

MOT'or

Nová technika



BMW 535d xDrive Touring



Ford Fiesta 1.0 EcoBoost SCTi 74 kW



Nissan Juke 1.6 DIG-T 140 kW



Škoda Rapid Spaceback 1.2 TSI 63 kW

VYSKÚŠALI SME

Mercedes-Benz A 250 4MATIC • Lexus GS 300h • Seat Leon ST Kombi 1.4 TSI 90 kW •
Suzuki SX4 S-Cross 1.6 VVT 2WD • Ford Fiesta 1.0 EcoBoost SCTi 74 kW •
Škoda Octavia RS 2.0 TDI • Nissan Juke 1.6 DIG-T 140 kW

PREDSTAVUJEME

Kia Sportage • Mercedes-Benz Concept Coupé SUV • Ford Mondeo • BMW Vision Future Luxury •
Lexus NX • Toyota Yaris • Hyundai ix25 • Renault Twingo •
Porsche Macan • Volkswagen NMC • Ford Mustang • Peugeot 2008 DKR •



KIA SOUL ev



MERCEDES-BENZ CONCEPT COUPÉ SUV



BMW VISION FUTURE LUXURY



PORSCHE MACAN



LEXUS NX



Moja nová Toyota Auris



TOYOTA

VŽDY
LEPŠIA CESTA



Vyberte si z rodiny modelov Auris:

- Hatchback alebo kombi
 - **Hybrid**, benzín alebo diesel
- Celkové zvýhodnenie až 4 000 €

**Financovanie na PÄTINKY
bez navýšenia!**



 www.facebook.com/ToyotaSK
Staňte sa naším fanúšikom na Facebooku!

Zobrazenie vozidiel je len ilustratívne. Všetky dáta, údaje a zobrazenia sú určené len na informačné účely a táto prezentácia nie je ponukou, resp. návrhom na uzatvorenie zmluvy. Toyota Auris: Kombinovaná spotreba a emisie CO₂: 3,8 – 6,1 l/100 km, 87 – 140 g/km. Údaje o spotrebe pohonných látok a o emisiách CO₂ zodpovedajú záverom meraní podľa príslušných smerníc a nariadení EÚ alebo predpisov EHK. Uvedená ponuka financovania na päťtinky bez navýšenia platí na skládové vozidlá a pri využití financovania cez Toyota Financial Services Slovakia. Viac informácií u autorizovaných partnerov.

www.toyota.sk



AUTOSERVISNÁ TECHNIKA

NOVINKA

MAHA MLT 3000

- JEDINÝ REGLOSKOP PRIPRAVENÝ NA NASTAVENIE **MATRIX LED** SVETLOMETOV
- PRIPRAVENÝ PRE PÍXELOVÉ A LASEROVÉ SVETLOMETY
- PRESNÉ MERANIE SVIETIVOSTI
- INFRAČERVENÉ KAMEROVÉ SYSTÉMY
- ODPORUČENÝ OD VŠETKÝCH POPREDNÝCH VÝROBCOV ÁUT



www.homola.sk



34

VÝRAZNÁ
MODERNIZÁCIA

"SUV KUPÉ"



36



38

PIATA GENERÁCIA
BUDE KONCOM ROKA

VZOR PRE BMW 9?



40

EKONOMIKA

Autoopravár Junior Castrol 2014	4
Automobilové technické centrum v Trenčíne	6

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY

Technické kontroly vozidiel	10
-----------------------------------	----

PRÁVNÁ RUBRIKA

VYSKÚŠALI SME

Nissan Juke 1.6 DIG-T 140 kW	18
Mercedes-Benz A 250 4MATIC	20
Lexus GS 300h	22
Seat Leon ST Kombi 1.4 TSI 90 kW	24
Suzuki SX4 S-Cross 1.6 VVT 2WD	26
Ford Fiesta 1.0 EcoBoost SCTi 74 kW	28
Škoda Rapid Spaceback 1.2 TSI 63 kW	30

Škoda Octavia RS 2.0 TDI	31
BMW 535d xDrive Touring	32

PREDSTAVUJEME

Kia Sportage	34
Mercedes-Benz Concept Coupé SUV	36
Ford Mondeo	38
BMW Vision Future Luxury	40
Lexus NX	44
Toyota Yaris	45
Hyundai ix25	46
Renault Twingo	48
Porsche Macan	52
Volkswagen NMC	53
Ford Mustang	54
Peugeot 2008 DKR	75



44

NAJVÄČŠIE KUPÉ
MERCEDESAŠTÚDIA MALÉHO SUV
HYUNDAI PRE ČÍNSKY
TRH

46



54

MODEL K JUBILEU
AMERICKEJ LEGENDY

NÁVRAT VEĽKÝCH



78

TECHNIKA

Pneumatika – bezpečnosť jazdy alebo úspora paliva?	50
Moderný akumulátor pre Kiu Soul EV	58
BMW Night Vision s detekciou zvierat.....	60
MINI ConnectedXL Journey Mate	61

CENNÍKY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV	62
---------------------------------------	----

RUBRIKA PRE MLÁDEŽ

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

HISTÓRIA MOTORIZMU

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

MODELY

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

POZNÁVAME VLAST'

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:
27. 04. 2014

AUTOOPRAVÁR JUNIOR CASTROL 2014



Ocenení žiaci, niektorí ich pedagógovia a organizátori súťaže Autoopravár Junior Castrol 2014 v Expoclube bratislavskej Incheby

Nemá ešte skúsenosti, čo z toho, čo sa núka, by mohlo byť pre neho vhodné. Poradiť by mu mali najmä rodičia, tí by mali najlepšie poznať aj jeho ešte naplno nerozvinuté schopnosti a záľuby. Aj učitelia. Aj štát by mal vydávať prognózy na potreby jednotlivých profesií aspoň pre nasledujúce desaťročie. A mal by aj regulovať školstvo minimálne do tej miery, že nám nebude o pár rokov hroziť nedostatok odborníkov z niektorého dôležitého odvetvia pre chod spoločnosti.

Občas sa v médiách objavia informácie o tom, že naše stredné aj vysoké školy produkujú absolventov, ktorí síce majú doklad o vzdelaní, ale z odboru, ktorý nepotrebuje žiadnych nových zamestnancov. Maturanti a ich rodičia to riešia „únikom“ na vysokú školu, máme ich požehnane, azda v každom okrese je aspoň pobočka nejakej katedry, ak už nie celej univerzity. Po vysokej škole už ale veľa alternatív „čo ďalej“, nezostáva. Odborníkov na sociálne vedy či masmediálnu komunikáciu hercov, právnikov máme za posledné desaťročie vyštudovaných azda aj pre potreby nasledujúcich dvoch-troch generácií obyvateľstva Slovenska. Nemožno ich však uskladiť, úrady práce pre nich nemajú ponuky zamestnania adekvátne ich vzdelaniu. Rovnako je to aj s ich uplatnením sa v zahraničí. Aj tam, ako aj u nás, sú potrební technici, remeselníci, zdravotníci. Vysokoškolsky vzdelaní mladí ľudia musia neraz prijať podradnú manuálnu prácu, aspoň dovtedy, kým získajú novú kvalifikáciu. Je to veľká trauma pre nich a záťaž pre štát. Spôsobili to predovšetkým



politické strany zostavujúce po „revolučné“ vlády, ktoré okrem iných obrovských chýb umožnili prakticky neobmedzenú voľnosť podnikania aj v školstve. A médiám umožnili a dosiaľ umožňujú, aby ohlupovali ľudí programom, ktorého obsah ľudí neposúva na vyššiu vedomostnú a morálnu úroveň, ale naopak. Robí z nich hlúpych „spotrebiteľov“ neschopných vlastného úsudku, spoliehajúcich sa na „riešenia“, ktoré im ponúkajú tzv. mienkotvorné médiá. Nenabádajú rodičov, aby sa denne rozprávali so svojimi deťmi, aby ich poznávali a pomáhali im správne sa orientovať v dnes

Len máloktorý žiak končiaci základnú školu má vyhranenú predstavu o tom, čo by chcel robiť. Tak je to dokonca podľa nás správne, pretože štrnásť – pätnásťročný človečik už je síce zvyčajne dobre vyrastený, ale je stále dieťaťom, jeho mozog stále nasáva nové informácie o svete, do ktorého sa bude musieť o pár rokov začleniť.

stále komplikovanejšom a nebezpečnejšom svete. Zvláštne sa správajú aj v tom, že v posledných pár mesiacoch intenzívne podsúvajú verejnosti názor, že jedným z ministrov, ktorých by bolo treba v polovici vládnutia súčasnej vlády vymeniť, je minister školstva. Pritom je prvým „porevolučným“ ministrom tohto rezortu, ktorý podniká naozaj reálne opatrenia na zmeny v školstve zamerané na prípravu takých odborníkov, akých potrebuje prax. Naším kolegom z významných, objektívnych a nezávislých médií sa to ale akosi nepozdáva. Keďže ich je veľa, zle to vidíme zrejme my a jazdíme



chladiaceho systému, a neminula ich ani skúška z elektrieky – zapojenie a meranie elektrického obvodu. Napokon žiaci všetko úspešne zvládli, bola to pre nich ďalšia skúsenosť, ktorú môžu využiť v praxi.

Lakovníci súťažili v priestoroch bratislavskej spoločnosti JL, spol. s r.o. Tiež absolvovali on-line test, poznávaciu časť a 2 praktické úlohy. Súťažiaci museli byť pripravení na:

- poznanie technologických postupov opráv,
- čítanie technických listov produktov,
- správny výber pomocných materiálov.

Pri praktických úlohách finalisti museli byť pripravení na:

- poznanie technologických postupov malých opráv a lakovania nových dielcov až po dokončovanie leštením (brúsenie, tmelenie, lakovanie, leštenie),
- miešanie produktov v správnom pomere,
- čistenie náradia,
- organizáciu práce na zákazke.

Karosári súťažili tam, kde lakovníci, len v inej dielni spoločnosti JL, spol. s r.o. Absolvovali on-line test, poznávaciu časť a 4 praktické úlohy.

Poznávacia časť im prikazovala pomenovať príslušenstvo, náradie a spotrebný materiál, s ktorým sa bežne budú stretávať v servisoch pri výkone svojej práce.

Súčasťou praktických úloh bolo zdvihnutie motorového vozidla na 2-sĺpovom zdviháku, zváranie hliníkového plechu, dolícovanie dverí na karosérii, vyklepanie poškodeného dielca.

Výsledky súťaže jej organizátori vyhlásili 10. apríla popoludní v Expoclube v areáli bratislavskej Incheby, kde sa vtedy konal aj miestny autosalón. Ocenení boli prví traja z jednotlivých kategórií.

Medzi mechanikmi a elektrikármi to boli Daniel Fedorčák z SOŠ Humenné, Matúš Turan z SOŠ sv. Jozefa Robotníka zo Žiliny a Marek Hyža z SOŠ Holíč. Najlepšími karosármi boli Jakub Štálik z SOŠ dopravnej v Martine, Maroš Kinder z SOŠ automobilovej v Bratislave a Daniel Kovalčík zo Súkromnej SOŠ v Poprade.

Prvé tri miesta medzi lakovníkmi obsadili Tomáš Hrdý z SŠ-SOŠ automobilovej v Banskej Bystrici, Adam Siget z SOŠ v Topoľčanoch a Tomáš Judák z SOŠ sv. Jozefa Robotníka v Žiline.

Nielen víťazom, ale aj organizátorom tejto užitočnej súťaže blahoželáme. Budúcim autoopravárom navyše prajeme, aby si našli zamestnanie, ktoré ich bude v každom smere uspokojovať.

-red.-

informačnou autostrádou v protismere...

Cech predajcov a autoservisov SR si už pred niekoľkými rokmi s podporou Zväzu automobilového priemyslu SR (ZAP SR) vydobyl na ministerstve školstva akúsi výnimku na vlastný model vzdelávania odborníkov pre potreby autoopravárstva a predaja motorových vozidiel. Ešte dlhšiu tradíciu má súťaž mladých autoopravárov s názvom Autoopravár Junior Castrol, ktorú tiež iniciovala táto sekcia ZAP SR. Teraz sa táto súťaž stala aj súčasťou výchovného procesu nových automobilových odborníkov. Je nielen akousi verejnou preverkou kvality stredných škôl z tohto odboru, ale výsledky všetkých zúčastnených študentov umožňujú sledovať, či teoretická aj praktická úroveň prípravy je správna a zodpovedá potrebám praxe. Aj v tomto roku Cech predajcov a autoservisov SR vyhlásil pod záštitou Ministra školstva, vedy, výskumu a športu SR spomínanú súťaž. Je určená pre žiakov 3. ročníka stredných odborných škôl a je rozdelená do troch kategórií:

- mechanik a elektrikár,
- karosár,
- lakovník.

V januári sa uskutočnila registrácia súťažiacich, prihlásilo sa do súťaže 48 škôl, ktoré majú celkovo 1285 žiakov. Od 27. januára do 14. februára sa uskutočnili školské koly súťaže. Zo školských kôl postúpili traja najlepší z každej kategórie do oblastného kola súťaže. Oblastné koly sa uskutočnili v termíne od 18. do 20. marca v pilotných centrách cechu v 8 krajoch. Celoslovenské kolo sa konalo 9. a 10. apríla. Do národného kola, z ktorého sú aj uverejnené snímky, sa kvalifikovalo tento rok 13 finalistov z kategórie mechanik a elektrikár a po 9 karosárov a lakovníkov.



Mechanici a elektrikári súťažili v Školiacom stredisku ŠKODA v Nitre. Súťažiaci sa v prvom dni súťaže popasovali s teoretickou časťou, ktorá bola formou on-line testov. Test bol zložený zo 60 otázok. Druhou časťou bola poznávacia časť, kde žiaci mali za úlohu rozpoznať a pomenovať 20 prípravkov a náradia, s ktorými sa môžu stretnúť bežne v praxi. Neminula ich ani praktická úloha zameraná na kontrolu geometrie náprav.

V druhý deň žiaci museli spojiť teóriu s praxou a aplikovať ich vedomosti a skúsenosti v 4 praktických úlohách, ktoré boli zamerané na diagnostiku, klimatizačnú sústavu auta, motor, kde žiaci mali za úlohu na modeli motora vymeniť čerpadlo

NAJVÄČŠIE AUTOMOBILOVÉ TECHNOLOGICKÉ CENTRUM NA SLOVENSKU

Spoločnosť Johnson Controls, globálna multi-industriálna spoločnosť s hlavným zameraním na podnikanie v automobilovom priemysle, v oblasti systémov pre správu budov a výrobu autobaterií, 9. apríla oficiálne otvorila nové moderné a priestrannejšie Technologické centrum v Trenčíne.

Nové priestory majú rozlohu 11 000 m² a s približne 480 zamestnancami tak Johnson Controls riadi v Trenčíne najväčšie technologické centrum automobilového priemyslu na Slovensku. Pracovný tím tu poskytuje služby v oblasti vývoja, testovania a benchmarkingu kompletných sedadlových systémov a komponentov pre autá, ako aj iné interiérové komponenty, ako sú prístrojové a dverové panely, stredové konzoly a stropné systémy. Zamestnanci v Trenčíne pracujú nielen pre spoločnosť Johnson Controls, ale rovnako tak aj pre jeho zákazníkov, ktorými sú výrobcovia áut z celého sveta. Toto centrum bolo založené v roku 2004 a patrí medzi 14 technologických centier

zameraných na vývoj automobilových sedadiel a interiérových riešení.

„S radosťou môžeme skonštatovať, že aj po úspešnom ukončení tohto investičného projektu v roku 2010 sa naďalej pokračuje v investovaní do dlhodobého rozvoja majetku a vytvárania nových pracovných miest, čo napomáha k rozvoju celého Trenčianskeho kraja,” povedal Dušan Petřík, štátny tajomník Ministerstva hospodárstva Slovenskej republiky.

Slovensko je pre spoločnosť Johnson Controls dôležitým obchodným priestorom. S viac ako 5500 zamestnancami patrí k najväčším zamestnávateľom na Slovensku. Okrem technického centra v Trenčíne operuje spoločnosť Johnson Controls na ďalších ôsmich miestach na Slovensku. Business centrum v Bratislave podporuje spoločnosť v oblasti financií, IT, nákupu, predaja, ľudských zdrojov a programového manažmentu. Výrobný závod spoločnosti Johnson Controls v Bratislave vyrába



kompletné sedadlové systémy pre Volkswagen a Porsche. V Žiline sú v prevádzke tri ďalšie výrobné závody. V jednom sa vyrábajú kompletné sedadlové systémy pre spoločnosť Kia, v druhom textilné potahy a v treťom interiérové komponenty pre rôznych zákazníkov z automobilového priemyslu. V závode v Martine produkujú potahy na sedadlá a v Lučenci operadlá a penové súčasti automobilových sedadiel. V Námestove spoločnosť Johnson Controls vyrába dverové panely, podlahové konzoly a interiérové komponenty automobilov.

-js-

VÝTLKY NA CESTÁCH UBUDLI, HROZBOU JE AJ NAĎALEJ ZVER

Minuloročná zima (2012/2013) nebola pre motoristov priaznivá. Následkom niekoľkomesačných mrazov a sneženia pripomínali mnohokrát naše cesty skôr slalom medzi výtlkmi. Spoločnosť Allianz – SP evidovala v minulom roku 2703 poistných udalostí spôsobených nerovnosťami na cestách. Celková výška spôsobenej škody bola takmer 2 milióny eur, čo bolo niekoľkonásobne väčšie číslo ako v predchádzajúcich rokoch.

V porovnaní s minulým rokom klesli tohtoročné škody spôsobené výtlkmi o takmer 85 percent. V marci 2013 bolo takýchto poistných udalostí 427, pričom v marci tohto roka ich bolo 72.

Napriek rapidnému poklesu škôd spôsobených nerovnosťami na vozovke, si však aj počas tohtoročnej jari treba dávať veľký pozor. Mierna zima a teplé počasie spôsobili na našich cestách väčší výskyt lesnej a poľnej zveri. Len v marci 2014 mala spoločnosť Allianz – SP nahlásených až 162 poistných udalostí zapríčinených stretom so zverou.

Aby sa vodiči vyhli kolízii s migrujúcou

zverou, mali by byť opatrnejší najmä v úsekoch ciest:

- cez lesy a lesné porasty,
- pri poliach a výsadbách,
- označených značkami A17 – zvieratá a A18 – zver,
- v okolí riek a vodných tokov.

Pravidlá cestnej premávky hovoria, že

pri zhoršenej viditeľnosti by mali vodiči sledovať nielen cestu pred sebou, ale aj jej bezprostredné okolie. Mali by tiež zmenšiť rýchlosť, aby boli schopní vozidlo zastaviť na vzdialenosť, na ktorú majú rozhľad. A to nielen na jar, ale po celý rok. Každú nehodu so zverou sú vodiči povinní oznámiť policajtom.



Cesty na vidieku majú neraz krásne okolie, ale vodiči by sa nim nemali počas jazdy príliš nadvhýňať. Do jazdnej dráhy im môže vojsť nielen lesná zver, ale aj v okolí sa pasúci dobytok...

NOVÝ VOLKSWAGEN POLO SLOVAKIA UŽ OD 9 750 €



+ Limitovaná edícia Polo Slovakia

- bohatá výbava
- predĺžená záruka na 5 rokov / 100 000 km zadarmo
- financovanie Profi Kredit s 0 % navýšením a bez poplatkov

Novému Volkswagen Polo Slovakia neodoláte! Teraz v limitovanom počte len 250 vozidiel

S novým Volkswagen Polo v limitovanej edícii Slovakia s klimatizáciou, rádiom s dotykovým displejom a s funkciou prehrávania MP3, so systémami bezpečnosti ABS, ESP a s ďalšou extra výbavou **ušetrite viac ako 2 000 eur**. Vďaka výhodnému financovaniu Profi Kredit na 1/5 alebo na 1/3 s 0 % navýšením a bez poplatkov je teraz nové Polo dostupnejšie než kedykoľvek predtým. Navyše **predĺženú záruku na päť rokov alebo do 100 000 km máte od nás zadarmo**. Ponuka platí do vyčerpania limitovaného počtu 250 vozidiel. Ideálny čas na nový Volkswagen Polo je teraz!

Neváhajte a vyštartujte k najbližšiemu autorizovanému predajcovi.



Volkswagen Slovensko.

Financovanie Profi Kredit **1/3 1/5**

Spotreba paliva v l/100 km: 3,4 – 4,8 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 88 – 110 (kombinované).
Triedy energetickej efektivity: A+, B, C. Uvedené ceny sú vrátane DPH. Fotografia je ilustračná.



Das Auto.

DOPRAVNÁ NEHODA – AKO JU RÝCHLO A POHODLNE VYRIEŠIŤ?

Likvidácia poistných udalostí zapríčinených dopravnými nehodami je v Allianz – Slovenskej poisťovni rýchla, jednoduchá a férová.

Aj vďaka neustálym inováciám je priemerný čas likvidácie poistnej udalosti v neživotnom poistení kratší ako 4 dni (po doručení potrebnej dokumentácie) a Allianz – SP je hodnotená klientmi ako najústretovejšia poisťovňa na slovenskom trhu. Aby každá škoda bola vyriešená čo najrýchlejšie a najpohodlnejšie, pripravili sme niekoľko rád a tipov, ktoré motoristom zaručia bezproblémový proces likvidácie poistnej udalosti:

1. POMOC V NÚDZOVEJ SITUÁCII

Poznáte to, dopravná nehoda sa zväčša odohrá náhle a predstavuje stresovú situáciu. V prvom rade ju nutné chrániť zdravie seba a ostatných účastníkov dopravnej nehody, následne zabrániť ďalším škodám na majetku. Ak sa však máte na koho spoľahnúť, nemusíte krízové okamihy riešiť sami.

Allianz – Slovenská poisťovňa totiž ponúka bezplatné asistenčné služby 24 hodín denne, 365 dní v roku, a to nielen vtedy, keď vznikne nehoda, ale aj pre prípad poruchy a odcudzenia vozidla. Allianz Assistance zabezpečí príchod cestnej služby, opravu vozidla na mieste, prípadne odtiahnutie do opravovne, ubytovanie v núdzi, zorganizuje návrat do miesta bydliska či uschová nepojazdné vozidlo. Asistenčné služby je možné využívať na Slovensku a v krajinách Európy.

Vedeli ste, že ak nastanú v jednom poistnom období rôzne škody, je možné služby asistencie využiť opakovane bez obmedzenia? Navyše, pre klientov, ktorí majú uzatvorené PZP a aj havarijné poistenie, je možnosť spočítania limitov na asistenciu z oboch poistení.

2. JEDNODUCHÉ HLÁSENIE POISTNEJ UDALOSTI

Hlásenie škody v Allianz – Slovenskej poisťovni je možné niekoľkými spôsobmi. Klienti môžu nahlásiť poistnú udalosť telefonicky, prostredníctvom internetu, smartfónu alebo osobne na ktorejkoľvek pobočke a uplatniť si tak nárok na náhradu škody.

Ak máte smartfón, hlásenie poistnej udalosti vyriešite ľahko a rýchlo. Allianz – SP ponúka svojim klientom bezplatnú mobilnú aplikáciu, ktorá umožňuje klientom zdokumentovať a nahlásiť dopravnú nehodu či inú škodu priamo na mieste. Cez aplikáciu si používateľ nastaví aktuálny dátum, pomocou GPS lokalizácie vyberie presné miesto nehody a prípadne dopravnú nehodu zdokumentuje príslušnými fotografiami.

Pre prípad, že smartfón nemáte, je tu pre vás infolinka, prostredníctvom ktorej je hlásenie poistných udalostí možné aj v noci, cez víkend či počas sviatkov. Bezplatná infolinka 0800 122 222 je vám k dispozícii nonstop bez akýchkoľvek obmedzení.

Vedeli ste, že mobilnú aplikáciu si stiahlo už viac ako 10-tisíc klientov? Okrem hlásenia poistných udalostí obsahuje aj funkciu pomocníka, ktorý klientom poradí čo robiť v prípade dopravnej nehody, ako zabezpečiť miesto nehody či postarať sa o zranených.

3. OBHLIADKA PRIAMO V AUTOSERVICE

Po nahlásení škody bude poškodené vozidlo obhliadnuté buď priamo u opravcu alebo na dohodnutom mieste technikom Allianz – Slovenskej poisťovne.

Ak chcete ušetriť čas, peniaze a cestu do poisťovne a následne do servisu, bude vám odporúčaný vhodný servis, ktorý vykoná nielen opravu vozidla, ale aj obhliadku poškodeného vozidla vlastnými pracovníkmi servisu. Spolupráca servisov a poisťovní (na



báze bezobhliadkových zmluvných servisov) prináša klientom viacero výhod. Hlavnou z nich je jednoduchšia, pritom profesionálnejšia a rýchlejšia spoločná likvidácia poistných udalostí. Služby pre klienta sú pod jednou strechou, a klient tak nemusí riešiť zložité vybavovanie na viacerých miestach. V neposlednom rade sa bezobhliadkovou likvidáciou poistných udalostí skracuje čas, ktorý je nutný na jej úspešné dokončenie.

Vedeli ste, že v súčasnosti Allianz – SP ponúka svojim klientom na výber až 272 bezobhliadkových zmluvných servisov po celom Slovensku? Výber servisov je skutočne široký, od najdostupnejších značiek až po značky najvyššej triedy.

4. VÝPOČET NÁHRADY ŠKODY BEZ AMORTIZÁCIE

Na základe obhliadky sa posúdi a vypočíta výška nákladov na opravu.



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 dielov pri oprave staršieho vozidla.

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. Poistený má tak istotu, že ak už došlo z jeho strany k zavineniu dopravnej nehody, poisťovňa za svojho klienta s maximálnou starostlivosťou a bez prietáhov vyrieši nároky poškodeného, tak aby obaja účastníci nehody mohli na nepríjemnú skúsenosť rýchlo zabudnúť.

Vedeli ste, že povinné zmluvné poistenie bez uplatnenia amortizácie využili od 1. decembra 2013 už tisíce klientov?

5. HOTOVOSŤ NIE JE POTREBNÁ

Po oprave vozidla môže klient požiadať

o vystavenie krycieho listu poisťovňou, ktorý je pre servis garanciou úhrady nákladov na opravu až do výšky nároku na odškodnenie.

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. Poisťovňa poukáže peniaze priamo na účet servisu, čo v prípade škody uplatňovanej z PZP znamená, že poškodený sa nemusí podieľať na uhradení nákladov za opravu ani jedným eurom.

Vedeli ste, že poisťovňa a servis spolu komunikujú výlučne elektronicky? V januári Allianz – SP ako prvá na trhu zaviedla nový systém schvaľovania krycích listov a skrátila čas čakania na schválenie z troch až šiestich hodín na dve minúty.

6. TRANSPARENTNÝ PROCES LIKVIDÁCIE

Online služba Allianz – Slovenskej poisťovne umožňuje cez internet sledovať celý priebeh likvidácie poistnej udalosti. Taktiež je možné

potrebné dokumenty či fotografie vkladať priamo do systému poisťovne. Aplikácia umožňuje mať prostredníctvom internetu neustály prehľad o stave likvidácie poistnej udalosti. 24 hodín denne, 7 dní v týždni si tak klient môže overiť, v akom štádiu je likvidácia jeho nahlásenej škody a aké kroky ešte chýbajú k jej úspešnému ukončeniu.

Klient má taktiež možnosť vkladať cez novú službu potrebné dokumenty, ktoré od neho poisťovňa vyžaduje. Či už ide o rôzne doklady, posudky alebo fotografie škôd, všetky dokumenty potrebné pre likvidáciu poistnej udalosti sa dajú poisťovni odoslať práve cez túto unikátnu službu. Služba tak vnáša do celého priebehu likvidácie poistnej udalosti absolútnu transparentnosť. Navyše, klientovi umožňuje mať neustály prehľad a vybaviť všetko potrebné z pohodlia domova cez internet, doslova za pár sekúnd.

Vedeli ste, že online aplikácia na sledovanie procesu likvidácie poistnej udalosti zaznamenáva v priemere 10-tisíc dopytov mesačne?

–az–

POLICAJNÝ ZBOR SLOVENSKEJ REPUBLIKY MÁ 750 NOVÝCH VOZIDIEL VOLKSWAGEN

Porsche Slovakia, autorizovaný dovozca značky Volkswagen, 22. apríla 2014 v priestoroch bratislavského závodu Volkswagen Slovakia slávnostne ukončil odovzdanie posledných 74 kusov vozidiel z celkovej flotily 750 vozidiel značky Volkswagen Golf / Golf Variant v policajnej úprave.

Na krátkom slávnostnom akte, na ktorom si svoje nové služobné vozidlá prevzalo

74 príslušníkov Policajného zboru z bratislavského a trenčianskeho kraja, sa zúčastnil aj podpredseda vlády SR a minister vnútra SR Robert Kaliňák, ktorého sprevádzal prezident Policajného zboru SR, gen. Tibor Gašpar. Na pôde závodu Volkswagen ich spolu s ostatnými príslušníkmi Policajného zboru privítali Albrecht Reimold, predseda predstavenstva Volkswagen Slovakia, Roman Bujna, generálny riaditeľ Porsche Slovakia.

výrobca automobilov získal cenu „Fabrika roka 2013“ a po prvý krát aj ocenenie koncernu Volkswagen – „Putovný pohár za kvalitu“. Keďže práve v Devínskej Novej Vsi schádza z linky prvý sériovo vyrábaný elektromobil koncernu Volkswagen, odovzdal ministromi vnútra Robertovi Kaliňákovi aj symbolický kľúč od nového e-upu v policajných farbách, ktorý Volkswagen Slovakia zapožičal slovenskej polícii.



Predseda predstavenstva Volkswagen Slovakia, Albrecht Reimold vo svojom príhovore vyzdvihol kvalitu, na ktorú v Bratislave neustále kladú najvyšší dôraz. Pripomenul, že bratislavský závod práve v tomto roku získal významné celoeurópske ocenenie za kvalitu. Najväčší slovenský

Minister vnútra Robert Kaliňák vo svojom príhovore zdôraznil dlhoročnú spoluprácu slovenskej polície a koncernu Volkswagen. Polícia na Slovensku podľa neho využíva prakticky všetky typy značky Volkswagen, a to už odo dňa svojho vzniku. Zdôraznil tiež dobrú kvalitu a trvanlivosť automobilov Volkswagen, z ktorých mnohé najazdili v službe aj viac ako 300 000 kilometrov. Ako minister zdôraznil, čím viac kvalitných a bezporuchových áut bude mať polícia k dispozícii, tým viac policajtov bude môcť byť nasadených vo výkone služby.

–vw–

PRVÉ TECHNICKÉ POŽIADAVKY NA MOTOROVÉ VOZIDLÁ A ICH OVERENIE

V súčasnosti je pre každého vodiča automobilu alebo motocykla samozrejmosťou, že používa dopravný prostriedok, ktorý sa dá spoľahlivo ovládať a umožňuje bezpečnú jazdu.

Bez ohľadu na značku automobilu či krajinu jeho výrobcu brzdy zaručujú požadovaný brzdný účinok, reflektory správne osvetľujú vozovku, riadenie je spoľahlivé a tak by sme mohli pokračovať vo výpočte garantovaných technických parametrov ostatných mechanizmov a skupín vozidla. Dnes už považujeme za samozrejmosť, že technické požiadavky na vozidlá, ich prevádzkové vlastnosti ako aj postupy skúšania a technickej kontroly na posudzovanie ich spôsobilosti pre premávku na pozemných komunikáciách sú predmetom medzinárodne uznávaných predpisov. Takejto situácii však predchádzal postupný a dlhodobý vývoj, ktorý nebol jednoduchý. Poukážeme preto na niektoré dôležité legislatívne a technické míľniky na ceste od začiatkov výroby automobilov, ich schvaľovania pre premávku až k súčasnému systému technických a emisných kontrol na Slovensku, pričom začneme v priestore, ktorého sme boli dlhodobo súčasťou.

ZAČÍNAME V RAKÚSKO-UHORSKEJ MONARCHII

Do roku 1918 bolo Slovensko integrálnou súčasťou Uhorska, ktoré po štátoprávnom vyrovnaní v roku 1867 tvorilo dualistický štátny útvar s krajinami Rakúska, s oficiálnym názvom Rakúsko-uhorská monarchia. Treba povedať, že zatiaľ čo uhorská časť monarchie – kam patrilo Slovensko – mala agrárny charakter, rakúska časť – kam patrili okrem iných aj Čechy, Morava a Sliezsko (krajiny Koruny českej, tzv. habsburské dedičné krajiny), mala už rozvinutý priemysel.

Rakúsko – Uhorsko bolo po Nemecku a Francúzsku treťou krajinou, kde bolakomcom 19. storočia začali s výrobou automobilov s trvalou kontinuitou. Prvý automobil v továrni Austro-Daimler vo Wiener Neustadt bol vyrobený v roku 1900, v továrni s neskorším názvom Gräf a Stift v roku 1897, automobilka Puch bola založená v roku 1899 a menovať by sme mohli aj



Prvý automobil postavený na Slovensku podľa dobovej fotografie

ďalšie. Kvôli lepšej predstave doplníme, že spoločnosť Puch mala v roku 1912 už 1100 zamestnancov a vyrobila okrem 1100 bicyklov tiež 300 motocyklov a 300 automobilov. V českých krajinách bol vyrobený prvý automobil v továrni Nesseldorfer Wagenbau Fabriks – neskoršia Tatra Kopřivnice – v roku 1898, ktorý dostal meno Präsident. V továrni Laurint a Klement – Škoda bol vyrobený prvý automobil v roku 1905, keď už predtým tam vyrábali motocykle, neskôr začala výrobu automobilka Praga a postupne pribúdali ďalšie. Automobilový priemysel na území Maďarska bol v tom čase z hľadiska jeho medzinárodného významu neporovnateľný – niekoľko desiatok automobilov postavila v rokoch 1896 až 1914 spoločnosť Csonka v Budapešti, krátke trvanie mali aj podniky Dedics, Mag – Phoenix a Marta. Prvý automobil na Slovensku postavil vo svojej zámočnickej dielni v obci Psiare, ktorá je dnes súčasťou Hronského Beňadiku, Michal Majer so svojimi učňami a tovarišmi. Podľa niektorých zdrojov v roku 1913, podľa iných až po skončení 1. svetovej vojny. Dielne motora si nechal odlievať v Kachelmanových strojárňach vo Vyhniach. Dokumentáciu pre stavbu automobilu získal podľa známych zdrojov z Maďarska. Keďže na hrboľatých cestách automobil poriadne hrkotal, dostal názov Drndička (obr. 1). Žiaľ, automobil sa nedochoval.

Už pri vzniku prvých samohybných vozidiel – automobilov – sa okamžite prišlo na to, že ich vlastnosti je potrebné pred pripustením na verejnú komunikáciu posúdiť – čo mali zabezpečiť kompetentné úrady. Z prvých predpisov v Rakúsko-Uhorsku môžeme spomenúť nám v češtine dostupnú Vyhlášku o jízde silničními parostrojmi z roku 1875, místodržitelské nařízení z roku 1900,

ktoré obsahovalo aj prvé požiadavky na vozidlá a ich označenie a Nařízení č. 156/1905 ř.z. o jízdních silostrojích. To stanovilo okrem iného aj základné požiadavky na vozidlá. Vzhľadom na postupne rastúci počet automobilov a rozmáhajúcu sa medzinárodnú automobilovú dopravu aj obchod v Európe sa po medzinárodnej konferencii v Paríži, ktorá sa konala v dňoch 5. až 10. októbra 1909, podpísala Medzinárodná zmluva o jazde automobilmi, označovaná ako tzv. Parížska automobilová konvencia (prvá Parížska zmluva) z roku 1909. Táto zmluva upravovala okrem iného podmienky, ktoré museli spĺňať motorové vozidlá a vodiči, aby sa mohli pohybovať po verejných cestách. Medzi prvými štátmi, ktoré túto zmluvu ratifikovali, bolo v roku 1910 aj Rakúsko – Uhorsko, stalo sa tak 1. marca 1910. Už 30. apríla 1910 bolo vydané a rozoslané (opäť nám v češtine dostupné) Nařízení ministeria vnitra v dohode s ministerstvom obchodu, ministerstvom verejných prác a s ministerstvom financií ze dne 28. dubna 1910, jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdních silostrojů (automobilů, motorových vlaků a motorových kol). Keďže od roku 1880 bolo možné ako úradný jazyk na území Čiech a Moravy používať súbežne češtinu a nemčinu (v Uhorsku sa ako úradný jazyk od roku 1868 používala maďarčina), bolo uvedené nariadenie publikované aj v češtine. Obsahoval ho Zákoník říšský pro království a země v rade říšské zastoupené z roku 1910, částka XXXI. Čís. 81. Uvedieme z neho niektoré časti, ktoré obsahujú požiadavky týkajúce sa motorového vozidla, a to v dobovej češtine.

POŽIADAVKY NA MOTOROVÉ VOZIDLO Z ROKU 1910

Obsahoval ich Oddíl II. Ustanovení o sestrojení a vystrojení jízdních silostrojů.

§2. Každý jízdný silostroj musí se dáti bezpečně řídit a zejména musí být tak stavěn, upraven a vystrojen, aby byl zamezen přílišný lomoz, obtěžující kouření, unikání páry a plynu, pak vypadávání žhavých částí paliva nebo zbytků.

§3. Každý jízdný silostroj musí býti opatřen spolehlivou řídicí úpravou, která dopouští bezpečně a rychle otočení vozidla.

§4. Každý jízdný silostroj buď opatřen alespoň dvěma silně působícími brzdami od sebe

Zákonník říšský

pro

království a země v radě říšské zastoupené.

Částka XXXI. — Vydána a rozeslána dne 30. dubna 1910.

Obsah: Čís. 81. Nařízení, jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdných silostrojů (automobilů, motorových vlaků a motorových kol).

§ 1.

Nařízení ministeria vnitra v dohodě s ministeriem obchodu, ministeriem veřejných prací a s ministeriem financí ze dne 28. dubna 1910,

jmž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdných silostrojů (automobilů, motorových vlaků a motorových kol).

Oddíl I.

Ustanovení všeobecná.

§ 1.

Co v tomto nařízení jest ustanoveno, vztahuje se k takovým jízdným silostrojům po veřejných dopravních cestách jezdícím, které se nepohybují na kolejkách (automobily, motorové vlaky a motorové kola). Z těchto ustanovení vyňaty jsou hasičské automobily jakož i takové jízdné silostroje, které nejsou ustanoveny ani k dopravě osob ani k dopravě břemen, jako parní válce silniční a pod.

(Schlussatz.)

Zivnostenská jízda silostrojů pro veřejnou dopravu osob a břemen jest podrobena kromě předpisů v tomto nařízení oblažených také příslušným předpisům živno-touské policie.

Oddíl II.

Ustanovení o sestrojení a vystrojení jízdných silostrojů.

§ 2.

Každý jízdný silostroj musí se dáti bezpečně řídit a zejména musí býti tak stavěn, upraven a vystrojen, aby byl zamezen přílišný lomoz, odtěhující kouř, unikání páry a plynu, pak vypadávání žhavých částí paliva nebo zbytků.

§ 3.

Každý jízdný silostroj musí býti opatřen spolehlivou řídící úpravou, která dopouští bezpečně a rychle otočení vozidla.

§ 4.

Každý jízdný silostroj musí býti opatřen alespoň dvěma silně působícími brzdami od sebe neodvislými,

27

Reichsgesetzblatt

für die

im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder.

XXXI. Stück. — Ausgegeben und veröffentlicht am 30. April 1910.

Inhalt: Nr. 81. Verordnung, betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen (Automobilen, Motorsägen und Motorrädern).

§ 1.

Verordnung des Ministeriums des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsministerium, dem Ministerium für öffentliche Arbeiten und dem Finanzministerium vom 28. April 1910,

betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen (Automobilen, Motorsägen und Motorrädern).

I. Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Die Bestimmungen dieser Verordnung finden Anwendung auf solche öffentliche Verkehrswege befahrende Kraftfahrzeuge, welche nicht auf Schienen laufen (Automobile, Motorsägen und Motorräder). Ausgenommen von diesen Bestimmungen sind Automobilsicherheitswagen sowie solche Kraftfahrzeuge, welche weder zur Beförderung von Personen noch zum Transporte von Sachen bestimmt sind, wie Strocbombpumpwagen und dergleichen.

Der gewerbsmäßige Betrieb von Kraftfahrzeugen für den öffentlichen Verkehr von Personen und Sachen

ist außer den in dieser Verordnung enthaltenen auch den bezüglich der gewerbepolizeilichen Vorschriften unterworfen.

II. Abschnitt.

Bestimmungen über die Konstruktion und Ausrüstung der Kraftfahrzeuge.

§ 2.

Jedes Kraftfahrzeug muß betriebsfähig und insbesondere derart gebaut, eingerichtet und ausgerüstet sein, daß übermäßiges Geräusch, belästigende Rauchentwicklung, Dampf- und Gasauströmung, ferner das Herausfallen glühender Teile des Brennmaterials oder von Handflächen verhindert wird.

§ 3.

Jedes Kraftfahrzeug muß mit einer verlässlichen Vorrichtung versehen sein, die ein sicheres und reiches Bremsen des Fahrzeuges gestattet.

§ 4.

Jedes Kraftfahrzeug muß mit mindestens zwei voneinander unabhängigen, kräftig wirkenden Vorrichtungen versehen sein, von denen eine unmittelbar auf die Räder oder auf Achsantriebe, die mit den Rädern fest verbunden sind, einwirken muß.

Jede einzelne der beiden Vorrichtungen muß allein hinreichen, den Wagen in angemessener Zeit zum Stillstande zu bringen.

Originálna tlač říšského zákoníka z 28. apríla 1910 s predpismi pre jazdu jazdných silostrojov (automobilov, motorových vlakov a motocyklov) písaná ešte švabachom (aj v českom preklade)

neodvislými, ze kterých jedna musí působiti bezprostředně na hnací kola nebo na části, které jsou spojeny pevně s koly.

Každá z těchto obou brzd musí stačiti o sobě, aby zarazila vůz v přiměřeném čase.

(Ako vidieť, v tom čase ešte neboli stanovené žiadne konkrétne technické parametre pre účinok brzdomovej sústavy. Požiadavka na „zarazenie vozidla v primeranom čase“ odpovedá skoršej terminológii používanej pre kolajové vozidlá, keďže železnice v tom čase už boli značne rozšírené a mali stanovené potrebné predpisy).

§5. Každý automobil buď opatřen brzdou nebo jinak spolehlivou úpravou, která i při silném stoupání zamezuje nevolný zpáteční pohyb.

§6. Automobily, jejichž vlastní váha přesahuje 350 kilogramů, musí míti obratovou úpravu, která může uvedena býti v činnost z řidičova sedadla. (Išlo o požiadavku na možnosť spätného pohybu, tzv. spiatocku).

§7. Veskeré páky a rukojeti ku přísluše vozidla buďte tak umístěny, aby řidič mohl vládnouti jimi lehce a bez nebezpečnosti, že je zamění, a aby nebylo třeba odvraceti oči od cesty.

§8. Schrány ustanovené pro lehce hořlavé látky, jako je benzín, petrolej, líh, plyn, musí býti zřízeny nepremokavě z ohnivzdorného materiálu dostatečně silného a tak býti

umístěny, aby byly chráněny co možná vlivu teploty a vnějšího porouchání. Naplnovací otvory buďte opatřeny bezpečnostními úpravami proti nebezpečnosti výbuchu.

Akkumulátory musí býti uloženy tak bezpečně, aby se kyselina nemohla rozstříkavati.

§9. Automobily buďte opatřeny hluboce znějící, motorová kola vysoce znějící signální trubkou (houkačkou).

§10. Nastane-li tma neb obzrazuje-li mlha rozhled do dálky, musí automobily býti opatřeny na předku alespoň dvěma dobře svítícími svítilnami s bezbarevnými skly, které označují postranní hranice; jízdná dráha buď do předu na dostatečnou vzdálenost osvětlena.

U motorového kola stačí jedina svítilna. Je-li vedlejší vůz připojen po straně k motorovému kolu, také vedlejší vůz má míti svítilnu, která označuje krajní hranici boční.

V osadách po městsku zastavených nesmí se užívati oslnujících reflektorů.

§11. Každý jízdný silostroj buď opatřen zařízením, které zamezuje, aby vozidlo nebylo uvedeno v pohyb osobami nepovolanými.

§12. Každý jízdný silostroj má míti na viditelném místě tabulky, na kterých jest uvedena firma, která zhotovila spodní část

vozu, tovární číslo spodní části vozu, kolik koňských sil má motor (nebo počet a vrtání cylindrů) a vlastní váhu vozidla k jízdě hotového.

§13. U motorových vlaků buďte vlečné vozy opatřeny bezpečně účinkující brzdou. Nemůže-li brzda vlečného vozu v činnost býti uvedena bezprostředně z motorového vozu, tedy na vlečném vozu musí spoužeti brzdař; v tomto případě musí býti možná, aby se vůdce a brzdař dorozuměl.

Motorový vůz musí býti opatřen úpravou na sypání písku.

Mezi vlečným vozem a motorovým vozem musí kromě spolehlivého hlavního připojení býti ještě bezpečnostní připojení (výpomocné připojení).

Spojení vlečných vozů s motorovým vozem musí býti takového způsobu, aby kola vlečného vozu také v záhybech co možná běžela v kolejkách kol motorového vozu.

Uvedený Říšský zákoník č. 81 v další části stanovil aj administratívny a skúšobný postup, ktorý musel výrobca automobilu a automobil absolvovať, aby sa jeho výrobok mohol schváliť a používať na verejných cestách.

(pokračovanie)
Ing. Martin KMEŤ

Rada advokáta

Našou dnešnou témou bude náhrada nemajetkovej ujmy z povinného zmluvného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel. Nedávno sa totiž jedným zaujímavým prípadom z praxe zaoberal najskôr Okresný súd Vranov nad Topľou, potom Krajský súd v Prešove ako súd odvolací a následne aj Súdny dvor EÚ, ktorý mal za úlohu rozhodnúť o prejudiciálnej otázke položenej krajským súdom.

Predmetom tohto súdneho konania je nárok na náhradu nemajetkovej ujmy vo výške 400 000.- eur, ktorý uplatňuje žalobkyňa za zásah do života manžela, ktorý v auguste roku 2008 tragicky zahynul pri dopravnej nehode v Českej republike ako spolujazdec. Ďalšími účastníkmi súdneho konania sú žalovaní 1. - vodič vozidla, ktorý spôsobil dopravnú nehodu – a žalovaná 2. ako prevádzkovateľka vozidla v čase dopravnej nehody. Nakoľko v čase dopravnej nehody vykonávala povinné zmluvné poistenie motorového vozidla za škody spôsobené jeho prevádzkou poisťovňa A., bola v konaní pred prvostupňovým súdom vyzvaná na vedľajšiu intervenciu, ktorá by znamenala posilnenie obrany žalovaných. Poisťovňa však intervenciu odmietla s odôvodnením, že nemajetková ujma nie je uhrádzaná z povinného zmluvného poistenia a prvostupňový súd s ňou následne nekonal ako s vedľajšou účastníčkou.

Okresný súd Vranov nad Topľou rozsudkom zo dňa 30. septembra 2010 uložil obom žalovaným povinnosť nahradiť žalobkyni spoločne a nerozdielne nemajetkovú ujmu vo výške 15 000.- eur a v zostávajúcej časti do 400 000.- eur žalobu zamietol. Pri svojom rozhodovaní vychádzal z českého práva, konkrétne z príslušných ustanovení českého Občianskeho zákonníka o ochrane osobnosti. Českú právnu úpravu bolo potrebné aplikovať vzhľadom k tomu, že podľa Dohovoru o práve použiteľnom na dopravné nehody, prijatého 4. mája 1971 v Haagu, sú rozhodným právom vnútorné predpisy štátu, na území ktorého

došlo k dopravnej nehode. Svoje rozhodnutie o výške náhrady nemajetkovej ujmy súd odôvodnil tým, že vinný vodič nespôsobil usmrtenie manžela žalobkyne úmyselne a že svoj čin olutoval.

Proti rozsudku prvostupňového súdu podali odvolanie všetci účastníci, žalobkyňa i žalovaní. Žalobkyňa v odvolaní navrhla zmenu rozsudku, ktorou by bolo jej žalobe vyhovieť v celom rozsahu, pričom poukazovala najmä na silné citové väzby s nebohým manželom a na to, že posudzovaným zásahom došlo k zániku jej manželstva. Žalovaní naopak navrhovali, aby súd žalobu zamietol. Žalovaný 1. ako vinný vodič vozidla argumentoval tým, že motorové vozidlo riadil na základe dohody s nebohým manželom žalobkyne. Žalovaná 2. ako prevádzkovateľka vozidla namietala, že nevytvorila protiprávny stav a že súd nezohľadnil limity náhrady nemajetkovej ujmy podľa českého práva.

Krajský súd v Prešove ako príslušný odvolací súd vec preskúmal a dospel k záveru, že prvostupňový súd bol nedôsledný, ak rozhodol vo veci týkajúcej sa práva EÚ bez zabezpečenia jeho výkladu Súdnym dvorom Európskej únie. Prerušil preto konanie a Súdnemu dvoru predložil tzv. prejudiciálne otázky, týkajúce sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a nemajetkovej ujmy vyjadrenej v peňažnej forme, spôsobenej pozostalým po obetiach dopravnej nehody.

Podľa rozhodnutia Súdného dvora sa povinnosť poistného krytia cestujúcich, pokiaľ sa stali obeťmi nehody spôsobenej vozidlami, odlišuje od rozsahu ich odškodnenia. Zatiaľ čo povinnosť poistného krytia je zabezpečená a definovaná právnou úpravou EÚ, odškodnenie sa spravuje v zásade vnútroštátnym právom. Súdny dvor vzal do úvahy, že možnosť prisúdenia náhrady nemajetkovej ujmy pozostalému po obeti dopravnej nehody nie je podľa slovenského alebo podľa českého právneho poriadku jednoznačne vylúčená. Rozhodujúcim predpisom v oboch členských štátoch je Občiansky zákonník, ktorý má svoj pôvod ešte v dobe spoločného štátu, a napriek rozsiahlym zmenám a doplneniam si oba Občianske zákonníky dodnes zachovali určité spoločné



črty. Najmä ich ustanovenia o osobnostných právach a o náhrade nemajetkovej ujmy spôsobenej zásahom do osobnostných práv sú takmer totožné. Na druhej strane, pokiaľ ide o špeciálne ustanovenia o náhrade škody na zdraví alebo v prípade usmrtenia blízkej osoby, český Občiansky zákonník obsahuje detailnú osobitnú úpravu, ktorá v slovenskom Občianskom zákonníku chýba. Napriek týmto odlišnostiam je v oboch členských štátoch v zásade možné, aby bola pozostalému po obeti dopravnej nehody priznaná náhrada nemajetkovej ujmy. Súdny dvor konštatoval, že v tejto veci neboli použité žiadne konkrétne argumenty v prospech vylúčenia nároku na náhradu nemajetkovej ujmy spôsobenej usmrtením blízkej osoby. V súdnom spise sú uvádzané iba všeobecné tvrdenia, založené okrem iného na gramatickom výklade pojmov „škoda“ a „ujma“, v zmysle ktorých náhrada nemajetkovej ujmy nemôže tvoriť predmet odškodnenia v predjednávanom prípade. Podľa judikatúry Súdného dvora ale takéto všeobecné a abstraktné úvahy nie sú pre zamietnutie nároku tohto druhu postačujúce.

Sloboda členských štátov určiť, aká škoda bude krytá a aké budú podmienky povinného poistenia, bola obmedzená smernicami EÚ, ktoré stanovili povinné krytie niektorých škôd v určitých minimálnych sumách. Medzi škodami, ktoré musia byť kryté, sa nachádza najmä ujma na zdraví. V súvislosti s tým je potrebné uviesť, že pod pojem „ujma na zdraví“ patrí akákoľvek ujma, fyzická i psychická, ktorá bola spôsobená zásahom do osobnej integrity, ak jej náhradu na základe zodpovednosti poisteného za škodu upravuje vnútroštátne právo uplatniteľné v danom spore. Súdny dvor vychádzal z informácií poskytnutých mu slovenským súdom, že osoby nachádzajúce sa v postavení žalobkyne majú v súlade s českým Občianskym zákonníkom nárok na náhradu nemajetkovej ujmy utrpenej v dôsledku úmrtia manžela.



Nie je pritom rozhodujúce, že právna úprava náhrady nemajetkovej ujmy je zaradená do tej časti českého i slovenského Občianskeho zákonníka, ktorá sa týka zásahov do ochrany osobnosti a ktorá je nezávislá od časti týkajúcej sa zodpovednosti za škodu v pravom zmysle slova.

Súdny dvor EÚ preto dňa 24. októbra 2013 rozsudkom rozhodol tak, že povinné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla má pokrývať aj náhradu nemajetkovej ujmy spôsobenej blízkym osobám obetí usmrtených pri dopravnej nehode, ak jej náhradu na základe zodpovednosti poisteného za škodu upravuje vnútroštátne právo uplatniteľné v spore vo veci samej. Rozsudok Súdneho dvora je záväzný od dňa jeho vyhlásenia nielen pre súd, ktorý podal prejudiciálnu otázku, ale i pre súdy, ktoré budú rozhodovať v obdobných právnych veciach. Nárok na nemajetkovú ujmu pozostalých po obeti dopravnej nehody bude možné uplatňovať súdnou cestou aj napriek súčasnej slovenskej a českej úprave v občianskom zákonníku. Jej výšku však môže stanoviť len súd. Poistovňa bude povinná uhradiť nemajetkovú ujmu v peniazoch vo výške uvedenej v súdnom rozsudku, a to z povinného zmluvného poistenia vinníka nehody.

Krajský súd v Prešove rozhodol dňa 28. októbra 2013 uznesením o zrušení napadnutého rozsudku prvostupňového súdu a o vrátení veci Okresnému súdu Vranov nad Topľou na ďalšie konanie. Odvolací súd sa stotožnil s názorom prvostupňového súdu, že rozhodné právo – v danom prípade právo Českej republiky – umožňuje žalobkyni požadovať náhradu nemajetkovej ujmy. V prípade, ak právo umožňuje žalobkyni požadovať náhradu nemajetkovej ujmy, je podľa odvolacieho súdu dôvodný záver, že takáto náhrada nemajetkovej ujmy musí byť likvidovaná z povinného zmluvného poistenia. Právna úprava, ktorá by tomu odporovala, by bránila naplneniu cieľa smerníc EÚ a nebolo by ju možné použiť.

Krajský súd vytkol okresnému súdu, že bol nedôsledný, ak v rozpore s cieľmi smerníc EÚ nekonal s poisťovňou ako vedľajším účastníkom, ktorý podľa zistených okolností musí likvidovať náhradu nemajetkovej ujmy a teda nepochybne má čo k veci povedať. Aj v prejednávanej veci vinný vodič ako žalovaný 1. na pojednávaní pred prvostupňovým súdom vypovedal, že má finančné problémy, má vyživovaciu povinnosť k trom deťom a náhrada nemajetkovej ujmy môže mať vážne negatívne následky na jeho život a život jeho rodiny. Bude preto vecou

okresného súdu opätovne a dôsledne zvážiť všetky okolnosti tohto prípadu, rozhodnúť o úprave okruhu účastníkov konania na obidvoch stranách sporu a vyrovnať sa aj s obranou poisťovne. Fakt, že žalovaní sú v nepriaznivej finančnej situácii alebo že žalovaný vodič oľutoval svoje konanie, nie sú pre stanovenie výšky náhrady rozhodujúce. Naopak relevantnou skutočnosťou je, že zásahom do života neobehého nielenže došlo k strate najväčšej, strate života, ale zasiahlo sa aj do manželského zväzku a manželstvo, ktoré je v spoločnosti významnou spoločenskou kategóriou, zaniklo.

Doterajší odmietavý prístup poisťovne považuje krajský súd za zarážajúci, keďže zmyslom a cieľom poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravných prostriedkov je pokrytie náhrady ujmy v najširšom význame slova. Riziko vzniku škôd pri prevádzke dopravných prostriedkov je veľmi veľké a nemá žiadnu logiku obmedzovať poistné plnenie a prenášať ho na plecia osôb, ktoré sa práve za účelom nepredvídateľných situácií nechali, resp. museli sa povinne zmluvne poistiť a ktoré ani nedokážu ekonomicky zvládnuť zaplatenie náhrady vzniknutej ujmy.

JUDr. Zuzana MARTIŠOVIČOVÁ

NA SEVERE SA NERADI LÚČIA S FAVORITMI

Ekonomická situácia regiónu sa dá nepriamo vypočítavať aj podľa typov a veku áut, na ktorých ľudia jazdia, ale aj na tých, ktoré vyradujú z prevádzky a odovzdávajú na zošrotovanie. Kým v Bratislave a okolí nie je zriedkavosťou vyradovanie poškodených vozidiel s vekom 10-15 rokov, na

severozápade Slovenska sa také autá opravujú. Medzi vyradenými vozidlami naďalej prevládajú 15-25 ročné vozidlá, z ktorých mnohé zažili, že na ne majitelia niekedy čakali aj v poradovníkoch.

Rovnako to platí aj o značkách –

v ekonomicky silnejších regiónoch sa bežne šrotujú Volkswageny, Audi, Oply a ázijské autá, v Žilinskom kraji je najčastejšie zošrotovaným starým autom Škoda Favorit, za ním nasleduje Škoda 120 a ďalšie škodovky a po nich lady. Tieto značky tvoria až polovicu spracovaných autovrakov. Medzi zvyšnými

spracovanými starými autami sú aj Trabanty, Wartburgy, Fiaty a ostatné značky obľúbené a dostupné za čias socializmu.

ŽOS – EKO, s. r. o., Vrútky patrí k významným spracovateľom opotrebovaných vozidiel na Slovensku a zároveň je aj významným recyklátorom v oblasti zberu a skladovania odpadových olejov. Zároveň patrí k dvom najvýznamnejším spracovateľom batérií a akumulátorov v SR, keď sa špecializuje predovšetkým na zber a likvidáciu nikel - kadmiových (Ni-Cd) akumulátorov a batérií.

V roku 2013 okrem automobilov, ekologicky zhodnotili aj 203 ton alkalických batérií a akumulátorov, zabezpečili spracovanie 35 ton prenosných batérií a akumulátorov a 28 ton opotrebovaných olejov. Za posledných 9 rokov spracovali v ŽOS-EKO, s. r. o., Vrútky spolu 308 ton opotrebovaných olejov a spracovali tiež 1912 ton alkalických batérií a akumulátorov.



TRI DESAŤROČIA ÚSPECHU

SEAT Ibiza sa počas svojej dlhjej histórie vždy vyznačoval mladistvým športovým charakterom, vynikajúcim pomerom ceny a úžitkovej hodnoty a pôžitkom z jazdy. Príchod štvrtej generácie v roku 2008 a jej rozsiahle prepracovanie v roku 2012 zachováva popularitu Ibizu na všetkých trhoch. Zákazníci majú na výber tri rozličné verzie karosérie: výrazne športovú trojdverovú SC (Sport Coupé), päťdverový univerzálny model a praktické elegantné kombi ST. Od premiéry v roku 1984 SEAT na celom svete predal približne 5 miliónov automobilov Ibiza.

Prvá generácia, na dizajne ktorej sa podieľal Giorgio Giugiaro zo spoločnosti Italdesign, karosáren Karmann spolupracovala na vývoji bezpečnostnej štruktúry kabíny posádky a automobilka Porsche na vývoji motora (čo dokumentoval nápis „Systém Porsche“ na hlave valcov), sa vyrábala od roku 1984 do roku 1993. Celkovo sa predalo 1 342 001 automobilov Ibiza prvej generácie.

Ibiza druhej generácie, predstavená v roku 1993, má osobitné miesto v histórii značky. Bola prvým typom vyrábaným v novom závode Martorell. Dizajnové zmeny boli veľmi výrazné, nová generácia mala zaoblenejší, aerodynamický tvar. Ponuka vybavenia obsahovala prvky a motory, ktoré boli v tom čase bežné iba vo vyšších segmentoch automobilov. To vytvorilo odrazový mostík pre Ibizu na vstup do nových trhov s osobitným dôrazom na malé prevádzkové náklady.

SEAT v roku 1996 dosiahol významný krok vo vývoji športovou verziou CUPRA, poháňanou 2-litrovým zážihovým motorom

s výkonom 110 kW. So súťažným špeciálom Ibiza Kit Car v triede do 2 litrov SEAT vyhral majstrovstvá sveta v automobilových súťažiach FIA World Rally Championship v roku 1997, úspech zopakoval v roku 1998.

Skúsenosti, ktoré divízia SEAT Sport získala z automobilových súťaží sa zúročili pri tvorbe modelu SEAT Ibiza CUPRA R. V rámci triedy výnimočný automobil poháňal turbodúchadlom prepíňaný štvorvalec 1.8 20V s výkonom 132 kW.

Predajný úspech druhej generácie modelu Ibiza prekonal predchodcu: od roku 1993 do roku 2002 sa predalo celkovo 1 522 607 exemplárov.

Tretia generácia modelu Ibiza uzrela svetlo sveta už v roku 2001 a signalizovala pokrok v oblasti kvality výroby, ponuky motorov a jazdnej dynamiky. Dizajn, ktorý vytvoril Walter de Silva, priniesol atraktívnejšiu siluetu. V roku 2004 Ibiza oslavovala svoje 20. narodeniny vo veľkom štýle prekonaním hranice 3,3 milióna vyrobených automobilov a uvedením dvoch nových športových verzií, ktoré sa onedlho stali symbolmi španielskej značky – FR (Formula Racing) poháňanej motorom 1.9 TDI s výkonom 96 kW a 1.8 Turbo s výkonom 110 kW, ako aj verzie CUPRA, ktorej motor 1.9 TDI dosahoval výkon 118 kW – najväčší vo svojej triede. Od roku 2002 do roku 2007 sa celkovo predalo 1 084 989 kusov tretej generácie.

V polovici roka 2008 značka SEAT spustila reklamnú kampaň na štvrtú generáciu Ibizu, založenú na dvoch kľúčových slovách perfektne sumarizujúcich kvality nového modelu – dizajn a technológiu, ku ktorým

V roku 1984, keď svet tleskal premiére prvého počítača Apple Mac a kompaktný disk (CD) začínal získavať popularitu, zišiel z výrobnéj linky závodu Zona Franca v Barcelone (27. apríla) prvý SEAT Ibiza – najúspešnejší typ v celej histórii španielskej značky. Oslávil teda nedávno svoje 30. narodeniny.

bolo treba pridať tretí pojem – kvalitu. Nová Ibiza mala vynikajúce dynamické kvality vďaka použitiu novej platformy koncernu Volkswagen pre segment malých automobilov. V roku 2012 boli všetky tri verzie karosérie Ibizu (SC, 5-dverová a ST) štylisticky modernizované. Modifikácie verzie CUPRA, uskutočnené začiatkom roka 2013, zahŕňali konštrukčné opatrenia na zlepšenie jazdnej dynamiky a bi-xenónové reflektory s dennými svetlami z LED. Najnovším prírastkom v rade SEAT Ibiza je nová edícia pre všetkých, ktorí majú blízky vzťah k moderným technológiám pod označením I-TECH. Navonok je edícia rozpoznateľná podľa loga I-TECH na B-stĺpiku, zliatinových kolies v titánovej farbe a exkluzívnej modrej farbe karosérie. Interiér je obohatený o športové predné sedadlá so špecifickými poťahmi a o prahy dverí s nápisom I-TECH. O komfort posádky sa postará okrem iného audio systém, tempomat, pri cestách v neznámom prostredí aj SEAT Portable systém – prenosný navigačný systém komunikujúci s vozidlom, pomocou ktorého je možné meniť nastavenia vozidla alebo pripojiť mobilný telefón pomocou rozhrania Bluetooth. Od modelového roku 2015 (od 26. 5. 2014) budú sériové výbavy modelov Ibiza na slovenskom trhu obohatené o ďalšie praktické prvky ako asistenčný systém rozjazdu do kopca a o kontrolu zmeny tlaku v pneumatikách.

-st-



PREDAJNÉ VÝSLEDKY SPOLOČNOSTI KIA MOTORS ZA PRVÝ ŠTVRTĽOK 2014

Značka Kia Motors má na Slovensku už niekoľko rokov po sebe úspešnú vlnu



a výnimkou nebol ani prvý štvrtrok 2014. Počet predaných automobilov na Slovensku vzrástol v porovnaní s predchádzajúcim rokom o 16,2 %, pričom predaj modelov Kia vzrástol až o 35%. Za uplynulé obdobie roku 2014 sa na našom trhu predalo 1358 osobných automobilov značky Kia. Najúspešnejším typom zo širokej ponuky automobilov Kia Motors sa za prvý štvrtrok stal typ Kia

cee'd (776 predaných vozidiel). Druhým najpredávanejším typom Kia za prvé tri mesiace tohto roku bol zástupca segmentu B, Kia Rio (211 vozidiel). Stále vynikajúco sa predávala aj Kia Sportage (209 vozidiel). „V nadchádzajúcom období očakávame ďalší nárast predaja automobilov Kia aj vďaka novinkám predstaveným na bratislavskom autosalóne – modernizovanej Kia Sportage a úplne novej, neprehliadnuteľnej Kia Soul, ktorej predaj spúšťame začiatkom mája“ povedal pán Lubomír Habala, generálny riaditeľ spoločnosti Kia Motors Sales Slovensko.

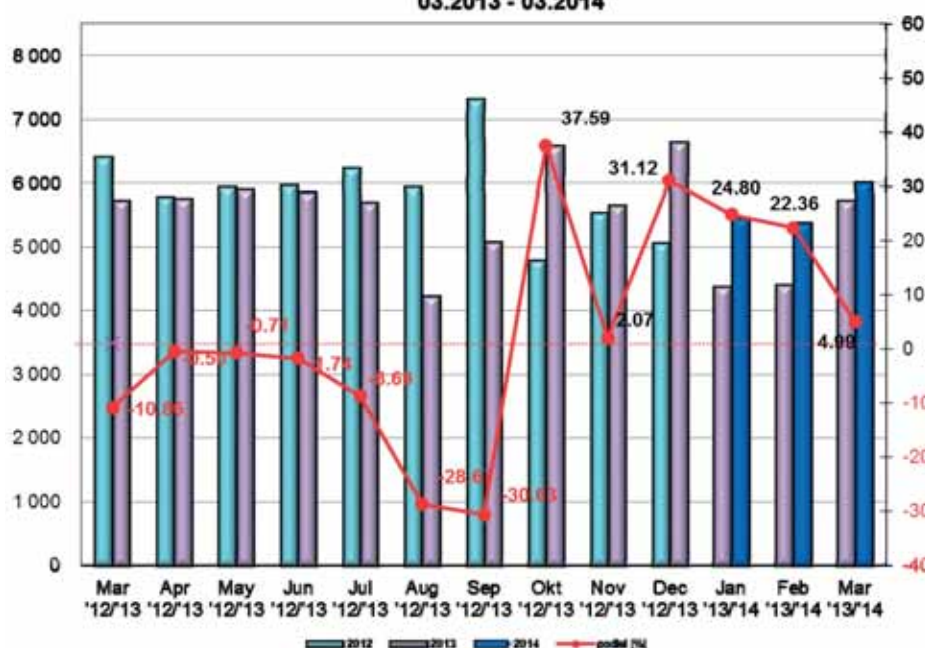
-ka-

KVARTÁL STÁLE UDRŽUJE RAST

Registrácie nových osobných automobilov (kategória M1) si za prvý kvartál držia 16,23 percentný nárast oproti rovnakému obdobiu minulého roka. Za tri mesiace 2014 to predstavuje 16 855 vozidiel oproti 14 501 vozidlám. V marci 2014 bolo zaregistrovaných 6015 vozidiel, čím bol dosiahnutý 4,99 percentný nárast oproti marcu 2013 (5729 vozidiel). Tendencia rastu registrácií osobných vozidiel sa udržiava už pol roka.

Odbyt malých úžitkových vozidiel (kategória N1) dosiahol v marci 2014 úroveň 456 vozidiel, čo je oproti marcu predchádzajúceho roka nárast o 19,69 percenta.

Mesačný trend registrácií nových osobných automobilov v SR
03.2013 - 03.2014



V RÁMCI SLOVENSKA SÚ CENY POUŽÍVANÝCH ÁUT ROZDIELNE

Najnavštevovanejší inzertný auto-moto portál na Slovensku, Autobazar.EU, sa pri najnovšom porovnaní cien zameria na rozdiely v ponuke používaných áut podľa jednotlivých krajov Slovenska. Výsledky jednoznačne ukázali, že vybrať auto zo vzdialenejšieho regiónu sa môže výrazne oplatíť, ceny môžu byť rádovo menšie o tisíce eur. Priemerná výška mzdy, rozdielna miera

nezamestnanosti alebo objem zahraničných investícií – to sú len niektoré kategórie, v ktorých sa slovenské kraje a regióny odlišujú.

Väčšina záujemcov o kúpu používaného vozidla vyhľadáva vytipovaný model podľa ceny, veku a najazdených kilometrov. Ak berie do úvahy kraj, z ktorého auto pochádza, tak skôr kvôli vzdialenosti, ktorú bude musieť kvôli obhliadke a prípadnej kúpe absolvovať.

Autobazar.EU však na základe najnovšej štatistiky odporúča zamerať sa na údaj o regióne pôvodu detailnejšie. Zo štatistiky totiž vyplýva, že model vozidla s rovnakými alebo približne rovnakými parametrami je možné kúpiť za podstatne menšiu cenu zo vzdialenejšieho regiónu. Príkladom môže byť 5-ročná Škoda Octavia, kde vzniká medzi krajom s najvyššou a najnižšou priemernou cenou nezanedbateľný rozdiel 1905 eur.

-au-

UŽ MILIÓŇ DUSTEROV

Duster je najpredávanejším typom Skupiny Renault na svete. V priebehu štyroch rokov od jeho uvedenia na trh skupina Renault predala po celom svete milión vozidiel Duster. V súčasnej dobe sa predáva vo viac ako 100 krajinách sveta, a to pod značkami Renault a Dacia. Duster je vo svete k dispozícii v rôznych verziách, ktoré boli špeciálne vytvorené pre rôzne potreby klientov. Napríklad verzia špeciálne pre studené klimatické podmienky predávaná v Rusku, alebo verzia „flex“ v Brazílii, ale aj špeciálna verzia s volantom na pravej strane

pre indický trh. Najviac Dusterov, 151 633, sa pod značkou Renault predalo v Rusku. Druhým najväčším trhom pre tento typ je Francúzsko, kde sa doteraz predalo 145 612 Dacií Duster. V Brazílii a v Indii poznajú Renault Duster, s doterajšími predajmi 117 303 a 85 974 vozidiel. Silným trhom pre tento typ je aj Nemecko, kde predali 70 159 Dacií Duster.

Miliónty Duster bol vyrobený vo výrobnom závode Renaultu Curitiba v Brazílii. V súčasnosti je vyrábaný v piatich závodoch: Pitești (Rumunsko), Curitiba (Brazília),



Envigado (Kolumbia), Moskva (Rusko), a Chennai (India). Predaj typu Duster by mal rásť aj v roku 2014, plánovaná výroba je 376 000 vozidiel.

TOYOTA MOTOR EUROPE SA BLÍŽI K TRHOVÉMU PODIELU 5 % NA EURÓPSKOM TRHU

Spoločnosť Toyota Motor Europe (TME) uverejnila obchodné výsledky za prvý štvrtrok tohto roka. Na európskom trhu sa predalo 225 152 vozidiel Toyota a Lexus, čo oproti rovnakému obdobiu roka 2013 predstavuje nárast o 14 %. Trhový podiel TME tak v Európe počas prvých troch mesiacov dosiahol 4,9 %. Od januára do marca tvorili hybridné modely 21 % zo všetkých vozidiel predaných TME. Výkonný viceprezident pre

obchod a marketing TME Daniele Schillaci



uviedol: „Rok 2014 sme začali veľmi úspešne a náš trhový podiel v Európe sa priblížil k hranici 5 %. Náš rast dokonca dvojnásobne prekonal všeobecný trhový trend, čo dokazuje, že naše produkty hrajú u zákazníkov na správnu strunu – a ďalšie prekvapenie ešte chystáme. Keď sa v tomto roku v lete dostane do autosalónov naše atraktívne a zábavné AYGO (na snímke), zákazníci budú iste nadšení.“

-ta-

ŠKODA AUTO JE UŽ REKORDNÝCH 22 ROKOV HLAVNÝM SPONZOROM MS V ĽADOVOM HOKEJI

ŠKODA AUTO v roku 2014 už po dvadsiaty druhý raz podporí Majstrovstvá sveta v ľadovom hokeji. Oficiálnu flotilu 46 vozidiel značky ŠKODA, 38 vozidiel Octavia a 8 vozidiel Superb, odovzdala organizačnému výboru česká automobilka v bieloruskom Minsku. Od 9. do 25. mája 2014 sa uskutoční 78. ročník bojov o titul.



ŠKODA AUTO podporuje Majstrovstvá sveta v ľadovom hokeji v úlohe hlavného sponzora už od roku 1992. To znamená najdlhšie trvanie hlavného sponzoringu v histórii športových majstrovstiev sveta. S radom sprievodných podujatí v rámci MS automobilka osloví približne 800 miliónov televíznych divákov na celom svete. Podpora má dlhodobý charakter a pred dvoma rokmi bola predĺžená do roku 2017. ŠKODA AUTO každoročne poskytuje organizátorom bojov o titul 40 až 50 vozidiel. Za posledných 22 rokov prešli tieto vozidlá v rámci majstrovstiev sveta približne 5,5 milióna kilometrov. Pričom neprišlo ani k jedinému prerušeniu jazdy, ktoré by spôsobila technická porucha. Na každých majstrovstvách najazdí flotila vozidiel ŠKODA takmer 250 000 kilometrov.

Popri flotile pre oficiálnych reprezentantov a hostí majstrovstiev sa ŠKODA AUTO v Minsku predstaví na rôznych sprievodných akciách. Pozornosť divákov na seba pritiahne 14 vystavených vozidiel. Na štadiónoch (Minsk Arena a Cizovka Arena) budú vystavené vozidlá Octavia RS a Rapid Spaceback. Na letisku v Minsku bude hokejových fanúšikov očakávať kvalitne vybavená ŠKODA Superb vo výbave Elegance. Okrem toho bude na ľadových plochách a mantineloch umiestnené aj logo českej automobilky. Logo sa objaví aj na dresoch a prilbách štyroch tímov (Českej republiky, Slovenska, USA a Nórska). Lahôdkou pre priaznivcov digitálnych aplikácií je nová exkluzívna aplikácia pre inteligentné telefóny „2014 IIHF WM App powered by ŠKODA“.



FORD FOCUS NAJPREDÁVANEJŠÍM AUTOM NA SVETE

Podľa najnovších údajov o registráciách nových vozidiel za kalendárny rok 2013 od spoločnosti Polk obhájil Ford Focus miesto najpredávanejšieho typu vozidla na svete. Táto správa prišla začiatkom apríla, keď sa chystala výstavná premiéra nového 4-dverového modelu Focus na newyorskom autosalóne. Počet registrácií Focusu stúpol o 8,1 percenta. V roku 2013 sa na celom svete predalo 1 097 618 týchto vozidiel (1 014 965 v roku 2012). Z toho 317 110 registrácií bolo počas minulého roka zaznamenaných v Európe, čo predstavuje 29 percent z celkového počtu registrácií. Podľa údajov spoločnosti Polk sa v Číne predala viac ako jedna tretina z celosvetového predaja Focusov.

Nový Focus prichádza s prepracovaným dizajnom kapoty, masky chladiča a reflektorov, novými združenými zadnými svetlami a upraveným vekom batožinového priestoru. Vo vnútri možno nájsť farby a materiály s čistým a moderným vzhľadom, chrómované prvky, sedadlá s novým čalúnením, nové spínače a nové technológie, vrátane vyhrievaného volantu. Na novej stredovej konzole sa nachádzajú nastaviteľné držiaky na nápoje, ktoré prispievajú k lepšej využiteľnosti priestoru. Focus je uznávaný pre pôžitok z jazdy. Táto jeho kvalita sa ešte posúva o úroveň vyššie. Konštruktéri okrem iného zväčšili tuhosť konštrukcie prednej časti, prepracovali geometriu zavesenia kolies, vyladili charakteristiky tlmičov a zaviedli nový elektronický stabilizačný systém. Ford zdokonalil svoj populárny systém aktívneho brzdenia pri malej rýchlosti Active City

Stop, ktorý vopred vytvorí tlak v brzdovom systéme a – ak vodič stále nereaguje – zmenší krútiaci moment motora a automaticky začne brzdiť, aby zmiernil dôsledky kolízie. Systém je zlepšený a teraz pracuje až do rýchlosti 50 km/h, doterajšia verzia systému funguje do rýchlosti 30 km/h.

Spoločnosť Ford v Európe taktiež uvádza prednázový bezpečnostný systém (Pre-Collision Assist). Funguje podobným spôsobom ako systém aktívneho brzdenia Active City Stop, ale s oveľa väčším dosahom pri zaznamenávaní vozidiel, takže vodič získava podporu aj pri väčších rýchlostiach, napr. na diaľnici. Systém vydá varovanie a v prípade potreby začne brzdiť. Zlepšený systém adaptívneho predného osvetlenia dokáže upraviť geometriu lúčov nových bi-xenónových reflektorov, aby čo najlepšie osvetľovali vozovku podľa aktuálnej situácie. Systém vyhodnocuje svetelné podmienky v okolí vozidla aj objekty na ceste vpredu a následne upravuje uhol sklonu lúčov reflektorov a ich intenzitu na niektoré zo siedmich nastavení.

Zákazníci nového Fordu Focus získajú s novým balíkom výbavy ďalšie asistenčné technológie. Ich súčasťou je napríklad aj systém upozornenia na križujúce vozidlá (Cross Traffic Alert), ktorý varuje vodiča pred blížiacimi sa vozidlami pri cúvaní z parkovacieho miesta. Focus bude prvým



európskym vozidlom značky Ford, ktoré bude obsahovať hlasom aktivovaný komunikačný systém SYNC 2, ktorý uľahčuje prístup k funkciám audiosystému, navigácie, klimatizácie a kompatibilným mobilných telefónov. Jednoduchým stlačením tlačidla hlasového ovládania a vyslovením povelu „Som hladný“ sa zobrazí zoznam miestnych reštaurácií s možnosťou následného navádzania.

Spoločnosť Ford vyrába Focus v ôsmich výrobných závodoch na štyroch kontinentoch. Závody v Nemecku, Spojených štátoch, Rusku, Číne, Vietname, Thajsku, na Taiwane a v Argentíne majú spoločnú výrobnú kapacitu viac ako 1,5 milióna vozidiel Focus ročne, čo znamená, že každú sekundu sa vyrobí viac ako dve vozidlá. Od uvedenia Focusu v roku 1998 predala spoločnosť z tohto (dva roky po sebe najpredávanejšieho) typu na svete viac ako 12 miliónov vozidiel. Údaje spoločnosti Polk taktiež ukázali, že Ford Fiesta sa v rebríčku predaja malých vozidiel umiestnil na prvom mieste na svete. V roku 2013 Ford predal 735 299 vozidiel Fiesta.

-fd-

HISTORICKY NAJSILNEJŠÍ PREDAJ MERCEDESU

V marci 2014 bolo celosvetovo dodaných 158 523 a od začiatku tohto roku spolu 374 276 vozidiel značky Mercedes-Benz.



Odbyt vozidiel s hviezdou tím o 13,3 % prekonal výsledok za marec a o 15,2 % za prvý štvrtrok 2013. V marci 2014

zaznamenala značka Mercedes-Benz najvýraznejšie prírastky okrem iného v Japonsku (+39,5 %), kde si udržiava prvenstvo medzi prémiovými vozidlami. Významný nárast (+34,0 %) pokračoval tiež v Číne (vrátane Hongkongu). Obzvlášť dobre sa vyvíjal odbyt

vo Veľkej Británii (+19,8 %). Potvrdenie prvenstva medzi prémiovými vozidlami zaznamenala značka s hviezdou na svojom najväčšom odbytišti, v USA (+11,2 %) i na domácej pôde v Nemecku (+1,0 %). Triedy A, B, CLA a už i GLA prispeli v kategórii kompaktovej opäť k dvojcifernému prírastku (+26,4 %). Dvojciferné rástla v prvom kvartáli tiež Trieda E vo vyhotovení sedan i kombi (+38,0 %), najžiadanejšia luxusná limuzína na svete: Mercedes-Benz Triedy S (na snímke), svoj odbyt za obdobie od začiatku roka dokonca zdvojnásobila. A počas tohtoročného marca vzrástol (+9,6 %) v porovnaní s vlaňajším aj odbyt SUV vozidiel.

-mz-



VYČNIEVA Z RADU



Značka Nissan na našom trhu neponúka žiadny sedan, kombi, a hatchback zastupuje len malá Micra. Vo svojej ponuke uprednostňuje „crossover“ ako Qashqai či Juke. Ten druhý typ sme nedávno vyskúšali, poháňal ho 1,6-litrový zážihový motor s výkonom 140 kW. Výbava N-TEC, ktorú tento model mal, je ladená športovo a za jej označením sa skrýva podstatné rozšírenie palubnej konektivity.

Nissan Juke má extravagantné línie, možno povedať, že je to v súčasnosti v tejto kategórii vozidiel klasický japonský štýl dizajnu, plný detailov, kriviek a zaoblení. Asi najvýraznejšia je predná časť vozidla, ktorej dominuje šesť svetiel v netradičných tvaroch a v rôznych úrovniach. V plaste pod nárazníkom sa nachádzajú tri kruhové otvory so svetidlami, ktoré sa však za nepriaznivého počasia dosť špinia, čím sa podstatne zhoršuje ich svietivosť. To, že si Japonci potrpia na detaily, dokazujú aj schované kľúčky v zadných dverách, pretiahnuté zadné združené svetlá a dvojité koncovka výfuku. Čierna metalická



farba vozidla je za príplatok 500 eur, celkový dojem z exteriéru vozidla oživovali 18 palcové diskové kolesá s nevšedným dizajnom.

Odvážny vzhľad exteriéru sa preniesol aj do kabíny, nevšedné je napríklad lesklé čierne vyhotovenie stredného stĺpika. Interiéru dominuje stredová konzola prístrojovej dosky a jej prechod do podlahového tunela v tvare palivovej nádrže motocykla. Výborne čitateľné prístroje sú ukryté v strieborných

tubusoch. Vyššia poloha pri sedení zlepšuje výhľad pred vozidlom, samozrejme aj nastupovanie do vozidla. Športové sedadlá sú pohodlné, dobre držia telo aj v zákrutách. Chvíľu nám trvalo, kým sme si našli tú najlepšiu polohu za malým, kožou obšitým volantom, ktorý je len výškovo nastaviteľný. Jeho veniec sa však príjemne drží a ľahko, intuitívne sa manipuluje s jeho tlačidlami. Vo vozidle sa nachádzal infotainmentový



systém Nissan Connect reprezentovaný dotykovou obrazovkou na stredovom paneli prístrojovej dosky, ktorý je aj v iných

typoch Nissanu. Jeho ovládanie a menu je podporené dobrou detekciou dotyku. Systém obsahuje USB, i-Pod, MP3 vstupy, Bluetooth a zadnú parkovaciu kameru. Skúšané vozidlo bolo vybavené aj sadou DIG-T (športové pedále a čierny potah stropu), systémom Nissan Dynamic Control System, automatickou klimatizáciou, tempomatom s obmedzovačom rýchlosti, systémom Štart/Stop, ESP+ABS+EBD+VDC a inými.

Nastupovanie na zadné sedadlá je komplikovanejšie kvôli pomerne malému vstupnému otvoru. Vzadu sa odvezú dvaja cestujúci nižšieho vzrastu, vhodné sú viac pre deti. Batožinový priestor je malý, ponúka 251 litrov. Po sklopení sedadiel delených v pomere 60:40 vznikne praktický nákladový priestor s plochým dnom. Vo vozidle vo výbave N-TEC sa nachádza dojazdová rezerva a odkladací priestor pod zadným platóm. Juke je skôr imidžové, ako praktické rodinné auto.

Skúšané vozidlo poháňal prepĺňaný 1.6-litrový motor s priamym vstrekaním paliva DIG-T s výkonom 140 kW a krútiacim momentom 240 Nm. Krútiaci moment s touto hodnotou je k dispozícii už od 2000 ot./min. Motor výrazne ťahá od 2500 otáčok za minútu. Ak vodič chce využiť celú jeho silu, stačí stlačiť tlačidlo D-Mode na stredovom paneli a navoliť režim Šport, pri ktorom je ihneď riadenie tuhšie, vozidlo ide výborne za plynom a spotreba

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový prepĺňaný ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 9,5:1, zdvihový objem 1618 cm³, najväčší výkon 140 kW pri 5600 ot./min., krútiaci moment 240 Nm pri 2000 až 5200 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/45 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4135/1765/1565 mm, rázvor náprav 2530 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1525/1523 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1325/1735 kg, objem batožinového priestoru 251 l, objem palivovej nádrže 46 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 215 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 9,1/5,6/6,9 l/100 km, CO₂ 159 g/km.

sa pritom výrazne nezväčší. Samozrejme, je tu možnosť jazdiť v úspornejších režimoch Normal a Eco. Plný výkon motora pomáha využiť 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka s krátkymi, presnými dráhami riadenia a pomerne krátkym sprevodovaním. Maximálna rýchlosť vozidla je až 215 km/h a z 0 na 100 km/h dokáže zrýchľovať za 8 sekúnd. Prekvapila nás spotreba, hlavne v meste, ktorá sa pohybovala okolo 10 l/100 km. Mimo mesta pri prevažne ustálenej rýchlosti 90 km/h spotreba dosahovala hodnotu 6,4 l/100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h má motor až 3300 otáčok za minútu, čo sa prejavilo väčšou spotrebou, nad 9 l/100 km, ale aj výraznejším hlukom v kabíne.

Nissan Juke je postavený na predĺženej platforme Renaultu Clio tretej generácie alebo súčasnej Micry, predné kolesá sú teda zavesené na vzperách McPherson, vzadu je vlečená náprava so skrutne pružnou priečkou. Zážitok z jazdy je výborný, aj predbiehanie môže byť otázkou okamihu, tento manéver však vyžaduje zodpovednosť a skúsenosť za volantom. K stabilite vozidla prispieva komunikatívny posilňovač riadenia. Vyššie postavený podvozok umožňuje používať Juke aj napríklad na poľných cestách, nehrozí poškodenie závesov kolies alebo iných častí na spodku vozidla. I keď je podvozok tuhý, dobre filtruje nerovnosti povrchu na cestách.

Nissan Juke 1.6 DIG-T s výkonom 140 kW vo výbave N-TEC sa predáva za 21 650 eur.

Tatiana ŽÁŽKÁ



NESIMULUJE – MÁ ŠPORTOVÉ VLASTNOSTI



Súčasná trieda A je športovo pôsobiacim sedanom s dĺžkou 4292 mm, šírkou 1780 mm a výškou 1433 mm. Je teda o 18 cm nižšia ako jej predchodkyňa. V Európe sa nový Mercedes-Benz A začal predávať v septembri 2012. Vyskúšali sme Mercedes-Benz A 250 Sport 4MATIC, teda model s pohonom všetkých kolies.

Biely sedan mal efektne čierne lesklé diskové kolesá AMG z ľahkej zliatiny s 5-lúčovým dizajnom, s pneumatikami rozmeru 235/40 R-18 a aj červenými brzdovými strmeňmi. Expresívne postavenie modelu zvýrazňujú aj červené prvky na prednom a zadnom nárazníku AMG, unikátna predná maska chladiča s novou diamantovou mriežkou, dozadu natiahnutý strešný spojler, atraktívne výduchy chladiaceho vzduchu po stranách zadného nárazníka.

Kontrast medzi čiernou výbavou a červenými zvýrazňujúcimi prvkami pokračoval aj v kabíne. Výrazné bolo kontrastné ozdobné obšitie na volante a sedadlách, bezpečnostné pásy majú jasno červenú farbu. Do červena sú ladené aj prístroje a červené sú aj ozdobné prstence vo výduchoch ventilačnej sústavy. Športové ladenie vozidla dokazujú aj kovové pedále plynu a brzdy. Predné sedadlá



s integrovanými opierkami hlavy sú pohodlné, s dobrými bočnými oporami. Vodičom s „basketbalovou“ výškou môže prekážať, že hlavové opierky sa nedajú prestavovať. Driekovú oporu predných sedadiel možno meniť v troch stupňoch. Elektrické nastavenie predných sedadiel s ovládaním na dverách pri kľučke je za príplatok 402 eur. Dobré pôsobia stupnice prístrojov, ktoré sú biele so sivým orámovaním. Aktuálne hodnoty rýchlosti

Treťou generáciou triedy A automobilka Mercedes-Benz rázne zamierila do segmentu športovo ladených prémiových hatchbackov. Opustila drahšie vyrobiteľnú sendvičovú podlahovú plošinu a tak trochu van pripomínajúci tvar kabíny, čo boli významné prvky predchádzajúcich dvoch generácií tejto triedy. Pre istú skupinu zákazníkov, napríklad starších ľudí, ale aj rodín s malými deťmi, to boli nepochybne významné prednosti tejto koncepcie auta.

či otáčok motora sú spoľahlivo odčítateľné vo dne aj v noci. Aj displej medzi prístrojmi má výborné rozlíšenie. Mercedes A má už v základnej výbave 5,8-palcovú farebnú multimediálnu obrazovku, systém je ovládaný pomocou otočného ovládacieho „joysticku“. Dokáže prehrávať aj hudbu z telefónu cez bluetooth, či iPodu alebo iného zariadenia s USB. Obrazovka je ergonomicky vhodne umiestnená na úrovni horného bodu volantu,

vodič tak nemusí pri pohľade na ňu hlboko skláňať zrak a predlžovať čas, kedy nesleduje premávku na ceste. Vozidlo obsahovalo aj veľkú elektricky ovládanú panoramatickú posuvnú strechu (príplatok 1080 eur), ktorá pôsobí skutočne efektne a neuberá miesto pre voľný pohyb hlavy ani vyšším osobám sediacim na zadných sedadlách. Batožinový priestor ponúka objem 341 litrov, po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1157



litrov. Má praktické doplnky – háčiky, oká, sieťový program a otvor na prevážanie dlhých predmetov.

Zážihový štvorvalec s priamym vstrekaním a variabilným časovaním ventilov „dopovaný“ turbodúchadlom, má výkonnostný potenciál športového auta – výkon 155 kW a krútiaci moment 350 Nm. Plynule zrýchľuje už od malých otáčok, nečudo, veď vrcholná hodnota krútiaceho momentu začína už pri 1200 otáčkach. Plynule zrýchľuje takmer až po hranicu 6000 otáčok za minútu, potom je rozumné uvoľniť tlak na pedál akcelerácie. Zvuk motora je ešte stále pekný, ale spotreba benzínu už za nie je adekvátna slabnúcemu nárastu rýchlosti.

Pri pokojnej jazde sme dosahovali priemernú spotrebu okolo ôsmich litrov na 100 km, na diaľnici pri 130 km/h 8,5 l/100 km. Hra na „rýchlostné vložky“ na takmer prázdnych okresných cestách vyháňa spotrebu vysoko nad 10 l/100 km. Motor si rozumie s dvojspojkovou prevodovkou 7G-DCT. K ručnému sekvenčnému preradeniu páčkami pod volantom nás nenútila nešikovná riadiaca jednotka prevodovky, len chuť mať auto celkom „vo vlastnej moci“. Na stredovej konzole sa nachádzajú tlačidlá jazdných režimov s označením M, S, E, ktoré menia správanie sa reťazca pohonu. Režim M vyžaduje ručné preradenie, v režime E dochádza k preradeniu „nahor“ skôr, aby motor mal menšie otáčky (a malú spotrebu benzínu). Pri tomto režime sa pohon zadných kolies aktivuje menej často. Povaha vozidla sa zmení stlačením tlačidla S – zapne sa športový mód, pri ktorom si možno v automatickom režime preradenia vychutnať radenie pri vyšších otáčkach a pri brzdení motorom ten vie pekne „zabručať“ cez výfukové potrubie. V režime Sport a Manual sa častejšie a rýchlejšie pripája pohon zadných kolies nielen v kritických situáciách, ale aj pri prejazde zákrut,



a spotreba sa samozrejme zväčší. Pripájanie pohonu zadnej nápravy zabezpečuje lamelová spojka. V prípade preklzu predných kolies sa na zadnú nápravu prenáša 50 % celkového krútiaceho momentu z výstupného hriadeľa prevodovky. Podvozok je tvrdý, nie však uskákany. Dobre filtruje menšie nerovnosti, neprenáša tvrdé úder od kolies do karosérie. Odmenou za tuhý podvozok sú výborné jazdné vlastnosti.

Mercedes-Benz A 250 4MATIC sa predáva za 36 660 eur. V nami skúšanom vozidle sa nachádzal aj adaptívny tempomat DISTRONIC PLUS (príplatok 1032 eur), systém upozornenia na potenciálnu kolíziu so spomaľujúcim autom pred vozidlom. Vozidlo dokáže úplne zastaviť a samé sa rozbehnúť, čo je príjemná vlastnosť hlavne pri jazde v kolónach. Príplatkové boli aj ďalšie prvky výbavy tohto vozidla, najdrahší bol balík Sport za 3930 eur. Výsledná cena skúšaného vozidla sa tak dostala na 48 960 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepínaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 9,8:1, zdvihový objem 1991 cm³, najväčší výkon 155 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 350 Nm pri 1200 až 4000 ot./min.,

Prevody: 7-stupňová dvojspojková prevodovka 7G-DCT, pohon kolies prednej a zadnej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečne skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečne skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 235/40 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4292/1780/1433 mm, rázor náprav 2699 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1553/1552 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1505/2030 kg, objem batožinového priestoru 341/1157 l, objem palivovej nádrže 56 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 240 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 6,5 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 8,4/5,6/6,6 l/100 km, CO₂ 154 g/km.



EKOLÓGIA V PRÉMIOVOM AUTE

Hlavným prvkom výkonu hybridného pohonu modelu GS 300h je 2,5-litrový zážihový štvorvalec pracujúci s Atkinsonovým cyklom. Má vstrekovací systém D-4S, kombinujúci priame vstrekovanie benzínu do valcov so vstrekom do nasávacieho potrubia. Dosahuje výkon 133 kW pri 6000 otáčkach za minútu a krútiaci moment 221 Nm pri 4200 až 5400 ot./min. Spolupracuje so synchronným elektromotorom s výkonom 105 kW a krútiacim momentom 300 Nm. Kombinovaný výkon hybridnej sústavy je

Značka Lexus je medzi výrobcami prémiových automobilov synonymom ekológie. Lexus v decembri minulého roka uviedol na trh svoje najnovšie hybridné vozidlo GS 300h ako štvrtý model radu GS, reprezentujúci značku vo vyššej strednej triede automobilov. Nový hybridný pohon Lexus Hybrid Drive druhej generácie v usporiadaní s motorom vpredu a pohonom zadných kolies, ktorým je vybavený nový model GS 300h, je podobný pohonnej sústave, akú využíva hybridné vozidlo IS 300h.

164 kW. Táto zostava motorov spolupracuje s automatickou prevodovkou typu CVT s plynulou zmenou prevodu, poháňané sú kolesá zadnej nápravy.

V porovnaní s modelom GS 350,

poháňaným 3,5-litrovým V6 motorom, ktorý sme skúšali pred viac ako rokom, má „hybridný“ model o 69 kW menší výkon. Má aj o 91 litrov menší batožinový priestor kvôli zabudovaniu trakčnej batérie s kapacitou





a uhlopriečkou až 12,3 palca. Súčasťou palubných technológií modelového radu GS je aj nový systém Lexus Hotspot, ktorý ponúka nezávislé vysokorychlostné pripojenie Wi-Fi pre každého cestujúceho vo vozidle. Systém pracuje prostredníctvom dvojitej antény pre 3G signál, čo zaručuje optimálne pripojenie aj pri veľkých rýchlostiach jazdy vozidla. Novinkou je aj Head-up plnofarebný displej, ktorý nezobrazuje len aktuálnu rýchlosť, ale napríklad aj indikátor ekologickej jazdy. Vydarený je aj audiosystém Mark Levinson Premium, ktorého sústavu tvorí 17 reproduktorov. Samozrejme, dlhý je aj zoznam systémov zlepšujúcich bezpečnosť jazdy, spomenieme len dva z nich. Prednázový bezpečnostný systém (PCS) s mikrovlnným radarom, s doplnkovým adaptívnym tempomatom (ACC), ktorý pracuje pri všetkých rýchlostiach až po 0 km/h – za tento balík výbavy treba zaplatiť 3200 eur. Ďalších 3200 eur stál balík nočného videnia, ktorý obsahuje systém sledovania slepeho uhla, systém sledovania premávky v priečnom smere za vozidlom, infračervený snímač nočného videnia a displej systému nočného videnia.

Lexus GS 300h Premium sa predáva za 64 500 eur, s doplnkovou výbavou v nami skúšanom vozidle za 72 100 eur.

Tatiana ŽAŽKÁ



v kombinovanej prevádzke výrobca pre model GS 350 uvádza 10,2 l/100 km, pre GS 300h 4,9 l/100 km. Pravdaže, v reálnej prevádzke sa málokto vodič auta vyšej strednej triedy správa ako súťažiaci pri jazde hospodárnosti, takže aj naša spotreba v kombinovanej prevádzke bola až 6,2 l/100 km. Ale s prihliadnutím na veľký podiel jazdy v meste (aj keď tam je prínos hybridného pohonu najvýznamnejší), je spotreba benzínu veľkého auta s pohotovostnou hmotnosťou 1,8 t veľmi dobrá. A ani dynamické vlastnosti vozidla – schopnosť zrýchľovať z pokoja na 100 km/h za 9,2 s a najvyššia rýchlosť 190 km/h – nemožno považovať za „nedôstojné“ pre sedan vyšej strednej triedy. V bežnej premávke sme plný potenciál systému pohonu ani nepotrebovali využívať.



Pohodlie jazdy i vyhotovenie všetkých prvkov kabíny naplňujú predstavy o aute vyšej strednej triedy aj náročných motoristov. Vyhrievané predné sedadlá sú vhodne tvarované, nastaviteľné v 18 smeroch, vrátane možnosti predĺženia sedacej časti sedadla vodiča, opierky lýtok na sedadle spolujazdca, ramenných a bočných vzduchových vankúšov s meniteľným tlakom vzduchu, či prestaviteľných opierok hlavy. Luxusne vyzerá a príjemne sa drží vyhrievaný volant s vencom v kombinácii koža a drevo. Kombinácia týchto materiálov sa v kabíne opakuje, napríklad v semi-anilínovej koži na poťahoch sedadiel a ozdobných drevených prvkoch v prístrojovej doske či na stredovom podlahovom tuneli.



K zvýšeniu kvality cestovania prispieva aj celý rad nových technológií. Patrí k nim energeticky úsporný klimatizačný systém „S-Flow“ s integrovaným ovládaním klimatizácie a dotykové rozhranie Remote Touch Interface /RTI/ druhej generácie, ktoré je prepojené s jednou z najväčších plnofarebných palubných multifunkčných informačných obrazoviek s diódami LED

6,5 Ah, ale zostávajúci 451 litrov (vo verzii s dojazdovým rezervným kolesom) je ešte prijateľná hodnota. Spomínané obete kompenzuje spotreba benzínu –

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: a/ 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 13:1 zdvihový objem 2494 cm³, najväčší výkon 133 kW pri 6 000 ot./min., krútiaci moment 221 Nm pri 4200 až 5400 ot./min., b/ synchronný elektromotor má maximálny výkon 105 kW, krútiaci moment 300 Nm, celkový výkon hybridnej sústavy 164 kW.

Prevody: automatická „hybridná“ prevodovka E-CVT, pohon kolies zadnej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečne skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, VSC, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru vpredu 235/45 R-18.

Karoséria: 4 dverová, 5-miesta typu sedan

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4850/1840/1455 mm, rázvor náprav 2850 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1575/1590 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1810/2265 g, objem batožinového priestoru 451 l, objem palivovej nádrže 66 l.

Prevádzkové vlastnosti: najvyššia rýchlosť 190 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,2 s, potreba benzínu v mest./mimomest.cykle/kombinovanej prevádzke 5/4,8/4,9 l/100 km, CO₂ 109 g/km.

PRÍŤAŽLIVÉ KOMBI



Seat Leon patrí dlhodobo medzi najobľúbenejšie typy španielskej automobilky patriacej Volkswagenu. Túto pozíciu má aj jeho aktuálna generácia. A nepochybne si ju Leon posilní vďaka modelu kombi, ktorý sa od polovice marca predáva už aj u nás. Leon ST Kombi, taký je u nás názov tohto modelu, využíva modulárnu koncernovú platformu MQB, akú majú napríklad aj Škoda Octavia či VW Golf. Vyskúšali sme model vo výbave Style, poháňaný zážihovým štvorvalcovým motorom 1.4 TSI s výkonom 90 kW.

Pri rovnakom rázvore náprav 2,64 m ako má „základný“ päťdverový hatchback, ktorý sme už v minulosti vyskúšali, má kombi predĺžený zadný previs karosérie o 27 cm. To konštruktérom umožnilo vytvoriť veľkorysý batožinový priestor s objemom až 587 litrov. Veľký objem zadnej časti karosérie vynikajúco vytvarovali dizajnéri a vytvorili jedno z najkrajších komí nižšej strednej triedy, aké sú momentálne na trhu. Pridanie hmoty do zadnej časti karosérie, viac-menej virtuálne pri jazde obsadenom len vodičom a spolujazdcom vedľa neho, ale aj pri skutočnom zaťažení batožinového priestoru, zásadne nemení jazdné vlastnosti vozidla, aké poznáme z hatchbacku. Aj vďaka spoľahlivo fungujúcemu systému regulácie stability (ESP) prejazdy zákrut sú bezpečné a nevyžadujú od vodiča viac, ako zdravý rozum pri voľbe nájazdovej

rýchlosti do zákruty. Odskočenie niektorého z kolies na nerovnom povrchu v zákrute, ktoré by pri rýchlom prejazde oblúku mohlo

byť impulzom pre bočný šmyk, spoľahlivo koriguje systém ESP, takže nebezpečný šmyk sa nerozvinie a auto zostáva bezpečne na ceste. Podvozku sa nepáčia len veľké priečne nerovnosti na ceste, ich prejazd však viac počuť ako neprijemne pociťiť.

Seat ST Kombi má športovo „strihnutú“ kabínu zvonka i zvnútra. Prístrojová doska má priame línie so zvýraznenými hranami, predné sedadlá majú výrazné bočné opory, navodzujúc atmosféru z kabíny športového auta. Za kožu potiahnutým vencom multifunkčného volantu sú analógové prístroje s veľkým priemerom stupníc.





Volant je výškovo aj pozdĺž osi otáčania nastaviteľný, prepínače na jeho ramenách sa dajú, vďaka ich dostatočnej veľkosti, dobre ovládať (telefón, audio, palubný počítač). V stredovej konzole prístrojovej dosky je 3,5-palcový združený displej, pomocou ktorého sa nastavujú systémy v aute a zároveň slúži na ovládanie audiosústavy. Usporiadanie ovládacích prvkov je logické, vodič nemá problém ani zorientovať sa v prístrojoch.

Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú dvaja cestujúci s výškou do 185 cm, majú dostatočnú rezervu pred kolenami aj nad hlavou. Batožinový priestor ST Kombi je nielen objemný, ale aj dobre využiteľný. Nakladacia hrana nie je vysoko a ani dno nie je hlboko pod ňou, takže manipulácia s hmotnejšími predmetmi nie je príliš namáhavá. Sklopenie delených operadiel zadných sedadiel možno dosiahnuť potiahnutím jednej páčky, operadlá nevytvoria schod nad podlahou batožinového priestoru. Objem pre náklad sa zväčší na 1470 litrov. Na prepravu dlhých predmetov sa dá sklopiť aj operadlo sedadla spolujazdca vpredu (za príplatok 72 eur), čím vznikne úložná plocha dlhá až 2,5 metra. Batožinový priestor má pod vyberacím dnom j dojazdové rezervné koleso.

Skúšané vozidlo malo bohatú výbavu, napríklad aj s držiakmi na poháre, odkladacou schránkou, automatickú dvojzónovú klimatizáciu CLIMATRONIC, výduchy ventilácie pre cestujúcich na zadných sedadlách, kvalitnú audiosústavu, USB, AUX-IN rozhranie, podporu SD kariet, CD mechaniku, Bluetooth. Užitočné sú aj LED lampičky v strope vozidla za príplatok 63 eur. K bezpečnostným prvkom okrem iného patrí sedem bezpečnostných vankúšov, elektronický stabilizačný program ESC s ASR, multikolízna brzda, či asistenčný systém rozjazdu do kopca.

S prepíňaným zážihovým motorom 1.4 TSI sme sa už zoznámili v niektorých iných koncernových vozidlách. Aj v Seate Leon ST Kombi pracuje kultivovane a úsporne – ak

ho vodič využíva najmä v režime malých a stredných otáčok. Keďže má maximum krútiaceho momentu prepíňaním posunutú práve do tejto oblasti otáčok, dokáže z nich živo akcelerovať a pritom spotreba zostáva veľmi malá. Keď sme využívali najmä rozmedzie otáčok od 1500 do 2000 za minútu, dosahovali sme spotrebu 5,5 l/100 km. Po týždni skúšania vozidla v štandardnej mestskej aj mimomestskej premávke sme dosiahli priemernú spotrebu benzínu tesne nad 6 l/100 km.

Seat Leon ST 1.4 TSI s výkonom 90 kW, so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou a výbavou úrovne Style sa predáva za 16 780 eur. Vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 18 765 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový prepíňaný, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1395 cm³, najvyšší výkon 90 kW pri 5000 až 6000 ot./min., krútiaci moment 200 Nm pri 1400 až 4000 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, priečne skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 205/55 R-16., priemer otáčania 10,2 m.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4535/1816/1451 mm, rázvor náprav 2636 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1569/1582 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1344/1840 kg, objem batožinového priestoru 587/1470 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najvyššia rýchlosť 202 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,3 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 6,6/4,5/5,3 l/100 km, CO₂ 123 g/km.



BUDE Z NEHO BESTSELLER?

Horúca novinka značky Suzuki na európskom trhu, typ SX4 S-Cross, vychádza zo štúdie S-Cross, ktorú automobilka predstavila pred dvoma rokmi na autosalóne v Paríži. Minulý rok sa začal predávať aj na Slovensku, jeho výroba prebieha na výrobných linkách v závode Suzuki v maďarskom meste Ostrihom. Predáva sa paralelne spolu s pôvodným typom SX4.

Dizajnéri a inžinieri Suzuki pri vývoji nového typu SX4 S-Cross zohľadnili očakávania zákazníkov kladené na kompaktné a zároveň športovo-úžitkové vozidlo. Nový SX4 S-Cross je podobne ako SX4, vzhľadovo

krížencom SUV a hatchbacku. Už starší typ je obchodne úspešný, novinka by sa mala predávať ešte lepšie.

Pre túto novinku ponúka automobilka niektorý z dvojice 1,6-litrových motorov.

Zážihový atmosféricky plnený štvorvalec výkonu 88 kW s krútiacim momentom 156 Nm pri otáčkach 4400 za minútu, ktorý spĺňa emisnú normu Euro 6 môže byť spriahnutý s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou alebo bezstupňovou prevodovkou CVT. Druhou alternatívou je prepíňaný vznetový motor spĺňajúci zatiaľ len emisnú normu Euro5. Má rovnaký výkon, ale väčší krútiaci moment, 320 Nm, pri oveľa menších otáčkach, 1750 za minútu. SX4 S-Cross sa dodáva s pohonom predných kolies (2WD) alebo s novým systémom pohonu 4 WD Allgrip, so štyrmi voliteľnými prevádzkovými





režimami. V januári sme vyskúšali model poháňaný vznetovým motorom 1.6 DDiS kombinovaný so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou a pohonom všetkých kolies. Po ňom prišiel rad aj na Suzuki SX4 S-Cross s 1,6-litrovým zážihovým motorom, s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou a pohonom len predných kolies.

Nový SX4 S-Cross je v porovnaní s typom SX4 o 10 mm dlhší, rázvor náprav má väčší až o 100 mm. Posádke ponúka pohodlné nastupovanie a veľkorysý vnútorný priestor. Pohodlne odvezie štyroch dospelých, môžu byť aj vyššieho veku. Ani vodič nemá

problémy rýchlo sa vžiť s týmto vozidlom, pretože jeho „pracovisko“ je ergonomicky dobre vyriešené. S dostatkom priestoru pre osoby sediace na predných sedadlách nie je problém takmer v žiadnom aute, ani v tomto. Pre tých, ktorým sa páči ako SX4 C-Cross vyzerá, bude iste pri nasadení na zadné sedadlá príjemným zistením, že majú dost miesta pre nohy aj nad hlavou. Novinka tak môže plniť funkciu rodinného auta aj pri odrastenejších deťoch. Postačujúci je aj objem 430 litrov batožinového priestoru, v ktorom je 12V zásuvka, praktický hák na nákupnú tašku, ocenili sme dvojité dno batožinového priestoru a dojazdové rezervné koleso. Po sklopení deleného zadného operadla v pomere 60:40 objem priestoru pre batožinu narastie na 875 litrov.

Pre Suzuki SX4 S-Cross si môže zákazník vybrať jednu z piatich úrovni výbavy: Start, Comfort, Premium, Elegance a Elegance+. Už základná úroveň obsahuje sedem bezpečnostných vankúšov, palubný počítač, ručne ovládanú klimatizáciu, posilňovač riadenia, kontrolu tlaku v pneumatikách atď. Vo vyšších výbavách Suzuki ponúka dvojzónovú automatickú klimatizáciu, vyhrievanie predných sedadiel, autorádio s CD/MP3 prehrávačom USB vstup, Bluetooth, tempomat s obmedzovačom rýchlosti s ovládaním na volante, parkovacie snímače vpredu, vzadu, bezklúčový prístup do vozidla a štartovanie, ABS, EBD, ESP, systém rozjazdu do kopca a mnoho ďalších.

Suzuki SX4 S-Cross s pohonom predných kolies v kombinácii s 1,6-litrovým zážihovým motorom má lepšie nalaďený posilňovač riadenia ako „štvorkolka“. Rozdiel v jazdných vlastnostiach sme oproti modelu 4WD nezaregistrovali, pretože v januári, kedy sme prvé vozidlo skúšali, ani teraz, nebolo na cestách po snehu ani stopy. Pre bežnú jazdu po cestách stačí pohon prednej nápravy. Verzia s pohonom 4WD je vhodná viac pre

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 11:1, zdvihový objem 1586 cm³, najvyšší výkon 88 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 156 Nm pri 4400 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, stopový priemer otáčania 10,4 m, pneumatiky rozmeru 205/50 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4300/1765/1570 mm, rázvor náprav 2600 mm, svetlá výška 165 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1535/1505 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1085/1730 kg, objem batožinového priestoru 430/875 l, objem palivovej nádrže 47 l.

Prevádzkové vlastnosti: najvyššia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 6,8/4,8/5,5 l/100 km, CO₂ 127 g/km.

motoristov žijúcich v horských oblastiach, alebo chatárov a chalupárov.

Už Suzuki SX4 a má jeden s najúspornejších 1.6-litrových zážihových motorov na svete. I keď je typ SX4 S-Cross o niečo väčší, spotreba sa výrazne nezmenila. V meste sa dá jazdiť za 6,9 l/100 km, mimo mesta sme to dokázali za 5,3 l/100 km. Horšie je to s diaľnicou, kde pri rýchlosti 130 km/h vplyvom väčších otáčok spotreba logicky stúpa, v našom prípade nad 7 l/100 km. Vplyv na to má hlavne 5-stupňová ručne ovládaná prevodovka, v tomto jazdnom režime chýba šiesty prevodový stupeň. Prevodovka je inak bezproblémová, s presným a príjemným preradením. Do rýchlosti 120 km/h patrí SX4 S-Cross k najúspornejším vozidlám a aj hluk v kabíne narastá až nad touto hranicou. Motor poskytuje dostatočne veľký krútiaci moment už od 1500 ot./min. a zároveň kultivovane pracuje ďalej. Pri zaradení piateho prevodového stupňa na rovine až do dosiahnutia maximálnej rýchlosti vozidla 180 km/h, z 0 na 100 km/h dokáže zrýchliť za 11 sekúnd.

Suzuki SX4 S-Cross 1.6 VVT v kombinácii s päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou a pohonom prednej nápravy sa predáva za 17 190 eur. Suzuki zatiaľ ponúka aj na tento typ uvádzací bonus až do hodnoty 2000 eur.

Tatiana ŽÁŽKÁ



VÝBORNÁ ZOSTAVA POHONU



Ford Fiesta je dlhodobo najžiadanejším malým hatchbackom na európskom trhu, v roku 2012 aj vlani jej patrilo prvé miesto vo svojej triede. Po modernizácii, s novým príslušenstvom má dobré vyhliadky si líderstvo udržať. Ford ponúka Fiestu v oblúbených edíciách Trend X a Titanium Plus.

Okrem 5-stupňovej ručne ovládanej prevodovky sú k dispozícii dve dvojspojkové prevodovky PowerShift. V jednom prípade s motorom 1.6 Duratec Ti-VCT a v druhom s prepĺňaným litrovým trojvalcom (EcoBoost SCTi) s výkonom 74 kW, ktorý sme mali možnosť nedávno vyskúšať. Oceňovaný litrový trojvalec EcoBoost sme už vyskúšali vo viacerých typoch Fordu, v B-MAXe i C-MAXe, vo Fieste a v novembri minulého roka aj v rodinnom MPV Grand C-MAX.

Fiesta aj po modernizácii ostala malým autom s dĺžkou 3969 mm, šírkou 1722 mm, výškou 1495 mm a rázvorom náprav 2489 mm. Napriek svojím kompaktným vonkajším rozmerom je interiér pomerne priestorový. Vodič a spolujazdec majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Sedadlá sú tuhšie, sedí sa v nich pohodlne, majú dlhšie „sedáky“

a dobre tvarované aj funkčne účinné bočnice. V kombinácii s možnosťou výškovo aj pozdĺžne prestavovať i volant s kožou obšitým vencom, problém pohodlne sa usadiť do vozidla nebude mať ani malý, ani veľký vodič. Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú dvaja cestujúci s výškou do 180 cm. Vyššie osoby už cítia priestorové obmedzenie v pozdĺžnom aj zvislom smere – kolená, hlava. Batožinový priestor má objem 276 litrov, aj s rezervným kolesom. Po sklopení operadiel vznikne schod, objem pre náklad sa zväčší na 960 litrov.

Celkovo interiér vyzerá veľmi moderne, o čo sa postaralo aj tvarovanie prístrojovej dosky a tlačidlá na stredovej konzole.

Dynamickým dizajnom teraz zaujme aj mladšiu generáciu. K štandardnej výbave Titanium Plus tohto výborne vybaveného modelu patrili napríklad centrálne zamykanie s diaľkovým ovládaním v kľúči, systém My Key umožňujúci nastavenia vybraných funkcií pre jeden z kľúčov s diaľkovým ovládaním pre zlepšenie bezpečnosti vodiča – začiatočníka, reflektory s funkciou oneskoreného vypnutia „Follow me home“, projektorové halogénové predné reflektory, predné reflektory do hmly, ATC – automatická klimatizácia, tempomat, rádio s CD/MP3 prehrávačom, GPSM anténa, USB/AUX konektor, Bluetooth ...

Skúšaná Fiesta mala pod kapotou litrový trojvalec EcoBoost s výkonom 74 kW





pri 5500 ot./min. Maximum krútiaceho momentu 170 Nm je k dispozícii pri 4000 otáčkach. Sila tohto motora sa prejaví hneď

pri rozjazde. Motor poskytuje vozidlu veľmi dobré dynamické vlastnosti, z 0 na 100 km/h zrýchľuje za 10,8 sekundy a dosiahne najvyššiu rýchlosť 180 km/h.

Hnacia sústava so 6-stupňovou automatickou prevodovkou PowerShift je primárne určená na jazdu po meste. Prevodovka sa snaží udržiavať čo najnižšie otáčky a tak má motor v meste takmer stále okolo 1500 otáčok za minútu. Automatická prevodovka je naladená tak, aby podradila pri každom výraznejšom stlačení plynového pedála a pomohla vodičovi využiť celý potenciál motora. Do kabíny sa síce dostáva zvuk trojvalca niekedy aj s väčšou intenzitou, ale pre posádku v kabíne nie je otravný. Tento zvuk sa dá do značnej miery potlačiť ručným preradením pomocou tlačidiel na páke, alebo prepnutím do športového režimu. Pri voľnobehu sa do interiéru prenáša iba minimum vibrácií a motor je tichý.

Celková spotreba v meste je závislá od hustoty premávky, dosahovali sme spotrebu benzínu v rozmedzí od 6 do 6,5 l/100 km, na okresných cestách sme jazdili za 5,3 l/100 km. Na diaľnici pri dodržaní povolennej rýchlosti 130 km/h motor „točí“ 3000 otáčok za minútu a spotreba podľa palubného počítača zostala tesne pod 7 l/100 km.

Celková charakteristika motora sa mení po posunutí voliacej páky prevodovky do polohy S – pre športový režim. Pri tomto režime sa dá tiež jazdiť po meste pri 1500 otáčkach za minútu. Výrazne sa však menia reakcie motora na stlačenie pedála akcelerácie. Prevodovka pri zošliapnutí pedálu neváha a podradí bleskovo o jeden stupeň dolu. Elektronika dovoľuje využiť celé dostupné pásmo otáčok motora, aj za hranicu 5000 za minútu. Pri tomto režime už vozidlo na preradenie reaguje trhnutím, každú zmenu prevodového stupňa cítiť. Pri predbiehaní netreba zatláčať plynový pedál na doraz. Nám sa jazda v tomto režime veľmi páčila a doslova sme si ju užívali. Malej Fieste veľmi pristane kombinácia tohto motora s dvojspojkovou

prevodovkou PowerShift. Myslíme si, že sa bude páčiť nielen pánom, ale takúto zostavu pohonu uprednostnia hlavne dámy.

Aj tento model dokázal, že podvozky patria už viac rokov k pýche značky Ford. Je veľmi dobre naladený, s istotou drží vozidlo v zákrutách, karoséria sa výraznejšie nenakláňa. Aj na pneumatikách rozmeru 195/50 R-15 si zachováva skvelý komfort.

Ford Fiesta 1.0 EcoBoost SCTi s výkonom 74 kW so 6-stupňovou automatickou prevodovkou PowerShift vo výbave Titanium Plus sa predáva za 14 190 eur. Nami skúšané vozidlo malo za príplatok 700 eur špeciálny metalický lak Blue Candy, za 280 eur sadu Flexibility, ktorá obsahuje elektricky vyhrievané čelné sklo, elektricky vyhrievané predné sedadlá. Cena tak stúpila na 15 170 eur.

Tatiana ŽÁŽKÁ

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 3- valcový, 12- ventilový prepĺňaný zážihový, rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10:1, zdvihový objem 998 cm³, najvyšší výkon 74 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 170 Nm pri 4000 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 ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 195/50 R-15.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 3969/1722/1495 mm, rázvor náprav 2489 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1169/1575 kg, objem batožinového priestoru 276/960 l, objem palivovej nádrže 42 l.

Prevádzkové vlastnosti: najvyššia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,8 s., spotreba benzínu v meste/ mimomest. cykle/komb. prevádzke 6,6/3,9/4,91 l/100 km, CO₂ 114 g/km.

SVIŽNE AJ ÚSPORNE

Po liftbacku sa koncom októbra 2013 začala na Slovensku predávať novinka mladoboleslavskej automobilky s názvom Rapid Spaceback.

Ide o prvý päťdverový hatchback nižšej strednej triedy značky Škoda, ktorý ponúka praktickosť postavenú na osvedčených koncernových základoch. Pri pohľade na extra pár okienok za zadnými dverami nám však viac pripomína karosériu kombi. Model poháňaný motorom 1.6 TDI spolupracujúci so 7-stupňovou dvojspojkovou automatickou prevodovkou sme vyskúšali v strede zimy a písali sme o ňom vo februárovom čísle. Po ňom sme skúšali model s motorom 1.2 TSI vyladený na najväčší výkon 63 kW. Mal päťstupňovú ručne ovládanú prevodovku.

Základné dojmy z oboch modelov sme mali rovnaké, rozdiely najmä v pohone však vyúsťili do celkom odlišnej ceny vozidla (tento model je takmer o 5000 eur lacnejší). Tak ako liftback aj Spaceback si zachoval výborné vlastnosti kabíny, bezproblémovú ergonómiu, prehľadné rozmiestnenie ovládacích ako aj zobrazovacích prvkov. Z pozície vodiča sme ako prvý rozdiel zaregistrovali iný povrch dekoračného pásu na prístrojovej doske. Miesto čierneho klavírneho laku mal teraz podobu eloxovaného hliníka. Inak len zopakujeme, že predné sedadlá sú pohodlné, možno by mohli mať o niečo tuhšie bočné opory. Vzadu sa pohodlne odvezú dve osoby s výškou nad 185 cm, priestoru nad hlavou majú o niečo viac ako v liftbacku. Batožinový priestor má objem 415 litrov. V tomto vozidle sa nachádzala plnohodnotná rezerva za príplatok 85 eur, ktorá objem batožinového priestoru zmenšila o 31 litrov. Zostávajúcich 384 litrov však stále patrí k dobrým hodnotám medzi kompaktnými hatchbackami. Po sklopení zadných operadiel vznikne schod, ktorý možno vyrovať dvojitém dnom za príplatok 212 eur a objem pre batožinu sa zväčší na 1380 litrov. Vo vozidle sa nachádzal sieťový program, siete sa uchyťávajú o oká rozmiestnené v batožinovom priestore, umožňujú jeho šikovné rozdelenie.

Aj keď ľahký zážihový štvorvalec mal o niečo menší výkon (63 kW) ako mal predtým skúšaný model so vznetovým motorom (66 kW), celkový jazdný prejav v bežnej prevádzke na cestách v meste ani mimo neho nebol výrazne iný. Ani väčšia hmotnosť vznetového motora nevedie



v zákrutách k nedotáčavým šmykom, samozrejme, toľko ani model so zážihovým motorom nemá také sklony. Preplňaný zážihový štvorvalec má síce menší krútiaci moment – s najväčšou hodnotou „len“ 160 Nm, kým predtým skúšaný model mal najväčší krútiaci moment 230 Nm, ale na dynamike jazdy sa to neprejavilo. Iné spracovanie dokonca umožňuje tomuto modelu zrýchľovať z 0 na 100 km/h ešte o niečo lepšie. A model s týmto zážihovým motorom nezaostáva príliš za vznetovým,

čo je príjemné, ani v spotrebe paliva. Podľa informácií výrobcu má v kombinovanej prevádzke spotrebu horšiu o pol litra na 100 km, reálne nám vyšiel rozdiel asi liter. Motoru vyhovuje stredné pásmo otáčok, vtedy pracuje úsporne a je pripravený okamžite zrýchľovať. Umožňuje jazdiť s vozidlom svižne a pritom úsporne. Neprekážalo nám, že sme museli na rozdiel od „vznetového“ modelu s automatickou prevodovkou preradať ručne, lebo preradovacia páka päťstupňovej prevodovky pri preradení nikde „nezadrhávala“ a presúvala sa presne.

V hustej premávke v meste sme jazdili so spotrebou 6,4 l/100 km, mimo mesta sa nám darilo jazdiť tesne nad 5 l/100 km. Ma diaľnici pri rýchlosti 130 km/h sa spotreba ustálila na 6,3 l/100 km. V skúšanom vozidle sa nachádzal príplatkový balík Greentec (273 eur) obsahujúci pneumatiky s menším valivým odporom, systém rekuperácie brzdných energie a systém Start/Stop. K doplnkovej výbave skúšaného vozidla patrila okrem už spomínaných prvkov aj automatická klimatizácia, parkovacie snímače vzadu, maxi DOT – plnegrafický displej palubného počítača, rádio SWING s CD/MP3 a iné.

Škoda Rapid Spaceback 1.2 TSI s výkonom 63 kW vo výbave Ambition sa predáva za 11 430 eur. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 15 242 eur.

Tatiana ŤAŽKÁ

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový preplňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10:1, zdvihový objem 1197 cm³, najväčší výkon 63 kW pri 4800 ot./min., krútiaci moment 160 Nm pri 1500 až 3500 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 185/60 R-15.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4304/1706/1459 mm, rázor náprav 2602 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1463/1500 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1150/1610 kg, objem batožinového priestoru 384/415/-/1380 litrov, objem palivovej nádrže 55 l.

Prevádzkové vlastnosti: najvyššia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 11,7 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 5,9/4,3/4,9 l/100, CO₂ 114 g/km.



zábalným a bezpečným športovým náradím. Motor spolupracoval s automatickou šesťstupňovou prevodovkou DSG, ktorá preraduje logicky a rýchlo, v režime Sport necháva otáčky motora vyšplhať sa takmer až k maximu. Tento režim sme využívali hlavne pri predbiehaní. Tento model mal 18 palcových kolesá s pneumatikami rozmeru 225/40, do kabíny sa prenášalo dosť hluku od odvalujúcich sa kolies. Podvozok je tuhší, so športovým naladením, ale nie na úkor pohodlia pri jazde po cestách s aspoň priemernou kvalitou povrchu.

Štvorvalcový vznetrový motor má najväčší výkon 135 kW a krútiaci moment 380 Nm sa drží v rozsahu 1750 až 3000 ot./

ÚSPORNÝ ŠPORTOVÝ MODEL

Značka Škoda priniesla slovenským zákazníkom najrýchlejšiu Octaviu všetkých čias. Nová Škoda Octavia RS ponúka v porovnaní z predchádzajúcou generáciou tohto modelu bohatšiu výbavu, nové technológie, výkonnejšie, no úspornejšie motory. Súčasná generácia prišla na trh v dvoch verziách – naftovej a benzínovej, ktorých základ je postavený na rovnakej filozofii.

Koncom roka 2013 sme písali o poznatkoch z jazdy Octavie Combi RS so zážihovým motorom s ručne ovládanou prevodovkou. Nedávno sme vyskúšali aj Octaviu RS s dvojlitrovým vznetrovým motorom, s prevodovkou DSG. Dizajn pôsobí dynamickejšie ako pri ostatných modeloch Octavie aj vďaka veľkým nasávacím otvorom vpredu, čiernej maske chladiča, čiernym telesám vonkajších spätných zrkadiel, dvojitej ozdobnej koncovke výfuku a už tradične niekoľkým exkluzívnym prvkom s logom RS tak v exteriéri ako aj v interiéri.

Interiér nepôsobí agresívne, prevažujúca čierna farba plastov, dekárov s úpravou klávnym lakom, kobercov ako aj čalúnenia stropu, čo je poznávacím znakom modelu RS, vôbec nepôsobí deprimujúco. Sedadlá v kombinácii koža/látka s integrovanými opierkami hlavy vyzerajú športovo, dobre podržia telo v zákrutách. Objem batožinového priestoru Octavie RS s karosériou liftback vzrástol o 5 litrov na 590 litrov. V prípade potreby ho možno zväčšiť, lebo zadné sedadlá sú priečne delené



v pomere 60/40 a sklápateľné, pričom roletový kryt batožinového priestoru možno po vymontovaní uložiť pod medzipodlahu a objem sa zväčší na 1580 litrov.

O komfort „práce“ pre vodiča sa starajú aj moderné bi-xenónové reflektory s AFS, predné hmlňové reflektory RS, tempomat, parkovacie snímače vzadu, dvojzónová automatická klimatizácia, rádio SWING s CD, SD karta, USB, vyhrievanie predných sedadiel, Start/Stop systém a iné. Octavia RS aj so vznetrovým motorom, napriek jeho väčšej hmotnosti v porovnaní so zážihovým, dokáže byť na ceste plnom zákrut pre vodiča

min. Motor sa „dostáva do otáčok“ veľmi ľahko a zrýchlenie vozidla začína citelnejšie ochabovať, keď sa ručička otáčkomera blíži k hodnote 4500 otáčok za minútu. Aj „vznetrová“ verzia Octavie RS má systém pre zmenu jazdných režimov Performance Mode Selection (Normal Eco, Sport a Individual). K dispozícii je aj syntetický zvuk motora vychádzajúci z reproduktorov, ktorý však znie umelo a dá sa vypnúť. Spotreba je závislá od štýlu jazdy. V meste sme jazdili so spotrebou 6,5 l/100 km, mimo mesta sa spotreba pohybovala tesne nad 6 l/100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h motor „točí“ okolo 2100 ot./min., s priemernou spotrebou 7,5 l/100 km. Pri Eco režime a pokojnom štýle jazdy možno dosahovať aj spotrebu nafty okolo 5 l/100 km.

Škoda Octavia RS 2.0 TDI 135 kW so 6 stupňovou automatickou prevodovkou DSG sa predáva za 28 060 eur. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stojí 30 508 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepíňaný vznetrový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer 16:1, zdvihový objem 1968 cm³, najväčší výkon 135 kW pri 3500 až 4000 ot./min, krútiaci moment 380 Nm pri 1750 až 3000 ot./min.

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

Pneumatiky: rozmeru 225/40 R-18.

Hmotnosť: pohotovostná/celková 1490/1957 kg.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 230 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 8,2 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 5,9/4,3/5 l/100, CO₂ 129 g/km.



LUXUSNÝ PREPRAVNÍK

Skoro päť metrov dlhé vozidlo so šírkou 1860 mm, výškou 1462 mm a rázvorom náprav 2968 mm plní perfektne rolu manažérskeho reprezentatívneho vozidla, ale tiež rodinného auta, čo naznačuje solídnu variabilitou usporiadania interiéru, veľkým batožinovým priestorom. Vlni bavorská automobilka tento typový rad inovovala. Vonkajšie úpravy a úpravy podvozka sú menej zreteľné. Najvýznamnejšou zmenou v interiéri je nové ovládanie systému iDrive. Pôvodné viacsmerové upravené koliesko má teraz väčší priemer a na vrchnú časť mu nainštalovali konštruktéri plošku pre dotykové ovládanie. Ovládač má preto teraz označenie Touch Controller a kombinuje klasické intuitívne ovládanie iDrivu s touchpadom. Umožňuje písať písmená, pohybovať kurzorom alebo „zoomovať“ v mape pohybom dvoch prstov ako na moderných mobilných telefónoch. Tento nový prvok mal už aj model BMW 535d xDrive Grand Turismo, ktorý sme vyskúšali vlni, písali sme o ňom v decembrovom vydaní. Takže táto moderná vymoženosť v teraz skúšanom kombi nás už neprekvapila. Zhodou okolností aj pohon obidvoch modelov bol identický, takže teraz sme si ho mohli naplno užívať

„spotrebiteľským spôsobom“, bez striehnutia na reakciu každej zmeny pri ovládaní vozidla, aby sme ju vedeli vyhodnotiť. Kvalitný systém pohonu všetkých kolies BMW xDrive v kombinácii s najvýkonnejším

Časy, keď sa automobily s karosériou kombi, hoci aj od prémiových značiek, považovali za menej reprezentatívne ako sedany alebo kupé, v Európe už pominuli takmer pred dvoma desaťročiami. Nedávno sme vyskúšali BMW 535d xDrive Touring, skvelého reprezentanta vyššej strednej triedy s takýmto typom karosérie.





„turbodieselom“ v ponuke pre tento rad, 3-litrovým šesťvalcom prepínaným dvojicou turbodúchadiel, ktorý dosahuje najväčší výkon

230 kW, tomuto vozidlu naozaj pristane. Kto potrebuje spoľahlivé, rýchle a bezpečné, univerzálne využiteľné auto, a samozrejme má na také peniaze – tak ho veľké kombi od BMW iste uspokojí. Má totiž množstvo užitočných elektronicky regulovaných systémov, ktoré vodičovi významne pomáhajú. Kto často cestuje do miest s opakujúcimi sa dopravnými zápchami, ocení nový asistenčný systém pre jazdu v kolóne. Dokáže auto udržiavať v jazdnom pruhu a s pomocou adaptívneho tempomatu ho automaticky držať s primeraným odstupom od vpredu jazdiaceho, či skôr plaziaceho sa auta. Po dlhšom zastavení stačí zľahka potlačiť pedál akcelerácie a auto sa opäť kontrolovane samočinne pohybuje vpred. Užitočné sú aj systémy pre nočné videnie ľudí alebo zvierat pred vozidlom na ceste alebo v jej tesnej blízkosti, automatického zaparkovania dokonca už aj bez ovládania pedálov vodičom. Vozidlo dostalo aj zlepšený prednárazový systém.

BMW 535d xDrive Touring 3.0 s výkonom 230 kW sa predáva v základnej

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 6-valcový, 24-ventilový prepínaný vznietový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer 16,5:1, zdvihový objem 2993 m³, najväčší výkon 230 kW pri 4400 ot./min., krútiaci moment 630Nm pri 1500 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/55 R 17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4907/1860/1462 mm, rázvor náprav 2968 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1600/1626 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2025/2550 kg, objem batožinového priestoru 560/1670 l, objem palivovej nádrže 70 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 5,3 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 7,6/5,5/6,2 l/100 km, CO₂ 164 g/km.



výbave za 64 200 eur. V nami skúšanom vozidle bola opäť bohatá doplnková výbava, tentoraz za 26 495 eur. Patrili do nej už okrem spomínaných prvkov napríklad elektronická regulácia tlmičov (EDC), kontrola tlaku v pneumatikách, ťažné zariadenie s vysúvateľnou hlavou, zadná kamera, parkovacie snímače, asistenčný systém regulácie diaľkových svetiel, HiFi systém, BMW Apps, mobilná kompatibilita s rozšírenými funkciami pre smartphone a mnoho iných. Cena tak vzrástla na 90 695 eur.

Tatiana ŽAŽKA



VÝRAZNÁ MODERNIZÁCIA

Spoločnosť Kia Motors začiatkom marca predstavila na autosalóne v Ženeve zmodernizovanú verziu najpredávanejšieho európskeho typu značky - Kia Sportage. Verzia pre rok 2014 prichádza so zlepšeniami, vrátane nových materiálov v kabíne.

Vonkajší dizajn prináša nový tvar prednej mriežky chladiča, nový vzhľad zadných LED svetiel a zliatinové diskové kolesá s priemerom 16, 17 alebo 18 palcov. Na streche sa nachádza anténa v tvare žralocej plutvy. V interiéri teraz upúta väčšie množstvo kvalitného plastu s mäkkým povrchom, použitého pri výrobe celej prístrojovej dosky a hornej časti výplní dverí. Prístrojovej doske Supervision dominuje 4,2-palcový LCD displej a nové sú aj možnosti kombinácie čalúnenia sedadiel s koženým alebo látkovým potahom.

Aby Kia Sportage zlepšila svoju príťažlivosť pre kupujúcich po celej Európe, do modelového ročníka 2014 prináša v závislosti od stupňa výbavy množstvo nových funkcií. Dostupné funkcie zahŕňajú nový audio systém so 4,3-palcovým farebným dotykovým displejom a s výstupom zadnej parkovacej kamery, nový prémiový audiosystém Infinity od spoločnosti Harman (prepojený so 4,3-palcovým displejom rádia a navigáciou s rozmerom 7,0 palca) s externým

zosilňovačom, subwooferom a siedmymi reproduktormi. Nechýba ani posilňovač riadenia Kia FlexSteer s viacerými režimami, vyhrievaný volant, elektricky ovládané sedadlo

vodiča, či nové možnosti pripojenia USB a prehrávača iPod.

Jazda s vynovenou Kiaou Sportage bude





v porovnaní so súčasným vyhotovením kultivovanejšia, a to vďaka mnohým zlepšeniam, ktorých cieľom bolo minimalizovanie hlučnosti a prenosu vibrácií do kabíny. Nové zvukovo izolačné sklo čelného okna s tenkou medzivrstvou filmu medzi vrstvami skla zoslabuje prienik aerodynamického hluku do kabíny.

Ďalšie tri zlepšenia sa tiež týkajú snahy minimalizovať vibrácie – predný pomocný rám je teraz namontovaný ku karosérii v tlmiacich úchytoch (namiesto priameho uchytenia ku karosérii), do hnacieho ústrojenstva je vložený pomocný hriadeľ, takže predné hnacie poloosi sú symetrické (majú rovnaké dĺžky) a nové je aj uchytenie prevodovky, ktoré sa teraz vyznačuje väčšou tuhosťou a slabšími rezonanciami.

Zlepšiť jazdné vlastnosti, ovládateľnosť a parametre prenosu hluku a vibrácií do kabíny majú za úlohu aj ďalšie úpravy podvozka a konštrukcie zavesenia kolies. Modifikovaný predný stabilizátor zmäkčuje jazdu a znižuje nedotáčavosť pri prejazde zákrutami, zatiaľ čo nový systém ventilov tlmičov ešte viac vyladzuje vzťah medzi plynulou jazdou a pocitom istoty za volantom. Mäkkšie horné úchyty zavesenia kolies prispievajú tiež k nižšej hladine hluku,

menšiemu prenosu vibrácií a väčšiemu komfortu jazdy. Zadné pružiny sú mierne tuhšie kvôli zlepšeniu stability ťahaného prívesu a jeho účinnejšej kontrole počas jazdy.

Novo montovaný systém FlexSteer zlepšil reakciu a odozvu riadenia a k lepšej stabilite novej Kia Sportage prispieva aj mierne upravená geometria prednej nápravy. Riadenie má strmšiu charakteristiku o 4,5 % ako pri predchádzajúcej generácii, počet otáčok volantu od dorazu po doraz je teraz 2,7, čo prispieva k lepšej odozve a stabilite. Nové špecifikácie pneumatík pre všetky 17- a 18-palcové kolesá taktiež prispievajú k lepšej ovládateľnosti počas akýchkoľvek poveternostných podmienok a k vyššej úrovni spätnej väzby riadenia.

V Európe bude zmodernizovaná Kia Sportage aj naďalej k dispozícii so vznetrovými aj zážihovými motormi, šesťstupňovou ručne ovládanou alebo automatickou prevodovkou a pohonom predných kolies (2WD) alebo všetkých kolies (AWD) – v závislosti od modelu. Pre väčšiu bezpečnosť jazdy počas ťahania prívesu je vozidlo modelového ročníka 2014 vybavené zlepšeným systémom elektronickej kontroly stability ESC so zabudovaným stabilizačným systémom

prívesu a systémom ochrany proti prevráteniu sa vozidla. V ponuke výbavy je aj systém DBC uľahčujúci zjazd vozidla v prudkom klesaní udržiavaním rýchlosti 8 km/h. V ponuke motorov zostávajú vznetrové 1.7 CRDi s výkonom 84,5 kW, 2.0 CRDi s výkonom 100 alebo 135 kW a zážihové 1.6 GDI s výkonom 99 kW a 2.0 GDI s výkonom 122 kW. Dvojlitrové motory – vznetrové s obidvoma výkonovými úrovňami aj zážihové – možno kombinovať s ručne ovládanými i automatickými prevodovkami. Poháňajú modely s pohonom všetkých štyroch, alebo len predných kolies. Modely s ostatnými motormi môžu mať len pohon predných kolies a ručne ovládanú prevodovku. Všetky prevodovky sú šesťstupňové.

Kia Sportage je najpredávanejší typ značky Kia v Európe. V roku 2013 si Sportage vybralo až 89 553 zákazníkov, čo tvorí medziročný nárast 10,5 %. Aj po modernizácii sa vyrába sa v závode Kia Motors Slovakia v Tepličke nad Váhom. Cena Kia Sportage po modernizácii začína pri sume 18 750 eur – za model poháňaný motorom 1.6 GDI s úrovňou výbavy Silver. Jej súčasťou sú napríklad aj systém uľahčujúci rozjazd vozidla do kopca či tempomat.

-ka-



"SUV KUPÉ"



Ked' odveký konkurent Mercedesu, automobilka BMW, predstavila v januári 2008 na autosalóne v Detroite svoj štvormiestny typ X6, neboli jeho hodnotenia médiami jednoznačne pozitívne.

2044 mm široká, 1739 mm vysoká, rázvor náprav je 2916 mm dlhý. Mercedes uverejnil aj hodnoty rozchodu kolies – vpredu 1683 mm, vzadu 1768 mm. Predné kolesá sú zavesené na dvojiciach priečnych ramien, vzadu je viacprvková náprava. Systém vzduchového pruženia dopĺňa aj systém aktívnej regulácie náklonov karosérie v zákrutách Active Curve System. Súčasťou brzdomovej sústavy s keramickými brzdovými kotúčmi je aj asistenčný systém núdzového brzdenia Pre-Safe. Poháňané sú všetky štyri kolesá, v Mercedese osvedčeným systémom 4Matic. Bočná línia karosérie je podobná BMW X6, ale predná časť pôsobí ešte

Čas ukázal, že solventných zákazníkov, ktorým sa páči veľké športovo-úžitkové auto s istou dávkou ignorancie vo výraze, i keď s obmedzeniami v rezerve voľného priestoru nad hlavami členov posádky, je vo svete dostatok. Aj na v súčasnosti najväčšom automobilovom trhu sveta, v Číne. Práve tam, na autosalóne v Pekingu Mercedes-Benz predstavil štúdiu s názvom Concept Coupé SUV.

Štúdia Coupé SUV je 4935 mm dlhá,





agresívnejším dojomom. Kolesá s priemerom až 22 palcov majú pneumatiky rozmeru 305/45.

Interiér tejto štúdie Mercedes na autosalóne ešte neukázal. Známe je však, že ak sa takéto vozidlo dostane do sériovej výroby, o čom azda netreba pochybovať, jedným z motorov použitých na jeho pohon bude zážihový 3-litrový vidlicový šesťvalec s výkonom 245 kW poháňaný dvojicou turbodúchadiel, aký poháňa aj model Mercedes-Benz SL 400. V štúdií Coupé SUV spolupracuje s deväťstupňovou automatickou prevodovkou s piatimi voliteľnými jazdnými režimami a funkciou uzamykania hydrodynamického meniča.

-mz-

MOTOR PRE MERCEDES-BENZ SL

Mercedes-Benz triedy SL patrí medzi ikony značky. V jej výrobnom programe je už viac ako 60 rokov. A keďže prémiových roadsterov nie je na trhu až tak veľa, výmeny generácií nie sú, a hlavne v minulosti nemuseli byť, príliš časté. V roku 2012, kedy uplynulo šesťdesiat rokov od jeho prvého uvedenia na trh, automobilka predstavila jeho šiestu generáciu.

Medzigeneračné zmeny boli radikálne hlavne z hľadiska materiálov použitých na výrobu karosérie. Kým piata generácia SL mala z hliníka len prednú kapotu a dvere, v súčasnej je podiel hliníka na stavbe karosérie až 89 %. Rám čelného skla je z vysokopevnostnej ocele, v konštrukcii zadnej časti konštruktéri použili zliatinu horčíka, veko batožinového priestoru je z ľahkého kompozitu. Hmotnosť SL je 1675 kg, čo je o 140 kg menej ako mala predchádzajúca generácia. Tuhosť v krútení, veľmi dôležitý parameter pre zabezpečenie prvotriednej stability jazdy, je väčšia o 20 %.

Pri uvedení na trh tejto generácie bol jej „základným“ motorom zážihový 3,5-litrový vidlicový šesťvalec s atmosférickým nasávaním. Teraz model SL 350 nahrádza SL 400, poháňaný novým motorom V6 3.0 l prepíňaným dvojicou turbodúchadiel s plniacim tlakom až 180 kPa. Motor biturbo v novom SL 400 pracuje ako všetky zážihové motory BlueDIRECT so systémom priameho vstrekovania s prúdovo kontrolovaným spaľovaním, ktorý spoločnosť Mercedes-Benz ponúka ako prvý výrobca osobných vozidiel v sérii. Vstrekovací tlak benzínu do valcov dosahuje až 20 MPa a pomocou viacparametrovej charakteristiky sa vstrekovanie reguluje na stále optimálnu hodnotu tlaku. Piezoelektrické vstrekovače umožňujú optimálnu tvorbu zmesi s maximálne piatimi vstrekmi na jeden pracovný cyklus. Priame vstrekovanie tretej generácie je doplnené „rýchlym zapáľovaním viacerými iskrami“ („Multi Spark Ignition MSI“). Funkcia: Po prvom prieniku iskier

sa po krátkej dobe horenia cievka rýchle dobije a preskočí ďalšia iskra. So systémom MSI sa môžu v priebehu milisekundy vyvolať až štyri iskry za sebou, ktoré vytvoria plazmu s väčšou priestorovou expanziou ako tradičné zapáľovanie. Riadením rýchleho viacnásobného zapáľovania sa môže prispôbovať tak interval medzi jednotlivými iskrami ako aj dĺžka horenia v danom okamihu prevádzky motora. Výsledkom je vynikajúce využitie paliva pri minimálnych hodnotách emisií. Nový motor spĺňa emisnú normu Euro 6.

Nový motor modelu SL 400 má o 20 kW väčší výkon (245 kW pri otáčkach 5250-6000 za min.) ako neprepíňaný 3,5-litrový model SL 350. Výraznejšie narástol krútiaci moment, až o 110 Nm na hodnotu 480 Nm v širokom rozmedzí otáčok 1600 až 4000 za minútu. Klesla tak aj normovaná spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke na 7,3 l/100 km, z pokoja na 100 km/h tento model zrýchľuje za 5,2 s, čo je zlepšenie o 0,7 s. Najväčšiu rýchlosť vozidla stále drží na hodnote 250 km/h elektronický obmedzovač.

SL 400 ponúka okrem toho dve výnimočné inovácie sériovo: jedinečný systém Frontbass vyvinutý spoločnosťou Mercedes-Benz premení luxusné športové vozidlo v otvorenom aj zatvorenom stave na koncertnú sálu a účinný adaptívny systém stierania a ostrekovania MAGIC VISION CONTROL vypúšťa vodu z lišty stierača na okno podľa potreby v závislosti na smere stierania.

-mz-





PIATA GENERÁCIA BUDE KONCOM ROKA

Európska vetva automobilky Ford predstavila štvrtú generáciu typu Mondeo na autosalóne v Moskve v auguste 2010. Súčasne Mondeo však nečaká obligátna modernizácia, ale rovno generačná výmena. Snaha o šetrenie výdavkov viedla v koncerne Ford k filozofii vývoja automobilov „Jeden Ford“, pod čím myslia prakticky rovnaké auto daného druhu a veľkosti pre všetky kontinenty. Prvým takým typom je Focus a takmer rovnako to bude aj s Mondeom. Takmer preto, že v Amerike nemajú Mondeo, ale Fusion.

Fusion sa už v Amerike predáva od roku 2012, Mondeo príde na európsky trh až túto zimu. Či v takej podobe, ako ho videli návštevníci bratislavského autosalónu začiatkom minulého mesiaca (na snímkach), nevedno. Ak však tento prototyp európska centrála Fordu dovolila vystavovať, asi sa významnejšie od sériovo vyrábaného Mondea piatej generácie nebude odlišovať. Potom

by malo platiť, že nové Mondeo bude 4869 mm dlhé (medzigeneračný nárast o takmer 10 cm), 1852 mm široké a 1476 mm vysoké. Rázvor náprav zostal na hodnote 2850 mm. Tak ako americký Fusion aj Mondeo bude využívať novú globálnu platformu s prednou nápravou McPherson a zadnou viacprvkovou (budú ju mať napríklad aj nové generácie typov S-Max a Galaxy). Nové

Mondeo bude nielen väčšie, ale bude mať aj športovejšie tvarovanie karosérie. Interiér pôsobí uhladenejším dojmom (snímky sú z internetovej stránky Fordu). Chcu tak odstrániť kritiku toho doterajšieho. Základný tvar prístrojovej dosky zostal zachovaný, ale ubudol počet tlačidiel. Ovládanie sa sprehľadnilo a je výrazne intuitívnejšie. Zmenili sa aj výduchy vetrania. Nový interiér v medzigeneračnom porovnaní pôsobí celkovo hodnotnejšie. Lína prístrojovej dosky sa príliš nezmenila, ale ubudlo z ovládacích tlačidiel. Tenšie predné stĺpiky karosérie zlepšili výhľad z vozidla šikmo vpred, čo je pre vodiča vždy príjemné zlepšenie aktívnej bezpečnosti. Medzi zlepšenia pasívnej bezpečnosti patrí zväčšenie tuhosti kabíny či hodnota nafúknutia čelných bezpečnostných vankúšov pred prednými sedadlami nielen podľa sily nárazu (veľkosti spomalenia), ale aj podľa pozície predných sedadiel. Osoby na



predných sedadlách majú chrániť aj adaptívne kolenné bezpečnostné vankúše.

Najväčšie rozdiely medzi v Amerike predávaným typom Fusion a európskym Mondeom bude v ponuke motorov. „Základným“ motorom Fusionu je zážihový päťvalec s výkonom 125 kW. V Mondeu sa má objaviť aj prepĺňaný „litrový“ trojvalec EcoBoost. Štvorvalcové zážihové motory EcoBoost so zdvihovým objemom 1,6 a 2 litre s niekoľkými úrovňami výkonu (od 110 do 176 kW) sú vo Fusione a budú aj v Mondeu. V Mondeu má byť aj nový 1,5-litrový EcoBoost a samozrejme vznetrové motory zdvihového objemu pravdepodobne od 1,5 do 2,2 l. V ponuke prevodoviek budú šesťstupňové s ručným ovládaním aj automatické dvojspojkové typu Powershift. Predávať by sa mali aj Mondeo Hybrid a plug-in hybrid s označením Mondeo Energi. Prvý raz by sa Mondeo malo dať objednať aj s pohonom kolies obidvoch náprav.

V Európe populárna karosárska verzia kombi má zostať súčasťou ponuky typu Mondeo aj v jeho piatej generácii, ale Ford ju predstaví pravdepodobne až budúci rok. Cena sedanu by sa vraj nemala príliš líšiť od sedanu terajšej, štvrtej generácie.

-fd-



VZOR PRE BMW 9?

V BMW pred časom oznámili, že približne do dvoch rokov by mali predstaviť ešte väčšiu limuzínu ako je súčasná trieda 7 – triedu 9. Je koncept, ktorý BMW predstavilo v apríli na autosalóne v Pekingu predobrazom práve triedy 9? Možno. Oficiálne však v štúdií BMW Vision Future Luxury ide o progresívne spojenie exkluzivity a inovácie pre zážitok z jazdy plný emócií a exkluzivity.

„Dizajn BMW Vision Future Luxury je akýmsi médiom pre našu filozofiu moderného luxusu, v ktorej hrajú kľúčovú úlohu inovatívne technológie. Inovácie prinášajú nový, komplexný zážitok z luxusu, ktorý spočíva v inteligentných odľahčených technologických riešeniach, inovatívnom dizajne interiéru a v radikálne novom dizajne užívateľského rozhrania,“ objasňuje kľúčové princípy BMW Vision Future Luxury Karim Habib, hlavný dizajnér BMW.

Tento prístup je osobitným spôsobom stelesnený najmä v interiéru. V celkovom



súčte je však dizajn vyjadrením formy aj funkcie inovatívnych technológií. Napríklad koncept inteligentných odľahčených technologických riešení BMW Vision Future Luxury je vyjadrený v dizajnerskom

princípe subtraktívneho modelovania. To znamená, že špecifická geometria a funkcie individuálneho komponentu pramenia z rovnakej viacúrovňovej zloženej štruktúry, ktorá obsahuje viaceré vrstvy materiálov.



Základná vrstva kvalitného uhlíkového vlákna nadväzuje na funkčnú úroveň komponentov užívateľského rozhrania, ovládania a displejov, ako aj osvetľovacích funkcií, na ktoré zasa nadväzuje ďalšia štruktúrálna vrstva, ktorou je nosný a spevňujúci hliník. Napokon povrchovú vrstvu tvorí drevo alebo koža, ktorá dodáva priestoru útulnosť a pocit pohodlia. Pokiaľ ide o interiér, hrúbka jednotlivých úrovní tejto viacvrstvovej štruktúry sa odvíja od úžitkovej funkcie a požiadaviek na povrchové materiály. Tento koncept geometrie interiéru vedie k minimalizácii množstva materiálov, čo v konečnom dôsledku významne znižuje celkovú hmotnosť vozidla. Zároveň tento koncept ponúka dokonalý prechod medzi jednotlivými materiálmi a umožňuje tvarovať veľmi elegantné a splyvavé povrchy.

Bezkonkurenčne najlepšie vlastnosti uhlíkového vlákna ako materiálu - či už zakomponovaného samostatne alebo v kombinácii s inými materiálmi - zaručujú splnenie náročného zadania odľahčeného dizajnu. Podkladová vrstva uhlíkového vlákna je zrejma pri pohľade na dvere, sedadlá, ale odráža sa najmä v inovatívnom „minimalistickom“ riešení B-stĺpika. Pôvodný plnoprilový B-stĺpik je už minulosťou. Uhlíková konštrukcia umožňuje integrovať rámy sedadiel do nosnej konštrukcie. Toto spojenie je viditeľné na parapete dverí alebo na centrálnej konzole, čo vytvára predpoklad pre veľmi malý a nevťieravý B-stĺpik. Veľké dvere a veľký uhol ich otvárania by nebolo možné dosiahnuť bez nového riešenia B-stĺpikov s uhlíkovým vláknom podľa konceptu BMW Vision Future Luxury.



Dizajn prístrojového panela úzko súvisí s dizajnom jednotlivých častí displeja. Vodič pred sebou vidí oddelený súbor troch vzájomne sa prelínajúcich displejov, čím vzniká typický kokpit BMW orientovaný na vodiča. Vďaka trojdimenzionálnej technológii zobrazovania vzniká optický dojem, že dizajn prístrojového panela sa prelína so samotnými displejmi. Inými slovami pri pohľade zvnútra sa zdá, akoby interiér hladko prechádzal do pevných štruktúr prístrojového panela. Ľavá časť displeja prezentuje z väčšej časti informácie o stave vozidla, zatiaľ čo strednej časti dominuje programovateľná

zostava rýchloameru a otáčkomera, ktorý okrem iného zobrazuje aj ďalšie kontextovo prispôsobiteľné údaje zobrazované podľa aktuálnych požiadaviek vodiča. V pravej časti je umiestnený informačný displej pre vodiča, ktorý ponúka zmes informácií a zábavy. Súčasťou rozhrania je možnosť hlasového ovládania funkcií. Primárnym displejom vodiča je „kontaktno-analógový“ BMW Vision Head-Up displej, ktorý premieta informácie priamo v zornom poli vodiča. Budovy, dopravné značky alebo prekážky tak možno zvýrazniť priamo v prostredí reálneho sveta a upísať pozornosť vodiča



Vzadu sú do častí z uhlíkového vlákna vsadené displeje a odnímateľný tablet s dotykovým ovládaním, ktorý dopĺňa koncept užívateľských rozhraní BMW Vision Future Luxury. Predné a zadné displeje navzájom komunikujú a ponúkajú služby BMW ConnectedDrive. Displeje dokážu zobraziť všetky informácie o aktuálnej jazde ako je rýchlosť alebo doba trvania jazdy. Ponúkajú jednoduché a prispôsobiteľné ovládanie asistenčnej služby Luxury Concierge. Okrem toho môžu používatelia využívať aj služby internetu – spúšťať zábavné videá, hudbu alebo hry. Dostupný obsah a funkcie možno ovládať zo zadných sedadiel s využitím odnímateľného tabletu s dotykovým ovládaním v strednej konzole.

Osobám na zadných sedadlách prináša

na konkrétnu informáciu, ktorá je v danom momente najpodstatnejšia. Táto technológia vnáša nový rozmer do škály asistenčných funkcií pre vodiča napríklad v podobe informácií o obmedzenej rýchlosti v prípade identifikácie značky, ktorú je možné zobraziť v zornom poli vodiča, alebo v podobe asistencie prejazdu svetelnou križovatkou, ktorý ponúka informácie o aktuálnom cykle semafora v reálnom čase.

Súčasťou centrálného infopanelu BMW Vision Future Luxury je samostatný informačný displej pre posádku určený pre vodiča a spolujazdca. Je prepojený s informačným displejom pre vodiča prostredníctvom dotykového panelu, pričom vodič a spolujazdec si môžu vymieňať informácie jednoduchým pohybom prstu po dotykovom displeji. Aplikácie ako objednávanie lístkov na operu priamo z vozidla prostredníctvom služby BMW ConnectedDrive Luxury Concierge tak možno zobraziť na informačnom displeji pre posádku bez toho, aby akýmkoľvek



spôsobom rozptyľovali vodiča. Relevantné funkcie môže pohodlne ovládať aj spolujazdec prostredníctvom technológie iDrive Controller s dotykovým rozhraním.

BMW Vision Future Luxury priestrannosť a luxus. Dve veľké, oddelené a hlboko vykrajované sedadlá umocňujú prítlačivosť interiéru a každému cestujúcemu ponúkajú privátnu komfortnú zónu. Sklápací stolík, naklonené zadné displeje a pevný materiál zadnej steny predných sedadiel vytvárajú dostatok súkromia pre cestujúcich vďaka umnému rozdeleniu osobného priestoru od zvyšku interiéru. Pociť súkromia umocňuje aj moderné, plynulé tvarovanie priestoru a aplikácia vybraných materiálov s časťami z luxusného dreva, ktoré presahujú kryt batožinového priestoru, čo vytvára výnimočne veľkorysý trojdimenzionálny priestor pre cestujúceho. Strategicky umiestnené osvetľovacie lišty ladia s drevenou povrchovou úpravou a vytvárajú útulnú atmosféru, ktorá evokuje pohodlie a modernosť. Či už je to najkvalitnejšia anilínová koža batavia v hneďom vyhotovení alebo nubuk so





dosahu a intenzity osvetlenia vozovky. Koncentrované paralelné svetelné lúče vydávajú až desaťkrát intenzívnejšie svetlo oproti systémom na báze LED. Menšia spotreba energie a požiadavky na obal laserových svetiel robia z tejto technológie ideálneho kandidáta pre osvetľovacie systémy vozidiel budúcnosti. Po prvý krát v histórii BMW prichádza so zadným osvetlením na báze organických diód emitujúcich svetlo (OLED). Svetlo z OLED sa emituje tenkou vrstvou polovodičov vyrobených z organických materiálov umiestnených medzi dvoma elektródami. Polymérové vrstvy emitujúce svetlo majú hrúbku iba približne 400 nanometrov, čo znamená, že sú asi 400 krát tenšie než ľudský vlas. Organické svietiace diódy nie sú iba extrémne tenké, ale

svetlejším hodvábnym odtieňom, prípadne vrstvené lipové drevo s teplejším odtieňom hnedé - všetky povrchy charakterizuje výnimočná kvalita a prirodzený šarm. Tmavšie povrchy materiálov v horných a svetlejšie v dolných častiach interiéru dotvárajú luxusný priestorový zážitok. Koberiec z čistého hodvábu s dlhými vláknami umocňuje exkluzivitu škály materiálov interiéru v duchu BMW Vision Future Luxury.

Precízne a elegantné línie karosérie bez rušivých prvkov zaručujú dokonalé proporcie pri pohľade z boku a ponúkajú exkluzivitu príznačnú pre BMW Vision Future Luxury. Celkový dojem umocňuje atraktívna farba exteriéru Liquid Platinum Bronze, ktorá dodáva zovňajšku hrejivý trblietavý efekt. Pozoruhodným prvkom je aj bočné spätné zrkadlo, ktoré akoby organicky vyrastalo z chrómovaného okraja okna. Čisté a jednoduché línie dvojitých okrúhlych predných svetiel BMW spolu s typickou dvojdielnou zaokrúhlenou mrežou chladiča tvoria jednoznačnú identitu značky BMW Vision Future Luxury. Štíhle kontúry predných svetiel poukazujú aj na inovatívnu



technológiu, ktorú skrývajú vo vnútri: laserovú technológiu BMW Laserlight. Táto technológia nielen dláži cestu pre nové ploché dynamické interpretácie typických dvojitých okrúhlych svetiel BMW, ale nastavuje nový štandard aj z hľadiska jas,

aj veľmi flexibilné a rovnomerne osvetľujú celý povrch vozovky. Vďaka extrémne malým rozmerom a vzhľadom na absenciu reflektora pre dosiahnutie širokého rozptýlenia svetla otvára nová technológia úplne nové možnosti v oblasti osvetľovacej techniky vozidiel. -bmw-



PREMIÉRU MAL V PEKINGU



Automobilka Lexus predstavila svoj úplne nový stredne veľký „crossover“ s názvom NX 20. apríla v rámci medzinárodného autosalónu v Pekingu 2014. Je prvým zástupcom značky Lexus v segmente stredne veľkých SUV. Priekopnícky automobil prinášajúci markantné dizajnové prvky a špičkové technológie nastavuje nové štandardy aj budúcim typom značky.



a hladkému spracovaniu bokov prispieva aj pokrokovovo riešené vonkajšie spätné zrkadlo alebo mechanizmus vonkajších kľúčiek so skrytou vložkou zámky a integrovaným osvetlením. Zadné partie zdôrazňujú združené svetlá charakteristického tvaru L, opäť používajúce LED technológiu. Karoséria v zadnej časti reflektuje tvary vretena z čela vozidla.

Atraktívny dizajn interiéru by pristal aj športovému vozidlu. Prístrojový štít plastických tvarov skvele dopĺňa ostro rezané rysy v exteriéri. Dynamické schopnosti NX potvrdzuje športový volant s hrubým vencom, pričom k atraktívnemu vyhotoveniu kabíny prispievajú aj kontrastné dekory. Pri návrhu kabíny bol kladený dôraz na celkový vnútorný priestor a usporiadanie sedadiel. Dizajn interiéru vozidiel Lexus stavia na intuitívnej spolupráci s ovládacími prvkami, prístrojmi a technológiami rozhrania človek – stroj (HMI). NX je ďalším vozidlom značky Lexus, ktoré aplikuje rozdelenie na

Na autosalónoch vo Frankfurtu a Tokiu v roku 2013 sa dostalo vreľého prijatia obom koncepčným vozidlám LF-NX (LF označuje Lexus Future), z ktorých dizajn sériovej verzie NX vo veľkej miere vychádza.

Lexus NX bol navrhnutý tak, aby vyzeral ako odliaty z jediného kusa kovu. Pod jeho nápadne rozšírenými podbehami sa ukrývajú 17" alebo 18" kolesá. Z ostro rezaných partií najviac zaujme charakteristická maska chladiča Lexus v tvare (tkáčskeho) vretena, ktorej dravosť je podčiarknutá pokrokovými LED reflektormi a svetlami pre denné svietenie. Pri pohľade z boku je okamžite badateľná typická silueta vozidiel Lexus, a to vďaka posunutiu línie strechy smerom do zadnej časti vozidla pre maximálny optický účinok. K prémiovému charakteru





priehradka umožňujúca bezdrôtové dobíjanie mobilných prístrojov (po prvýkrát v aute značky Lexus), nový dizajn združeného ovládača Remote Touch s dotykovým ovládaním, panoramatické sledovanie situácie okolo vozidla (Panoramic View Monitor) a komplexný multifunkčný displej, vrátane snímača bočného zrýchlenia (novinka v značke Lexus) a ukazovateľa plniaceho tlaku (NX 200t), head-up displej s projekciou na predné sklo, systém na sledovanie slepých uhlov a systém RCTA upozorňujúci na prechádzajúce vozidlá počas cúvania.

Hlavný konštruktér typu NX Takeaki Kato uviedol, že NX bol koncipovaný ako vozidlo určené predovšetkým na aktívny mestský život. „Vo všetkých fázach vývoja sme vychádzali z pohľadu cieľovej skupiny, ktorou sú mladí záujemcovia žijúci v mestách, hľadajúci vozidlo prémiovej kategórie.“

-ls-

dve samostatné zóny, teda zónu slúžiacu na zobrazovanie a zónu slúžiacu na ovládanie.

Lexus NX môže mať hospodárny hybridný pohon kombinujúci zážihový motor a elektromotor (verzia NX 300h), ďalej prvý prepíňaný zážihový motor 2,0 l vo vozidle značky Lexus (verzia NX 200t),

resp. atmosféricky plnený zážihový motor v modeli NX 200. Pri všetkých motorizáciách bude možné na väčšine trhov zvoliť medzi pohonom všetkých kolies alebo poháňanou prednou nápravou.

NX tiež prináša celý rad pokrokových palubných technológií, ako je napr.

S TVÁROU AYGA

Toyota Yaris prejde v priebehu leta 2014 výraznou modernizáciou. Cieľom sviežeho štylistického stvárnenia, modernizovaného interiéru a zlepšenej dynamiky je opäť postaviť vozidlo medzi najsilnejších súperov v tvrdej konkurencii triedy malých vautomobilov (segment B).



systém odpruženia s cieľom zlepšiť pohodlie cestovania a súčasne zlepšiť ovládateľnosť vozidla. Konštruktéri zlepšili potlačenie nežiaduceho hluku. Ponuka motorov aj naďalej zahŕňa zážihové jednotky 1,0 l a 1,33 l, ďalej vznetrový agregát 1,4 D-4D a jedinečné hybridné hnacie ústrojenstvo pre verziu Yaris Hybrid.

Marketingový riaditeľ spoločnosti Toyota Motor Europe Agustin Martin uviedol: „Yaris bol od prvej chvíle po svojom uvedení jedným z hlavných pilierov našej produktovej ponuky. V minulom roku bol dokonca desiatym najlepšie predávaným typom v celej Európe. Jeho jedinečnosť spočíva aj v možnosti zvoliť si verziu s hybridným pohonom. Pri dnešnej hustote dopravy je hybridný pohon po praktickej stránke jednoducho bezkonkurenčný predovšetkým z pohľadu komfortu a efektivity, čo zisťuje stále väčší počet našich zákazníkov.“

Kedže z modernizovaného Yarisa je k dispozícii len jedna fotografia – modelu s hybridným pohonom – priblížnú predstavu o zmenách, ktorými v lete prejde Yaris, môžu poskytnúť fotografie v Japonsku už predávaného takmer dvojníka Yarisa, typu Vitz. Ten je už zmodernizovaný.

-ta-

Yaris ide po stopách novej Toyoty AYGO a svojím atraktívnym vzhľadom chce vystúpiť z davu ostatných vozidiel segmentu B. Stavia na dizajnovom jazyku Toyoty „Under Priority“ a štylistických prvkoch označovaných ako „Keen Look“ – zaujme nápadným krížovým motívom sústreďeného okolo loga na čele vozidla, čím oddeľuje hornú a spodnú časť prepracovanej masky chladiča.

Štylistické zmeny sa dotkli aj združených zadných svetiel, teraz dostupných s technológiou LED. K lepšiemu celkovému postoju vozidla prispelo začlenenie difúzora do zadného nárazníka a prepracovaná časť karosérie okolo registračnej značky.

Interiér Toyoty Yaris prešiel množstvom kvalitatívnych zlepšení. Na základe spätnej väzby od zákazníkov sa zmeny sústredili na tri kľúčové oblasti: v prvom rade išlo o zlepšenie pocitu priestornosti a dynamiky;

ďalej o zvýšenie úrovne kvality vnímanej zákazníkom; a po tretie o doplnenie ponuky farieb a prvkov výbavy na prianie.

Ohľadne úprav, ktoré nie sú na prvý pohľad viditeľné, bol odlišne naladený

ŠTÚDIA MALÉHO SUV HYUNDAI PRE ČÍNSKY TRH



Hyundai ix25 Concept

Spoločnosť Hyundai Motor Company predstavila štúdiu budúceho sériovo vyrábaného športovo-úžitkového automobilu s označením 'ix25' na autosalóne v Pekingu.

Toto malé SUV má byť ďalším strategickým pilierom Hyundai Motor na najväčšom automobilovom trhu sveta. Vraj sa má predávať výlučne v Číne, so začiatkom v druhej polovici tohto roka. Predpokladáme však, že časom sa dostane aj na európsky trh.

Štúdia ix25 prezentuje vzhľad „Premium“, založený na evolúcii filozofie dizajnu značky Hyundai, označovanej ako Fluidic Sculpture 2.0. Dizajn malého SUV pripomína tvary



Hyundai Genesis



Hyundai Verna



SUV v krajine. Písmeno “i” v označení ix25 reprezentuje charakteristiky mladej generácie ako ‘inšpirujúce, inteligentné a inovatívne’.

Na autosalóne v Pekingu mali čínsku premiéru aj typ Genesis novej generácie. Sedan premium vybavený motormi V6 GDI s objemom 3,0 a 3,3 litra prináša najmodernejšie technológie značky, napríklad systém pohonu všetkých kolies HTRAC AWD, systém automatického núdzového brzdenia AEB (Automatic Emergency Braking), Head-up displej a inteligentné veko batožinového priestoru (Smart Trunk). Typ Genesis novej generácie, ktorý sa tiež začne predávať v druhom polroku, má spolu s limuzínou Equus na čínskom trhu zohrať kľúčovú rolu pri zlepšovaní imidžu značky Hyundai v segmente premium.

Okrem týchto dvoch nových typov Hyundai Motor v Pekingu vystavoval celkovo 18 vozidiel, vrátane súťažného špeciálu i20 WRC, typov MISTRA, Langdong, ix35, Santa Fe, Equus, Verna a Sonata Hybrid, ako aj svoje nové technológie ako napríklad systém infotainmentu budúcej generácie.

V osobitnej expozícii spoločnosť Hyundai Motor vystavoval svoje úžitkové vozidlá, vrátane Chuanghu, druhého sériovo vyrábaného automobilu spoločnosti Sichuan Hyundai, spoločného podniku s podielom 50-50 medzi Hyundai Motor a Nanjun Auto. Veľký nákladný automobil, konštrukčne odvodený od typu Trago Xcient, je špeciálne prispôbený (lokalizovaný) špecifickým požiadavkám čínskeho trhu. Uvedením typu Chuanghu chce spoločnosť Hyundai Motor výrazne posilniť svoju prezenciu na najväčšom trhu úžitkových vozidiel na svete.

-hi-

novej generácie Santa Fe. Vyznačuje sa harmóniou medzi výraznou prednou časťou, objemnými bokmi, podľa tlačových informácií aj športovou zadnou časťou karosérie a ďalšími detailmi. Do uzávierky tohto vydania časopisu však Hyundai uverejnil na svojich internetových stránkach len dve fotografie z predstavenia novinky na autosalóne, ani na jednej z nich pohľad na zadnú časť nie je. Štúdia ix25 má dĺžku 4270 mm, šírku 1780 mm a výšku 1630 mm. Rázvor náprav je dlhý 2590 mm.

Štúdiu poháňa bližšie nešpecifikovaný zážihový štvorvalcový 2,0-litrový motor z konštrukčného radu Nu. Pravdepodobne to bude motor aj z u nás známeho radu zážihových motorov GDI s priamym vstrekaním benzínu do valcov. V nedávnej minulosti sa objavili viac-menej neoficiálne správy, že malé SUV ix25 bude mať konštrukčný základ z pripravovanej generácie typu i20. Z toho by sa dalo odvodiť, že ix25 budú poháňať najmä motory menších zdvihových objemov, vrátane „litrového“

zážihového trojvalca.

“Hyundai Motor sa vďaka kontinuálnym inováciám za uplynulých 11 rokov rozrástol na popredného automobilového výrobcu v Číne,” povedal na autosalóne v Pekingu Kee Choi, prezident Hyundai Motor. “Hyundai Motor teraz stojí pred novou úlohou, prepracovať sa do pozície najobľúbenejšej značky čínskych zákazníkov za pomoci kvalitných automobilov ako je SUV ix25, ktoré bolo strategicky vyvinuté špeciálne pre Čínu.”

Hyundai ix25 má osloviť predovšetkým mladú generáciu, ktorá hľadá súčasne štýl a praktické vlastnosti. Hyundai Motor plánuje rozličné marketingové aktivity, ktorými chce prilákať túto skupinu zákazníkov. Uvedením nového SUV na trh v druhom polroku 2014 spoločnosť Hyundai Motor skompletizuje svoju konkurencieschopnú ponuku SUV pre čínsky trh, tvorenú typmi ix25, ix35, Santa Fe a Grand Santa Fe, čím si chce zabezpečiť vedúcu pozíciu na rýchlo rastúcom trhu



ZÁSADNÁ GENERAČNÁ ZMENA

A tak vznikol nápad, presunúť motor dozadu. Náklady na vývoj však boli priveľké. Táto koncepcia sa stala reálnou potom, keď sa Renault dohodol s koncernom Daimler na spoločnom vývoji svojich najmenších áut. S takouto koncepciou už má Daimler skúsenosti, pretože motor vzadu a pohon kolies zadnej nápravy používa jeho Smart – a pripravoval (a ešte pripravuje) novú generáciu dvoj- a štvormiestnej verzie Smartu. Obidve spoločnosti v apríli 2010 podpísali strategickú dohodu o spolupráci a tá znamenala oficiálnu zelenú pre program spoločného vývoja s príslubom množstva

synergií. Nový Renault Twingo v duchu svojich predchodcov ponúka nielen pestré farby a pôžitok z jazdy, ale kombinuje dynamiku s milým výzorom. Štyri farby karosérie (svetlomodrá, biela, žltá a červená), ktoré predstavili na ženevskom autosalóne, zodpovedajú farbám prvej generácie, no spolu s novým personalizačným programom umožnia majiteľom vyjadriť svoju osobnosť: od športovej alebo zrelej, po ženskú alebo mužnú.

Nové Twingo má kompaktné rozmery, od nárazníku po nárazník meria len 3,59 metra. Práve vďaka krátkym predným a zadným

K keď technici a dizajnéri Renaultu v roku 2008 dostali úlohu vytvoriť novú generáciu Twinga, stáli pred veľkou výzvou. Pri zmenšení vonkajších rozmerov mali vytvoriť ešte priestrannejší a manévrovateľnejší mestský automobil, ako bolo vtedajšie (doterajšie) Twingo.

previsom a umiestneniu kolies v rohoch vozidla je rázvor náprav až 2,49 metra (predĺženie o 13 cm), čo predstavuje rekord v tejto triede a zdôrazňuje priestranosť interiéru. Umiestnenie motora vzadu poskytlo dizajnérom väčšiu slobodu pri navrhovaní prednej časti auta. Priemer otáčania 8,65 m zlepšuje manévrovateľnosť v stiesnených priestoroch. V porovnaní s konkurenciou potrebuje na otočenie o 180° o meter užší pôdorys.

Zo zvýšenej polohy sedadiel vyplýva jednoduchý vstup do vozidla (platí bezvýhradne pre predné sedadlá, vstupný otvor zadných dverí je menší), lepší pocit





dosky, prvky volantu, výduchy klimatizácie a obloženie dverí sú biele. Ich vzájomné prepojenie vytvára iskrivú atmosféru. Nové Twingo ponúka voľbu z troch rôznych tém pre farbu sedadiel a laktové opierky: modrá, sivá alebo červená s farebnými škvŕkami. K dispozícii je aj športovejší štýl, ktorý stavia na čiernej v kombinácii s červenými prvkami a čalúnením z rôznych druhov vlákien. V ponuke budú aj dve riešenia konektivity: R & GO[®] pre smartfón alebo najnovšia generácia systému R-Link.

Nové Twingo bude dostupné s dvoma zážihovými motormi Renaultu najnovšej generácie: Atmosfericky plnený SCe 70 je derivátom motorov radu TCe. Má zdvihový objem 999 cm³, výkon 51 kW a krútiaci moment 91 Nm dostupný už od veľmi malých otáčok.

Preplňaný motor Energy TCe 90 so zdvihovým objemom 898 cm³ dosahuje výkon 66 kW a krútiaci moment 135 Nm. Bol prepracovaný špeciálne pre nové Twingo a turbodúchadlo je vybavené elektrickým regulačným ventilom plniaceho tlaku, ktorý zabezpečí optimálnu rovnovahu medzi výkonom a spotrebou paliva. Štandardnou súčasťou motora Energy TCe 90 je systém Stop&Start a agregát spĺňa emisnú normu Euro 6. Nové Twingo sa začne predávať v lete.

-rt-

z priestoru kabíny a vynikajúci výhľad do všetkých strán. Navyše vďaka skrátenej kapote a veľkému čelnému sklu ponúka Nové Twingo najlepší výhľad vo svojej triede, pričom predné vertikálne zorné pole dosahuje 12 stupňov. Hoci je Nové Twingo o 10 cm kratšie než jeho predchodca, vzdialenosť od prístrojovej dosky k zadným dverám je o 22 cm väčšia.

Plochá podlaha, delená zadná lavica (50/50) a dopredu sa sklápajúce operadlo spolujazdca vpredu zabezpečujú variabilný interiér, ktorý sa ľahko prispôbi momentálnym potrebám. S motorom vzadu pod podlahou je batožinový priestor (219 litrov) s pravouhlou podlahou a takmer kolmými blatníkmi praktický. Po sklopení operadla delenej zadnej lavice sa podlaha batožinového priestoru predĺži na 1,35 m. Sklápacie operadlo sedadla spolujazdca vedľa vodiča umožní prepravovať v novom Twingu náklady dlhé až 2,2 metra. To je o 22 cm viac ako v súčasnom Twingu.

Všetky prístroje sú umiestnené v konzole so širokým bielym rámom s povrchovou

úpravou "golfovej loptičky" alebo hladkým povrchom. Stredový displej s okrajom zhodným s prístrojovou konzolou je dostupný v modrej, bielej, čiernej alebo červenej farbe, rýchloamer s veľkým priemerom stupnice je umiestnený priamo pred vodičom. Sedadlá majú integrované opierky hlavy a sú ozdobené jednoduchou grafikou. Farebnosť interiéru rozohráva kontrast medzi čiernou a bielou. Farebný základ kabíny je čierny, no rám prístrojovej



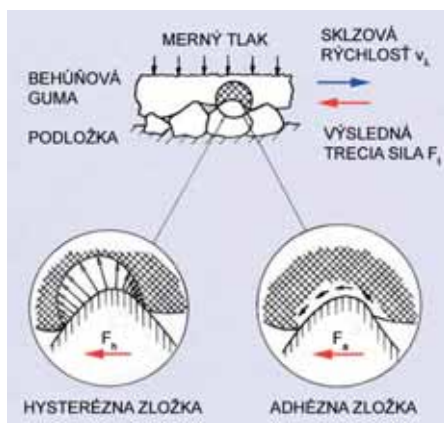
PNEUMATIKA – BEZPEČNOSŤ JAZDY, ALEBO ÚSPORA PALIVA?

2. časť

V predchádzajúcej časti tohto príspevku som sa snažil technicky zdôvodniť potrebu ďalšieho zlepšovania kvality pneumatík pokiaľ ide o príľnavosť k vozovke a valivý odpor. K tomuto cieľu má prispieť aj povinné zatriedenie pneumatík pre osobné a ľahké nákladné automobily do kvalitatívnych tried podľa tzv. euroštitku. Podmienkou ale bude dlhodobo udržať „čistotu“ tejto akcie. Pritom je potrebné si uvedomiť, že uvedená dvojica parametrov pôsobí za bežných okolností navzájom v opačnom zmysle, teda ak zachováme určitý štandardný technologický postup pri výrobe pneumatiky, zlepšenie jedného z týchto parametrov vedie zákonite k zhoršeniu toho druhého.

Pre lepšie pochopenie situácie sa musíme vrátiť o niekoľko desaťročí dozadu, kedy v 60-tych rokoch uplynulého storočia uzrela svetlo sveta tzv. „nová teória trenia“ medzi pneumatikou a povrchom vozovky. Pripomeňme si, že v prípade klasického Coulombovho trenia, ktoré dobre poznáme zo školských lavíc z hodín fyziky, platí jednoduchá závislosť $F_t = \mu \cdot F_z$, teda trecia sila F_t , ktorá pôsobí proti pohybu telesa po podložke, závisí len od zaťažujúcej sily F_z , ktorou je toto teleso k podložke pritláčané, a od súčiniteľa trenia μ , ktorý závisí len od trecích povrchov telesa a podložky. Táto jednoduchá predstava však obstoí len pri splnení určitých podmienok, napr. platí pre rovné, čisté a nepoddajné trecie plochy telesa a podložky. V žiadnom prípade však neplatí pre pružnú pneumatiku na nerovnom a nečistom povrchu vozovky, kedy sú zákony trenia značne zložitejšie. Pre výsledné trenie pneumatiky na vozovke sa z dôvodu odlišenia od klasického trenia často používa termín „príľnavosť“.

Relatívna rýchlosť pohybu behúňa pneumatiky po povrchu podložky (sklzová rýchlosť, trecia rýchlosť) je v rôznych miestach dotykovej plochy rozdielna. V miestach s nulovou sklzovou rýchlosťou (kde nedochádza k preklzu) pôsobí tzv. pokojová (stacionárna) príľnavosť, zatiaľ čo



Obr. 6 Adhézna a hysterézna zložka príľnavosti pneumatiky s vozovkou

v miestach s nenulovou sklzovou rýchlosťou pôsobí tzv. pohybová (trecia) príľnavosť. Pokojová príľnavosť je spôsobená:

- deformáciou behúňovej gumen pneumatiky vplyvom mikronerovností na povrchu podložky; nerovnosti vnikajú do povrchu gumen a pôsobia ako „zuby“, ktoré sú schopné prenášať tangenciálne sily čisto mechanicky; tento účinok nie je vlastne trenie,
- adhéziou, t.j. účinkom šmykových napätí vznikajúcich v dôsledku medzimolekulárnych väzbových síl medzi povrchmi pneumatiky a podložky v jednotlivých bodoch dotykovej plochy; súčet týchto napätí po celej dotykovej ploche tvorí adhéznú tangenciálnu silu F_a ; tento účinok vzniká len pri minimálnej vzdialenosti medzi susednými molekulami, teda v miestach dotykovej plochy s veľkým merným tlakom pri čistom a hladkom povrchu podložky.

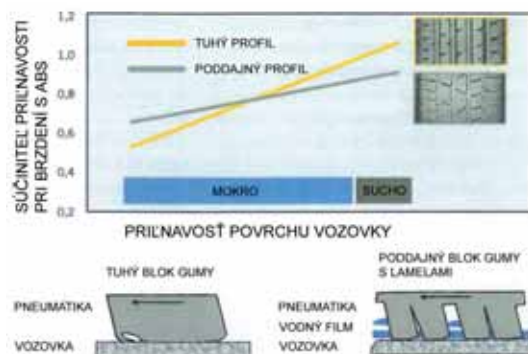
Pohybová príľnavosť je spôsobená:

- hysteréziou, ktorá je dôsledkom viskoelastických vlastností gumen; pri relatívnom pohybe medzi pneumatikou a podložkou s mikronerovným povrchom sa behúňová guma striedavo deformuje, teda stláča na „nábežnej“

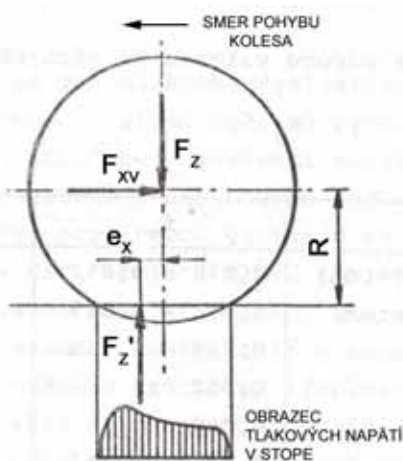
strane nerovnosti a roztahuje na jej opačnej strane; vplyvom hysteréznych vlastností gumen je práca potrebná pri jej stláčaní väčšia ako práca získaná späť pri jej roztahovaní (hysterézna slučka, o ktorej sme hovorili v prvej časti tohto príspevku); z uvedeného dôvodu sú normálové napätia medzi pneumatikou a podložkou na nábežnej strane nerovnosti väčšie ako na opačnej strane a v geometrickom súčte tvoria hysteréznú tangenciálnu silu F_h ; vznik tejto sily je podmienený preklzom v dotykovej ploche pneumatiky a nerovnosťami na povrchu podložky, b) adhéziou, ktorá pôsobí aj za pohybu v dotykovej ploche podobne ako v pokojovom stave,

- abráziou, ktorá vzniká v dôsledku „zazubenia“ povrchov behúňa pneumatiky a podložky vytrhávaním mikročastíc behúňovej gumen pri prekročení medze pevnosti na nevhodnom mikropovrchu nerovnosti; týmto účinkom sa spotrebuje určité množstvo práce, čo sa prejaví vznikom abrazívnej tangenciálnej sily F_{λ} ; tento účinok sa negatívne prejaví opotrebením behúňa pneumatiky.

Vznik adhéznej a hysteréznej zložky príľnavosti je schematicky znázornený na obr. 6. Celková trecia sila medzi pneumatikou a podložkou je potom daná súčtom uvedených zložiek $F_t = F_a + F_h +$



Obr. 7 Vplyv tuhosti profilu pneumatiky na výsledný súčiniteľ príľnavosti dosahovaný pri brzdení s reguláciou ABS v závislosti na príľnavosti samotnej vozovky



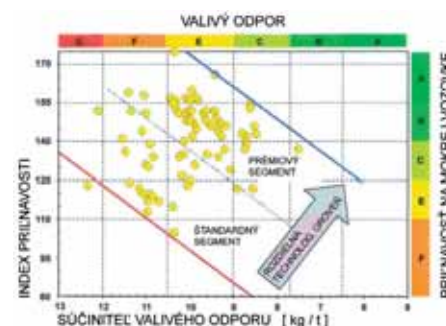
Obr. 8 Valivý odpor pneumatiky: F_z ... závislé zaťaženie kola, F_z' ... závislá reakcia vozovky, e_x ... rameno momentu, R ... polomer kola

F_x . Snahou je abrazívnu zložku príľnavosti F_x minimalizovať z dôvodu opotrebenia behúňa, pokojová príľnavosť „zazubením“ tiež nie je príliš účinná, a preto sú pre výslednú príľnavosť pneumatiky s vozovkou rozhodujúce zložky adhézne F_a a hysterézne F_h . Zložky celkovej trecej sily sú závislé od fyzikálnych vlastností trecej dvojice, t.j. pružnosti, hysterézie a medze pevnosti behúňovej gumy, materiálu, mikropofilu a stavu povrchu vozovky, a ďalej od veľkosti skutočnej plochy styku behúňovej gumy s povrchom vozovky, trecej rýchlosti (rýchlosti relatívneho preklzu) a tlakového napätia (od zaťaženia kola) v danom bode dotykovej plochy.

Pripomeňme si znovu, že adhézne zložka príľnavosti je výsledkom medzimolekulárnych väzbových síl (Van-der-Waalsove sily), ktorých účinok sa prejavuje len na veľmi krátkych vzdialenostiach pri tesnom kontakte trecích povrchov (menej ako 10^{-6} mm). Preto je adhézne zložka príľnavosti efektívna len pri extrémne hladkých a čistých povrchoch trecích plôch, ktoré tento tesný kontakt umožňujú (napríklad pri laboratórnych skúškach). Pri pneumatike, ktorá sa odvaluje po povrchu vozovky, sú tieto podmienky ťažko predstaviteľné a na mokrom povrchu vozovky, kedy vrstvička vody pod dotykovou plochou znemožňuje priamy kontakt povrchu pneumatiky s vozovkou, nie je adhézne zložka príľnavosti vlastne takmer vôbec k dispozícii. Podčiarknuté a spočítané – rozhodujúci vplyv na výslednú príľnavosť pneumatiky na reálnej vozovke má hysterézne zložka F_h , teda hysterézne vlastnosti gumovej zmesi behúňa. Zjednodušene možno povedať, že čím väčšie sú hysterézne straty gumovej zmesi behúňa, tým je lepšia príľnavosť pneumatiky na mokrej vozovke.

Teda vnútorné tlmenie gumy, ktoré je príčinou vzniku efektu hysterézie a je charakterizované súčiniteľom vnútorného tlmenia (stratovým modulom) $\eta = \tan \delta$, ako som ukázal už v úvodnej časti príspevku, je rozhodujúcim materiálovým parametrom pre príľnavosť pneumatiky (ale aj pre jej valivý odpor, ako uvidíme ďalej). Zvláštnosťou gumových materiálov pritom je, že ich fyzikálne vlastnosti sú značnou mierou závislé od podmienok zaťažovania, ako sú frekvencia a amplitúda striedavej deformácie, ako aj od teploty, ktorá pri tom vzniká. Existuje recipročná ekvivalencia medzi teplotou a frekvenciou – guma sa pri nízkej teplote správa podobne ako pri veľkej frekvencii. Druhým dôležitým materiálovým parametrom je tvrdosť (poddajnosť) gumy a profilu behúňa. Čím mäkkší je materiál, tým je väčšie vzájomné prenikanie povrchov gumových blokov behúňa a nerovností vozovky. Toto zväčšuje skutočnú plochu styku behúňa s vozovkou, na druhej strane spôsobuje príliš malú tuhosť veľkú deformáciu blokov behúňa a naopak tým znižuje skutočnú stykovú plochu. Vplyv týchto faktorov v závislosti od súčiniteľa príľnavosti vozovky znázorňuje obr. 7. Tuhé behúňové profily letných pneumatík sú lepšie na vozovkách s dobrou príľnavosťou, poddajné zimné profily zasa na vozovkách s horšou príľnavosťou.

Hysterézia zohráva zásadnú úlohu aj pri valivom odpore pneumatiky. Pri odvalovaní sa kola, ktoré je zaťažené zvislou silou F_z od tiaže vozidla, po vozovke je pneumatika v oblasti dotykovej plochy vystavená striedavej radiálnej deformácii; v prednej časti dotykovej plochy je stláčaná, v zadnej časti sa vracia do pôvodnej polohy. Podľa toho, čo som už uviedol v predchádzajúcej časti o hysteréznej slučke, na stláčanie je potrebná väčšia sila ako sa vracia späť pri roztahovaní do pôvodnej polohy. Tému odpovedá aj veľkosť normálových (zvislých) napätí medzi pneumatikou a vozovkou, ktoré sú v prednej časti stopy väčšie a v zadnej časti menšie. Ich výslednica F_z' , ktorá je daná súčtom týchto napätí po celej dotykovej ploche, má rovnakú veľkosť a opačný smer ako zaťažujúca sila F_z a je to vlastne reakcia, ktorou pôsobí vozovka späť na koleso. Z dôvodu nesymetrického obrazca zvislých napätí po dĺžke stopy je však posunutá pred stred kola (v smere jazdy) a silová dvojica F_z, F_z' vytvára moment $F_z \cdot e_x$, ktorý pôsobí proti rotácii kola. Tento moment je rovnaký ako moment vodorovnej sily F_{xv} k rovine vozovky $F_{xv} \cdot R$. Sila F_{xv} pôsobí v strede kola proti smeru pohybu vozidla predstavuje valivý odpor pneumatiky.



Obr. 9 Príľnavosť na mokrej vozovke a valivý odpor pneumatík rôznych výrobcov

Jeho veľkosť je závislá, pokiaľ sa zanedbá efekt deformácie podložky pod dotykovou plochou kola, ktorý je v prípade pevnej a tuhej vozovky bezvýznamný, len na hysteréznych vlastnostiach pneumatiky. Čím väčšie sú straty spôsobené vnútorným trením materiálu pneumatiky, tým väčší je jej valivý odpor, a naopak. Schéma je na obr. 8.

Na rozdiel od príľnavosti, kde hrá takmer výlučnú úlohu hysterézia v pomerne tenkej vrstve behúňovej gumy, ktorá je v tesnej blízkosti povrchu vozovky, v prípade valivého odporu sa na tvorbe trecích strát v gume zúčastňuje podstatne väčší objem materiálu pneumatiky v oblasti jej deformácie vplyvom zaťaženia. Jednotlivé časti prierezu pláštá sa podieľajú na výslednej radiálnej deformácii rôzne, avšak najväčší podiel, približne 50 %, predstavuje opäť behúň. Ďalšie prvky, t.j. nárazník, rameno, kostra, bočnica, zahŕňajú zvyšných 50 %. Pri optimalizácii valivého odporu je teda potrebné brať do úvahy každú časť prierezu pláštá a riešiť ju z hľadiska jej deformácie.

Z doposiaľ uvedeného je zjavné, že behúň pláštá hrá dominantnú úlohu v prípade príľnavosti, ale aj v prípade valivého odporu. Pre zlepšenie príľnavosti je potrebná gumová zmes behúňa s veľkou hysteréziou, a naopak pre zmenšenie valivého odporu je potrebná zmes s malou hysteréziou. Z toho vyplýva klasický cieľový konflikt príľnavosť – valivý odpor. Výrobcovia pneumatík sa samozrejme snažia neustále zlepšovať kvalitatívne parametre pneumatík. Na základe testov uskutočnených na niekoľkých desiatkach súčasných pneumatík rôznych výrobcov podľa skúšobných a vyhodnocovacích metodík závažných pre označenie pomocou euroštítku možno však konštatovať, že v súčasnosti neexistuje na trhu sériovo vyrábaná pneumatika, ktorá by spĺňala obidve kritériá, t.j. príľnavosť a valivý odpor, v triede „A“. Dokumentuje to obr. 9.

Ing. Roman MOČKOŘ, CSc.
(pokračovanie)



DRUHÉ SUV PORSCHÉ



Svetovú výstavnú premiéru Macan absolvoval vlni v novembri na autosalóne v Los Angeles. V Európe sme Macan mali možnosť vidieť prvý raz na autosalóne v Ženeve, kde Porsche vystavilo model poháňaný zatiaľ jediným vznetrovým motorom z ponuky pre tento typ, Macan S Diesel.

Porsche Macan má vonkajšie rozmery 4699x1923x1624 mm, je teda o 146 mm kratší, o 16 mm užší, o 82 mm nižší ako Cayenne. Nie je teda zmenšeninou svojho staršieho a väčšieho súrodenca. Iné proporcie aj prvky karosérie tvarovo príbuzné prvkom z rýdzo športových automobilov Porsche

Prvé športovo-úžitkové vozidlo značky Porsche, Cayenne, významne ozdravilo ekonomiku tohto tradičného výrobcu športových automobilov. Keď vedenie automobilky oznámilo, že pripravuje do výroby aj menšie SUV, už to nevyvolalo také prekvapenie, ako keď ohlasovali príchod Cayenne.

(napr. reflektory podobné reflektorom Porsche 918 Hybrid, zadná časť má nádech rovnakej časti typu 911) dávajú typu Macan športovejší švih ako má Cayenne.

Aj interiér je viac podobný interiérom športových áut ako vnútroškom kabín SUV. Na pomery SUV sú sedadlá osadené nízko nad podlahou, majú výrazné bočné vedenie, športový volant má malý priemer. Na rozdiel od rýdzo športových áut sú však vzadu ešte dve plnohodnotné sedadlá.

Macan je postavený na platforme MLB, akú využíva aj Audi Q5. Vďaka hojnejšiemu využívaniu hliníka má Macan v porovnaní s približne rovnako veľkým Audi Q5 menšiu hmotnosť asi o 130 kg. Spomínané typy sa líšia aj vyladením podvozku. Macan sa bude vyrábať len s pohonom kolies obidvoch náprav.

V Ženeve vystavený model Macan S Diesel poháňa vznetrový trojlitrový šesťvalcový motor prepĺňaný dvoma turbodúchadlami. Motor spolupracuje so sedemstupňovou dvojspojkovou prevodovkou, jeho najväčší výkon 190 kW umožňuje novému SUV Porsche zrýchľovať z pokoja na 100 km/h za 6,3 sekundy. S balíkom výbavy Sport Chrono za 6,1 s. Rast rýchlosti končí po dosiahnutí 230 km/h. Dynamické vlastnosti modelu Macan S Diesel sú teda podobné, ako majú športové automobily.





a zrýchli z 0 na 100 km/h za 5,4 s. Normovaná spotreba benzínu má byť 8,7 – 9,0 l na 100 kilometrov. Model Porsche Macan Turbo s 3,4-litrovým twin turbo šesťvalcovým motorom s výkonom 294 kW zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 4,8 sekundy (s výbavou Sport Chrono 4,6 sekundy), dosiahne rýchlosť 266 km/h. Normovaná spotreba benzínu je 8,9 až 9,2 l/100 km. V ponuke motorov sa majú objaviť aj dvojlitrové prepínané štvorvalce, čo sa v Porsche stane opäť po štvrtstoročí (v roku 1995 Porsche 968).

Porsche Macan sa vyrába v Lipsku, u nás cena začína pri 60 063 eur za Macan S, Macan S Diesel je o 2 eurá drahší a Macan Turbo stojí 82 188 eur.

-pe-

Normovaná spotreba nafty v kombinovanej prevádzke má byť 6,1 až 6,3 l/100 km, to však bude určite len „normovaná“ spotreba...

Na začiatku predaja budú v ponuke aj

dva zážihové šesťvalce. Slabším je trojlitrový motor prepínaný dvojicou turbodúchadiel, dosahujúci výkon 250 kW. S ním Macan dosiahne najvyššiu rýchlosť 254 km/h

MENŠÍ CC?

Volkswagen predstavil v apríli na autosalóne v Pekingu štúdiu s názvom New Midsize Coupe Concept (NMC).

Aj keď by to malo byť podľa názvu kupé, a ani línia strechy nie je celkom v rozpore s predstavou o tvarovaní tohto typu karosérie, je to sedan. Počet dverí neklame a marketingoví výmyselníci by si mohli konečne uvedomiť, že vzťah zákazníkov k autu sa nevytvára z toho, či je to „štvordverové kupé“ alebo „crossover“. Záleží len od toho, či pohľad na auto poteší oko a dušu. Vytváranie nových pojmov je nevyhnutné, ale len tam, kde je to naozaj opodstatnené.

Štúdia s vonkajšími rozmermi 4597x1838x1422 mm predstavuje podľa vyjadrenia automobilky VW medzičlánok medzi nižšou strednou a strednou triedou. Je postavená na platforme MQB, má až 20-palcové kolesá s nízko profilovými pneumatikami so šírkou 245 mm. Aj keď zadná časť karosérie je opticky krátka, je v nej batožinový priestor s objemom 500 l, čo je zaujímavá hodnota nielen v Číne, ale aj na európskom trhu. Vzhľad štúdie určite pomáha aj lakovanie odtieňom Dragon Red a čierna strecha. Zdrojom svetla v svetidlách vonkajšieho osvetlenia vozidla sú svietiace diódy (LED). Interiér, súdiac podľa zverejnených škiec, je elegantný, podľa



tlačových informácií zhotovený z kvalitných materiálov. Sedadlá majú napríklad kožené potahy s efektným kontrastným prešívaním.

V štúdiu je zabudovaný prepínaný zážihový motor 2.0 TSI s výkonom 162 kW. Spolupracuje s dvojspojkovou sedemstupňovou prevodovkou DSG. Z pokoja má zrýchľovať na 100 km/h za 6,5 s a najvyššiu rýchlosť dosiahne 244 km/h. V kombinovanej prevádzke má normovanú spotrebu benzínu 6,4 l benzínu na 100 km.

Či sa z tejto štúdie niekedy stane menší sériovo vyrábaný súrodeneц súčasného, 4,9 m dlhého, Volkswagenu CC, nevedno. Pri predstavovaní štúdie NMC v Pekingu predstavitelia Volkswagenu iba uviedli, že štúdia je dôkazom toho, aké atraktívne autá sa dajú na platforme MQB postaviť. A v nasledujúcich rokoch ich automobilka aj začne uvádzať na trh.

-vw-



MODEL K JUBILEU AMERICKEJ LEGENDY

Päťdesiat rokov od premiéry jedného z najobľúbenejších automobilov v Amerike si spoločnosť Ford pripomína tento míľnik odhalením modelu Mustang 50 Year Limited Edition. Limitovaná výročná edícia je vyrobená na počesť polstoročnice typu Mustang a do predaja sa dostane túto jeseň len 1964 kusov.

vytvorených konštrukčnou metódou, ktorá bola špeciálne vyvinutá pre toto vozidlo.

Hliníkové obloženie, klenúce sa ponad prístrojový panel s dvoma vrcholmi, má unikátnu povrchovú úpravu, ktorou sa líši od ostatných Mustangov modelového roka 2015,



Limitovaná edícia úplne nového modelu Mustang GT 2015 vo verzii liftback (so splývavou zadnou časťou) s balíkom výbavy pre zväčšenie výkonu je navrhnutá tak, aby zákazníkom priniesla vynikajúci výkon a jedinečný vzhľad, ktorý bude na ceste okamžite rozpoznateľný. Jedinou možnosťou výberu, ktorú majú budúci majitelia tohto vozidla, je výber z dvoch exkluzívnych farieb a šesťstupňovej ručne ovládanej alebo automatickej prevodovky.

Vozidlo je v ponuke výlučne v dvoch farbách: bielej Wimbledon White, ktorú mal Mustang so sériovým číslom 0001, prvý raz predaný kapitánovi Stanleymu Tuckerovi v apríli 1964, alebo v modrom odtieni Kona Blue. Obe farby sú exkluzívne len pre limitovanú edíciu tohto modelu.

Chrómované obloženie bolo na vozidlách omnoho rozšírenejšie v 60. rokoch 20. storočia ako dnes, a tak tomuto modelu

pridali zopár nenápadnejších akcentov na mriežku chladiča, bočné sklá a koncové svetlá v tvare troch prúžkov. Inšpiráciou pre chrómované okraje lemujúce základňu každého z troch prúžkov koncových svetiel bol pôvodný návrh dizajnu z roku 1962 od Galea Haldermana. Tri samostatné svetlá na každej strane, ktoré pôvodne navrhoval tento dizajn, sa pre účely sériovej výroby spojili do jedného združeného svetla zloženého z troch prúžkov, avšak po piatich desaťročiach sa pôvodná koncepcia vrátila. Mustang 50 Year Limited Edition bude jediným modelom roku 2015, ktorý bude zdobiť veľký znak na zadnom paneli karosérie s nápisom „50 Years“ (50 rokov), dopĺňajúcim označenie „GT“.

Ďalším vizuálnym prvkom, ktorý nie je na žiadnom inom Mustangu, sú zadné trojuholníkové okná so žalúziami. Na rozdiel od vonkajších žalúzií, ktoré mal na trojuholníkových oknách pôvodný typ z roku 1965, sa nové okná skladajú z vrstvených skiel

a tiež špeciálny znak série 50 Year Limited Edition na strane spolujazdca. Každý znak bude individuálne vyrazený v montážnom závode Flat Rock, kde sa vyrábajú vozidlá Mustang.

Vozidlo limitovanej edície je jediným modelom Mustang 2015, ktorý má kožu potiahnutý volant s kašmírovým prešívaním. Prešívania je použité aj na prístrojovom paneli, manžete preraďovacej páky prevodovky, stredovej laktovej opierke, výplni dverí a sedadlách. Sedadlá majú exkluzívne dvojfarebné čalúnenie z kašmíru a čiernej kože a ich operadlá zdobí logo výročnej edície Mustang 50 Years. Modely jubilejnej edície budú vybavené podlahovými rohožami zo sluckovej kobercoviny s kašmírovým prešívaním a semišovým lemovaním, ktoré nie sú v ponuke v iných modeloch Mustang.

Model edície 50 Year Limited Edition bude poháňať zdokonalený 5,0-litrový motor V8,



ktorý vyvinie výkon takmer 310 kW. Každé vozidlo bude vybavené balíkom výbavy modelu Mustang GT pre zväčšenie výkonu, ktorého súčasťou sú masívne šesťpiestové predné brzdy Brembo a 19-palcové diskové kolesá z ľahkých zliatin s výkonnými letnými pneumatikami Pirelli P-Zero rýchlostnej kategórie Y.

Kolesá majú lúče v unikátnom tvare písmena Y, inšpirovanom chrómovanými oceľovými diskami, ktoré ponúkal pôvodný Mustang pred 50 rokmi. Predné diskové kolesá majú šírku 9,0 palcov a pneumatiky 255/40R, zatiaľ čo väčšie zadné kolesá majú šírku 9,5 palca a pneumatiky 275/40R.

Vozidlo výročnej edície 50 Year Limited Edition je jediným modelom Mustang modelového roka 2015, ktoré bude v ponuke s automatickou prevodovkou v kombinácii s balíkom výbavy pre zväčšenie výkonu. Mustang jubilejnej edície so šesťstupňovou automatickou prevodovkou bude vybavený zadným samozáverným diferenciálom so stálym prevodom 3,55:1. Zákazníci, ktorí sa



rozhodnú pre šesťstupňovú ručne ovládanú prevodovku, budú mať k dispozícii diferenciál Torsen so stálym prevodovým pomerom 3,73:1.

Model edície 50 Year Limited Edition bude jedným z prvých Mustangov 2015, aké sa vyrobia v druhej polovici tohto roka, keď sa spustí výroba. Každý z 1964 kusov bude dodaný s unikátnou príručkou pre majiteľa vozidla v koženom obale so znakom špeciálnej edície „50 Years“ na vonkajšej strane.

-fd-





MOTOCYKLE

HONDA

Značka Honda má v ponuke pre tento rok množstvo motocyklov, vhodných doslova pre každý typ jazdca. Do sezóny 2014 Honda vykročila rúzne, s najväčším počtom novinek – spomeňme napríklad hltáčov kilometrov s legendárnym vidlicovým štvorvalcom VFR800 a superturistu CTX1300, inovované šesťstovky so zväčšeným objemom motora na 650 kubíkov a aj úspešný rad NC, z ktorého sú po novom sedemstopäťdesiatky.

Nesmieme zabudnúť ani na minuloročné novinky, ktoré na slovenskom trhu dokázali pekne premiešať karty svojou univerzálnosťou a cenou: rad dvojvalcových päťstoviek, pozostávajúci z obrátneho naháča CB500F, ľahko ovládateľného cestného endura CB500X, až po športovú CBR500R. Pre tých, ktorí nemajú vodičské oprávnenie na veľkú motorku, má Honda v ponuke štyri modely v kategórii skútrov do 125 kubických cm, na ktorých vedenie postačí vodičský preukaz skupiny B. Všetky spomínané motocykle nájdete, samozrejme, u autorizovaných predajcov motocyklov značky Honda, ktorých je na Slovensku deväť.

PCX125

Mimoriadne populárny model v segmente 125 cm³ skútrov, ktorého sa od jeho prvého uvedenia na slovenský trh v roku 2010 predalo takmer 1000 kusov, teraz prichádza inovovaný a v plnej zbroji. Modelový ročník 2014 prešiel radom zmien, aby svojim zákazníkom mohol ponúknuť ešte viac potešenia a úžitku. Medzi kľúčové zmeny ročníka 2014 patrí



menšia spotreba paliva, keď na jeden liter paliva je možné prejsť 47,4 km a tiež väčšia palivová nádrž (8 l), na ktorú je možné prejsť viac ako 375 km! Ľavá odkladacia schránka je oproti predchádzajúcej generácii zväčšená a ľahko do nej vojde fľaša s vodou. Nachádza sa v nej aj 12 V zásuvka. Motor so zdvihovým objemom 125 cm³ so vstrekaním paliva disponuje automatickým vypínaním pri zastavení skútra – tento systém je možné zapnúť či vypnúť. Úplne nový dizajn s duálnym LED reflektorom dodávajú modelu moderný, atraktívny vzhľad.

Skúter je možné riadiť s vodičským preukazom skupiny B, čo predstavuje príležitosť pre široké spektrum jazdcov, ktorí uvítajú jednostopého spoločníka do upchatých miest alebo pre občasný výlet mimo mesto. PCX125 je v ponuke v šiestich atraktívnych farebných variantoch.

Motor: štvortaktný dvojventilový, kvapalinou chladený jednovalec OHC

Objem palivovej nádrže: 8 l

Zdvihový objem: 125 cm³

Spotreba paliva: 2,00 l/100 km

Maximálny výkon: 8,6 kW/8500 ot. za min.

Výška sedadla: 760 mm

Maximálny krútiaci moment: 12 Nm/5000 ot. za min.

Svetlá výška: 135 mm

Pohotovostná hmotnosť: 130 kg

Cena: 2590 eur

CBR1000RR FIREBLADE SP

Fireblade je nástroj nekompromisných jazdcov, ktorí chcú na pretekárskych okruhoch ostatným ukazovať chrbát, ale zároveň potrebujú motocykel, s ktorým sa môžu vydať na bežnú cestu. Verzia SP je vybavená špičkovým odpružením Ohlins a brzdami Brembo Monobloc. Jasná voľba okruhových jazdcov.

Heslo "Total Control" sa premieta v celej histórii modelu CBR1000RR Fireblade. Perfektná vyváženosť medzi neuveriteľne výkonným motorom a podvozkom prináša radostné vzrušenie na ceste a veľkú rýchlosť na okruhu.

Pre rok 2014 ponúka verzia Fireblade SP ešte niečo navyše – extra tuhý, tlakovo odlievajú hliníkový rám.

Do pretekárskych parametrov je tento motocykel vyladený vďaka 43 mm prednej vidlici Öhlins NIX30 a zadnému tlmiču Öhlins TTX36. Predné štvorpiestikové brzdy Brembo Monobloc reagujú na stlačenie páčky masívnym brzdným účinkom a lineárnym priebehom, kým voliteľný elektronický kombinovaný systém eC-ABS je naprogramovaný priamo na





pretekársky okruh. Model SP je o 1 kg ľahší vďaka novému podsedadlovému rámu a jednomiestnemu sedadlu.

Radový štvorvalec so zdvihovým objemom 999,8 cm³ je vyzbrojený zlepšenou hlavou valcov s leštenými kanálmi a spaľovacími komorami ako na pretekárskom motocykli. Špička výkonu je o 2 kW vyššie a nové 35 mm výfukové zvody s prepojovacou rúrkou medzi 2. a 3. valcom pre vyrovnávanie tlaku zlepšujú záťah v stredných otáčkach. Iba vo verzii Fireblade SP sú pretekárske piesty a ojnice, ktoré dostávajú motor do tej najlepšej formy. A vďaka jedinečnému vzhľadu charakteristickej trojfarebnej kombinácie so zlatými 12-lúčovými kolesami je Honda Fireblade SP skutočne výnimočný stroj.

Motor: kvapalinou chladený štvortaktný radový štvorvalec s 16 ventilmi 2xOHC

Zdvihový objem: 999,8 cm³

Max. výkon: 133 kW/12 250 ot. za min.

Max. krútiaci moment: 114 Nm/10 500 ot. za min.

Pohotovostná hmotnosť: 199 kg, (210 kg verzia s eC-ABS)

Objem palivovej nádrže: 17,5 l

Spotreba paliva: 5,55 l/100 km (v režime WMTC)

Výška sedadla: 820 mm

Svetlá výška: 130 mm

Cena: od 13 900 eur

GOLD WING F6C

Svaly a sila. To sú slová, ktoré definujú power cruiser. S objemom motora, za ktorý by sa nemusel hanbiť ani hociktorý dnešný automobil a originálne riešeným dizajnom jazdec v sedadle F6C vzbudzuje rešpekt kamkoľvek príde. Veľký motocykel pre veľkých chlapov, ktorí nepoznajú kompromis.

Keď sa legendárny Gold Wing vyzlečie z plastov, je na svete úplne nový power cruiser s adrenalinovým výkonom a ultimátnym dizajnom. Plochý šesťvalec s protilahlými piestami so zdvihovým objemom 1832 cm³ produkuje veľký krútiaci moment už od voľnobehu. Dve šikmo zrezané koncovky výfukov sú ako Jekyll a Hyde – v malých otáčkach príjemne bubľú, kým v červenom poli sa z nich ozve jadrný rev. A pretože model F6C je o 70 kg ľahší ako Gold Wing, dokazuje, že aj veľký motocykel môže byť obratný.

Stabilný podvozok je osadený prednou 45 mm teleskopickou vidlicou a zadným centrálnym tlmičom HMAS. Veľký predný 19-palcový ráfik obutý do nízko profilovej pneumatiky 130/60-19 zabezpečuje neutrálne riadenie, kým zadná sedemnásťka



so širokou pneumatikou 180/55 -17 sa stará o maximálnu prílnavosť a prenos sily na asfalt.

Dva predné 310 mm brzdové kotúče so štvorpiestikovými strmeňmi, doplnené vzadu o 316 mm odvetraný kotúč a trojpiestikový strmeň, spolu s antiblokovacím systémom Honda ABS pomáhajú udržať motocykel na uzde za každého počasia. Výška sedadla 734 mm a nízke ťažisko uľahčujú ovládateľnosť pri malých rýchlostiach, zatiaľ čo reflektory s technológiou LED podčiarkujú jedinečný vzhľad.

Motor: kvapalinou chladený štvortaktný plochý šesťvalec s 12 ventilmi OHC

Zdvihový objem: 1832 cm³

Max. výkon: 85 kW/5500 ot. za min.

Max. krútiaci moment: 167 Nm/4000 ot. za min.

Pohotovostná hmotnosť: 341 kg

Objem palivovej nádrže: 23,2 l

Výška sedadla: 734 mm

Svetlá výška: 147 mm

Cena: 20 390 eur

SH MODE 125

Model SH Mode 125, nový člen rodiny SH, ktorá bezpochyby zostáva meradlom mestských skútrov, dáva svojimi kompaktnými rozmermi a ikonickým dizajnom najavo svoju rolu v reálnom svete. Vitálny a úsporný motor eSP so vstrekovaním paliva a vypínateľným systémom Idle Stop v štandardnej výbave a kombinovaný brzdový systém (CBS) znamenajú, že preprava z bodu A do bodu B bude

vždy zábavná aj bezpečná. Štíhle línie, dizajn reflektora a klasické detaily radu SH vytvárajú atraktívny celok, zatiaľ čo sedadlo vo výške len 765 mm a priestorná podlaha zabezpečujú jednoduchú ovládateľnosť a pohodlie pri jazde. Spoločne s podsedadlovým priestorom pre integrálnu prilbu tak model SH Mode 125 dáva všetko, čo vodič potrebuje na svojich cestách.

Skúter je možné riadiť s vodičským preukazom skupiny B, čo predstavuje príležitosť pre široké spektrum jazdcov, ktorí uvítajú jednostopého spoločníka do upchatých miest alebo pre občasný výlet mimo mesto.

Motor: štvortaktný dvojventilový kvapalinou chladený jednovalec OHC

Objem palivovej nádrže: 5,5 l

Zdvihový objem: 125 cm³

Spotreba paliva: 2,00 l/100 km

Maximálny výkon: 8,4 kW/8500 ot. za min.

Výška sedadla: 765 mm

Maximálny krútiaci moment: 12 Nm/5000 ot. za min.

Svetlá výška: 145 mm

Pohotovostná hmotnosť: 116 kg

Cena: 2750 eur



MODERNÝ AKUMULÁTOR PRE KIA SOUL EV



Elektrický pohon dopravných prostriedkov, aspoň tých premávajúcich po cestách, sa dnes zdá byť najperspektívnejšou náhradou piestových spaľovacích motorov vo vyrábaných autách v časovom horizonte pätnástich, dvadsiatich rokov. To je náš, redakčný odhad.

Či sa tak stane, závisí od viacerých faktorov. Tým najvýznamnejším pre automobilky je mať k dispozícii vhodný nosič energie – akumulátorovú batériu. Má mať veľkú kapacitu pri primeranej hmotnosti a primeranej cene. Aj keď sa akumulátorové batérie pre pohon vozidiel priebežne zdokonaľujú, o čom svedčí aj ďalší text tohto článku, benzínu alebo naftu zatiaľ konkurovať nedokážu.

Elektromobily v malých počtoch už vyrába viacero automobiliek a používajú prevažne lítiovo-iónové akumulátorové batérie. Ich funkčný princíp je rovnaký ako



pri „klasických“ olovených akumulátorových batériách používaných v autách viac ako sto rokov. Aj lítiovo-iónový akumulátor je teda schopný po nabití elektrickým prúdom uchovávať elektrickú energiu vo forme chemickej energie a využívať ju v prípade potreby. Ióny lítia sa počas nabíjania presúvajú

od katódy k anóde a pri vybíjaní sa pohybujú opačným smerom – od anódy ku katóde. Elektrolyt je potrebný ako médium pre posun iónov lítia a separátor zasa na to, aby elektricky oddeloval anódu a katódu.

Vo všeobecnosti je katóda zložená najmä z kysličníkov ťažkých kovov a dokáže uchovávať menej elektrickej energie v pomere k hmotnosti ako anóda, ktorá sa skladá z ľahkého uhlíka. Aby sa zväčšila energetická hustota (energia v pomere k hmotnosti) akumulátora, je dôležité zväčšiť množstvo elektrickej energie uchovávanej katódou, pretože množstvo elektrickej energie medzi katódou a anódou by malo byť v rovnováhe.

Lítiovo-iónová polymérová batéria je všeobecný názov pre typ batérie, ktorý používa ako obalový materiál plastovú fóliu. Názov lítiovo-iónová batéria sa vzťahuje na typ batérie, ktorý využíva ako obalový materiál kov.

Medzi výhody lítiovo-iónového polymérového akumulátora (v porovnaní s normálnymi lítiovo-iónovými akumulátormi) patrí lepšia účinnosť v dôsledku jednoduchšej konštrukcie článkov (menej dielcov), menšie náklady, väčšia



pri havárii vozidla.

Pri veľkovýrobe akumulátorových článkov pre Soul EV sa používa na nikel bohatý katódový materiál NCM (nikel-kobalt-mangán). Hustota energie, ktorá závisí od dispozície katódy, je kľúčovým faktorom, určujúcim jazdný dosah modelu Kia Soul EV. Vďaka využitiu akumulátora s najväčšou energetickou hustotou vo svojej triede ponúka Kia Soul EV jazdný dosah 200 km na jediné nabitie.

Výkonné elektrolytické aditívy a anódové materiály boli tiež vyvinuté s cieľom vyhovieť rôznym požiadavkám (napr. z hľadiska bezpečnosti a životnosti) pri zachovaní veľkej hustoty energie. Okrem toho je v akumulátorových článkoch modelu Kia Soul EV použitý špeciálny ochranný a bezpečnostný separátor. Separátor určuje bezpečnosť a rýchlosť nabíjania/vybíjania akumulátora. Okrem toho má zdokonalenú tepelnú odolnosť. Ak teplota článku stúpne nad obvyklú úroveň, separátor sa nezmrští, a preto neprestáva chrániť články akumulátora pred veľkými teplotami alebo ohňom.

Myľ elektrický odpor akumulátorových článkov spolu s vhodným systémom tepelnej ochrany a presným výpočtom stavu nabitia prispeli k nárastu nabíjacieho výkonu, čím sa dosiahlo obzvlášť rýchle nabitie - 25 minút (100 kW js.) alebo 33 minút (50 kW js.). Plne nabitý bude akumulátor v závislosti od zdroja energie do piatich hodín.

Elektrolytická prísada použitá v elektromobile Kia Soul EV bráni zmenšeniu výkonu akumulátora pri veľkých, ako i nízkych teplotách, rozširuje teplotný rozsah použitia akumulátora a zoslabuje vplyv počasia na jazdný dosah vozidla.

Je všeobecne známe, že chladné počasie je pre akumulátory nepriaznivé. Kia Soul EV je vybavená systémom vyhrievania akumulátora, ktorý akumulátor ohrieva ešte pred jazdou, keď je automobil zapojený do siete. To pomáha udržiavať optimálny výkon akumulátora bez ohľadu na vonkajšiu teplotu.

V záujme maximálnej aktívnej bezpečnosti je akumulátorový modul vybavený zariadením na ochranu pred prepätím, ktoré preruší vysokonapäťový elektrický obvod aj v prípade, ak by došlo k nafúknutiu článkov akumulátora v dôsledku prepätia.

Optimalizácia surovín použitých na vytvorenie štruktúry a povrchovej úpravy katódy, povrchovej úpravy anódy a elektrolytických aditívov spolu s vynikajúcou mechanickou pevnosťou separátora zabezpečuje prvotriednu odolnosť a bezpečnosť článku.



bezpečnosť a spoľahlivosť (vďaka lepšiemu rozptýleniu tepla a lepšej regulácii vnútorného tlaku), ako aj jednoduchosť výroby v rôznych kapacitách a tvaroch.

Prvý globálne vyrábaný elektromobil značky Kia, model Kia Soul EV, je vybavený zdokonaleným napájacím zdrojom s lítiovo-iónovými polymérovými akumulátorovými článkami, ktoré dodáva spoločnosť SK Innovation. Napájací zdroj s lítiovo-iónovým akumulátorom a s energetickou hustotou v článkoch 200 Wh/kg je výsledkom

spoločného vývojového programu spoločností Kia Motors Corporation a SK Innovation v Kórei.

Konštruktéri spoločnosti Kia vyvinuli pozoruhodný 27 kWh napájací zdroj so 192 lítiovo-iónovými polymérovými akumulátorovými článkami v ôsmich moduloch. Zdroj obsahuje najmodernejšiu technológiu na reguláciu teploty, ktorá dokáže udržiavať optimálnu teplotu v jednotlivých článkoch, a zároveň sa môže pochváliť konštrukčným riešením zlepšujúcim odolnosť



-ka-

BMW NIGHT VISION SO VČASNOU DETEKCIOU ZVIERAT

BMW Night Vision, asistenčný systém vodiča od BMW ConnectedDrive, zohráva dôležitú úlohu pri prevencii nehôd počas nočných jazd.

Tento systém, priebežne zlepšovaný od uvedenia v roku 2005, je aktuálne už vo svojej tretej generácii. Teraz obsahuje aj včasnú detekciu chodcov a je mimoriadnym prínosom pre lepšiu bezpečnosť jazdy v tme. S pomocou systému BMW Dynamic Light Spot dokáže BMW Night Vision ešte výraznejšie zmenšiť riziko kolízie s chodcami. Cielový a presne namierený svetelný lúč zviditeľní zraniteľných chodcov v blízkosti vozovky v dostatočnom predstihu na upútanie vodičovej pozornosti.

Od leta 2014 bude BMW Night Vision obsahovať špeciálnu funkciu na detekciu

zvierat mimo dosahu predných svetiel vozidla. To si vyžiadalo ešte výraznejší nárast výkonu kľúčového komponentu systému – infračervenej termokamery, umiestnenej v BMW „obličkách“. Na základe tepla, ktoré zvieratá vyžarujú, dokáže táto kamera už zo vzdialenosti približne 100 metrov rozlíšiť, či ide o človeka alebo zviera. Podobne ako pri detekcii chodcov, ak riadiaca jednotka z analýzy zachyteného zdroja tepla vyhodnotí riziko kolízie, na displeji systému iDrive sa v reálnom čase zobrazí varovné video. Aj keď sa neobjaví samotný reálny obraz, na prístrojovom paneli a na Head-Up displeji s veľkým rozlíšením dostane vodič varovanie v podobe piktogramu jeleňa skáčuceho doľava alebo doprava, podľa situácie. Systém Dynamic Light Spot sa zároveň zameria na zviera blikaním svetla. Počiatočná veľká frekvencia blikania má za cieľ upozorniť vodiča priamo na konkrétny rizikový objekt. Blikanie na zvieratá (napr. dobytok, kone,

divá zver) pokračuje až do okamihu, kým sa dostanú do dosahu bežných tlmených svetiel.

Ak vodič na kritickú situáciu nereaguje prispôbením jazdy a objekty sa ocitnú v akútnom ohrození, systém vyšle akustické varovanie. Zároveň sa v brzdách zníži aktivačný prah brzdového asistenčného systému, s cieľom skrátiť dráhu potrebnú na zastavenie vozidla pri núdzovom brzdení.

Výkonné LED predné svetlá nového systému sú umiestnené v prednom nadstavci na mieste hmloviek a dokážu sa natáčať, čo umožňuje, aby boli riadené počítačom a namierené presne na objekt, ktorý je potrebné osvetliť.

Ak je nutné zabrániť oslneniu iných účastníkov premávky systémom Dynamic Light Spot, zasiahne Asistenčný systém diaľkových svetiel. Keď nie sú aktivované, tak sa svetlá systému Dynamic Light Spot prepínajú spolu s diaľkovými a tlmenými svetlami.

-bmw-



MINI CONNECTED XL JOURNEY MATE

MINI Connected XL Journey Mate pomáha vodičovi nielen pri navigácii vozidla, ale ponúka aj individuálne prispôsobené informácie o aktuálnej situácii na ceste.

Jazda na novom MINI je vďaka tomu nielen bezpečnejšia, ale aj omnoho vzrušujúcejšia ako kedykoľvek predtým. Systém dokáže rozpoznať vodičom preferovanú trasu, pripomína mu potrebu tankovania, informuje ho o blížiacich sa termínoch alebo plánovaných telefonických hovoroch, hlási aktuálne informácie o premávke, asistuje pri vyhľadávaní parkovacieho miesta alebo pomáha vodičovi dôjsť pešo do cieľovej destinácie. Aplikácia MINI Connected XL Journey Mate je v ponuke pre nové typy automobilov MINI od apríla 2014. Podmienkou využívania novej služby je vozidlo vybavené balíkom Wired, ktorého súčasťou je aj profesionálny navigačný systém.

Rôznorodé funkcie nového inovatívneho spoločníka na cestách zabezpečuje aplikácia, ktorá vyhodnocuje údaje z viacerých zdrojov a ponúka ich vo forme užitočných informácií pre vodiča. Plnohodnotné využívanie unikátnych možností nového inteligentného prepojenia medzi vodičom a vozidlom umožňuje prostredie, ktoré vzniklo kombináciou Apple iPhone a operačného systému MINI. Užitočnosť novej aplikácie pocítia zákazníci nielen počas jazdy, ale aj priamo na svojich smartfónoch.

Používateľ Apple iPhone si napríklad môže naplánovať výlet na svojom mobilnom zariadení. Keď sa smartfón pripojí k MINI na začiatku jazdy, aplikácia MINI Connected XL Journey Mate vypočíta, či je v nádrži dostatok paliva pre zvolenú trasu, zvýrazní čerpacie stanice na ceste, odhadne predpokladaný čas príchodu a ponúkne informácie o počasí v cieľovej destinácii. Všetky tieto údaje spolu s informáciami o premávke v reálnom čase sa zobrazujú na 8,8-palcovom palubnom monitore. Systém možno ovládať prostredníctvom nového systému MINI Touch Controller aj



prostredníctvom multifunkčných tlačidiel na volante, pričom ovládanie je intuitívne a veľmi jednoduché.

Virtuálny spoločník na cestách môže upozorňovať vodiča na konkrétne aktivity prostredníctvom zvukových alebo vizuálnych signálov. Aplikácia MINI Connected XL Journey Mate napríklad umožňuje nastavovať pripomienky pre vodiča o udalostiach v kalendári iPhone. Správy vytvorené používateľom možno uložiť

do pamäti a v prípade potreby ich znovu načítať. Aplikácia taktiež slúži ako užitočná navigácia pre smartfón. Vodiča naviguje prostredníctvom smartfónu dokonca aj po vystúpení z vozidla od parkoviska až do cieľovej destinácie.

Všetky uskutočnené trasy možno uložiť a následne upravovať. Aplikácia MINI Connected XL Journey Mate spoľahlivo aktualizuje uskutočnené trasy o akékoľvek nové informácie.

-mi-





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



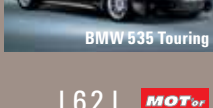
BMW 7



BMW 120i Cabrio



BMW 535i Touring



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 Fast&Furious	18 700 €	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	22 250 €	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	21 050 €	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 1,6 JTD 105k Fast&Furious	20 100 €	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	22 950 €	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 TCT Distinctive	27 000 €	H	5	5	4351 x 1798 x 1465	350/-	R4	1956	D	125	320	A6	P	218	7.9	4.5	A,B,E,K,P,R,S
MiTo 1,4 MPI 78k Distinctive	15 700 €	H	3	4	4063 x 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 Distinctive	19 000 €	H	3	4	4063 x 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 1,4 MultiAir 135k TCT Distinctive	20 600 €	H	3	4	4063 x 1720 x 1446	270/-	R4	1368	B	99	180	A6	P	207	8.2	5.5	A,B,E,H,AK,K,P,R,S
MiTo 1,4 MultiAir 170k Quadrifoglio Ver	23 000 €	H	3	4	4063 x 1720 x 1446	270/-	R4	1368	B	125	230	M6	P	219	7.5	6.0	A,B,E,H,AK,K,P,R,S
Alfa Romeo 4C	51 000 €	C	2	2	3989 x 1864 x 1183	-/-	R4	1750	D	180	350	A6	Z	250	4.5	-	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	35 000 €	K															

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
435i Cabrio	55 200 €	CA	2	4	4638 x 1825 x 1384	220/-	R6	2979	B	225	400	M6	Z	250	5,6	8,1	A,B,C,E,H,K,R,S
520i	41 600 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R4	1997	B	135	270	M6	Z	227	7,9	7,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
528i	46 100 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R4	1997	B	180	350	M6	Z	250	6,2	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
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 x1471	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 x1471	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 x1471	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
Z4 sDrive 35i	50 300 €	R	2	2	4239 x 1790 x 1291	285/-	R6	2979	B	225	400	M6	Z	250	5,2	9,4	A,B,C,E,H,K,R,S
CITROËN																	
Berlingo Multispace VTI 95 Attraction	13 290 €	K	5	5/7	4380 x 2112 x 1862	624/-	R4	1598	B	72	152	M5	P	166	13,7	6,9	A,C,E
Berlingo Multispace HDi 90 Best Coll.	19 125 €	K	5	5/7	4380 x 2112 x 1862	624/-	R4	1560	D	68	230	M5	P	161	14,3	5,3	A,B,C,E,K,P,R
C-Elysée VTI 72 Attraction	9 640 €	S	4	5	4427 x 1748 x 1477	506/-	R3	1199	B	53	110	M5	P	160	14,2	5,3	A,B,C,E,P,S
C-Elysée VTI 115 Best Collector	12 865 €	S	4	5	4427 x 1748 x 1477	506/-	R4	1587	B	85	150	M5	P	188	16,7	6,5	A,B,C,E,K,P,R,S
C-Elysée VTI 115 Best Collector	14 065 €	S	4	5	4427 x 1748 x 1477	506/-	R4	1560	D	68	230	M5	P	180	11,2	4,3	A,B,C,E,K,P,R,S
C1 1,0i Best Collection	10 340 €	H	5	4	3440 x 1855 x 1465	139/751	R3	998	B	50	93	M5	P	157	12,5	4,3	A,B,C,E,H,K,R,S
C1 1,0i ETG Best Collection	11 040 €	H	5	4	3440 x 1855 x 1465	139/751	R3	998	B	50	93	M5	P	157	14,9	4,5	A,B,C,E,H,K,R,S
C3 Vti 82 Best Collection	13 090 €	H	5	5	3941x 1986 x 1538	300/-	R3	1199	B	60	118	M5	P	174	12,3	4,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C3 HDi 70 Best Collection	14 590 €	H	5	5	3941x 1986 x 1538	300/-	R4	1398	D	50	160	M5	P	163	15,5	3,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C3 e-VTi 82 Airdream ETG Best Coll.	14 090 €	H	5	5	3941x 1986 x 1538	300/-	R3	1199	B	60	118	M5	P	176	14,4	4,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C3 Picasso VTI 95 Best Collection	16 070 €	H	5	5	4101 x 2050 x 1670	385/500	R4	1397	B	70	136	M5	P	178	12,2	6,3	A,B,C,E,H,K,P,R
C3 Picasso VTI 120 Exclusive	17 490 €	H	5	5	4101 x 2050 x 1670	385/500	R4	1598	B	88	160	M5	P	188	10,9	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R
C3 Picasso HDi 90 Exclusive	18 590 €	H	5	5	4101 x 2050 x 1670	385/500	R4	1560	D	68	230	M5	P	174	13,3	4,1	A,B,C,E,H,K,P,R
C4 VTI 120 Best Collection	17 490 €	H	5	5	4329 x 2050 x 1502	408/1183	R4	1598	B	88	160	M5	P	193	10,8	6,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C4 e-HDi 115 Best Collection	20 090 €	H	5	5	4329 x 2050 x 1502	408/1183	R4	1560	D	84	270	M6	P	190	11,2	4,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C4 HDi 90 Best Collection	18 790 €	H	5	5	4329 x 2050 x 1502	408/1183	R4	1560	D	68	230	M5	P	180	12,9	4,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C4 Aircross 1,6i Seduction	20 490 €	H	5	5	4341 x 2125 x 1632	442/1952	R4	1590	B	86	154	M5	P	182	11,3	5,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C4 Aircross e-HDi 115 Exclusive	27 590 €	H	5	5	4341 x 2125 x 1632	442/1952	R4	1560	D	84	270	M6	4x4	180	11,6	4,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C4 Aircross e-HDi 150 Exclusive	30 090 €	H	5	5	4341 x 2125 x 1632	442/1952	R4	1798	D	110	300	M6	4x4	198	11,5	5,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C4 Picasso HDi 90 Seduction	20 490 €	K	5	5	4428 x 2117 x 1625	537/1709	R4	1560	D	68	230	M6	P	173	12,9	4,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C4 Picasso VTI 120 Seduction	19 490 €	K	5	5	4428 x 2117 x 1625	537/1709	R4	1598	B	88	160	M5	P	187	12,3	6,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C5 HDi 115 Best Collection	25 990 €	S	4	5	4779 x 2096 x 1458	439/-	R4	1560	D	84	240	M5	P	190	11,6	4,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C5 HDi 140 Business Seduction	27 890 €	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,AK,K,P,R,S
C5 HDi 160 Business Seduction	29 890 €	S	4	5	4779 x 2096 x 1458	439/-	R4	1997	D	120	340	M6	P	210	9,1	4,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C5 Tourer HDi 160 Best Coll.	31 290 €	K	5	5	4829 x 2096 x 1483	505/-	R4	1997	D	120	340	M6	P	210	9,3	5,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C5 Tourer HDi 115 Best Coll.	27 390 €	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,AK,K,P,R,S
DS3 VTI 82 Style	14 390 €	H	3	5	3948 x 1715 x 1483	285/-	R3	1199	B	60	118	M5	P	174	12,3	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
DS3 THP 155 Sport	19 990 €	H	3	5	3948 x 1715 x 1483	285/-	R4	1598	B	115	240	M6	P	214	7,3	5,8	A,B,C,E



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



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
Lodgy 1,2 Tce 85kW Arctica 7M	12 790 €	K	5	7	4498 x 1751 x 2004	822/2617	R4	1198	B	85	190	M5	P	179	11.1	5.9	A,B,C,E,K,P,S
Dokker 1,6 Access	7 990 €	K	5	5	4363 x 1751 x 1852	800/3000	R4	1598	B	60,5	134	M5	P	159	14.3	7.3	AB
Dokker 1,5 dCi Ambiance	10 690 €	K	5	5	4363 x 1751 x 1852	800/3000	R4	1461	D	55	180	M5	P	150	15.9	4.5	A,B,C,E
Dokker Van 1,5 dCi 66 kW Ambiance	9 790 €	V	3	2	4363 x 1751 x 1847	-/3300	R4	1461	D	66	200	M5	P	162	13.9	4.5	A,C,E
Duster 1,6 16V Cool	10 790 €	K	5	5	4315 x 1822 x 1695	475/1636	R4	1598	B	77	148	M5	P	165	11.8	7.1	A,B,C,E,K,S
Duster 1,2 Tce 92kW Arctica	12 990 €	K	5	5	4315 x 1822 x 1695	475/1636	R4	1199	B	92	205	M6	P	175	10.4	6.3	A,B,C,E,K,P,R,S
Duster 1,5 dCi 66 kW Cool	12 490 €	K	5	5	4315 x 1822 x 1695	475/1636	R4	1461	D	66	200	M6	P	156	14.2	4.7	A,B,C,E,K,S
Duster 1,5 dCi 4x4 Arctica	15 690 €	K	5	5	4315 x 1822 x 1695	475/1636	R4	1461	D	80	240	M6	4x4	168	12.9	5.2	A,B,C,E,K,P,R,S
Logan 1,2 16V 55 kW Arctica	7 690 €	S	4	5	4347 x 1733 x 1517	510/-	R4	1149	B	55	107	M5	P	156	14.5	5.8	A,B,C,E,K,P,R,S
Logan 1,5 dCi 55 kW Arctica	9 990 €	S	4	5	4347 x 1733 x 1517	510/-	R4	1461	D	55	200	M5	P	164	14.6	3.8	A,B,C,E,K,P,R,S
Logan MCV 0,9 Tce 66 kW Arctica	9 590 €	V	5	5	4492 x 1733 x 1550	573/1518	R3	898	B	66	135	M5	P	175	11.1	5.0	A,B,C,E,K,P,R,S
Logan MCV 1,5 dCi 66 kW Arctica	11 290 €	V	5	5/7	4492 x 1733 x 1550	573/1518	R4	1461	D	66	220	M5	P	173	12.1	3.8	A,B,C,E,K,P,R,S
Logan MCV 1,2 53 kW LPG Arctica	9 290 €	V	5	5/7	4492 x 1733 x 1550	573/1518	R4	1149	PB	53	105	M5	P	154	15.1	7.5	A,B,C,E,K,P,R,S
Sandero 1,2 16V Ambiance	7 290 €	H	5	5	4058 x 1733 x 1518	320/-	R4	1149	B	55	107	M5	P	156	14.5	5.8	A,B,C,E,S
Sandero 1,5 dCi 66kW Arctica	10 690 €	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
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 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 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 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
Dobló 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
Dobló 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
Dobló 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	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	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 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 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	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
Civic Tourer 1,8 i-VTEC Comfort	19 090 €	K	5	5	4535 x 1770 x 1465	624/-	R4	1798	B	104	174	M6	P	210	9.2	6.2	A,B,C,E,H,K,R,S
Civic Tourer i-VTEC A Comfort	20 290 €	K	5	5	4535 x 1770 x 1465	624/-	R4	1798	B	104	174	A5	P	205	10.9	6.5	A,B,C,E,H,K,R,S
Civic Tourer 1,6 i-DTEC Sport	21 790 €	K	5	5	4535 x 1770 x 1465	624/-	R4	1597	D	88	195	M6	P	195	10.1	3.8	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	1			

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
i10 1,0 MPI Classic A/C	9 999 €	H	5	5	3665 x 1660 x 1500	252/1046	R3	998	B	48,5	95	M5	P	155	14,9	4,7	A,B,C,E,K,P,R,S
i10 1,2 MPI Classic	9 999 €	H	5	5	3665 x 1660 x 1500	252/1046	R4	1248	B	64	120	M5	P	171	12,3	4,9	A,B,C,E,K,P,R,S
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	A,BB,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	A,BB,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	A,BB,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
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 1,2 16V 86k	11 190 €	S	4	5	4399 x 2004 x 1517	502/-	R4	1229	B	63	115	M5	P	171	14,4	5,5	A,B,C,E,K,R,S
Aveo LT 1,4 16V 100k AT	12 640 €	S	4	5	4399 x 2004 x 1517	502/-	R4	1398	B	74	130	A6	P	175	12,9	6,2	A,B,C,E,K,P,R,S
Aveo LT 1,3D SDE 95k	14 060 €	S	4	5	4399 x 2004 x 1517	502/-	R4	1248	D	70	190	M5	P	174	12,6	3,6	A,B,C,E,K,P,R,S
Aveo LS 1,2 16V 70k 5D	10 790 €	H	5	5	4039 x 2004 x 1517	290/653	R4	1229	B	51	115	M5	P	162	16,1	5,9	A,B,C,E,K,R,S
Aveo LT 1,4 16V 100k 5D	11 760 €	H	5	5	4039 x 2004 x 1517	290/653	R4	1398	B	74	130	M5	P	174	12,8	5,3	A,B,C,E,K,P,R,S
Camaro 6,2 V8 405k AT Coupe	42 470 €	C	2	4	4837 x 1917 x 1360	384/-	V8	6162	B	298	556	A6	Z	250	5,4	13,1	A,B,C,E,K,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,E,K,P,R,S
Captiva LT 2,2D 163k AWD	26 290 €	K	5	5	4673 x 1868 x 1756	477/-	R4	2231	D	120	350	M6	4x4	188	11,0	6,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Captiva LT 2,2D 163k FWD	25 690 €	K	5	7	4673 x 1868 x 1756	477/-	R4	2231	D	120	350	M6	P	189	10,4	6,2	A,B,C,E,K,P,R,S
Cruze LS+ 1,6 16V 124k	14 690 €	S	4	5	4514 x 2067 x 1477	413/883	R4	1598	B	86	155	M5	P	185	12,8	6,9	A,B,C,K,P,R,S
Cruze LT 1,8 16V	17 240 €	S	4	5	4514 x 2067 x 1477	413/883	R4	1796	B	104	176	M5	P	195	11,3	6,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Cruze LT 2,0 DT 5D	19 540 €	S	4	5	4514 x 2067 x 1477	413/883	R4	1998	D	120	360	M6	P	200	9,2	5,2	A,B,C,E,K,P,R,S
Cruze LT 1,6 16V 5D	16 390 €	H	5	5	4603 x 2067 x 1477	469/-	R4	1598	B	86	155	M5	P	190	12,8	6,6	A,B,C,E,K,P,R,S
Cruze LT 2,0 DT 5D	19 740 €	H	5	5	4603 x 2067 x 1477	469/-	R4	1998	D	120	360	M6	P	205	8,5	6,2	A,B,C,E,K,P,R,S
Cruze SW LT 1,4 TURBO 16V	19 640 €	K	5	5	4681 x 2067 x 1521	500/1478	R4	1364	B	103	200	M6	P	200	9,5	5,8	A,B,C,E,K,P,R,S
Malibu LTZ 2,0 CRDi 16V 167k	28 840 €	S	4	5	4865 x 2131 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 2131 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	18 030 €	K	5	7	4652 x 1836 x 1633	101/1594	R4	1796	B	104	176	M5	P	185	11,6	7,0	A,B,C,E,K,P,R,S
Orlando LT+ 2,0 VCDi 163k	21 880 €	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	9 170 €	H	5	5	3595 x 1597 x 1522	170/568	R4	955	B	50	93	M5	P	152	15,3	5,0	A,B,K,S
Spark LT Plus 1,2 16V 82k	10 740 €	H	5	5	3595 x 1597 x 1522	170/568	R4	1206	B	60	111	M5	P	164	12,7	5,0	A,B,C,E,K,P,R,S
Spark LTZ 1,2 16V 82k	11 350 €	H	5	5	3595 x 1597 x 1522	170/568	R4	1206	B	60	111	M5	P	164	12,7	5,0	A,B,C,E,K,P,R,S
Trax LT 1,4 Turbo 16V 140k FWD AT	20 590 €	K	5	5	4248 x 2035 x 1674	356/785	R4	1364	B	103	200	A6	P	191	10,0	6,8	A,B,C,E,K,P,S
Trax LT 1,7 DT 130k AWD	23 090 €	K	5	5	4248 x 2035 x 1674	356/785	R4	1686	D	96	300	M6	4x4	187	10,0	4,9	A,B,C,E,K,P,S
JAGUAR																	
F-TYPE 3,0L V6 340k Cabrio Convertib	76 054 €	CA	2	2	4470 x 1923 x 1308	196/407	V6	2995	B	340	450	A8	Z	260	5,3	9,0	A,B,C,E,K,P,R,S
F-TYPE S 3,0L V6 380k Cabrio Convert	87 825 €	CA	2	2	4470 x 1923 x 1308	196/407	V6	2995	B	380	460	A8	Z	275	4,9	9,1	A,B,C,E,K,P,R,S
F-TYPE S 5,0L V8 495k Cabrio Convert	103 182 €	CA	2	2	4470 x 1923 x 1308	196/407	V8	5000	B	495	625	A8	Z	300	4,3	11,1	A,B,C,E,K,P,R,S
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	A,BB,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	A,BB,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	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0D V6 Td Luxury SWB	80 932 €	S	4	5	5127 x 1899 x 1456												



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 2,8 CRD Sport	30 390 €	K	2	4	4223 x 1873 x 1865	141/425	R4	2776	D	147	410	M6	4x4	169	13.1	8.0	A,C,E,K,P,R,S
Wrangler 2,8 CRD AT Sport	31 390 €	K	2	4	4223 x 1873 x 1865	141/425	R4	2776	D	147	460	A5	4x4	169	10.7	8.6	A,C,E,K,P,R,S
Wrangler 3,6 V6 AT Rubicon	35 590 €	K	2	4	4223 x 1873 x 1865	141/425	R4	3605	B	209	347	A5	4x4	159	8.1	11.4	A,C,E,K,P,R,S
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																	
Carens 1,6 Gdi LX	16 400 €	K	5	5+2	4525 x 1805 x 1610	536/-	R4	1591	B	99	135	M6	P	185	11.3	6.8	A,B,C,E,H,K,R,S
Carens 1,7 CRDi EX	20 900 €	K	5	5+2	4525 x 1805 x 1610	536/-	R4	1685	D	100	330	M6	P	191	10.4	5.1	A,B,C,E,H,K,R,S
Nový cee'd 1,4 CVVT Amber	12 290 €	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,P,R,S
Nový cee'd 1,6 CRDi VGT Silver	16 250 €	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,P,R,S
Nový cee'd SW 1,4 CVVT Amber	13 290 €	K	5	5	4505 x 1780 x 1485	510/1642	R4	1396	B	73	137	M6	P	180	13.5	6.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový cee'd SW 1,6 GDI Silver	15 350 €	K	5	5	4505 x 1780 x 1485	510/1642	R4	1591	B	99	164	M6	P	192	10.2	6.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový pro_cee'd 1,4 CVVT Silver	13 150 €	H	3	5	4310 x 1780 x 1430	380/1225	R4	1396	B	73	137	M6	P	182	12.8	6.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový pro_cee'd 1,6 GDI Silver	14 350 €	H	3	5	4310 x 1780 x 1430	380/1225	R4	1591	B	99	164	M6	P	195	9.9	5.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový pro_cee'd 1,6 CRDi VGT Gold	17 520 €	H	3	5	4310 x 1780 x 1430	380/1225	R4	1582	D	94	260	M6	P	197	10.9	4.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový cee'd GT 3D	24 190 €	H	3	5	4310 x 1780 x 1430	380/1225	R4	1591	B	152	265	M6	P	230	7.7	7.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový cee'd GT 5D	24 190 €	K	5	5	4310 x 1780 x 1470	380/1318	R4	1591	B	152	265	M6	P	230	7.7	7.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Optima 1,7 CRDi EX	27 290 €	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,P,R,S
Optima 2,0 EX	26 290 €	S	4	5	4845 x 1830 x 1455	505/-	R4	1999	B	121	196	M6	P	210	9.5	7.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Picanto 1,0 LX 3D	8 090 €	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,K,P,R,S
Picanto 1,0 LX 5D	8 390 €	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 3D	8 690 €	H	3	5	3595 x 1595 x 1480	200/870	R4	1248	B	62	121	M5	P	171	11.4	4.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Rio 1,2 D-CVVT LX 3D	9 360 €	H	3	5	4045 x 1720 x 1455	288/923	R4	1248	B	63	121	M5	P	172	13.1	5.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Rio 1,1 CRDi LX 3D	10 760 €	H	3	5	4045 x 1720 x 1455	288/923	R3	1120	D	55	110	M6	P	158	16.1	3.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Rio 1,4 CRDi LX 3D	11 390 €	H	3	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
Rio 1,4 CVVT LX 5D	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 CRDi LX 5D	11 960 €	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
Nové Sorento 2,4 GDI 4WD LX	25 770 €	K	5	5	4685 x 1885 x 1745	660/-	R4	2359	B	141	242	M6	4x4	190	10.3	8.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nové Sorento 2,0 CRDi 4WD LX	28 800 €	K	5	5	4685 x 1885 x 1745	660/-	R4	1995	D	110	382	M6	4x4	186	11.1	6.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nové Sorento 2,2 CRDi VGT 2WD LX	28 290 €	K	5	5	4685 x 1885 x 1745	660/-	R4	2199	D	145	422	M6	P	190	9.3	5.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Soul 1,6 CRDi VGT LX	15 370 €	H	5	5	4120 x 1785 x 1660	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 LX	11 360 €	H	5	5	4120 x 1785 x 1660	340/-	R4	1591	B	103	166	M6	P	185	10.4	6.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový Sportage 1,7 CRDi 2WD Silver	20 160 €	K	5	5	4440 x 1855 x 1630	465/1353	R4	1685	D	85	255	M6	P	173	12.3	5.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový Sportage 2,0 CRDi 4WD Silver	23 850 €	K	5	5	4440 x 1855 x 1630	465/1353	R4	1995	D	100	320	M6	4x4	181	11.3	5.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový Sportage 2,0 GDI 4WD Silver	22 080 €	K	5	5	4440 x 1855 x 1630	465/1353	R4	1998	B	122	205	M6	4x4	195	10.9	8.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Venga 1,4 CVVT LX	10 040 €	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,K,P,R,S
Venga 1,6 CVVT LX	11 040 €	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,P,R,S
Venga 1,4 CRDi WGT EX	13 890 €	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,P,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,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,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,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,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	22 200 €	H	5	5	4350 x 1765 x 1445	275/-	R4	1798	B	73	142	CVT	P	180	10.3	3.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
GS 450h Comfort	56 000 €	S	4	5	4850 x 1840 x 1455	451/-	V6	3456	B	215	352	CVT	Z	250	5.9	5.9	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
GS 250 Comfort	44 300 €	S	4	5	4850 x 1840 x 1455	542/-	V6	2500	B	154	253	A6	Z	225	8.6	8.9	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
IS 250 Comfort	31 900 €	S	4	5	4665 x 1810 x 1430	480/-	V6	2500	B	153	250	A6	Z	225	8.1	8.6	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
IS 300 Comfort	35 900 €	S	4	5	4665 x 1810 x 1430	450/-	R4	2494	B	133	221	CVT	Z	200	8.4	4.3	A,B,C,E,H,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,B,C,E,H,K,P,R,S
LS 460 AWD	93 900 €	S	4	5	5090 x 1875 x 1465	560/-	V8	4608	B	272	473	A8	4x4	250	6.3	11.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
LS 600h	106 900 €	S	4	5	5090 x 1875 x 1465	420/-	V8	4969	B	290	520	CVT	4x4	250	6.1	8.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
LS 600h L	121 900 €	S	4	5	5210 x 1875 x 1480	420/-	V8	4969	B	290	520	CVT	4x4	250	6.1	8.6	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
RX 350 AWD Comfort	50 900 €	K	5	5	4770 x 1885 x 1685	496/-	V6	3456	B	204	346	CVT	4x4	200	8.0	10.6	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
RX 450h AWD Comfort	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,K,P,R,S
RX 450h FWD Comfort	50 900 €	K	5	5	4770 x 1885 x 1685	496/-	V6	3456	B	183	317	CVT	P	180	7.8	6.0	A,BB,C,E,H,K,P,R,S

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Nová Mazda 3 G120 Challenge	16 990 €	S	4	5	4580 x 1795 x 1450	419/-	R4	1998	B	88	210	M6	P	198	8.8	5.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nová Mazda 3 G120 A Challenge	18 790 €	S	4	5	4580 x 1795 x 1450	419/-	R4	1998	B	88	210	A6	P	198	10.3	5.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nová Mazda 3 CD150 Attraction	21 590 €	S	4	5	4580 x 1795 x 1450	419/-	R4	2191	D	110	380	M6	P	213	8.0	3.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
5 1,8 CE	17 990 €	K	5	5/7	4585 x 1968 x 1615	158/780	R4	1798	B	85	165	M6	P	182	12.8	7.2	A,B,C,E,K,R,S
5 2,0 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
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
GLA 200 CDI	31 200 €	K	5	5	4417 x 1804 x 1494	-/-	R4	2143	D	100	300	M6	P	205	10.0	4.5	A,B,C,E,AK,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
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	A,BB,C,E,AK,K,P,R,S
S 350 BlueTEC	77 160 €	S	4	5	5096 x 1871 x 1479	560/-	V6	2987	B	190	620	A7	Z	250	7.1	6.4	A,BB,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	A,BB,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
L200 2,5 Di-D Double Cab Entry	25 600 €	U	4	5	5005 x 1750 x 1775	-/-	R4	2477	D	100	314	M5	4x4	167	15.0	7.5	A,C,E
L200 2,5 Di-D Single Cab Inform	24 600 €	U	2	2	5040 x 1750 x 1775	-/-	R4	2477	D	100	314	M5	4x4	167	15.0	7.5	A,C,E
L200 2,5 Di-D Club Cab Invite+	26 600 €	U	2	2	5120 x 1750 x 1775	-/-	R4	2477	D	100	314	M5	4x4	167	15.0	7.5	A,C,E,K
Lancer Evolution 2,0 MIVEC GSR	48 400 €	S	4	5	4505 x 1810 x 1480	323/-	R4	1998	B	217	366	M5	4x4	240	5.4	10.5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Sportsedan 1,6 MIVEC Invite	16 200 €	S	4	5	4570 x 1760 x 1												

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



NOVÝ predajca NISSAN

ANRAcar s.r.o.

Panónska cesta 45, Bratislava

www.NISSAN-PANONSKA.sk



Mercedes-Benz G



Mercedes-Benz GL



Mercedes-Benz S



Mercedes-Benz SLK



Mitsubishi Pajero LWB



Mitsubishi Lancer



Mitsubishi Outlander



Nissan Qashqai



Nissan Navara



Nissan Juke



Nissan Micra



Nissan X-Trail

370Z Coupe 3,7 V6 Premium	44 100 €	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 Premium	50 700 €	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 Tekna	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,H,K,P,S
Evalia 1,5L dCi Tekna	20 470 €	V	5	5/7	4400 x 1695 x 1860	900/-	R4	1461	D	81	240	M6	P	160	-	5.5	A,B,C,E,H,K,P,S
GT-R Premium	94 900 €	C	2	4	4670 x 1895 x 1370	315/-	V6	3799	B	404	632	A6	4x4	315	-	11.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Juke 1,6 140kW 2WD 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 81kW Acenta	19 200 €	H	5	5	4135 x 1765 x 1565	251/-	R4	1461	D	81	260	M6	P	175	11.2	4.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nová Micra 1,2 59kW 2WD Acenta	11 260 €	H	5	5	3825 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
Nová Micra 1,2 CVT 72kW 2WD Acenta	14 460 €	H	5	5	3825 x 1665 x 1525	265/605	R3	1198	B	72	147	CVT	P	175	11.8	5.0	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	402/838	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	402/838	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
Nový Note 1,2 72kW 2WD Acenta	15 590 €	H	5	5	4100 x 1695 x 1530	437/-	R4	1198	B	72	147	CVT	P	172	12.2	5.2	A,B,C,E,H,K,R,S
Nový Note 1,2 59kW Acenta	12 590 €	H	5	5	4100 x 1695 x 1530	437/-	R4	1198	B	59	110	M5	P	168	13.7	4.7	A,B,C,E,K,P,R,S
Nový Note 1,5 dCi Visia	13 890 €	H	5	5	4100 x 1695 x 1530	437/-	R4	1461	D	66	200	M5	P	179	11.9	3.6	A,B,C,E,H,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
Nový Qashqai 1,2 DIG-T 115k Visia	17 990 €	H	5	5	4379 x 1800 x 1590	410/-	R4	1197	B	85	190	M6	P	183	11.3	5.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový Qashqai 1,6 dCi XTRONIC AT	25 750 €	K	5	5	4379 x 1800 x 1590	410/-	R4	1598	D	96	320	A6	4x4	182	10.7	4.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X-Trail 2,0 dCi 150k LE	34 100 €	K	5	5	4630 x 1785 x 1770	603/1773	R4	1995	D	110	320	A6	4x4	181	12.5	7.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X-Trail 2,0 dCi 173k LE	33 100 €	K	5	5	4630 x 1785 x 1770	603/1773	R4	1995	D	127	360	M6	4x4	200	10.0	6.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
OPEL																	
Adam 1,2 Adam	10 490 €	H	3	4	3698 x 1720 x 1484	170/663	R4	1229	B	51	115	M5	P	165	14.9	5.3	A,B,C,E,H,S
Adam 1,4 Adam Jam	12 890 €	H	3	4	3698 x 1720 x 1484	170/663	R4	1398	B	64	130	M5	P	176	12.5	5.5	A,B,C,E,H,K,R,S
Adam 1,4 74kW Adam Jam	13 590 €	H	3	4	3698 x 1720 x 1484	170/663	R4	1398	B	74	130	M5	P	185	11.5	5.5	A,B,C,E,H,K,R,S
Antara 2,2 CDTI 135kW 4x4 Enjoy	29 840 €	K	5	5	4596 x 1850 x 1761	402/1391	R4	2231	D	135	400	M6	4x4	200	10.8	8.2	A,B,C,E,H,K,R,S
Antara 2,4 123kW Enjoy	25 590 €	K	5	5	4596 x 1850 x 1761	402/1391	R4	2384	B	123	217	M6	P	190	10.5	8.8	A,B,C,E,H,K,R,S
Ampera 1,4 XFL	39 900 €	L	5	4	4498 x 1787 x 1439	999/-	R4	1398	H	111	370	A	P	161	9.0	1.2	A,B,E,H,AK,K,R,S
Nová Astra 1,3 CDTI 70kW Essentia	15 490 €	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,H,K,R,S
Nová Astra 1,6 85kW Essentia	14 490 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1598	B	85	155	M5	P	188	11.7	6.3	A,B,E,H,K,R,S
Nová Astra 1,7 CDTI 121kW Enjoy	17 540 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1686	D	96	280	M6	P	195	11.5	4.5	A,B,E,H,K,R,S
Nová Astra GTC 1,6 T Enjoy	20 090 €	C	3	5	4466 x 1840 x 1482	380/1165	R4	1598	B	125	260	M6	P	219	8.6	6.1	A,B,C,E,H,K,R,S
Nová Astra GTC 2,0 CDTI Active	22 090 €	C	3	5	4466 x 1840 x 1482	380/1165	R4	1956	D	121	350	M6	P	210	8.9	4.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nová Astra Notchback 1,4 T Essentia	15 990 €	S	4	5	4658 x 1814 x 1500	460/1010	R4	1364	B	103	200	M6	P	207	10.2	5.9	A,B,E,H,K,R,S
Nová Astra ST 2,0 CDTI 121kW Enjoy	20 240 €	K	5	5	4698 x 1814 x 1535	500/1550	R4	1956	D	121	350	M6	P	212	9.5	5.1	A,B,E,H,K,R,S
Cascada 1,6 Turbo Cosmo	26 890 €	CA	2	4	4760 x 1839 x 2103	280/-	R4	1598	B	125	260	A6	P	217	9.9	7.2	A,B,C,E,K,P,R,S
Cascada 1,4 T Start&Stop Cosmo	24 090 €	CA	2	4	4760 x 1839 x 2103	280/-	R4	1364	B	103	200	M6	P	207	10.9	6.3	A,B,C,E,K,P,R,S
Cascada 2,0 CDTI BiTurbo Start&Stop	28 290 €	CA	2	4	4760 x 1839 x 2103	280/-	R4	1956	D	145	400	M6	P	230	9.4	5.2	A,B,C,E,K,P,R,S
Combo Van 1,4 70kW L2H1	15 000 €	V	3	2	4740 x 1832 x 2125	5000/-	R4	1364	B	70	127	M5	P	161	15.4	7.5	C,E,P
Combo Van 1,6 CDTI 66kW L1H1	17 880 €	V	3	2	4390 x 1832 x 1845	3400/-	R4	1598	D	66	290	A5	P	158	14.9	5.3	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 1,2 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	14.9	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	1364	B	74	130	M5	P	180	11.9	5.5	A,B,C,E,K,P,R
Corsa Van 1,2 51kW Base	9 480 €	V	3	2	3999 x 1713 x 1488	919/-	R4	1229	B	51	115	M5	P	160	14.5	5.5	-
Corsa Van 1,3 CDTI 55kW Bus.Edition	12 960 €	V	3	2	3999 x 1713 x 1488	919/-	R4	1248	D	55	190	M5	P	163	14.5	4.2	C,E,K,R
Insignia 1,6 T 125kW Sport 4D	29 190 €	S	4	5	4842 x 1856 x 1498	500/1015	R4	1598	B	125	260	M6	P	220	9.2	5.9	A,B,E,H,K,P,R,S
Insignia 2,0 CDTI 88kW Edition 4D	26 990 €	S	4	5	4830 x 1856 x 1498	500/1015	R4	1956	D	88	300	M6	P	195	11.9	37.0	A,B,E,H,K,R,S
Insignia Hatchback 2,0 CDTI Edition	26 990 €	H	5	5	4842 x 1856 x 1498	530/1075	R4	1956	D	96	300	M6	P	205	11.1	4.7	A,B,E,H,K,R,S
Insignia ST 1,4T 103kW LPG Edition	29 190 €	K	5	5	4913 x 1856 x 1513	540/1030	R4	1364	PB	103	200	M6	P	195	11.9	7.6	A,B,E,H,K,R,S
Insignia ST 2,0 CDTI 96kW Edition	27 990 €	K	5	5	4913 x 1856 x 1513	540/1030	R4	1956	D	96	300	M6	P	205	11.1	4.7	A,B,E,H,K,R,S
Meriva 1,4 74kW Enjoy	15 290 €	V	5	5	4288 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1398	B	74	130	M5	P	177	14.0	6.0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Meriva 1,7 CDTI 81kW Cosmo	20 790 €	V	5	5	4288 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1686	D	81	280	A6	P	178	12.9	6.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Meriva 1,4T 88kW Cosmo	17 190 €	V	5	5	4288 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1364	B	88	175	M5	P	188	11.3	5.9	A,B,C,E,H,K,P,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	4.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mokka 1,6 85kW Smile	16 690 €	K	5	5	4278 x 1777 x 1658	356/1372	R4	1598	B	85	155	M5	P	170	12.3	6.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mokka 1,7 CRDI 96kW Enjoy	23 290 €	K	5	5	4278 x 1777 x 1658	356/1372	R4	1686	D	96	300	M6	4x4	184	10.9	4.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Movano Van L1H1 2,3 CDTI 92kW	27 780 €	V	5	3	5048 x 2070 x 2307	8000/-	R4	2298	D	92	310	M6	P	139	-	9.2	C,E,K,R,S
Vivaro Van L1H1 2,0 CDTI Base	20 280 €	V	5	2-9	4782 x 1904 x 1978	-/5000	R4	1995	D	66	240	M6	P	145	19.0	7.6	R
Zafira 1,8 88kW Classic	17 490 €	V	5	5-7	4467 x 1801 x 1670	140/1820	R4	1795	B	88	175	M5	P	186	12.1	7.2	A,B,C,E,H,K,R,S
Zafira 1,7 CDTI 81kW Classic Plus	21 090 €	V	5	5-7	4467 x 1801 x 1670	140/1820	R4	1686	D	81	260	M6	P	179	13.4	5.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Zafira Tourer 1,6 CDTI Essentia	24 090 €	V	5	5-7	4658 x 1884 x 1685	710/1860	R4	1598	D	99	320	M6	P	193	11.2	4.1	A,B,C,E,H,K,R,S

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
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
208 1,2 VTi Active 3D	11 940 €	H	3	5	3962 x 1829 x 1460	285/1076	R3	1199	B	60	118	M5	P	175	12,2	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
208 1,6 e-HDi FAP Active 5D	15 140 €	H	5	5	3962 x 1829 x 1460	285/1076	R4	1560	D	68	230	M5	P	185	10,9	3,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
208 1,4 HDi FAP Active 5D	14 040 €	H	5	5	3962 x 1829 x 1460	285/1076	R4	1397	D	50	160	M5	P	163	13,5	3,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
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,H,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
Partner Tepee 1,6 VTi Active 72kW	15 280 €	V	5	5+2	4380 x 1857 x 1862	675/-	R4	1598	B	72	152	M5	P	162	13,8	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Partner Tepee 4,6 HDi Active 55kW	16 480 €	V	5	5+2	4380 x 1857 x 1862	675/-	R4	1598	D	55	185	M5	P	148	17,1	5,2	A,B,C,E,K,P,R,S
Partner Tepee 4,6 HDi Active 84kW	18 480 €	V	5	5+2	4380 x 1857 x 1862	675/-	R4	1560	D	84	240	M5	P	173	12,1	5,1	A,B,C,E,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
911 Turbo	165 221 €	C	2	4	4506 x 1180 x 1296	115/-	B6	3800	B	383	660	A7	4x4	315	3,4	9,7	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														



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
Laguna Grandtour 2,0 dCi 127kW A Init	32 490 €	K	5	5	4801 x 1811 x 1445	508/1593	R4	2756	D	127	360	A6	P	215	10,0	5,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna Coupé 3,0 V6 177kW Initiale	42 290 €	C	2	4	4643 x 1812 x 1398	423/-	V6	2993	D	173	450	A6	P	242	7,3	7,2	A,B,C,E,H,K,R,S
Laguna Coupé 2,0 dCi LS Monaco GP	35 190 €	C	2	4	4643 x 1812 x 1398	423/-	R4	1995	D	131	400	M6	P	223	8,5	6,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Mégane 1,6 74kW Advantage	13 890 €	H	5	5	4302 x 1808 x 1471	372/1129	R4	1598	B	74	148	M5	P	190	10,9	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane 1,5 dCi 81kW FAP Dynamique	17 990 €	H	5	5	4302 x 1808 x 1471	372/1129	R4	1461	D	81	240	M6	P	190	10,8	4,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane 1,5 dCi 66kW Advantage	15 990 €	H	5	5	4302 x 1808 x 1471	372/1129	R4	1461	D	66	200	M5	P	180	12,5	4,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane Coupé 1,6 81kW Dynamique	16 390 €	C	2	5	4312 x 1804 x 1423	344/991	R4	1598	B	81	151	M6	P	190	10,5	6,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane Coupé 1,2 TcE Dynamique	17 590 €	C	2	5	4312 x 1804 x 1423	344/991	R4	1198	B	85	190	M6	P	190	10,9	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane Grandtour 1,6 81kW Dynamiqu	16 790 €	K	5	5	4567 x 1804 x 1507	486/1595	R4	1598	B	81	151	M6	P	190	10,8	6,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane Grandtour 1,5 dCi Authentique	16 390 €	K	5	5	4567 x 1804 x 1507	486/1595	R4	1461	D	66	200	M5	P	180	12,9	4,0	A,B,C,E,H,K,P,R
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 115kW Dynamiqu	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 110kW 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
Nové Toledo 1,2 TSI 63kW Reference	11 990 €	S	4	5	4482 x 1706 x 1461	550/-	R4	1197	B	63	160	M5	P	183	11,8	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nové Toledo 1,6 TDI 66kW Reference	13 990 €	S	4	5	4482 x 1706 x 1461	550/-	R4	1598	D	66	230	M5	P	184	12,0	4,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nové Toledo 1,4 TSI 90kW Style	17 140 €	S	4	5	4482 x 1706 x 1461	550/-	R4	1390	B	90	200	A7	P	206	9,5	5,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SUZUKI																	
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																	

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvíhový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
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,E,H,K,P,R,S
SX4 Urban Line 1,6 GS AAC	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,E,H,K,P,R,S
SX4 Urban Line 1,6 GS AAC AT	13 990 €	H	5	5	4120 x 1730 x 1565	270/625	R4	1586	B	88	156	A4	P	175	12.3	6.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SX4 Outdoor Line 1,6 GLX 4x4 AC	13 490 €	H	5	5	4150 x 1755 x 1620	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	11.5	6.5	A,B,C,E,H,K,P,R
SX4 Outdoor Line 1,6 NAVI 4x4	14 290 €	H	5	5	4150 x 1755 x 1620	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	11.5	6.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SX4 Outdoor Line 1,6 GS 4x4 AAC	14 490 €	H	5	5	4150 x 1755 x 1620	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	11.5	6.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SX4 Outdoor Line 2,0 DDiS GS 4x4 AA	17 500 €	H	5	5	4150 x 1755 x 1620	270/625	R4	1956	D	99	320	M5	4x4	180	11.2	5.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Kizashi Sport 2,4 2WD	26 720 €	S	4	5	4650 x 1820 x 1470	461/-	R4	2393	B	131	230	M6	P	216	7.8	7.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Kizashi Sport 2,4 4WD CVT AT	29 750 €	S	4	5	4650 x 1820 x 1470	461/-	R4	2393	B	131	230	A4	4x4	216	7.8	7.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
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 JXL-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 JXL-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 JXL-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 JXL-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 JXL 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 1,0 MPI 55kw 3D Active	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 1,0 MPI 55kw 5D Active	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 1,2 HTP 51kw Active	9 037 €	H	5	5	4000 x 1642 x 1498	315/1180	R3	1198	B	51	112	M5	P	163	14.9	5.5	A,B,R,S
Fabia 1,4 63kw Ambition	10 327 €	H	5	5	4000 x 1642 x 1498	315/1180	R4	1390	B	63	132	M5	P	175	12.2	5.9	A,B,C,E,P,R,S
Fabia 1,2 TSI 77kw Active	10 787 €	H	5	5	4000 x 1642 x 1498	315/1180	R4	1197	B	77	175	M5	P	191	10.1	5.3	A,B,R,S
Fabia 1,6 TDI 55kw Ambition	12 857 €	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 1,6 TDI CR 55kw Elegance	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 RS 1,4 TSI 132kw	18 567 €	H	5	5	4029 x 1642 x 1492	300/1163	R4	1390	B	132	250	A7	P	224	7.3	6.2	A,B,C,E,K,P,R,S
Fabia Combi 1,2 HTP 51kw Active	9 537 €	K	5	5	4247 x 1642 x 1498	505/1485	R3	1198	B	51	112	M5	P	164	15.0	5.5	A,B,R,S
Fabia Combi 1,6 TDI CR 55kw Amb.	13 357 €	K	5	5	4247 x 1642 x 1498	505/1485	R4	1598	D	55	195	M5	P	167	14.2	4.2	A,B,C,E,P,R,S
Fabia Combi 1,2 TSI 63kw Active	10 537 €	K	5	5	4247 x 1642 x 1498	505/1485	R4	1197	B	63	160	M5	P	178	11.8	5.2	A,B,R,S
Fabia Combi 1,6 TDI CR 77kw Amb.	15 077 €	K	5	5	4247 x 1642 x 1498	505/1485	R4	1598	D	77	250	M5	P	190	11.0	4.2	A,B,C,E,P,R,S
Octavia 1,2 TSI 77kw Ambition	16 610 €	S	4	5	4659 x 1814 x 1461	590/1580	R4	1197	B	77	175	M6	P	196	10.3	4.9	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia 1,6 TDI CR 77kw Ambition	18 970 €	S	4	5	4659 x 1814 x 1461	590/1580	R4	1598	D	77	250	M5	P	194	10.8	4.2	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia 1,2 TSI 77kw Elegance	18 090 €	S	4	5	4659 x 1814 x 1461	590/1580	R4	1197	B	77	175	M6	P	196	10.3	4.9	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia 2,0 TDI CR 110kw Ambition	21 210 €	S	4	5	4659 x 1814 x 1461	590/1580	R4	1968	D	110	320	M6	P	218	8.5	4.1	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia RS 2,0 TDI 135kw Limo	28 060 €	K	5	5	4685 x 1814 x 1449	590/1580	R4	1968	D	135	380	A6	P	230	8.2	5.0	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia 2,0 TDI CR 110kw Elegance	25 010 €	S	4	5	4659 x 1814 x 1461	590/1580	R4	1968	D	110	320	A6	P	215	8.6	4.5	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia Combi 1,6 TDI CR 77kw Amb.	19 770 €	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,AK,P,R,S
Octavia Combi 1,6 TDI CR A 77kw Amb.	22 090 €	K	5	5	4659 x 1814 x 1465	610/1740	R4	1598	D	77	250	A7	P	191	11.1	4.0	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia Combi 2,0 TDI CR 110kw 4x4 A	24 360 €	K	5	5	4659 x 1814 x 1465	610/1740	R4	1968	D	110	320	M6	4x4	213	8.7	4.9	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb 1,6 TDI 77kw Greenline Amb.	27 107 €	S	4	5	4833 x 1817 x 1449	595/1700	R4	1598	D	77	250	M6	P	197	12.2	4.2	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb Amb. 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 2,0 TDI CR 125kw 4x4 Elegance	38 667 €	S	4	5	4833 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1968	D	125	350	A6	4x4	219	8.7	5.6	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb 1,8 TSI 118kw 4x4 Elegance	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 1,4 TSI 92kw Amb.	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 2,0 TDI 103 kw Active	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
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 1,4 TSI 90kw Amb.	17 330 €	L	5	5	4304 x 1706 x 1459	415/1380	R4	1390	B	90	200	A7	P	203	9.4	5.8	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	12.1	4.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Roomster 1,2 HTP 51kw Active	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 1,2 TSI 77kw Active	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 1,6 TDI CR 77kw Ambition	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 1,2 TSI 77kw Active	13 999 €	K	5	5	4222 x 1793 x 1691	416/1580	R4	1197	B	77	175	M6	P	177	11.4	6.0	A,B,C,E,S
Yeti 1,6 TDI 77kw GreenTec Ambition	21 699 €	K	5	5	4222 x 1793 x 1691	416/1580	R4	1598	D	77	250	A7	P	175	12.2	5.0	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Yeti 2,0 TDI CR 81kw Ambition	19 049 €	K	5	5	4222 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 2,0 TDI CR 103kw 4x4 Ambition	24 199 €	K	5	5	4222 x 1793 x 1691	416/1580	R4	1968	D	103	320	A6	4x4	187	10.2	6.3	

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 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

Corolla 1,6 Valvematic Active	17 290 €	S	4	5	4620 x 1775 x 1465	452/-	R4	1598	B	97	160	M6	P	200	10,0	6,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Corolla 1,4 D-4D 90 DPF Active	18 890 €	S	4	5	4620 x 1775 x 1465	452/-	R4	1364	D	66	205	M6	P	180	12,5	4,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Corolla 1,4 D-4D 90 DPF Style	21 690 €	S	4	5	4620 x 1775 x 1465	452/-	R4	1364	D	66	205	M6	P	180	12,5	4,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Hilux 2,5 D-4D 145 DPF SC Terra	23 880 €	U	2	2	5260 x 1760 x 1795	-/-	R4	2494	D	106	343	M5	4x4	170	13,3	7,3	A,C,E,R
GT86 2,0 Boxer D-4S Premium	31 990 €	C	3	4	4240 x 1775 x 1285	243/-	B4	1998	B	147	205	M6	Z	226	7,6	7,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
GT86 2,0 Boxer D-4S AT Premium	33 590 €	C	3	4	4240 x 1775 x 1285	243/-	B4	1998	B	147	205	A6	Z	210	8,2	7,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser 3,0 D-4D Power 3D	39 500 €	K	3	5	4335 x 1885 x 1845	381/-	R4	2982	D	140	420	M6	4x4	175	10,6	8,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser 3,0 D-4D Power 5D	42 500 €	K	5	5	4780 x 1885 x 1830	621/-	R4	2982	D	140	420	M6	4x4	175	11,4	8,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser 3,0 D-4D AT Power 5D	44 500 €	K	5	5	4780 x 1885 x 1830	621/-	R4	2982	D	140	420	A5	4x4	175	11,0	8,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser 4,0 I Dual VVT-i Style 5D	65 000 €	K	5	5	4780 x 1885 x 1830	621/-	V6	3956	B	207	385	A5	4x4	180	10,9	10,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser V8 4,5 D-4D Sol	68 000 €	K	5	5	4950 x 1970 x 1865	909/-	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 4,5 D-4D Sol 7s.	70 000 €	K	5	7	4950 x 1970 x 1865	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 1865	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	BE	73	142	CVT	P	180	10,4	3,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Prius+ HSD Prius+	29 990 €	H	5	7	4615 x 1775 x 1575	232/-	R4	1798	BE	73	142	CVT	P	165	11,3	4,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RAV4 2,0 Valvematic 4x4 Power	25 100 €	K	5	5	4470 x 1845 x 1660	547/-	R4	1987	B	111	195	M6	4x4	185	9,9	7,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RAV4 2,0 D-4D Active	25 600 €	K	5	5	4470 x 1845 x 1660	547/-	R4	1998	D	91	310	M6	P	180	10,5	4,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RAV4 2,2 D-4D 150 4x4 Active	28 500 €	K	5	5	4470 x 1845 x 1660	547/-	R4	2231	D	110	340	M6	4x4	190	9,6	5,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Verso 1,6 Valvematic Power	17 990 €	K	5	5+2	4460 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	20 090 €	K	5	5+2	4460 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	22 490 €	K	5	5+2	4460 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	9 590 €	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	9 999 €	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	12 790 €	H	5	5	3885 x 1695 x 1510	286/-	R4	1329	B	73	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,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,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,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
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,K,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,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 &	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,K,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												

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
VOLVO																	
S 60 D3 A Base	32 690 €	S	4	5	4635 x 1865 x 1484	380/-	R5	1984	D	100	350	A6	P	200	10.2	4.8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 60 D5 Kinetic	37 240 €	S	4	5	4635 x 1865 x 1484	380/-	R5	2400	D	158	420	M6	P	230	7.4	4.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 60 D5 Momentum	39 790 €	S	4	5	4635 x 1865 x 1484	380/-	R5	2400	D	158	420	M6	P	230	7.4	4.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 60 T4 Kinetic	32 740 €	S	4	5	4635 x 1865 x 1484	380/-	R4	1596	B	132	240	M6	P	225	8.3	6.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 60 T6 A AWD Momentum	48 040 €	S	4	5	4635 x 1865 x 1484	380/-	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	250	6.0	9.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 T4 Kinetic	35 690 €	S	4	5	4854 x 1861 x 1493	480/-	R4	1595	B	132	240	M6	P	220	8.5	5.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 T6 AWD A Momentum	52 390 €	S	4	5	4854 x 1861 x 1493	480/-	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	250	6.4	9.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 D3 Kinetic	35 490 €	S	4	5	4854 x 1861 x 1493	480/-	R5	1984	D	100	350	M6	P	205	10.4	4.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 D5 Kinetic	41 790 €	S	4	5	4854 x 1861 x 1493	480/-	R5	2400	D	158	420	M6	P	230	7.6	4.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 D5 AWD A Kinetic	46 190 €	S	4	5	4854 x 1861 x 1493	480/-	R5	2400	D	158	440	A6	4x4	225	7.8	5.9	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,AK,K,P,R,S
V 40 T5 Kinetic	33 600 €	H	5	5	4369 x 1802 x 1421	335/1032	R5	2497	B	187	360	A6	P	250	6.1	7.9	A,B,C,E,H,AK,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,AK,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	210	6.4	8.3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
V 40 Cross Country D4 A Kinetic	30 180 €	H	5	5	4370 x 1802 x 1458	335/1032	R5	1984	D	130	400	A6	P	210	8.3	5.2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
V 60 D5 AWD A Base	41 790 €	K	5	5	4635 x 1865 x 1484	430/1241	R5	2400	D	158	440	A6	4x4	225	7.7	5.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 60 T5 A Base	39 190 €	K	5	5	4635 x 1865 x 1484	430/1241	R4	1969	B	180	350	A8	P	230	6.4	6.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 60 T6 AWD A Momentum	49 540 €	K	5	5	4635 x 1865 x 1484	430/1241	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	250	6.0	10.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 70 T5 A Kinetic	43 590 €	K	5	5	4814 x 1861 x 1547	555/1580	R4	1969	B	180	350	A8	P	230	6.7	6.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 70 T6 AWD A Momentum	54 490 €	K	5	5	4814 x 1861 x 1547	555/1580	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	250	6.6	10.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 70 D5 AWD A Kinetic	48 190 €	K	5	5	4814 x 1861 x 1547	555/1580	R5	2400	D	158	440	A6	4x4	220	8.0	6.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 60 D3 Kinetic	33 390 €	K	5	5	4644 x 1891 x 1713	495/1450	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	41 190 €	K	5	5	4644 x 1891 x 1713	495/1450	R5	2400	D	158	440	M6	4x4	210	8.1	5.3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 60 T6 AWD A Momentum	49 440 €	K	5	5	4644 x 1891 x 1713	495/1450	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	210	6.9	10.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 70 T6 AWD A Momentum	55 690 €	K	5	5	4838 x 1870 x 1604	555/1580	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	210	6.9	10.6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 70 D5 AWD A Kinetic	49 390 €	K	5	5	4838 x 1870 x 1604	555/1580	R5	2400	D	158	440	A6	4x4	205	8.3	6.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 70 D5 AWD A Summum	56 390 €	K	5	5	4838 x 1870 x 1604	555/1580	R5	2400	D	158	440	A6	4x4	205	8.3	6.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 90 D5 AWD A Kinetic	48 440 €	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 D5 AWD A R-DESIGN	58 240 €	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	45 340 €	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, C - kupé, CA - kabriolet, CC - kupé-kabriolet, V - van, R - roadster, U - pick-up

Pohon náprav:

P - prednej, Z - zadnej, 4x4 - prednej aj zadnej

Prevodovka/počet prevodových stupňov:

M - ručne ovládaná, A - automatická, CVT - s plynulou zmenou prevodu

Usporiadanie valcov motora:

R - radový, V - vidlicový, B - „boxer“, O - rotačný

Palivo:

B - benzín, D - diesel, BE - hybrid so zážihovým motorom, ME - hybrid so 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 vpred, BB - bočné bezpečnostné vankúše vpred/vzadu, H - hlavový bezpečnostný vankúš, AK - kolenný bezp. vankúš vodiča, K - klimatizácia, C - centrálna zamykanie, E - elektricky ovládané okná, S - kontrola stability, P - palubný počítač, O - bez posilovača riadenia, R - rádio



Volkswagen Tiguan



Volkswagen Touareg



Volvo V40



Volvo XC70



Volvo V70



Volvo XC90

Doplňovačka

V expozícii Mercedesu na tohtoročnom ženevskom autosalóne zaujalo kupé Mercedes Benz S Coupé. Konštrukčne je odvodené zo sedanu triedy S. Kupé S 500 je vybavené viacerými systémami ako Active Body Control, Magic Sky Control ovládajúci transparentnosť strechy. Systém (tajníčka) má funkciu nakláňania sa vozidla v zákrutách. Funkciu nakláňania sa možno prepínačom nastaviť podľa jazdných režimov. Nakláňanie vozidla v zákrute zmenšuje odstredivú silu pôsobiacu na cestujúcich vo vozidle. Zlepšuje sa tak komfort jazdy (MOT'or č. 4/2014).

1	2	3	4	5

6	7	8	9

10	11	12	13	14	15	16

1- jednostopové motorové cestné vozidlo, 2- základná jednotka elektrického prúdu, 3- miestnosť na úschovu motorového vozidla, 4- zástrčný montážny kľúč, 5- zariadenie na tlmenie svetla v motorovom vozidle, 6- mechanizmus na spomalenie alebo zastavenie pohybu bicykla, 7- sila pôsobiaca proti pohybu vozidla, 8- vzorované členenie obežnej plochy pneumatiky, 9- názov osobného automobilu značky Toyota, 10- názov osobného automobilu značky Honda, 11- priestorový rozmer valca spaľovacieho motora, 12- palivo pre vznietové spaľovacie motory, 13- zariadenie zoslabujúce zvuk prúdu výfukových plynov motora, 14- otáčavá časť alternátora, 15- chemický prvok značky Pb, 16- nástroj na svietenie.

Riešenie

Tajníčka:

Magic Body Control,

1- moped, 2- ampér,

3- garáž, 4- imbus,

5- clona, 6- brzda,

7- odpor, 8- dezén,

9- Yaris, 10- Civic,

11- objem, 12- nafta,

13- tlmič, 14- rotor,

15- olovo, 16- lampa

-jo-

LUDOLFOVO ČÍSLO A KOLESO

Na strednej škole sme sa museli naučiť Ludolfovo číslo, označované písmenom gréckej abecedy „ π “. Keď sme ho nevedeli, bolo zle, dostali sme horšiu známku z matematiky. A pritom stačilo tak málo, mohli sme si ho zistiť jednoduchým pokusom. Na jeho hodnotu pridáme i dnes, keď sme ho už možno úplne zabudli. (Mimochodom, číslo „ π “ malo svoj svetový deň 14. 3. 2014.)

Stačí, ak si z tvrdého papiera vystrihneme koleso s priemerom 1 dm a na jeho obvode si nakreslíme krátku rysku smerujúcu do stredu kruhu. Na dlhší kus iného papiera si dolu nakreslíme priamku. Na začiatok priamky položíme papierové koleso tak, aby ryska na jeho obvode bola kolmá na nakreslenú priamku. Toto miesto si na priamke takisto označíme ryskou. Teraz začneme koleso kotúľať po priamke smerom dopredu až potiaľ, kým sa ryska na jeho obvode nedostane opäť kolmo na priamku. Toto miesto na priamke si tiež označíme ryskou. Teraz už stačí len pravítkom odmerať vzdialenosť obidvoch rysiek. A to je práve Ludolfovo číslo, tentoraz v decimetroch: 3,14.

Ale ako súvisí Ludolfovo číslo s kolesom, na to pridáme nasledujúcou úvahou. Povedzme, že chceme vypočítať rýchlosť automobilu z otáčok hnacích kolies zo vzorca, ktorý si sami vytvoríme. Ako možno vieme, obvodová rýchlosť kruhového pohybu kolesa sa priamo rovná rýchlosti automobilu (samozrejme za predpokladu, že sa hnacie kolesá automobilu počas jazdy neprešmykávajú). Vypočíta sa to zo vzorca $x=s/t$, kde „ s “ je dráha v kilometroch (km) a čas „ t “ je v hodinách (h). Teda praktický rozmer rýchlosti je km/h. Jednoduchšie na to pridáme tak, že sa pozrieme na rýchlosť automobilu, kde sú priamo uvedené hodnoty dosahovaných rýchlostí v km/h.

Teraz sa vrátime k tomu, ako si vytvoríme vzorec pre rýchlosť jazdy. Vieme už, že rýchlosť jazdy je vlastne obvodovou rýchlosťou hnacích kolies, k tejto rýchlosti sa dostaneme nasledujúcou úvahou:

Za jednu otáčku prejdú hnacie kolesá dráhu, ktorá sa rovná jeho obvodu $\pi \cdot d$ (kde „ π “ je Ludolfovo číslo a „ d “ je priemer hnacích kolies v m). Pre nás však bude výhodnejšie namiesto priemeru „ d “ napísať

2.r (kde „ r “ je polomer hnacích kolies), potom z $\pi \cdot d$ dostaneme $\pi \cdot 2 \cdot r$.

Za „ n “ otáčok prejdú hnacie kolesá n -krát dlhšiu dráhu – teda dráhu $\pi \cdot 2 \cdot r \cdot n$. Keďže otáčky hnacích kolies majú rozmer 1/min., bude to dráha, ktorú prejdú hnacie kolesá za minútu. Keď chceme, aby to bolo za hodinu, musíme to násobiť číslom 60. Takto získame $\pi \cdot 2 \cdot r \cdot 60$, čo bude rýchlosť v m/h. A nakoniec na to, aby sme dostali rýchlosť v km/h, musíme tento výraz deliť číslom 1000.

Takto dostaneme výsledný vzorec pre rýchlosť automobilu $(\pi \cdot 2 \cdot r \cdot 60) / 1000$ v km/h.

Nakoniec si položíme otázku: Nedalo by sa to všetko vypočítať aj bez Ludolfovoho čísla? Dalo, ale bolo by to veľmi prácne. Zakaždým by sme museli pri odvažovaní sa kolesa po priamke merať dráhu obehnutú kolesom, a to by bolo zdĺhavé. Nakoniec by sme prišli na to, že pri zväčšovaní priemeru kolesa sa jeho obvod zakaždým zväčšuje 3,14-krát voči hodnote priemeru, a to je práve to Ludolfovo číslo „ π “. Potom nemusíme robiť množstvo pokusov s vystrihnutým kolesom a jednoducho len použijeme číslo „ π “.

Doc. Ing. Alexander IKRINSKÝ, PhD.

PEUGEOT SA VRACIA NA DAKAR

Automobilka Peugeot oznámila, že sa zúčastní budúceho ročníka jedného z najťažších a najznámejších motoristických pretekov s názvom Paríž-Dakar.

Ako je známe, Afrika je už niekoľko rokov veľmi nebezpečným územím, preto sa rely so slávnym označením presťahovala do Južnej Ameriky – na miesta zabezpečujúce zachovanie pôvodnej náročnosti trate. Peugeot sa na „Dakar“ vracia po štvrtstoročí a chce, aby to bol návrat úspešný.





uvádzaní Peugeot 2008 v Číne, Argentíne, Brazílii... Odborníci oddelenia Peugeot Sport pri technickom návrhu Peugeot 2008 DKR riešili dilemu, či dať trojdverovému špeciálu pohon všetkých štyroch kolies, alebo má mať poháňanú len jednu nápravu. Napokon sa rozhodli pre tú druhú alternatívu. Možno k tomu prispel aj názor Carlosa Sainza, ktorý sa Dakaru zúčastnil už sedemkrát v tíme Red Bull, posledné dve Rallye Dakar absolvoval na automobiloch s pohonom kolies len jednej nápravy. Je presvedčený, že dobre postavený špeciál s takouto koncepciou pohonu dokáže vyhrať ťažké „púštne“ preteky. Takýto variant s umožňuje vozidlu ľahšie meniť smer jazdy,

Naposledy Peugeot štartoval na Dakare v roku 1990, teda na pôvodnej africkej trati. V rokoch 1987 až 1990 Peugeot dosiahol v týchto ťažkých pretekoch štyri víťazstvá po sebe. V prvých dvoch rokoch vyhrali posádky na modeloch 205 T16 Grand Raid, v ďalších dvoch rokoch Peugeot uspel s presláveným modelom 405 T16 Grand Raid.

Rozhodnutie zúčastniť sa opäť Rallye Dakar dosť pravdepodobne podnietil vynikajúci úspech Peugeotu na minuloročných pretekoch do vrchu Pikes Peak, keď Sebastian Loeb na upravenom Peugeot 208 výrazne prekonal dovtedajší traťový rekord a vyhral s veľkým časovým náskokom. Na príprave auta vtedy Peugeot spolupracoval so spoločnosťami Red Bull a Total. A v rovnakej



zostave spolupracujú aj v príprave návratu značky Peugeot na Dakar, pričom to nemá byť jednorazová akcia ako minuloročný Pikes Peak. Všetci traja partneri veria, že uspejú hneď pri prvom pokuse. V januári 2015 budú na štarte Rallye Dakar reprezentovať farby pretekárskeho tímu Peugeot Total Španiel Carlos Sainz a Francúz Cyril Despres. Obaja už Dakar v minulosti vyhrali. Sainz raz, Despres až päťkrát, ale doteraz vždy na motocykli. K dispozícii budú mať špeciál Peugeot 2008 DKR.

Peugeot priznáva, že výber označenia vozidla má čisto marketingový dôvod. Malý mestský SUV Peugeot 2008 je obchodne úspešný v Európe. Budúci rok ho Peugeot plánuje uviesť na trh v Číne a v Južnej Amerike. Automobilová a motocyklová Rallye Dakar je niečo ako cyklistické preteky Tour de France. Pribeh pretekov a ich výsledky zaujímajú milióny ľudí na celom svete. Úspech špeciálu, ktorý má v názve typ sériovo vyrábaného auta pripravovaného pre spomínané veľké trhy, by bol skvelým marketingovým úvodom pri

umožňuje montovať naň väčšie kolesá, výhodné pre priechodnosť ťažkým terénom. Kolesá špeciálu 2008 DKR majú priemer 37 palcov a celé koleso s pneumatikou (Michelin) má takmer metrový priemer (994 mm). Zatiaľ nie je známe, ktorá z náprav bude poháňaná, ale predpokladáme, že zadná. Do uzávierky tohto vydania časopisu Peugeot neuverejnil ani informácie o motore a prevodoch. Vie sa len, že motor bude uložený uprostred vozidla za dvojmiestnym kokpitom.

-pt

AERO MINOR II, rok výroby 1950



Vývoj a príprava výroby tohto automobilu prebiehali tajne počas druhej svetovej vojny v spoločnosti Jawa. Bol pokračovaním typu Jawa Minor, ktorý sa vyrábalo do roku 1939. Sériovú výrobu rozbehli hneď po skončení vojny v roku 1946 v leteckej továrni Letecké závody, n.p. Praha, závod Jinonice. Auto bolo vo výrobe do roku 1952. Bolo to ľudové auto s karosériou typu tudor, so štyrmi sedadlami. Motor bol dvojtaktný, radový dvojvalec so zdvihovým objemom 615 cm³, s výkonom 14,3 kW (19,5 k). Vozidlo dosahovalo najväčšiu rýchlosť 90 km/h, priemernú spotrebu paliva (benzín 72 okt. s olejom v pomere 1:25) 6,5 l na 100 km. Majiteľom vozidla je pán Ondrej Pištík zo Žiliny. So svojim veteránom sa zúčastňuje podujatí s historickými vozidlami.

NÁHRADA CENTRÁLNEJ MATICE

Pri vlnajšom stretnutí majiteľov áut značky Kissel v Portlande, štát Oregon, počas súťažnej jazdy na aute Kissel 4-40 z roku



1914 odpadla z kolesa centrálna matica, ktorú majiteľ nenašiel. Jazdec nezaváhal a miesto po matici ovinul izolačnou páskou, ako vidno na fotografii. Potom prešiel 16 km až do hotela. Tvrdí, že inšpiráciu mal od astronautov z lode Apollo 13, kde im život zachránila lepiaca páska. Radí všetkým veteránom, aby bez lepiacej alebo izolačnej pásky nešli na cestu.

STALO SA PRED 200 ROKMI ... 1814

Ako vznikali vozidlá so spaľovacími motormi v 19. storočí, tak zároveň s týmto vývojom vznikali aj preteky. Je to ľudská snaha

prekonať toho druhého, ak robí to isté ako ja. Tak vznikali všetky tie preteky, súťaže, rallye, grand prix, a iné ako ich poznáte dnes. Pokiaľ neprišli autá, pretekalo sa na koňoch, prípadne na konských povozoch. To trvalo tisícročia. Dnes už málokto vie, že na území Slovenska prvé konské dostihy podľa medzinárodných pravidiel sa konali 11. mája 1814, teda pred 200 rokmi. Bolo to v obci Urmin, dnešných Mojmirovciach. Dostihy organizoval gróf Jozef Huňady. Rodinný kaštieľ Huňadyovcov stojí v Mojmirovciach v plnej kráse dodnes. Pýchou rodu Huňadyovcov bol žrebčín, v ktorom chovali ušľachtilé plemená koní. Dostihová trať merala 2600 metrov a pretekalo sa 13 koní. Zvítazil kôň Tajár

(1811-1830) z urmínskeho chovu. Boli to prvé dostihy podľa moderných pravidiel na území vtedajšieho Rakúsko-Uhorska.

PRED 100 ROKMI ... 1914

Spoločnosť NSU predviedla auto aerodynamického tvaru s hliníkovou karosériou. Ford postavil skúšobný model T vybavený elektrickým pohonom. Prvýkrát boli použité hliníkové piesty v motore pretekárskeho Mercedesu. V spoločnosti Ford schádzal z montážnej linky každých 40 sekúnd vyrobený jeden Ford T.

PRED 90 ROKMI ... 1924

Postavili prvú modernú diaľnicu v Európe medzi mestami Miláno – Varese (Taliansko). Objavili sa prvé výkyvné smerovky na autách. Predstavili slávny Bugatti 35.

Ettore Bugatti ostro vystúpil proti prepĺňaniu motorov mechanickými kompresormi.

Priravnáva to k dopingovú dostihových koní.

Pred 80 rokmi ... 1934

Predstavili Citroën typu 7 A, ktorý mal pohon predných kolies a všetky kolesá mal nezávisle zavesené.

Cadillac začal montovať do áut autorádia.

PRVÁ AUKCIA HISTORICKÝCH VOZIDIEL NA SLOVENSKU



Dňa 11. mája tohto roku (nedeľa) sa uskutoční po prvý krát na našom území aukcia historických, športových a atypických vozidiel. Konat sa bude na golfovom ihrisku Welten Golf Club v obci Báč pri Šamoríne. Iniciátorom akcie je aukčná spoločnosť i-Commerce. Snahou spoločnosti je organizovať na Slovensku aukcie atraktívnych vozidiel, kam patria aj historické vozidlá. Predávajúci majitelia historických vozidiel, ktorí mienia predat svoje vozidlo, tak majú možnosť získať najvyššiu reálnu cenu. Pre kupujúcich je tu možnosť získať do zbierky niečo zaujímavé, mať možnosť dobrej investície. V posledných rokoch stúpa hodnota historických vozidiel v priemere o 8 % ročne. Ak máte záujem predat svojho veterána, prípadne vás zaujíma, aké autá sa budú dražiť, kliknite na <http://www.lmauctions.sk/>

ĎALŠIE JARNÉ TESTOVANIE VETERÁNOV

V tomto roku prebehli historicko-technické kontroly (HTK), tiež zvané testácie, v apríli. Testovali ich v Bratislave a v Trnave. Tento mesiac sa HTK konajú v Košiciach, 16. mája a v Banskej Bystrici, 17. mája. V júnovom čísle nášho časopisu budeme informovať o ich priebehu.

AKTÍVNY BRNIANSKY AUTO MOTO VETERÁN KLUB,

ktorý oslávil 50-te výročie existencie, začal už v marci svoje aktivity. V dňoch 21. až 23. marca usporiadal reprezentačnú výstavu historických vozidiel spojenú s prvou aukciou v Českej republike. Okrem historických vozidiel mali tu stánky reštaurátorské podniky, ako aj výrobcovia náhradných dielcov pre veterány. Expozíciu mala aj



spoločnosť Morgan, ktorá predviedla svoje najnovšie výrobky, Morgan roadster, ako aj trojkoliesku. Svojím dizajnom dokonalo zapadli medzi historické vozidlá. Zišli sa tu aj osobnosti českého a slovenského veteránistického hnutia. Veľkým prekvapením bolo, že výstavu navštívil legendárny konštruktér pretekárskych automobilov, dnes 80-ročný Otto Buchberger s manželkou. Boli tu vystavené dva automobily formuly 3, ktoré postavil v sérii 5 vozidiel. Vozidlo č. 1 bolo zničené pri havárii, vozidlo č. 2 kúpil pán Nikitin, predseda CCC Bratislava, jedno vozidlo je nezvestné.

Ivan Roháček
VCC Bratislava



Pán Otto Buchberger vo formule, ktorú vyrobil



Jedno z vystavených áut Cadillac z roku 1957

NÁVRAT VELKÝCH

Žiadne obavy, o politike reč nebude: Ide o aktuálny návrat „veľkých“ automobilových modelov v M 1:43 – uveríte? – akurát od svetoznámej jednotky v kategórii malých modelov automobilov v M 1:87, spoločnosti HERPA! Čo opäť raz pripomína, že výnimka iba potvrdzuje pravidlo...

Keď koncom minulého storočia HERPA po prvý raz uviedla na trh aj svoje „veľké“, a ešte aj kovové modely automobilov v M 1:43, mnoho jej priaznivcov to prekvapilo: Jednak preto, že tento výrobca z Dietenhofenu v Bavorsku sa už dávno stihol v celosvetovom meradle vypracovať na svetovo bezkonkurenčnú jednotku vo svete malých plastových modelov automobilov v mierke 1:87, i preto, že v mierke 1:43 už takmer desaťročie celosvetovo kralovala spoločnosť MINICHAMPS – so zjavným cieľom zmodelovať v tejto mierke zo sveta automobilov všetko! Včerajška i dneška, a to čo najlepšie. (Teda popri svojej druhej veľkej mierke M 1:18!). Vtedajšie „veľké“ modely HERPA v bielych kartónových obaloch aj s vitrínkami síce kvalitatívne i cenovo jej produktom v rovnakej mierke konkurovať mohli, ani zďaleka však nie pokiaľ išlo o šírku už vtedy ňou ponúknutého sortimentu. Nečudo, že „veľké HERPY“ onedlho z ponuky zmizli, hoci kvalita modelov v M 1:87 a la HERPA zostala žiarir' i naďalej. Čo platí dodnes. Zdá sa ale, že to, čo berie dych milovníkom automobilov „en miniature by HERPA“ v M 1:87 na celom svete i dnes, chcú mať aj automobilky – no z propagačných dôvodov aj v mierke 1:43. Aj z kovu! Potvrdzuje to aj nový, už druhý, lanský štart

KEĎ SA KONVERZUJE UŽ LEN CEZ MOBIL...

- Stará mi povedala, že ju volal čísi nervózny hlas v mobile – z akejsi agentúry. Vraj tu vystavujete nové autá, a aby ste ich dokázali aj predať, potrebujete k nim ešte nejaké pipky, husičky, môže byť aj mladá koza, či dobre živý kanec... A povedala aj, že keď vám to všetko dodáme hneď, nikto sa nebude vyhovárať na druhotnú platobnú neschopnosť, a naše peniaze dostaneme keš! Tak ma s tým všetkým máte tu... A keďže dnes si kupujú autá už aj tie kadejaké emancipované ženy samy, aby ste tie autá popredali, pridala okrem toho dávno vymiškovaného kančiska i dvoch mladých kohútov - aj s kvočkou s kurčiatkami. Ako dôkaz, že to aj funguje...



● Už z novej, aktuálnej „červenej“ série kovových modelov HERPA v M 1:43: VW Golf 2-T (t.j. dvojdvierový) 7. radu vo farbe metalízy „nočnej modrej/nightblue“, Audi A3 Cabriolet s „brilantne červeným“ lakom/brillant-rot, VW Golf GTI v metalíze „pacifická modrá/pacific blue“ a Audi A3 Limousine v metalíze „scuba blue“ (Všetky figúrky PREISER, M 1:43, resp. M 1:45)



● Jedným z najpríťažlivejších „veľkých“ modelov HERPA v M 1:43 z jej prvej série z konca 90. rokov minulého storočia (spolu s vitrínkou boli zabalené v takýchto bielych obaloch) bol aj policajný Smart City-Coupé hamburskej polície...



● ...čo síce prezrádza erb za jeho dverami z boku, nie však príslušná ŠPZ – miesto pre ňu bolo vtedy ešte prázdne... (Žeby kvôli utajeniu...?)

modelov značiek AUDI a VW „by HERPA“ – s ich tohoročným pokračovaním. Doposiaľ sú už v ponuke tri modely AUDI (jeden Audi A3 Cabrio a dva Audi A3 Limousine) i šesť modelov VW (dva dvojdvierové VW Golf VII, dva štvordvierové VW Golf VII a dva VW Golf VII GTi). Po dva v oboch prípadoch preto, že sa od seba líšia len farbou laku – veď chýbať predsa nemohla ani v Nemecku tak obľúbená biela i čierna – zvyšné farby laku vidno na priložených obrázkoch. A čo odlišuje nové, už v aktuálnych červených kartónových obaloch ponúkané HERPA – „štyridsaťtrojky“ od tých predošlých? Tri veci: Po prvé: Kvalitou už dosahujú aktuálnu úroveň svetovej modelovej špičky. Po druhé: Ich cena na modelárskom trhu je oproti tým aktuálne konkurenčným ale až takmer o polovicu menšia! A po tretie: HERPA tvrdí, že ďalšie modely sa objavia celkom určite..!

To, že o predlohách dnes predstavovaných modelov nepridávam do tohto textu už radšej nič, má aj svoj objektívny dôvod: Nielen na internete predsa nájdeme „všetko“ – ba na internete dokonca aj „oveľa viac“! Čiže, písať o ozajstných Golfoch 7. generácie aj tu, by bolo len nosením dreva do lesa. Alebo, ako hovoria Nemci, nosením sov do Atén. No i tak som ale urobil osobný pokus – u Adama. Keďže ním to údajne kedysi všetko začalo – ako tvrdia mnohí dodnes, aj keď história starých národov ich nikdy nezaujímal. A hľa, hneď na prvom (náhodnom) SK-linku („Milujeme Volkswageny“: „Novinky od VW do roku 2017“) ma ale ešte viac ako



● Z prvej série kovových modelov HERPA v M 1:43 z konca minulého storočia pochádza aj tento krásavec



● Hoci tento pôvabný MB A-Klasse v M 1:43 z konca minulého storočia mal už aj zlepšené tak čelné reflektory, ako i modelovo verné zadné signalizačné svetlá, budúcnosť „veľkých“ modelov HERPA už nezachránil



● Dvakrát ten istý model HERPA Audi A3 Cabrio: V tradičnej mierke M 1:87 a vo „veľkej“ mierke M 1:43



● Z novej, aktuálnej série kovových automobilových modelov HERPA v M 1:43 (odteraz už v červenom obale) pochádza aj VW Golf GTI to 7. série – ako všetky modely vo „veľkej“ mierke M 1:43 je uložený aj v protiprašnej vitríne

najpredávanejší automobil všetkých čias – už v siedmich generáciách – Golf, zaujal hneď ďalší nadpis (tamže): „Volkswagen Up! = Malý Volkswagen s veľkým potenciálom! A hlavne to je rodený Slovák!“. No, hlavne pre toho malého Slováka... Síce som nepochopil, ako si treba vysvetliť tú dvojbodku s jedinou zátvorkou až na konci (zdá sa, že myšlienky) – ale, keďže ja osobne i moji potomkovia hľadáme na svet z výšky meter deväťdesiat, skrátka tak trochu z nadhľadu...no, čo už, a ešte aj akurát dnes! Aj keď sadnúť si do malého auta vedľa vodiča nám dáva pri našom skladaní sa zabráť, lebo bez hlavy by sa tam dobre nesedelo... Ale k zmienenej budúcnosti značky VW na linku podľa Adama (a veruže, len tých jeho vlastných je na www.habadej...). Skrátka, už k tej slovenskej podstate, dokonca v budúcnosti (!); no, radšej citujem: „Druhú generáciu tohto krásneho auta (VW Up! – pozn. autora) uvidíme asi (?) v roku 2017. Bude mierne dlhší (??) a bude mať úplne novú platformu. Novinkou bude dvojspojková automatická prevodovka. S veľkou pravdepodobnosťou (???) príde aj s upravenými motormi a predpokladá sa (????) aj naftový motor s objemom buď (?????) 0,8 TDI alebo (?????) 1.4 TDI.“ A Adamov osobný dovetok k de facto dosť nejasej budúcnosti jedného malého auta, ktoré by malo posilniť naše slovenské sebavedomie aspoň o trochu viac? Citujem: „Je ešte ťažko povedať či sa bude stále vyrábať u nás (na Slovensku – pozn. autora) alebo nie.“ (No, bum a bác! – a môže to byť zas v kýbľi...). Takže v onom roku 2017 – ak nebude tretia svetová vojna kvôli „nešťastným“ Rusom na Ukrajine, a problematickému presúvaniu ruského prírodného bohatstva vo forme plynu hore-dole Európou, by to už možno mohol byť napríklad aj taký... slovenský Rus...? Ale čo už, veď aj ten kadejako dodnes často ohýbaný bezbožný nemecký filozof, Nietzsche (Friedrich Wilhelm Nietzsche, 1844 – 1900), syn farára, ktorý tvrdil, že Boh je mŕtv, a v svojom základnom diele „Tak hovoril Zarathustra“ (1882) doslova hovorí, že „Bohovia sú mŕtvi všetci, chcime teda, aby žil nadčlovek“, pričom, berúc do úvahy už vtedy známu Darwinovu evolučnú teóriu,



● Na Audi A3 Cabriolet-e z novej série kovových modelov HERPA v M 1:43 nechýba už žiadny vizuálny detail tak z vonkajšej strany...



● ... ako aj pri pohľade do interiéru – až po imitáciu kožených poťahov (tu z plastu)!

domýšľal jej dôsledky takto: „Pokiaľ človek vznikol evolúciou, tak je len prechodným štádiom k ďalšiemu evolučnému stupňu“... A na vysvetlenie dodal: „Čo je opica pre človeka? Vysmech alebo bolestný stud. A to isté má byť človek pre nadčloveka, veď len nadčlovek je zmysel sveta“. A ešte aj: „Nadčlovek, ktorý vie o smrti Boha, neverí preludom filozofie, a s radosťou „dionýzovsky“ žije pre daný okamih. Vie, že je len súčasťou toho sveta, „(s) vôľou k moci“, ale je si tejto „tragickej múdrosti vedomý a dokáže jej čeliť“. Čo ale bezbožný idealista Nietzsche pri svojom filozofovaní už celkom určite poriadne nedomyslel, bolo to, čo neskôr nasledovalo (jasne, len kvôli dogmaticky pochopenej „vôli k moci“ – aj vrátane II. svetovej vojny. Kedy sa egoistické individua jeho filozofie zmocnili po svojom, a okamžite sa začali sami pasovať za (pochybných) nadľudí. Dôsledok? Ako vždy: Ľudské utrpenie miliónov dovtedy normálnych ľudí, pričom 20 miliónov z nich to počas piatich rokov už neprežilo! Lebo drzo, a len sebou samým narýchlo a pochybne vykvasený „nadčlovek“, neuznáva nielen žiadnu evolúciu, ale hlavne ani názor nikoho druhého; hoci na verejnosti „verí“, no v skutočnosti neverí ani tým sebou samým hlásaným chorým bludom, ktoré tí normálni nazývajú prosto táraniny. No, „nadčlovek tragickej pravdy“... Ešteže samotný filozof Nietzsche, ktorý všeobecne prijatú morálku nazýval morálkou stáda, stihol zomrieť dávno predtým... Po dlhoročnom osobnom šílenstve... No prosím, a to už ako 24-ročný prednášal na bazilejskej univerzite ako profesor klasickej filológie! Čo len potvrdzuje smutný fakt, že tí, ktorí o obsahu tohto starogréckeho slova nikdy ani nechýrovali, ho prosto ignorovali – a tú „teóriu stáda“ si prostoducho vysvetlili či vysvetľujú po svojom. A inak? No, pokiaľ

ide o predlohy a ich verné modelové miniatúry, na čom sa dokážem pobaviť aj po polstoročí zaoberaním sa s autičkami „en miniature“ ja sám, sú ich – dnešné farby lakov! Presnejšie, ich oficiálne pomenovania tak pri predlohách, ako i modeloch – lebo darmo, aj najkvalitnejšie zreprodukovaná tlač skresľuje, čo ani text pod Obr. 6 to už napraviť nedokáže. Keďže pri nich neraz ide o akúsi čudnú zmes slov i jazykov... No, a potom nájdí k tomu všetkému aj výstižný slovenský preklad! Lebo iba mechanický, taký, ako býva v tých všelijakých zbytočne hrubých manuáloch rôzneho druhu, ktorým aj tak nikto nerozumie, by si vyžadovalo aj dodatočné vysvetlenie. Či prirovnanie k artefaktom, známym aj u nás... Medzi nami: Ak ste aj na vlastné oči už videli nejaké tie moria či oceány, označenie ako „pacifická



● Dvakrát GOLF: VW Golf 2-T a VW Golf GTI (Figúrky: PREISER, M 1:43)



● Audi A3 Limousine – už tohoročný kovový model HERPA v M 1:43 - pohľad zboka... (Figúrky: PREISER, M 1:43)



● Vis a vis pravde, alias Audi A3 Limousine... (Figúrka: PREISER M 1:43)

modrá“ či „scuba blue“ by vám i tak nič špecifického nepovedalo. Veď jednotný názor na vec nemôžu mať ani Američania či Japonci – na Pacifik sa totiž pozerajú z opačných strán. Nehovoriac už o komsi, kto má na nohách ešte aj plutvy – a je už pod vodou... (Poznámka: anglické slovo „scuba“/čítaj „skuba“ znamená „potápanie (sa)“; no neviem, aký odtieň modrej vidí okolo seba potápač, okolo ktorého pláva huf sardiniek, a aký asi zasa ten, ktorý zistí, že sa ním práve nadchla obrovská samica žraloka bieleho...).

Ing. Štefan ŠTRAUCH

Foto: The World en miniature

(Branislav Koubek a Adrián Gašparik)

POHLTENÁ DEDINA

Po dnešných Potulkách opustíme jeden z čarovných kútov nášho Slovenska, Zamagurie. Tento názov sa v ostatnom čase udomácnil nielen v slovenskej, ale aj v poľskej historiografii. Priliehavo a jednoznačne vystihuje opisovaný región, pretože v pomere k ostatnému Spišu sa rozprestiera za Spišskou Magurou.

Starším pomenovaním Zamaguria bola práve Spišská Magura. Názov pôvodne patrila len pohoriu, ktoré sa tiahne od Belianskych Tatier miernym oblúkom na severovýchod, v dĺžke asi 20 km. Tvorí mohutnú hrádzu medzi dolinou Popradu a Dunajca a oddeľuje Belianske a Vysoké Tatry od Pienin. Osou celého pohoria je potok „Rieka“, ktorého údolie smeruje do doliny Dunajca v podobe písmena S. A práve v hornej časti tohto pomyselného písmena sa nachádza obec Reľov a jej časť Hág. Pomenovanie „Spišská Magura“ sa skladá z dvoch častí. „Spišská“ samozrejme preto, lebo sa rozprestiera na území Spiša. Etymológia pomenovania druhej časti „Magura“, prináša niekoľko vysvetlení. Ľudovo sa vysvetľuje ako „moja hora“, dialektom ma gura. Ďalšie vysvetlenie prináša rozloženie opísaného názvu na časti: mag – gura. Časť „mag“ sa pokladá za praindoeurópsky základ, odvodený od slova „magnus“, „mogučiť“, čo znamená „mohutný“. V tomto zmysle by sa za pomenovaním „Magura“ mohlo hľadať slovné spojenie „mohutná hora“. Tretie vysvetlenie tvrdí, že slovo „mägurá“ je rumunského pôvodu a v slovenskom jazyku označuje „pahorok“ alebo „kopec“. Rumuni spomínané slovo prevzali z praslovanského základu „magŭla“. V slovenskom jazyku vzniklo z toho istého praslovanského základu slovo „mohyla“. Pomenovanie „Magura“ v treťom význame teda značí „mohyla“. V etnikách priestoru karpatskej kultúry pomenovanie „Magura“ sa často používalo na označenie kopcov mohylového tvaru.

Severný Spiš je ozajstnou mozaikou kultúr. Na pomerne malom území sa už po stáročia miešajú, spolu žijú, či hašteria sa a vedľa seba existujú rôzne etniká a kultúry tu žijúcich Slovákov, Poliakov, Nemcov, Maďarov a Rusínov. Stopy všetkých týchto etník sú zhmotnené v pamiatkach a charaktere jednotlivých častí severného Spiša. Na atraktivnosť Zamaguria má značný vplyv zachovávanie tradičnej ľudovej kultúry a folklóru miestnym obyvateľstvom. Tu, na severnom Spiši, sa snúbi krásna neporušenej prírody s historickými a ľudovými pamiatkami. Príroda, okrem prírodných skvostov, obdarila tento kút Slovenska

liečivými prameňmi a kúpeľmi ako aj jedinečnými a vzácnymi druhmi fauny a flóry.

Najstaršie obce Zamaguria boli založené na najvýhodnejších a pre kolonizačnú činnosť najprístupnejších miestach. Také boli najväčšie údolia medzi výbežkami Spišskej Magury smerujúce približne na sever k Dunajcu, ktorým smerom sa aj rozširujú. Kolonizácia sa uskutočňovala v dvoch etapách. Prvá etapa prebehla koncom 13-teho a prvej polovice 14-teho storočia. Druhá etapa koncom 14. a začiatkom 15. storočia. Hlavnou osou kolonizácie sa stalo údolie Rieky, pôvodne nazývanej Pravica. Už na začiatku 14. storočia bola známa pod nemeckými pomenovaniami Pribicz, Pribitz, Prinicz i Prebych. V tomto údolí vzniklo najviac obcí, šestnásť, medzi ktoré patrila i obec Reľov, ktorá je najjužnejšou zamagurskou obcou na trase Spišská Stará Ves – Kežmarok. Staré názvy obce sú známe z matriky Spišských Hanušoviec z rokov 1634 – 1674, kde sa obec nazýva „Relow“ a „Rylov“. Od názvu obce je odvodené aj pomenovanie reľovskej šoltýskej rodiny „Reľovských“ alebo „Rilovských“. V kamaldulských záznamoch sa obec menuje „Reul“, „Rulnho“ a „Rollowa“. Keď sa v rokoch 1905 až 1906 pomadařčovali na Spiši názvy obcí, obec dostala pomenovanie „Relyó“. Názory o založení obce sa rôznia. Významný maďarský historik, autor uznávaného diela o kolonizácii Spiša, Fekete Nagy Antal, považuje za zakladateľov obce rehoľu Križovníkov, strážcov Božieho hrobu v Lendaku. Svoje tvrdenie opiera o reambulačnú listinu, t. j. listinu z obhliadky miesta, či doplnenia, opravy mapy, z roku 1344. V nej sa spomínajú dve obce lendackej rehole, „Kehhelho“ a „Henus“. Obec „Kehhelho“ považuje za Reľov a „Henus“ za Hanušovce. Na základe týchto tvrdení za rok vzniku obce považuje rok 1344, teda dátum vyhotovenia reambulačnej listiny. Tento Feketeho názor sa opakuje napríklad v turistickom sprievodcovi „Pieniny – Spišská Magura“, ako aj v národopisnej monografii „Zamagurie“.

Prvým z Berzeviciovcov, ktorý vlastnil územie v Spišskej Magure, bol magister Kokoš. Darovacia listina na toto územie sa, žiaľ, nezachovala. Ako však vysvitá zo



Pohľad na Reľov zo Spišskej Magury

zakladacej listiny Červeného kláštora, magister Kokoš dostal zamagurské územie od kráľa ako dar za osobné zásluhy. Darované územie zaberalo väčšiu časť Spišskej Magury, a to od Červeného kláštora až po riekku Bialku na západe a od Dunajca na severe až po hrebene Spišskej Magury na juhu. Je reálny predpoklad, že Reľov založil magister Kokoš Berzeviczy a v roku 1314 ju daroval kartuziánom na „Skale útočiska“. Zmieňuje sa o tom autor kamaldulského Elenchus Novus pod nadpisom „De possessione Rilowa“. Podľa záznamov boli kartuziáni zo Skaly útočiska majiteľmi obce do roku 1332, kedy ju darovali svojmu sesterskému kláštoru pri Lechnici. Zdá sa, že prvé darovanie obce roku 1332 nenadobudlo platnosť, pretože autor kamaldulského Elenchu roku 1727 uvádza, že Červený Kláštor bol nepretržitým majiteľom Reľova 375 rokov. Z toho vyplýva, že sami kamalduli považovali Reľov za vlastníctvo kláštora až do roku 1352. Skutočnosť, že obec sa stala predmetom darovania roku 1314 dosvedčuje, že v tomto roku musela byť už dobudovaná, pretože iba takto mohla byť novému majiteľovi na úžitok. Reľov sa takto zaraďuje medzi najstaršie zamagurské obce založené na nemeckom, šoltýskom práve. V reľovskom chotári založil Juraj Horváth – Paločay roku 1612 osadu Hág.

V obci je zachovaná legenda, ktorá spomína, že obec nebola založená na tom mieste, kde stojí dnes. Podľa legendy bola založená južnejšie, pod úpäťm Spišskej Magury a volala sa „Ryl“. Pod osadou sa uvoľnili spodné vrstvy a dedina sa prepadla. Obyvatelia sa preto premiestnili nižšie, na terajšie miesto. Dôkazom pravdivosti tejto legendy by mal byť najmenší zvon v miestnom kostole, umieračik, tzv. singlorka. Vyoral ho miestny roľník na „Třešňovej“ v časti reľovského chotára, kde vraj pôvodnú dedinu pohltila zem. Na legende môže byť aj dosť pravdy, lebo v roku 1453, po veľkej neúrode, počas plienenia bratříkov, postihla Spiš aj ďalšia pohroma, zemetrasenie.

Doc. Ing. Ján ZELEM, CSc.



C-elkom jasný víťaz.

Nová Trieda C

teraz u všetkých predajcov Mercedes-Benz.

Viac na www.mercedes-benz.sk/trieda-c



Mercedes-Benz
The best or nothing.



Majstrovská zostava Hyundai Go! Brazil Sme pripravení na úžasné futbalové zážitky

Prichádza majstrovská zostava Hyundai s víťaznými benefitmi a futbalovým darčekom pre všetky modely.

Hyundai ix35 vyráža do útoku s nadštandardnou výbavou a zvýhodnenou cenou integrovanej navigácie a parkovacej kamery len za 490 €. V obrane hrá pre vašu bezpečnosť 6 airbagov, stabilizačný systém a asistent pre zjazd z kopca.

Hyundai i30 ide priamo na bránu s financovaním na päťiny a bohatou výbavou v hodnote až 2 500 € v cene vozidla. Model skóruje vyhrievanými sedadlami, zadným parkovacím senzorom a hliníkovými diskami.

Víťazná zostava benefitov: **financovanie na päťiny, havarijné poistenie za päťtinu ceny, tankovacia karta** až do 300 € a **futbalový darček** sa vzťahuje aj na naše ostatné modely.

www.hyundai.sk  **HyundaiSlovensko**

 **NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.**



Kombinovaná spotreba: 3,7 l – 8,3 l/100 km, emisie CO₂: 97 – 193 g/km. Foto je ilustračné.