá za následok výraznejšie rozdiely v kvalite pruženia málo a plne zaťaženého vozidla. Pri jazde iba s vodičom zadné kolesá po prejazde bežných nerovností povrchu našich ciest neodskakovali. A keď sme z kabíny vybrali druhý rad sedadiel a za predné sedadlá naložili takmer až po strop drevené panely, čím sme sa

Volkswagen predstavil svoj typ Caddy v Európe v novembri 1982. Malý pickup, ktorého konštrukčným základom bola prvá generácia typu Golf, vyrábali do roku 1992 pre Volkswagen v jeho dcérskej spoločnosti TAS v Sarajeve. Tento projekt však debutoval v Amerike v roku 1978, kde takéto vozidlo Volkswagen uviedol pod názvom Rabbit Pickup.

dostali hmotnostne na celkové dovolené zaťaženie vozidla, listové pružiny dokázali zabezpečovať dostatočné prepruženie. Užitočné zaťaženie viac ako 700 kg stále patrí medzi konkurenčné prednosti Volkswagenu Caddy. Rovnako tak aj objem pre náklad – za druhým radom sedadiel až 918 litrov, po ich sklopení (alebo vymontovaní?) až 3200 litrov. Sklápanie druhého radu sedadiel je nenáročné, celkom ľahko zvládnuteľné je aj ich uvoľnenie od ukotvenia v podlahe.

Prenášanie sedadiel do garáže však už nie je ľahká práca pre fyzicky menej zdatných ľudí. Poháňaná predná náprava z Golfu (aj keď „starého otca“ súčasnej siedmej generácie) a vcelku presné riadenie s vhodne vyladeným posilňovačom významne posúvajú Caddy medzi ľahko ovládateľné vozidlá s predvídateľným správaním sa aj na menej kvalitných cestách. Bočné náklony karosérie sú síce pri rýchlejšom prejazde zákrut väčšie ako napríklad pri Golfe, čo je aj vzhľadom k väčšej celkovej výške pochopiteľné. Ale kritická rýchlosť, pri ktorej by kolesá prednej



skúšali my. Ale najväčší výkon 75 kW a najmä krútiaci moment 250 Nm motora 1.6 TDI – pri dobre sprevodovanej päťstupňovej prevodovke – nám celkom postačoval. Nie je hlučný, ani „smädny“, je dostatočne pružný, schopný plynule a dostatočne rýchlo dvíhať otáčky takmer už od ich voľnobežnej hodnoty po prudšom stlačení plynového pedálu.

K dostatočne bohatej základnej výbave najvyššej úrovne Comfortline, s ktorou tento model stojí 18 488 eur, objednávatel nami skúšaného vozidla požiadal výrobcu o viacero príplatkových prvkov výbavy. Asistenčný systém parkovania „Park Assist“, vyhrievané čelné sklo a ďalšie prvky uľahčujúce prácu vodičovi alebo zlepšujúce pohodlie cestovania zdvihli predajnú cenu na viac ako 25 000 eur.

Samuel BIBZA



či zadnej nápravy bočne „unikali“ od vodičom predpokladanej dráhy, je o dostatočne väčšie hodnoty vzdialená od rýchlostí, akými bežne vchádzame do zákrut aj s rýdzo osobnými autami. Stabilitu vozidla pri nebezpečenstve straty príľnavosti kolies k vozovke a riziku vzniku bočného šmyku vozidla stráži aj elektronicky regulovaný systém stability (ESP). K prednostiam Caddy patrí aj účinné akustické odfiltrovanie zvukov produkovaných podvozkom. Celkové odhlučnenie kabíny je na dobrej úrovni.

Nastupovanie na predné i zadné sedadlá je pohodlné, pretože predné dvere sa otvárajú takmer do kolmej polohy voči boku vozidla a zadné posuvné majú šírku až 701 mm. Robustne tvarované plastové dielce prístrojovej dosky a výplní dverí pripomínajú posádke, že Caddy je pôvodne dodávka. V kabíne však nič nevŕzga ani inak akusticky nevyrušuje posádku, všetky dielce interiéru sú zhotovené presne a dôkladne sú aj zmontované. „Úžitkový“ základ tohto vozidla poskytuje veľkoryso priestranný interiér.

Caddy si možno objednať aj s výkonnejším motorom, s akým sme ho

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový vznetový preplňaný turbodúchadlom, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer 17,6:1, zdvihový objem 1598 cm³, najväčší výkon 75 kW pri 4400 ot./min., krútiaci moment 250 Nm pri 1500 až 2500 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná tuhá náprava, pozdĺžne uložené listové pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s posilňovačom, pneumatiky rozmeru 195/65 R-15.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4406/1794/1822 mm, rázvor náprav 2681 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1537/1531 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1547/2264 kg, objem batožinového priestoru 918/3200 litrov, objem palivovej nádrže 60 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 168 km/h, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 6,6/5,2/5,7 l/100 km, CO₂ 149 g/km.



AKCEPTOVATEĽNÝ AMERIČAN

Hrdí sa titulom Pick-up roka 2013. Tieto úžitkové vozidlá prinášajú do segmentu novú výzvu v podobe piatich hviezdíček v testoch bezpečnosti EuroNCAP, čo bolo doteraz výsadou len osobných automobilov.

Ranger môže poháňať vznetový 2,2-litrový motor Duratorq naladený na 92 alebo 110 kW, najvýkonnejším je vznetový päťvalec 3.2 TDCi s výkonom 147 kW. Nová generácia Fordu Ranger má v ponuke pre tento typ tradičnú škálu karosérií – krátku Single Cab, ktorá má jeden pár dverí a dve miesta v kabíne, RAP Cab má dva páry

dverí otvárajúcich sa proti sebe, kde sú zadné sedáčky výklopné, a vrcholné vyhotovenie Double Cab má klasické dva páry dverí a priestraný interiér pre piatich cestujúcich. Cenník ponúka štyri stupne výbavy, pričom základnú úroveň XL nie je možné objednať pre karosériu RAP Cab a Double Cab. Vyššie výbavy sú XLT, Limited a WildTrak. Okrem najlacnejšej verzie, u nás za 19 990 eur, sú ostatné modely vybavené pohonom všetkých štyroch kolies. Vyskúšali sme Ranger poháňaný motorom 2.2 TDCi s výkonom 110 kW v kombinácii so šesťstupňovou

Uvádzanie nových typov radu úžitkových vozidiel značky Ford naberá na rýchlosti. Pritom nejde len o kvantitu, novinky majú aj prvotriedne kvalitatívne parametre. Spomeňme len na Transit Custom, európsku Dodávku roka 2013 i s jeho osobnou verziou Tourneo Custom. Ocenený bol aj typ prichádzajúci z Ameriky, Ford Ranger.

ručne ovládanou prevodovkou. Mal najdlhšiu kabínu Double Cab vo výbave XL. Celková





dĺžka vozidla je 5359 mm, šírka 1850 mm, výška 1815 mm a rázvor náprav 3220 mm. Ranger sa v Amerike používa nezriedka ako každé iné osobné auto, ale bol vytvorený na to, aby si na seba zarobil prepravou rôznorodého nákladu po cestách-necestách. Ponúka priestor pre náklad s rozmermi 1613x1560x511 mm, bez rizika poškodenia náprav, spojky alebo brzd odvezie viac ako tonu nákladu. Podlaha korby je krytá odolným plastom, v nákladovom priestore sú oká na upevnenie nákladu. V skúšanom vozidle bola za príplatok krycia zhrňovacia plachta, ktorá okrem ochrany nákladu zabezpečuje aj lepšiu aerodynamiku pri väčších rýchlostiach jazdy. Ranger je schopný ťahať brzdený príves s hmotnosťou 3,5 tony.

Kabína je priestraná, podobná interiérom bežných osobných automobilov Ford. Štandardnou súčasťou výbavy stupňa XL sú pohodlné predné sedadlá nastaviteľné štyrmi smermi, sedadlo vodiča aj s nastaviteľnou driekovou opierkou. Volant je len výškovo nastaviteľný. Prístrojový panel je jednoduchý, prehľadný, ovládanie je bezproblémové. Zadné trojmiestne sedadlo s hlavovými opierkami a sklopnou stredovou laktovou opierkou je široké a pohodlné, takže Ranger je „obojživelný“ - vhodný pre prácu a aj pre odvezenie rodiny. Na zadných sedadlách možno pohodlne umiestniť vedľa seba aj tri detské sedačky. To, že Ranger ponúkaný v Európe nemá reálne uzávierky diferenciálov, nahrádza ich elektronikou, logicky vyplýva z poznania trhu. Väčšina u nás predaných Rangerov nebude dlhodobo pracovať v takých podmienkach, aby elektronicky regulovaná náhrada klasických mechanických uzávierok zlyhala. Nie je to však z hľadiska jazdných vlastností v teréne akési „mestské SUV“. Vďaka prednému previsu dlhému len 905 mm, pri svetlej výške vozidla 229 mm má predný nájazdový uhol hodnotu 28°, zadný nájazdový uhol dosahuje tiež 28°. Prejazdový uhol 25° tiež svedčí o tom, že Ranger prekoná aj veľké nerovnosti terénu. Nevyskúšali sme brodenie sa vodou,

výrobca uvádza, že Ranger prekoná až 800 mm hlbokú vodu. V teréne sa pohybuje plavne, prijateľný je aj komfort jazdy na bežných cestách, i keď tam ho nemožno považovať za vyrovnaného partnera napríklad pre Ford S-Max. Ranger mal nepretržite poháňané kolesá zadnej nápravy, vodič môže ovládačom zapnúť aj pohon prednej nápravy, prípadne aj blokovanie medzinápravovej uzávierky. Pohon 4x4 je možné zaradiť do rýchlosti 120 km/h.

Elektronicky regulovaný systém ESP, súčasťou ktorého je systém riadenia trakcie TCS s tromi možnosťami nastavenia, dokáže obhospodarovat aj spomínanú náhradu klasických uzávierok diferenciálov. Tých elektronicky regulovaných systémov má nový Ranger viac. Vodičovi napríklad pomáha s vozidlom bezpečne zvládať aj strmé zjazdy systém HDC. Na prístrojovej doske vodič stlačí ovládač a stačí mu len otáčať volantom podľa potreby, vozidlo bez zmeny v polohe pedálov nezrýchli ani nespomalí, elektronika udržiava rovnakú rýchlosť. Za pochvalu stojí aj 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka, ktorá má presné krátke dráhy a hladký chod pri preradení. Riadenie je tuhé, dôkaz, že Ranger je prvoplánovo stavaný pre jazdu v teréne. Na asfalte cítiť v kabíne vibrácie, čo je charakteristická črta pre vozidlá tohto druhu. Pri väčšej rýchlosti, napríklad na diaľnici, tento prejav podvozku zaniká, posádka sa cíti ako v osobnom vozidle. Pritom sa však do kabíny dostáva dosť hluku od veľkých spätných zrkadiel, pričom hluk od pneumatík takmer zaniká.

Studený motor po naštartovaní vydáva typický „dieselový“ zvuk, jeho klepotanie sa po zohriatí výrazne zmierni. Netreba ho príliš vytáčať, na rovinatej ceste možno zaradiť 6. prevodový stupeň už pri rýchlosti 70 km/h, kedy má motor otáčky len 1250 za minútu. Po prudkom stlačení pedála akcelerácie však vtedy nemožno očakávať skok vozidla dopredu. Motor začína ožívať v stredných otáčkach, po prekonaní hranice 2000 ot./min. je už zrýchľovanie pohotové. Pri jazde v meste



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 14,9:1, zdvihový objem 2198 cm³, najväčší výkon 110 kW pri 3700 ot./min., krútiaci moment 375 Nm pri 1500 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná tuhá náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 265/65 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 5359/1850/1815 mm, rázvor náprav 3220 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1560/1560 mm, svetlá výška 229 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2230/3200 kg, rozmery nakladacieho priestoru d/š/v 1613/1560/511 mm, objem palivovej nádrže 60 l, nájazdový uhol predný/zadný 28°, prejazdový uhol 25°, uhol bočného náklonu 35°, hĺbka brodu 800 mm.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 175 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 12,3 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 9,2/7,7/8,1 l/100 km, CO₂ 206 g/km.

sme využívali najčastejšie štvrtý prevodový stupeň, motor mal 1400 ot./min. a spotreba sa pohybovala okolo 8,5 l/100 km, na diaľnici pri 130 km/h boli otáčky motora 2500 otáčok so zaradeným šiestym prevodovým stupňom, priemerná spotreba nafty bola mierne nad 11 l/100 km. Na cestách mimo mesta sa spotreba pohybovala v hraniciach 6,5 až 7,2 l/100 km. S prázdny autom sme stredne ťažký terén prekonávali so spotrebou ako pri jazde po diaľnici.

Ford Ranger 2.2 TDCi Duratorq s výkonom 110 kW Double Cap s výbavou XL sa predáva za 23 690 eur. V nami skúšanom vozidle okrem spomínaných príplatkových prvkov výbavy bola za príplatok 1190 eur ručne ovládaná klimatizácia, peľový filter. Výsledná cena vozidla bola 25 444 eur.

Samuel BIBZA



SPOLAHLIVÝ PREPRAVNÍK

Úžitkové vozidlá Renault sú už 15 rokov jednotkou v predajoch na európskom trhu. Medzi ne patrí aj kombinácia – sklopný valník a dvojité kabína, ktorý má Renault v štandardnej ponuke radu Master. Minulý rok získal v Nemecku titul najlepšieho ľahkého úžitkového vozidla. Na výber sú verzie s pohonom predných resp. zadných kolies s celkovou hmotnosťou 3500 kg alebo 4350 kg. Master má pod kapotou len vznetrový štvorvalec 2.3 dCi s výkonom 92 alebo 107 kW.



Vyskúšali sme 3,5-tonový variant sklopného valníka s „dvojkabínou“ a pohonom prednej nápravy. Mal druhý najdlhší rázvor náprav (4332 mm), kódovanie celkových rozmerov v označení modelu je nasledovné: L3 znamená dĺžku 6538 mm, P3 šírku 2100 mm a H1 výšku 2370 mm. Úložná plocha valníka je 3900 mm dlhá, 2100 mm široká, zmestí sa na ňu napríklad 7 europaliet. Hliníkové bočnice s pohodlným otváraním sú vysoké 400 mm a hrubé 20 mm, výška podlahy nákladového priestoru nad vozovkou je 960 mm. Masívne čelo z oceleového plechu chráni kabínu pred poškodením zotrvačnosťou pohybujúceho sa nákladu pri prudkom brzdení vozidla a ponúka možnosť zabezpečiť náklad proti pohybu. Na podlahe valníkovej

nadstavby, ktorá je napustená ochranným náterom odolným voči oderu, sú aj oká (6 ks) umožňujúce zabezpečiť prevážané bremená tak, aby sa počas jazdy nepohybovali. Trojstranné sklápanie, využiteľné najmä pri preprave sypkých materiálov, je za príplatok 700 eur. Ovládanie hydraulického vyklápania je veľmi jednoduché, treba len prepnúť vypínač zariadenia z polohy OFF na ON, uvoľniť patričné zaistenie korby. Pomocou dvoch tlačidiel sa pri zapnutí motore korba dvíha alebo spúšťa do pôvodnej polohy.

Skúšaný valník mal pohotovostnú hmotnosť 2679 kg a najväčšiu povolenú hmotnosť 3500 kg, odvezie teda náklad s hmotnosťou asi 800 kg. S plným zaťažením sme na ňom nejazdili, ale predpokladáme, že podvozok si zachováva spoľahlivý, pokojný charakter, aký má pri malom alebo polovičnom zaťažení. Nedostatok výkonu vodič iste nebude pociťovať ani pri plnom zaťažení vozidla. Ovládateľnosť vozidla sa blíži ovládateľnosti osobných áut, čo je dnešný trend aj pri najťažších úžitkových vozidlách. Vodič pri presadení do Mastera musí myslieť najmä na väčšie rozmery auta, ktoré má podstatne väčší polomer otáčania sa. Pri cúvaní mu pomáhajú veľké spätné zrkadlá. Sú elektricky nastaviteľné a vyhrievané, v skúšanom vozidle s predĺženými ramenami za príplatok 100 eur. Zadné svetlá boli chránené mriežkou proti poškodeniu, začo





treba priplatiť 200 eur. Kabína je vďaka veľkým preskleným plochám cez deň dobre presvetlená, vodič má dobrý výhľad na všetky strany. Jeho sedadlo je výškovo aj pozdĺžne nastaviteľné, s laktovou opierkou, za príplatok 60 eur aj s driekovou oporou. Volant je výškovo a pozdĺžne nastaviteľný iba v malom rozsahu. Šírka kabíny je 1764 mm, na zadnej lavici sa teda odvezú aj štyri osoby. Kabína poskytuje veľa odkladacích priestorov - na prístrojovej doske, pod prednými sedadlami sa nachádzajú vaničky, pod stropom sú ďalšie veľké priehradky, veľký „box“ je pod zadnou štvormiestnou lavicou, kde je možné dať veľa náradia a výstroja. Master je veľmi dobre vybavený už v štandardnej výbave, ktorá obsahuje napríklad ručne ovládanú klimatizáciu s peľovým filtrom, palubný počítač, výškovo nastaviteľné bezpečnostné opierky hlavy na všetkých sedadlách, elektronický znehybňovač ako ochranu pred odcudzením vozidla. Renault štandardne poskytuje na tento typ vozidla 5 ročnú záruku. Interval servisných prehliadok je 40 000 km, alebo 1 rok.

Vznetový motor 2.3 dCi s výkonom 92 kW, ktorý poháňa prednú nápravu spolupracuje so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Výrobca uvádza priemernú kombinovanú spotrebu 8 l/100 km, ktorú sa nám nepodarilo dosiahnuť. Na diaľnici pri 110 km/h sme jazdili za 9,1 l/100 km a pri 130 km/h spotreba stúpila na 13 l/100 km. Po týždni používania vozidla na cestách rôzneho charakteru aj rôznej kvality povrchu sa priemerná spotreba nafty pohybovala mierne nad 10 l/100 km.

Renault Master 2.3 dCi 92 kW vo vyhotovení sklopný valník, dvojkabína, L3H1P3 s predným pohonom a 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou sa predáva za 29 540 eur (bez DPH). Nami skúšané vozidlo okrem už spomínanej doplnkovej výbavy ďalej obsahovalo za príplatok 150 eur samostatné sedadlo spolujazdca s driekovou opierkou, svetelný a dažďový snímač za 100 eur, hmlové reflektory za 150 eur a za 650 eur ESP a ASR. Cena bez DPH sa tak dostala na 31 850 eur.

Samuel BIBZA



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer 16:1, zdvihový objem 2298 cm³, najväčší výkon 92 kW pri 3500 ot./min., krútiaci moment 310 Nm pri 1250 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 tuhá náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 225/65 R-16.

Karoséria: 4-dverová, 6-miestna s valníkovou nadstavbou.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 6538/2100/2370 mm, rázvor náprav 4332 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2679/3500 kg, objem palivovej nádrže 80 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 138 km/h, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 9,5/7,1/8 l/100 km, CO₂ 211 g/km.





YETI V DVOCH VARIANTOCH

S typom Yeti vstúpila česká automobilka Škoda Auto do segmentu kompaktných SUV v roku 2009. Do 30. septembra 2013 bolo celosvetovo predaných približne 281 100 vozidiel ŠKODA Yeti. V krajinách Európskej únie dosahuje podiel radu Yeti hodnotu 4,1%, patrí tak medzi najvyhľadávanejšie SUV segmentu A.

Zásadnou novinkou modernizácie typu Yeti, s ktorou sme sa mali možnosť zoznámiť na cestách v okolí nemeckého Dusseldorfu je ponuka dvoch samostatných dizajnových línii. Kompaktné SUV značky Škoda bude v ponuke buď vo vyhotovení „do mesta“, alebo v robustnejšie pôsobiacom variante pre výlety mimo ciest (Outdoor). Na prvý pohľad sa od seba líšia napríklad riešením

predného a zadného nárazníka. Rovnako tak je rozdielne spracovanie bočných líšť a prahov. Zatiaľ čo „mestský“ Yeti ich má lakované vo farbe karosérie, u jeho „outdoorového“ súrodenca sú z čierneho plastu. Škoda Yeti Outdoor je sériovo vybavená striebornými krytmi vonkajších spätných zrkadiel.

Predná i zadná časť boli prepracované a pôsobia teraz oveľa výraznejším dojmom,

s jasne viditeľnými znakmi súčasného dizajnového jazyka: ostrými hranami a líniami, zdôraznením horizontálnej roviny a novým logom. Oba varianty majú zhodný koncept prednej časti. Horizontálna orientácia je zdôraznená líniou s výraznou maskou chladiča a novo tvarovanými reflektormi, ktoré sú teraz voliteľne ponúkané ako bi-xenóny s integrovanými LED svetlami pre denné svietenie. Predné hmlové svetlá dostali v súlade s novým dizajnovým jazykom značky Škoda hranatý tvar a sú umiestnené nižšie v prednom nárazníku. Prepracovaná zadná časť karosérie má na výklopnom veku batožinového priestoru dva kubistické trojuholníkové prvky a nové logo značky Škoda - v duchu aktuálneho dizajnového jazyka. Zadné združené svetlá môžu svietiť v tvare písmena „C“, tvoreného svetiacimi diódami (LED).

Ponuka kolies bola rozšírená o štyri typy z ľahkej zliatiny v novom, atraktívnom dizajne. Pestrejšia je tiež paleta farieb. Novinkou sú štyri metalické odtiene: biela Moon, zelená Jungle, sivá Metal a hnedá Magnetic. Posledná z uvedených





je k dispozícii výlučne pre najvyššiu úroveň výbavy Laurin & Klement.

V interiéri nie je veľa zmien, nové sú trojramenné volanty v celkovo siedmich variantoch, nové poťahové látky alebo dekoračné lišty na prístrojovej doske. Pri inovácii sa do Yeti dostali štyri nové „Simply Clever“ prvky. Popri obojstrannom koberci sa v batožinovom priestore nachádza vyberateľné LED svetidlo, pod sedadlom vodiča je držiak reflexnej vesty a vo dverách odpadkový kôš. Popri týchto novinkách ponúka prepracovaná ŠKODA Yeti aj všetky doteraz známe prvky komfortnej výbavy na želanie, medzi nimi rozmernú panoramatickú presklenú strechu, automatickú dvojzónovú klimatizáciu „Climatronic“, vyhrievané sedadlá, tempomat, vyhrievané čelné sklo alebo elektricky nastaviteľné sedadlo vodiča. Kľúčovým prvkom interiéru vozidla Škoda Yeti aj naďalej zostáva systém zadných sedadiel Varioflex. Ponúka jedinečnú variabilitu usporiadania: všetky tri sedadlá možno jednotlivito sklápať alebo dokonca vybrať z vozidla. Pri vybratí prostredného sedadla sa dajú bočné miesta posunúť bližšie k sebe. Vďaka zadným sedadlám Varioflex sa dá objem batožinového priestoru variabilne meniť, minimálne je k dispozícii 405 litrov, po posunutí zadných sedadiel dopredu ho možno zväčšiť až na 510 litrov. Po vybratí

všetkých zadných sedadiel vzrastie objem pre náklad na 1760 litrov. Operadlo predného sedadla spolujazdca je sklápatelné dopredu, čo umožňuje prevážanie dlhých predmetov.

Yeti je prvým typom značky vybaveným systémom Optical Parking Assistant (zadnou parkovacou kamerou). Prvýkrát je Škoda Yeti vybavená aj najnovšou generáciou parkovacieho asistenčného systému Automatic Parking Assistant. S ním vie Yeti začínať do medzier pozdĺžne aj priečne k vozovke, pričom z pozdĺžnych medzier sa aj automaticky vysunie.

Prepracované modely ŠKODA Yeti majú k dispozícii štyri vznetrové a tri zážihové motory, všetky prepínané turbodúchadlom a s priamym vstrekaním paliva. S výkonmi od 77 kW (1.2 TSI) po 125 kW (2.0 TDI). V závislosti od použitého motora má vozidlo pohon len prednej, alebo oboch náprav. Pohon všetkých kolies zabezpečuje medzinápravová spojka Haldex piatej generácie. Nepotrebuje už tlakovú nádobu oleja, má teda menšiu hmotnosť a aj vďaka novému vysokorýchlostnému čerpadlu sú reakcie spojky kratšie, pripojenie pohonu kolies zadnej nápravy je teda ešte rýchlejšie.

Ako automatické prevodovky využíva ŠKODA Yeti výhradne dvojspojkové ústrojenstvo DSG so šiestimi, resp. siedmimi stupňami.

Organizátori medzinárodného novinárskeho predstavenia Yeti zaradili do jazdných skúšok nielen cesty I., II. triedy a diaľnice, ale aj terén. Jazdné vlastnosti Yeti na spevnených cestách zostali na nezmenenej, veľmi dobrej úrovni. V teréne sme sa presvedčili, že Yeti s pohonom 4x4 dokáže prejsť vodným brodom a prekonať aj terénne vlny, na ktorých sa niektoré z kolies ocitne vo vzduchu. Nie je to ani tak zásluha svetlej výšky vozidla, lebo tá je len 180 mm. Umožňuje to najmä technická úroveň medzinápravovej spojky Haldex a elektronická uzávierka diferenciálu EDS. Yeti s pohonom 4x4 však nie je huculský kôň určený na celodennú prácu v lese. Riadiaca jednotka systému EDS registruje početnosť a čas zásahov brzd v jednotlivých kolesách, a keď presiahnu hodnotu, kedy by sa mohli brzdy poškodiť, systém si vyberie čas na odpočinok. Vodičovi elektronika začne pomáhať prekonávať prudké zjazdy regulovanou rýchlosťou alebo spomínané terénne vlny, kde treba intenzívne pribrzďovať koleso, ktoré je vo vzduchu, až keď brzdy v kolesách dostatočne vychladnú.

Zmodernizovaný typ Škoda Yeti vo svojich obidvoch verziách má potenciál zaujať ďalších nových zákazníkov. U nás sa začne predávať začiatkom budúceho roka.

Samuel BIBZA



EXKLUZÍVNE POKUŠENIE

Exteriér je založený na línii Urban s vizuálnou ochranou proti podbehnútiu a pozdĺžnym držiakom na strešný nosič v chróme. Ďalšími pozoruhodnosťami sú bixenónové reflektory, 19-palcové čierne leštené diskové kolesá z ľahkej zliatiny AMG, čierna lamela masky chladiča s pochrómovanými vložkami, čierno lakované vonkajšie zrkadlá, čierne ozdobné spodné lišty okien a tmavo tónované sklo od druhého stĺpika. Model Edition 1 je dostupný výlučne s lakmi cirusová biela, orientálna hnedá

metalíza, horská sivá metalíza a horská sivá designo magno (od jesene 2014). Špeciálny model sa dá rozoznať podľa nápisu Edition 1 na predných blatníkoch.

Prednosťou je interiér DESERT DUST, ku ktorému patria:

- sedadlá v koži orechová hnedá a látke Alvorada s výraznými mokašinovými stehmi, dostupné len vo variante Edition 1,
- multifunkčný športový volant v koži s trojramenným dizajnom, perforáciou



Po úspešnej výstavnej premiére triedy GLA na autosalóne vo Frankfurtu automobilka Mercedes-Benz záujemcom o toto kompaktné SUV teraz opäť „zamotáva hlavu“. GLA ponúka v ešte atraktívnejšej podobe. Pri príležitosti uvedenia na trh v marci 2014 bude dostupný aj exkluzívny model GLA Edition 1. Dá sa objednať od konca novembra tohto roku a dostupný bude približne rok od uvedenia na trh.

- v oblasti uchopenia, dolu sploštený,
- športová sústava pedálov z brúsenej ušľachtilej ocele s gumovými štopkami,
- ozdobný prvok z hliníka s trapézovým výbrusom,
- vzduchové výstupné dýzy s prstencom a krížom v striebornom chróme,
- veko odkladacieho priečinka v stredovej konzole,
- rohože z kordu s ozdobnými stehmi vo farbe výbavy,
- čierny strop a
- balík osvetlenia a videnia (náladové osvetlenie jednofarebné; osvetlenie odkladacieho priečinka v stredovej konzole; osvetlené zrkadlá v clonách proti slnku pre vodiča a spolujazdca; prahové lišty vpredu osvetlené s nápisom Mercedes; osvetlenie priestoru na nohy vpredu aj vzadu; vnútorné zrkadlo s prídavným osvetlením; osvetlenie vzadu s integrovanými svetidlami na čítanie; stierače reflektorov s dažďovým snímačom, osvetlenie pri



vystupovaní a výstražné svetidlo na dverách vodiča a spolujazdca.

Svojou exkluzívnou výbavou podčiarkuje trieda GLA Edition 1 silné stránky prvého kompaktného SUV značky Mercedes-Benz: progresívny v dizajne, suverénny v každodennom živote a mobilný aj mimo spevnených vozoviek – Mercedes-Benz GLA ako cestovateľ medzi automobilovými svetmi presvedčivo reinterpretuje segment kompaktných SUV. Obratne zvládne všetky prekážky každodenného života a zároveň je dostatočne robustný na malé príležitostné úniky.

Prvý Mercedes-Benz v rýchlo rastúcom segmente kompaktných SUV je široký v meste (dĺžka x šírka x výška: 4417x1804x1494 milimetrov), svižný na cestách nižšej triedy a horských prechodoch, dynamický a efektívny na diaľnici (súčiniteľ odporu vzduchu s hodnotou 0,29).

Trieda GLA na želanie disponuje novou generáciou systému permanentného pohonu všetkých kolies 4MATIC s plne variabilným rozdelením krútiaceho momentu.

Ako suverénny sprievodca každodenným životom ponúka GLA flexibilný a variabilný interiér. Operadlá zadných sedadiel sa dajú nielen úplne sklopiť, ale na želanie môžu mať nastaviteľný sklon. Veľký priestor na batožinu (421/1235 litrov) sa prezentuje v upravenom štýle a vďaka nízkej hrane úložnej plochy a širokej zadnej kapote s voliteľným automatickým otváraním sa dá batožina nakladať bez zbytočnej námahy.

Mimoriadne tuhá konštrukcia karosérie tvorí spoľahlivý základ pre široké výkonnostné



spektrum. Rad zážihových motorov so zdvihovým objemom 1,6 a 2,0 litra siaha od 115 kW v GLA 200 do 155 kW v GLA 250.

Oba vznetové agregáty sa vyznačujú dynamickým ťahom skĺbeným s najväčšou účinnosťou: motor modelu GLA 200 CDI

dosahuje výkon 100 kW, má zdvihový objem 2,2 litra a maximálny krútiaci moment 300 Nm. Vypúšťa len 114 g CO₂ na kilometer. Motor modelu GLA 220 CDI disponuje taktiež zdvihovým objemom 2,2 litra, poskytuje však výkon 125 kW a krútiaci moment 350 Nm.

-mz-





O POZNANIE LEPŠIE AUTO

Aby záujem o tento typ neupadol, vedenie značky rozhodlo, že zmodernizovaná verzia, v Renaulte, teda aj v Dacii, ktorá mu patrí, označovaná ako Fáza 2, príde na trh už koncom tohto roka. Prvé kilometre v inovovanom Dusteri sme absolvovali na cestách pri francúzskom prístavnom meste Marseille.

Vizuálne zmeny nie sú dramatické, ale Dusteru prospeli. Najvýraznejšie sú v prednej časti, kde je nová maska chladiča s chrómovanými lichobežníkmi, vstupný otvor vzduchu v spodnej časti plastového nárazníka má mriežku vyformovanú ako včelí plást. Reflektory sú rozdelené do troch častí, aj so svetlami „denného svietenia“. „Tvár“ Dusteru teraz pôsobí o niečo drsnejším, „offroadovejším“ dojmom. Robustnejšie vyzerajú aj vstavané pozdĺžniky strešného nosiča, pohľadu zboku by iste prospeli pneumatiky väčšieho priemeru ako sú terazšie 16-palcové, ale netreba zabúdať, že významnou výhodou Dusteru pred konkurenčnými malými SUV zostáva jeho cena. Takže zmienka o pneumatikách rozhodne je len hodnotením „umeleckého dojmu“, zo „športovej úrovne“ Dusteru

súčasných pneumatiky určite neubrali, čo sme zistili počas jazd po dobrých i horších cestách, ale aj na „parkúre“, ktorý simuloval podmienky jazdy v stredne ťažkom teréne.

V interiéri je nová prístrojová deska, pomerne jednoduchá, ale vkusne tvarovaná s prehľadne uloženými prístrojmi. Škoda, že

Najlacnejšie a veľmi populárne SUV nielen na našom trhu, Dacia Duster, sa predáva od roku 2010. V niektorých štátoch ako Renault Duster. Za ten čas ich v predajnej sieti Dacie či Renaultu predali viac ako 800 tisíc.

dizajnéri prístrojovej dosky nemysleli viac na umiestnenie známeho navigačného systému Media Nav s dotykovým sedempalcovým displejom. Je osadený v spodnej polovici stredovej konzoly, čo nie je vhodným príspevkom k bezpečnosti jazdy.

Predné sedadlá majú síce menej výrazné bočné opory v celkovo mäkkých operadlách,





ale príliš nám to neprekážalo. Na zadných sedadlách nebudú mať priestorové problémy ani nadpriemerne vysokí cestujúci. Vo vozidlách, ktoré sme mali k dispozícii, boli všetky komponenty interiéru dôkladne vzájomne zmontované, takže v kabíne nebolo počuť žiadne cudzorodé zvuky ani keď sme prechádzali cez „duny“ pri overovaní schopností Dusteru prekonávať terén, kedy bola karoséria najviac namáhaná. Spomínaný systém Media Nav nie je jediným z prvkov výbavy, ktorý tak trochu prekvapuje v lacnom SUV. V ponuke sú aj tempomat, parkovacie snímače vzadu či „trojblik“ smerových svetiel. Konštruktérov treba pochváliť aj za zlepšenie ovládania otvárania okien i za účinnosť

odhlučnenia kabíny. Viac hluku do nej preniká len pri rýchlej jazde po diaľnici.

V ponuke motorov zostáva neprepĺňaný zážihový štvorvalec 1.6 16V s výkonom 77 kW, aj vo verzii spaľujúcej LPG, v Dusteri sme však mohli vyskúšať nový motor TCe 125. Zážihový prepĺňaný 1,2-litrový štvorvalec má najväčší výkon 92 kW a krútiaci moment 205 Nm. Počas voľnobehu ho posádka takmer nepočuje a v celom režime pracovných otáčok zostáva jeho zvuk dobre utlmený, s nerušivým „zafarbením“ aj pri veľkých otáčkach. Do tých ho vodič nemá dôvod často hnať, pretože tento motor ukazuje dostatok sily už pri malých otáčkach – 90 % z maxima krútiaceho momentu

dosahuje už pri 1500 otáčkach za minútu. Duster vo verzii s pohonom predných kolies ním zrýchľuje z pokoja na 100 km/h za 10,4 sekundy a v kombinovanej prevádzke má normovanú spotrebu benzínu 6,2 l/100 km. Pre verzie s pohonom 4x4 sú v Dusteri vyhradené motory 1.6 16V (77 kW) a rovnako známy vznietový motor 1.5 dCi vyladený na výkon 81 kW.

Skupine Renault v súčasnosti Dacia významne pomáha prekonávať nedostatočný prísun peňazí pri pretrvávajúcom poklese predaja automobilov v Európe, ale aj v niektorých ďalších regiónoch. Uvedením inovovaného Dusteru na trh sa tento efekt nepochybne posilní.

Samuel BIBZA

PREDSTAVU O NOVOM VEĽKOM LUXUSNOM SUV PRE EURÓPU



Ford Edge, ktorý sa už úspešne predáva v USA a niektorých ďalších štátoch, bude prvým veľkým, luxusným športovo-úžitkovým autom značky Ford na európskom trhu, ako jeden z 25 globálnych typov, ktoré – ako vlani potvrdila spoločnosť Ford – sa objavia na európskom trhu do roku 2017. Kompletný sortiment prepracovaných SUV budú tvoriť typy Ford Edge, nový Ford Kuga a nový EcoSport.

„Pôvodný Ford Edge, predávaný v Severnej Amerike, ponúkol záujemcom o praktické,



Spoločnosť Ford koncom novembra predstavila svoj úplne nový koncept Ford Edge, ktorý ohlasuje dizajn a kvalitu spracovania, ktoré budú charakterizovať nové veľké SUV značky Ford pre Európu. Prezентuje aj možnosti v oblasti moderných technológií vrátane systému, ktorý dokáže vozidlo automaticky zaparkovať po stlačení tlačidla na prístrojovej doske alebo dokonca na diaľkovom ovládači, bez prítomnosti vodiča vo vozidle.

„hospodárne a bezpečné SUV sviežu, atraktívnu alternatívu,“ povedal Joe Hinrichs, výkonný viceprezident a prezident sekcie pre Severnú a Južnú Ameriku spoločnosti Ford Motor Company. „Ford Edge budúcej generácie – predstavený v podobe konceptu Ford Edge – bude stavať na týchto hodnotách, ktoré budú základom pre globálny model s technológiami uľahčujúcimi život a dizajnom i kvalitou spracovania, ktoré nadchnú zákazníkov na celom svete.“

Kľúčové atribúty konceptu Ford Edge, predstaveného na autosalóne v Los Angeles, ako sú aerodynamický, športový zovňajšok, jazdné schopnosti, hospodárnosť alebo technológie pomáhajúce vodičovi pri šoférovaní, zodpovedajú tomu, čo si na vozidlách SUV cenia zákazníci na celom svete, a čo stimuluje celosvetový rast trhu s týmto druhom vozidiel.

V Európe, kde v súčasnosti modely s vyššou úrovňou výbavy tvoria 70 percent všetkých predaných vozidiel Ford S MAX, uspokojí Edge dopyt po luxusných, technicky vyspelých SUV s atraktívnym vzhľadom



Jedinečný systém automatického parkovania s názvom Fully Assisted Parking Aid, vychádzajúci zo systému Ford Active Park Assist (aktívny parkovací asistenčný systém), umožňuje majiteľovi zaparkovať vozidlo stlačením tlačidla na prístrojovej doske, alebo dokonca zvonka, pomocou diaľkového ovládača. Systém dokáže pomocou ultrazvukových snímačov nájsť voľné kolmé parkovacie miesto a tiež dokáže automaticky vyvieť vozidlo z tesného parkovacieho boxu ešte pred nastúpením vodiča.

Spoločnosť Ford navyše spustila výskumný projekt zameraný na zdokonalenie moderného systému Obstacle Avoidance, ktorý pomáha vyhýbať sa prekážkam. Vývojový prototyp dokáže vydať upozornenie, keď pred vozidlom zaregistruje pomaly sa pohybujúci objekt alebo statickú prekážku v rovnakom jazdnom pruhu. A ak vodič na upozornenie nezareaguje otočením volantu alebo brzdením, vozidlo automaticky zabočí a zabrzdí tak, aby sa vyšlo zrážke.

Adaptívny posilňovač riadenia výrazne uľahčuje manévrovanie pri malých rýchlostiach a zlepšuje charakter riadenia v každej situácii, čo vodičovi prináša väčší pocit istoty a väčšiu radosť z jazdy.

Koncept Ford Edge využíva novú, high-tech aplikáciu technológie aktívnej masky chladiča. Maska obsahuje klapky, ktoré sa automaticky otvárajú a zatvárajú v záujme udržiavania ideálnej prevádzkovej teploty motora a mimimálneho aerodynamického odporu. Unikátne vzduchové clony v dolnej časti prednej masky vedú vzduch narážajúci do prednej časti vozidla von cez priehlbne predné kolesá a popri bokoch vozidla.

Interiér oplýva luxusnými prvkami, ako sú kožené, ručne šité poťahy prístrojovej dosky, 10 palcový centrálny dotykový displej so systémom Ford SYNC a hlasovým ovládaním alebo dynamický stredový panel s mechanickými spínačmi. Vysoká úroveň spracovania a luxusné materiály zjednocujú celý interiér konceptu Ford Edge. Napríklad čierna nubuková koža pokrýva hornú časť prístrojovej dosky, jej stredovú konzolu aj časti výplne dverí.



a vynikajúcimi jazdnými vlastnosťami. Podiel predaja vozidiel SUV v tejto časti sveta stúpol za obdobie 2005 až 2012 z 6,5 percenta na 11,9 percenta a spoločnosť Ford predpokladá, že za obdobie 2013 až 2018 stúpne podiel predaja všetkých SUV v Európe o 22 percent.

Technológie pomáhajúce vodičovi a poloaautomatické systémy použité

v koncepte Ford Edge dávajú tušiť, že v budúcnosti môžeme od spoločnosti Ford očakávať ešte inteligentnejšie a efektívnejšie vozidlá. Tieto snímačové technológie tvoria základné stavebné bloky automatických jazdných systémov, ktoré zlepšia bezpečnosť a hospodárnosť jazdy v automobile.

„Koncept Ford Edge je najnovším príkladom SUV ponúkajúceho atribúty, ktoré si najviac cenia zákazníci na celom svete – dizajn, hospodárnosť, jazdné vlastnosti a technológie, ktoré dávajú vodičovi väčší pocit sebaistoty,“ povedal Joe Hinrichs.

-fd-

VÝRAZNÁ MODERNIZÁCIA

Najprestížnejší typ automobilky Opel, Insignia, je na trhu už päť rokov. Na frankfurtskom autosalóne v septembri mali návštevníci možnosť vidieť zmodernizované modely tohto typu: sedan, liftback, kombi nazývané Sports Tourer a aj vzhľadovo tak trochu „SUV ladená“ novinka Country Tourer.

Najvýkonnejším modelom zostáva najvýkonnejšia verzia OPC. Už predtým Opel poskytol médiám informácie o inovácii radu Insignia, ktoré sme uverejnili v letnom dvojčíse. Teraz sú známe aj ceny, vozidlá sa už niekoľko týždňov predávajú aj u nás.

V reklamách na nový produkt Opel zdôrazňuje najmä nový multimediálny systém Intellilink, ktorý s využitím dotykovej obrazovky integruje množstvo funkcií. Pripomína tablet alebo moderný telefón. Zmenil sa však mierne aj vzhľad karosérii, vpredu je nová, jemnejšie tvarovaná maska chladiča, zvyčajne chrómovaná, ale modely vybavené radarovým tempomatom majú čierne rebrovanie. Novo tvarované koncové svetlá v tvare bumerangu majú vzor v novších typoch Cascada alebo Astra sedan. V interiéri sú nové poťahové materiály vyrobené s využitím nanotechnológií, ktoré menej sajú vlhkosť a ľahšie sa čistia. Prednej časti kabíny dominuje spomínaná dotyková osempalcová obrazovka. Dopĺňa ju niektoré z troch



Opel Insignia Country Tourer



Opel Insignia liftback



Opel Insignia Sports Tourer

vyhotovení prístrojového štítu – klasický s veľkými kruhovými prístrojmi, alebo novým farebným displejom, či veľkoplošným nastaviteľným displejom, ktorý nahrádza aj rýchlomer. Zo stredovej konzoly prístrojovej dosky ubudlo tlačidiel, čo je užitočný krok.

Insigniu si teraz možno kúpiť vo výbavových úrovniach Insignia, Edition, Active a Cosmo. Samostatne stoja modely Country Tourer a OPC s jedinou (špičkovou) úrovňou. Najlacnejším modelom je sedan, príplatok za karosériu liftback je 400 eur, za kombi Sport Tourer 1400 eur. Nový model Country Tourer má cenu od 36 440 eur, pri

súčasnne platnej predajnej akcii je cena menšia, 31 940 eur. Cena sedanu podľa cenníka začína sumou 22 790 eur. Akciová cena je menšia, 20 290 eur. Je za model poháňaný zážihovým motorom 1.8 ECOTEC s výkonom 103 kW. Opel pre Insigniu ponúka motory schopné spaľovať nielen benzín, ale aj naftu alebo propán-bután (LPG). LPG je schopný spaľovať zážihový motor 1.4 Turbo ECOTEC. Najvýkonnejší motor má, podľa očakávania, Insignia OPC, poháňa ju zážihový šesťvalec 2.8 Turbo s výkonom 239 kW.



CHUTNÉ, ZRELÉ OVOCIE

Automobilka Hyundai patrí medzi tých výrobcov automobilov, ktorých produkcia rastie aj v čase svetovej hospodárskej krízy. V predchádzajúcom vydaní časopisu sme predstavili jej novinku určenú pre európsky trh, druhú generáciu typu i10, ktorú sme mali možnosť vyskúšať na cestách Sardínie.

Pripomenieme, že je to už tretí zástupca tejto značky v triede malých áut, odkedy pôsobí na európskom trhu. Prvým bol typ Atos, predstavený v roku 1999. Vystriedala ho prvá generácia typu i10, z ktorej sa v priebehu šiestich rokov predalo takmer pol milióna vozidiel. Druhú generáciu i10 tvarovo aj konštrukčne vytvorili v európskych vývojových strediskách Hyundai. Vyrábajú ju v automobilke Hyundai v tureckom meste Izmit, kde vyrábajú aj väčší typ i20. Po skúsenostiach zo Sardínie môžeme zodpovedne povedať, že vytvorili mimoriadne „konkurenčný produkt“.

V čase redakčnej uzávierky novembrového vydania časopisu ešte ceny nového i10 neboli známe. A keďže kvalitou konštrukcie aj dielenského spracovania a rozsahom výbavy toto malé auto nazerá do nižšej strednej triedy, pre európske vedenie značky Hyundai iste nebolo jednoduché autíčko cenovo optimálne posadiť nielen voči konkurencii, ale aj vlastnému typu i20.

Cena nového i10 v cenníku na Slovensku začína sumou 8799 eur, v súčasnosti platná akciová cena je o 1000 eur menšia. Za 7799 eur zákazník dostane 3665 mm dlhé a 1660 mm široké auto, ktoré vonkajšími rozmermi i priestranosťou kabíny prekonáva väčšinu konkurentov z triedy malých áut. Má dobre vyladený podvozok, jazda v ňom



je dostatočne plavná aj na horších cestách, v základnej výbave „START“ má okrem iného ESP a šesť bezpečnostných vankúšov. Vozidlo poháňa litrový zážihový trojvalec s výkonom 48,5 kW a krútiacim momentom 94 Nm spriahnutý s päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Najlacnejší model väčšieho typu i20 má akciovú cenu 8990 eur, cenníkovú opäť o 1000 eur väčšiu. Poháňa ho 1,2-litrový zážihový motor s výkonom 64 kW, s ktorým sa vodič môže smelšie púšťať aj do riskantnejšieho predchádzania pomalších vozidiel ako v i10 s trojvalcom, kde zrýchlenie z 0 na 100 km/h trvá 15,1 s. Ani to síce nie je „katastrofálna“ hodnota, ale niekedy je dobre

mať pri takomto jazdnom manévri výkonovú rezervu.

V ponuke motorov pre Hyundai i10 je aj výkonnejší spomínaný motor 1.2 MPI s výkonom 64 kW. S ním i10 dosahuje najväčšiu rýchlosť 171 km/h, dokáže zrýchľovať z 0 na 100 km/h za 12,3 s – s päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Zaujímavá je aj spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke 4,9 l/100 km. Uvidíme, ako sa k nej dokážeme priblížiť pri reálnej prevádzke na našich cestách, keď takýto model dostaneme na vyskúšanie.

-sb-



KONCEPTY VÝKONNÉHO KUPÉ A SUV

Na autosalóne v Tokiu mal premiéru koncept s označením Lexus RC. Vystavené boli dva modely RC, a to RC 350 s motorom 3,5 l V6 a RC 300h s plne hybridným pohonom kombinujúcim zážihový motor 2,5 l a výkonný elektromotor. Prostredníctvom dynamického a atraktívneho dvojverového kupé radu RC chce Lexus zaujať širšie spektrum zákazníkov, vrátane tých, ktorí vozidlo značky Lexus doteraz nikdy nevlastnili.

Na dizajnovú filozofiu konceptu pripraveného do sériovej výroby nadväzujú aj zliatinové kolesá RC v dvoch možných kombináciách – nápadne tvarované 19" kolesá s desiatimi lúčmi, resp. atleticky poňatý variant s rozmerom 18" s piatimi lúčmi, vždy vyrobené technológiou presného obrábania, s elegantnými stredovými krytmi v čiernom a platinovom tóne.

Farbou hrdinov je červená – tu v žiarivejšom a kontrastnejšom odtieni, a to vďaka novej technológii lakovania automobilky Lexus, ktorá využíva viacero vrstiev čierneho a sýtejšie prefarbeného laku.

Na interiéri kupé RC s masívnym využitím kontrastných farieb, materiálov a osvetlenia sa výrazne podpísali ocenené športové koncepty značky. Špeciálne vytvorený nový balík osvetlenia (pri značke Lexus premiéra) prináša silný emotívny zážitok vďaka spôsobu osvetlenia celej kabíny v smere zdola nahor, namiesto obvyklého zhora nadol.



Dizajnéri automobilky Lexus zakomponovali do karosérie typu RC profilované krivky, ktoré sa v portfóliu automobilov značky doteraz nikdy neobjavili. Typická maska chladiča Lexus v tvare vretena je historicky najširšia a najnižšia.

Športový charakter typu LF-LC pripomínajú trojuholníkové reflektory a o inšpirácii koncepcného vozidla zas vypovedá jedinečné stvárnenie LED svetiel s tromi zdrojmi. V prípade stretávacích svetiel má optická signatúra tvar písmena L, vyjadrujúceho príslušnosť k značke Lexus. Rovnaký symbolický motív je aj pri ostrých a tenkých zadných združených svetlách.





Eleganciu celej kabíny zdôrazňujú dizajnové krivky a kontrastné obloženie interiéru vrátane nového tónu, označovaného ako Clove. Vnútorne obklady v kabíne skrášľujú originálne akcenty z pruhovaného dreva Šimamoku – výsledok náročnej technológie vycibreného spracovania vrstveného dreva. Horná časť kokpitu vodiča je rozdelená na oblasť ovládania

je úplne nový združený ovládač Remote Touch. Čo je pri športovom kupé dôležité, že pri výrobe sedadiel sa uplatnila tzv. integrovaná penová konštrukcia – podobne ako pri tvarovaní sedadiel pretekárskych vozidiel – zaručujúca optimálne pohodlie a oporu cestujúcich.

Štúdia Lexus RC je 4695 mm dlhá, 1840 mm široká a 1395 mm vysoká. Aj

Luxusný kompaktný crossover novej generácie, označovaný ako Lexus LF-NX mal premiéru na tohtoročnom autosalóne vo Frankfurte. Verziu vystavovanú v Tokiu poháňa novo vyvinutý prepŕňaný 2,0-litrový motor. K športovejšiemu vzhľadu verzie turbo prispieva nižšie ťažisko, ktoré je ešte zdôraznené predným spodným spojlerom.

Koncept LF-NX sa vyznačuje štíhlym



a zobrazovania. V hornej oblasti je prístrojový panel a obrazovka navigácie s uhlopriečkou 7", súčasťou viacúrovňovej stredovej konzoly

vďaka dlhému rázvoru náprav 2730 mm má štvorčlenná posádka dostatok priestoru na predných aj zadných sedadlách.

profilom, ostrými krivkami kompaktnej karosérie a výraznými kolesami, ktoré poukazujú na jedinečný výkon tohto crossoveru a atraktívne jazdné zážitky.

Vnútri zaujme nový združený ovládač Remote Touch s dotykovým displejom, ktorý prináša najmodernejšie technológie zohľadňujúce potreby užívateľov a predstavuje unikátny prvok výbavy vozidiel Lexus. Lexus LF-NX je 4640 mm dlhý, 1870 mm široký a 1620 mm vysoký. Rázvor náprav má dĺžku 2700 mm.

-ls-

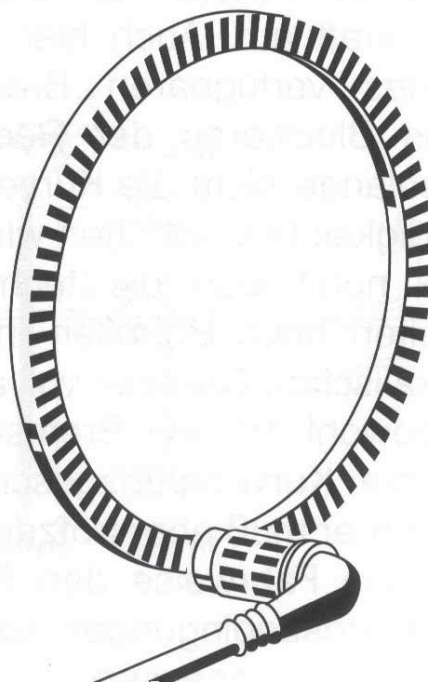


BRZDOVÉ SÚSTAVY NÁKLADNÝCH (12. časť) AUTOMOBILOV A JAZDNÝCH SÚPRAV

Podľa platných legislatívnych noriem musia byť od 1. 10. 1991 brzdové sústavy ťahačov prípojných vozidiel s celkovou prípustnou hmotnosťou nad 16 t a brzdové sústavy prívesov s celkovou prípustnou hmotnosťou nad 10 t vybavené systémami protiblokovacej regulácie ABS (prípadne ABS/ASR – protiblokovacej a protipreklzovej regulácie). Tejto požiadavke vyhovujú aj brzdové sústavy, ktoré sme v predchádzajúcich častiach tohto príspevku popísali, a to brzdová sústava dvojnápravového ťahača podľa obr. 9 a brzdová sústava dvojnápravového prívesu podľa obr. 30. Princíp činnosti systémov ABS (ABS/ASR) je, ako predpokladám, čitateľom dostatočne známy z ich dnes už bežného použitia v osobných automobiloch. Pripomeňme si preto len niektoré dôležité skutočnosti a najmä odlišnosti, ktorými sa tieto systémy odlišujú pri tlakovzdušných brzdových sústavách nákladných vozidiel.

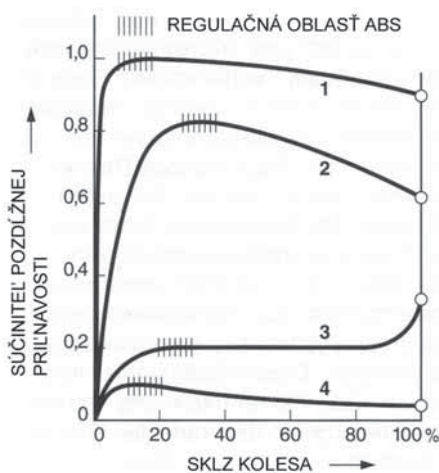
Systém monitoruje otáčky každého kolesa vozidla pomocou impulzného kotúča, ktorý rotuje spolu s kolesom, a snímača impulzov, ktorý je pevne uchytený na nerotujúcej časti nápravy tak, aby bola dodržaná potrebná minimálna medzera od impulzného kotúča, obr. 31. Rotujúci impulzný kotúč vyvoláva v snímači elektrické impulzy, ktorých frekvencia je úmerná otáckam kolesa. Zo zmeny otáčok kolesa pri brzdení vypočíta elektronická riadiaca jednotka uhlové spomalenie, prípadne zrýchlenie kolesa. Pomocou špeciálneho algoritmu si taktiež vypočíta (odhadne) predpokladanú rýchlosť vozidla v priebehu brzdenia (tzv. referenčnú rýchlosť). Porovnaním tejto referenčnej rýchlosti vozidla s obvodovou rýchlosťou kolesa sa získa sklz kolesa a riadiaca jednotka je schopná na základe týchto veličín rozoznať prípadný sklon kolesa k blokovaniu. Regulačná logika rozhodne o zmenšení, podržaní alebo zväčšení brzdného tlaku vzduchu v príslušnom kolesovom brzdovom valci tak, aby sa dosiahlo najväčšie možné brzdné spomalenie vozidla bez rizika blokovania kolesa.

Regulácia ABS teda udržiava sklz kolesa v určitom optimálnom rozsahu, v ktorom sa nachádzajú maximálne hodnoty pozdĺžneho súčiniteľa príľnavosti rôznych typov pneumatík za rôznych podmienok na povrchu vozovky. Tak sa dosiahne maximálna účinnosť brzdienia (pri plnom brzdení) a tým najkratšia možná brzdňá dráha na danom povrchu vozovky (okrem niektorých výnimočných prípadov). Ďalej sa zabráni blokovaniu kolies, čím sa výrazne zlepši smerová stabilita vozidla pri intenzívnom brzdení. Túto situáciu



Obr. 31 Impulzný kotúč a snímač otáčok kolesa

zjednodušene dokumentuje obr. 32, z ktorého je zrejmé, že sklz kolesa je potrebné udržať v rozsahu 15 – 30 %, ak má byť uvedená požiadavka maximálnej účinnosti brzdienia splnená. Z obr. 33 možno postrehnúť ďalšiu nezanedbateľnú výhodu, ktorú regulácia ABS poskytuje. Obrázok znázorňuje závislosť pozdĺžnej a priečnej trecej sily prenositeľnej pneumatikou na určitom povrchu vozovky na pozdĺžnom sklze kolesa, s uhlom smerovej

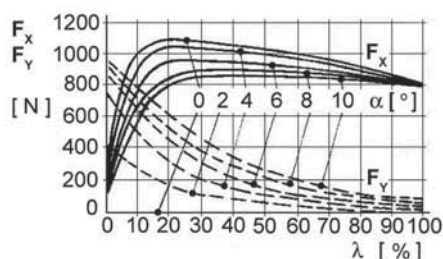


Obr. 32 Závislosť pozdĺžnej príľnavosti na sklze kolesa pre rôzne druhy pneumatík a povrchy vozovky: 1 – radiálna pneumatika na suchom betónovom povrchu, 2 – diagonálna zimná pneumatika na mokrom asfaltovom povrchu, 3 – radiálna pneumatika na ujazdenom snehovom povrchu, 4 – radiálna pneumatika na mokrom zľadovatenom povrchu

odchýlky kolesa ako parametrom. Je zrejmé, že ak sa bude sklz kolesa nachádzať vo vyššie uvedenej optimálnej oblasti, bude mať pneumatika ešte dostatočnú schopnosť prenosu bočnej sily, čo umožní aj pri intenzívnom brzdení smerovo ovládať (riadiť) vozidlo.

Požadovaný optimálny sklz kolesa sa dosiahne striedavým zmenšovaním, udržiavaním alebo zväčšovaním tlaku vzduchu v príslušnom kolesovom brzdovom valci. Obr. 34 znázorňuje časový priebeh jednotlivých veličín pri regulačnom zásahu ABS. Časové okamihy t_1 až t_9 predstavujú nasledujúce typické situácie: t_1 – začiatok brzdienia, nárast brzdného tlaku, t_2 – nastavená hodnota spomalenia kolesa prekročená, držanie brzdného tlaku, koleso spomaľuje, t_3 – nastavená hodnota sklzu kolesa prekročená, zmenšovanie brzdného tlaku, koleso prestáva spomaľovať, t_4 – menšia ako nastavená hodnota spomalenia kolesa, držanie brzdného tlaku, koleso zrýchľuje, t_5 – nastavená hodnota zrýchlenia kolesa prekročená, držanie brzdného tlaku, koleso ďalej zrýchľuje, t_6 – menšia ako nastavená hodnota zrýchlenia kolesa, taktovaný nárast brzdného tlaku, koleso je stabilné, t_7 – nastavená hodnota spomalenia kolesa prekročená, koleso spomaľuje, zmenšovanie brzdného tlaku, t_8 – menšia ako nastavená hodnota spomalenia kolesa, držanie brzdného tlaku, koleso zrýchľuje, t_9 – menšia ako nastavená hodnota zrýchlenia kolesa, koleso je stabilné, taktovaný nárast brzdného tlaku, atď. až do ukončenia brzdienia alebo zastavenia vozidla.

Reguláciu tlaku vzduchu v brzdovom valci zabezpečuje na ťahači tlakový ovládací ventil, ktorý je schematicky znázornený na obr. 35 (na obr. 9 pozícia 30). Pozostáva z dvoch membránových ventilov (vstupný (2), výstupný (8)), ktoré sú riadené dvoma magneticky ovládanými sedlovými ventilmi I a II. Prístroj má dva prípoje: prípoj 1 – vstup tlakového vzduchu od hlavného brzdiča, prípadne od automatického záťažového regulátora, prípoj 2 – výstup tlakového vzduchu ku kolesovému brzdovému valcu. Pri jazde v nebrzdenom jazdnom režime sú obidva prípoje 1 a 2 bez tlaku, vstupné a výstupné ventilové sedlá (2) a (8) sú zatvorené, ani jeden z elektromagnetických ventilov nie je v činnosti. Pri brzdení bez regulačného zásahu ABS je vstupný prípoj 1 zavzdušnený, tento tlakový vzduch pôsobí z pravej strany na membránu (1), ktorá otvorí vstupné sedlo (2). Čez otvorené ventilové sedlo (7) prúdi tlakový vzduch do priestoru (b), tlačí z ľavej strany na membránu (6), ktorá uzatvára výstupné sedlo



Obr. 33 Závislosť pozdĺžnej a priečnej trecej sily prenesiteľnej pneumatikou na sklze kola s uhlom smerovej odchýlky ako parametrom: F_x – pozdižna sila, F_y – priečna sila, λ – sklz kola, α – uhol smerovej odchýlky kola

(8) a tým je výstupný prípoj 2 zavzdušnený tlakovým vzduchom z prípoja 1.

Pri brzdení s ABS: V režime zmenšovania tlaku v brzdovom valci sa uvedie do činnosti elektromagnet I, čím sa zatvorí ventilové sedlo (4) a otvorí ventilové sedlo (3). Tlakový vzduch prúdi zo vstupného prípoja 1 do priestoru (a), pôsobí z ľavej strany na membránu (1) a táto zatvorí vstupné sedlo (2). Aj elektromagnet II sa uvedie do činnosti, zatvára ventilové sedlo (7) a otvára ventilové sedlo (5). Tým sa odzvušní priestor (b), membrána (6) otvorí vplyvom tlaku vzduchu vo výstupnom prípoji 2 výstupné sedlo (8) a tlakový vzduch z brzdového valca uniká odzvušením 3 do atmosféry.

V režime podržania tlaku v brzdovom valci sa opäť uvedie do činnosti elektromagnet I, čo má za následok, ako v predchádzajúcom prípade, zatvorenie vstupného sedla (2). Elektromagnet II je teraz mimo činnosti a výstupné sedlo (8) zostáva následkom zavzdušnenia priestoru (b) tiež zatvorené. Brzdový valec je teda oddelený od zvyšku brzdovej sústavy aj od atmosféry.

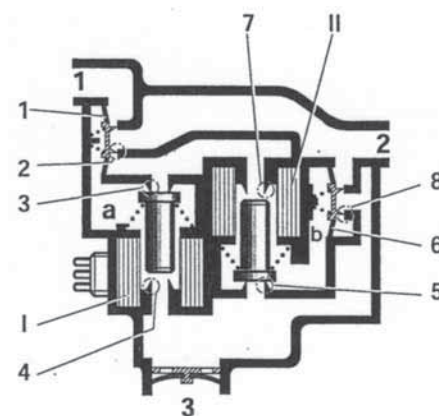
V režime zväčšovania tlaku v brzdovom valci sú obidva elektromagnety I a II mimo činnosti. Priestor (a) sa cez ventilové sedlo (4) odzvušní a vstupné sedlo (2) sa otvorí. Cez ventilové sedlo (7) sa zavzdušní priestor

(b) a výstupné sedlo (8) sa zatvorí, čím tlakový vzduch zo vstupného prípoja 1 prúdi výstupným prípojom 2 do brzdového valca a zväčšuje v ňom brzdny tlak.

Reguláciu tlaku vzduchu v brzdovom valci na prípojnom vozidle zabezpečuje tlakový modulátor (na obr. 30 pozícia 8), ktorý je schematicky znázornený na obr. 36. Jeho funkcia je obdobná ako v prípade tlakového ovládacieho ventilu na ťahači podľa obr. 35, jeho celkové usporiadanie je však odlišné. Pretože tento prístroj pracuje s relé-účinkom, má tri prípoje: prípoj 1 – vstup tlakového vzduchu zo vzduchojemu prípojného vozidla (plniaci tlak), prípoj 2 – výstup tlakového vzduchu ku kolesovému brzdovému valcu, 4 – ovládací prípoj – vstup ovládacieho tlakového vzduchu od rozvádzača prípojného vozidla a automatického záťažového regulátora. Pri jazde v nebrzdenom jazdnom režime je prípoj 1 zavzdušnený plniacim tlakom, prípoje 4 a 2 sú bez tlaku. Ventilové sedlá (1) a (2) sú otvorené, ventilové sedlo (3) je zatvorené, ani jeden z elektromagnetických ventilov nie je v činnosti. Pri brzdení bez regulačného zásahu ABS ovládaci tlak privedený prípojom 4 pôsobí cez otvorené ventilové sedlá (1) a (2) na piest (4). Ten sa pohybuje smerom dolu, výstupné sedlo (5) sa zatvára, vstupné sedlo (6) sa otvára a prípoj 2 je zavzdušnený tlakovým vzduchom z prípoja 1.

Pri brzdení s ABS: V režime zmenšovania tlaku v brzdovom valci sa uvedie do činnosti elektromagnet II, ventilové sedlo (2) sa zatvorí a otvorí sa ventilové sedlo (3). Tlakový vzduch z priestoru nad piestom (4) prúdi cez odzvušenie 3 do atmosféry. Tlakový vzduch na prípoji 2 presúva piest smerom hore, ventilové sedlo (5) sa otvorí a tlakový vzduch z brzdového valca tiež uniká cez prípoj 2 a odzvušenie 3 do atmosféry.

V režime podržania tlaku v brzdovom valci sa uvedie do činnosti elektromagnet I, čím sa zatvorí ventilové sedlo (1). Tým zostane tlak vzduchu v priestore nad piestom (4) zachovaný



Obr. 35 Tlakový ovládací ventil: označenie prípojov: 1 – vstupný prípoj, 2 – výstupný prípoj, 3 – odzvušenie, 4 – ovládací prípoj, 5 – vstupné ventilové sedlo, 6 – výstupné ventilové sedlo, 7 – ventilové sedlá, 8 – elektromagnety

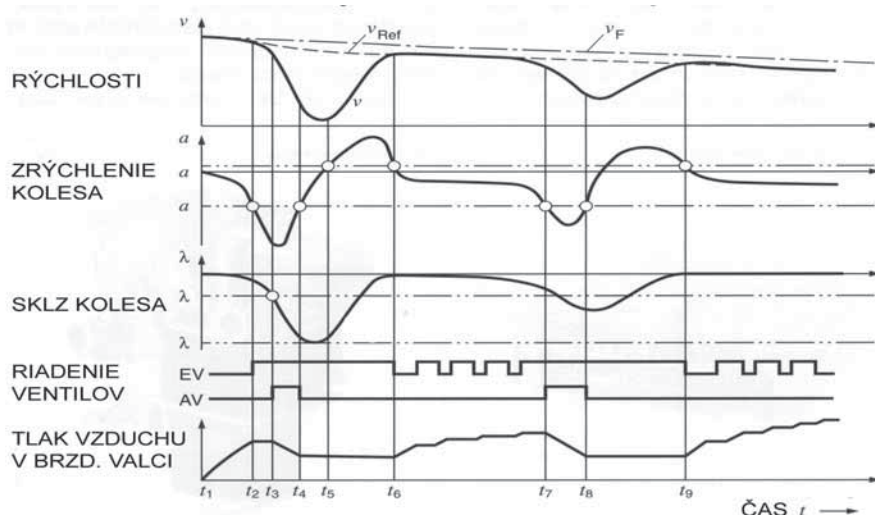
a tlak vzduchu na prípoji 2 sa nemení. Brzdový valec je teda oddelený od zvyšku brzdovej sústavy aj od atmosféry. Ak sa počas tejto fázy ukončí brzdenie, uniká tlakový vzduch z priestoru nad piestom (4) cez spätný ventil (8) a ovládaci vstup 4, pretože ventilové sedlo /1) je zatvorené.

V režime zväčšovania tlaku v brzdovom valci sú obidva elektromagnety I a II mimo činnosti. Ventilové sedlá (1) a (2) sú otvorené hore nad piestom (4) a tým aj tlak na prípoji 2 a v brzdovom valci sa zväčšuje.

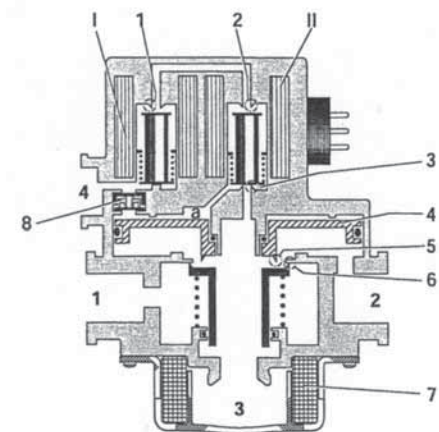
Tlakový ovládací ventil ťažného vozidla a tlakový modulátor prípojného vozidla sú akčnými členmi regulačného systému ABS. V súčasných nákladných automobiloch a prípojných vozidlách sa používa niekoľko variantov regulácie ABS, ktoré sa navzájom líšia počtom snímačov otáčok kolies, počtom regulačných kanálov (t.j. počtom regulátorov brzdneho tlaku vzduchu v brzdových valcoch) a softvérom regulačnej logiky. O tom budeme písať v nasledujúcej časti tohto príspevku.

Ing. Roman MOČKOŘ, CSc.

(pokračovanie)



Obr. 34 Časový priebeh regulačného cyklu ABS: v_f – rýchlosť vozidla, v_{ref} – referenčná rýchlosť, v – rýchlosť kola, EV – vstupný ventil, AV – výstupný ventil; význam časových bodov t_1 – t_9 je popísaný v texte



Obr. 36 Tlakový modulátor: označenie prípojov: 1 – vstupný prípoj, 2 – výstupný prípoj, 3 – odzvušenie, 4 – ovládací prípoj; 1, 2, 3 – ventilové sedlá, 4 – piest, 5 – vstupné ventilové sedlo, 6 – výstupné ventilové sedlo, 7 – tlmič hluku, 8 – spätný ventil, I, II – elektromagnety



VEĽKÉ PICASSO

Druhá generácia Citroënu C4 Picasso tvarovo vychádza zo štúdie Technospace, ktorá mala premiéru na tohtoročnom autosalóne v Ženeve. A už v lete predajcovia tejto francúzskej značky dostali prvé sériovo vyrábané vozidlá. Milým prekvapením bolo, že sa od atraktívnej predlohy významnejšie nelíšili. A Citroën už stihol predstaviť aj o 17 cm dlhší, sedemmiestny model s prívlastkom Grand. Už je aj na našom trhu.

Druhá generácia má rovnakú celkovú dĺžku (4590 mm) ako mala prvá generácia tohto modelu, ale rázvor náprav s hodnotou až 2840 mm je dlhší o 110 mm. V porovnaní s novým C4 Picasso je rázvor „Grandu“ o 55 mm dlhší, v predchádzajúcej generácii ho mali obidva modely rovnaký. Konštrukčne jednoduché riešenie zmeny rázvoru oboch modelov umožnila nová platforma EMP2, ktorú budú používať aj ďalšie nové typy automobilov Citroën a Peugeot. Platforma prispela aj k medzigeneračnému zmenšeniu hmotnosti o 40 kg, na nej postavená karoséria s hliníkovým vekom motorového priestoru a kompozitným vekom batožinového priestoru Grand C4 Picasso priniesla ďalšie zmenšenie hmotnosti o 60 kg. Kabína získala viac priestoru znížením podlahy o 2 cm, sériovo montované panoramatické čelné sklo uľahčuje sledovanie svetelnej signalizácie na križovatkách a pomáha presvetľovať interiér. Celková presklená plocha kabíny tohto modelu je až 5,7 m².

Citroën Grand C4 Picasso je zameraný na viacpočetné rodiny. Základný štýl dizajnu oboch modelov je rovnaký, ale v detailoch sa líšia, zhodných karosárskych dielcov majú veľmi málo. V prvej generácii sa odlišovali rozdielnym tvarovaním predného nárazníka, teraz už nemajú ani rovnaký tvar reflektorov či zakončenie horných častí predných blatníkov. Grand C4 Picasso má vzadu o 11 cm dlhší previs karosérie a inú podobu zadnej časti. Výrazné pozdĺžniky strešného nosiča má vizuálne integrované do karosérie. Súčiniteľ odporu vzduchu klesol na hodnotu 0,295, mal by byť najlepší v kategórii kompaktných vanov.





V kabíne je zvyčajné usporiadanie sedadiel sedemmiestnych vozidiel, teda 2+3+2. V druhom rade sú tri rozmerovo zhodné samostatné sedadlá, pozdĺžne posúvateľné v rozsahu 150 mm. Ak si zákazník vyberie päťmiestnu verziu Grand C4 Picasso, alebo za príplatok sedemmiestnu a má sedadlá tretieho radu zapustené do podlahy, objem batožinového priestoru päťmiestnej konfigurácie kolíše medzi 645 (medzigeneračný nárast o 69 l) po 725 litrov. Pri obsadení aj dvoch sedadiel v treťom rade zostáva za nimi priestor na batožinu s objemom 170 litrov. Variabilnosť usporiadania interiéru tohto modelu sa vzťahuje aj na sedadlo spolujazdca vedľa vodiča. Sklopením operadla do roviny možno v kabíne prevážať aj predmety s dĺžkou 2,75 m.



Aj Grand C4 Picasso má plne digitálne ovládacie rozhranie ako má kratší model C4 Picasso. Na širokouhlejšej 12-palcovej HD obrazovke sa zobrazujú informácie spojené s jazdou. Prostredníctvom menšej, 7-palcovej obrazovky vodič ovláda dvojzónovú klimatizáciu, navigáciu, audiosústavu, telefón, asistenčné systémy alebo doplnkové služby. Vodič si ju môže upraviť, lebo ponúka tri grafické motívy. Príplatková výbava 360° Vision pomocou štyroch kamier po obvode vozidla dokáže zobraziť vozidlo a jeho najbližšie okolie z vtáčej perspektívy. Zadná parkovacia kamera, ktorou bol vybavený model Grand C4 Picasso prvej generácie, je súčasťou výbavy aj teraz. Súčasťou bohatej príplatkovej výbavy je aj tzv. Plug & Play, čo je dvojica obrazoviek na zadnej strane operadiel predných sedadiel napojená na DVD prehrávač, doplnená o bezdrôtové slúchadlá. V ponuke sú napríklad aj parkovací asistenčný systém, schopný vozidlo zaparkovať priečne i pozdĺžne, aktívny tempomat s radarom, automaticky regulované diaľkové svetlá, monitorovanie mŕtveho uhla vozidla, systém na automatické volanie záchranej služby pri vážnej dopravnej nehode.



Grand C4 Picasso má rovnakú ponuku motorov ako jeho kratší súrodenec (1.6 VTi/88 kW, 1.6 THP/115 kW, 1.6e-HDi/85 kW). V ponuke je aj s motorom 2.0 BlueHDi (110 kW) využívajúcim selektívnu katalytickú redukciu s podporou prísady AdBlue na dočistenie spalín a časticový filter. Spĺňa emisnú normu Euro 6.

Cena Citroënu Grand C4 Picasso začína pri 18 190 eurách, čo je o 1200 eur viac ako štartovacia cena jeho kratšieho súrodenca.

-cn-



ODVÁŽNE EXPERIMENTY S NOVÝMI MATERIÁLMI

Quasar, Proxima, Oxia, 907 ... unikátne automobily Peugeot vždy vedeli rozžiariť oči detí a aj tých väčších. V roku 2012 zhmotnila značka ďalší sen a predstavuje superautomobil 21. storočia: Onyx.

Tento superautomobil vymodelovaný v symbióze s použitými materiálmi vytvorili nadšenci, ktorí čerpali inšpiráciu zo športového prostredia. Jeho motor V8 uložený vzadu v strede už pracoval na asfalte mnohých okruhov v Európe. Okrem úžasnej estetiky, ONYX experimentuje s novými surovými materiálmi s cieľom dostať sa ešte ďalej v ich účinnosti. Medené pláty sa postupom roka pokryjú patinou, čo je dôkazom nárastu najazdených kilometrov. A to nie je ešte všetko : Onyx sa opäť objaví na asfalte pretekárskej dráhy.

Karoséria raziaca si cestu vzduchom na seba upozorňuje kontrastom materiálov a farieb. Blatníky a dvere vyrobil majster remeselník z jedného kusa plechu z čistej medi. Tento kov, vyleštený ako zrkadlo, nie je chránený žiadnym iným materiálom. Z toho dôvodu sa bude v priebehu času vyvíjať -

pokryvať sa patinou. Onyx je ako živý tvor! Ostatné časti karosérie sú z uhlíkových vlákien.

Predná časť združuje zvislú mriežku chladiča a pretiahnuté svetlá (LED) s minimálnou plochou. Prúd vzduchu sa rozdeľuje na dve časti; jedna časť preniká do útrob automobilu cez vnútro karosérie a konštrukcie a zásobuje motor vzduchom. Druhá časť obteká boky a strechu s dvojitém zakrivením. Krásu Onyxu zakončujú zadné svetlá s „trojpazúrovým“ svetelným podpisom, charakteristickým pre Peugeot. Sú vybavené malinkými krídelkami, ktoré usmerňujú vrchné a bočné prúdy vzduchu tak, aby sa spájali čo najďalej od karosérie a minimalizovali interferencie. Hodnota súčiniteľa aerodynamického odporu má priemernú hodnotu 0,30.

ONYX predstavuje prienik medzi skúsenosťou a budúcnosťou, pričom strechou s dvojitém zakrivením a hliníkovými oblúkmi vzdáva hold úspešnému typu RCZ. Priehľadné okná a strecha sú vyrobené z polymetylmetakrylátu (PMMA) a odhaľujú konštrukciu z uhlíkových vlákien a kabínu. Uzatvárajú priestor kabíny a poskytujú cestujúcim maximálnu ochranu vďaka svojej odolnej nano-štruktúre. Rám automobilu tvorí novátorský diel vyvinutý vďaka know-how Peugeot Sport a tímu pre výskum a vývoj. Táto centrálna konštrukcia z monolitického uhlíka pozostáva iba z 12 častí. Prepája kolískové rámy vpredu a vzadu, čo umožnilo vynechať montáž platní. Tým sa dosiahla optimálna skrutná tuhosť a malá hmotnosť konštrukcie - iba 100 kg. Motor V8 hybryde HDi FAP so zdvihovým objemom 3,7l priskrutkovaný na šasi z uhlíkových vlákien a nápravy predstavujú skúsenosti Peugeot Sport získané a overené na tratiach po celom svete. Vidlicový osemvalec ako základ hybridného pohonu je chladený vzduchom vedeným otvormi NACA v streche.





Prenáša svojich 441 kW na zadné kolesá cez sekvenčnú 6-stupňovú prevodovku. Tento výkon ideálnym spôsobom využíva kompaktné rozmery vozidla: dĺžka 4,65 m, šírka 2,20 m, výška 1,13 m, hmotnosť 1100 kg.

Diskové 20-palcové kolesá s pneumatikami rozmeru 275/30 vpredú a 345/30 vzadu špeciálne vyvinuté Michelinom sú zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien vpredú i vzadu.

Inteligentná technológia HYbrid4 rekuperuje kinetickú energiu, ktorá sa bežne vo fáze brzdenia stráca. Táto energia uskladnená v li-ion batériách sa potom využíva vo fáze akcelerácie a zväčšuje výkon o 59 kW. Pre konštruktérov pohonu bolo skutočnou výzvou adaptovať na cestnú prevádzku hybridného pohonu V8 motor, ktorý sa v pretekoch používa v extrémnom rozmedzí otáčok.

Onyx je vybavený plochou spodnou časťou z uhlíkových vlákien, ktorá vytvára mohutnú prítláčnu silu podvozku. Vďaka tomu sa mohli minimalizovať aerodynamické prvky tvorené rozšíreniami karosérie z uhlíkových vlákien a pohyblivým krídelkom, ktoré tlačí na zadnú nápravu vo fázach brzdenia. Brzdenie zabezpečujú štyri karbónové kotúče s priemerom 380 mm vpredú a 355 mm vzadu.

Dvere poskytujú ľahký prístup do kabíny vďaka mechanizmu s pantografom s dvojitým pohybom. Pri otvorení sa vonkajší plášť z medi oddelí od rámu dverí, odchýli sa do strany o niekoľko centimetrov a následne sa otočí okolo svojej osi. Kabína je od podlahy až po strechu ponorená do prirodzeného jasného prostredia.

Svojou koncepciou vyvoláva zamyslenie nad intuitívnosťou a materiálmi. Rovnako ako pri karosérii, výber materiálov aj tu zohľadňuje nákladovosť, to znamená, že sa

použilo iba minimálne množstvo potrebné na výrobu a pevnosť jednotlivých častí. Výsledkom je prehľadná kabína v tesnej blízkosti cestujúcich. Pokiaľ ide o materiály, konštruktérov zaujímal aj ich životný cyklus. Kabína Onyxu demonštruje, že je možné spojiť nároky zákazníkov, špičkové parametre a zachovanie prírodných zdrojov. „Pre tento superautomobil sme hľadali nové materiály podľa našej vízie luxusu budúcnosti. Uhlíkové vlákna sme vybrali kvôli ich vynikajúcim parametrom. Med, kryštál, plst' a papier – prírodnejšie materiály – vyjadrujú našu snahu o hľadanie málo chránených materiálov, ktoré sú živé a postupom času sa stávajú krajšími,“ povedala Sophie Gazeau, dizajnérka Farby&Materiály Peugeot.

Kabína z lisovanej a napnutej plsti je vytváraná do podoby jednoliateho "puzdra" bez stehov a spojov. Karbónová štruktúra, kombinovaná s plochou so zapracovanou plstou, tvorí ochranný priestor okolo cestujúcich, zabezpečuje niektoré funkcie vyžadujúce si spravidla viacero dielcov: protihlukové izolácie, podlahu, vysokú konzolu, strop, anatomické sedadlá.

Cestujúci splyávajú v jeden celok s jednoliatou časťou, ktorá umožnila tiež zmenšiť hmotnosť. Ich športové pohodlie zlepšujú penové vložky pod plstovými časťami v miestach kontaktu s telom. Teplá jemná plst' vychádza zo starodávnej tradície. Je vyrobená z varených vlnených tkaných vlákien, je úplne recyklovateľná a slúži ako vynikajúca tepelná izolácia. Okrem toho zlepšuje kvalitu vzduchu zbavovaním jeho vlhkosti.

Vodič získava kompletný prehľad bez toho, aby musel spustiť vozovku z očí. Malý volant obalený v plstnom materiáli prirodzene sadne do rúk. V jeho strede sú umiestnené hliníkové ovládače na riadenie funkcií vozidla, pričom prevodovka sa ovláda

páčkami. Prístrojová doska je vyrobená z "dreva" nového typu – „Newspaper Wood“. Tento materiál je vyrobený z novinového papiera zlisovaného do blokov, z ktorého sú zhotovené časti vozidla. Takto sa vytvorila nádherná ilúzia dokonale s farebnými cievami objavujúcimi sa na povrchu. Až pozorné skúmanie odhalí tajomstvo v podobe tlačenej písma. Prístrojová doska je vybavená head-up displejom. Po obvode ukazovateľa sú znázornené otáčky motora a rýchlosť v podobe kovových dielikov, ktoré sa objavujú alebo miznú podobne ako klávesy klavíra. Činnosť samotného hybridného pohonu je vizualizovaná na digitálnych displejoch. Na streche sú nainštalované hliníkové klbové prepínače (toggle switches) zahŕňajúce ovládanie štartovania motora. Za nimi sa nachádza reflexná lišta zobrazujúca obraz spätných kamier, z ktorých dve sú za spätnými zrkadlami, tretia, panoramatická, je na zadnej časti.

Konzola, tiež odtá v plsti, je oslavou remeselného umenia spolu s majstrovským kúskom z kryštálu zhotoveného šikovým fúkačom skla. Ide o ukazovateľ, ktorý indikuje úroveň hladiny paliva v nádrži vyleptanými značkami. Obsahuje však tiež esenciu tohto superautomobilu – jeho vôň. Parfum rozptyľovaný v kabíne cez vetracie otvory zladuje vône použitých materiálov. Na konzole sú ovládače dvojzónovej klimatizácie vyrobené z vyfrézovaných hliníkových tyčiek.

Krása interiéru a dynamická skúsenosť sa zaznamenáva kamerou namontovanou medzi opierkami hlavy. Film sa následne premieta na dotykovom tablete vloženom do prístrojovej dosky a orientovanom smerom k spolujazdcovi, ktorý slúži ako prepojujaci prvok členov posádky a zatriktívňuje jazdu v automobile.

PREMIÉRY V TOKIU

Honda predstavila pred pár dňami na autosalóne v Tokiu nové mestské športovo-úžitkové auto (SUV) s názvom Vezel a v rámci posilňovania svojich aktivít v oblasti športových vozidiel predstavila koncept športového automobilu S660 Concept s motorom uprostred.

Nové mestské SUV bude na európsky trh uvedené v priebehu roka 2015. Vezel je jeho názov pravdepodobne len pre japonský trh, názov pre Európu bude potvrdený pred jeho uvedením.

Vzhľadom karosérie sa Vezel blíži SUV, línie jeho hornej časti pritom pripomínajú vozidlo kategórie kupé. Výrazné línie vytvárajú inšpirujúci a emotívny zovňajšok. Interiér bol navrhnutý s dôrazom na veľkú kvalitu a príjemné prostredie pre vodiča a spolujazdca a s ohľadom na komfort a funkčnosť pre cestujúcich na zadných



sedadlách. V Japonsku bude Vezel v ponuke nielen so zážihovým motorom, ale aj s hybridným pohonom. Hybridná verzia bude vybavená systémom Sport Hybrid i-DCD (i-DCD označuje Intelligent Dual Clutch Drive - inteligentný dvojspojkový pohon), ktorý kombinuje 1,5-litrový zážihový motor s priamym vstrekom paliva a výkonný elektromotor. „Zážihová verzia“ bude vybavená 1,5-litrovým motorom s priamym vstrekom paliva. Vďaka využitiu najmodernejších technológií pohonných jednotiek sa obe verzie typu Vezel vyznačujú dynamickým jazdným charakterom i vynikajúcou spotrebou paliva.

V Japonsku bude Vezel uvedený na trh 20. decembra 2013. Spoločnosť Honda



prestavila na autosalóne aj prototyp S660 Concept, ktorého hlavné charakteristiky zahŕňajú výkonný motor, špičkové jazdné vlastnosti, vynikajúcu stabilitu a dynamický dizajn, ktoré sú možné iba v rámci koncepcie s motorom umiestneným uprostred.

V priebehu tlačovej konferencie značky Honda Takanobu Ito, generálny riaditeľ a prezident spoločnosti Honda Motor Co., uviedol: „Tento automobil stelesňuje slobodné myslenie mladých konštruktérov značky Honda, ktorí chceli vytvoriť taký atraktívny automobil, aby bol v produktovom rade Honda jedinečný. Naši inžinieri venujú vývoju tohto typu veľké úsilie a pripravujú pre neho najmodernejšie technológie.“

Sériová výroba nástupcu štúdie S660, ktorý je určený pre japonský trh ľahkých vozidiel (kei-car), by mala začať v roku 2015.

-ha-

NOVÝ RAD MOTOROV HONDA VTEC TURBO



Spoločnosť Honda v polovici novembra oznámila predstavenie troch úplne nových motorov VTEC TURBO, ktoré sú súčasťou rastúceho radu Earth Dreams Technology. Tieto nové motory budú mať nasledujúce zdvihové objemy: 1 liter, 1,5 litra a 2 litre. Budú sa vyznačovať veľkou dynamikou, špičkovými výkonmi a malou spotrebou paliva.

Všetky tri motory budú zážihové s priamym vstrekovaním paliva a s prepĺňaním, budú vybavené technológiou premenlivého časovania ventilov, ako je napríklad technológia Honda VTEC. Spoločne s 1,6-litrovým vznetrovým motorom



a hybridnými technológiami nájdú tieto nové motory uplatnenie v celom rade pripravovaných globálnych typov, vždy s ohľadom na požiadavky miestneho trhu a na charakteristiky daného vozidla.

Vďaka úplne novej konštrukcii motorov a s ohľadom na novo vyvinuté technológie prepĺňania sa spoločnosť Honda rozhodla zmenšiť zdvihové objemy svojich motorov a vyvinula mimoriadne úsporný litrový trojvalcový prepĺňaný motor s priamym vstrekovaním paliva a 1,5-litrový štvorvalcový



prepĺňaný motor s priamym vstrekovaním paliva. Pre oba motory je charakteristické malé vnútorné trenie.

Vyznačujú

sa vo svojej triede špičkovými výkonmi a ekologickými parametrami.

Prvým motorom z radu VTEC TURBO, ktorý bude v Európe predstavený, bude výkonný 2-litrový prepĺňaný štvorvalec s priamym vstrekovaním paliva (s červeným krytom hlavy valcov), ktorý bude dostupný pre pripravovaný model Civic Type R (na snímke). Tento mimoriadne výkonný a pružný motor bude disponovať výkonom viac ako 205 kW a bude spĺňať emisnú normu EURO 6.

-ha-



OBSAH ROČNÍKA MOT'OR 2013

AUTOSALÓN

Ženeva 2013	4/28
Frankfurt 2013	10/4

BEZPEČNOST' PREMÁVKY

Ak vezieme dieťa, pozor na zimné oblečenie	1/8
Účet za nehodu sa ráta v desaťtisícoch eur...1/17	
Bezpečné mesto Snina.....1/75	
Analýza dopravnej nehodovosti na cestách...2/6	
Akcia Volvo Truck Slovak pre zlepšenie bezpečnosti na cestách.....2/9	
Základné fyzikálne princípy brzdenia automobilov	2/10
Seminár o kontrolách technického stavu vozidiel	4/6
Systém na ochranu cyklistov	4/10
Viac ako 150-tisíc vozidiel nemá technickú a emisnú kontrolu	5/7
Spln sa blíži, treba sa báť?	5/13
Aký je skutočný technický stav našich automobilov?.....6/6	
Prehnané optimistická štatistika výsledkov emisných kontrol	7-8/10
Supercyklista a supervodič.....7-8/14	
STK „pod kamerami“	9/8
Rozdielne hodnotenie chýb	9/10
Skúšanie a homologizácia motorových vozidiel	11/8
Čo by mali vodiči vedieť o pneumatikách...11/14	

CENNÍKY AUTOMOBILOV

1/62, 2/62, 3/62, 4/62, 5/62, 6/62, 7-8/100, 9/62, 10/62, 11/62

EKONOMIKA

Pokles predaja pokračuje.....1/10	
Dôležitosť úspechu Peugeotu 208 pre Slovensko.....1/16	
Kia prispieva k ekonomickému rastu Slovenska a sociálnemu rozvoju.....1/34	
Predaj osobných automobilov	2/4
Poistovacie podvody: deväť z desiatich prešetrovaných škôd sú pokusy o podvod ...2/14	
Turbulencie v ekonomike i v predaji automobilov	3/4
Daimler zverejnil výsledky za vlaňajší a prognózy na dva ďalšie roky.....3/4	
Predajné výsledky spoločnosti Kia Motors za rok 2012	3/5
Hyundai napreduje	3/5

Allianz Risk Barometer 2013	3/6
Kia Motors Slovakia začala vyrábať nový model pro_ceed	3/7
Kia Motors Slovakia dosiahla v roku 2012 rekordné tržby	4/4
Ekonomický a sociálny prínos prítomnosti automobiliek Hyundai a Kia v Európe	4/5
Automobilový priemysel SR	5/4
Toptest – objektívna kontrola kvality autoservisov a predajcov	6/10
Nástup Nissanu	6/14
Automobilový priemysel bilancuje 20 rokov	7-8/4
Automobilový priemysel generuje 9 % celkovej zamestnanosti v slovenskej ekonomike	7-8/5
Motoristi presedlávajú na skútre	7-8/6
Ford druhý rok po sebe získal titul medzinárodný motor roka	7-8/11
Filter pevných častíc v prevádzke	10/10
Technológie a požiadavky zákazníkov menia budúcnosť	10/29
Dvadsať rokov Transport dizajnu na Slovensku	11/4
Čo urobiť a čo neurobiť po nehode	11/16

HISTÓRIA

Považské strojárne, výrobca jednostopových motorových vozidiel	1/4
Dunlop oslavuje 125 rokov a hľadá do budúcnosti.....3/10	
Letecká Atlantida (letecký motor DV-2)....3/54, 4/56, 5/58, 6/54, 7-8/94, 10/56, 11/56	
BMW vyrába motocykle 90 rokov	5/48
45 rokov Citroenu Méhari	6/75
Polstoročie Porsche 911.....7-8/64	
Oslavy 150. výročia narodenia Henryho Forda.....9/16	
Volkswagen Passat oslavuje 40 rokov	9/43
Spomienka na vynálezcu vznietového motora Rudolfa Diesela	11/60

HISTORICKÉ VOZIDLÁ

La Salle séria 50, rok výroby 1937.....1/76	
Stalo sa v roku 1903 – 110 výročie.....1/76	
Vitajte na Slovensku	1/77
Chevrolet Corvette: 60 rokov ikony.....1/77	
Tatra 111 – DO30A, rýpadlo, rok výroby 1958	2/76
Otvorenie siene slávy nového vozidla BVP-1.....2/76	
Hľadanie stratených ciest.....2/77	

Dodge 30 faeton, rok výroby 1916	3/76
Stalo sa pred 80 rokmi.....3/76	
Začiatok výstavby Golden Gate Bridge.....3/76	
Stalo sa pred 40 rokmi - 1973	3/77
Londýnske taxíky bude vyrábať Geely	3/77
BVP – 1	4/76
Stalo sa pred 40 rokmi – 1973.....4/76	
Začiatok veteránistickej sezóny na Slovensku	4/77
Bentley 4.25 liter Park Ward Saloon, rok výroby 1937	5/76
Evidenčné čísla a historické vozidlá	5/76
Hviezdicová jazda historických vozidiel	5/77
Podujatia s historickými vozidlami na Slovensku	5/77
Tatra 57 cabriolet, rok výroby 1932.....6/76	
Múzeum historických vozidiel na Záhorí	6/76
Historicko-technická kontrola v Bratislave	6/77
Stalo sa pred 80 rokmi.....6/77	
Vydrazili Churchillov Daimler.....6/77	
Najdrahší automobilový veterán.....7-8/113	
Opel Record, rok výroby 1957	7-8/114
Vitaj na Slovensku	7-8/114
Krištáľová rallye 2013	7-8/115
80 rokov od vzniku legendy Aero 307-8/115	
Buick typ 31, rok výroby 1913.....9/76	
Krištáľová rallye 2013	9/76
Hviezdicová jazda na letecký deň v Holíči...9/77	
Aero 30, rok výroby 1936	10/76
Spomienková jazda na 1 000 míľ československých	10/76
Sahara 2013	10/77
Historické vozidlá na Autoshow v Nitre...10/77	
Tatra 600 Tatraplan, rok výroby 1950	11/76
Krištáľová rallye	11/76
Stalo sa	11/77

HRY S FYZIKOU

Tajomstvá fyziky objavované tancom.....1/74	
Prečo sa lámu polosi hnacích kolies	2/74
O tajomstve šesdesiatichštyroch keksíkov	3/74, 4/74
Vozík na ľudský pohon	5/74
Výpočet reakčného času bez kalkulačky.....6/74	
Tajomné vlastnosti štvorkoliesok...7-8/112, 9/74	
Tajomný automobil	10/74
Začarovaný tanierik	11/74



MINIATÚRY

Hviezdy na kolesách.....	1/78
Panamericanou na hrášku a chrobákov.....	2/78
Sen Ameriky?	3/78
Slnko, autá, jahody ... aj bez jadra!.....	4/78
Kluby pre náročných: HERPA CarsClub a HERPA WingsClub	5/78
Konečne: modely aj pre deti!.....	6/78
Zašlý luxus, dodnes jedinečný flair.....	7-8/116
Tajomstvo červeného kufrika	7-8/118
Anatómia automobilovej krásy (v M 1:18).....	9/78
Európske reminiscencie i dnešok – en miniature.....	10/78
PREISER na kolesách	11/78

PONUKA SLUŽIEB

Renault a Dacia v roku 2013.....	2/13
Škoda Last Minute nákupy vozidiel cez facebook.....	4/8
Trojnásobná istota Kia Motors	4/11
Aplikácia Škoda Service ponúka pomoc vodičom.....	4/13
Lexus ponúka mimoriadne zvýhodnenie pre modely s hybridným pohonom	5/15
7-ročná aktualizácia máp v navigáciách	5/15
Kritické choroby v populácii pribúdajú	6/13
Vodičom v krízových situáciách zimné pneumatiky teraz nepomôžu	6/13
Poistenie na dovolenku za vás vybaví aplikácia pre smartfóny.....	7-8/9
Keď sa dovolenka zmení na nočnú moru.....	7-8/13
Pozlátený povrch? – Žiadny problém!	7-8/90
Zdokonalenie „Toyota Touch 2 s navigáciou GO“	10/29
TopTest Workshop 2013.....	10/35
Škoda odporúča: myslíte na zimu už teraz!.....	11/13

POTULKY PO SLOVENSKU

Bratříci v Zamagurí.....	1/80
Mníši pod Tromi korunami	2/80
Jedinečné kultúrno-historické diela spod Troch korún.....	3/80
Areál Červeného kláštora.....	4/80
Zviazanosť s kláštorom.....	5/80
Osídľovanie Zamaguria.....	6/80
Čaro krásny prielom Dunajca	7-8/120
Majestát Troch korún.....	9/80
Hranica v pohybe.....	10/80
Pohnuté osudy pohraničného hradu	11/80

PRÁVNÁ RUBEKA

Rada advokáta: 1/12, 2/12, 3/12, 4/12, 5/12, 6/12, 7-8/12, 9/12, 10/12, 11/12
--

PREDSTAVUJEME

Toyota Auris	1/36
Škoda Octavia (III)	1/38
Praga R1	1/40

Opel Mokka	1/42	Mercedes-Benz GLA	6/40
Dacia Sandero, Sandero Stepway.....	1/44	Ford Fiesta ST	6/42
Mercedes-Benz E.....	1/46	BMW radu 5.....	6/43
BMW Concept 4 Coupé	1/48	McLaren P1	6/48
Lexus LF-LC Blue.....	1/52	Toyota TMG EV P002.....	6/49
Mercedes-Benz Ener-G-Force.....	1/54	Kia CUB.....	6/52
Škoda Octavia.....	2/34	Škoda Octavia RS	7-8/38
Bentley Continental GT Speed Convertible	2/37	Kia cee'd GT, pro_ cee'd GT	7-8/40
Toyota Verso	2/38	Citroën C4 Oicasso.....	7-8/42
Hyundai HCD-14 Genesis	2/40	Hyundai ix35	7-8/46
Mercedes-Benz E kupé a kabriolet.....	2/42	Chevrolet Trax.....	7-8/48
Peugeot 2008	2/44	Toyota Auris Touring Sports.....	7-8/50
Ford Fiesta.....	2/46	Opel Insignia	7-8/52
Honda Urban SUV Concept	2/48	Aston Martin Vanquish Volante.....	7-8/55
Roadster Lamborghini Aventador LP700-4.....	2/49	Mercedes-Benz S	7-8/56
Chevrolet Corvette Stingray	2/52	Mazda6.....	7-8/62
Lexus IS.....	2/54	BMW X5	7-8/66
Citroën C3 Picasso.....	2/56	Peugeot 2008	7-8/70
Mitsubishi Outlander PHEV.....	2/57	Volvo FMX.....	7-8/72
Mercedes-Benz CLA.....	2/60	Volkswagen cross up!.....	7-8/74
Octavia Combi	3/30	Lamborghini Veneno	7-8/75
Seat Leon.....	3/32	Dacia Dokker a Dokker Van.....	7-8/76
Renault Fluence.....	3/34	Aston Martin CC100 Speedster.....	7-8/79
Koncepty Honda Civic kombi, NSX.....	3/36	Hyundai i10.....	9/21
Hyundai Grand Santa Fe.....	3/37	Škoda Rapid Spaceback	9/36
Auris Touring Sports.....	3/38	Toyota Corolla.....	9/38
Kia Cross GT, Kia Optima	3/40	Opel Monza Concept	9/40
Citroen Technospace.....	3/42	VW Golf Variant.....	9/42
Citroen DS3 Cabrio.....	3/43	Kia Soul, Optima.....	9/44
Ford Fiesta ST.....	3/44	BMW Concept M4 Coupé.....	9/45
Dacia Logan	3/46	Chevrolet Camaro	9/46
Renault Kangoo Van	3/48	Mercedes-Benz GLA	9/48
Chevrolet Captiva	4/35	Peugeot RCZ R.....	9/53
Toyota RAV 4.....	4/36	Honda Civic Tourer	9/54
Suzuki SX4.....	4/38	Suzuki iV-4 Koncept.....	9/59
Mercedes-Benz A45 AMG.....	4/40	Peugeot 308	10/31
Hyundai Grand Santa Fe.....	4/42	Škoda Rapid Spaceback	10/36
Alfa Romeo 4C	4/44	Suzuki SX4 S-Cross.....	10/38
Dacia Logan MCV	4/46	Ford S-MAX Koncept.....	10/40
Citroën DS Wild Rubis	5/25	Kia Niro	10/42
Peugeot 2008	5/29	Audi Sport quattro concept.....	10/44
Škoda Superb.....	5/32	Honda CR-V 1.6 i-DTEC	10/49
Automobilová jar na Slovensku sa začala vo Forde	5/34	BMW i8	10/52
Ford uvádza na trh 1,5-litrový motor EcoBoost	5/35	Volvo Concept Coupé.....	10/55
Renault Clio Grandtour.....	5/36	Lexus LF-NX.....	10/74
Citroën C4 Picasso.....	5/38	Opel Meriva	11/38
Toyota FT-86 Open	5/40	Hyundai i10.....	11/40
Kia provo.....	5/42	Volkswagen Golf Variant	11/42
Volvo S60, V60 a XC60 R-Design.....	5/44	Dacia Logan MCV	11/44
Hyundai HND-9.....	5/46	Audi A3 Sedan.....	11/46
Ferrari LaFerrari.....	5/75	Mercedes-Benz S kupé koncept	11/48
Škoda Superb.....	6/32	Toyota Land Cruiser	11/52
Renault Captur.....	6/34	Bentley Continental GT, Jaguar Project 7.....	11/54
Opel Cascada.....	6/36	Škoda Rapid Spaceback na slovenskom trhu.....	11/74
Peugeot 308	6/38		

ROZHOVOR

Dobry trend (plk. Ing. Milan Hamar, riaditeľ odboru dopravnej polície MVS SR).....	1/14
---	------



2013 – rok značky Škoda (Ing. Karel Sklenář, riaditeľ spoločnosti Škoda Auto Slovensko).....	4/14
Opel sa driape z červených čísel (Ing. Pavol Šilha, riaditeľ spoločnosti Opel CaS)	5/10
Presné a rýchle meranie geometrie náprav (Ing. Igor Homola, majiteľ a konateľ spoločnosti Homola, s.r.o.)	7-8/84
Diaľnice (Mgr. Michal Halabica, gen. riaditeľ Sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky)	9/4
Zmeny automobilového trhu (Ing. Roman Bujna, gen. riaditeľ spoločnosti Porsche Slovakia)	9/13
Ako zistiť chybný filter pevných častíc? (Ing. Peter Lendák, PhD, riaditeľ spoločnosti S-EKA, s.r.o.)	11/10

TECHNIKA

Brzdové systémy nákladných automobilov a jazdných súprav ...1/50, 2/50, 3/50, 4/50, 5/50, 6/50, 7-8/80, 9/50, 10/50, 11/50	
Priekopnícka trieda S (Mercedes-Benz).....	1/56
Škoda vyrába nové zážihové motory.....	1/59
Komunikujúce vozidlá.....	1/60
HondaJet.....	1/61
Vývoj interiéru kabíny vo vozidlách Scania ..2/16	
Vyššia úroveň integrácie smartfónu do vozidla.....	2/58
Obnova motorov Opel.....	2/59
Mercedesy vedú zavolať pomoc pri nehode	2/61
Škoda vyrobila od roku 1905 už 15 miliónov vozidiel.....	3/14
Škoda investuje do zelenej budúcnosti.....	3/15
Rodičia mladých vodičov môžu nastaviť v aute obmedzenia	3/45
Elektrický čln vyšiel z najvýkonnejšieho elektroauta.....	3/45
Aeroakustický a aerodynamický tunel Mercedesu.....	3/52
Hybrid Air (Citroën C3)	4/48
Nie je Off-Road ako Off-Road	4/52
Z Rotterdamu do Moskvy na jeden liter paliva	5/8
Laboratórium automobilovej elektroniky v Košiciach.....	5/9
Funkcia núdzovej pomoci Emergency Assistance	5/27
Súčinnosť elektronických systémov vozidla a tlmičov pruženia	5/52
Päť nových asistenčných systémov – tri svetové premiéry	5/53
Mercedes-Benz S	5/54
Maserati Ghibli	5/57
Virtuálna realita	6/46
V interiéri Volva je čistý vzduch.....	6/47

Prístupy pri návrhu tvarov karosérií automobilov	7-8/86, 9/60
Budúcnosť automobilov už začala.....	7-8/91
Citroën – lokalizované tiesňové volanie.....	9/52
Čo nás bude poháňať v budúcnosti?	9/56
Špičkové bezpečnostné a podporné funkcie pre Volvo XC90	9/75
„Autopilot“ v aute	10/14
Nové motory Opel	10/46
Zdokonaľovanie systému „infotainmentu“	10/54
Systémy plnoautomatického parkovania	11/33
Lexus Hotspot – interaktívne pripojenie Wi-Fi.....	11/51

VYSKÚŠALI SME

Lexus RX 450h, 185 kW Premium.....	1/18
Honda Civic 2.2i – DTEC, 110 kW Executive.....	1/20
Mercedes-Benz CLS 350 CDI Blue EFFICIENCY Shooting Brake, 195 kW.....	1/22
Citroën C4 Aircross HDi 150, 110 kW.....	1/24
Hyundai i30 kombi 1.6 MPI, 88 kW Comfort Blueberry	1/26
Peugeot 4008 1.8 HDi, 110 kW.....	1/28
Land Rover Freelander 2 TD4 SE, 110 kW	1/30
Chevrolet Cruze SW 1.4 Turbo, 103 kW LT Plus.....	1/32
Honda CR-V 2.2 i-DTEC/6MT 4x4, 110 kW Lifestyle.....	2/18
Kia Sorento 2.2 CRDi 4WD TX A/T, 145 kW	2/20
Volvo V40 T4 1.6 Summum, 132 kW	2/22
Chevrolet Malibu 2.0 CRDi, 118 kW.....	2/24
Ford B-MAX 1.5 TDCi Duratorq DPF, 55 kW Spirit X.....	2/26
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi VGT 4x4, 145 kW Premium.....	2/28
Lexus GS 350 AWD, 233 kW Premium.....	2/30
Toyota Prius Plug-in Hybrid	2/32
Opel Mokka 1.4 16V, 103 kW 4x4 Cosmo.....	3/18
Citroën C-Elysée HDi 92, 68 kW Exclusive	3/20
Mercedes-Benz Citan 109 CDI, 66 kW Kombi lang	3/22
Suzuki Swift 1.2 VVT GS AAC TOP, 69 kW	3/24
Dacia Sandero Stepway 1.5 dCi, 66 kW Arctiva.....	3/26
Peugeot 301 1.6 VTi, 85 kW, 1.6 HDi, 68 kW Allure.....	3/28
Renault Clio Energy 0.9 TCe, 66 kW, 1.5 dCi, 66 kW Dynamique	4/18
Range Rover Evoque 2.2 TD4, 110 kW Pure	4/20
Lexus LS 600h L, 290 kW	4/22
Ford B-MAX 1.0 EcoBoost SCTi, 74 kW Spirit X.....	4/24
Kia Optima Hybrid 2.0 CVVT HEV	4/26
Škoda Octavia 2.0 TDI, 110 kW	

Elegance.....	5/18
Dacia Duster 1.6 16V, 75 kW 4x2 LPG	
LS Cool	5/20
Opel Astra sedan 1.7 CDTI, 96 kW	5/22
Citroën C-Elysée 1.6 VTi, 85 kW Exclusive	5/24
Ford C-MAX 1.0 EcoBoost SCTi, 74 kW Collection X.....	5/26
Peugeot 301 1.2 VTi, 53 kW Active	5/28
Toyota Aris Hybrid Style	5/30
Ford Fiesta 1.25 Duratec 16V DOHC, 60 kW Trend X	6/18
Hyundai i30 1.6 CRDi 6A/T, 94 kW, 1.6 GDi 6M/T, 99 kW Dynamic	6/20
Opel Adam 1.4, 64 kW GLAM	6/22
Toyota Auris 1.6 Valvematic, 97 kW Active.....	6/24
Citroën C3 Picasso 1.6 HDi, 84 kW Exclusive.....	6/26
Škoda Octavia 2.0 TDI, 110 kW 6 AP DSG Elegance.....	6/28
Nissan Qashqai 360 1.6 dCi, 96 kW	6/30
Škoda Octavia 1.8 TSI, 132 kW 7st. AP DSG Elegance.....	7-8/20
Renault Captur Energy 1.5 dCi, 66 kW Dynamique	7-8/22
Volvo V40 Cross Country T5 AWD Summum, D3 AT Momentum	7-8/24
Lexus RX 450h AWD F Sport	7-8/26
Opel Astra OPC 2.0 Turbo 206 kW.....	7-8/28
Honda Civic 1.6 i-DTEC, 88 kW Sport ...	7-8/30
Hyundai i40 1.7 CRDi 6M/T, 110 kW sedan Business Edition.....	7-8/32
Ford Focus kombi 2.0 TDCi, 103 kW Titanium, Ford Focus ST 2.0 EcoBoost SCTi, 184 kW ST R.....	7-8/34
Toyota Verso 2.0 D-4D DPF, 91 kW Active.....	7-8/36
Seat Leon FR 2.0 TD, 110 kW Ecomotive.....	9/18
Hyundai i20 1.1 CRDi, 55 kW Comfort	9/20
Kia Carens 1.7 CRDi, 100 kW EX.....	9/22
Ford Fiesta 1.6 TDCi, 70 kW 5 dv. Titanium X, 1.0 EcoBoost SCTi, 92 kW 3 dv. Sport.....	9/24
BMW 330d, 190 kW xDrive Sedan	9/26
Nový Renault Scénic XMOD Energy 1.6 dCi, 96 kW Privilege.....	9/28
Toyota Yaris 1.33 Dual VVT-i, 73 kW špeciálna edícia TREND	9/30
Ford Transit Custom Van 1.2 H1 FWD, 2.2 TDCi, 92 kW Ambiente	9/32
Mitsubishi Outlander 3G 2.2 DI-D, 110 kW 6AT Instyle.....	9/34
Ford Kuga 2.0 TDCi Duratorq, 120 kW Titanium X.....	10/18
Citroën C4 Picasso 1.6 e-HDi, 85 kW ...	10/20
BMW 640d xDrive Gran Coupé 3.0,	



230 kW	10/22
Volvo V60 D4 2.4, 120 kW Summum.....	10/24
Dacia Logan 0.9 TCe, 66 kW, 1.2,	
55 kW a LPG, 53 kW vo výbave Arctic.....	10/26
Toyota Avenis 2.2 D-CAT 150, 110 kW	
Style Edition.....	10/28
Peugeot 208 XY 1.6 e-HDi FAP STT,	
84 kW	10/30
Ford Transit Custom Van L1H1 2.2 TDCi,	
74 kW Ambiente.....	10/32
Hyundai Veloster Turbo 1.6 T-GDI,	
137 kW Extreme.....	10/34
Toyota RAV4 2.2 D-4D, 110 kW, 2.0	
Valvematic, 111 kW Style.....	11/18
Hyundai Genesis Coupé 3.8 V6RS,	
255 kW Premium.....	11/20
Mercedes-Benz E 350 Blue TEC 4MATIC,	
185 kW Avantgarde.....	11/22
Mazda6 2.0 Skyactiv-G, 121 kW	
Revolution	11/24
Kia pro_ceed GT 1.6 T-GDI, 150 kW.....	11/26
BMW M5 4.4, 412 kW Limousine	11/28
Renault Captur 1.2 TCe, 85 kW EDC	
Dynamique	11/30
Ford Grand C-MAX 1.0 EcoBoost SCTi, 92	
kW Collection X.....	11/32
Ford Tourneo Custom 2.2 TDCi, 114 kW	
L2H1 Titanium.....	11/34
Peugeot 2008 1.6 Vti, 88 kW, 1.6e-HDi,	
68 kW	11/36

Z DOMOVA

Slovensko pozná najlepších servisných	
pracovníkov značky Škoda	1/8
Lanovka v bratislavskom závode Volkswagen	
Slovakia má 10 rokov	1/9
Slovenská premiéra „IMPA Fashion Show“	1/9
Autoopravár Junior Castrol 2013.....	1/11
Auto roka 2013 v SR.....	1/11
Výroba automobilov v SR	2/4
Nové osobné i nákladné vozidlá v poklese	3/6
V bratislavskom závode	
Volkswagen Slovakia	3/8
Štart Adama	3/12
Podpísala sa aj zima pod slabšie registrácie	4/4
Vítazi národného kola detskej umeleckej súťaže	
Toyota Dream Car Art.....	4/75
Matador Automotive presvedčil o kvalite.....	5/14
Škoda Auto Slovensko predala viac ako	
750 000 vozidiel.....	5/14
Počet registrácií automobilov vzrástol	6/4
Počet registrácií motocyklov na Slovensku	
výrazne narástol	6/5
Najväčší regionálny sklad automobilových	
dielcov	6/8
Za každé predané auto zasadený strom	6/9
Projekt Goodyear bezpečná škôlka oslávi	
šieste narodeniny.....	6/9
Rastúci trend predaja nových automobilov	

pokračuje	7-8/8
Young, Creative, Chevrolet 2013 pozná	
slovenských víťazov.....	7-8/16
Nové predajno-servisné miesto značiek BMW	
a Mini v Bratislave.....	7-8/16
Nárast miezd v Kia Motors Slovakia	7-8/18
Kia pomáha zlepšovať bezpečnosť chodcov	
na cestách.....	7-8/18
Toyota v roku 2013 pomôže upraviť 189 km	
turistických trás.....	7-8/27
Sieť diaľnic a rýchlostných ciest na	
Slovensku	9/5
Volkswagen Slovakia vyrobil už 700 000	
Touaregov	9/74
Registrácie nových áut v SR	11/9
Citroën na Slovensku dosiahol najvýraznejší	
rast	11/9
Jednoduchý spôsob legalizácie „stočených“	
tachometrov.....	11/11
Nový Peugeot 308	11/17
Qoros začína na Slovensku.....	11/17

ZO SVETA

Módny Swift Top	1/13
Skúter Smart.....	1/13
Ocenenie pre karosériu Mercedesu SL.....	1/13
Ocenenie IF pre Kia pro_ceed.....	1/35
Nové logo značky Škoda pre typy Fabia	
a Roomster.....	2/11
Test odolnosti voči deťom	2/17
S-Cross bodoval v Číne.....	2/17
Začala výroba Adama.....	2/17
Rolls-Royce oslávil jubileum	2/45
Ocenený Hyundai ix35 Fuel Cell	2/58
Provokujúci koncept spoločnosti Kia Motors	2/59
Jaguar XJ	2/75
Seat Martorell oslavuje 20 výročie	3/9
Fordy Kuga, Transit Custom a B-MAX	
označené ako najlepšia voľba pre	
bezpečnosť	3/16
Toyota najúspešnejšou značkou podľa TUV	
Report 2013.....	3/16
Strategická zmena v štruktúrach spoločnosti	
BMW Motorrad	3/17
Daimler, Ford a Nissan potiahnu palivové	
články	3/17
Opel Adam pre medzinárodné rally	3/17
TMC a BMW Group prehľbujú	
spoluprácu.....	3/61
Lexus na ženevskom autosalóne 2013	3/75
Dunlop Sport BluResponse – príľnavosť	
bez kompromisov	4/13
Toyota i-Road.....	4/16
335,71 km/h na ľade.....	4/16
Kruté testovanie novej dodávky	
(Ford Transit Custom)	4/25
Prvé plastové uchytenie motora	4/61
Škoda Parts Centrum.....	5/16
Superšportová Icona Vulcano.....	5/16

Najrýchlejšia Škoda Octavia všetkých čias.....	5/16
Elektromobil Detroit Electric SP:01	5/17
Honda predstavuje systém pre aktívne	
brzdzenie	5/17
Ford Focus je najpredávanejšie vozidlo	
na svete.....	5/17
Iveco Bus.....	6/7
Rýchlonabíjanie elektromobilov.....	6/16
Toyota Racing a ZF začínajú spolupracovať	6/16
Beštia odmietla poslušnosť	6/16
Svetová premiéra štúdie Škoda Rapid Sport.....	6/17
M Šport edícia pre BMW 6	6/17
Chevrolet Spark EV má dojazd 132 km.....	6/61
Menej známe aktivity BMW.....	7-8/15
Tím BMW víťazom BMW Polo Slovakia	
Open 2013	7-8/15
Program vodičských zručností.....	7-8/16
Auto samo zaparkuje na parkovisku	7-8/18
Pre budúcich inžinierov.....	7-8/19
Adam aj s hlasovým ovládaním	
Siri Eyes Free pre iPhone.....	7-8/19
Honda v spolupráci s AIST vyvinula	
roboť pre prieskum vo výškach	7-8/19
Nová kolekcia bicyklov Škoda 2013	7-8/21
Nemecká rada pre dizajn ocenila	
Škodu Octavia	7-8/21
Kombi s charakteristikou SUV	
(Opel Insignia)	7-8/29
Ocenený Unimog	7-8/82
Sebastien Loeb a Peugeot 2008 T16	7-8/83
Motocykel pre americké špeciálne	
jednotky	7-8/99
Umelecké dielo k výročiu	
Harley-Davidson.....	9/12
Rodný list pre veterány Škoda.....	9/37
Citroën E3 Essential	9/52
Najväčší automobilový závod v Afrike.....	11/31
Mustang k výročiu leteckých akrobatov	11/31

INZERCIA

Bosch	
Citroën	
Ford	
GoodYear	
Homola, s.r.o.	
Honda	
Hyundai	
Chevrolet	
Kia Motors	
Land Rover	
Mercedes-Benz	
Opel	
Peugeot	
Renault	
Suzuki	
Škoda	
Toyota	
Volvo	



Alfa Romeo Giulietta



Alfa Romeo MiTo



Audi A1 Sportback



Audi A3 Sportback



Audi A6 limuzina



Audi Q5



Audi S4 Avant



Audi TT RS roadster



BMW 3 Touring



BMW 7



BMW 120i Cabrio



BMW 535i Touring

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 1,4T 120k Progression	15 490 €	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 1,4T MultiAir Distinctive	19 490 €	H	5	5	4351 x 1798 x 1465	350/-	R4	1368	B	125	230	M6	P	218	7.8	5.8	A,B,E,K,P,R,S
Giulietta 1,6 JTD 105k Distinctive	18 490 €	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
Giulietta 2,0 JTD 140k Distinctive	19 990 €	H	5	5	4351 x 1798 x 1465	350/-	R4	1956	D	103	320	M6	P	205	9.0	4.5	A,B,E,K,P,R,S
Giulietta 2,0 JTD 170k Distinctive	22 490 €	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
159 2,0 JTD 170k 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 Sportwagon 2,0 JTD Distinctive	33 250 €	K	5	5	4660 x 1828 x 1422	445/-	R4	1956	D	125	360	M6	P	216	9.0	5.5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
MiTo 1,4 MPI 78k Progression	14 100 €	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 135k Super	18 600 €	H	3	4	4063x 1720 x 1446	270/-	R4	1368	B	99	180	M5	P	207	8.4	5.6	A,B,E,H,AK,K,P,R,S
MiTo 1,3 JTD 95k Super	17 850 €	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,K,P,R,S
MiTo 1,6 JTD 120k Super	20 000 €	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
AUDI																	
A1 Sportback 1,4 TFSI Attraction	18 800 €	H	3	4	3954 x 1746 x 1416	270/-	R4	1390	B	90	200	M6	P	203	8.9	5.3	A,B,C,E,H,K,R,S
A3 Sportback 1,6 TDI Attraction	23 550 €	H	5	5	4237 x 1777 x 1421	365/-	R4	1598	D	77	250	M6	P	195	10.7	3.8	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
A3 Sportback 1,8 TFSI Attraction	27 110 €	H	5	5	4237 x 1777 x 1421	365/-	R4	1798	B	132	250	M6	P	232	7.1	5.8	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
A3 Cabriolet 1,2 TFSI Attraction	28 070 €	CA	2	4	4238 x 1765 x 1424	260/-	R4	1197	B	77	175	M6	P	190	12.2	5.7	A,B,C,E,K,R,S
A3 Cabriolet 2,0 TDI Attraction	33 260 €	CA	2	4	4238 x 1765 x 1424	260/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	208	9.6	4.6	A,B,C,E,K,R,S
A3 Sportback New 1,4 TFSI Attraction	22 150 €	H	5	5	4310 x 1785 x 1425	380/-	R4	1395	B	90	200	M6	P	203	9.5	5.3	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
A3 Sportback New 2,0 TDI quattro Attra	28 360 €	H	5	5	4310 x 1785 x 1425	380/-	R4	1968	D	110	320	M6	4x4	214	8.5	4.7	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
A4 allroad quattro 2,0 TDI	39 000 €	K	5	5	4721 x 1841 x 1495	480/-	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	33 430 €	K	5	5	4699 x 1826 x 1436	490/-	R4	1798	B	125	320	M6	P	222	8.4	6.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A4 Limuzina 2,0 TFSI quattro	38 870 €	S	4	5	4701 x 1826 x 1427	480/-	R4	1984	B	155	350	M6	4x4	246	6.5	6.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A5 Coupe 2,0 TFSI quattro	41 170 €	C	2	4	4626 x 1854 x 1372	455/-	R4	1984	B	155	350	M6	4x4	246	6.4	6.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A5 Sportback 2,0 TDI quattro	39 470 €	H	5	4	4712 x 1854 x 1391	480/-	R4	1968	D	130	380	M6	4x4	223	8.2	5.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A5 Cabriolet 1,8 TFSI	39 400 €	CA	2	4	4626 x 1854 x 1383	320/-	R4	1798	B	125	320	M6	P	222	8.7	6.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A6 Limuzina 2,8 FSI quattro S tronic	47 520 €	S	4	5	4915 x 1874 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 Limuzina 3,0 TDI quattro S tronic	50 420 €	S	4	5	4915 x 1874 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 S tronic	57 200 €	K	5	5	4940 x 1898 x 1534	565/-	V6	2967	D	150	400	A7	4x4	223	7.5	6.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A6 Avant 3,0 TDI	47 250 €	K	5	5	4926 x 1874 x 1461	565/-	V6	2967	D	150	400	M6	P	232	7.9	5.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A7 Sportback 3,0 TFSI quattro S tronic	61 200 €	H	5	4	4969 x 1911 x 1420	535/-	V6	2995	B	228	440	A6	4x4	250	5.6	8.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A8 3,0 TDI quattro tiptronic DPF	75 300 €	S	4	5	5137 x 1949 x 1460	510/-	V6	2967	D	184	550	A8	4x4	250	6.1	6.4	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
A8 3,0 TFSI quattro tiptronic	77 600 €	S	4	5	5137 x 1949 x 1460	510/-	V6	2995	B	213	420	A8	4x4	250	6.1	8.8	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
A8 Long 3,0 TFSI quattro tiptronic	81 600 €	S	4	5	5267 x 1949 x 1471	510/-	V6	2995	B	213	420	A8	4x4	250	6.2	8.8	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Q3 2,0 TDI quattro	32 220 €	K	5	5	4385 x 1831 x 1608	460/-	R4	1968	D	103	320	M6	4x4	197	9.9	5.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Q3 2,0 TFSI quattro S tronic	33 510 €	K	5	5	4385 x 1831 x 1608	460/-	R4	1984	B	125	280	A7	4x4	212	7.8	7.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Q5 2,0 TFSI quattro tiptronic	45 420 €	K	5	5	4629 x 1898 x 1655	540/-	R4	1984	B	165	350	A8	4x4	222	7.1	7.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Q5 3,0 TDI quattro S tronic DPF	49 990 €	K	5	5	4629 x 1898 x 1655	540/-	V6	2967	D	180	580	A7	4x4	225	6.5	6.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Q7 3,0 TDI quattro tiptronic DPF	57 300 €	K	5	7	5086 x 1983 x 1737	775/-	V6	2967	D	180	550	A8	4x4	216	7.8	7.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Q7 4,2 TDI quattro tiptronic DPF	77 200 €	K	5	7	5086 x 1983 x 1737	775/-	V8	4163	D	250	800	A8	4x4	242	6.4	9.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
R8 Coupe 4,2 FSI V8 quattro	119 400 €	C	2	2	4440 x 1904 x 1252	100/-	V8	4163	B	316	430	M6	4x4	302	4.6	14.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
R8 Spyder 5,2 FSI V10 quattro S tronic	169 800 €	CA	2	2	4440 x 1904 x 1244	100/-	V10	5204	B	386	530	A7	4x4	311	3.8	13.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
RS 5 Coupe 4,2 FSI V8 quattro S tronic	81 500 €	C	2	4	4649 x 1860 x 1366	455/-	V8	4163	B	331	430	A7	4x4	250	4.5	10.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S4 Avant 3,0 TDI V6 quattro S tronic	47 440 €	K	5	5	4699 x 1826 x 1436	490/-	V6	2967	D	180	500	A7	4x4	250	6.1	5.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S4 Limuzina 3,0 TFSI quattro S tronic	45 700 €	S	4	5	4701 x 1826 x 1427	480/-	V6	2995	B	200	400	A7	4x4	250	5.4	8.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S5 Coupe 3,0 TFSI quattro S tronic	48 100 €	C	2	4	4640 x 1854 x 1369	480/-	V6	2995	B	245	440	A7	4x4	250	4.9	8.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S5 Sportback 3,0 TFSI quattro S tronic	47 200 €	H	5	4	4718 x 1854 x 1382	480/-	V6	2995	B	245	440	A7	4x4	250	5.1	8.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SQ5 3,0 TDI quattro tiptronic	59 990 €	K	5	5	4644 x 1911 x 1624	540/-	V6	2967	D	230	650	A8	4x4	250	5.1	6.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
TT Coupe 2,0 TFSI S tronic	38 130 €	C	2	4	4198 x 1842 x 1353	292/-	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	38 670 €	C	2	4	4198 x 1842 x 1353	292/-	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	41 440 €	R	2	2	4198 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	50 870 €	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	53 570 €	R	2	2	4198 x 1842 x 1345	250/-	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 RS quattro	58 820 €	C	2	4	4198 x 1842 x 1342	290/-	R5	2480	B	250	450	M6	4x4	250	4.5	9.0	A,B,C,E,K,P,R,S
BMW																	
116i	25 000 €	H	5	5	4324 x 1765 x 1421	225/-	R4	1598	B	100	220	M6	Z	210	8.5	5.7	A,B,C,E,H,K,R,S
118d	28 000 €	H	5	5	4324 x 1765 x 1421	225/-	R4	1995	D	105	300	M6	Z	212	8.9	4.5	A,B,C,E,H,K,R,S
118i Cabrio	31 200 €	CA	2	4	4360 x 1748 x 1411	305/-	R4	1995	B	105	190	M6	Z	210	9.3	6.5	A,B,C,E,H,K,R,S
120i Cabrio	34 300 €	CA	2	4	4360 x 1748 x 1411	305/-	R4	1995	B	125	210	M6	Z	220	8.4	6.8	A,B,C,E,H,K,R,S
123d Coupe	34 100 €	C	2	4	4360 x 1748 x 1423	370/-	R4	1995	D	150	400	M6	Z	238	7.0	5.1	A,B,C,E,H,K,R,S
135i Coupe	41 200 €	C	2	4	4360 x 1748 x 1423	370/-	R6	2979	B	225	400	M6	Z	250	5.3	8.5	A,B,C,E,H,K,R,S
318d	33 000 €	S	4	5	4624 x 1811 x 1429	460/-	R4	1995	D	105	320	M6	Z	212	9.0	4.5	A,B,C,E,H,K,R,S
320d xDrive	38 100 €	S	4	5	4624 x 1811 x 1429	460/-	R4	1995	D	135	380	M6	4x4	233	7.5	4.8	A,B,C,E,H,K,R,S
320i	33 200 €	S	4	5	4624 x 1811 x 1429	460/-	R4	1997	B	135	270	M6	Z	235	7.3	6.3	A,B,C,E,H,K,R,S
335i xDrive	46 900 €	S	4	5	4624 x 1811 x 1429	460/-	R6	2979	B	225	400	M6	4x4	250	5.3	8.2	A,B,C,E,H,K,R,S
330i Cabrio	51 100 €	CA	2	4	4612 x 1782 x 1384	210/-	R6	2996	B	200	320	M6	Z	250	6.5	7.8	A,B,C,E,K,R,S
320d Cabrio	45 900 €	CA	2	4	4612 x 1782 x 1384	210/-	R4	1995	D	135	380	M6	Z	228	8.3	5.1	A,B,C,E,K,R,S
320i Coupe	34 600 €	C	2	4	4612 x 1782 x 1375	210/-	R4	1995	B	125	210	M6	Z	230	8.1	6.6	A,B,C,E,H,K,R,S
335d Coupe	50 300 €	C	2	4	4612 x 1782 x 1375	210/-	R6	2993	D	210	580	A6	Z	250	5.9	6.6	A,B,C,E,H,K,R,S
320i Touring																	

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
535i xDrive	57 700 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R6	2979	B	225	400	M6	4x4	250	5.8	8.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
520d	41 500 €	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 xDrive	51 400 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R4	1995	D	160	450	A8	4x4	234	7.0	5.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
530d	51 100 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R6	2993	D	190	540	M6	Z	250	6.1	5.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
528i xDrive Touring	53 900 €	K	5	5	4907 x 1860 x 1462	500/-	R4	1997	B	180	350	A8	Z	240	6.7	7.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
535i Touring	54 900 €	K	5	5	4907 x 1860 x 1462	500/-	R6	2979	B	225	400	M6	Z	250	5.8	8.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
530d Touring	54 200 €	K	5	5	4907 x 1860 x 1462	500/-	R6	2993	D	190	540	M6	Z	247	6.2	6.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
520d Touring	44 700 €	K	5	5	4907 x 1860 x 1462	500/-	R4	1995	D	135	380	M6	Z	222	8.3	5.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
640i Cabrio	88 300 €	CA	2	4	4894 x 1894 x 1365	300/-	R6	2979	B	235	450	A8	Z	250	5.5	7.9	A,B,C,E,K,R,S
640d xDrive Coupe	84 900 €	C	2	4	4894 x 1894 x 1369	300/-	R6	2993	D	230	630	A8	4x4	250	5.2	5.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
650i xDrive Gran Coupe	98 300 €	C	2	4	5007 x 1894 x 1392	300/-	V8	4395	B	330	650	A8	4x4	250	4.4	9.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
740i	83 200 €	S	4	5	5079 x 1902 x 1471	500/-	R6	2979	B	235	450	A8	Z	250	5.7	7.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
750i	94 500 €	S	4	5	5079 x 1902 x 1471	500/-	V8	4395	B	330	650	A8	Z	250	4.8	8.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
730d xDrive	80 500 €	S	4	5	5079 x 1902 x 1471	500/-	R6	2993	D	190	560	A8	4x4	250	6.0	6.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X1 sDrive 20d	33 200 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R4	1995	D	135	380	M6	Z	205	7.8	4.9	A,B,C,E,H,K,R,S
X1 xDrive 28i	40 100 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R4	1997	B	180	350	M6	4x4	205	6.1	7.8	A,B,C,E,H,K,R,S
X1 sDrive 18i	27 800 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R4	1995	B	110	200	M6	Z	202	9.7	7.7	A,B,C,E,H,K,R,S
X1 sDrive 18d	30 100 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R4	1995	D	105	320	M6	Z	202	9.6	4.9	A,B,C,E,H,K,R,S
X3 xDrive 28i	48 000 €	K	5	5	4648 x 1881 x 1661	550/-	R6	2996	B	190	310	A8	4x4	230	6.9	9.0	A,B,C,E,H,K,R,S
X3 xDrive 35i	52 000 €	K	5	5	4648 x 1881 x 1661	550/-	R6	2979	B	225	400	A8	4x4	245	5.7	8.8	A,B,C,E,H,K,R,S
X3 xDrive 30d	51 000 €	K	5	5	4648 x 1881 x 1661	550/-	R6	2993	D	190	560	A8	4x4	230	6.2	6.0	A,B,C,E,H,K,R,S
X5 xDrive 35i	58 800 €	K	5	5	4857 x 1993 x 1776	620/-	R6	2979	B	225	400	A8	4x4	235	6.8	10.1	A,B,C,E,H,K,R,S
X5 xDrive 40d	62 400 €	K	5	5	4857 x 1993 x 1776	620/-	R6	2993	D	225	600	A8	4x4	236	6.6	7.5	A,B,C,E,H,K,R,S
X5M	110 700 €	K	5	5	4851 x 1994 x 1764	620/-	V8	4395	B	408	680	A8	4x4	250	4.7	13.9	A,B,C,E,H,K,R,S
X6 xDrive 50i	81 500 €	K	5	5	4877 x 1983 x 1669	570/-	V8	4395	B	300	600	A8	4x4	240	5.4	12.5	A,B,C,E,H,K,R,S
X6 xDrive 40d	68 300 €	K	5	5	4877 x 1983 x 1669	570/-	R6	2993	D	225	600	A8	4x4	236	6.5	7.5	A,B,C,E,H,K,R,S
X6 xDrive 30d	64 300 €	K	5	5	4877 x 1983 x 1669	570/-	R6	2993	D	180	540	A8	4x4	210	7.5	7.4	A,B,C,E,H,K,R,S
X6 xDrive 35i	64 800 €	K	5	5	4877 x 1983 x 1669	570/-	R6	2979	B	225	400	A8	4x4	240	6.7	10.1	A,B,C,E,H,K,R,S
X6M	114 000 €	K	5	5	4876 x 1983 x 1684	570/-	V8	4395	B	408	680	A8	4x4	250	4.7	13.9	A,B,C,E,H,K,R,S
CITROËN																	
Berlingo Multispace VTI 95 Seduction	14 590 €	K	5	5	4380 x 1810 x 1852	624/-	R4	1598	B	72	152	M5	P	166	13.7	6.9	A,C,E,K,R
Berlingo Multispace HDi 75 Seduction	15 790 €	K	5	5	4380 x 1810 x 1852	624/-	R4	1560	D	55	185	M5	P	150	17.1	5.3	A,C,E,K,R
C1 1,0i Seduction 3D	8 190 €	H	3	4	3440 x 1855 x 1465	139/712	R3	998	B	50	93	M5	P	157	12.3	4.3	A,C,E
C1 1,0i Seduction 5D	7 840 €	H	5	4	3440 x 1855 x 1465	139/751	R3	998	B	50	93	M5	P	157	13.5	4.3	A,C,E
C3 1,4i Best Collection	9 990 €	H	5	5	3941x 1728 x 1538	300/-	R4	1360	B	54	118	M5	P	163	14.2	6.0	A,B,C,E,H,K,P,R
C3 HDi 70 Best Collection 2	11 740 €	H	5	5	3941x 1728 x 1538	300/-	R4	1398	D	50	160	M5	P	163	15.5	3.8	A,B,C,E,H,K,P,R
C3 VTI 95 Best Collection 2	11 390 €	H	5	5	3941x 1728 x 1538	300/-	R4	1387	B	70	136	M5	P	184	13.2	5.5	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	6.3	A,B,C,E,H,K,P,R
C3 Picasso VTI 120 Seduction	16 380 €	H	5	5	4078 x 2050 x 1672	385/-	R4	1598	B	88	160	M5	P	188	10.9	6.4	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	4.2	A,B,C,E,H,K,P,R
C4 VTI 120 Collection 2	16 870 €	H	5	5	4329 x 1789 x 1502	408/-	R4	1598	B	88	160	M5	P	193	10.8	6.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C4 HDi 110 Collection 2	19 070 €	H	5	5	4329 x 1789 x 1502	408/-	R4	1560	D	82	270	M6	P	190	11.3	4.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C4 HDi 110 Exclusive	20 420 €	H	5	5	4329 x 1789 x 1502	408/-	R4	1560	D	82	270	M6	P	190	11.3	4.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C4 Aircross 1,6i Seduction	19 890 €	H	5	5	4340 x 1800 x 1635	442/-	R4	1590	B	86	154	M5	P	182	11.3	5.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C4 Aircross HDi 115 Exclusive	26 990 €	H	5	5	4340 x 1800 x 1635	442/-	R4	1560	D	84	270	M6	4x4	180	11.6	4.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C4 Aircross HDi 150 Exclusive	29 490 €	H	5	5	4340 x 1800 x 1635	442/-	R4	1798	D	110	300	M6	4x4	198	11.5	5.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C4 Picasso HDi 110 Seduction	24 020 €	K	5	5	4470 x 1830 x 1680	500/-	R4	1560	D	82	270	M6	P	181	12.8	5.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C4 Picasso VTI 120 Seduction	21 820 €	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 Exclusive	29 420 €	S	4	5	4779 x 2096 x 1458	439/-	R4	1598	B	115	240	A6	P	210	9.8	7.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C5 HDi 140 Seduction	26 920 €	S	4	5	4779 x 2096 x 1458	439/-	R4	1997	D	103	320	M6	P	204	10.6	5.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C5 HDi 160 Exclusive	32 820 €	S	4	5	4779 x 2096 x 1458	439/-	R4	1997	D	120	340	A6	P	210	10.0	6.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C5 Tourer THP 155 Exclusive	31 290 €	K	5	5	4829 x 2096 x 1483	505/-	R4	1598	B	115	240	A6	P	210	9.0	6.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C5 Tourer HDi 160 Exclusive	32 320 €	K	5	5	4829 x 2096 x 1483	505/-	R4	1997	D	120	340	A6	P	208	10.2	6.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C5 Tourer HDi 115 Seduction	26 420 €	K	5	5	4829 x 2096 x 1483	505/-	R4	1560	D	84	240	M5	P	187	11.9	4.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand C4 Picasso HDi 120 Seduction	24 170 €	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	26 370 €	V	5	7	4590 x 1830 x 1710	576/-	R4	1560	D	82	270	M6	P	181	13.1	5.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand C4 Picasso HDi 150 Exclusive	30 970 €	V	5	7	4590 x 1830 x 1710	576/-	R4	1997	D	110	340	M6	P	195	10.2	5.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jumpy Combi HDi 95 Attraction L1	23 568 €	V	5	6	4805 x 1895 x 1942	327/-	R4	1997	D	72	260	M5	P	-	-	7.0	C,E
Jumpy Combi HDi 125 Attraction L1	24 828 €	V	5	6	4805 x 1895 x 1942	327/-	R4	1997	D	94	320	M6	P	-	-	7.0	C,E
Jumpy Combi HDi 160 Exclusive L2	35 148 €	V	5	9	5135 x 1895 x 1942	770/-	R4	1997	D	120	340	M6	P	-	-	7.0	C,E,K,P,R
Jumper C, Standard HDi 110 L1H1	27 155 €	V	4	5-6	4963 x 2050 x 2254	4500/-	R4	2198	D	81	250	M6	P	-	-	7.1	C,E,P
Jumper C, Tour HDi 130 L2H2	34 755 €	V	4	8-9	5413 x 2050 x 2524	3400/-	R4	2198	D	96	320	M6	P	-	-	8.6	C,E,P
Nemo 1,4i Attraction	11 790 €	K	5	5	3959 x 2019 x 1721	360/890	R4	1360	B	54	118	M5	P	157	15.0	6.6	A
Nemo HDi 75 Attraction	14 090 €	K	5	5	3959 x 2019 x 1721	360/890	R4	1248	D	55	190	M5	P	155	16.7	4.5	A
Nemo 1,4i Seduction	13 290 €	K	5	5	3959 x 2019 x 1721	360/890	R4	1360	B	54	118	M5	P	157	15.0	6.6	A,B,C,E
Nemo HDi 75 Seduction	15 590 €	K	5	5	3959 x 2019 x 1721	360/890	R4	1248	D	55	190	M5	P	155	16.7	4.5	A,B,C,E
DACIA																	
Lodgy 1,6 Ambiance	9 790 €	K	5	5	4498 x 1751 x 1682	822/-	R4	1598	B	60,5	134	M5	P	160	14.5	7.1	A,B,C,E,P
Lodgy 1,5 dCi Ambiance	11 990 €	K	5	5	4498 x 1751 x 1682	822/-	R4	1461	D	66	200	M5	P	169	12.4	4.2	A,B,C,E,P
Lodgy 1,5 dCi 66kW Ambiance 7M	12 590 €	K	5	7	4498 x 1751 x 1682	822/-	R4	1461	D	66	200	M5	P	169	12.4	4.2	A,B,C,E,P
Lodgy 1,2 Tce 85kW Arctic 7M	12 590 €	K	5	7	4498 x 1751 x 1682	822/-	R4	1198	B	85	190	M5	P	179	11.1	6.2	A,B,C,E,K,P
Duster 1,6 16V Access	9 990 €	K	5	5	4315 x 1822 x 1695	475/1636	R4	1598	B	77	148	M5	P	165	11.8	7.1	A
Duster 1,6 16V 4x4 LS Cool	12 790 €	K	5	5	4315 x 1822 x 1695	408/1570	R4	1598	B	77	148	M6	4x4	160	12.8	8.0	A,B,C,E,K
Duster 1,5 dCi 4x2 Arctic	13 690 €	K	5	5	4315 x 1822 x 1695	475/1636	R4	1461	D	80	240	M6	P	171	11.8	4.6	A,B,C,E,K,P,R
Duster 1,5 dCi 4x4 LS Cool	14 490 €	K	5	5	4315 x 1822 x 1695	408/1570	R4	1461	D	81	240	M6	4x4	168	12.5	5.3	A,B,C,E,K



Fiat Punto Evo



Fiat Doblo Cargo



Fiat Sedici



Honda Accord



Honda CR-V



Honda Jazz



Honda Accord Tourer



Honda CR-Z



Honda Civic



Hyundai Santa Fe



Hyundai i40 Sedan



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
Logan MCV 1,6 Access	7 390 €	K	5	5	4473 x 1740 x 1640	700/-	R4	1598	B	62	135	M5	P	163	14.3	7.3	0
Logan MCV 1,5 dCi LS Cool	10 690 €	K	5	5	4473 x 1740 x 1640	700/-	R4	1461	D	55	180	M5	P	157	15.3	4.6	A,C,E,K,R
Logan MCV 1,5 LS Cool 7M	11 890 €	K	5	7	4473 x 1740 x 1640	198/-	R4	1461	D	55	180	M5	P	157	15.3	4.6	A,C,E,K,R
Logan MCV 1,6 Arctic Music 7M	10 390 €	K	5	7	4473 x 1740 x 1640	198/-	R4	1598	B	62	135	M5	P	163	14.8	7.3	A,C,E,K,P,R
Sandero 1,2 16V Access	6 490 €	H	5	5	4058 x 1733 x 1518	320/-	R4	1149	B	55	107	M5	P	156	14.5	5.8	A,B,S
Sandero 1,5 dCi 66kW Arctica	10 490 €	H	5	5	4058 x 1733 x 1518	320/-	R4	1461	D	66	220	M5	P	173	12.1	3.8	A,B,C,E,K,P,R,S
Sandero 0,9 Tce 66kW Stepway Amb.	8 890 €	H	5	5	4081 x 1733 x 1559	320/-	R4	898	B	66	135	M5	P	168	11.1	5.4	A,B,C,E,S
FIAT																	
500 1,2 69k Pop	11 250 €	H	3	4	3550 x 1627 x 1488	185/-	R4	1242	B	51	102	M5	P	160	12.9	5.1	A,B,C,E,H,A,K,R
500 0,9 TwinAir 85k Plus	12 450 €	H	3	4	3550 x 1627 x 1488	185/-	R2	875	B	62	145	M5	P	173	11.0	4.1	A,B,C,E,H,A,K,K,R
500 1,3 MJT 95k Plus	16 250 €	H	3	4	3550 x 1627 x 1488	185/-	R4	1248	D	70	200	M5	P	180	10.7	3.7	A,B,C,E,H,A,K,K,R
500 C 1,2 69k Plus C	16 050 €	CA	3	4	3550 x 1627 x 1488	182/-	R4	1242	B	51	102	M5	P	160	12.9	5.0	A,B,C,E,H,A,K,K,R
500 C 0,9 TwinAir 85k Plus C	17 550 €	CA	3	4	3550 x 1627 x 1488	182/-	R4	875	B	62	145	M5	P	173	11.0	4.1	A,B,C,E,H,A,K,K,R
500 L 1,4 95k Pop	13 750 €	H	5	5	4147 x 1784 x 1665	412/1480	R4	1398	B	70	127	M6	P	170	12.8	6.2	A,B,C,E,H,P,S
500 L 1,3 MJT 85k Plus	18 750 €	H	5	5	4147 x 1784 x 1665	412/1480	R4	1248	D	62	200	M5	P	165	14.9	4.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
500L Living 0,9 TwinAir 105k Plus	18 450 €	K	5	5	4352 x 1784 x 1667	638/1704	R2	875	B	77	145	M6	P	180	12.5	4.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
500L Living 1,3 MJT 85k MTA Plus	20 550 €	K	5	5	4352 x 1784 x 1667	638/1704	R4	1248	D	62	200	M5	P	164	16.0	4.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
500L Living 1,6 MJT 105k Lounge	22 350 €	K	5	5	4352 x 1784 x 1667	638/1704	R4	1598	D	77	320	M6	P	181	11.8	4.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Bravo 1,6 MJT 105k Plus	15 130 €	H	5	5	4336 x 1792 x 1498	400/1175	R4	1598	D	77	290	M6	P	187	11.3	4.4	A,B,C,E,K,S
Bravo 1,6 MJT 105k Easy	16 410 €	H	5	5	4336 x 1792 x 1498	400/1175	R4	1598	D	77	290	M6	P	187	11.3	4.4	A,B,C,E,K,R,S
Bravo 1,6 MJT 120k Easy	16 860 €	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 1,6 MJT120k Street	19 570 €	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
Doblo Panorama 1,4 T-Jet Plus	15 150 €	K	5	5/7	4390 x 1789 x 1895	790/3200	R4	1368	B	89	206	M6	P	172	-	7.2	A,B,C,E,K,R,S
Doblo Panorama 1,6 MultiJet Plus	16 500 €	K	5	5/7	4390 x 1789 x 1895	790/3200	R4	1598	D	77	290	M6	P	164	13.4	5.2	A,B,C,E,K,R,S
Doblo Panorama 2,0 MJT Emotion	19 000 €	K	5	5/7	4390 x 1789 x 1895	790/3200	R4	1956	D	99	320	M6	P	179	11.3	5.7	A,B,C,E,K,R,S
Freemont 2,0 MJT 140k Plus	26 200 €	K	5	5/7	4888 x 1878 x 1745	145/1461	R4	1956	D	103	350	M6	P	180	12.3	6.4	A,B,C,K,P,S
Freemont 2,0 MJT 170k Urban	29 050 €	K	5	5/7	4888 x 1878 x 1745	145/1461	R4	1956	D	125	350	M6	P	195	11.0	6.4	A,B,C,K,P,R,S
Freemont 2,0 MJT 170k 4x4 AT Urban	32 550 €	K	5	5/7	4888 x 1878 x 1745	145/1461	R4	1956	D	125	350	A6 4x4	P	184	11.1	7.3	A,B,C,K,P,R,S
Freemont 2,4 170k AT6 Urban	25 700 €	K	5	5/7	4888 x 1878 x 1745	145/1461	R4	2360	B	125	220	A6	P	190	13.3	9.9	A,B,C,K,P,R,S
Freemont 3,6 V6 276k 4x4 AT Urban	34 550 €	K	5	5/7	4888 x 1878 x 1745	145/1461	V6	3605	B	206	342	A6 4x4	P	206	8.4	11.3	A,B,C,K,P,R,S
Nová Panda 1,2 69k Pop	8 290 €	H	5	4	3653 x 1643 x 1551	225/-	R4	1242	B	51	102	M5	P	164	14.2	5.2	A
Nová Panda 0,9 TwinAir Turbo	10 590 €	H	5	4	3653 x 1643 x 1551	225/-	R2	875	B	62,5	145	M5	P	177	11.2	4.2	A,C,K
Nová Panda 1,3 MultiJet 75k	11 240 €	H	5	4	3653 x 1643 x 1551	225/-	R4	1248	D	55	190	M5	P	168	12.8	3.9	A,C,K
Punto 1,4 8v 77k Plus	9 640 €	H	5	5	4065 x 1687 x 1490	275/1030	R4	1368	B	57	115	M5	P	165	13.2	5.7	A,C,E,K,P
Punto 1,4 8v 70k CNG Plus	12 590 €	H	5	5	4065 x 1687 x 1514	200/950	R4	1368	NG	51	104	M5	P	156	16.9	4.2	A,C,E,K,P
Punto 1,3 MultiJet 75k Lounge	12 640 €	H	5	5	4065 x 1687 x 1490	275/1030	R4	1248	D	70	200	M5	P	178	11.7	4.2	A,C,E,K,P,R
Qubo 1,4 75k Active	14 720 €	K	5	5	3959 x 1716 x 1735	330/-	R4	1360	B	55	118	M5	P	155	15.2	6.6	A,B,C,E
Qubo 1,3 MultiJet 75k Plus	14 820 €	K	5	5	3959 x 1716 x 1735	330/-	R4	1248	D	55	190	M5	P	155	15.2	4.5	A,B,C,E,K,R
Qubo 1,3 MultiJet 75k Trekking	15 820 €	K	5	5	3959 x 1716 x 1735	330/-	R4	1248	D	55	190	M5	P	155	15.2	4.5	A,B,C,E,K,R
Qubo 1,3 MultiJet 16v 95k Trekking	16 620 €	K	5	5	3959 x 1716 x 1735	330/-	R4	1248	D	70	200	M5	P	170	12.2	4.3	A,B,C,E,K,R
Sedici 1,6 120k 4x2 Plus	13 240 €	H	5	5	4115 x 1755 x 1605	270/670	R4	1586	B	88	156	M5	P	185	10.7	6.2	A,B,C,E,K,R
Sedici 1,6 120k 4x4 Plus	15 840 €	H	5	5	4115 x 1755 x 1620	270/670	R4	1586	B	88	156	M5 4x4	P	175	11.5	6.5	A,B,C,E,K,R
Sedici 1,6 120k 4x4 Emotion	17 740 €	H	5	5	4115 x 1755 x 1620	270/670	R4	1586	B	88	156	M5 4x4	P	175	11.5	6.5	A,B,C,E,K,R
HONDA																	
Accord Sedan 2,0 i-VTEC S	22 950 €	S	4	5	4725 x 1840 x 1440	467/-	R4	1997	B	115	192	M6	P	215	9.3	6.9	A,B,C,E,H,K,S
Accord Sedan 2,0 i-VTEC AT S	24 950 €	S	4	5	4725 x 1840 x 1440	467/-	R4	1997	B	115	192	A5	P	212	10.7	7.3	A,B,C,E,H,K,S
Accord Sedan 2,4 i-VTEC Executive	31 550 €	S	4	5	4725 x 1840 x 1440	467/-	R4	2354	B	148	234	M6	P	227	7.8	8.6	A,B,C,E,H,K,R,S
Accord Sedan 2,4 i-VTEC AT Executive	33 550 €	S	4	5	4725 x 1840 x 1440	467/-	R4	2354	B	148	230	A5	P	227	9.4	8.4	A,B,C,E,H,K,R,S
Accord Sedan 2,2 i-DTEC Comfort	25 950 €	S	4	5	4725 x 1840 x 1440	467/-	R4	2199	D	110	350	M6	P	212	9.1	5.3	A,B,C,E,H,K,R,S
Accord Sedan 2,2 i-DTEC AT Comfort	27 950 €	S	4	5	4725 x 1840 x 1440	467/-	R4	2199	D	110	350	A5	P	207	10.0	6.1	A,B,C,E,H,K,R,S
Accord Tourer 2,0 i-VTEC Comfort	24 750 €	K	5	5	4750 x 1840 x 1470	406/-	R4	1997	B	115	192	M6	P	215	9.7	7.0	A,B,C,E,H,K,R,S
Accord Tourer 2,4 i-VTEC AT Executive	35 550 €	K	5	5	4750 x 1840 x 1470	406/-	R4	2354	B	148	230	A5	P	227	9.4	8.6	A,B,C,E,H,K,R,S
Accord Tourer 2,2 i-DTEC Comfort	27 150 €	K	5	5	4750 x 1840 x 1470	406/-	R4	2199	D	110	350	M6	P	212	9.1	5.5	A,B,C,E,H,K,R,S
Accord Tourer 2,2 i-DTEC 180k Executi	35 150 €	K	5	5	4750 x 1840 x 1470	406/-	R4	2199	D	132	380	M6	P	220	8.5	5.7	A,B,C,E,H,K,R,S
Civic 1,4 i-VTEC Comfort	16 390 €	H	5	5	4300 x 1770 x 1440	477/-	R4	1339	B	73	127	M6	P	187	13.0	5.4	A,B,C,E,H,K,R,S
Civic 1,4 i-VTEC S	15 590 €	H	5	5	4300 x 1770 x 1440	477/-	R4	1339	B	73	127	M6	P	187	13.0	5.4	A,B,C,E,H,S
Civic 1,8 i-VTEC Comfort	17 990 €	H	5	5	4300 x 1770 x 1440	477/-	R4	1798	B	104	174	M6	P	215	8.7	5.8	A,B,C,E,H,K,R,S
Civic 1,8 i-VTEC AT Comfort	19 190 €	H	5	5	4300 x 1770 x 1440	477/-	R4	1798	B	104	174	A5	P	210	10.4	6.3	A,B,C,E,H,K,R,S
Civic 2,2 i-DTEC Lifestyle	24 090 €	H	5	5	4300 x 1770 x 1440	477/-	R4	2199	D	110	350	M6	P	217	8.3	4.2	A,B,C,E,H,K,R,S
Civic 2,2 i-DTEC Executive	26 190 €	H	5	5	4300 x 1770 x 1440	477/-	R4	2199	D	110	350	M6	P	217	8.3	4.2	A,B,C,E,H,K,R,S
CR-V 2,0 i-VTEC S	20 990 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1685	589/-	R4	1997	B	114	192	M6	P	190	10.0	7.2	A,B,C,E,H,S
CR-V 2,0 i-VTEC 4x4 Elegance	26 140 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1685	589/-	R4	1997	B	114	192	M6 4x4	P	190	10.2	7.4	A,B,C,E,H,K,R,S
CR-V 2,0 i-VTEC AT 4x4 Elegance	27 690 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1685	589/-	R4	1997	B	114	192	A5 4x4	P	182	12.3	7.5	A,B,C,E,H,K,R,S
CR-V 2,2 i-DTEC 4x4 Comfort	26 690 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1685	589/-	R4	2199	D	110	350	M6 4x4	P	190	9.7	5.6	A,B,C,E,H,K,R,S
CR-V 2,2 i-DTEC 4x4 Elegance	28 690 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1685	589/-	R4	2199	D	110	350	M6 4x4	P	190	9.7	5.6	A,B,C,E,H,K,R,S
CR-V 2,2 i-DTEC AT 4x4 Elegance	30 240 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1685	589/-	R4	2199	D	110	350	A5 4x4	P	190	10.6	6.6	A,B,C,E,H,K,R,S
CR-Z 1,5 i-VTEC+HMA S	21 990 €	H	3	4	4075 x 1740 x 1395	225/-											

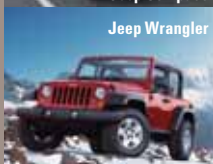
Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
i20 1,2 DOHC Classic	9 990 €	H	5	5	3995 x 1710 x 1490	295/-	R4	1248	B	63	121	M5	P	168	12.7	4.9	A,B,C,E,P,R,S
i20 1,4 DOHC CVVT Comfort	10 690 €	H	5	5	3995 x 1710 x 1490	295/-	R4	1396	B	74	137	M6	P	181	11.6	5.2	A,B,C,E,P,R,S
i30 3D 1,6 GDI Dynamic	14 990 €	H	3	5	4300 x 1780 x 1470	378/1316	R4	1591	B	99	164	M6	P	195	9.9	5.7	A,B,C,E,K,P,R,S
i30 3D 1,6 CRDI HP Dynamic	18 490 €	H	3	5	4300 x 1780 x 1470	378/1316	R4	1582	D	94	260	M6	P	197	10.9	4.1	A,B,C,E,K,P,R,S
i30 1,6i MPI DOHC CVVT Comfort	15 190 €	H	5	5	4300 x 1780 x 1470	378/1316	R4	1591	B	88	156	M6	P	192	10.9	6.4	A,B,C,E,K,P,R,S
i30 1,6 CRDI 110 PS Comfort	19 990 €	H	5	5	4300 x 1780 x 1470	378/1316	R4	1582	D	81	260	M6	P	185	11.5	4.1	A,B,C,E,K,P,R,S
i30 kombi 1,4 MPI Comfort	15 690 €	K	5	5	4485 x 1780 x 1500	528/1642	R4	1396	B	73	137	M6	P	180	13.5	6.5	A,B,C,E,K,P,R,S
i30 kombi 1,6 CRDI Comfort	18 190 €	K	5	5	4485 x 1780 x 1500	528/1642	R4	1582	D	81	260	M6	P	185	11.8	4.3	A,B,C,E,K,P,R,S
i40 sedan 1,6 GDI Comfort	20 990 €	S	4	5	4740 x 1815 x 1470	525/-	R4	1591	B	99	164	M6	P	197	11.3	6.4	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
i40 sedan 1,7 CRDI LP 85k Style	24 190 €	S	4	5	4740 x 1815 x 1470	525/-	R4	1685	D	85	260	M6	P	192	12.3	4.6	ABB,C,E,AK,K,P,R,S
i40 sedan 2,0 GDI Style	24 490 €	S	4	5	4740 x 1815 x 1470	525/-	R4	1999	B	130	214	M6	P	213	9.5	6.8	ABB,C,E,AK,K,P,R,S
i40 kombi 1,6 GDI Comfort	21 990 €	K	5	5	4770 x 1815 x 1470	553/1719	R4	1591	B	99	165	M6	P	195	11.6	6.4	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
i40 kombi 2,0 GDI Style	25 490 €	K	5	5	4770 x 1815 x 1470	553/1719	R4	1999	B	130	213	M6	P	210	9.7	6.8	ABB,C,E,AK,K,P,R,S
ix20 1,4 DOHC CVVT 16V Comfort	12 604 €	H	5	5	4100 x 1765 x 1600	440/-	R4	1396	B	66	137	M5	P	167	12.9	6.0	A,B,C,E,K,P,R,S
ix20 1,6 DOHC CVVT 16V Style	14 722 €	H	5	5	4100 x 1765 x 1600	440/-	R4	1591	B	91	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 Comfort 4x2	21 090 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1655	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	21 090 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1655	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 CRDI Style 4x4	26 990 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1655	465/1436	R4	1995	D	100	320	M6	4x4	181	11.3	5.7	A,B,C,E,K,P,R,S
ix35 2,0 GDI Style 4x4	23 790 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1655	465/1436	R4	1999	B	122	205	M6	4x4	195	10.7	8.1	A,B,C,E,K,P,R,S
Genesis Coupe 2,0 TCI RS Premium	28 436 €	C	2	4	4630 x 1865 x 1385	332/-	R4	1998	B	154	299	A5	P	224	8.3	9.6	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 5D 3M	17 580 €	V	5	3	5125 x 1920 x 1935	-/-	R4	2497	D	100	392	M6	P	167	17.9	8.3	A,C,E
H-1 Van 2,5 CRDI VGT 5D 6M	18 580 €	V	5	6	5125 x 1920 x 1935	-/-	R4	2497	D	100	392	M6	P	167	17.9	8.3	A,C,E
H-1 Tour 2,5 CRDI VGT	25 490 €	V	5	8	5125 x 1920 x 1935	-/-	R4	2497	D	100	392	M6	P	167	17.9	8.3	A,C,E,K,P,S
Santa Fe 2,0 CRDI Elegance 4x4	31 990 €	K	5	5	4690 x 1880 x 1680	585/1570	R4	1995	D	110	383	M6	4x4	187	11.3	6.2	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
Santa Fe 2,2 CRDI Elegance 4x4	33 490 €	K	5	5	4690 x 1880 x 1680	585/1570	R4	2199	D	145	436	M6	4x4	190	10.1	6.6	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
Santa Fe 2,2 CRDI Premium 4x4	37 490 €	K	5	5	4690 x 1880 x 1680	585/1570	R4	2199	D	145	436	M6	4x4	190	10.1	6.6	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
Veloster 1,6 GDI Unique	18 999 €	C	4	4	4220 x 1790 x 1399	320/-	R4	1591	B	103	167	M6	P	201	9.7	6.5	A,B,C,E,K,P,R,S
CHEVROLET																	
Aveo LS Plus 1,2 16V 70k	10 670 €	S	4	5	4399 x 1735 x 1517	502/-	R4	1229	B	51	115	M5	P	162	14.3	5.9	A,B,C,E,K,R,S
Aveo LT 1,4 16V 100k Start/Stop	11 640 €	S	4	5	4399 x 1735 x 1517	502/-	R4	1398	B	74	130	M5	P	174	12.2	5.3	A,B,C,E,K,P,R,S
Aveo LT 1,4 16V 100k AT	12 520 €	S	4	5	4399 x 1735 x 1517	502/-	R4	1398	B	74	130	A6	P	175	13.1	6.2	A,B,C,E,K,P,R,S
Aveo LS Plus 1,2 16V 70k 5dv.	10 570 €	H	5	5	4039 x 1735 x 1517	290/-	R4	1229	B	51	115	M5	P	162	14.3	5.9	A,B,C,E,K,R,S
Aveo LT 1,4 16V 100k Start/Stop 5dv.	11 540 €	H	5	5	4039 x 1735 x 1517	290/-	R4	1398	B	74	130	M5	P	174	12.2	5.3	A,B,C,E,K,P,R,S
Captiva LS 2,4 FWD 167k	20 290 €	K	5	5	4673 x 1868 x 1756	477/-	R4	2384	B	123	230	M6	P	190	10.5	8.9	A,B,C,K,R,S
Captiva LT 2,2D 163k AWD	26 090 €	K	5	5	4673 x 1868 x 1756	477/-	R4	2231	D	120	350	M6	4x4	188	11.0	6.4	A,B,C,K,R,S
Captiva LT 2,2D 163k FWD	25 490 €	K	5	7	4673 x 1868 x 1756	477/-	R4	2231	D	120	350	M6	P	189	10.4	6.2	A,B,C,K,R,S
Cruze LS 1,6 16V 124k 4dv.	14 980 €	S	4	5	4597 x 1788 x 1477	450/-	R4	1598	B	91	154	M5	P	190	10.9	6.5	A,B,C,E,P,R,S
Cruze LT Plus 1,8 16V 4dv.	17 380 €	S	4	5	4597 x 1788 x 1477	450/-	R4	1796	B	104	176	M5	P	200	10.2	6.6	A,B,C,E,K,P,R,S
Cruze LT Plus 2,0 VCDi 4dv.	19 310 €	S	4	5	4597 x 1788 x 1477	450/-	R4	1998	D	120	360	M6	P	205	8.5	5.4	A,B,C,E,K,P,R,S
Cruze LT Plus 1,6 16V 5dv.	16 380 €	H	5	5	4510 x 1797 x 1477	413/883	R4	1598	B	91	154	M5	P	190	12.0	6.6	A,B,C,E,K,P,R,S
Cruze LT Plus 2,0 VCDi 5dv.	19 110 €	H	5	5	4510 x 1797 x 1477	413/883	R4	1998	D	120	360	M6	P	205	8.5	5.6	A,B,C,E,K,P,R,S
Cruze SW 1,4 TURBO 16V LT Plus	19 580 €	K	5	5	4681 x 1797 x 1521	500/1478	R4	1364	B	103	200	M6	P	200	9.5	5.7	A,B,C,E,K,P,R,S
Malibu LTZ 2,0 CRDi 16V 167k	28 840 €	S	4	5	4865 x 1855 x 1465	545/-	R4	1956	D	118	350	M6	P	213	9.7	5.1	A,B,C,E,K,P,R,S
Malibu LTZ 2,4 16V 167k AT	29 240 €	S	4	5	4865 x 1855 x 1465	545/-	R4	2384	B	123	225	A6	P	206	10.2	8.0	A,B,C,E,K,P,R,S
Orlando LS 1,8 16V 141k	16 150 €	K	5	7	4652 x 1836 x 1633	101/1594	R4	1796	B	104	176	M5	P	195	11.6	7.0	A,B,C,E,P,R,S
Orlando LT Plus 2,0 VCDi 163k	20 600 €	K	5	7	4652 x 1836 x 1633	101/1594	R4	1998	D	120	360	M6	P	195	10.0	6.0	A,B,C,E,K,P,R,S
Spark LS 1,0 16V 68k	8 120 €	H	5	5	3595 x 1597 x 1551	170/-	R4	955	B	50	93	M5	P	154	15.5	5.1	A,B
Spark LT Plus 1,2 16V 82k	10 740 €	H	5	5	3595 x 1597 x 1551	170/-	R4	1206	B	60	111	M5	P	164	12.1	5.1	A,B,C,E,K,P,R
Spark LTZ 1,2 16V 82k	11 350 €	H	5	5	3595 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 2,2 i4 200 PS Luxury	41 456 €	S	4	5	4961 x 1920 x 1460	540/-	R4	2179	D	147	450	A8	Z	225	8.5	5.4	ABB,C,E,K,P,R,S
XF 2,2 i4 200 PS Portfolio	46 553 €	S	4	5	4961 x 1920 x 1460	540/-	R4	2179	D	147	450	A8	Z	225	8.5	5.4	ABB,C,E,K,P,R,S
XF 3,0 V6 S/C 340 PS Luxury	51 853 €	S	4	5	4961 x 1920 x 1460	540/-	V6	2995	B	250	450	A8	Z	250	5.9	9.4	ABB,C,E,K,P,R,S
XF 5,0 V8 S/C 510 PS XFR	88 588 €	S	4	5	4961 x 1920 x 1460	540/-	V8	5000	B	375	625	A8	Z	250	4.9	11.3	ABB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0D V6 Td Luxury SWB	80 932 €	S	4	5	5127 x 1899 x 1456	520/-	V6	2993	D	275	-	A8	Z	250	6.4	6.0	ABB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0D V6 Td Premium Luxury LWB	89 889 €	S	4	5	5252 x 1899 x 1457	520/-	V6	2993	D	275	-	A8	Z	250	6.4	6.3	ABB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0 V6 S/C Premium Luxury SWB	91 612 €	S	4	5	5127 x 1899 x 1456	520/-	V6	2995	B	340	-	A8	Z	250	5.9	9.4	ABB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0 V6 S/C Premium Luxury LWB	95 653 €	S	4	5	5252 x 1899 x 1457	520/-	V6	2995	B	340	-	A8	Z	250	5.9	9.4	ABB,C,E,K,P,R,S
XJ 5,0 V8 S/C Supersport SWB	137 202 €	S	4	5	5127 x 1899 x 1456	520/-	V8	5000	B	510	-	A8	Z	250	4.9	11.3	ABB,C,E,K,P,R,S
XJ 5,0 V8 S/C Supersport LWB	144 469 €	S	4	5	5252 x 1899 x 1457	520/-	V8	5000	B	510	-	A8	Z	250	4.9		



Jaguar XJ



Jeep Compass



Jeep Wrangler



Jeep Grand Cherokee



Kia Sorento



Kia Picanto



Kia Cee'd



Kia Rio



Kia Sportage



Land Rover Defender



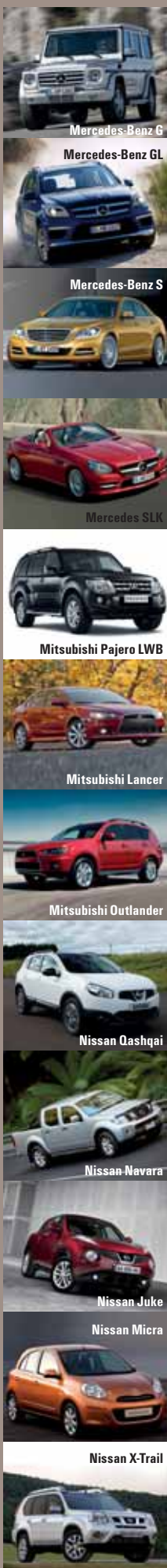
Land Rover Freelander



Land Rover Discovery

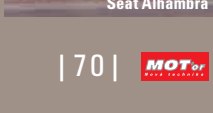
Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Wrangler Unlimited 2,8 CRD AT Sport	34 890 €	K	4	5	4751 x 1877 x 1865	498/934	R4	2776	D	147	460	A5	4x4	169	11.7	8.8	A,C,E,K,P,R,S
KIA																	
Nový cee'd 1,4 CVVT LX	13 290 €	H	5	5	4310 x 1780 x 1470	380/1318	R4	1396	B	73	137	M6	P	182	12.8	6.0	A,B,C,E,H,K,R,S
Nový cee'd 1,6 CRDi VGT LX	16 390 €	H	5	5	4310 x 1780 x 1470	380/1318	R4	1582	D	94	260	M6	P	197	10.9	4.1	A,B,C,E,H,K,R,S
Nový cee'd_SW 1,4 LX	14 290 €	K	5	5	4505 x 1780 x 1485	528/1642	R4	1396	B	73	137	M6	P	180	13.5	6.5	A,B,C,E,H,K,R,S
Nový cee'd_SW 1,6 CRDi VGT LX	17 390 €	K	5	5	4505 x 1780 x 1485	528/1642	R4	1582	D	94	260	M6	P	193	11.2	4.3	A,B,C,E,H,K,R,S
Nový pro_cee'd 1,4 CVVT LX	13 290 €	H	3	5	4310 x 1780 x 1430	380/-	R4	1396	B	73	137	M6	P	182	12.8	6.0	A,B,C,E,H,K,R,S
Nový pro_cee'd 1,6 GDI LX	14 490 €	H	3	5	4310 x 1780 x 1430	380/-	R4	1591	B	99	164	M6	P	195	9.9	5.8	A,B,C,E,H,K,R,S
Nový pro_cee'd 1,6 CRDi VGT EX	17 990 €	H	3	5	4310 x 1780 x 1430	380/-	R4	1582	D	94	260	M6	P	197	10.9	4.1	A,B,C,E,H,K,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
Cee'd_SW 1,6 CRDi VGT EX	18 290 €	K	5	5	4490 x 1790 x 1525	534/1664	R4	1582	D	85	255	M6	P	188	11.7	4.6	A,B,C,E,H,K,P,R
Optima 1,7 CRDi EX	26 990 €	S	4	5	4845 x 1830 x 1455	505/-	R4	1685	D	100	325	M6	P	202	10.3	5.1	A,B,C,E,H,K,R,S
Optima 2,0 CVVT EX	25 990 €	S	4	5	4845 x 1830 x 1455	505/-	R4	1998	B	121	196	M6	P	210	-	7.0	A,B,C,E,H,K,R,S
Picanto 1,0 LX	8 690 €	H	3	5	3595 x 1595 x 1480	200/870	R3	998	B	51	95	M5	P	153	14.4	4.2	A,B,C,E,H,P,R,S
Picanto 1,0 EX	10 190 €	H	5	5	3595 x 1595 x 1480	200/870	R3	998	B	51	95	M5	P	153	14.4	4.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Picanto 1,2 LX	9 290 €	H	3	5	3595 x 1595 x 1480	200/870	R4	1248	B	62	120	M5	P	171	11.4	4.5	A,B,C,E,H,P,R,S
Picanto 1,2 EX	10 790 €	H	5	5	3595 x 1595 x 1480	200/870	R4	1248	B	62	120	M5	P	171	11.4	4.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Rio 1,2 D-CVVT LX	10 560 €	H	5	5	4045 x 1720 x 1455	288/923	R4	1248	B	63	121	M5	P	172	13.1	5.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Rio 1,4 CVVT LX	11 360 €	H	5	5	4045 x 1720 x 1455	288/923	R4	1396	B	80	137	M6	P	183	11.5	5.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Rio 1,4 CVVT EX	12 390 €	H	5	5	4045 x 1720 x 1455	288/923	R4	1396	B	80	137	M6	P	183	11.5	5.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Rio 1,1 CRDi LX	11 960 €	H	5	5	4045 x 1720 x 1455	288/923	R3	1120	D	55	170	M6	P	158	16.1	3.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Rio 1,4 CRDi LX	12 560 €	H	5	5	4045 x 1720 x 1455	288/923	R4	1396	D	66	220	M6	P	172	14.2	4.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
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	11.2	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	15 370 €	H	5	5	4210 x 1785 x 1610	340/-	R4	1582	D	94	260	M6	P	180	10.7	4.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Soul 1,6 CRDi VGT EX	16 780 €	H	5	5	4210 x 1785 x 1610	340/-	R4	1582	D	94	260	M6	P	180	10.7	4.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Soul 1,6 GDi EX	14 770 €	H	5	5	4210 x 1785 x 1610	340/-	R4	1591	B	103	166	M6	P	185	10.4	6.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sportage 1,7 CRDi EX	22 320 €	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	26 050 €	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 LX	23 580 €	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 CVVT EX	24 240 €	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	11 690 €	H	5	5	4068 x 1765 x 1600	440/1486	R4	1396	B	66	137	M5	P	167	12.9	6.0	A,B,C,E,H,R,S
Venga 1,6 CVVT EX	14 490 €	H	5	5	4068 x 1765 x 1600	440/1486	R4	1591	B	92	156	M6	P	183	11.0	6.4	A,B,C,E,H,K,R,S
Venga 1,4 CRDi WGT EX	15 490 €	H	5	5	4068 x 1765 x 1600	440/1486	R4	1396	D	66	220	M6	P	167	14.5	4.5	A,B,C,E,H,K,R,S
LAND ROVER																	
Defender 110 HC Pick Up	33 639 €	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	36 356 €	K	5	5/7	4785 x 1790 x 2021	-/-	R4	2402	D	90	360	M6	4x4	132	15.8	11.1	C,E,R
Defender 90 Hard Top	31 249 €	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	32 877 €	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	53 877 €	K	5	5	4829 x 2022 x 1887	280/2558	V6	2993	D	155	520	A6	4x4	180	10.7	8.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Discovery 4 TDV6 3,0L HSE	59 783 €	K	5	5	4829 x 2022 x 1887	280/2558	V6	2993	D	155	520	A6	4x4	180	10.7	8.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Discovery 4 SDV6 3,0L HSE (188kW)	61 898 €	K	5	5	4829 x 2022 x 1887	280/2558	V6	2993	D	188	600	A6	4x4	180	9.3	8.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Freelander 2 2,2 TD4 SE	33 958 €	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,K,P,R,S
Freelander 2 2,2 eD4 SE	32 318 €	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
Freelander 2 2,2 eD4 HSE	38 170 €	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 Evoque SD4 2,2 Dynam.	49 232 €	K	5	5	4355 x 1965 x 1635	575/1445	R4	2179	D	140	420	M6	4x4	200	10.0	5.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Range Rover Evoque TD4 2,2 AT Pure	37 640 €	K	5	5	4355 x 1965 x 1635	575/1445	R4	2179	D	110	400	A6	4x4	182	9.6	6.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Range Rover TDV6 4,4L HSE	92 780 €	K	5	5	4972x 2216 x 1877	535/1640	V6	4367	D	230	700	A8	4x4	210	7.6	9.4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Range Rover TDV6 4,4L VOGUE	102 745 €	K	5	5	4972x 2216 x 1877	535/1640	V6	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 S	58 322 €	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	87 121 €	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 Comfort	55 900 €	S	4	5	4850 x 1840 x 1455	465/-	V6	3456	B	215	352	CVT	Z	250	5.9	5.9	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
IS 200d	30 200 €	S	4	5	4585 x 1800 x 1440	398/-	R4	2231	D	110	340	M6	Z	205	10.2	5.1	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	A6	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	165/-	V6	2500	B	153	252	A6	Z	210	9.0	9.2	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
LS 460	89 900 €	S	4	5	5090 x 1875 x 1465	510/-	V8	4608	B	285	493	A8	Z	250	5.7	10.7	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
LS 600h	106 900 €	S	4	5	5090 x 1875 x 1480	370/-	V8	4969	B	290	520	CVT	4x4	250	6.1	8.6	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
LS 600h L	121 900 €	S	4	5	5210 x 1875 x 1480	370/-	V8	4969	B	290	520	CVT	4x4	250	6.1	8.6	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
RX 350 Comfort	50 900 €	K	5	5	4770 x 1885 x 1685	496/-	V6	3456	B	204	346	A6	4x4	200	8.0	10.7	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
RX 450h AWD	58 900 €	K	5	5	4770 x 1885 x 1685	496/-	V6	3456	B	183	317	CVT	4x4	200	7.8	6.3	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
RX 450h FWD	50 900 €	K	5	5	4770 x 1885 x 1685	496/-	V6	3456	B	183	317	CVT	P	180	8.2	6.1	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
MAZDA																	
2 1,3 75k CE Pro	11 490 €	H	5	5	3920 x 1695 x 1475	250/-	R4	1349	B	55	119	M5	P	168	14.9	5.1	A,C,E,K,R
2 1,3 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 102k GTA GT Edition	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 102k AT TE GT Edition	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 TX	18 490 €	H	5	5	4460 x 1755 x 1470	340/-	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
5 2,0 TX	21 690 €	K	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
5 1,6D TX	23 490 €	K	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
Nová Mazda 6 2,0 145k Challenge	24 990 €	S	4	5	4870 x 1840 x 1450	489/-	R4	1998	B	107	210	M6	P	208	9.5	5.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nová Mazda 6 2,2D 150k Attraction	28 690 €	S	4	5	4870 x 1840 x 1450	489/-	R4	2191	D	110	380	M6	P	211	9.0	4.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nová Mazda 6 2,2D 150k Attraction AT	30 690 €	S	4	5	4870 x 1840 x 1450	489/-	R4	2191	D	110	380	A6	P	204	9.8	4.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nová Mazda 6 2,0 145k Challenge	24 990 €	K	5	5	4805 x 1840 x 1475	522/1648	R4	1998	B	107	210	M6	P	206	9.6	5.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nová Mazda 6 2,9 165k Challenge AT	27 190 €	K	5	5	4805 x 1840 x 1475	522/1648	R4	1998	B	121	210	A6	P	206	10.2	6.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nová Mazda 6 2,2D 175k Revolution	31 390 €	K	5	5	4805 x 1840 x 1475	522/1648	R4	2191	D	129	420	M6	P	221	8.0	4.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CX-5 2,0 Challenge NAVI	24 900 €	K	5	5	4555 x 1840 x 1710	503/1620	R4	1998	B	121	210	M6	P	200	9.2	6.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CX-5 2,0 AWD Challenge	26 400 €	K	5	5	4555 x 1840 x 1710	503/1620	R4	1998	B	118	208	M6	4x4	197	10.5	6.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CX-5 2,2D AWD AT Challenge	30 400 €	K	5	5	4555 x 1840 x 1710	503/1620	R4	2191	D	110	380	A6	4x4	194	10.2	5.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CX-7 2,2D 173k Challenge	31 690 €	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 2,2D 173k 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
MX-5 1,8 Roadster Challenge	23 890 €	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	31 990 €	R	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																	
A 200 BlueEFFICIENCY	27 000 €	S	4	5	4292 x 1780 x 1433	341/1157	R4	1595	B	115	250	M6	P	224	8.4	5.8	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
A 180 CDI	26 172 €	S	4	5	4292 x 1780 x 1433	341/1157	R4	1796	D	80	250	A7	P	190	10.6	4.4	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
B 180 BlueEFFICIENCY	23 490 €	H	5	5	4359 x 1786 x 1557	488/1547	R4	1595	B	90	200	M6	P	190	10.4	6.2	A,C,E,AK,K,P,R,S
B 180 CDI BlueEFFICIENCY	24 570 €	H	5	5	4359 x 1786 x 1557	488/1547	R4	1796	D	80	250	M6	P	190	10.9	4.6	A,C,E,AK,K,P,R,S
B 200 CDI BlueEFFICIENCY	30 180 €	H	5	5	4359 x 1786 x 1557	488/1547	R4	1796	D	100	300	M6	P	210	9.5	4.6	A,C,E,AK,K,P,R,S
C 180 BlueEFFICIENCY	32 310 €	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	34 470 €	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	36 708 €	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	44 940 €	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 250 CDI 4MATIC	46 620 €	K	5	5	4606 x 1770 x 1459	485/1500	R4	2143	D	150	500	A7	4x4	237	7.4	5.8	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
C 350 BlueEFFICIENCY	49 380 €	K	5	5	4606 x 1770 x 1459	485/1500	V6	3498	B	225	370	A7	Z	250	6.1	7.3	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
CL 500 4MATIC BlueEFFICIENCY	130 500 €	C	2	4	5095 x 1871 x 1419	490/-	V8	4663	D	320	700	A7	4x4	250	4.9	10.1	A,BB,C,E,K,P,R,S
CLS 350 CDI	64 260 €	C	4	4	4940 x 1881 x 1416	520/-	V6	2987	D	195	620	A7	Z	250	6.2	6.1	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
CLA 250	39 000 €	C	4	5	4630 x 1777 x 1432	470/-	R4	1991	B	155	350	A7	P	240	6.7	6.2	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
E 350 BlueTEC 4MATIC	61 170 €	K	5	5	4905 x 1854 x 1474	695/1950	V6	2987	D	185	620	A7	4x4	240	7.0	6.5	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
E 220 CDI BlueEFFICIENCY	43 110 €	S	4	5	4879 x 1854 x 1474	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	55 170 €	S	4	5	4879 x 1854 x 1474	540/-	V6	2987	D	195	620	A7	Z	250	6.2	6.0	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
G 500 Cabrio	101 748 €	CA	3	4	4267 x 1760 x 1956	-/-	V8	5461	B	285	530	A7	4x4	210	5.9	14.9	A,B,C,E,K,R,S
G 350 BlueTEC Station Wagon	86 028 €	K	5	5	4662 x 1760 x 1951	-/-	V6	2987	B	155	540	A7	4x4	175	9.1	11.2	A,B,C,E,K,R,S
G 63 AMG Station Wagon	138 660 €	K	5	5	4662 x 1760 x 1951	-/-	V8	5461	B	400	750	A7	4x4	210	5.4	13.8	A,B,C,E,K,R,S
GL 350 4MATIC BlueTEC	73 080 €	K	5	7	5120 x 1934 x 1850	680/2300	V6	2987	B	190	620	A7	4x4	220	7.9	8.0	A,B,C,E,K,P,R,S
GL 500 4MATIC	95 400 €	K	5	7	5120 x 1934 x 1850	680/2300	V8	4663	B	320	700	A7	4x4	250	5.4	11.5	A,B,C,E,K,P,R,S
GLK 220 CDI 4MATIC	43 740 €	K	5	5	4536 x 1840 x 1669	450/1550	R4	2143	D	125	400	A7	4x4	205	8.8	6.5	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
GLK 250 4MATIC BlueTEC	47 070 €	K	5	5	4536 x 1840 x 1669	450/1550	R4	2143	D	150	500	A7	4x4	210	8.0	6.5	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
GLK 350 4MATIC BlueEFFICIENCY	50 940 €	K	5	5	4536 x 1840 x 1669	450/1550	V6	3498	B	225	370	A7	4x4	238	6.5	8.6	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
ML 250 BlueTEC 4MATIC	56 460 €	K	5	5	4804 x 1926 x 1796	690/2010	R4	2143	D	150	500	A7	4x4	210	9.0	6.5	A,B,C,E,AK,K,R,S
ML 350 BlueTEC 4MATIC	60 060 €	K	5	5	4804 x 1926 x 1796	690/2010	V6	2987	D	190	620	A7	4x4	224	7.4	7.4	A,B,C,E,AK,K,R,S
ML 63 AMG	110 700 €	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	60 870 €	K	5	5/7	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 500 4MATIC Long	76 110 €	K	5	5/7	5157 x 1922 x 1674	633/2385	V8	5461	B	285	530	A7	4x4	250	6.3	13.4	A,B,C,E,K,P,R,S
S 250 CDI	72 480 €	S	4	5	5096 x 1871 x 1479	560/-	R4	2143	D	150	500	A7	Z	240	8.2	5.8	AB,B,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	6.4	AB,B,C,E,AK,K,P,R,S
S 500 4MATIC	104 094 €	S	4	5	5096 x 1871 x 1479	560/-	V8	4663	B	320	700	A7	4x4	250	5.0	9.8	AB,B,C,E,AK,K,P,R,S
SL 500 BlueEFFICIENCY	119 400 €	R	2	2	4617 x 1877 x 1315	241/-	V8	4663	B	320	700	A7	Z	250	4.6	9.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SLK 250 BlueEFFICIENCY	42 540 €	R	2	2	4134 x 1810 x 1301	225/-	R4	1796	B	150	310	M6	Z	243	6.6	7.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SLK 350 BlueEFFICIENCY	53 220 €	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,H,K,P,R,S
SLS AMG Coupe	189 720 €	C	2	2	4638 x 2664 x 1940	176/-	V8	6208	B	420	650	A7	Z	317	3.8	13.2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
MITSUBISHI																	
ASX 1,8 DI-D Intense	27 700 €	H	5	5	4295 x 1770 x 1625	442/1219	R4	1798	D	110	300	M6	4x4	198	10.0	5.6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
ASX 1,8 DI-D Instyle+	31 700 €	H	5	5	4295 x 1770 x 1625	442/1219	R4	1798	D	110	300	M6	4x4	198	10.0	5.6	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 Inform 3D	10 300 €	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
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	5.4	A,B,C,E,K,P
Colt 1,3i ClearTec Invite 5D	11 900 €	H	5	5	3940 x 1695 x 1550	214/1032	R4	1332	B	70	125	M5	P	180	10.6	5.1	A,B,C,E,K,P,R
Colt 1,3i AT Invite 5D	12																



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
Mercedes-Benz G																	
Outlander 3G 2.2 DI-D Intense+	36 900 €	K	5	5/7	4665 x 1800 x 1680	128/1022	R4	2268	D	110	360	A6	4x4	190	11.7	5.8	A,B,C,E,H,K,K,P,R,S
Mercedes-Benz GL																	
Pajero LWB 3,2 DI-D AT Instyle	45 500 €	K	5	5/7	4900 x 1875 x 1890	663/1790	R4	3200	D	147	441	A5	4x4	180	11.1	8.5	A,B,C,E,H,K,R,S
Pajero SWB 3,2 DI-D 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 Intense 3D	40 500 €	K	3	5	4385 x 1875 x 1870	290/1120	R4	3200	D	147	441	A5	4x4	180	10.5	8.2	A,B,C,E,H,K,R,S
NISSAN																	
370Z Coupe 3,7 V6 370Z	39 900 €	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
Evalia 1,6 L 110k	18 190 €	V	5	5/7	4400 x 1695 x 1860	900/-	R4	1597	B	81	153	M5	P	165	-	7.3	A,B,C,E,K,P,R,S
Evalia 1,5L dCi	20 190 €	V	5	5/7	4400 x 1695 x 1860	900/-	R4	1461	D	81	240	M6	P	160	-	5.5	A,B,C,E,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	4.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Micra 1,2 Acenta	11 000 €	H	5	5	3780 x 1665 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	12 000 €	H	5	5	3780 x 1665 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 3,5 188kW ALL-Mode Comfort	48 200 €	K	5	5	4860 x 1885 x 1720	402/-	V6	3498	B	188	334	CVT	4x4	210	8.0	10.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Murano 2,5 dCi 140kW ALL-Mode Base	41 200 €	K	5	5	4860 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 D/C SE	34 750 €	U	4	5	5396 x 1848 x 1913	-/-	R4	2488	D	140	450	M6	4x4	180	11.1	8.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Navara 2,5D AT D/C LE	38 350 €	U	4	5	5396 x 1848 x 1913	-/-	R4	2488	D	140	450	A5	4x4	178	10.7	8.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Note 1,4 Visia	11 500 €	H	5	5	4100 x 1691 x 1550	280/437	R4	1386	B	65	128	M5	P	165	13.4	5.9	A,C,E,S
Note 1,6 AT i-Way	17 600 €	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,K,P,R,S
Note 1,5 dCi Visia	15 290 €	H	5	5	4100 x 1691 x 1550	280/437	R4	1461	D	66	200	M5	P	168	12.8	4.2	A,C,E,K,R,S
Pathfinder 2,5D AT SE	42 560 €	K	5	5+2	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	51 760 €	K	5	5+2	4813 x 1848 x 1862	515/2091	V6	2993	D	170	550	A7	4x4	200	8.9	9.5	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	158	M5	P	181	11.9	6.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Qashqai 2,0 dCi AT Acenta	27 750 €	H	5	5	4330 x 1780 x 1615	410/-	R4	1995	D	110	320	A6	4x4	188	11.0	7.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Qashqai+2 2,0 CVT 4x4 Acenta	27 850 €	H	5	7	4541 x 1780 x 1645	450/1520	R4	1997	B	104	196	CVT	4x4	180	11.7	8.2	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	33 000 €	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 120kW Enjoy	27 340 €	K	5	5	4596 x 1850 x 1717	402/1391	R4	2231	D	120	350	M6	P	189	9.9	6.3	A,B,C,E,H,K,R,S
Antara 2,2 CDTI 135kW 4x4 Enjoy	29 540 €	K	5	5	4596 x 1850 x 1717	402/1391	R4	2231	D	135	400	M6	4x4	200	9.6	6.6	A,B,C,E,H,K,R,S
Antara 2,4 123kW Enjoy	25 690 €	K	5	5	4596 x 1850 x 1717	402/1391	R4	2384	B	123	217	M6	P	190	10.5	8.1	A,B,C,E,H,K,R,S
Antara 2,4 123kW 4x4 Enjoy	27 190 €	K	5	5	4596 x 1850 x 1717	402/1391	R4	2384	B	123	217	M6	4x4	186	10.3	9.8	A,B,C,E,H,K,R,S
Astra Classic 1,6 85kW 5D	12 490 €	H	5	5	4249 x 1753x 1460	375/1295	R4	1598	B	85	155	M5	P	191	11.7	6.5	A,B,C,E,S
Astra Classic 1,7 CDTI 92kW 5D	16 190 €	H	5	5	4249 x 1753 x 1460	375/1295	R4	1686	D	92	280	M6	P	195	10.4	5.1	A,B,C,E,S
Astra Classic 1,6 85kW 4D	13 490 €	S	4	5	4587 x 1753 x 1447	490/-	R4	1598	B	85	155	M5	P	191	11.7	6.5	A,B,C,E,S
Astra Classic 1,7 CDTI 81kW 4D	16 590 €	S	4	5	4587 x 1753 x 1447	490/-	R4	1686	D	81	240	M6	P	186	11.5	5.0	A,B,C,E,S
Astra Classic 1,7 CDTI Caravan	16 590 €	K	5	5	4515 x 1753 x 1500	490/1590	R4	1686	D	81	240	M6	P	186	11.5	5.0	A,B,C,E,S
Nová Astra 1,3 CDTI 70kW Essentia	15 690 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1248	D	70	190	M5	P	175	14.5	4.1	A,B,E,K,R,S
Nová Astra 1,4 74kW Essentia	13 690 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1398	B	74	130	M5	P	178	13.9	5.5	A,B,E,K,R,S
Nová Astra 1,6 85kW Enjoy	15 790 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1598	B	85	155	M5	P	188	11.7	6.4	A,B,E,H,K,R,S
Nová Astra 1,7 CDTI 81kW Enjoy	17 490 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1686	D	81	260	M6	P	181	12.6	4.6	A,B,E,H,K,R,S
Nová Astra GTC 1,8 Enjoy	17 740 €	H	3	5	4466 x 1840 x 1482	380/-	R4	1796	B	103	175	M5	P	200	10.7	6.8	A,B,C,E,H,K,R,S
Nová Astra GTC 2,0 CDTI Sport	22 840 €	H	3	5	4466 x 1840 x 1482	380/-	R4	1956	D	121	350	M6	P	210	8.9	4.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nová Astra ST 2,0 CDTI Sport	22 290 €	K	5	5	4698 x 1814 x 1535	500/1550	R4	1956	D	121	350	M6	P	215	9.0	5.1	A,B,E,H,K,P,R,S
Combo Van 1,4 70kW L1H1	13 500 €	V	3	2	4390 x 1832 x 1845	-/-	R4	1364	B	70	127	M5	P	161	15.4	7.5	C,E,P
Combo Van 1,6 CDTI 77kW L1H1	16 200 €	V	3	2	4390 x 1832 x 1845	-/-	R4	1598	D	77	290	M6	P	164	13.4	5.8	C,E,P
Corsa 1,2 63kW Selection 3D	9 990 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1229	B	63	115	M5	P	172	13.6	5.3	A,C
Corsa 1,3 CDTI 70kW Enjoy 3D	13 890 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1248	D	70	210	M6	P	173	12.3	4.4	A,C,E,P
Corsa 1,3 CDTI 55kW Selection 3D	12 090 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1248	D	55	190	M5	P	163	14.9	4.2	A,C
Corsa 1,4 74kW Enjoy 3D	11 590 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1364	B	74	130	M5	P	180	11.9	5.5	A,C,E,P
Corsa 1,0 48kW Selection 5D	9 490 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R3	998	B	48	90	M5	P	155	18.2	5.0	A,C
Corsa 1,2 63 kW Selection 5D	10 390 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R4	1229	B	63	115	M5	P	172	13.6	5.3	A,C
Corsa 1,3 CDTI 55kW Enjoy 5D	13 290 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R4	1248	D	55	190	M5	P	163	14.5	4.2	A,C,E,P
Corsa 1,4 74kW Sport 5D	13 690 €	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,P,R
Insignia 1,6 Turbo Edition 4D	27 190 €	S	4	5	4830 x 1856 x 1498	500/-	R4	1598	B	132	320	M6	P	225	8.9	7.7	A,B,C,E,H,K,R,S
Insignia 2,8 V6 T 4x4 Sport 4D	40 190 €	S	4	5	4830 x 1856 x 1498	500/-	V6	2792	B	191	350	A6	P	250	7.1	11.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Insignia 2,0 CDTI 81kW Edition 4D	27 190 €	S	4	5	4830 x 1856 x 1498	500/-	R4	1956	D	81	260	M6	P	190	12.1	5.0	A,B,C,E,H,K,R,S
Insignia ST 2,0T 162kW Sport	32 790 €	K	5	5	4908 x 1856 x 1520	540/1530	R4	1998	B	162	350	M6	P	242	7.6	5.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Insignia ST 2,0 CDTI 96kW Edition	27 990 €	K	5	5	4908 x 1856 x 1520	540/1530	R4	1956	D	96	300	M6	P	205	11.1	8.5	A,B,C,E,H,K,R,S
Meriva 1,4 74kW Enjoy	15 090 €	V	5	5	4288 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1398	B	74	130	M5	P	177	13.9	6.1	A,B,C,E,H,K,R,S
Meriva 1,7 CDTI 81kW Enjoy	18 090 €	V	5	5	4288 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1686	D	81	280	M6	P	182	11.8	5.2	A,B,C,E,H,K,R,S
Meriva 1,4T 88kW Cosmo	17 090 €	V	5	5	4288 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1364	B	88	175	M5	P	188	11.5	6.1	A,B,C,E,H,K,R,S
Meriva 1,3 CDTI 70kW Cosmo	18 690 €	V	5	5	4288 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1248	D	70	180	M5	P	168	13.8	4.5	A,B,C,E,H,K,R,S
Zafira 1,6 85kW Classic	17 490 €	V	5	7	4467 x 1801 x 1635	140/1820	R4	1598	B	85	155	M5	P	185	13.4	6.7	A,B,C,E,H,K,R,S
Zafira 1,8 103kW Classic	20 390 €	V	5	7	4467 x 1801 x 1635	140/1820	R4	1796	B	103	175	M5	P	197	11.5	7.0	A,B,C,E,H,K,R,S
Zafira 1,7 CDTI 81kW Classic Plus	21 090 €	V	5	7	4467 x 1801 x 1635	140/1820	R4	1686	D	81	260	M6	P	179	13.4	5.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
PEUGEOT																	
107 1,0 Active 3D	9 560 €	H	3	4	3435 x 1630 x 1470	130/751	R3	998	B	50	93	M5	P	157	13.7	4.3	A,C,E,K,R
107 1,0 2-Tronic Eva 5D	11 300 €	H	5	4	3435 x 1630 x 1470	130/751	R3	998	B	50	93	M5	P	157	14.0	4.5	A,C,E,K,R
207 SW 1,4 VTi Active	12 140 €	K	5	5	4156 x 1750 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 1,6 HDi FAP Outdoor	16 440 €	K	5	5	4156 x 1750 x 1527	337/1258	R4	1560	D	82	270	M6	P	188	11.4	4.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
207 CC 1,6 Dynamique	22 700 €	CC	3	4	4037 x 1750 x 1397	145/-	R4	1598	B	88	160	M5	P				

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
208 GTI 1,6 THP BVM6	15 590 €	H	3	5	3962 x 1829 x 1460	285/1076	R4	1598	B	147	275	M6	P	230	6.8	5.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
301 1,6 HDi Active	12 940 €	S	4	5	4442 x 1741 x 1477	506/-	R4	1560	D	68	239	M5	P	180	11.2	4.3	A,B,C,E,K,P,R,S
301 1,6 VTI Active	11 740 €	S	4	5	4442 x 1741 x 1477	506/-	R4	1587	B	85	150	M5	P	188	9.4	6.5	A,B,C,E,K,P,R,S
308 1,6 THP BVA6 Active	21 250 €	H	5	5	4276 x 1815 x 1498	348/-	R4	1598	B	115	240	A6	P	212	9.1	7.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
308 1,6 e-HDI FAP BVM6 Active	20 150 €	H	5	5	4276 x 1815 x 1498	348/-	R4	1560	D	84	270	M6	P	193	11.4	4.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
308 SW 1,6 VTI Access	17 290 €	K	5	5	4500 x 1815 x 1555	674/-	R4	1598	B	88	160	M5	P	189	11.5	6.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
308 SW 1,6 e-HDI FAP Active	21 550 €	K	5	5	4500 x 1815 x 1555	674/-	R4	1560	D	84	270	M6	P	185	11.9	4.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
308 CC 1,6 THP BVM6 Sport	27 190 €	CC	3	4	4440 x 2039 x 1427	226/-	R4	1598	B	115	240	M6	P	215	9.6	7.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
308 CC 1,6 THP BVA6 Sport	31 690 €	CC	3	4	4440 x 2039 x 1427	226/-	R4	1598	B	115	240	A6	P	212	9.8	7.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
3008 1,6 VTI Style	21 890 €	K	5	5	4365 x 1837 x 1635	432/-	R4	1598	B	88	160	M5	P	185	11.8	6.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
3008 1,6 THP BVA6 Style	25 790 €	K	5	5	4365 x 1837 x 1635	432/-	R4	1598	B	115	240	A6	P	202	9.5	7.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
3008 2,0 HDi FAP Style	25 890 €	K	5	5	4365 x 1837 x 1635	432/-	R4	1997	D	110	340	M6	P	195	9.7	5.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
3008 Hybrid4 2,0 HDi	32 140 €	K	5	5	4365 x 1837 x 1628	377/1341	R4	1997	ME	120	300	M6	4x4	191	9.2	3.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
4008 1,6 HDi FAP	27 290 €	K	5	5	4340 x 1840 x 1632	416/1193	R4	1560	D	84	270	M6	4x4	180	11.6	4.9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
4008 1,8 HDi FAP	29 790 €	K	5	5	4340 x 1840 x 1632	416/1193	R4	1798	D	110	300	M6	4x4	198	11.5	5.6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
508 1,6 THP Active	26 360 €	S	4	5	4792 x 1920 x 1456	515/-	R4	1598	B	115	240	M6	P	222	8.6	6.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
508 2,0 HDi FAP BVA Active	30 860 €	S	4	5	4792 x 1920 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	29 560 €	K	5	5	4813 x 1920 x 1487	560/-	R4	1598	B	115	240	A6	P	217	9.5	7.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
508 SW 2,0 HDi FAP Active	30 060 €	K	5	5	4813 x 1920 x 1487	560/-	R4	1997	D	103	320	M6	P	210	10.1	4.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
508 RXH 2,0 HDi	43 300 €	K	5	5	4823 x 1864 x 1521	400/916	R4	1997	D	120	300	M6	4x4	213	9.8	4.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
5008 1,6 THP Style	23 060 €	K	5	5/7	4529 x 2118 x 1647	679/1754	R4	1598	B	115	240	M6	P	195	9.6	6.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
5008 2,0 HDi FAP Style	24 860 €	K	5	5/7	4529 x 2118 x 1647	679/1754	R4	1997	D	110	340	M6	P	190	9.9	5.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
807 2,0 HDi FAP Active	26 300 €	V	5	5/8	4727 x 1850 x 1759	324/1498	R4	1997	D	100	320	M6	P	194	10.5	5.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
807 2,0 HDi FAP BVA Active	30 300 €	V	5	5/8	4727 x 1850 x 1759	324/1498	R4	1997	D	120	340	A6	P	196	10.9	7.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
RCZ 2,0 HDi FAP	30 250 €	C	3	4	4287 x 1845 x 1362	321/639	R4	1997	D	120	340	M6	P	225	8.7	5.3	A,B,C,E,K,P,R,S
RCZ 1,6 THP BVA	28 950 €	C	3	4	4287 x 1845 x 1362	321/639	R4	1598	B	115	240	A6	P	212	8.4	7.3	A,B,C,E,K,P,R,S
PORSCHE																	
911 Carrera	92 857 €	C	2	4	4491 x 1808 x 1303	135/-	B6	3436	B	257	390	M7	Z	289	4.8	9.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Carrera PDK	96 455 €	C	2	4	4491 x 1808 x 1303	135/-	B6	3436	B	257	390	A	Z	287	4.6	8.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Carrera S	107 699 €	C	2	4	4491 x 1808 x 1303	135/-	B6	3800	B	294	440	M7	Z	304	4.5	9.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Carrera Cabrio PDK	109 279 €	CA	2	4	4491 x 1808 x 1299	135/-	B6	3436	B	257	390	A	Z	284	4.8	8.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Carrera S Cabrio	120 531 €	CA	2	4	4491 x 1808 x 1299	135/-	B6	3800	B	294	440	M7	Z	301	4.7	9.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Carrera S Cabrio PDK	131 339 €	CA	2	4	4491 x 1852 x 1300	125/-	B6	3800	B	294	440	A	4x4	294	4.5	9.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Boxster	50 000 €	CA	2	2	4374 x 1801 x 1282	280/-	B6	2706	B	195	280	M6	Z	264	5.8	8.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Boxster S	60 982 €	CA	2	2	4374 x 1801 x 1282	280/-	B6	3436	B	232	360	M6	Z	279	5.1	8.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Cayenne	63 421 €	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 S	77 983 €	K	5	5	4846 x 1939 x 1705	670/-	V8	4806	B	294	500	A8	4x4	258	5.8	10.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Cayenne Turbo	124 672 €	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
Panamera S	98 966 €	C	4	4	4970 x 1931 x 1418	445/1250	V8	4806	B	294	500	M6	Z	285	5.6	10.8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Panamera GTS	120 491 €	C	4	4	4970 x 1931 x 1418	445/1250	V8	4806	B	316	520	A7	4x4	288	4.5	10.7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RENAULT																	
Clio 1,2 75k Expression	10 390 €	H	5	5	4062 x 1732 x 1448	300/-	R4	1149	B	54	107	M5	P	167	15.4	5.5	A,B,C,E,K,P,R,S
Clio 1,5 dCi 75k Expression	12 790 €	H	5	5	4062 x 1732 x 1448	300/-	R4	1461	D	55	200	M5	P	168	14.3	3.6	A,B,C,E,K,P,R,S
Clio 0,9 Tce 90k Expression	11 590 €	H	5	5	4062 x 1732 x 1448	300/-	R4	898	B	66	135	M5	P	182	12.2	4.5	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Escape 2,0 dCi 110kW Celsium	32 790 €	V	5	5-7	4861 x 1860 x 1746	456/3050	R4	1995	D	110	340	M6	P	194	-	5.7	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Espace 2,0 dCi 127kW A Initiale	39 490 €	V	5	5-7	4861 x 1860 x 1746	456/3050	R4	1995	D	127	360	A6	P	198	-	6.4	A,B,C,E,K,P,R,S
Fluence 1,6 110k Expression	12 790 €	S	4	5	4618 x 1809 x 1479	530/-	R4	1598	B	81	151	M5	P	185	11.7	6.8	A,B,C,E,H,K,R,S
Fluence 1,5 dCi 110k FAP Dynamique	16 090 €	S	4	5	4618 x 1809 x 1479	530/-	R4	1461	D	81	240	M6	P	185	11.0	4.6	A,B,C,E,H,K,R,S
Fluence 1,6 dCi 130k Dynamique	17 490 €	S	4	5	4618 x 1809 x 1479	530/-	R4	1598	D	96	320	M6	P	200	9.8	4.6	A,B,C,E,H,K,R,S
Kangoo 1,5 dCi 55kW Authentique	14 590 €	V	5	5	4213 x 1829 x 1819	660/2866	R4	1461	D	55	180	M5	P	151	17.5	5.2	A,C,E
Kangoo 1,5 dCi 66kW Privilege	16 690 €	V	5	5	4213 x 1829 x 1819	660/2866	R4	1461	D	66	200	M5	P	158	16.0	5.2	A,C,E,K,P,R
Kangoo 1,6 16V 78kW A Privilege	16 890 €	V	5	5	4213 x 1829 x 1819	660/2866	R4	1598	B	78	148	A5	P	155	14.3	8.3	A,C,E,K,P,R
Kangoo Express 1,6 77kW Generique	13 090 €	V	3	2	4213 x 1829 x 1805	-	R4	1598	B	77	148	M5	P	190	13.0	7.7	C
Koleos 2,0 dCi Expression	22 290 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	M6	P	183	10.0	5.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Koleos 2,0 dCi Black Ed.	24 990 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	M6	P	183	10.0	5.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Koleos 2,0 dCi 4x4 A Black Ed.	28 480 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	A6	4x4	180	12.3	7.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Koleos 2,0 dCi 4x4 A Bose Ed.	31 290 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	A6	4x4	180	12.3	7.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Koleos 2,0 dCi 127kW 4x4 Bose Ed.	31 290 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	127	360	M6	4x4	191	9.9	6.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna 1,5 dCi 81kW Expression	20 890 €	L	5	5	4695 x 1811 x 1445	450/1377	R4	1461	D	81	240	M6	P	193	11.9	4.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna 2,0 103kW Expression	20 390 €	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	27 490 €	L	5	5	4695 x 1811 x 1445	450/1377	R4	1995	D	131	400	M6	P	219	8.6	5.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna 2,0 dCi 96kW Expression	22 790 €	L	5	5	4695 x												



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
Mégane Grandtour 1,6 dCi Dynamique	20 890 €	K	5	5	4567 x 1804 x 1507	486/1595	R4	1598	D	96	320	M6	P	200	10.1	4.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane RS 2,0 16V RS 195kW	29 590 €	H	3	5	4299 x 1804 x 1423	344/-	R4	1998	B	195	360	M6	P	254	6.0	8.2	A,B,E,H,K,R,S
Scénic Energy 1,2 TCe 115kV Dynamique	19 490 €	H	5	5	4366 x 1845 x 1640	522/1837	R4	1198	B	85	190	M6	P	180	11.7	5.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Scénic 1,6 81kW Dynamique	18 290 €	H	5	5	4366 x 1845 x 1640	522/1837	R4	1598	B	81	151	M6	P	190	11.7	7.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Scénic 1,5 dCi 110kV FAP Dynamique	20 590 €	H	5	5	4366 x 1845 x 1640	522/1837	R4	1461	B	81	240	M6	P	180	12.3	4.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand Scénic 1,5 dCi 81kW FAP Dynar	21 290 €	V	5	5	4573 x 1845 x 1645	752/2050	R4	1461	D	81	240	M6	P	180	12.5	4.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand Scénic 1,6 81kW Dynamique	18 890 €	V	5	5	4573 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
Grand Scénic 2,0 dCi A Privilege 7M	27 970 €	V	5	7	4573 x 1845 x 1645	208/2063	R4	1995	D	110	360	A6	P	200	10.1	6.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Thalia 1,2 Authentique	7 790 €	S	4	5	4261 x 1940 x 1439	506/-	R4	1149	B	55	105	M5	P	167	13.0	5.9	A,0
Thalia 1,2 Privilege	9 690 €	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
Twingo 1,2 Dynamique	8 890 €	H	3	4	3687 x 1654 x 1470	285/959	R4	1149	B	55	107	M5	P	170	12.3	5.1	A,B,C,E,K,P,R
SMART																	
Fortwo kupé 40 kW cdi pure	12 257 €	C	2	2	2695 x 1559 x 1565	220/340	R3	799	D	40	130	M5	Z	135	16.8	3.3	A,C,S
Fortwo kupé 45 kW mhd pure	10 422 €	C	2	2	2695 x 1559 x 1565	220/340	R3	999	B	45	89	M5	Z	145	16.8	4.2	A,C,S
Fortwo kupé 52 kW mhd pure	10 986 €	C	2	2	2695 x 1559 x 1565	220/340	R3	999	B	52	92	M5	Z	145	13.7	4.2	A,C,S
Fortwo kupé 62 kW pulse	13 054 €	C	2	2	2695 x 1559 x 1565	220/340	R3	999	B	62	120	M5	Z	145	10.7	4.9	A,C,E,S
Fortwo kupé 75 kW BRABUS	17 485 €	C	2	2	2695 x 1559 x 1565	220/340	R3	999	B	75	147	M5	Z	155	8.9	5.2	A,C,E,K,S
Fortwo kabriolet 40 kW cdi pure	15 372 €	CA	2	2	2695 x 1559 x 1565	220/340	R3	799	D	40	130	M5	Z	135	16.8	3.3	A,C,S
Fortwo kabriolet 52 kW mhd pure	14 102 €	CA	2	2	2695 x 1559 x 1565	220/340	R3	999	B	52	92	M5	Z	145	13.7	4.3	A,C,S
Fortwo kabriolet 62 kW pulse	16 170 €	CA	2	2	2695 x 1559 x 1565	220/340	R3	999	B	62	120	M5	Z	145	10.7	4.9	A,C,E,S
Fortwo kabriolet 75 kW BRABUS	20 602 €	CA	2	2	2695 x 1559 x 1565	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	24 499 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1720	809/-	R4	1390	B	110	240	M6	P	197	10.7	7.2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Alhambra 1,4 TSI DSG Style	28 899 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1720	809/-	R4	1390	B	110	240	A6	P	197	9.9	7.6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Alhambra 2,0 TDI CR Reference	25 999 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1720	809/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	194	10.9	5.5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Alhambra 2,0 TDI CR DSG Ref.	27 999 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1720	809/-	R4	1968	D	103	320	A6	P	191	10.9	5.7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Altea 1,4i 16V Entry	11 878 €	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 Reference	15 453 €	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 DSG Style	19 806 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1968	D	103	320	A6	P	201	9.7	5.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Altea 1,8 TSI DSG Style	18 795 €	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 TSI DSG 4x4 Style	25 933 €	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 Freetrack 2,0 TDI CR 4x4 Style	24 990 €	K	5	5	4493 x 1788 x 1622	490/-	R4	1968	D	125	350	M6	4x4	204	8.7	5.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Altea XL 1,4i 16V Entry	12 492 €	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	14 420 €	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 1,2 TSI Style	15 976 €	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,S
Altea XL 2,0 TDI CR DPF Style	18 866 €	K	5	5	4469 x 1768 x 1581	532/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	201	9.8	4.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Altea XL 2,0 TDI 4x4 Style	20 957 €	K	5	5	4469 x 1768 x 1581	532/-	R4	1968	D	103	320	M6	4x4	198	10.1	5.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Ibiza 1,2 TSI Style	11 268 €	H	5	5	4061 x 1693 x 1445	292/-	R4	1197	B	77	175	M5	P	190	9.8	5.1	A,B,C,E,K,P,R
Ibiza 1,4 TSI DSG FR	16 825 €	H	5	5	4061 x 1693 x 1445	292/-	R4	1390	B	110	220	A7	P	212	7.6	5.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Ibiza 1,2 TDI CR E-Eco Reference	13 189 €	H	5	5	4061 x 1693 x 1445	292/-	R3	1199	D	55	180	M5	P	173	13.9	3.4	A,B,C,E,K,S
Ibiza SC 1,2 TSI Style	10 811 €	H	3	5	4043 x 1693 x 1428	284/-	R4	1197	B	77	175	M5	P	190	9.8	5.1	A,B,C,E,K,P,R
Ibiza SC 1,4 TSI DSG FR	16 368 €	H	3	5	4043 x 1693 x 1428	284/-	R4	1390	B	110	220	A7	P	212	7.6	5.9	A,B,C,E,K,P,R,S
Ibiza SC 1,6 TDI CR Reference	12 499 €	H	3	5	4043 x 1693 x 1428	284/-	R4	1598	D	66	230	M5	P	178	11.8	4.2	A,B,C,E,K
Ibiza ST 1,4i 16V Style	11 105 €	K	5	5	4236 x 1693 x 1445	430/-	R4	1390	B	63	132	M5	P	177	12.4	5.9	A,B,C,E,K,P,R,S
Ibiza ST 1,2 TDI CR E-Eco Reference	13 685 €	K	5	5	4236 x 1693 x 1445	430/-	R3	1199	D	55	180	M5	P	173	14.9	3.4	A,B,C,E,K,S
Ibiza ST 1,6 TDI CR Style	14 617 €	K	5	5	4236 x 1693 x 1445	430/-	R4	1598	D	77	250	M5	P	188	10.9	4.2	A,B,C,E,K,P,R,S
Nový Leon 1,2 TSI Reference	13 290 €	H	5	5	4263 x 1816 x 1459	380/-	R4	1197	B	77	175	M6	P	191	10.0	4.9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Nový Leon 1,2 TSI DSG Ecom. Style	17 190 €	H	5	5	4263 x 1816 x 1459	380/-	R4	1197	B	77	175	A7	P	191	10.0	4.8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Nový Leon 1,4 TSI Ecom. Style	15 990 €	H	5	5	4263 x 1816 x 1459	380/-	R4	1395	B	90	200	M6	P	202	9.3	5.2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Nový Leon 1,6 TDI CR Reference	15 650 €	H	5	5	4263 x 1816 x 1459	380/-	R4	1598	D	77	250	M5	P	192	10.7	4.1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Nový Leon 2,0 TDI CR DSG Ecom. FR	22 990 €	H	5	5	4271 x 1816 x 1444	380/-	R4	1968	D	110	320	A6	P	211	8.4	4.4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
SUZUKI																	
Alto 1,0 GLX AC	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
Splash 1,0 GLX AC	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 GLX AC 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 GS AC	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 GS AC 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 GLX AC	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,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 GS AAC	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,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 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,B,C,H,AK,S
Swift 1,2 GLX AC	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,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 GS AAC	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,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 GS AAC 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,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,3 DDIs GLX AC	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,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,6 SPORT	14 100 €	H	3	4	3850 x 1695 x 1510	211/512	R4	1586	B	100	160	M6	P	195	8.7	6.4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
SX4 Urban Line 1,6 GLX AC	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 1,6 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,B,C

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
Grand Vitara 1,6 JX-E	21 380 €	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 J LX-ES	24 400 €	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 J LX-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 J LX-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 J LX-EL	26 990 €	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 J LX AC	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.	8 160 €	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.	8 510 €	H	5	4	3563 x 1645 x 1478	251/959	R3	999	B	55	95	M5	P	171	13.2	4.7	A,B
Fabia Active 1,2 HTP 44kw	8 717 €	H	5	5	4000 x 1642 x 1498	315/1180	R3	1198	B	44	108	M5	P	155	16.5	5.5	A,B,R,S
Fabia Ambition 1,2 HTP 51kw	9 697 €	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	10 037 €	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,S
Fabia Ambition 1,6 TDI CR 55kw	12 197 €	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	14 457 €	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	14 637 €	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	9 537 €	K	5	5	4000 x 1642 x 1498	505/1485	R3	1198	B	51	112	M5	P	164	15.0	5.5	A,B,R,S
Fabia Combi Ambition 1,6 TDI CR 55kw	13 357 €	K	5	5	4000 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	10 537 €	K	5	5	4000 x 1642 x 1498	505/1485	R4	1197	B	63	160	M5	P	178	11.8	5.2	A,B,R,S
Fabia Combi Ambition 1,6 TDI CR 77kw	15 077 €	K	5	5	4000 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	16 610 €	S	4	5	4659 x 1814 x 1461	585/1449	R4	1197	B	77	175	M6	P	196	10.3	4.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Ambition 1,6 TDI CR 77kw	18 970 €	S	4	5	4659 x 1814 x 1461	585/1449	R4	1598	D	77	250	M5	P	194	10.8	4.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Elegance 1,2 TSI 77kw	18 090 €	S	4	5	4659 x 1814 x 1461	585/1449	R4	1197	B	77	175	M6	P	196	10.3	4.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Ambition 2,0 TDI CR 110kw	21 210 €	S	4	5	4659 x 1814 x 1461	585/1449	R4	1968	D	110	320	M6	P	218	8.5	4.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Elegance 2,0 TDI CR 110kw	25 010 €	S	4	5	4659 x 1814 x 1461	585/1449	R4	1968	D	110	320	A6	P	215	8.6	4.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Combi Ambition 1,6 TDI CR 77kw	20 270 €	K	5	5	4659 x 1814 x 1465	610/1740	R4	1598	D	77	250	M5	P	191	11.0	4.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Combi Elegance 1,6 TDI CR 77kw	21 750 €	K	5	5	4659 x 1814 x 1465	610/1740	R4	1598	D	77	250	M5	P	191	11.0	4.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Combi Ambition 2,0 TDI CR 110kw	22 510 €	K	5	5	4659 x 1814 x 1465	610/1740	R4	1968	D	110	320	M6	P	216	9.8	4.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Combi RS 2,0 TDI 135kw	29 360 €	K	5	5	4685 x 1814 x 1452	610/11740	R4	1968	D	135	380	A6	P	228	8.3	5.0	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb Ambition 1,4 TSI 92kw	25 597 €	S	4	5	4833 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1390	B	92	200	M6	P	201	10.5	5.9	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb Ambition 2,0 TDI CR 103kw	28 177 €	S	4	5	4833 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1968	D	103	320	M6	P	212	10.0	4.6	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb Elegance 2,0 TDI CR 4x4	38 667 €	S	4	5	4833 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1968	D	103	320	A6	4x4	210	10.3	5.3	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb Elegance 1,8 TSI 118kw 4x4	33 297 €	S	4	5	4833 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1798	B	118	250	M6	4x4	219	8.4	8.0	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb Combi Ambition 1,4 TSI 92kw	26 797 €	K	5	5	4833 x 1817 x 1511	633/1865	R4	1390	B	92	200	M6	P	203	10.6	6.1	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb Combi Active 2,0 TDI 103 kw	26 067 €	K	5	5	4833 x 1817 x 1511	633/1865	R4	1968	D	103	320	M6	P	211	10.1	4.6	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Praktik 1,2 HTTP 51kw	9 467 €	H	5	2	4213 x 1684 x 1607	-/1900	R3	1198	B	51	112	M5	P	159	15.9	6.2	A,S
Praktik 16 TDI CR 66kw	13 387 €	H	5	2	4213 x 1684 x 1607	-/1900	R4	1598	D	66	230	M5	P	171	13.3	4.7	A,S
Rapid 1,4 TSI 90kw Active	17 030 €	L	5	5	4483 x 1706 x 1461	550/1490	R4	1390	B	90	200	A7	P	206	9.5	5.8	A,B,C,E,H,R,S
Rapid 1,2 TSI 77kw Ambition	15 530 €	L	5	5	4483 x 1706 x 1461	550/1490	R4	1197	B	77	175	M6	P	195	10.3	5.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Rapid 1,6 TDI CR 77kw Ambition	17 530 €	L	5	5	4483 x 1706 x 1461	550/1490	R4	1598	D	77	250	M6	P	190	10.4	4.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Rapid Spaceback 1,2 TSI 77kw Amb.	14 530 €	L	5	5	4304 x 1706 x 1459	415/1380	R4	1197	B	77	175	M6	P	193	10.2	5.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Rapid Spaceback 1,6 TDI 66kw Amb.	17 730 €	L	5	5	4304 x 1706 x 1459	415/1380	R4	1598	D	66	230	A7	P	182	11.9	4.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Roomster Active 1,2 HTP 51kw	10 807 €	H	5	5	4214 x 1684 x 1607	509/1810	R3	1198	B	51	112	M5	P	159	15.9	6.2	A,B,C,R,S
Roomster Active 1,2 TSI 77kw	12 297 €	H	5	5	4214 x 1684 x 1607	509/1810	R4	1197	B	77	175	M5	P	184	10.9	5.7	A,B,C,R,S
Roomster GreenLine 1,2 TDI 55kw	15 247 €	H	5	5	4214 x 1684 x 1607	509/1810	R3	1199	D	55	180	M5	P	165	15.4	4.2	A,B,C,E,P,R,S
Roomster Ambition 1,6 TDI CR 77kw	16 457 €	H	5	5	4214 x 1684 x 1607	509/1810	R4	1598	D	77	250	M5	P	181	11.5	4.7	A,B,C,E,P,R,S
Yeti Active 1,2 TSI 77kw	14 587 €	K	5	5	4223 x 1793 x 1691	416/1580	R4	1197	B	77	175	M6	P	175	11.8	6.0	A,B,C,E,S
Yeti Ambition 2,0 TDI CR 81kw	20 387 €	K	5	5	4223 x 1793 x 1691	416/1580	R4	1968	D	81	250	M5	P	177	11.6	5.1	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Yeti Elegance 1,2 TSI 77kw	21 687 €	K	5	5	4223 x 1793 x 1691	416/1580	R4	1197	B	77	175	M6	P	175	11.8	6.0	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Yeti Ambition 2,0 TDI CR 103kw 4x4	25 537 €	K	5	5	4223 x 1793 x 1691	416/1580	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	22 387 €	K	5	5	4223 x 1793 x 1691	416/1580	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 Power	14 490 €	H	5	5	4275 x 1760 x 1460	360/-	R4	1329	B	73	128	M6	P	175	12.6	5.5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Auris 1,6 Valvematic Power	15 690 €	H	5	5	4275 x 1760 x 1460	360/-	R4	1598	B	97	160	M6	P	200	10.0	5.9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Auris 1,4 D-4D 90 DPF Power	17 290 €	H	5	5	4275 x 1760 x 1460	360/-	R4	1364	D	66	205	M6	P	180	12.5	4.2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Auris HSD Active	21 990 €	H	5	5	4275 x 1760 x 1460	360/-	R4	1798	BE	100	142	CVT	P	180	10.9	3.8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis 2,0 Valvematic So	30 300 €	K	5	5	4780 x 1810 x 1480	543/-	R4	1987	B	112	196	M6	P	200	9.3	6.9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis 2,0 D-4D 125 DPF Sol	29 800 €	K	5	5	4780 x 1810 x 1480	543/-	R4	1998	D	91	310	M6	P	200	10.0	4.6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis 1,8 Valvematic Luna	26 200 €	S	4	5	4710 x 1810 x 1480	509/-	R4	1798	B	108	180	M6	P	200	9.4	6.5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis 2,0 D-4D 125 DPF Luna	26 400 €	S	4	5	4710 x 1810 x 1480	509/-	R4	1998	D	91	310	M6	P	200	9.7	4.5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Aygo 1,0 VVT-i Base 3D	9 190 €	H	3	4	3430 x 1615 x 1465	138/-	R3	998	B	50	93	M5	P	157	14.2	4.4	A,R
Ay																	

Škoda Fabia Combi



Škoda Octavia



Škoda Octavia Combi



Toyota Avensis Kombi



Toyota Corolla



Toyota iQ



Toyota Verso



Toyota Prius



Toyota Land Cruiser



Volkswagen Polo



Volkswagen Golf



Volkswagen Passat

Značka / Typ
ModelCena
s DPH

Typ karosérie

Počet dverí

Počet miest

Rozmery
dĺžka x šírka x výškaBat.
priestorUsporiadanie 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 V8 4,5 D-4D Sol 7s.	70 000 €	K	5	7	4950 x 1970 x 1910	259/-	V8	4461	D	200	650	A6	4x4	210	8,9	9,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser V8 4,6 Dual VVT-I Lux+ 7s	85 500 €	K	5	7	4950 x 1970 x 1910	259/-	V8	4608	B	234	460	A6	4x4	205	8,6	13,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Prius HSD Entry	26 800 €	H	5	5	4480 x 1745 x 1490	445/-	R4	1798	B	73	142	CVT	P	180	10,4	3,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Prius HSD Premium	30 900 €	H	5	5	4480 x 1745 x 1490	445/-	R4	1798	B	73	142	CVT	P	180	10,4	3,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Prius+ HSD Prius+Comfort	31 590 €	K	5	7	4615 x 1775 x 1575	232/-	R4	1798	B	73	142	CVT	P	165	11,3	4,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RAV4 2,0 Valvematic Terra	21 300 €	K	5	5	4445 x 1815 x 1685	410/-	R4	1987	B	116	198	M6	P	185	10,2	7,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RAV4 2,0 Valvematic 4x4 Lux	26 800 €	K	5	5	4445 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
RAV4 2,2 D-4D 150 4x4 Lux	28 800 €	K	5	5	4445 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
Verso 1,6 Valvematic Power	17 990 €	K	5	5+2	4440 x 1790 x 1660	484/-	R4	1598	B	97	160	M6	P	185	11,7	6,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Verso 1,8 Valvematic Active	22 490 €	K	5	5+2	4440 x 1790 x 1660	484/-	R4	1798	B	108	180	M6	P	190	10,4	6,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Verso 2,0 D-4D 125 DPF Active	23 690 €	K	5	5+2	4440 x 1790 x 1660	484/-	R4	1998	D	91	310	M6	P	185	11,3	4,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Yaris 1,0 VVT-i Entry 3D	8 990 €	H	3	5	3885 x 1695 x 1510	286/-	R3	998	B	51	93	M5	P	155	15,3	4,8	A,B,C,H,AK,S
Yaris 1,0 VVT-i Entry 5D	9 390 €	H	5	5	3885 x 1695 x 1510	286/-	R3	998	B	51	93	M5	P	155	15,3	4,8	A,B,C,H,AK,S
Yaris 1,33 Dual VVT-i Active 5D	11 990 €	H	5	5	3885 x 1695 x 1510	286/-	R4	1329	B	99	125	M6	P	175	11,7	5,5	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
Yaris 1,4i D-4D 90 DPF Active	14 590 €	H	5	5	3885 x 1695 x 1510	286/-	R4	1364	D	66	205	M6	P	175	10,8	4,1	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
Yaris HSD Active	15 990 €	H	5	5	3905 x 1695 x 1510	286/-	R4	1497	BE	55	111	CVT	P	165	11,8	3,7	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
VOLKSWAGEN																	
Beetle 1,6 TDI Design	18 720 €	C	3	4	4278 x 1808 x 1486	310/905	R4	1598	D	77	250	M5	P	180	11,5	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Beetle 2,0 TSI DSG Sport	25 460 €	C	3	4	4278 x 1808 x 1486	310/905	R4	1984	B	147	280	A6	P	223	7,5	7,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Beetle Cabrio 1,2 TSI DSG Design	22 370 €	CA	3	4	4278 x 1808 x 1473	225/-	R4	1197	B	77	175	A7	P	178	11,7	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Beetle Cabrio 2,0 TDI Design	24 860 €	CA	3	4	4278 x 1808 x 1473	225/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	196	9,9	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Caddy 1,6 TDI Trendline	18 985 €	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,P,R,S
Caddy Maxi 2,0 TDI Trendline	23 862 €	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,P,R,S
Golf 1,4 TSI Comfortline	16 990 €	H	5	5	4255 x 1790 x 1452	380/1270	R4	1395	B	90	200	M6	P	203	9,3	5,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Golf 1,2 TSI DSG Comfortline	18 200 €	H	5	5	4255 x 1790 x 1452	380/1270	R4	1197	B	77	175	A7	P	192	10,2	4,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Golf 2,0 TDI Highline	22 360 €	H	5	5	4255 x 1790 x 1452	380/1270	R4	1968	D	110	320	M6	P	216	8,6	4,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Golf 1,4 TSI DSG Comfortline	19 070 €	H	5	5	4255 x 1790 x 1452	380/1270	R4	1395	B	90	200	A7	P	203	9,3	5,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Golf Plus 1,2 TSI Comfortline	17 540 €	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,AK,K,P,R,S
Golf Plus 1,4 TSI Highline	21 790 €	H	5	5	4204 x 1759 x 1592	395/1450	R4	1390	B	118	240	M6	P	214	8,5	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Golf Plus 1,6 TDI DSG Comfortline	22 310 €	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	25 240 €	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	16 380 €	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,AK,K,P,R,S
Golf Variant 1,4 TSI Highline	22 360 €	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
Golf Variant 1,6 TDI DSG Trendline	20 970 €	K	5	5	4534 x 1781 x 1504	505/1495	R4	1598	D	77	250	A7	P	190	11,9	4,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Golf Variant 2,0 TDI DSG Highline	25 810 €	K	5	5	4534 x 1781 x 1504	505/1495	R4	1968	D	103	320	A6	P	208	9,7	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jetta 1,4 TSI Comfortline	20 480 €	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 2,0 TDI DSG Highline	24 480 €	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,AK,K,P,R,S
Jetta 2,0 TSI Highline	22 990 €	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	26 476 €	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
Passat Alltrack 2,0 TDI 4MOTION DSG	38 790 €	K	5	5	4771 x 1820 x 1550	588/1716	R4	1968	D	130	350	A6	4x4	211	8,9	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat Alltrack 2,0 TDI BlueMotion Tech	31 980 €	K	5	5	4771 x 1820 x 1550	588/1716	R4	1968	D	103	320	M6	P	201	10,2	5,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat 1,4 TSI DSG Comfortline	27 210 €	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,AK,P,R,S
Passat 2,0 TSI Highline	33 250 €	S	4	5	4769 x 1820 x 1470	565/-	R4	1984	B	155	280	M6	P	238	7,6	7,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat 2,0 TDI DSG Comfortline	32 140 €	S	4	5	4769 x 1820 x 1470	565/-	R4	1968	D	130	380	A6	P	220	8,6	5,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat Variant 1,4 TSI Trendline	24 050 €	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 1,6 TDI Trendline	26 830 €	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,AK,K,P,R,S
Passat Variant 2,0 TDI DSG Comfortline	31 860 €	K	5	5	4771 x 1820 x 1516	603/1731	R4	1968	D	103	320	A6	P	208	10,0	5,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Polo 1,2 Trendline	10 280 €	H	5	5	3970 x 1682 x 1485	261/952	R3	1198	B	51	112	M5	P	165	14,1	5,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Polo 1,2 TSI Comfortline	12 600 €	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 1,2 TSI DSG Comfortline	13 960 €	H	5	5	3970 x 1682 x 1485	261/952	R4	1197	B	66	160	A7	P	182	10,9	5,3	A,B,C,E,H,K,R,S
Polo 1,6 TDI DSG Comfortline	15 850 €	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
Sharan 1,4 TSI Comfortline	28 450 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1740	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	30 130 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1740	885/2430	R4	1968	D	103	320	M6	P	194	10,9	5,5	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Tiguan 1,4 TSI Trend & Fun	21 880 €	K	5	5	4427 x 1809 x 1706	470/1510	R4	1390	B	90	200	M6	P	185	10,9	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Tiguan 2,0 TSI 4MOTION DSG Sport & Style	33 180 €	K	5	5	4427 x 1809 x 1706	470/1510	R4	1984	B	155	280	A7	4x4	213	7,6	8,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Tiguan 2,0 TDI Sport & Style	29 580 €	K	5	5	4427 x 1809 x 1706	470/1510	R4	1968	D	103	320	M6	P	193	10,2	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touareg 3,6 V6 FSI	46 490 €	K	5	5	4795 x 1940 x 1732	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	46 920 €	K	5	5	4795 x 1940 x 1732	580/1642	V6	2967	D	180	550	A8	4x4	220	7,6	7,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touareg 4,2 V8 TDI	66 250 €	K	5	5	4795 x 1940 x 1732	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	17 490 €	V	5	5/7	4397 x 1794 x 1634	695/1989	R4	1197	B	77	175	M6	P	188	11,9	5,9	A,B,C,E,H,AK,P,R,S
Touran 1,6 TDI Comfortline	21 560 €	V	5	5/7	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 Comfortline	25 870 €	V	5	5/7	4397 x 1794 x 1634	695/1989	R4	1968	D	103	320	A6	P	199	9,9	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
up! 1,0 BlueMotion Tech, take up!	8 070 €	H	3	4	3540 x 1641 x 1489	251/951	R3	999	B	44	95	M5	P	161	14,4	4,1	A,B,C,E,H,R
up! 1,0 BlueMotion Tech, move up!	9 430 €	H	3	4	3540 x 1641 x 1489	251/951	R3	999	B	55	95	M5	P	172	13,2	4,2	A,B,C,E,H,K,R
Volkswagen CC 2,0 TDI	32 030 €	S	4	5	4802 x 1855 x 1417	532/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	214	9,8	4,7	A,B,C,E,H,AK,P,R,S
Volkswagen CC 2,0 TSI	34 480 €	S	4	5	4802 x 1855 x 1417	532/-	R4	1798	B	155	280	M6	P	242	7,3	7,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
VOLVO																	
C 70 T5 A Kinetic	38 890 €	CA	2	4	4615 x 1836 x 1407	233/-	R5	2521	B	169	320	A5	P	235	8,0	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C 70 D3 Kinetic	36 390 €	CA	2	4	4615 x 1836 x 1407	233/-	R5	1984	D	110	350	M6	P	210	10,8	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C 70 D3 A Kinetic	38 090 €	CA	2	4	4615 x 1836 x 1407	233/-	R5	1984	D	110	350	A6	P	205	10,9	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C 70 D4 Kinetic	37 890 €	CA	2	4	4615 x 1836 x 1407	233/-	R5	1984	D	130	400	M6	P	220	9,8	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 60 D3 A Base	32 190 €	S	4	5	4628 x 18												

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zálohový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
S 60 T6 A AWD Kinetic	44 590 €	S	4	5	4628 x 1865 x 1479	380/-	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	250	6.1	9.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 T4 Kinetic	35 190 €	S	4	5	4851 x 1860 x 1493	480/-	R4	1596	B	132	240	M6	P	220	8.5	6.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 T6 AWD A Kinetic	48 190 €	S	4	5	4851 x 1860 x 1493	480/-	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	250	6.7	9.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 D5 Momentum	44 150 €	S	4	5	4851 x 1860 x 1493	480/-	R5	2400	D	158	420	M6	P	230	7.6	4.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 D5 AWD A Momentum	48 550 €	S	4	5	4851 x 1860 x 1493	480/-	R5	2400	D	158	440	A6	4x4	225	7.8	6.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 40 T4 Base	24 700 €	H	5	5	4369 x 1802 x 1421	335/1032	R4	1596	B	132	240	M6	P	225	7.7	5.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 40 D4 Kinetic	27 000 €	H	5	5	4369 x 1802 x 1421	335/1032	R5	1984	D	130	400	M6	P	220	8.6	4.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 40 Cross Country T5 AWD A Kinetic	34 800 €	H	5	5	4370 x 1802 x 1458	335/1032	R5	2497	B	187	360	A6	4x4	235	6.5	8.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 60 D5 AWD A Base	41 290 €	K	5	5	4628 x 1865 x 1479	430/1241	R5	2400	D	158	440	A6	4x4	225	7.7	6.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 60 T5 Base	35 990 €	K	5	5	4628 x 1865 x 1479	430/1241	R4	1999	B	177	320	M6	P	245	7.5	8.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 60 T6 AWD A Kinetic	46 090 €	K	5	5	4628 x 1865 x 1479	430/1241	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	250	6.2	10.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 70 T5 Kinetic	40 990 €	K	5	5	4823 x 1861 x 1547	555/1580	R4	1999	B	177	320	M6	P	240	7.7	8.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 70 T6 AWD A Kinetic	50 190 €	K	5	5	4823 x 1861 x 1547	555/1580	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	250	6.9	10.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 70 D5 AWD A Kinetic	47 490 €	K	5	5	4823 x 1861 x 1547	555/1580	R5	2400	D	158	440	A6	4x4	220	8.0	6.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 60 D3 Kinetic	32 890 €	K	5	5	4627 x 1891 x 1731	490/1450	R5	1984	D	100	350	M6	P	190	11.2	5.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 60 D5 AWD Kinetic	39 990 €	K	5	5	4627 x 1891 x 1731	490/1450	R5	2400	D	158	440	M6	4x4	205	8.3	6.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 60 T6 AWD A Kinetic	46 590 €	K	5	5	4627 x 1891 x 1731	490/1450	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	210	7.3	10.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 70 T6 AWD A Kinetic	51 390 €	K	5	5	4838 x 1870 x 1604	555/1580	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	210	7.4	10.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 70 D5 AWD A Kinetic	48 690 €	K	5	5	4838 x 1870 x 1604	555/1580	R5	2400	D	158	440	A6	4x4	205	8.3	6.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 70 D5 AWD A Summum	55 970 €	K	5	5	4838 x 1870 x 1604	555/1580	R5	2400	D	158	440	A6	4x4	205	8.3	6.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 90 D5 AWD A Kinetic	48 190 €	K	5	7	4807 x 1936 x 1781	483/1837	R5	2400	D	147	420	A6	4x4	205	10.3	8.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 90 D4 A Kinetic	45 090 €	K	5	7	4807 x 1936 x 1781	483/1837	R5	2400	D	120	340	A6	P	190	11.8	8.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S

Typ karosérie:

S - sedan, H - hatchback, L - liftback, K - kombi, CA - kupé, 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 vznietovým 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 - centrálné zamykanie, E - elektricky ovládané okná, S - kontrola stability, P - palubný počítač, O - bez posilňovača riadenia, R - rádio



Volkswagen Tiguan



Volkswagen Touareg



Volvo V40



volvo XC 70



Volvo V70



Volvo XC 90

Doplňovačka

Automobilka Ford predstavila na testovacích vozidlách prácu výskumu budúcich technológií počas podujatia (tajnička). Testovacie vozidlo Ford Focus vybavili prototypovým asistenčným systémom poloaufomatického parkovania a technológiou

obchádzania prekážok. Tieto nové technológie aplikovali na koncepte Ford S-MAX, v ktorom je zabudovaný systém monitorovania srdcovej činnosti vodiča. Asistenčný systém Ford SYNC dokáže pri dopravnej nehode zavolať pomoc záchranných organizácií (MOT'or č. 11/2013). 1- zariadenie na mechanické oddeľovanie tuhých častíc od kvapalných, 2- súčiastka kľukového mechanizmu spaľovacieho motora,

3- mechanizmus, ktorý riadi plnenie valcov spaľovacieho motora zápalnou zmesou alebo vzduchom a ich vyprázdňovanie, 4- poškodenie pneumatiky, 5- veda o vlastnostiach hmoty a zákonoch jej pohybu, 6- jediný kus výroby, 7- sedadlo spolujazdca na motocykli, 8- uzavieracie zariadenie na palivovej nádrži, 9- vzdialenosť osi zadného kolesa od osi predného kolesa bicykla, 10- vývoz tovaru, 11- mechanizmus spájajúci spaľovací motor s hnaným mechanizmom vozidla.

Riešenie

Tajnička:

Ford Futures, 1- filter, 2- ojnice, 3- rozvod, 4- defekt, 5- fyzika, 6- unikát, 7- tandem, 8- uzáver, 9- rázvor, 10- export, 11- spojka.

-jo-

1	2	3	4

5	6	7	8	9	10	11

AKO NÁM POMÔŽE FYZIKA PO NEHODE

Po nehodách dosť často dochádza ku komplikovaným zlomeninám dolných končatín človeka. Po operáciách strávi pacient určitý čas v nemocnici, potom nasleduje rehabilitácia a po nej vzniká nový problém - ako za postupne začleniť do mormálneho života. Ako nastúpiť do prostriedku verejnej hromadnej dopravy a vystúpiť z neho, keď sú tam schody. Človek sa musí naučiť tiež vzdorovať pomerne značným zotravným silám, ktoré pôsobia na cestujúceho počas jazdy. A v tom všetkom nám môže značne pomôcť fyzika.

Predpokladajme, že človek má zranenú alebo zlomenú a operovanú jednu nohu. Pomocou bariel si bude najprv zvykať chodiť doma po rovine. Po určitom čase tréningu sa môže začať učiť, ako bude chodiť po schodoch. Samozrejme, že musí pritom postupovať pomaly a veľmi opatrne. Pri pohybe hore schodami je zásadou vychádzať na schod najprv zdravou nohou a potom k nej zodvihnúť chorú nohu. Rovnaký postup budeme opakuvať aj pri vychádzaní na ďalšie schody. Pri pohybe dolu schodami najprv schádzame dolu chorou nohou a potom k nej priložíme zdravú nohu - atď. Pritom je veľmi dôležité, pridržovať sa zábradlia, aby sme sa pri hrozbe pádu mohli včas zachytiť. Na to však potrebujeme mať silné ruky. Ako si ich

posilníme bez číniek?

Využijeme na to piaty cvik z „Dvanástich cvikov na nervy“ z knihy od Dr. S.T. Changa VNÚTORNÉ CVIKY PRE ZDRAVIE (je dostupná v českom preklade). Cvik je veľmi jednoduchý, ľahký a má mimoriadne silný a rýchly účinok. Podobá sa cviku pri karate. Robí sa takto:

Postavíme sa vzpriamene bez bariel v blízkosti steny alebo masívneho nábytku, aby sme sa pri strate rovnováhy mali čoho zachytiť. Najprv vykročíme dopredu ľavou nohou a pokrčíme ju v kolene (ak to jej prípadné zranenie dovolí). Obidve ruky máme voľne spustené dolu pri tele.

Palce obidvoch rúk pokrčíme dovnútra dlane a zovrieme ich ostatnými prstami - Takto sú prsty obidvoch rúk zovreté v päst.

Potom ruky zohneme v lakti do pravého uhla tak, že nadlaktia zostávajú zvisle a predlaktia sú vo vodorovnej polohe rovnobežne s podlahou., Dlane rúk smerujú dolu.

Ľavú ruku svižne predpažíme vo vodorovnom smere. Jej zovretá päst zostáva v pôvodnej polohe s dlaňou obrátenou dolu. Súčasne pritom pravú ruku svižne posunieme celkom dozadu a zároveň jej zovretú päst vytočíme vpravo dlaňou hore.

Potom pravú ruku vo vodorovnom smere

svižne vymrštíme dopredu a súčasne jej zovretú päst vytočíme celkom vľavo tak, že jej dlaň je obrátená dolu. Zároveň s tým ľavú ruku rýchlo posunieme celkom dozadu a jej zovretú päst vytočíme celkom vľavo. To je jeden cvik. Tento cvik opakujeme ešte 6 x. Takto celkovo urobíme 7 cvikov.

Podobné cvičenie vykonáme aj s druhou nohou (ak ľavá zranená umožňuje dostatočnú oporu). Pravou nohou vykročíme dopredu a pokrčíme ju v kolene. Palce rúk máme stále zovreté v päst.

Potom ruky opäť zohneme do pravého uhla tak, že nadlaktia zostávajú vo zvislej polohe a predlaktia sú vo vodorovnej polohe rovnobežne s podlahou. Dlane rúk smerujú dolu.

Teraz pravú ruku vymrštíme dopredu vo vodorovnom smere a súčasne pritom jej päst zostane obrátená dlaňou dolu. Súčasne pritom ľavú ruku so zovretou pästou rýchlo posunieme celkom dozadu a zároveň jej päst vytočíme vľavo.

Pravú ruku rýchlo posunieme celkom dozadu a zároveň jej zovretú päst vytočíme vpravo. To je druhá časť cviku. Túto druhú časť cvičenia tiež opakujeme ešte 6 x. Takže celkovo urobíme 7 cvikov. (pokračovanie)

Doc. Ing. Alexander IKRINSKÝ, PhD.

SUZUKI NA AUTOSALÓNE V TOKIU

Suzuki Concept Crosshiker



Celou škálou v Japonsku dodávaných sériovo vyrábaných modelov a tiež nových štúdií značka Suzuki upútala pozornosť návštevníkov 43. Tokijského autosalónu (22. november až 1. december 2013). Niektoré zo „sériových“ v Európe nepoznáme, vystavovali tieto: Solio, Swift, Swift Sport, Wagon R, Wagon R Stingray, MR Wagon Wit, Spacia, Spacia Custom, Alto Eco, Alto

Lapin Chocolat, Jimny a Carry. A chýbať nemohol ani rovnako sériovo vyrábaný, optimalizovaný a bezbariérový typ Spacia.

V expozícii Suzuki Motor Corporation vystavili aj rekordný počet, až päť konceptov. Uviedli ich spoločným označením: Malé vozidlá pre veľkú budúcnosť. Bol to kompaktný crossover Crosshiker (má nový hospodárny jednolitrový trojvalec a hmotnosť len 810 kg). Tiež hravý

Suzuki Concept HUSTLER



Suzuki Concept X-LANDER



offroad X-Lander (zážihový hybrid 1,3 litra, pohon 4x4). Rovnako ako aj nový priestranný a pohodlný crossover Hustler. I vo vyhotovení kupé ako Hustler Coupé. A medzi vystavenými štúdiami nechýbal ani už skôr predstavený Koncept iV-4. Ten má predznamenať ďalší vývoj SUV od Suzuki.

-si-



NOVINKY MITSUBISHI MOTORS NA AUTOSALÓNE V TOKIU

Spoločnosť Mitsubishi Motors Corporation (MMC) predstavila 20. novembra 2013 na autosalóne v Tokiu vo svetovej premiére tri nové koncepty vozidiel.

Odzrkadľujú nový dizajnerský smer Mitsubishi Motors symbolizujúci funkčnosť a bezpečnosť vlastnú vozidlám typu SUV. Sú nositeľmi tzv. „@earth TECHNOLOGY“, ktoré naznačujú smer, akým sa bude uberať vývoj a výroba Mitsubishi Motors v blízkej budúcnosti.

Prvý z troch konceptov, MITSUBISHI Concept GC – PHEV je ďalšou generáciou klasického SUV s permanentným pohonom všetkých kolies. Pohonné ústrojenstvo sa skladá zo zážihového motora umiestneného vpredu a plug-in-hybridného pohonu PHEV umiestneného vzadu. Tento zahŕňa prepíňaný výkonný motor 3.0 litra V6 s variabilným časovaním nasávacích ventilov MIVEC a výkonnú batériu spolupracujúcu s 8-stupňovou automatickou prevodovkou, pričom ponúka dynamické jazdné vlastnosti vozidla kategórie SUV.

Koncept MITSUBISHI XR - PHEV je ďalšou generáciou kompaktného SUV vyvinutého pre dosiahnutie potešenia z jazdy na novej úrovni. Koncept MITSUBISHI XR - PHEV používa usporiadanie so zážihovým motorom vpredu a PHEV

systémom s pohonom predných kolies. Vyznačuje sa zmenšeným ľahkým, kompaktným a výkonným prepíňaným motorom so zdvihovým objemom 1,1 litra s priamym vstrekaním a s variabilným časovaním nasávacích ventilov MIVEC, ktorý spolupracuje s akumulátorovou batériou s veľkou kapacitou.

Tieto dva koncepty sú vybavené plug-in-hybridnými systémami (PHEV), ktoré sú

optimalizované pre rozličné trhy a požiadavky rôznych segmentov.

Tretí koncept MITSUBISHI AR predstavuje ďalšiu generáciu kompaktného viacúčelového vozidla, ktoré ponúka jazdné vlastnosti vozidla typu SUV a zároveň priestranosť typickú pre MPV. Využíva ľahký hybridný systém, ktorý sa skladá z malého prepíňaného motora s objemom 1,1 litra s priamym vstrekaním a s variabilným časovaním nasávacích ventilov MIVEC.

Všetky tri koncepty zahŕňajú najnovšie technológie aktívnej bezpečnosti "e - Assist" a „prepojeného vozidla“ od Mitsubishi Motors Corporation, ktoré zahŕňajú informačné systémy budúcej generácie. Tieto obsahujú napr. systém varovania pred nebezpečenstvom, ktorý aktivuje zodpovedajúce bezpečnostné funkcie a včasnú signalizáciu zlyhania / poruchy, ktorý upozorní vodiča na potrebu opravy, či iného servisného úkonu.



Mitsubishi AR

Mitsubishi XR



Mitsubishi GC



Mercedes-Benz 170 (W-15), rok výroby 1934



Rovesník legendárnych Rosemvalcových Mercedesov vybavených kompresorom (typ 380 k, 500 k a 540 k). Tento

malý Mercedes, ktorý v roku 1934 bol v predaji za 4400 RM (Ríšska marka) bol predstaviteľom menších áut pre bežné použitie.

Vďaka značke Mercedes sa dobre predával. Vo výrobe bol v rokoch 1931-1936. Po ňom nastúpil do výroby vynikajúci Mercedes 170 V, ktorý bol vo výrobe do roku 1942. Mercedes 170 (W-15) bol vybavený radovým šesťvalcovým motorom so zdvihovým objemom 1692 cm³ s výkonom 23,5 kW (32k). Je pozoruhodné, že mal brzdy s kvapalinovým ovládaním. Najväčšia rýchlosť bola 90 km/h a spotreba 11 l benzínu na 100 km. Majiteľom Mercedesu na snímkach je známy bratislavský zberateľ pán Ing. Pavel Dobřík, člen VCC Bratislava, stály účastník stretnutí s historickými vozidlami.

STALO SA PRED 110 ROKMI

V roku 1903 založil Henry Ford spoločnosť Ford Motor Company a začal s výrobou Modelu AK označeniu Model A sa Ford vrátil v roku 1928 po skončení slávneho Modelu T

V tom istom roku sa objavili stierače predného okna s ručným ovládaním na aute Clément-Boyard

Spoločnosť G.B. Lebeau predviedla bezpečnostné pásy

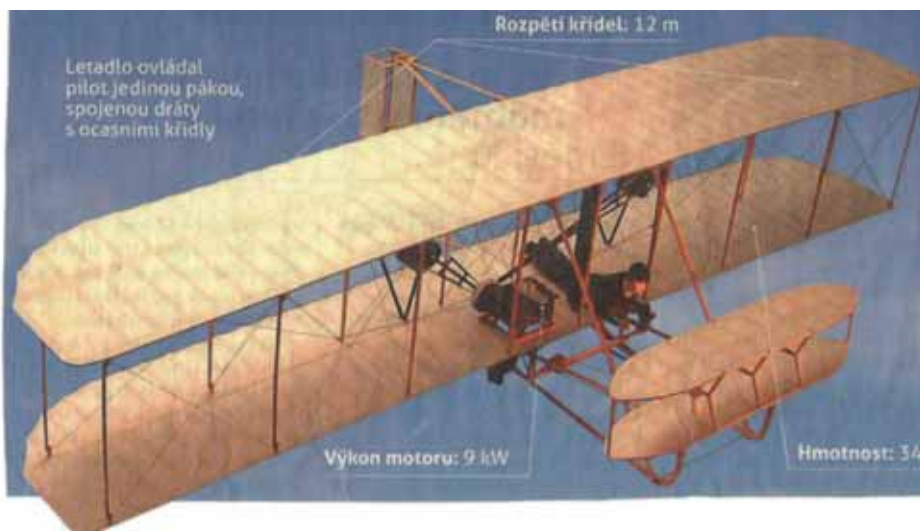
Bolo patentované mechanické vstrekovanie paliva spoločnosťou A. Boleé

Prvý ročník slávnych cyklistických pretekov Tour de France

V závere roku, 17. decembra 1903, vzlietlo po prvýkrát v histórii motorové lietadlo ťažšie ako vzduch. Lietadlo Wright Flyer skonštruovali a postavili bratia Walter a Orville Wright. Preletelo 259 metrov

za 59 sekúnd. Motor bol vzduchom chladený štvorvalec. Mal výkon 9 kW (12k) a hmotnosť 110 kg. Hmotnosť celého lietadla s rozpätím krídel 12 m bola 340 kg. Let sa

uskutočnil v USA v púšti Kitty Hawk. Za 110 rokov bolo vyrobených viac ako 1 160 000 lietadiel všetkých kategórií.





HISTORICKÉ AUTÁ

NA AUTOSALÓN- AUTOSHOW NITRA 2013



Vstup do expozície



Vpredu pretekárske Aero 30



Kabriolet a roadster Aero 30



50-ročný Rolls Royce

Classic Car Club Bratislava poriada výstavu historických vozidiel „Veterány ciest“ už takmer štyri desaťročia, od vzniku autosalónu v Nitre ako jeho súčasť. Tento rok bol už dvadsiatym rokom vzájomnej spolupráce. Každý ročník výstavy „Veterány ciest“ má scenár prispôsobený historickým udalostiam v motorizme. V tomto roku sa konal 39. ročník výstavy, a bol v znamení AERO 30. V novembri uplynulo 80 rokov od predstavenia prototypu Aero

30 a v roku 1934 začínala sériová výroba automobilov Aero. Vystavených bolo 5 áut Aero 30 s rokom výroby 1934-1939, rôznych modifikácií. Túto kolekciu doplnil typ Aero 1000, priamy predchodca Aero 30. Okrem známych roadsterov bola vystavená aj aerovka s karosériou typu kabriolet. Taký istý automobil mala aj manželka Edvarda Beneša, pani Hana Benešová. Pozornosť budil pretekársky špeciál postavený na podvozku Aero 30. Autor karosérie je zatiaľ neznámy.

Karoséria je celokovová, kvalitne dielensky spracovaná. Po získaní dokumentácie o tomto unikáte budeme informovať. Celkom bolo vystavených 18 historických vozidiel. Najstarší bol storočný Buick, mladšia bola Praga Alfa z roku 1928. Premiéru mali autá Rolls Royce z roku 1962, Maserati 3500 GTI z roku 1959 a Mercedes 230 SL z roku 1965. Pre rok 2014 ešte nemáme scenár, ak máte návrh, ozvite sa!

Štefan Dian
podpredseda CCC BA

ČÍNSKY ELEKTROMOBIL ZINORO 1E

O automobilovej značke Zinoro ste možno ešte nikdy nepočuli, ale nemusíte sa preto trápiť. Automobily tejto značky na našom trhu pravdepodobne nikdy neuvidíme. Ide totiž o novú značku, pod ktorou bude v Číne a pre čínsky trh vyrábať automobily spoločnosť BMW Brilliance, ktorá je spoločným podnikom mníchovskej automobilky BMW a čínskej automobilky Brilliance China Automotive Holdings. Tento spoločný podnik predstavil na nedávnom autosalóne v Kantone (to je starší názov mesta, ktoré je teraz vo svete známe

ako Guangzhou) svoj prvý typ s označením Zinoro 1E. Vonkajší vzhľad tejto novinky naznačuje, že vozidlo je odvodené od typu BMW X1. Po technickej stránke sa však Zinoro 1E podstatne odlišuje od svojho vzoru. Typ 1E je čistý elektromobil, ktorého zadné kolesá sú poháňané elektromotorom výkonu 125 kW. Maximálny krútiaci moment motora je 250 Nm. S plne nabitou batériou prejde vozidlo, určené najmä do mestskej premávky, až 150 km. Nabitie vybitej batérie trvá približne 7,5 hodiny. Batéria je vystrojená kvapalinovým systémom tepelného



manažmentu, ktorý ju udržiava na optimálnej pracovnej teplote. Maximálna rýchlosť vozidla je elektronicky obmedzená na 130 km/h. Nový čínsky elektromobil si však nebude môcť nikto kúpiť, pretože sa bude dať len prenajať.

(RM)

VIANOCE NA KOLESÁCH I KRÍDLACH

Ked' v roku 1986 najväčší svetový výrobca najmenších automobilov v histórii (v M 1:87) predstavil svoj prvý ťahač s návesom pomalovaný vianočným motívom, modelári i ich zberatelia stuhli: Jedni preto, že išlo o prvý model, ktorý takúto predlohu v skutočnosti nikdy nemal, tí druhí zas, že krajší vianočný suvenír si predstaviť nedokázali. A dodnes býva táto limitovaná novinka každoročne vypredaná skôr, ako sa dostane do obchodov...



● **Novinka, aká by mala pokračovať: Osobný automobil (Mercedes-Benz S-Klasse) s aktuálnym vianočným dizajnom „Vianoce 2013“**

Začnime aktuálne, s „Merry Christmas/Frohe Weihnachten/Šťastné Vianoce“ 2013: A po prvý raz v histórii v M 1:87 až s dvoma rýdzo automobilovými - už tradičným ťahačom s jeho návesom, a tento rok aj po prvý raz s rovnako ladeným modelom osobného automobilu! K vianočnému modelu MAN TGX XXL Euro 6 so skriňovým návesom pribudol totiž aj Mercedes-Benz S-triedy! Ak dodáme, že od roku 2002 je tu aj takto ladený model reálneho lietadla s rovnakým motívom (tentorok už v poradí dvanásty model zo série HERPA WINGS), je jasné, prečo náš titulok hovorí nielen o kolesách, ale aj o krídlach - a Vianoce 2013 bude odteraz milovníkom všetkých týchto modelových miniatúr navždy pripomínať

ACH, TAKÁ JE DOBA...

- Teda Jozef, povieš Ti, že hoci dvetisíc rokov ctíme tradíciu, ešte nikdy predtým sa nestalo, aby nášmu hostiteľovi predal nejaký čudný exekútor maštal' aj so somárom, volom i slamou, a my sme museli zostať len pod holým nebom...



● **I toto tu už bolo: Santa s veľkonočným vajíčkami - „Vianoce 2007“ - Renault Premium so skriňovým návesom v M 1:87. (Figúrky: PREISER, M 1:87)**



● **MAN TGX XXL Euro 6 so skriňovým návesom „Vianoce 2013“**



● **Do tretice: Vickers VC-10 „Christmas 2013/Vianoce 2013“**

nielen britský Vickers VC-10 v M 1:500, ale aj už takisto tradičný, nový adventný kalendár s 24 modelmi osobných automobilov - mnohé sú síce známe už dlhšie, no tu ich nájdeme s celkom novým lakom karosérie. A naše poohliadnutia do minulosti? Voľba ľahká nebola; napokon, k starším vianočným modelom zo série HERPA CARS (ťahač s návesom) sme sa kedysi nedostali ani my... Ani k väčšine tradičných každoročných adventných (darčekových) kalendárov... Mimochodom, v minulosti sa okrem práve spomenutých vianočných suvenírov HERPA vyskytli i také, ktoré sa potom už nezopakovali: Napríklad priehľadné vianočné gule na domáci vianočný stromček, ktoré vo svojom vnútri chránili nejaký samostatný ťahač. Či, namiesto kalendára (raz už aj s lietadlami) „len“ vianočná kartónová škatuľa s aktuálnym motívom na obale - v nej však boli až štyri PC modely automobilov. (Skratkou „PC“ HERPA označuje svoje exkluzívne modely v priehľadnej vitríne). A bol tu už aj „Snehulienkin expres“, kombinácia modelovej železnice s modelmi automobilov HERPA: Funkčná modelová lokomotíva ťahala na nízkopodlažných vagónoch



● **Adventný kalendár „Vianoce 2013“ s 24 modelmi osobných automobilov v M 1:87**



● **Doposiaľ najmenší model vianočného lietadla (Boeing 777-300ER v M 1:1000/rok 2005), i model doposiaľ najväčší pri vianočných lietadlách - modeloch (Boeing 787-8 Dreamliner v M 1:500/rok 2007) zo série HERPA Wings/modely lietadiel HERPA. Ale pozor: Predloha „trpaslika“ má rozpätie krídel 60,93 m, dĺžku 73,86 m a výšku 18,51 m; u „obra“ sú to miery 60,10/56,70/16,90!**



● Norimberg, kolíska hračiek, ale aj hlavné mesto perníka - v neďalekom Dietenhofene, sídlo spoločnosti HERPA, sa jeho motív objavil na Vianoce 2009 tak na kovovom modeli lietadla 377SGT Super Guppy v M 1:500 (prepravuje časti Airbusov medzi ich západoeurópskymi výrobcami), a logicky, aj na plastovom modeli MAN TGX V8 s jeho skriňovým návesom v M 1:87



● Na Vianoce 2008 sa objavil nielen vtedy celkom nový M-B Actros LH 08 so skriňovým návesom v M 1:87 s veľmi zaujímavým vianočným motívom, ale aj nákladný Transall C-160 v M 1:500, zdanlivo s celkom iným vianočným motívom... (Rozpätie krídel jeho predlohy má rozmery 40 m/ dĺžku 32,4 m/výšku 12,36 m)



● Hoci väčší sovietsky civilný nadzvukový Tupolev TU-144 (rozpätie krídel 28,80 m/dĺžka 65,70 m/výška 12,5 m) tu bol o čosi skôr ako francúzsko-britský Concorde, Sovietom nikdy toľko slávy neprinesol - skôr naopak. Čo sa HERPA pokúsila napraviť až na Vianoce 2012 (v M 1:500) - pridajúc k nemu v M 1:87 aj model Scania R '09 TL so skriňovým návesom. Trúbiaci anjel sem, i tam...

osem sklených sarkofágov (?) s modelmi slávneho švédskeho osobného automobilu Volvo P 1800 ES. Prvý mal lak ružový (žeby Snehulienka?), zvyšných sedem zdobila strieborná metalíza (očividne sedem trpaslíkov), veď 1800 ES-ka bola nielen nadčasovo klasická, ale aj prekrásna... A keďže všetko z minulosti sa na iba dvoch stranách nášho časopisu ukázať nedá, pri voľbe predlôh na fotografovanie sme stavili na rozmanitosť vianočných motívov s tým, že texty pod nimi ešte čisto dopovedia.

BALTAZAROVO VIDENIE

- Ach, Baltazar - prečo si opäť na kolenách, veď zlato, kadidlo i myrhu sme už tomu malému šťastne odovzdali...?
- Lebo som mal videnie! Zjavila sa mi taká obrovská čierna obluda na zlatých kolesách, a z nebies sa ozval mohutný hlas... Vraj, vy traja tam dole, darmo sa radujete, že sa vám to podarilo, aj tak bude všetko inak! Tomu malému, keď dorastie, narazia na hlavu trňovú korunu, a potom ho aj ukrižujú... Aj preto o dvetisíc rokov neskôr budú po svete behať samé takéto obludy na čiernych kolesách, a vo svojich obrovských uzavretých rúrach prevážať čosi, o čom vy traja ešte nemáte ani tušenia, no kvôli čomu sa aj potom budú viesť neustále kruté vojny!



● Mercedes-Benz Axor so sedlovou cisternou v M 1:87 nám i dnes pripomína Vianoce 2005

Isteže, vianočné motívy kedysi aj u nás vyvolali na tvári nielen očarenie, ale aj úsmev. V roku 2007, napríklad, sa dizajnér očividne snažil dať „tam“ čo najviac tradície, a tak vianočný motív oživoval aj zajac, symbol jari. Jasné - aj s maľovanými vajčkami (!), ktoré sa urodili dokonca aj na zasneženom kríku... Santa v známom americkom santovskom kroji (červených tepláčkoch, či čo...) nechýbal, ale namiesto až dvoch brmbolcov mal už iba jeden: Ten biely, na červenej čiapke. Druhý, nazývaný nos, pripomínal totiž skôr jaternicu. Čo samozrejme nevedilo ani nám - ale prečo namiesto darčiekov aj on sypal z vreca tie kraslice? A aby toho nebolo dosť, onen umelec síce namaľoval do motívu aj povestnú maštal' (očividne európskeho typu), ibaže svätý Jozef s pannou Máriou tam buď ešte nedorazili, alebo už boli na somárovi na ceste do Egypta, jasné, aj s malým Ježiškom. Ako vieme, pred vyčítaním toho šialeného Edómca, v starovekej histórii už v poradí siedmeho Herodesa. Síce kráľ (ktorému ktosi neskôr pridal prívlastok Veľký), no tie povraždené neviniatka z okolia Betlehema to určite neboli! A kam sa podel vôl, jasičky i slama už predtým či potom, sa už nedozvedia ani zberatelia modelov HERPA - aj keď kurziva nad obrázkom čosi aktuálne naznačuje. O rok neskôr - na Vianoce 2008 - sa už žiadne veľkonočné vajcia nekonali, no vianočným lietadlom s vtedy aktuálnym vianočným motívom sa stal akurát model lietadla Transall C-160! Ten totiž - aj v rámci série HERPA WINGS - poznáme hlavne ako veľké vojenské nákladné lietadlo. Našťastie tu plnilo vyslovene mierovú úlohu! Prekvapil aj vianočný model lietadla „Merry Christmas 2012“ vlni: Sovietsky nadzvukový Tupolev TU-144, vôbec prvé nadzvukové civilné lietadlo sveta, ktoré ale nikdy žiadnych cestujúcich ponad oceánmi neprevážalo. Na rozdiel od konkurenčného a oveľa úspešnejšieho, a navzdory jeho neslávnejmu koncu aj bezpečnejšieho britsko-francúzskeho Concorde. Povestnú červenú sovietsku vlajku s kosákom i kladivom už nahradil biely anjel-blondínka so zlatými vlasmi, trúbiaci na trúbku, ktorá



● Ak poézia vianočného mesta, potom mohutný MAN TGA XXL Jumbo s oplachtovaným pomaľovaným návesom - s pestrofarebnou svetelnou vianočnou výzdobou nad cestou (Vianoce 2006)



● Radšej pokojná vidiecka vianočná idylka? Potom hľadajte (na burzách) Volvo FH GL XL 08 v M 1:87 - „Vianoce 2010“! A nezľaknite sa ani najväčšieho lietadla na svete, šesťprúdového sovietskeho (neskôr už ukrajinského) Antonova AN-225! Hoci rozpätie krídel má až 88,40 m, dĺžku 84,00 m a výšku 18,10 m - tu, našťastie, bolo všetko na ňom 500-krát zmenšené. Inak predloha tohto modelu dokáže naraz prepraviť náklady až do hmotnosti 250 t na maximálnu vzdialenosť 4500 km (štartovacia hmotnosť 460 t) - ide teda aj o najťažšie lietadlo sveta! Pôvodne určené na prepravu sovietskeho orbita „Buran“. Dnes, už v ukrajinských farbách, preváža... no, kdečo!

ale so starovekým baraním rohom vôbec nič spoločné nemala... O.K. - biele krídla anjela na čiernych krídlach tohto vianočného letúňa patrili už anjelovi - ale poznal vôbec ktosi v bývalom CCCP/ZSSR - aj... Vianoce? Áno či nie, dnes je ruský trh aj pre spoločnosť HERPA dôležitý, a tak nečudo, že ruské modely lietadiel sa vo vianočnej sérii HERPA objavujú ako huby po daždi. I to napokon vysvetľuje, prečo je vianočná séria každoročne vypredaná skôr, ako sa dostane na pulty špecializovaných modelárskych, či najlepších hračkárske predajní. Ešteže Vianoce dodnes mnohým pripomínajú aj najkrajšie rodinné sviatky ich vlastného detstva! V kruhu najmilších, a hoc aj bez ohľadu na skutočnú historickú realitu. Takže všetkým i nám zaželajme ešte naozaj šťastné a aj veselé Vianoce 2013 - a práve taký nový rok 2014! S pevným zdravím, osobnou spokojnosťou i vyrovnanosťou, zdravým úsudkom... Tak, aby sme ho v sebe opäť dokázali konečne oživiť i udržať, a neslávne známe, donekonečna iba tárajúce tváre, konečne odišli tam, kam patria už dávno - na smetisko dejín. Aby sme my ostatní konečne mohli opäť pookriať, a spolu s novými, konečne aj múdrymi, no hlavne pozitívnych a čestných činov schopnými ľuďmi nielen v našom verejnom živote mohli aj slušne a spokojnejšie žiť - pre dobro nás všetkých!

Ing. Štefan ŠTRAUCH

Foto: The World en miniature

(Branislav Koubek a Adrián Gašparik)

STOPY PO BÁJNOM POKLADĚ INKOV

Prichádzajú jedny z najkrajších sviatkov roku. Vianoce.

Sprevádzajú ich želania pokoja, šťastia, lásky. K Vianociam patrí aj večerná pohoda v rodinnej atmosfére pri sviečkach či krbe, kde si môžeme porozprávať aj príhody o bájných pokladoch, láske a dobrodružstvách dávnych obyvateľov hradu Nedeca a ich potomkov.



Hrad Nedeca

V poľskej tlači sa po druhej svetovej vojne, v roku 1946, objavila atraktívna správa. Podľa nej, v júli 1946, na hrad Nedeca prišiel pán Andrzej Benesz spolu so svojou snúbenicou. Andrzej sa pri štúdiu rodinnej histórie a od svojho otca Ernesta dozvedel úžasnú novinu. Jeho predok, Sebastián Berzeviczy, v snahe zachrániť život svojho vnuka Antonia, potomka vládcu Inkov, ho odovzdal na adopciu svojmu synovcovi Wacławovi Beneszovi, pod menom Antony Vaclav Benesz.

Tu sa dostávame v rozprávaní do obdobia po roku 1797, keď hrad Nedeca na krátku dobu obývali azda jeho najpozoruhodnejší obyvatelia. Boli to Sebastián Berzeviczy, jeho dcéra Umina a vnuk Antonio. Sebastián Berzeviczy, ako sa na uhorského šľachtica z 18. storočia patrilo, bol vraj dobrodruh, bitkár, ale aj vášnivý cestovateľ. V roku 1760, ako tridsaťročný, sa vybral do Peru, zlákaný chýrmi o nepredstaviteľných pokladoch Inkov. Uhorskému šľachticovi žičilo šťastie. Zachránil Uminu, dcéru z kráľovskej línie Inkov, pred španielskou hliadkou a zaľúbil sa. Manželka mu zomrela pri pôrode dcéry, takisto Uminy. Dcéra v priebehu dvadsiatich rokov, ktoré tu Berzeviczy strávil, dorástla a vydala sa. Jeho zaťom sa stal Tupaka Amurua II., neskorší vodca protišpanielskeho povstania.

Historickým faktom je, že v okolí peruánskeho mesta Cuzco v roku 1780 vypuklo protišpanielske povstanie Indiánov a mesticov pod vedením náčelníka Josého Gabriela Condorcanqua z vyššej spoločenskej triedy Indiánov, ktorý prijal meno Tupac Amaru II. Bol to skutočne pra... pra potomok Tupaca Amaru I., posledného vládcu Inkov, ktorý viedol prvý ozbrojený boj za slobodu proti španielskej krutovládě v Latinskej Amerike, za čo bol surovo mučený a sťatý Španielmi v roku 1572. Povstanie Tupaca Amaru II. v roku 1780 bolo cieľené proti tzv. reformas Borbónicas, čo bol súbor ekonomickej a politickej legislatívy určený na podporu výroby a technológie pre modernizáciu Španielska. Reformy však veľmi tvrdo dopadali na plecia podrobených, kruto vykorisťovaných a doslova vykožňovaných pôvodných obyvateľov Latinskej Ameriky. Povstanie

Tupaca Amaru II. bolo tak isto kruto potlačené. Našlo v ňom smrť asi 80 000 domorodých obyvateľov a okolo 10 000 Španielov. Španielske pramene uvádzajú, že Tupac Amaru II. a jeho rodina boli zajatí dňa 6. apríla 1781. Dňa 15. mája bol odsúdený na trest smrti a 18. mája bol nútený sledovať popravu svojej manželky a detí, než bol sám rozštvrtý. Tu sa údaje z rôznych prameňov líšia.

Podľa skúmania a legende podobajúcej sa verzii Andreje Benesza, rodine Berzeviczyho po porážke povstania ostával iba útek do Európy aj so zlatým pokladom Inkov, ktorý mu rodina zverila. V Benátkach strávili pätnásť rokov, kde prišiel na svet i Sebastiánov vnuk Antonio, v podstate následník trónu Inkov. Útekom španielskym špehom však neunikli. Jeden z nich, počas karnevalu na jar 1797, prebodol v tmavej uličke Tupacu Amaru II. Zvyšok rodiny sa opäť dal na útek. Po vyše osemsto kilometrov dlhom cestovaní úzkymi priesmykmi, po zlých cestách, sa dostali na odľahlý, hraničný hrad Nedeca. Vzácný poklad, debnu so zlatom, schovali v jeho sklepeniach. Španielsky kráľ Karol IV. sa ani po viac ako dvoch storočiach neprestal obávať panovníckeho rodu Inkov. Špehovia sledovali stopu na Nedecu. Vrah sa bez prekážok vkradol do hradu až do Umininej komnaty. Mladú ženu, chystajúcu sa na nočný odpočinok, vyhodil z okna.

Podľa legendy spolu so strieborným sarkofágom s Umininými telesnými ostatkami, uložila rodina do hrobu aj časť zlatého pokladu. Sebastián Berzeviczy musel konať. Ideálny úkryt vraj našiel neďaleko v zrúcaninách hradu Probstzyn. Sem dopravil s pomocou Indiánov vzácný majetok a tu sa aj stráca stopa po zlate Inkov. Sebastiánov potomok, Andrzej Benesz, sa však o stopaťdesiat rokov neskôr nevzdal. Zmienka v rodinnej kronike ho doviedla do kostola svätého Kríža v Krakove. Medzi zožltnutými listami omšovej knihy sa naozaj našiel doklad o adopcii Berzeviczyho vnuka Antonia, synovcom Berzeviczyho, Wacławom Beneszom. Doklad o adopcii so zmienkou o quipu, teda dôkaz, že testament Inkov naozaj existoval, je nepochybne pravý, overil ho farár aj univerzitný profesor, odborník na stredovek.

Antonio, pod adoptívnym menom Antony Vaclav Benesz, ostal údajne nažive. Či sa dostal aj k zlatu svojich predkov, sa nevie. Každopádne sa v adopčnej listine uvádzalo aj to, kde treba hľadať quipu, vyhotovené Inkami na Nedeci, pričom quipa označuje miesto, kam schovali poklad. A tak Andrzej Benesz 31. júla 1946 prišiel so svojou snúbenicou na Nedzecu hľadať inkský quipu. Miesto, ktoré hľadali, sa malo nachádzať pod jedným zo schodov. Keď schod dvaja vojaci z pohraničnej posádky na hrade čakanom nadvihli, naozaj našli pod ním olovenú schránku, rúrku. Benesz z nej opatrne vytiahol kožený zvitok



Tupaka Amurua II.

pokrytý exotickými znakmi. Už sa istotne videl ako dedič neslýchaných bohatstiev. Ostávala však „maličkosť“, vylúštiť, čo uzlíky znamenajú. Namiesto písma totiž používali Inkovia quipu či kipu. Zauzlené šnúry, zostavené podľa desiatkovej sústavy, slúžili na podporu pamäti. Vždy sa odovzdávali s ústnym posolstvom zasväteného človeka. Bez neho boli nezrozumiteľné. A v tom bol hlavný problém.

O pár dní po náleze došlo na hrade Nedeca k nešťastiu. V noci na 2. 8. 1946 ho zachvátil ničivý požiar. V plameňoch zahynuli traja vojaci. Medzi nimi boli dvaja, čo boli prítomní pri vzácnom náleze. V dedine Nedeca dodnes ešte žijú pamätníci tejto udalosti, ktorí tvrdia, že to bola kliatba, trest za to, že krátko predtým našli akési indiánske poklady či spisy.

Andrzej Benesz urobil v nasledujúcich rokoch politickú kariéru. Roku 1969 sa stal predsedom Demokratickej strany Poľska, satelitnej strany komunistov, o dva roky nato zástupcom predsedu poľského Sejmu. Svojho sna sa však nevzdal. Potajomky kúpil zrúcaniny Probstzynu, organizoval tu vraj archeologický výskum. Nielenže nenašiel debnu so zlatom, ale sa dostal takmer na mizinu. Jednako vyslal do Peru expedíciu. Mladí ľudia zobrali so sebou kópiu kipu z Nedece, ktoré vlastnoručne Benesz vyhotovil podľa originálu. Násť ale dnes v Peru človeka, čo vie čítať kipu, je fakticky nemožné a v rozľahlej krajine „synov Slnka“ sa výprava stratila bez stopy.

Štyri roky po tragickej udalosti, 26. 2. 1976, zasadalo vo Varšave predsedníctvo Demokratickej strany. Bez vysvetlenia, pravdepodobne po získaní informácie o možnosti vylúštenia kipu, opustil rozrušený Benesz zasadanie, sadol si za volant auta a pustil sa smerom na Gdaňsk. Krátko po ôsmej večer došlo k tragickej nehode. Svedkovia neboli, policajná správa objasnenie nehody neuvádza. Po štátnom pohrebe Benesza sa opäť vynorili chýry, že aj on sa stal obeťou kliatby. Kipu sa viac nenašlo.

Legendárny, priam rozprávkový poklad Inkov, ktorý ukryli pred španielskymi dobyvateľmi vedenými Franciscom Pizarrom, nedá spávať nielen historikom, archeológom, ale aj novodobým dobrodruhom, hľadačom pokladov. Za pomoci moderných prístrojov prehľadávajú každý centimeter pôdy v okolí Nedece. Chýr o kliatbe ich neľaká, zákony ich netrápia, ale „šťastie“ nálezu im doteraz oči vidne nežičí.

Nie kliatba zlata, „potu Slnka“ Inkov, ale ľudská chamtivosť je tým skutočným prekliatím. A že existujú podstatne väčšie hodnoty ako zlato, striebro či drahokamy, pocítite, priatelia Potuliek, v náruči svojich blízkych, v atmosfére nádherných vianočných sviatkov, ku ktorým Vám spolu s redakciou časopisu prajeme len to dobré.

Doc. Ing. Ján ZELEM, CSc.

NOVÝ PEUGEOT 308

**ZAMERANÝ NA
VAŠE ZMYSLY**



Už od
12 890 €

PEUGEOT ODPORÚČA TOTAL Kombinovaná spotreba 3,7 – 5,8 l/100 km, emisie CO₂ 95 – 134 g/km.

Nový Peugeot 308 je kompaktný hatchback s čistým a charizmatickým dizajnom. Ponúka nový intenzívny zážitok z jazdy a intuitívne ovládanie vďaka Peugeot i-Cockpitu® s kompaktným volantom, veľkou 9,7" dotykovou obrazovkou a prístrojovým panelom umiestneným v zornom poli vodiča.

NOVÝ PEUGEOT 308

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

MOTOR ROBÍ AUTO AUTOM!



A my máme nejlepší motor na svete!



Vyberte si z ponuky modelov Ford s motorom roka 2012 aj 2013 EcoBoost 1.0. Teraz aj s výhodným financovaním na tretiny bez navýšenia, originálnou továrenskou zárukou 4 roky a so zimným obutím za skvelú cenu.

FORD FOCUS

už od 12 990 €



FORD FIESTA

už od 9 599 €



FORD B-MAX

už od 12 990 €



FORD C-MAX

už od 14 990 €



U každého predajcu Ford.



Go Further

www.ford.sk

Spotreba paliva v kombinovanom cykle: B-MAX 4,0 – 6,4 l/100 km | emisie CO₂: 104 – 149 g/km, FIESTA 3,3 – 5,9 l/100 km | emisie CO₂: 87 – 138 g/km, FOCUS 3,4 – 7,2 l/100 km | emisie CO₂: 88 – 169 g/km, C-MAX 4,3 – 6,9 l/100 km | emisie CO₂: 112 – 159 g/km.