



Honda Civic Tourer 1.8i-VTEC



Mitsubishi ASX 2,2 DI-D



Mini Cooper D



Ford Transit L3H3

VYSKÚŠALI SME

Hyundai i30 1.4i LPG • Peugeot 308 SW 1.6 e-HDi •
Renault Mégane 1.2 TCe, Grantour 1.5 dCi • Volvo V40 T2 •
Volkswagen Golf Sportsvan 1.6 TDI • BMW M235i Coupé •

BEZPEČNOSTĚ PREMÁVKY PRÍNOS SYSTÉMU FORD MyKey

PREDSTAVUJEME

Škoda Fabia • Kia Sorento • Toyota Yaris • Lexus NX • Hyundai i20 • Dodge Charger Pursuit •
Smart • Volkswagen Passat • Ford Mustang • Renault Sport R.S. 01 •
Toyota GT86 GS-R3 •

TOYOTA YARIS



ŠKODA FABIA



KIA SORENTO



LEXUS NX



HYUNDAI i20



Úplne nový pocit

Nová Trieda V. Viac zo života

Objavte novú dimenziu všestrannosti a komfortu: inovatívny dizajn interiéru a variabilný koncept priestoru až pre osem cestujúcich oceníte, či idete s deťmi za dobrodružstvom, alebo ste na služobnej ceste. Úsporné a spoľahlivé motory, komfortný podvozok typický pre osobné vozidlá a automatická prevodovka 7G-TRONIC PLUS prinášajú jedinečný zážitok z jazdy.

Viac informácií u vášho predajcu Mercedes-Benz alebo na www.mercedes-benz.sk/trieda-v.

Nová Trieda V už od 37 176,- € s DPH

499,- € mesačne*



Trieda V: Kombinovaná spotreba paliva: 6,3 – 5,7 l/100 km; emisie CO₂: 164 – 149 g/km.

*Údaje určené spotrebiteľom: RPMN: 7,4 %; fixný úrok p. a.: 6,45 %; celková výška spotrebiteľského úveru vrátane akontácie: 37 176,00 €; lehota splatnosti v mesiacoch: 48; celková suma hradená spotrebiteľom: 41 905,30 €. V cene vozidla je zahrnuté havarijné a povinné zmluvné poistenie Mercedes-Benz v spoločnosti Allianz-Slovenská poisťovňa, a. s., po dobu 3 rokov, ako aj údržba a ošetrovanie (práca a predpísané náplne) po dobu 6 rokov alebo do 160 000 km. V 4. roku sa vyžaduje havarijné poistenie, jeho suma nie je zahrnutá vo vypočítanom RPMN. Platnosť: na zákaznícke objednávky prijaté do 30. 9. 2014. Všetky sumy sú uvedené vrátane DPH.



Mercedes-Benz
The best or nothing.



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



10

HRAVÝ,
NEZAMENITEĽNÝ
DIZAJN

PRVÉ OFICIÁLNE
SNÍMKY KIA SORENTO



17



38

ROZSIAHLA INOVÁCIA

EURÓPSKA PREMIÉRA
NA AUTOSALÓNE
V MOSKVE



41

EKONOMIKA

Predpokladaný rast automobilového priemyslu v regióne.....4

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY

Prínos systému Ford MyKey8

VYSKÚŠALI SME

Hyundai i30 1.4i LPG.....18

Peugeot 308 SW 1.6 e-HDi.....20

Renault Mégane 1.2 TCe, Grantour 1.5 dCi.....22

Ford Transit L3H324

Volkswagen Golf Sportsvan 1.6 TDI.....26

BMW M235i Coupé.....28

Volvo V40 T2.....30

Mini Cooper D32

Honda Civic Tourer 1.8i-VTEC.....34

Mitsubishi ASX 2,2 DI-D36

PREDSTAVUJEME

Škoda Fabia10

Kia Sorento17

Toyota Yaris.....38

Lexus NX.....41

Hyundai i2042

Dodge Charger Pursuit43

Smart.....44

Volkswagen Passat46

Ford Mustang.....53

Renault Sport R.S. 0159

Toyota GT86 GS-R3.....75

TECHNIKA

Technické požiadavky na brzdy motorových vozidiel a ich kontrola.. 14

Aktívna regulácia smerovej dynamiky automobilu 50

Test automatického brzdenia 52



42

PRVÉ OBRÁZKY

POLICAJNÝ DODGE
CHARGER PURSUIT

43



46

NOVÁ VLAJKOVÁ
LOŽ ZNAČKY
VOLKSWAGEN JE TU!MIKRO LÄNDER – KLUB
PIATICH (dokončenie)

78

Oceľové piesty v hliníkových valcoch s nanovrstvou ocele..... 54

Renault – priekopník „ECO“ vozidiel..... 58

CENNÍKY OSOBNÝCH
AUTOMOBILOV..... 62

RUBRIKA PRE MLÁDEŽ

Hry s fyzikou..... 64

HISTÓRIA MOTORIZMU

Stretnutie historických vozidiel Citroën v Le Mans..... 56

Stretnutie majiteľov VW Beetle..... 60

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,
mot@mot.sk, www.mot.sk

Šéfredaktor:
Ing. Samuel Bibza, tel.: 0903 403 357

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:
05. 09. 2014

ODBORNÍCI PREDPOVEDAJÚ

ĎALŠÍ RAST AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU V REGIÓNE

Slovensku patrí už niekoľko rokov prvenstvo na svete v počte vyrobených automobilov prepočítaných na 1000 obyvateľov. Na jednej strane môžeme byť na to hrdí, ale súčasne to robí našu ekonomiku zraniteľnou. Automobilový priemysel je najsilnejším pilierom, na ktorom stojí naše hospodárstvo.

Ak by významne klesol záujem o autá vyrábané v automobilkách na našom území kvôli novej vlne hospodárskej krízy, vyvolanej napríklad mocenským konfliktom na Ukrajine, prognóza našej svetlejšej budúcnosti by sa rozplynula. Dúfajme, že to nehrozí. Podľa odborníkov a vedeckých pracovníkov je automobilový priemysel úspechom regiónu a odborníci mu v nasledujúcich rokoch predpovedajú ďalší rast. Zhodli sa tak na workshope automobilového a leteckého priemyslu v Budapešti, ktorý bol súčasťou britskej kampane „This is GREAT“ Ministerstva pre obchod a investície Veľkej Británie.

Oddelenie britského Ministerstva pre obchod a investície v Budapešti (UK Trade & Investment) vykonáva koordinačné úlohy v oblasti automobilového priemyslu a strojárstva v regióne, zhromažďuje všetky súvisiace informácie z odvetvia, a už druhý raz usporiadalo takýto workshop v Budapešti. Jeho cieľom bolo jednak predstaviť poznatky a podnikateľské príležitosti v regióne strednej a východnej Európy (CEE) britským spoločnostiam a taktiež ukázať to najlepšie, čo Veľká Británia ponúka v oblasti technológií a inovácií. Do regiónu strednej a východnej Európy Briti radia štáty: Rakúsko, Bulharsko, Chorvátsko, Česká republika, Maďarsko, Poľsko, Rumunsko, Slovensko a Slovinsko.

Podľa Armina Kruga, partnera konzultačnej spoločnosti PwC Maďarsko, automobilový priemysel v strednej a východnej Európe je a aj bude úspešný nielen do roku 2020, ale aj ďalej. K jeho rastu prispeje ďalšie rozšírenie výstupných kapacít na Slovensku, v Českej republike a Maďarsku. Rast priemyslu

podporia napríklad aj nové typy Kia na Slovensku a inovované typy Škoda v Českej republike. Maďarsko ako domov prémiovej kompaktnej automobilovej výroby pre typy ako Mercedes CLA Shooting Break, Mercedes Compact Class Cross-Over a Audi A3 Limousine a Convertible, bude hrať pri rozvoji a raste významnú úlohu.

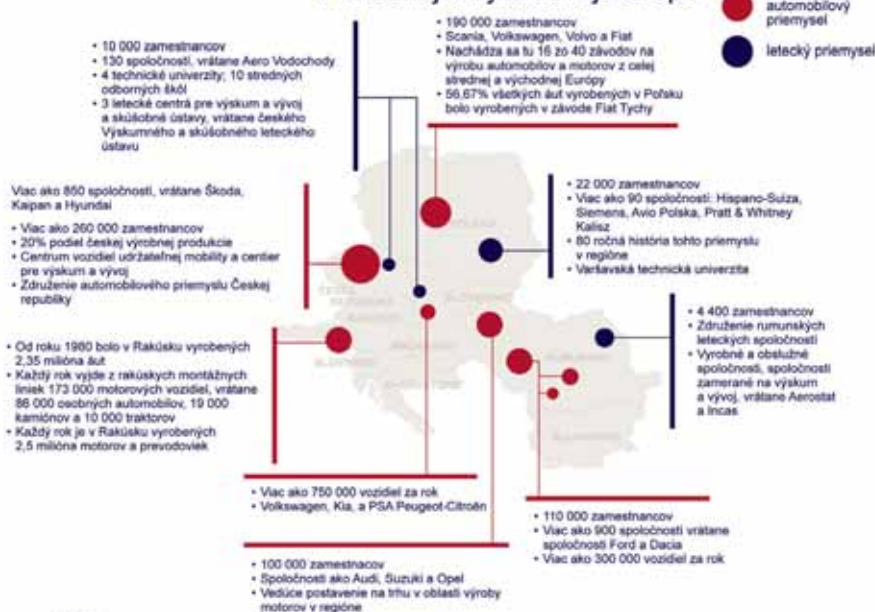
Hodnota obchodu medzi Veľkou Britániou a regiónom strednej a východnej Európy je odhadovaná na 16 miliárd libier, čo je asi 20 miliárd eur a predstavuje 3 % z celkového importu, ktorý región ponúka

britským spoločnostiam. Existujú však aj ďalšie povzbudivé znaky rastu. V regióne podniká stále viac britských spoločností, ktoré v posledných desiatich rokoch zdvojnásobili export do štátov strednej a východnej Európy. Ak by sa britský export do týchto krajín vyrovnal exportu do Nemecka, Francúzska a Talianka, a to pred rokom 2020, do britskej ekonomiky by pribudlo 58 miliárd libier (asi 73 miliárd eur).

V oboch odvetviach je obrovský tlak na inovácie, a to aj vzhľadom k právnym predpisom a zväčšenej konkurencii na



Oblasti automobilového priemyslu v strednej a východnej Európe

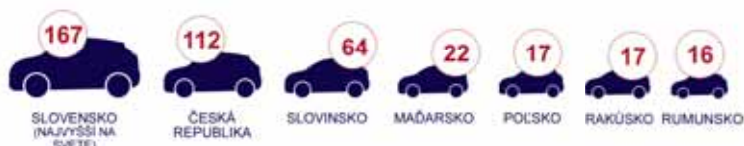


ZDROJ:
EU Cluster Observatory; Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych (Polish Information and Foreign Investment Agency); Hungarian Investment and Trade Agency; CzechInvest, Aviation Valley; McKinsey Global Institute analysis

Štatistika vyrobených vozidiel



Počet vyrobených vozidiel na 1000 obyvateľov



Počet zamestnancov v automobilovom priemysle v tisícoch



trhu. Britské spoločnosti majú dlhú históriu automobilového a leteckého priemyslu a zároveň aj skúsenosti vo výskume, vývoji a inováciách. Toto tvrdenie podporuje aj fakt, že 8 z 11 tímov Formuly 1 má svoje centrum vo Veľkej Británii.

Jonathan Knott, britský veľvyslanec v Maďarsku hovorí: „Britskí podnikatelia vedia relatívne málo o regióne strednej a východnej Európy a región vie málo o Veľkej Británii. Je to najväčšia nevyužitá obchodná príležitosť v Európe. V rámci workshopu boli predstavené obchodné príležitosti a trendy v automobilovom a leteckom priemysle v regióne britským spoločnostiam. Hovorili sme aj o tom, čo ponúka Británia automobilovému a leteckému priemyslu v tomto regióne.

Špičkové britské spoločnosti (ako Caterham Group, Radical a Rolls-Royce, ktoré boli na workshope zastúpené) môžu ponúknuť špičkové riešenia, vďaka ktorým sa tu týmto odvetviam bude dariť.“

Workshopu sa zúčastnilo 110 zástupcov z viac ako 90 spoločností (vrátane štyroch zo Slovenska), čo potvrdilo aký záujem je o tieto dva sektory. Účastníci workshopu mali okrem iného jedinečnú príležitosť vidieť interaktívny model nadzvukového auta BLOODHOUND – najmodernejšieho produktu britského automobilového a leteckého priemyslu. Cieľom tejto výrobnéj spoločnosti je inšpirovať nové generácie vedcov a inžinierov tým, že im sprostredkujú zážitok zo získania nového pozemného rýchlostného rekordu (1600 km/h) v roku 2016.

-mh, jr-

SLOVENSKÝ PRIEMYSEL POTREBUJE NOVÉ SILY AJ NOVÚ LEGISLATÍVU

V sídle Zväzu automobilového priemyslu SR sa stretli minister školstva, vedy, výskumu a športu Peter Pellegrín a štátny tajomník Ministerstva hospodárstva SR Rastislav Chovanec, štátny tajomník Ministerstva školstva, vedy, výskumu a športu SR Štefan Chudoba so zástupcami neformálneho zoskupenia významných priemyselných zväzov A5, reprezentujúcich 85 % tvorby HDP z priemyselnej výroby Slovenska.

Zástupcovia zamestnávateľov prezentovali predstaviteľom ministerstiev šesť základných oblastí, ktoré patria medzi ich priority a ktoré z dlhodobého hľadiska ovplyvňujú rozvoj priemyslu a zachovanie jeho konkurencieschopnosti. Podľa Alexeja Beljajeva, prezidenta Zväzu strojárskoho priemyslu, Slovensko oproti priemeru EÚ najviac zaostáva v oblasti inovácií a efektívnosti trhu práce. Beljajev povedal: „Tieto medzery sú zapríčinené neefektívnym výskumom odtrhnutým od praxe a nefunkčným modelom vzdelávania pracovnej sily. Čo sa týka vzdelávania, tam sa približujeme k ostatným krajinám EÚ len u základného školstva.“

Z oblasti vzdelávania majú zamestnávatelia vo svojom zornom poli dva základné ciele: zmenu stredoškolského a vysokoškolského systému vzdelávania. Jaroslav Holeček, prezident ZAP SR povedal: „Musíme zmeniť štruktúru študijných a učebných odborov na odborných školách.

Veľa z profesií, ktoré prax potrebuje, sa už dokonca ani neotvára ako študijný alebo učebný odbor a pritom by sme vedeli absolventom takýchto odborov zaručiť zamestnanie hneď po škole. Preto sa musí školstvo viac riadiť dopytom trhu.“ Minister školstva, P. Pellegrín, súhlasil: „Zamestnávatelia sú tí, s ktorými musíme diskutovať o prerodzení peňazí na priority v školstve.“ Rovnako štátny tajomník Chovanec potvrdil záujem ministerstva hospodárstva zúčastňovať sa tohto procesu, nakoľko práve ministerstvo hospodárstva bolo v minulosti na úrovni vlády gestorom odborného vzdelávania.

Priestor v diskusií venovali aj oblasti vedy, výskumu a inovácií. Anton Ondrej, poverený zástupca za Slovenskú elektromechanickú asociáciu, zhodnotil: „Pre priemyselné podniky bolo kľúčové prijatie národnej stratégie rozvoja vedy a výskumu - RIS3. Peniaze z verejných zdrojov na vedu sú dostatočné, chýbajú skôr súkromné zdroje, ktoré tam ale nepribudnú, kým sa nezmení systém celkového fungovania.“ Ministerstvo podporuje vznik jednej národnej agentúry, ktorá by prebrala záštitu a zodpovednosť za rozhodovanie o vede a výskume.

Pálčivým problémom podnikateľskej sféry je aj stabilita podnikateľského prostredia. Sú to v prvom rade priveľké administratívne zaťaženie podnikateľov, nestabilita legislatívy a neexistujúce objektívne analýzy dopadu

novoprijatých zákonov na priemysel. Zsolt Lukáč, prezident Zväzu stavebných podnikateľov Slovenska, otvoril otázku verejného obstarávania a vymožitelnosti práva. Na stretnutí povedal: „Aplikácia zákona o verejnom obstarávaní nám viac sťažuje podnikanie namiesto pomoci. Verejné zdroje sú cesta, ako rozprúdiť ekonomiku a verejné obstarávanie v súčasnom stave je brzda využitia tohto štandardného ekonomického nástroja v rukách vlády.“ Dôležitou otázkou pre priemysel je aj energetická a surovinová politika štátu. Vladimír Jacko, prezident Zväzu hutníctva, ťažobného priemyslu a geológie za všetkých zhodnotil: „Ceny elektriny pre priemysel sú nad priemerom únie, máme druhé najvyššie sieťové poplatky v EÚ.“ Surovinová, energetická a hospodárska politika musia byť veľmi tesne previazané a mali by vytvárať rámec dlhodobej koncepcie rozvoja hospodárstva Slovenskej republiky v horizonte minimálne do roku 2030. Štátny tajomník Chovanec uviedol, že rezort hospodárstva sa problematikou ceny energií zaoberá a že dokument „Surovinová politika“ sa v súčasnosti spracováva v úzkej súčinnosti vládnych štruktúr a zástupcov priemyslu. Obe strany konštatovali prospešnosť podobných stretnutí a potrebu pokračovať v začatom dialógu.

-mm-

SLOVÁCI SA NAJVIAC PÝTAJÚ NA VÝKON A SPOTREBU, SLOVENKY NA FARBU A PARKOVACIE SNÍMAČE



Muži a ženy majú pri kúpe auta odlišné priority. Slováci sa najčastejšie zaujímajú o výkon a spotrebu, ich nežnejšie polovičky sa pýtajú hlavne na farbu a parkovacie snímače. Najobľúbenejšia farba pri výbere auta je pre obe pohlavia na Slovensku momentálne biela. Na druhom mieste sa u mužov umiestnila čierna a tmavohnedá, u žien zase strieborná

a červená. Z prieskumu, ktorý vypracovala spoločnosť Hyundai medzi svojimi slovenskými zákazníkmi, ďalej vyplýva, že muži sú síce viac technicky zdatnejší, ženy ich však porážajú vo finančnej zodpovednosti.

Slovenský zákazník je síce podrobne zorientovaný vo všetkých parametroch auta, často však prekročí svoj pôvodne plánovaný rozpočet výmenou za ďalšie doplnky. Jeho nežnejšia polovička sa v technických otázkach stráca, ale väčšinou sa striktnie drží sumy, ktorú pôvodne plánovala. V technických otázkach sú slovenskí muži naozaj odborníci a svojimi znalosťami často prekvapia aj profesionálnych predajcov.

Spoločnú prioritu majú muži a ženy v prípade, ak ide o rodinu s malými deťmi.

Vtedy sú najčastejšie kladené otázky tie, ktoré sa týkajú objemu batožinového priestoru a konkrétne aj toho, aký kočík sa doň vmestí. Medzi ďalšie veci, o ktoré sa v rovnakom pomere zaujímajú muži aj ženy, patrí navigácia a vyhrievané sedadlá.

Hyundai vykonal prieskum medzi svojimi zákazníkmi na tému muži verzus ženy v rámci svojej orientácie na rodinu. Značka sa v poslednom období na slovenskom trhu darí a po výraznom úspechu v roku 2013, kedy získala v kategórii osobných a ľahkých nákladných automobilov (M1+N1) tretie miesto, láme rekordy aj v tomto roku. Za prvých šesť mesiacov dosiahol medziročný nárast 13 % a v júni bol predaj najlepším v histórii značky. **-hi-**

S VETROM VO VLASOCH OPATRNE

Luxus, štýl, voľnosť a zábava. To sú štyri najväčšie výhody kabrioletu. Hudobné videoklipy ponúkajú množstvo scén, kde sa mladí ľudia vykláňajú z auta neprípútaní a v jeho plnej rýchlosti tancujú pod holým nebom. Previezť sa v kabriolete je parádny zážitok, jazdu s vetrom vo vlasoch si však treba užívať s rozumom.

Z praktického hľadiska sú práve štýlové kabriolety tými najnebezpečnejšími vozidlami. Podľa štúdie Allianz centra pre technológie (AZT) môže dôjsť k fatálnym následkom aj pri malej rýchlosti. Ak sa osoba z kabrioletu vykláňa alebo sa pri jazde postaví, náraz alebo prudké brzdenie nedokáže ustáť a riskuje nepríjemný pád a zranenia.

Takéto následky môžu nastať už pri rýchlosti 6 kilometrov za hodinu. V rýchlosti 40 km/h už hrozia vážne poranenia hrudníka, rebier, vnútorných orgánov či dokonca katapultovanie cestujúceho na cestu. Takúto jazdu už nemusí prežiť.

Niektoré crash testy dokonca varujú ľudí vyšších ako 190 cm, aby si do kabrioletu vôbec nesadali. Pri prevrátení sa vozidla na strechu sa hlava vysokej osoby stáva bodom, ktorý z vozidla najviac vyčnieva. Rám čelného skla sa pri náraze ľahko zdeformuje a pre cestujúceho to môže znamenať okamžitú smrť či trvalé následky.

Keďže ani vyhláška o cestnej premávke cestujúcich v kabriolete neoslobodila

od používania bezpečnostných pásov, vychutnávať si vietor vo vlasoch je najrozumejšie poriadne zabezpečený. V opačnom prípade posádka vážne riskuje svoje zdravie.

Tento rok oslavuje trojbodový bezpečnostný pás od Nilsa Bohlina 55 rokov. Vynález konštruktéra švédskej automobilky Volvo stihol od roku 1959 zachrániť už milióny životov a stal sa tak štandardným vybavením každého vozidla. K zavedeniu bezpečnostného pásu v Nemecku v roku 1976 rozhodujúcim spôsobom prispelo aj Allianz centrum pre technológie. **-az-**

ŠKODA NA SLOVENSKU S DVOJCIFERNÝM RASTOM

ŠKODA AUTO Slovensko si v júli upevnila pozíciu trhového lídra, keď umiestnila na slovenský trh 1448 automobilov kategórie M1 a zaznamenala trhovú podiel 21,75 %. V porovnaní s rovnakým mesiacom minulého roka zaznamenala nárast až 50,52 %. V prvých siedmich mesiacoch roka 2014 predstavoval medziročný rast značky ŠKODA na Slovensku 16,66 %. Najžiadanejším automobíkom značky bol v júli typ Fabia.

„Aj druhý polrok sme odštartovali vo výbornej kondícii a udržujeme si dvojciferný rast. Za týmito výsledkami stoja okrem kvalitného modelového mixu aj špičkové služby našej predajnej a servisnej siete. Značka ŠKODA rastie na Slovensku o takmer 4 percentá rýchlejšie ako celkový trh, čo je v pozícii trhového lídra vynikajúci výsledok,“ hovorí pán Ing. Karel Sklenář, konateľ spoločnosti ŠKODA AUTO Slovensko.

MODEL	POČET PREDANÝCH KS
Citigo	46
Fabia	181
Fabia Combi	291
Octavia 3	173
Octavia 3 Combi	173
Octavia 2 Combi	1
Superb	27
Superb Combi	55
Yeti	77
Roomster	96
Rapid	165
Rapid Spaceback	163
Spoľu (M1)	1 448



MEDIÁLNE HVIEZDIČKY ZAŽIARILI V ANGLICKOM LETNOM TÁBORE SPOLOČNOSTI KIA

Spolonosť Kia Motors Slovakia aj v tomto roku organizovala pre deti svojich zamestnancov a mládež z okolitých obcí (Mojš, Gbeľany, Teplica nad Váhom, Nededza, Varín, Krasňany) týždenný anglický letný tábor.

Tohtoročný program sa v období od 7. júla do 22. augusta niesol v znamení televíznej a filmovej tvorby. Deti vo veku od 9 do 14 rokov si každý deň vo Vzdelávacom stredisku v Gbeľanoch cibрили svoje jazykové zručnosti prostredníctvom aktívneho počúvania a konverzácie v anglickom jazyku a v rôznych formách pripravovali krátke televízne príspevky. S prekonávaním prípadnej rečovej bariéry im okrem profesionálnych slovenských lektorov pomáhal aj lektor z Anglicka. Týždenný letný tábor prebiehal v štyroch turnusoch a počas tohtoročných letných prázdnin sa ho zúčastnilo približne 200 detí.

Jedna z účastníčok, Alžbetka, nám prezradila, prečo sa jej tábor páčil: „Určite to tu bolo lepšie ako v škole, pokiaľ ide o angličtinu. Som v skupine s lektorom, ktorý je Angličan a keď sa s ním chcem dohovoriť, tak musím všetko povedať po anglicky, a to ma baví viac. Naučila som sa viac komunikovať, zlepšila som sa aj v pravopise, keďže sme písali aj diktáty.



Na samotnú realizáciu dohliadali mediálni odborníci z praxe, ktorí mali k dispozícii televíznu techniku. Vyvrcholením bola záverečná prehliadka animovaných reklám zameraných na značku Kia, ktoré si deti pomocou mediálnych



odborníkov aj nadabovali. Súčasťou sú i živé vstupy nasledované vyhlásením víťazov ceny kreativity s názvom Kia Creativity Award. Na túto udalosť boli pozvaní i rodičia, aby mali možnosť vidieť celotýždňové snaženie svojich detí.

Tábor si za celé obdobie svojej štvorročnej existencie získal veľa priaznivcov, o čom svedčí aj to, že niektoré deti sa ho zúčastnili viackrát. Pilotným projektom v roku 2014 bol aj Kia anglický jarný tábor, ktorý sa uskutočnil počas jarných prázdnin. Tábor absolvovalo 55 detí zamestnancov spoločnosti ako aj detí z okolitých obcí.

-ka-



FORD MyKey

UMOŽŇUJE MLADÝM VODIČOM VZOPRIEŤ

SA „BEZ STRATY TVÁRE“ ROVESNÍKOM NABÁDAJÚCIM K RISKANTNEJ JAZDE

Technológia Ford MyKey, ktorá umožňuje rodičom mladých vodičov nastaviť vo vozidle určité obmedzenia, môže zároveň podľa popredného odborníka na správanie sa šóferov pomôcť mladším vodičom odolať za volantom tlaku vrstovníkov.

MyKey umožňuje rodičom mladých vodičov naprogramovaním kľúča obmedziť maximálnu rýchlosť jazdy, upraviť maximálnu hlasitosť autorádia, zakázať zapnutie rádia, kým si cestujúci nezapnú bezpečnostné pásy, a zakázať vypnutie asistenčných a bezpečnostných technológií. Unikátny systém MyKey je teraz dostupný v modeloch Fiesta a B-MAX, objaví sa aj v novej generácii modelov Focus a Mondeo.

Cris Burgess, psychológ a poradca britskej vlády, je presvedčený, že technológia MyKey môže mladým vodičom pomôcť odolať nátlaku spolucestujúcich, nabádaajúcich k riskantnej jazde. Jednoducho sa môžu



„vyhovoriť“ na systém MyKey. „Mladí vodiči možno chcú jazdiť bezpečne, ale často sa správajú opačne, pretože cítia tlak zo strany kamarátov či iných vodičov,“ povedal Cris Burgess, docent psychológie na univerzite v Exeteri. „Technológia MyKey môže obmedziť vplyv vodiča na maximálnu rýchlosť jazdy a maximálnu hlasitosť autorádia. To môže mladým vodičom, ktorí sú nabádaní k riskantnej jazde, poskytnúť „výhovorku“ pre bezpečnejšie šóferovanie.“

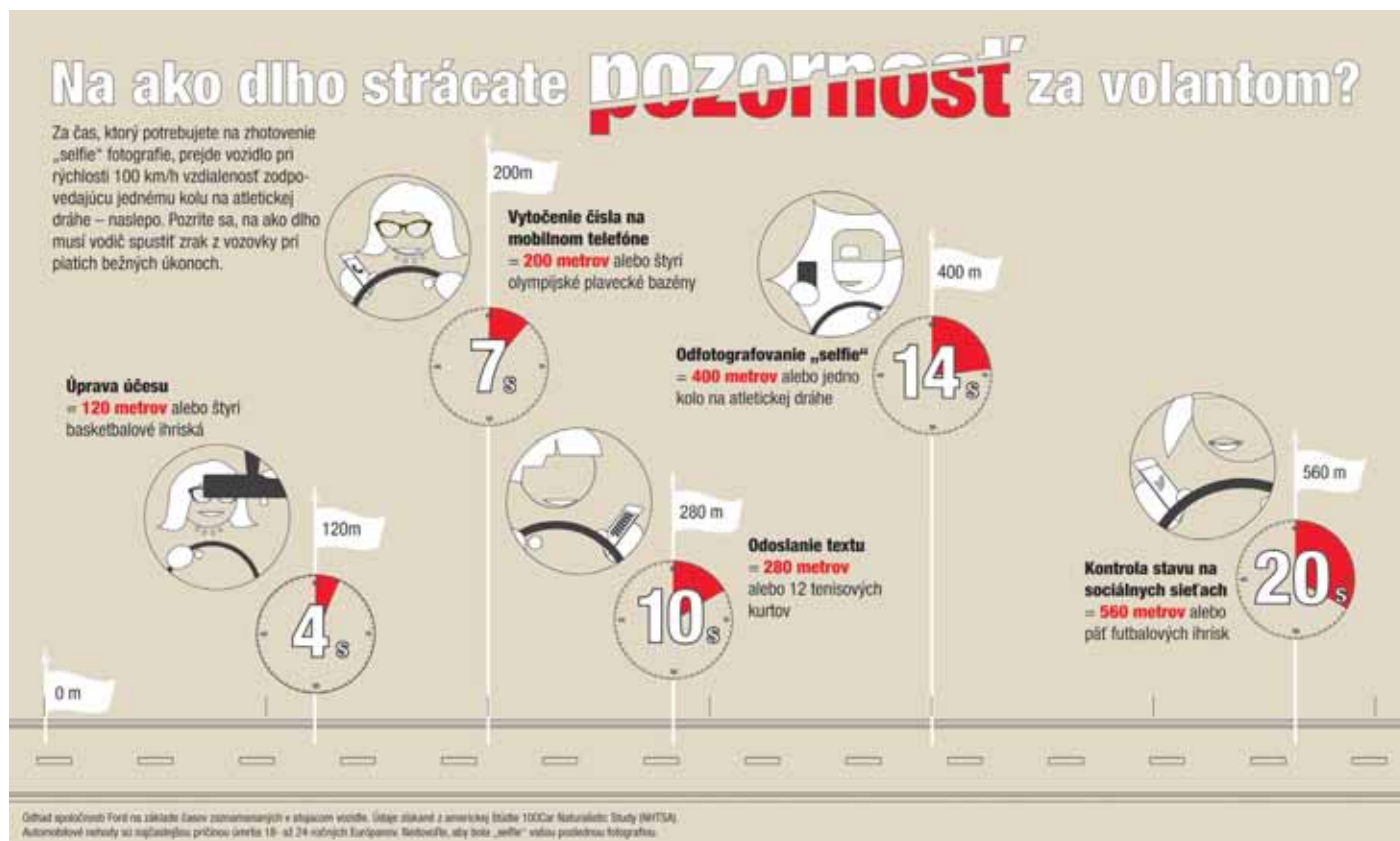
Táto technológia rozoznáva rôzne kľúče od toho istého vozidla a upravuje nastavenia vozidla podľa majiteľom naprogramovaných požiadaviek. Majiteľ vozidla môže v systéme naprogramovať rôzne obmedzenia, ako

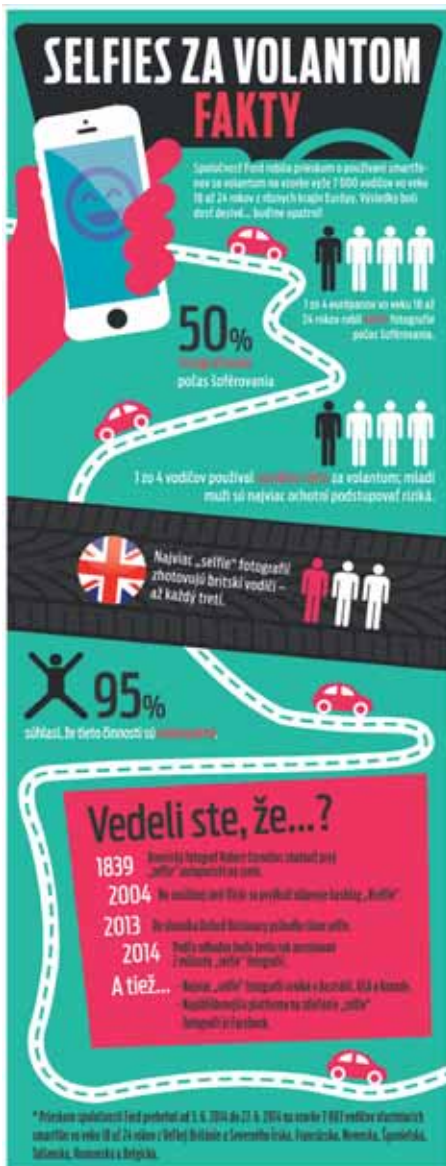


napríklad:

- úplne zablokovať audiosystém, ak nie sú zapnuté bezpečnostné pásy,
- nastaviť aktivovanie zvukového signálu pri vybraných rýchlostiach od 70 do 140 km/h ako upozornenie na veľkú rýchlosť jazdy,
- skoršie aktivovanie upozornenia na nízku hladinu paliva s cieľom zmenšiť pravdepodobnosť úplného minútia paliva,
- zakázať vypnutie bezpečnostných technológií, napríklad elektronického stabilizačného systému alebo systému Active City Stop.

Podľa Crisa Burgessa tlaku rovesníkov nabádaajúcich k riskovaniu za volantom najľahšie podliehajú mladí muži. „Výskum





nám odhalil niekoľko charakteristických aspektov dopravných nehôd s účasťou mladých vodičov. Medzi najčastejšie príčiny nehôd určite patrí nepozornosť v dôsledku používania mobilných technológií alebo multimediálnych systémov a priveľká rýchlosť, a práve na tieto faktory sa technológia MyKey priamo zameriava.“

Hans-Christian Zubert, konštruktér pracujúci na vývoji systému Ford MyKey, uviedol, že vďaka systému MyKey, s ktorým mladí vodiči získavajú cenné skúsenosti, môžu byť rodičia pokojnejší.

„Získanie vodičského preukazu mnohí považujú za okamih dosiahnutia dospelosti, no v skutočnosti je to len začiatok cesty, na ktorej je sa ešte veľa čo učiť,“ povedal Hans-Christian Zubert. „Vďaka technológii MyKey môžu rodičia svojim deťom dovoliť užívať si slobodu spojenú so šoférovaním automobilu, avšak s menším rizikom.“

Žiaľ, ani tento veľmi užitočný systém nedokáže zabrániť mladým vodičom

uskutočňovať novú riskantnú činnosť. Podľa najnovšieho prieskumu zameraného na nepozornosť vodičov, sponzorovaného spoločnosťou Ford, už každý štvrtý mladý vodič robil „selfie“ fotografiu za volantom, z čoho polovica sa priznala k fotografovaniu počas jazdy. Prieskum na vzorke 7003 vodičov vlastníacich smartfón vo veku 18 až 24 rokov z Veľkej Británie a Severného Írska, Francúzska, Nemecka, Španielska, Talianska, Rumunska a Belgicka taktiež ukázal, že každý štvrtý z opýtaných počas šoférovania posielal príspevok na sociálnu sieť alebo si prezeral stránky sociálnych sietí. Prieskum prebehol od 3. 6. 2014 do 27. 6. 2014.

Keďže automobilové nehody sú najčastejšou príčinou úmrtia mladých vodičov, spoločnosť Ford vlani v Európe predstavila mimoriadne oceňovaný program Ford Driving Skills for Life, ktorého cieľom je poskytnúť školenie v reálnych vozidlách viac ako 5000 vodičom vo veku 18 až 24 rokov a online školenie ďalším tisícom vodičov. Spoločnosť Ford teraz oblasť zamerania programu rozširuje o riziká spojené s fotografovaním „selfie“ autoportrétov a používaním smartfónov a sociálnych sietí za volantom.

„Zhotovovanie ‚selfie‘ fotografií pomocou smartfónu sa pre mnohých mladých ľudí stalo neoddeliteľnou súčasťou každodenného života – ale je to tá posledná vec, ktorú by ste mali robiť za volantom,“ povedal Jim Graham, manažér programu Ford Driving Skills for Life.

V tomto roku sa už stalo veľa nehôd, pri ktorých došlo k zraneniu alebo úmrtiu, ktorých príčinou bolo fotografovanie „selfie“. Podľa spomínaného prieskumu sa fotografovanie „selfie“ počas jazdy štatisticky vyskytuje najviac medzi britskými vodičmi (33 %), v Nemecku je to 28 %, vo Francúzsku 28 %, v Rumunsku 27 %, v Taliansku 26 %, v Španielsku 18 % a v Belgicku 17 % vodičov.

Aplikácie alebo webové stránky sociálnych sietí najviac používajú nemeckí vodiči (35 %), za ktorými nasledujú britskí vodiči (32 %), belgickí (26 %), rumunskí (25 %), francúzski (23 %), talianski (21 %) a španielski vodiči (8 %). Takmer všetci rumunskí vodiči sa priznali, že už fotografovali za volantom (97 %); ďalej sa umiestnili nemeckí vodiči (55 %), britskí vodiči (43 %), belgickí (41 %), francúzski (41 %), talianski (40 %) a španielski vodiči (32 %).

Odborníci spoločnosti Ford zistili, že fotografovanie „selfie“ za volantom môže odvieť pozornosť vodiča na 14 sekúnd a kontrolovanie stavu na sociálnych sieťach

až na 20 sekúnd – to je čas, za ktorý vozidlo idúce rýchlosťou 100 km/h prejde vzdialenosť zodpovedajúcu dĺžke piatich futbalových ihrísk.

Podľa výskumu, ktorý v Severnej Amerike vykonala Národná agentúra pre bezpečnosť na cestách (NHTSA), úprava účesu pomocou spätného zrkadla môže odvieť pozornosť na štyri sekundy a vytočenie čísla na mobilnom telefóne až na sedem sekúnd.

Program Ford Driving Skills for Life (vodičské schopnosti pre život) bol v USA spustený pred 10 rokmi a umožnil absolvovať školenie za volantom už viac ako 100 000 mladým vodičom z rôznych častí sveta. V Európe bol zatiaľ program spustený v Belgicku, Francúzsku, Nemecku,



Taliansku, Rumunsku, Španielsku a vo Veľkej Británii. V budúcnosti budú účastníkmi školení v uzavretom areáli s profesionálnym inštruktorom na sedadle spolujazdca skúšať manévrovať v malej rýchlosti pri súčasnom zhotovovaní „selfie“ autoportrétu. Odborné rady inštruktorov sa týkajú aj dôležitosti včasného rozoznávania hroziaceho nebezpečenstva a správneho prispôbovania rýchlosti a odstupu od iných vozidiel.

„Účastníci kurzov môžu byť spočiatku mierne ľahostajní, ale potom, keďvidia zdeformované kužele, ktoré zrazili, keď sa pokúšali urobiť si ‚selfie‘, rýchlo pochopia, o čo tu ide,“ dodal Jim Graham. „Demonštrovanie možných následkov fotografovania ‚selfie‘ za volantom má vytrievajúci účinok, a preto je životne dôležité snažiť sa čo najúčinnejšie sprostredkovať tento odkaz mladým vodičom.“

Predchádzajúci minuloročný prieskum spoločnosti Ford odhalil, že väčšina vodičov prekračuje povolenú rýchlosť, takmer polovica vodičov konzumuje jedlá alebo nápoje za volantom a 40 percent vodičov telefonuje počas šoférovania.

-fd-

EMOCIONÁLNA A PRAKTICKÁ

Šéfdizajnér značky ŠKODA Jozef Kabaň odpovedá na otázky marketingu značky, týkajúce sa požiadaviek na formu a funkciu, ktoré boli zohľadnené pri navrhovaní novej generácie typu ŠKODA Fabia.



• Dizajnová štúdia ŠKODA VisionC ponúkla pred niekoľkými mesiacmi prvý výhľad na budúci dizajnový jazyk značky ŠKODA. V akej forme sa pri novej generácii Fabie tento vývoj prejaví?

- Prostredníctvom dizajnovej štúdie ŠKODA VisionC sme ukázali, ako ŠKODA dokáže prepojiť príkladnú funkčnosť a výraznejší emocionálny dizajn s ostrejšími líniami. Nový smer dizajnu je ďalším krokom vo vývoji našej značky. Nová ŠKODA Fabia sa týchto výrazových prostriedkov chopila prvýkrát. Vďaka tvorivým prvkom dizajnovej štúdie ŠKODA VisionC sa jej tvar stane výraznejším, dynamickejším a športovejším.

• Prečo viac emócií?

- Požiadavky na automobilovú značku a jej dizajn sa s časom vyvíjajú. ŠKODA si za posledné roky urobila meno vďaka veľkej funkčnosti a nadpriemerne dimenzovanému priestoru. Cítíme, že teraz je ten pravý čas na silnejšie spojenie funkčnosti našich automobilov s výrazným, emocionálnym dizajnom. Môže sa vám zdať, že sa tým vraciame trochu ku koreňom. ŠKODA vyrábala už v minulosti veľmi emocionálne automobily s dôrazom na dizajn. Napríklad legendárny model ŠKODA Popular Monte

Carlo v tridsiatych rokoch. Tieto požiadavky chceme naplniť aj dnes.

• Ide viac emócií na úkor praktických parametrov novej Fabie?

- Nie, práve naopak. Pri všetkej emocionalite zostáva nová Fabia absolútne verná svojim pôvodným charakteristikám - je priestraná, praktická, úsporná a premyslená ako nikdy predtým. Napriek dynamickejšiemu dizajnu sme v dôležitých oblastiach zlepšili ponúkaný priestor. Zväčšili sme batožinový priestor, ktorý je tak najväčší v segmente, priestor pre



cestujúcich je širší a dlhší. K tomu ponúkame až desať nových „Simply Clever“ riešení, medzi nimi prvýkrát v automobile ŠKODA technológiu MirrorLink, pomocou ktorej možno prepojiť „smartphone“ s vozidlom. Okrem toho je tento malý automobil medzigeneračne až o 17 percent úspornejší a vo výbave sú inovatívne asistenčné systémy prevzaté z vozidiel vyšších tried. Naša nová Fabia dokazuje, že emocionalita a funkčnosť sa môžu výborne dopĺňať.

• Čo je z hľadiska dizajnu na novej Fabii jedinečné?

- Pri vývoji tretej generácie typu Fabia sme kladli väčší dôraz na športovejší charakter, auto sme celkovo koncipovali viac „vzletne“. Výsledkom je mladistvý, svieži a moderný malý automobil, ktorý vo svojom segmente stanovuje nové meradlá.





hmlové reflektory. Silu demonštruje aj jasné horizontálne členenie zadnej časti. Výrazná silueta s vysokou, ostrou „tornádo“ líniou dodáva vozidlu viac dynamickosti.

• **Stále viac zákazníkov očakáva od svojho auta osobný štýl. Čo ponúka nová Fabia v tomto smere?**

- Novú generáciu Fabie možno individualizovať viac ako kedykoľvek predtým. V ponuke bude na výber 15 farbieb karosérie a k tomu navyše špeciálny farebný koncept s možnosťou individuálnej voľby farby strechy, kolies z ľahkých zliatin a krytov vonkajších spätných zrkadiel. Ponúkame tri stupne výbavy a mnoho variantov interiéru.

• **Aký význam majú kryštálické prvky?**

- ŠKODA je hrdá na svoje české korene. Ostro rezané rysy a vycibrená konštrukcia reflektorov novej generácie Fabie sú poctou českému sklárstvu, okúzľujú maximálnou vizuálnou presnosťou a špičkovým spracovaním. Obzvlášť výnimočné sú zadné svetlá.

-ša-

• **Akými dizajnovými prvkami ste to dosiahli?**

- Predovšetkým sme upravili proporcie vozidla. Nová ŠKODA Fabia bude nižšia a širšia ako doteraz, a tým aj stabilnejšia na ceste. Navyše bude mať ostrejšie hrany, čisté línie a kryštálické prvky dizajnu. Tým dosiahneme väčšie kontrasty a veľmi výrazné hry svetla a tieňov. To všetko autu dodá svojbytný, sebavedomý charakter.

• **Vozidlo pôsobí oveľa sebavedomejšie ako doteraz. Je to len novými proporciami?**

- Nielen nimi. Na prednej časti sme napríklad opticky zvýraznili mriežku chladiča a reflektory, ktoré teraz vizuálne tvoria jeden celok. To podčiarkuje väčšiu šírku vozidla, rovnako ako výrazne tvarovaná kapota s dvoma charakteristickými prelismi po stranách. Tento efekt posilňujú široké, ostro rezané predné reflektory a šírku zvýrazňujúce

MALÝ AUTOMOBIL S PRIESTRANNÝM INTERIÉROM A MALOU SPOTREBOU

Tretia generácia typu ŠKODA Fabia bude mať premiéru začiatkom októbra 2014 na medzinárodnom autosalóne v Paríži. Zaujme nielen svojím emocionálnym dizajnom, je tiež praktickejšia a modernejšia ako jej predchádzajúce generácie. Ponúka miesto pre 5 osôb a ich batožinu, vďaka kompaktným rozmerom je však aj naďalej veľmi agilná a obratná. Má najväčší batožinový priestor v triede malých automobilov. Nová generácia

ponúkne celkom 17 Simply Clever riešení, medzi nimi aj 9 nových.

Interiér je o niečo dlhší a širší ako doteraz, vodič a spolujazdec budú mať tiež viac miesta nad hlavou. Hoci je nová ŠKODA Fabia o 8 mm kratšia ako jej predchodkyňa, vzrástla o 8 mm dĺžka interiéru na súčasných 1674 mm. Narástla aj šírka interiéru vo výške lakťov, a to na 1401 mm vpredu (plus 21 mm), resp. na 1386 mm (plus 2 mm).

Batožinový priestor je najväčší vo svojom segmente. Pojme 330 litrov, to je o 15 litrov viac ako doteraz a podstatne viac ako ponúka relevantná konkurencia. Pri sklopených zadných sedadlách vzrastie objem batožinového priestoru až na 1150 litrov. Vďaka vstupnému otvoru širokému 1098 mm, piatym dverám, ktoré sa otvárajú

do výšky 1915 mm, a nízkemu prahu batožinového priestoru (659 mm nad zemou) sa batožina ľahko nakladá. Úložná plocha je široká 960 mm, je teda o 2 mm širšia ako u predchádzajúcej generácie.

Simply Clever (jednoducho vtipne) - tento slogan naplňuje nová ŠKODA Fabia úplne dokonale. V ponuke je, v závislosti od výbavy a prianí zákazníkov, až 9 nových Simply Clever prvkov.

Prvýkrát vo vozidle značky ŠKODA bude v novej Fabii využitá technológia **MirrorLink™**, ktorá prenáša aplikácie smartfónu na displej palubného zábavno-informačného systému. Úplne novú kvalitu tým získa napríklad využívanie navigačného softvéru alebo počúvanie individuálnej hudby vo vozidle. Prepojenie je rýchle

a jednoduché. Stačí spojiť smartfón a systém Bolero pomocou USB-kábla, aktivovať na rádiu modus MirrorLink™ a aplikácie, certifikované pre MirrorLink™ (mirror = zrkadlo), sa už zobrazujú na obrazovke palubného systému.

Užitočná je tiež ďalšia funkcia **SmartGate**, ktorá s využitím špeciálnych aplikácií umožňuje zobrazovať konkrétne údaje o vozidle, ako je spotreba paliva, priemerná rýchlosť, náklady a pod. na obrazovke smartfónu. Dáta sú prenášané bezdrôtovo pomocou Wi-Fi technológie.

Fabia dostane prvýkrát aj škrabku na námrazu vo veku palivovej nádrže. Do nového držáka multimediálnych zariadení v stredovom paneli je možné uložiť mobilný telefón, smartfón alebo iPod. Pre reflexnú vestu, ktorá je v mnohých krajinách predpísanou súčasťou povinnej výbavy, je určená odkladacia priehradka vo výplni dverí vodiča. Pre výplne bočných dverí je k dispozícii aj nádobka na odpadky. Najrôznejšie drobnosti pojmu sieťové vrecká na vnútorných stranách predných sedadiel. Automobil má tiež viac odkladacích miest pre fľaše s nápojmi. Do oboch zadných dverí sa zmestí po jednej 0,5 litrovej fľaši. odkladacia schránka pred sedadlom spolujazdca pojme tiež 1-litrovú fľašu. Nová ŠKODA Fabia teraz ponúka miesto až pre 7 fliaš: v oboch predných dverách, v oboch zadných dverách, v stredovom paneli a v schránke pred sedadlom spolujazdca.

Nová ŠKODA Fabia navyše zaujme aj radom ďalších Simply Clever riešení, ktoré sa osvedčili už v druhej generácii tohto typu. Medzi ne patrí napríklad klip na pripevnenie parkovacích lístkov sériovo inštalovaný na

vnútornú stranu stĺpika A, rovnako ako voliteľne dodávané háčiky na zavesenie tašiek v batožinovom priestore. V rámci sieťového programu, takisto dodávaného na želanie, zabezpečia poriadok v batožinovom priestore 2 upevňovacie siete. Odkladacie plató možno podľa východiskovej pozície využiť aj ako horizontálne umiestnenú zvýšenú podlahu, alebo ho možno vertikálne zasunúť za zadné operadlo. Pre batožinový priestor je na želanie dodávaná tiež flexibilná priehradka, zabezpečujúca predmety, ktoré by sa v batožinovom priestore inak voľne pohybovali. Simply Clever je tiež funkcia Corner reflektorov do hmly (odbočovacie svetlo).

Novú Fabiu budú poháňať iba mimoriadne úsporné motory novej generácie. Vráťane variantu GreenLine zahŕňa ponuka pre štáty EÚ štyri zážihové a tri vznetrové motory. Všetky agregáty vyhovujú emisnej norme EÚ 6, sú sériovo vybavené systémom Štart-Stop a rekuperáciou brzdného energie. Prevodovky môžu mať ručné preradenie, automatický variant predstavuje dvojspojkové ústrojenstvo DSG.

Paleta nových zážihových motorov, vychádzajúca z techniky MQB, zahŕňa jednotky s tromi a štyrmi valcami. Trojvalce 1.0 MPI majú nepriame vstrekovanie paliva, štvorvalce 1.2 TSI sú vybavené priamym vstrekaním paliva a turbodúchadlom. Výkonové spektrum siaha od 44 do 81 kW.

Záujemcovia o vznetrový motor si môžu zvoliť jeden z troch výkonových variantov nového trojvalca 1.4 TDI (na snímke) s blokom motora z hliníkovej zliatiny. Vo všetkých prípadoch ide o agregát so zdvihovým objemom 1,4 litra s priamym vstrekaním



paliva common rail a prepíňaním turbodúchadlom.

Rovnako ako u predchádzajúcej generácie, ktorá ponúkala štvorvalce s objemom 1,6 litra, sú k dispozícii výkony od 55 do 77 kW. Novinka však tieto parametre dosahuje pri menšom zdvihovom objeme.

Najekologickejšim v rade Fabia bude variant GreenLine s motorom 1.4 TDI/55 kW, ktorý bude na trh uvedený koncom roka 2015. Vďaka kombinácii systému Štart-Stop, rekuperácii brzdného energie, pneumatík so zmenšeným valivým odporom a cieľených úprav aerodynamiky bude nová ŠKODA Fabia GreenLine dosahovať spotrebu len 3,1 l/100 km, čo zodpovedá emisiám CO₂ len 82 g/km.

Nová ŠKODA Fabia GreenLine sa tak od roku 2015 stane najekologickejšim vozidlom značky ŠKODA s pohonom na konvenčné palivá, lepšie hodnoty dosahuje už iba ŠKODA Citigo G-TEC na stlačený zemný plyn.

V závislosti na konkrétnej výbave a motore bude nová Fabia až o 65 kg ľahšia ako predchádzajúca generácia (pri zohľadnení vyššieho štandardu sériovej výbavy v novej generácii). Základná verzia s trojvalcovým motorom 1.0 MPI má pohotovostnú hmotnosť (bez vodiča) iba 980 kg.

V hlavnom výrobnom závode spoločnosti ŠKODA AUTO v Mladej Boleslavi zišla 28. augusta z linky prvá ŠKODA Fabia tretej generácie. V odtieni Race Blue bola nadšené privítaná zamestnancami spoločnosti ŠKODA AUTO. Pre začiatok výroby novej generácie Fabie prešiel mladoboleslavský závod rozsiahlymi úpravami a modernizáciou. ŠKODA Fabia je, vďaka viac ako 3,4 miliónom vozidlom dodaných zákazníkom na celom svete, druhým najpredávanejším typom značky, hneď po type ŠKODA Octavia.



-ša-



10 ROKOV
KVALITY VYROBENEJ
NA SLOVENSKU



www.kia.com

My oslavujeme, vás obdarujeme Využite limitovanú narodeninovú edíciu



cee'd
s cenovým zvýhodnením
1 910 €



SPORTAGE
s cenovým zvýhodnením
3 070 €

SLOVAKIA X. EDITION



The Power to Surprise

Je to už 10 rokov, odkedy Kia prešla svoje prvé slovenské kilometre a nemá dôvod zastaviť sa. Iba pre Slovákov teraz prinášame limitovanú edíciu Slovakia X. Edition pri príležitosti desiateho výročia založenia výrobného závodu Kia v Tepličke nad Váhom. Získajte skvelú výbavu pre Sportage a praktické doplnky pre cee'd s jedinečnými cenovými zvýhodneniami.



**NA PÄTINKY
BEZ NAVÝŠENIA**

Uvedené cenové zvýhodnenie vo výške 1 910 € pri edícii cee'd Slovakia X. Edition je súčtom hotovostného bonusu 1 300 € a zľavy 610 € za výbavu oproti cenníkovej cene. Uvedené cenové zvýhodnenie vo výške 3 070 € pri edícii Sportage Slovakia X. Edition je súčtom hotovostného bonusu 1 400 € a zľavy 1 670 € za výbavu oproti cenníkovej cene. Bližšie informácie sa dozviete u každého autorizovaného predajcu Kia. Kombinovaná spotreba: 3,7 – 8,5 l/100 km, emisie CO₂: 97 – 197 g/km. Záruka 7 rokov/150 000 km. Podrobnosti nájdete v zmluvných podmienkach. Obrázok je ilustračný. Ponuka platí do 31. 12. 2014 alebo do vypredania zásob.

TECHNICKÉ POŽIADAVKY NA BRZDY MOTOROVÝCH VOZIDIEL A ICH KONTROLA

Spolahlivé zastavenie pohybujúceho sa motorového vozidla na primeranej vzdialenosti, jeho zabezpečenie pri zastavení, a to aj na svahu, patrili medzi prvoradé požiadavky na brzdomé zariadenia vozidiel od samého začiatku automobilizmu, keďže rozhodujúco vplývali na bezpečnosť jazdy nielen samotného vozidla, ale aj ostatných účastníkov cestnej premávky.

Požadovaný účinok brzd sa predpisoval vzdialenosťou, na ktorej musí byť motorové vozidlo z určenej počiatočnej rýchlosti pri intenzívnom brzdení schopné zastaviť – tejto vzdialenosti, meranej od začiatku pôsobenia na ovládací orgán brzdy hovoríme aj brzdná dráha. Tak, ako sa postupne zväčšovala maximálna dosahovaná rýchlosť vozidla, rástli aj požiadavky na účinok brzd. Dve brzdomé systémy boli samozrejmosťou prakticky od samého začiatku, pričom sa ustálilo ovládanie nohou pre prevádzkovú brzdu a pre zabezpečenie stojaceho vozidla – parkovanie – ovládanie rukou, preto sa používalo označenie ručná brzda, neskôr parkovacia brzda.

Pre najstaršie vozidlá boli stanovené nasledovné požiadavky na brzdnú dráhu:

- a) motorové vozidlá s najväčšou rýchlosťou 30 km/h z počiatočnej rýchlosti 20 km/h
 - s prevádzkovou brzdou na všetky kolesá: 5,2 m
 - s prevádzkovou brzdou len na niektoré kolesá: 7,7 m
 - s ručnou brzdou (pre oba systémy): 10,25 m
- b) motorové vozidlá s rýchlosťou väčšou ako 30 km/h z počiatočnej rýchlosti 40 km/h
 - s prevádzkovou brzdou na všetky kolesá: 20,5 m
 - s prevádzkovou brzdou len na niektoré kolesá: 30,8 m
 - s ručnou brzdou (pre oba systémy): 41,0 m



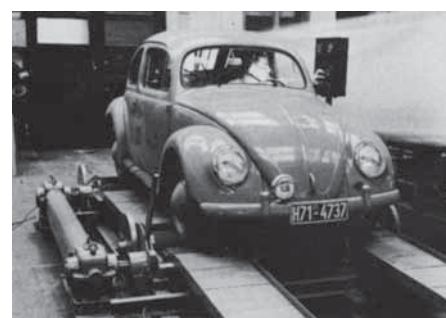
Obr. 1: Použitie piateho kolesa na meranie brzdných dráh v tridsiatych rokoch minulého storočia

Uvedené požiadavky na účinok brzd sa vzťahovali na motorové vozidlá, ktorých technická spôsobilosť pre premávku bola schválená do 31. decembra 1952. Vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schvaľovaná po uvedenom termíne, už museli spĺňať prísnejšie požiadavky (kratšie brzdné dráhy). Napríklad pre motorové vozidlá s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou 30 až 100 km/h, ktoré boli schválené od 1. januára 1953 do 1. júla 1972, už bola predpísaná brzdná dráha najviac 15,4 m pre prevádzkovú brzdu a 30,8 m pre parkovacia brzdu, a to z rovnakej počiatočnej rýchlosti 40 km/h. Tento trend v sprísňovaní požiadaviek na účinok brzd samozrejme pokračoval a osobné automobily schválené po 1.7.1972 majú už predpísanú najdlhšiu prípustnú brzdnú dráhu 50,7 m avšak z počiatočnej rýchlosti 80 km/h! Pre úplnosť dodáme, že to zodpovedá predpísanej strednej hodnote plného brzdného spomalenia 5,8 m/s² (minimálne).

Zisťovanie, či brzdomé zariadenia motorových vozidiel spĺňajú požadovaný účinok, sa pri typových aj periodických skúškach vykonávalo spočiatku len jednoduchým meraním dĺžky brzdných dráh. Pre vozidlá schválené do 1.7.1972 sa pri ich periodických skúškach (kontrole) a posudzovaní spôsobilosti pre premávku pripúšťalo podľa §44 vtedajšej vyhlášky č. 145/1958 Ú.l. predĺženie medzných brzdných dráh až o 20 %. Pri vozidlách schválených po 1.7.1972 už boli okrem brzdných dráh limitované aj najväčšie prípustné sily na ovládací orgán brzdy, teda pedál alebo páku, ktoré nesmú byť prekročené pri dosiahnutí predpísaného minimálneho brzdného účinku.

Otázne bolo stanovenie presného

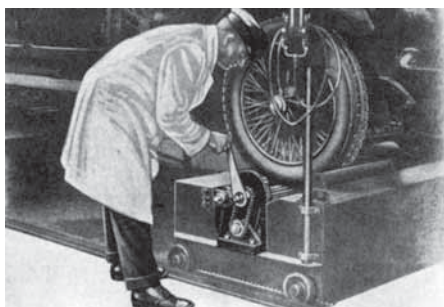
začiatku brzdzenia aj počiatočnej rýchlosti na jeho začiatku. Krokom vpred bolo používanie takzvaného vlečeného (piateho) kolesa (obr. 1), ktoré sa pomocou výkyvného ramena pripojilo na skúšané vozidlo a odvažovalo sa po povrchu vozovky. Malo známy presný obvod, neprekľzovalo a pri prvých riešeniach bolo spojené ohybným hriadeľom s číslícovým prístrojom uloženým v skúšanom vozidle. Meraním jeho otáčok a v kombinácii so stopkami umožňovalo určiť počiatočnú rýchlosť vozidla aj brzdnú dráhu, pričom spúšťanie merania sa synchronizovalo so stlačením brzdomého pedálu. Začiatkom päťdesiatych rokov sa objavili aj prvé brzdomé skúšobne pre meranie brzdných dráh, ktoré majú z hľadiska praktického dielenského nasadenia len historický význam (obr. 2). Každé koleso bolo usadené na páre (sade) brzdomých valcov, ktoré boli vzájomne prepojené a vybavené vypínateľnými spojkami. Vozidlo silou motora roztočilo brzdomé valce na požadovanú rýchlosť, následne boli spojky vypnuté a jednotlivé páry valcov boli brzdami kolies vozidla zabrzdené,



Obr. 2: Valcové skúšobne brzd na meranie brzdných dráh boli pokusom, ktorý sa v praxi neujal

pričom sa – pomocou odmeraných otáčok – zistila brzdná dráha. Zariadenia tohto typu sa neujali, keďže boli drahé a mali viaceré nevýhody.

Keďže pre vtedajšie periodické skúšky čoraz väčšieho počtu vozidiel – dnes pravidelné technické kontroly – by bolo meranie brzdných dráh časovo čoraz náročnejšie, závislé na poveternostných podmienkach a malo aj ďalšie nevýhody, viacerí výrobcovia sa začali zaoberať



Obr. 3: Možno prvé zaznamenané použitie valcovej skúšobne brzd ešte s ručným pohonom okolo roku 1925

aj myšlienkou iného spôsobu skúšania účinku brzd vozidiel a to priamo v dielni, či skúšobni. Namiesto merania brzdných dráh sa pozornosť zamerala na meranie brzdných síl na obvode kolies, keďže ich veľkosť priamo určuje veľkosť brzdných dráh aj dosiahnuté brzdné spomalenie. Na praktické posudzovanie účinku brzd sa zaviedol parameter pomenovaný ako **ZBRZDENIE**. Matematicky je vyjadrený ako podiel súčtu dosiahnutých brzdných síl na obvode všetkých kolies a celkovej tiaže skúšaného vozidla (obidve hodnoty v rovnakých jednotkách N alebo kN) a po vynásobení tohto podielu 100-mi dostaneme jeho veľkosť v percentách. Tento parameter sa používa pri hodnotení účinku brzd pri technických kontrolách aj v súčasnosti. Tiaž skúšaného vozidla je daná súčtom jeho hmotnosti v kilogramoch a tiažového zrýchlenia $9,81 \text{ m/s}^2$ (údaj o celkovej aj prevádzkovej resp. pohotovostnej hmotnosti vozidla je uvedený v dokladoch o vozidle). Pre úplnosť treba dodať, že medzi zbrzdením, brzdnou dráhou a strednou hodnotou plného brzdného spomalenia existuje jednoznačná spojitosť, takže minimálna prípustná hodnota zbrzdenia bola stanovená podľa toho, čo príslušná vyhláška pre danú kategóriu (druh) vozidla podľa dátumu jeho typového schválenia resp. roku výroby požadovala. Napríklad pre súčasné osobné automobily je predpísané najmenšie zbrzdenie 58 %, pre tie staršie 45 %.

Pravdepodobne prvé použitie valcovej skúšobne brzd bolo zaznamenané okolo roku 1925 (obr. 3), pri ktorej sa valce poháňali cez reťazový prevod ešte ručne a zisteným odporom pri zabrzdnom kolese sa usudzovalo na veľkosť brzdných síl. Nasledovali ďalšie, postupne zdokonaľované riešenia, ktoré zodpovedali čoraz viac praktickým požiadavkám. Z viacerých známych európskych výrobcov valcových skúšobní brzd môžeme na základe dostupnej podnikovej literatúry uviesť, že napríklad nemecká spoločnosť SCHENCK, pôvodne zameraná na výrobu váh, už v roku 1928 založila nové oddelenie pre výkonné brzdy

a brzdné skúšobne. Valcové skúšobne brzd vyrábala a dodávala od roku 1934. Okrem iného v tridsiatych rokoch vyvinula aj valcovú skúšobňu brzd so šiestimi valcami pre kontrolu brzd trojnápravových vozidiel. Prvé valcové skúšobne brzd používali na prevod pohybu medzi výkyvným ramenom, ktorý vyvolal vznikajúci reakčný moment od brzdzenia a ukazovateľom brzdných síl, len mechanické prevody. Pracovali na princípe tzv. kyvadlovej sklonnej váhy a celá konštrukcia bola značne robustná.

V neskoršom období sa objavujú aj prvé plošinové skúšobne brzd (obr. 4). Takúto skúšobňu tvorili spravidla štyri samostatné plošiny z ocelových platní uložené v základových rámoch s možnosťou pohybu v smere jazdy skúšaného vozidla a vpredu sa každá plošina opierala o snímač tlaku (sily) s príslušným meracím prístrojom. Spočiatku sa väčšinou používal hydraulický merací systém a každá plošina mala samostatný merací prístroj so stupnicou ciachovanou priamo v hodnotách brzdných síl, ktoré boli umiestnené na paneli. Skúšané vozidlo muselo nabehnúť na plošiny stanovenou rýchlosťou, minimálne 10 km/h a maximálne 20 km/h, a len čo sa kolesá vozidla dostali na plošinu, muselo sa začať intenzívne brzdiť. Keďže odčítanie štyroch údajov v krátkom okamihu by bolo veľmi ťažké, boli prístroje vybavené vlečnými ručičkami, ktoré zostali stáť na najväčších dosiahnutých hodnotách brzdných síl. Výhodou týchto skúšobní bolo najmä rýchle meranie, nevýhodou zväčšené požiadavky na priestor inštalácie, ktorý musel počítať aj s rozbehovou dráhou (aspoň



Obr. 5: Valcová skúšobňa brzd Schenck (typ R2i) v STK Bratislava dokončená v r. 1980 mala ešte pneumatický merací systém.



Obr. 4: Jedna z prvých plošinových skúšobní brzd využívaná na kontrolu účinku brzd automobilu pri technickej kontrole

10 m) a chyby v meraní pri nesprávnom nábehu na plošiny. To si vyžadovalo cvik a skúsenosť obsluhujúceho personálu. Napriek tomu sa takéto skúšobne pre osobné automobily dlho používali v zahraničných staniciach technickej kontroly (STK) a v niektorých štátoch sa používajú dodnes, aj keď v modernom vyhotovení s využitím elektroniky. Ich použitie v štátoch EÚ aj v súčasnosti umožňuje Smernica EP a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových a ich prípojných vozidiel.

Plošinové skúšobne brzd pre použitie pri výkone technických kontrol v Československej republike neboli schválené. V roku 1962 Ministerstvo dopravy ČSR zadalo v.d. MOTEX Praha vývoj valcovej skúšobne brzd a ďalších zariadení pre pripravované zriaďovanie STK, ktoré mali byť vybavené týmito výrobkami. Výsledkom bola skúšobňa brzd typu 7517, ktorá sa vyrábala od roku 1968 a nasledovali ďalšie, postupne zdokonaľované typy. Na Slovensku vyvinul a vyrobil prvú valcovú skúšobňu brzd pre nákladné automobily vtedajší n.p. DOPRAVOSTROJ Bratislava – závod Nitra (neskôr Bratislavské automobilové závody n.p. – BAZ) v roku 1971 s typovým označením UB 0671. V osemdesiatych rokoch sa vývojom a výrobou valcových skúšobní brzd zaoberal aj MOTOTRANS n.p. Banská Bystrica a jeho produkt mal označenie ROLYKON A 100. Predstavený bol už na medzinárodnej výstave Autoprogress v Brne v roku 1984, kde dokonca získal zlatú medailu. V Slovenskej republike sa však pre STK, ktoré vznikali postupne od roku 1974, používali predovšetkým valcové skúšobne brzd zahraničných (nemeckých) výrobcov Hofmann, Schenck a neskôr MAHA. V tom čase boli najrozšírenejšie hydraulické a pneumatické meracie systémy, ktoré neskôr nahradili elektronické meracie systémy s rôznymi snímačmi a možnosťou automatizovaného vyhodnocovania meraných hodnôt použitím mikroprocesorov.

(pokračovanie)
Ing. Martin KMEŤ

ATRAKTÍVNE AKČNÉ MODELY KIA V EDÍCI SLOVAKIA X. EDITION

Zástupcovia Kia Motors Corporation a vlády Slovenskej republiky podpísali investičnú zmluvu 18. 3. 2004, výstavba závodu trvala necelé dva roky. Automobilka od spustenia sériovej výroby v roku 2006 vyrobila viac ako 1,6 milióna vozidiel a 2,3 milióna motorov, aktuálne zamestnáva 3800 ľudí a počas desiatich rokov preinvestovala 1,4 miliardy eur. Jeden z najvýznamnejších pilierov slovenskej ekonomiky a automobilovej výroby má teda dôvody na oslavu.

diskové kolesá z ľahkej zliatiny, vyhrievané predné sedadlá a volant, zadné parkovacie snímače a tiež stmavnené sklá v celkovej hodnote 1100 eur. Zákazníkovi sa však táto suma spolu s aktuálnou akciou 1300 eur premietne do celkovej akciovej ceny za 5 dverovú verziu Kia cee'd 1.4 v hodnote 13 440 eur. Čo predstavuje oproti cenníkovej cene za podobne vybavené vozidlo cenovú výhodu až 1910 eur.

Ďalším modelom zo žilinskej produkcie,

Je to už desať rokov, čo sa automobilová značka Kia Motors rozhodla razantne vstúpiť na európsky trh prostredníctvom jedinej výrobnéj prevádzky v Európe - spoločnosti Kia Motors Slovakia (KMS) v Tepličke nad Váhom neďaleko Žiliny. Pri tejto príležitosti prichádzajú na trh tri obľúbené modely Kia cee'd, Kia Sportage a Kia Carens v špeciálnej edícii Slovakia X. Edition.

X. Edition. Základom je verzia výbavy LX, pričom ju dopĺňajú prvky doteraz dostupné iba vo výbave EX – dvojzónová automatická klimatizácia, dažďový snímač, kožený volant a hlavica preraďovacej páky, zadné parkovacie snímače, predné reflektory



Importérska spoločnosť Kia Motors Sales Slovensko sa pripája k oslavám 10. výročia príchodu značky na Slovensko a vytvorila špeciálnu edíciu pre modely Kia cee'd, Kia Sportage a Kia Carens s označením Slovakia X. Edition. Aj samotné logo, ktorým sú modely označené, je príznačné - znázorňuje rímsku číslicu 10 (X), zrealizovanú v slovenskom folklórnom motíve, nechýba ani známa slovná hračka Slovakia a zlatá farba predstavuje desať rokov úspechu a víťazných momentov.

Typom Kia cee'd sa to všetko začalo - bol prvým, ktorým v decembri 2006 spustila prevádzka Kia Motors Slovakia sériovú výrobu. Dokonale naplnil očakávania európskych zákazníkov a doteraz tvorí viac ako polovičný podiel na celkovej produkcii KMS. Akčný model Kia cee'd a Kia cee'd Sportswagon v edícii Slovakia X. Edition vychádza zo stupňa výbavy Silver, oproti ktorej má vo výbavovom balíku 16-palcové

ktorý má dôvod na oslavu, je nepochybne športovo úžitkový automobil Kia Sportage. Dnes jeho modernizovaná verzia tvorí viac ako 30 % výrobnéj produkcie a patrí k stáliciam predajných rebríčkov na Slovensku. Model Kia Sportage Slovakia X. Edition vychádza zo stupňa výbavy Platinum. Zdobia ho však navyše 18-palcové diskové kolesá z ľahkých zliatin, interiér je vyhotovený v elegantnej kombinácii kože a semišu Premium Sports, nechýba ani navigačný systém a bezklúčový prístup vrátane štartovania vozidla „Smart Key“. Za vyššie uvedené prvky v hodnote 2660 eur zaplatí zákazník v tejto edícii len 990 eur, čo pri zohľadnení obchodnej akcie v hodnote 1400 eur predstavuje cenové zvýhodnenie až 3070 eur. Za takto vybavenú verziu Kia Sportage 1.7 CRDi zaplatí zákazník 24 050 eur.

Aj najnovší model z kategórie rodinných vanov, model Kia Carens, prichádza na slovenský trh v akčnom vyhotovení Slovakia

do tmy, bluetooth a pozdĺžniky strešného nosiča. Tieto praktické prvky v hodnote 1400 eur však spolu so zľavou 1700 eur prinášajú zákazníkovi cenové zvýhodnenie v hodnote až 2200 eur. Cena za takto vybavenú Kia Carens 1.6 GDi Slovakia X. Edition je 17 310 eur.

Akčné modely Slovakia X. Edition si môžu záujemcovia objednávať u všetkých autorizovaných predajcov značky Kia na Slovensku od druhej polovice júla.





Spoločnosť Kia Motors uvoľnila prvé oficiálne fotografie úplne novej generácie typu Kia Sorento. Sú jasným dôkazom, že tretia generácia populárneho SUV má výrazný štýlový vzhľad, vyznačujúci sa čistými a pritom masívnymi líniami a sofistikovanými detailmi exteriéru aj interiéru.



Vonkajší dizajn novej Kia Sorento vznikol v dizajnerskom štúdiu Kia Motors v kórejskom Namyangu, s významným podielom spolupráce s ďalšími centrami Kia Motors v nemeckom Frankfurt nad Mohanom a Irvine v Kalifornii (USA).

Prednej časti novej Kia Sorento dominuje väčší a vzpriamenejší "tigrí nos" prednej mriežky s výrazným trojrozmerným diamantovým vzorom a dlhé, štýlovo čisté predné reflektory. Nižšie uložená línia strechy, mohutnejšia bočná linka a svalnatejšie tvarované zadné ramená dodávajú vozidlu dramatický vzhľad.

Uhladenejší vzhľad umocňuje nárast dĺžky o 95 mm na 4780 mm (európska verzia) a zmenšená výška o 15 mm na aktuálnych 1685 mm, zatiaľ čo o 80 mm dlhší rázvor náprav (aktuálne 2780 mm) zabezpečuje väčší priestor pre všetkých cestujúcich.

Soon-Nam Lee, viceprezident pre zahraničný marketing Kia Motors Corporation pri tejto príležitosti uviedol: "Aj keď sme zachovali dobré meno typu, založené na obrovskom úspechu jeho predchádzajúcej generácie, úplne nové Sorento je kompletne prepracované a veríme, že svojich zákazníkov prekvapí jeho starostlivo aktualizovaný štýl, množstvo nových komfortných a bezpečnostných technológií, ako aj lepší priestor interiéru, jazdný komfort a pocit luxusu."

Úplne novú Kia Sorento automobilka predstavila na domácej pôde v Kórei koncom augusta, európska premiéra je naplánovaná na štvrtok 2. októbra 2014 na medzinárodnom autosalóne v Paríži.

PRVÉ OFICIÁLNE SNÍMKY KIA SORENTO

Dlhšia, nižšia, širšia a s predĺženým rázvorom náprav - nová Kia Sorento stavia na úspechu predchádzajúcej generácie, avšak prináša do tejto kategórie okrem väčšieho priestoru pre posádku a mnohých inovatívnych funkcií aj prémiový vzhľad a pocit luxusu, s ktorými sa stretnú budúci zákazníci obľúbeného SUV.

Napriek zrelšiemu vzhľadu je nová generácia so svojimi charakteristickými

znakmi dizajnových prvkov značky okamžite rozpoznateľná ako Sorento. Nový vzhľad je výsledkom vývoja bežného vozidla, nechýbajú však čerstvé vizuálne inšpirácie z konceptu Kia Cross GT, ktorý debutoval v roku 2013 na Chicago Auto Show. Pri porovnaní s predchádzajúcou generáciou si nové Sorento zachováva charakteristický široký D-stĺpik (stĺpik za zadným okienkom).



DVOJPALIVOVÝ VARIANT

Automobilka Hyundai predstavila súčasnú generáciu typu i30 na autosalóne vo Frankfurte v roku 2011. Vyskúšali sme už niekoľko päťdverových aj trojdverových modelov tohto typu, najnovšie sme mali možnosť zoznámiť sa s alternatívou poháňanou 1,4-litrovým motorom schopným spaľovať aj LPG (Liquefied Petroleum Gas - skvapalnený ropný plyn, prakticky známy propán-bután, napríklad z kempingových varičov).



V minulom čísle sme písali o tom, ako sa nám pozdával Hyundai ix20, ktorý mal okrem zvyčajnej nádrže na benzín aj prídavnú nádrž na LPG. Tam je táto alternatíva paliva dostupná pre viacero zážihových motorov, v type i30 len so „základným“ atmosférickým štvorvalcom 1.4 MPI CVVT s výkonom 73 kW, v kombinácii so 6-stupňovou ručne

ovládanou prevodovkou. Samotná montáž pre alternatívne používanie LPG k benzínu sa vykonáva dodatočne pod záštitou dovozu. Príplatok za možnosť používať aj LPG je 1500 eur, treba preto pred kúpou tohto modelu pouvažovať, či si nevybrať model so vznetovým motorom. Otvor pre plnenie nádrží plynu a benzínu sa nachádza pod

jedným krytom, je dobre prístupný. Pre plnenie plynu je potrebné použiť dodanú redukciu. Nádrž na plyn má objem 48 litrov, nachádza sa na mieste pôvodne určenom pre rezervné koleso. Objem batožinového priestoru sa tak nemení (378 litrov, po sklopení zadných sedadiel 1316 litrov), ale rezervné koleso vystriedala v porovnaní s ním menej spoľahlivá sada na opravu defektu. Na stredovom tuneli za preraďovacou pákou prevodovky sa nachádza kruhový ukazovateľ stavu skvapalneného plynu v nádrži so svietiacimi

diódami a tlačidlo, ktorým je možné aj za jazdy meniť typ aktuálne používaného paliva. Motor sa uvádza do chodu len na benzín a pri spaľovaní benzínu zostáva až kým sa dostatočne neohreje. Prepnutie signalizuje kontrolka. Prechod medzi benzínovým a plynovým režimom nie je pri jazde vôbec cítiť.



Model i30 s motorom 1.4 je vhodný hlavne na jazdu v meste, alebo na okresné cesty. V meste sme dokázali jazdiť tesne pod 7 l/100 km, na okresných cestách sa spotreba pohybovala okolo 6 l/100 km. Horšie je to na diaľnici, kde sa motor pod záťažou dosť namáha a tým sa zväčšuje aj spotreba paliva. Motor má pri rýchlosti 130 km/h so zaradeným šiestym prevodovým stupňom

otáčky až 3800 ot./min. a spotreba sa ustálila na 9 l/100 km. Reálny dojazd na jednu plynovú nádrž v zmiešanej prevádzke „mesto – mimomesto“ je okolo 350 km.

Nevýhodou tohto druhu alternatívneho paliva je, že s vozidlom spaľujúcim LPG sa nesmie parkovať v podzemnej garáži. LPG si zvyčajne nemôžete doplniť sami, urobí to za vás pracovník na čerpacej stanici. Hyundai aj pri i30 prestavenej na LPG zachováva rovnaký servisný interval ako pri klasických benzínových verziách, teda 20 tisíc kilometrov ako aj päťročnú garanciu.

Vo vozidle sa nachádza dostatok odkladacích priestorov, nechýba klasické modré podsvietenie prístrojovej dosky, pohodlne sa vo vozidle odvezie päť osôb. Bohatá bezpečnostná i komfort zlepšujúca výbava v nami skúšanom vozidle obsahovala

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1396 cm³, najväčší výkon 73 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 137 Nm pri 4200 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 205/55 R-16.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4300/1780/1470 mm, rázvor náprav 2650 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1563/1571 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1265/1820 kg, svetlá výška 140 mm, objem batožinového priestoru 378/1316 l, objem paliva 53+48 (benzín, LPG).

Prevádzkové vlastnosti: najvyššia rýchlosť 182 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 13,2 s, spotreba benzínu/LPG v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 7,9/4,9/6 l/100 km, CO₂ (benzín/LPG) 139/114 g/km.



okrem iného elektronický stabilizačný systém ESP, asistenčný systém pre rozjazd do kopca, sedem bezpečnostných vankúšov, zadný parkovací snímač, tempomat, klimatizáciu, vyhrievanie predných sedadiel, integrované rádio s CD prehrávačom, RDS, MP3, USB, AUX.

Hyundai i30 1.4i LPG sa predáva od 11 990 eur, nami skúšané vozidlo malo viacero prvkov príplatkovej výbavy, jeho cena bola 14 920 eur.

Tatiana ŽAŽKÁ



KOMBI POSILŇUJE POZÍCIU AUTA ROKA

Automobilka Peugeot po úspešnom nasadení novej generácie hatchbacku na trh začala výrazne miešať pozície predajných výsledkov aj v kategórii kombi nižšej strednej triedy. Na autosalóne v Ženeve, kde medzinárodná novinárska porota vyhlásila výsledky tohtoročnej súťaže Auto roka, mohli byť predstavitelia Peugeotu veľmi spokojní.

Nová generácia typu 308 sa stala oficiálne európskym Autom roka 2014 a návštevníkom autosalónu sa páčilo aj kombi z tohto typu, ktoré malo premiéru práve v Ženeve. V Peugeotte sa rozhodli pre jeho modelové označenie SW (Station Wagon). Novinku sme vyskúšali počas leta, poháňal ju osvedčený 1,6-litrový vznetrový motor vyladený na najväčší výkon 85 kW.

Nová generácia Peugeotu 308 SW je o 18 cm dlhšia, narástla na 4,58 m oproti predchádzajúcej generácii modelu s karosériou kombi. Je tiež o 10 cm nižšia, čo uľahčilo dizajnérom dať novinke športovejší vzhľad. Vďaka konštrukčným a technologickým zmenám má nové



kombi o 140 kg menšiu hmotnosť. Tak ako hatchback, aj kombi využíva novú platformu PSA Peugeot Citroën s EMP2. Okrem iného umožňuje meniť pôdorys vozidla, vrátane rázvoru náprav či rozchodu kolies. V porovnaní s hatchbackom má kombi o 110 mm dlhší rázvor náprav. Trochu to zmiernilo primárne miesta pre kolenná dlháňov sediacich na zadných sedadlách hatchbacku, z prídavku na rázvore náprav konštruktéri využili na predĺženie odstupu zadných sedadiel od predných 30 mm. Operadlá zadných sedadiel majú kolmý sklon a krátke „sedáky“. Škoda, že predné sedadlá nie sú konštruované tak, aby si cestujúci vzadu mohli pod ne pohodlne zasunúť chodidlá. I keď panoramatická strecha vyzerá efektne, vyšším osobám na





zadných sedadlách uberá z voľného priestoru nad hlavou. Praktická je stredová laktová opierka s držiakmi na nápoje ako aj zásuvku 230 V/50 Hz, ktorá je umiestnená vzadu na tuneli medzi prednými sedadlami.

Batožinový priestor má v základnom usporiadaní objem 610 litrov, čím sa dostáva na úroveň tých najlepších v segmente. Zadné sedadlá sa dajú veľmi ľahko sklopiť pomocou páčok, ktoré sa nachádzajú na bočných stenách batožinového priestoru. Pri ich sklápaní sa „sedáky“ ponárajú do podlahy, pričom vznikne rovná plocha a objem sa zväčší na 1660 litrov (s dojazdovou rezervou 1613 litrov). Páčilo sa nám ľahké vyberanie pričky roletového krytu – jednoduchým pootočením sa odistia západky a môže sa vybrať. Roletu možno odložiť do priestoru pod dvojitou podlahou. Batožinový priestor je dobre využiteľný, na prevoz dlhých predmetov sa dá využiť otvor uprostred zadných sedadiel. Novinkou sú kolajničky na dne batožinového priestoru, ktoré umožňujú posúvať kotevné oká vpred a vzad, prípadne vložiť navijacie popruhy (v štandardnej výbave sú len pri najvyššej výbave Allure). Zníženie vozidla a snaha o atraktívne stvárnenie bočnej siluety priniesli svoj pozitívny estetický výsledok, ale ubrali z praktickej využiteľnosti vozidla. Batožinový priestor je nižší a v porovnaní s predchádzajúcou generáciou tohto modelu má aj menší využiteľný objem po sklopení zadných sedadiel a nakladaní batožiny až po strop.

V prednej časti kabíny je kombi totožné s hatchbackom. Predné sedadlá sú pohodlné, ponúkajú dostatok bočnej opory, v nami skúšanom vozidle mali položené potahy, boli vyhrievané so slabým masážnym režimom v oblasti drieku. Na malý volant s hrubším vencom sme si už zvykli. Vyhovovalo nám aj naladenie posilňovača riadenia, takže výborne sa nám s ním manévrovalo pri parkovaní. Nad vencom volantu sú umiestnené kruhové stupnice rýchloмера a otáčkomera, posunuté viac od

seba. Ručička otáčkomera ide opačne, proti smeru pohybu hodinových ručičiek, čo nás už neprekvapilo, zvykli sme si nato pri jazdách v hatchbacku. Aj v kombi sú odstránené zbytočné tlačidlá. Všetky podstatné úkony nastavenia rádia, navigácie, palubného počítača až po kontrolu tlaku v pneumatikách sa teraz uskutočňujú cez 9,7-7 palcový dotykový displej, ktorý vyzerá výborne, má ostrý obraz, no jeho reakcie na dotyk sú pomalšie. Niektoré nastavenia (napríklad klimatizácie) vyžadujú viacero presných klikov, čo je miestami nebezpečné, pretože odvádza pozornosť vodiča od riadenia.

Preplňaný vznetrový motor 1.6 e-HDi s výkonom 85 kW je živý, ale nevyhovujú mu malé otáčky pod hranicou 1500 za minútu. Pružný je v rozpätí 1750 až 3500 ot./min. Nad túto hranicu ho nemá význam vytáčať. Spomínaný výkon na bežné jazdenie celkom postačuje, čo dokazuje aj čas potrebný na zrýchlenie z 0 na 100 km/h – za 12 sekúnd. Motor spolupracoval s „ťažšie odstupňovanou“ 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Má pomerne veľké odstupny medzi jednotlivými stupňami. Pred preradením na vyšší prevodový stupeň treba otáčky vyhnáť o niečo vyššie ako zvyčajne, inak po preradení výraznejšie klesnú otáčky motora. Zaujala nás aj druhá generácia systému štart/stop, ktorá vypína motor ešte pred zastavením – na neutrál už pri rýchlosti 20 km/h, čo prispieva k menšej spotrebe paliva. Počas týždenného skúšania sme dosiahli priemernú spotrebu nafty len 4,8 l/100 km.

Podvozok dobre filtruje nerovnosti, v zákrutách sa správa neutrálne a účinne eliminuje náklony karosérie. Rozhodí ho len rýchly prejazd zákrutami so sériou veľkých priečných nerovností.

Peugeot 308 SW 1.6 e-HDi s výkonom 85 kW s výbavou úrovne Allure sa predáva za 21 440 eur. Nami skúšané vozidlo malo doplnkovú výbavu obsahujúcu napríklad 17-palcové diskové kolesá za príplatok 350



eur, balík Driver Assistance Pack za 480 eur, a cena stúpla na 25 860 eur. **Samuel BIBZA**

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový vznetrový preplňaný, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer 18:1, zdvihový objem 1560 cm³, najväčší výkon 85 kW pri 3600 ot./min, krútiaci moment 270 Nm pri 1750 ot./min.

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

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

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4585/1863/1472 mm, rázvor náprav 2730 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1559/1553 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1455/1870 kg, objem batožinového priestoru 610/1660 l, s dojazdovou rezervou 563/1613 l, objem palivovej nádrže 53 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 189 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 12 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 4,2/3,3/3,7 l/100 km, CO₂ 95 g/km.



VYDARENÁ INOVÁCIA



Novú identitu vozidla definujú upravené reflektory, pozmenená kapota, nová maska chladiča s väčším logom automobilky na čiernom lesklom podklade s pochrómovanými lištami a celkom nový predný nárazník s výraznou lištou v spodnej časti. Denné svetlá využívajúce LED technológiu sa presunuli spod hlavných reflektorov do nárazníka vedľa hmloviek. Hlavné svetlá sa vrátili k eliptickému tvaru, ktorý spolu so širokou čiernou lištou v maske chladiča dodáva autu mladícku sviežosť. Z profilu, či zadného pohľadu všetko ostalo rovnaké ako pred modernizáciou.

Platí to aj o interiéri, v ktorom sa zmenili len potahy na výplniach dverí a sedadiel, pribudla dekoračná lišta imitácie hliníka na prístrojovej doske. Predné sedadlá sú

výškovo a pozdĺžne nastaviteľné. Majú tuhé bočné výstupy a výrazne poddajnejší stred, čo nemusí vyhovovať každému. Sedadlo vodiča už tradične disponuje nastavením driekovej opierky. Malé tlačidlá na nízko uloženom autorádiu inovácia nezmenila, podobné sú aj ovládače klimatizácie. Prístroje sú dostatočne prehľadné a ľahko čitateľné. Priestor na zadných sedadlách je priemerný, nebude obmedzujúci pre osoby s výškou do 180 cm. Batožinový priestor má pevné platô a objem 372 litrov. Po sklopení zadných sedadiel vznikne schod a objem sa zväčší na 1129 litrov. Skúšaný hatchback (aj kombi) mal rezervné koleso.

Prepíňaný 1,2-litrový zážihový štvorvalec využíva na dosiahnutie výkonu 97 kW turbodúchadlo integrované do výfukových

Renault Mégane sa vyrába od roku 2008. Tretia generácia prešla prvou modernizáciou v roku 2012, dotkla sa hlavne motorov a výbavy. Druhá modernizácia po roku a pol priniesla už aj výraznú zmenu vizáže v štýle nového Clia, i nový zážihový motor – Energy 1.2 TCe, dostupný v dvoch výkonových verziách. V jednom s modelov sme vyskúšali silnejšiu, vyladenú až na 97 kW. Druhý skúšaný model, s karosériou kombi, poháňal známy vznetový motor 1.5 dCi.



zvodov, priame vstrekovanie benzínu a variabilné časovanie ventilov. Agregát pracuje potichu, sluchom sme ho začuli viac vnímať až od 3000 ot./min. Ochotne sa „dvíha“ z malých otáčok, kde už má poriadnu dávku krútiaceho momentu. S vozidlom je zábava jazdiť, sila motora sa nestráca ani pri veľkých otáčkach. Nechýba mu teda dynamika ani na diaľnici.

Motor na pohone predných kolies spolupracoval so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Je dostatočne presná, pohyb preraďovacej páky pri preraďovaní je ľahký. Sprevádzanie umožňuje v meste pri 50 km/h zaradiť aj piaty prevodový stupeň. Ak sme dokázali prevažne jazdiť pri malých





otáčkach a často preradovať, dosiahli sme spotrebu len 6,5 l/100 km. Mimo mesta sme jazdili za 5 l/100 km pri priemernej rýchlosti 70 km/h. Na diaľnici pri 130 km/h to bolo 7,2 l/100 km, pričom motor „točí“ 3000 ot./min. Pri tejto rýchlosti už do kabíny preniká aerodynamický hluk, počuteľne, ale nie rušivo. Pri razantnejšej jazde sa spotreba vyšplhá až k 9 litrom na 100 km.

Podvozok je komfortný, dobre odhlučnený. Pri dynamickej jazde na priečných nerovnostiach však nedrží kolesá vždy dostatočne pritlačené k povrchu cesty.

Druhým skúšaným vozidlom bolo kombi Grandtour. Pod jeho kapotou pracoval osvedčený 1,5 litrový agregát Energy dCi s výkonom 81 kW. Technici pri ňom zjednodušili tvar nasávacieho potrubia vedúceho k turbodúchadlu, pridali nové piezoelektrické vstrekovače, olejové čerpadlo s variabilným účinkom a systém Štart/Stop s funkciou rekuperácie energie. Filter pevných častíc sa presťahoval bližšie k turbodúchadlu, čo má zlepšiť jeho účinnosť a predĺžiť životnosť.

Vozidlu pristala krásna modrá farba a väčšie kolesá. V interiéri je novinkou systém R-Link, ktorý poskytuje aj pripojenie k internetu a sťahovanie aplikácií. Môže sa ovládať priamo na displeji, alebo multifunkčným ovládačom na stredovom tuneli. Skúšaný model mal navyše balík „Pozornosť“, ktorého súčasťou je aj VISIO systém s dvoma funkciami. Prvou je automatické prepínanie medzi stretávacími a diaľkovými svetlami. Druhou funkciou je varovanie pri neželanom opustení jazdného pruhu. Systém dobre funguje aj pri zle čitateľných čiarach na ceste. Ku komfortu cestovania prispelo aj vyhrievanie predných sedadiel, dvojjónová automatická klimatizácia, tempomat, množstvo odkladacích priestorov, zaujímavá je odkladacia schránka v podlahe pred prednými sedadlami....

Na zadných sedadlách je viac miesta ako v hatchbacku, pohodlne sa tu odvezú aj osoby s výškou 190 cm. Vzadu sa sedí hlbšie, okraje zadných sedadiel sú však príliš mäkké a neposkytujú potrebnú oporu. Batožinový



priestor má objem 486 litrov, jeho zadná časť ukrýva pod podlahou krátke odkladacie priestory. Nakladacia hrana je nízko a po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1595 litrov. Prevážať dlhé predmety umožňuje preklopenie operadla spolujazdcovho sedadla dopredu.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, a/ 16-ventilový prepíňaný zážihový, b/ 8-ventilový prepíňaný vznietový, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer a/9,5:1, b/ 15,6:1, zdvihový objem a/1198 cm³, b/ 1461 cm³, najväčší výkon a/ 97 kW pri 5500 ot./min. b/ 81 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment a/ 205 Nm pri 2000 ot./min. b/ 240 Nm pri 1750 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečný skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy vpred a ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru a/ 205/55 R19, b/ 205/50 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v a/ 4302/1808/1471 mm, b/ 4567/1804/1507 mm, rázvor náprav a/ 2641 mm, b/ 2703 mm, pohotovostná/celková hmotnosť a/ 1377/1787 kg b/ 1501/1864 kg, objem batožinového priestoru a/372/1129 l, b/ 486/1595 l, objem palivovej nádrže 60 l.

Prevádzkové vlastnosti: najvyššia rýchlosť a/ 200 km/h, b/ 190 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za a/ 9,7 s, b/ 11,1 s, spotreba a/ benzínu mesto/mimomest. cykle/komb. prevádzke 6,7/4,6/5,6 l/100 km, b/ spotreba nafty mesto/mimomest. cykle/komb. prevádzke 5,1/4,4/4,4 l/100 km, CO₂ a/ 124 g/km, b/ 114 g/km.

Motoru v kombi sa nepáčia príliš malé otáčky, aké neprekážali zážihovému motoru hatchbacka. Vznietový motor získal istotu až keď sa jeho otáčky dostali aspoň na 1500 za minútu. Potom už auto v prípade potreby zrýchľovalo plynulo a dostatočne výrazne. Tento vznietový motor v spojení so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou v Mégane je majstrom malej spotreby. V hustej mestskej premávke sme jazdili za 5,8 l/100 km, mimo mesta za 4,5 l/100 km a na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h okolo 6 l/100 km.

Ostré prejazdy zákrut s kvalitným povrchom sú pre toto vozidlo príjemnou záležitosťou. Chová sa úplne predvídateľne, stabilne. V rodinnom kombíku sa nám páčili aj brzdy. Podvozok na 16-palcových kolesách patrí k tým tvrším, na menších nerovnostiach cítiť rázy od kolies.

Renault Mégane Dynamique Energy 1.2 TCe s výkonom 97 kW sa predáva od 16 590 eur, nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stojí 17 200 eur. Renault Mégane Grandtour Energy 1.5 dCi s výkonom 81 kW sa predáva od 17 390 eur, skúšané vozidlo malo cenu 21 510 eur.

Tatiana ŽAŽKÁ



Spoločnosť Ford patrí historicky medzi najvýznamnejších výrobcov tzv. ľahkých úžitkových vozidiel. Tento rok oslávila výrobu sedemmiliónového úžitkového vozidla Transit od uvedenia tohto typového radu na trh v roku 1965. Sedem generácií vozidiel Transit si postupom času vybudovalo silné pozície pre svoju praktickosť, jazdné vlastnosti, kvalitu, spoľahlivosť a hospodárnosť. Vyskúšali sme veľký model Ford Transit L3H3 s pohonom kolies prednej nápravy.

motora. V nedávnej minulosti sme mali možnosť povozit' sa vo viacerých modeloch z najnovšej rodiny Transit. Boli menšie ako teraz skúšaný Transit a ich ovládanie pripomínalo jazdu v osobnom aute. Nielen s ohľadom na veľkosť ovládacích síl, ale aj vzhľad kabíny, jej odhlučnenia a rozmiestnenia prístrojov a ovládačov. Ani veľký Transit nie je z tohto hľadiska iný. Rešpekt po usadení sa za volant vzbudzuje len jeho dĺžka a nemožnosť sledovať dianie za vozidlom aj pomocou vnútorného spätného zrkadla. Aj vodič bez skúseností s vedením úžitkových vozidiel sa však iste tohto rešpektu rýchlo zbaví, lebo jazdné vlastnosti veľkého Transitu mu žiadne negatívne prekvapenia neprinesú. Rozdiel v stabilite jazdy či

ZASLÚŽI SI DOBRÚ POVEŠŤ

Nový Transit je postavený na globálnej platforme, štandardnou pohonnou jednotkou v ponuke pre náš trh je úsporný 2,2-litrový vznetrový motor Duratorq vyladený na tri úrovne výkonu (74 kW, 92 kW a 114 kW). Štandardne spolupracuje so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

Kódy L3H3 vozidla v modelovom označení znamenajú, že sme skúšali skriňové vozidlo (van) s dĺžkou 5981 mm a rázvorom náprav dlhým 3750 mm a s výškou 2786 mm. Vozidlo poháňal najvýkonnejší variant





dĺžke brzdnych dráh nie je taký výrazný pri prázdnom a plne naloženom vozidle, nie je vôbec dramatický. Ani motor nemal problém dostať vozidlo do takého pohybu, ako to vodič potrebuje pre bezpečné zvládanie komplikovanejších dopravných situácií.

Nová generácia Transitu má zaoblenejšie tvary kabíny, čo vozidlu dodáva dynamickejší charakter. Skriňová nadstavba má prakticky kolmé steny, aby sa maximalizoval jej vnútorný využiteľný objem. Tento model mal skriňu s objemom 13 m³, výrazné plastové ochranné prvky, integrovaný nástupný schodík ako aj masívne koncové svetlá. Robustnejšie bočné dvere, ktoré sa používajú často, preto ich mechanizmus je vyrobený tak, aby sa s nimi ľahko manipulovalo. Zadné dvere majú po celom obvode tesnenie, ktoré znižuje hlučnosť a zabraňuje prieniku vody.

V porovnaní s predchádzajúcou generáciou je kabína oveľa priestrannejšia, ponúka väčší priestor v oblasti pliec, má vyšší strop a poskytuje lepší výhľad z vozidla. V kabíne vidieť typické výrazné znaky súčasných osobných automobilov značky Ford, počnúc prístrojovou doskou, jej stredovou konzolou až po volant. Sedadlo vodiča je dobre tvarované, vodič si môže prispôbiť aj volant do polohy, ktorá mu zabezpečí pocit, že sedí v osobnom aute. Tento pocit vytvára aj dobré odhlučnenie kabíny. Niektorí si budú možno dlhšie zvykať na vyššie postavené spojkové a brzdné pedále, nám to neprekážalo. V prístrojovej doske je viacero odkladacích priestorov ako napríklad polda nad hlavou na šírku celej kabíny, veľký krytý úložný priestor pod dvojíťým sedadlom pre spolujazdcov.

Tuhá konštrukcia karosérie je vyrobená z veľkej časti z vysokopevnostnej bórovej ocele a vzťahuje sa na ňu 12-ročná záruka na prehrdzavenie. Ponúka tiež dlhšie servisné intervaly, až dva roky alebo 50 000 km. Za celý týždeň jeho používania na cestách s najrôznejším povrchom sme nezačuli výzvanie, píkanie alebo niečo podobné, čo zvyknú vydávať vzájomne sa trúce povrchy súčiastok v kabíne pri jej namáhaní krútením, alebo pohybom. Rušivé zvuky nevychádzali ani z nákladového priestoru. Ten mal praktickú podlahu, ktorá sa ľahko čistí a je dostatočne odolná voči oderu. Kotviace oká

na zabezpečenie nákladu sú na stenách skrine, vďaka čomu je podlaha nákladného priestoru voľná.

Ford Transit L3H3 2.2 TDCi s výkonom 114 kW a pohonom predných kolies sa predáva za 24 680 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-ventilový, 16-ventilový vznietový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 2198 cm³, najvyšší výkon 114 kW pri 3500 ot./min., krútiaci moment 385 Nm pri 1600 až 2300 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrtný stabilizátor, zadná tuhá náprava, listové pozdĺžne pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s posilňovačom, stopový priemer otáčania 13,3 m, pneumatiky rozmeru 215/65 R-16.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 5981/2474/2786 mm, rozmery nákladového priestoru 3494 mm/1784mm/2125 mm, rázor náprav 3750 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2178/3500 kg, objem palivovej nádrže 80 l.

Prevádzkové vlastnosti: najvyššia rýchlosť 157 km/h, spotreba nafty v mestskom/mimomest. cykle/komb. prevádzke 8,5/6,9/7,3 l/100 km.

VYDARENÝ VARIANT GOLFA

Aktuálna siedma generácia Volkswagenu Golf ponúka širokú paletu modelov. Najnovším prírastkom je viacúčelový model (MPV) s novým označením Golf Sportsvan, ktorý mal výstavnú premiéru minulú jeseň na autosalóne vo Frankfurtu.



V modelovej hierarchii značky Volkswagen je nástupcom modelu Golf Plus. Vyskúšali sme model poháňaný vznetrovým motorom 1.6 TDI s výkonom 81 kW spriahnutým s päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou, s úrovňou výbavy Comfortline.

Golf Sportsvan je 4338 mm dlhý, 1807 mm široký a 1578 mm vysoký. Je teda o 134 mm dlhší ako bol Golf Plus a o 107 mm má dlhší rázvor náprav (2685 mm). Predné partie sú zreteľne inšpirované novým

Golfom, aj keď tvar hlavných reflektorov a reflektorov do hmly sú iné. Konštrukčným základom aj tohto modelu je, ako pri všetkých karosárskych variantoch súčasnej generácie typu Golf modulárna platforma MQB.

Golf Sportsvan ponúka priestranný a flexibilný interiér a batožinový priestor s objemom 500 litrov. Táto hodnota sa mení v závislosti od polohy zadných sedadiel, ktoré možno samostatne posúvať v rozsahu až 180 mm. Po ich posunutí do maximálnej možnej



prednej polohy sa objem zväčší na 590 litrov. Po sklopení zadných sedadiel vznikne schod vysoký 14 cm, ktorý možno eliminovať presunutím dvojitej podlahy do vyššej úrovne.

Zadné sedadlá sú sklopné v pomere 40/20/40, uprostred je prievlak na lyže. Súčasťou príplatkovej výbavy je sklopné operadlo spolujazdca sediaceho vedľa vodiča. Po jeho sklopení možno prevážať predmety s dĺžkou až 2,5 m. Dno batožinového priestoru medzi podbehami zadných kolies má šírku 1010 mm. Tzv. nákladová hrana je 652 mm nad zemou, teda o 13 mm nižšie ako má model Golf Plus. Oceňujeme, že konštruktéri našli pod výklopnou podlahou batožinového priestoru miesto pre rezervné koleso.

Vodič a spolujazdec majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Komfortné predné sedadlá, v nami skúšanom vozidle boli aj vyhrievané, ponúkajú veľký rozsah výškového nastavenia a tak vodič a spolujazdec sám rozhodne či chce sedieť vyššie alebo nižšie, stále však sedí o 30 mm vyššie ako v klasickom Golfe. Vyšší posed za volantom umožňuje vodičovi dobrý výhľad do všetkých strán, s čiastočným obmedzením výhľadu



šíkmo vpred kvôli pomerne masívnym predným stĺpikom karosérie. Vo vozidle sa za seba pohodlne usadia aj osoby vyššieho vzrastu, ktorí majú dostatok miesta v oblasti hlavy a rovnako i na nohy. K ich pohodliu prispievajú aj rozmerné a pohodlné sedadlá s optimálnym posedom, nechýbajú ani výklopné stoličky a odkladacie vrecká na zadnej strane predných sedadiel. Dostatočná je aj vnútorná šírka kabíny (okolo 1500 mm), takže Sportsvan môže naozaj plnohodnotne slúžiť ako rodinné auto. Nechýba mu na to ani dostatok praktických, dostatočne veľkých odkladacích priestorov v kabíne. Trojramenný kožený multifunkčný volant by však mohol



mať väčší rozsah nastavenia v smere svojej osi otáčania. Za ním má vodič k dispozícii dva analógové prístroje s kruhovými stupnicami, medzi nimi je displej palubného počítača „Plus“, ktorý je dobre čitateľný. Vrchná časť stredového panelu patrí farebnému dotykovému displeju na ovládanie audio sústavy, ktorý ponúka dobrú grafiku a rýchlu odozvu na dotyk. Rádio Composition Colour disponuje s CD prehrávačom, so slotom na SD kartu a USB, AUX-IN, samozrejmosťou je Bluetooth hands-free mobilné pripojenie a osem reproduktorov vpredu a vzadu.

V spodnej časti sa nastavuje dvojzónová automatická klimatizácia Climatic. Všetky ovládače sú vhodne rozmiestnené, takže ľahko dostupné. Kvalita použitých materiálov ako aj ich dielenské spracovanie je na slušnej úrovni. Súčasťou výbavy boli aj tempomat s obmedzovačom rýchlosti, sedem bezpečnostných vankúšov, ESC, MSR, asistenčný systém rozjazdu do kopca, elektronická parkovacia brzda s funkciou Auto-Hold, multikolízna brzda, elektronická uzávierka diferenciálu XDS, imobilizér a iné.

Preplňaný vznetový motor 1.6 TDI dobre poznáme s viacerých „koncernových“ automobilov, ktoré sme už v minulosti skúšali. V Sportsvane bol vyladený na najvyšší výkon 81 kW. Jeho silu cítiť už keď prekročí otáčky 1400 za minútu, najviac možno z neho dostať v rozsahu otáčok 2000 až 3500 za minútu. Pri ďalšom raste otáčok nie je nárast rýchlosti v rozumnom pomere k nárastu spotreby nafty. Keďže viacprvková zadná náprava je aj pre modely Golf, podobne ako pri Škode Octavia, „vyhradená“ len v kombinácii s najvýkonnejšími motormi z ponuky, a takým motor 1.6 TDI nie je, vozidlo malo vlečenú zadnú nápravu so skrutne pružnou priečkou. Na stabilitu vozidla sa to nijako nepriaznivo neprejavuje, ani v zákrutách sa príliš bočne nenakláňa. Problémom je, že Sportsvan mal len 5-stupňovú prevodovku. Kompenzujú to „dlhé“ prevody jednotlivých stupňov - v meste

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový vznetový preplňaný, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer 16,5:1, zdvihový objem 1598 cm³, najvyšší výkon 81 kW pri 3200 až 4000 ot./min., krútiaci moment 250 Nm pri 1500 až 3000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi vpredu, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 11,1 m, pneumatiky rozmeru 195/65 R-15.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4338/1807/1563 mm, rázvor náprav 2685 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1543/1514 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1481/1920 kg, objem batožinového priestoru 500/590/1520 litrov, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najvyššia rýchlosť 192 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,3 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 4,5/3,5/3,9 l/100 km, CO₂ 101 g/km.

stačí zaradiť štvrtý stupeň po prekročení 50 km/h. Pri rýchlosti 90 km/h a piatom prevodovom stupni sú otáčky 1500 za minútu, na diaľnici pri 130 km/h 2500 otáčok za minútu – a vtedy sa už hluk od motora začína výrazne dostávať do kabíny. Spotrebu má však dobrú, na diaľnici pod 6,5 l/100 km, v meste pod 6 l/100 km a po cestách I. a II. triedy mimo miest sme dosahovali spotrebu aj menej ako 4,5 l/100 km.

Volkswagen Golf Sportsvan 1.6 TDI s výkonom 81 kW, päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou a s výbavou Comfortline sa predáva od 19 120 eur. Skúšané vozidlo s príplatkovou výbavou stálo 23 054 eur.

Samuel BIBZA





a krútiaceho momentu motora sa práve využíva. Interiér, tak ako sme už pri tejto značke zvyknutí, je bohato vybavený a vozidlo má aj veľa príplatkovej výbavy. V tomto aute sa doplnková výbava vyšplhala na sumu 15 308 eur. Spomenieme len niektoré ďalšie príplatkové prvky – zadnú kameru, parkovacie snímače, dažďový snímač s automatickým zapínaním stretávacích svetiel, automatickú klimatizáciu, systém doržňovania rýchlosti s funkciou brzdenia, navigačný systém Professional, HiFi reproduktory Harman/Kardon, BMW Live, BMW Apps, mobilná kompatibilita s rozšírenými funkciami pre smartphone telefóny, prístrojový panel s rozšírenými informáciami a iné.

KRÁSNE AUTO S VÝBORNÝM POHONOM

Nový dvojkový model BMW radu 2 Coupé prišiel na scénu obzvlášť pôsobivo. S atraktívnym dizajnom karosérie, špecifickým podvozkom, širokým portfóliom výkonných motorov a samozrejme, s pohonom zadných kolies. Individuálny charakter BMW radu 2 Coupé je výsledkom výrazného odčlenenia sa od BMW radu 1.

„Dvojka“ je v porovnaní s „jednotkou“ na prvý pohľad športovejšia už samotným typom karosérie, ale aj zmenou rozmerov. BMW 2 Coupé má celkovú dĺžku 4435 mm, oproti svojmu predchodcovi BMW radu 1 Coupé je novinka dlhšia o 72 mm, šírka sa zväčšila o 32 mm na 1774 mm. Súčasne sa zmenšila výška o 5 mm na 1418 mm a rázvor náprav o 30 mm na 2690 mm.

Mali sme možnosť vyskúšať BMW M235i Coupé, model, ktorý so svojim radovým šesťvalcom s výkonom 240 kW je najvýkonnejšou zážihovou verziou BMW M Performance. Krásne kupé pútalo pozornosť aj farbou Melbourne Rot metallic a efektívnymi 18“ hliníkovými diskovými kolesami s pneumatikami rozmeru 225/40 R 18. Krásu exteriéru doplnili „M-pakety“, plochá silueta, dlhá predná kapota, dvere s bezrámovými oknami, dynamicky natiahnutá, plynulo dozadu vedúca strešná



lína, ktorá pôsobí intenzívnejšie a dve koncovky výfuku.

Interiér športovo ladeného kupé je postavený s dôrazom na kvalitu predných dvoch miest. Sedadlá sú nízko, takže sa na ne viac „padá“ ako sadá. Kožené športové anatomicky tvarované sedadlá s dokonalou oporou sú elektricky nastaviteľné, vyhrievané, pohodlné a v zákrutách výborne podržia telo. Za športovým koženým multifunkčným volantom „M“ si iste každý nájde svoju ideálnu polohu. Usporiadanie prístrojovej dosky je kópiou z „jednotky“, čiže s výbornou ergonómiou rozmiestnenia ovládacích aj zobrazovacích prvkov. Na centrálnom displeji, kde sa počas cúvania zobrazuje obraz kamery, možno okrem iného počas jazdy priebežne kontrolovať, koľko výkonu

Vzadu, ako sme očakávali, sa odvezú pohodlne len dve osoby nižšieho vzrastu. Batožinový priestor má objem 390 litrov a malý nakladací otvor. Po sklopení deleného operadla zadných sedadiel vznikne takmer rovná plocha.

Mimovoľný úsmev na tvári nám vykúzlilo už samotné naštartovanie motora. Zahučí a pri „jemnej nohe“ na plyne rozjazd sprevádza chraplavý zvuk vychádzajúcim z dvoch výfukových koncoviek. V BMW M235i si možno vychutnávať výkon 240 kW s krútiacim momentom 450 Nm v pásme otáčok 1300 až 4500 za minútu. Najlepšie sa agregátu dýcha v strednom pásme, kedy má sily na rozdávanie. Príval krútiaceho momentu je plynulý, na prídanie plynu reaguje motor okamžite a nechá sa točiť až do



plynule, logicky, pri prudkom brzdení dokonca aj podraduje o niekoľko stupňov. V jazdných režimoch Sport a Sport+ reaguje plynule bez nervozity či trhania. Športový podvozok za príplatok 766 eur je tvrdý, zábavný a bezpečný. Prekvapujúco dobre tlmí aj rázy od prejazdu nerovností.

Pri jazde v meste (na režim Comfort) ukazoval palubný počítač spotrebu benzínu pravidelne nad 10 litrov na 100 km. Počas celého týždenného skúšania vozidla s využitím všetkých jazdných režimov sme mali spotrebu 10,5 l/100 km.

BMW M235i Coupé 3.0 s výkonom 240 kW sa predáva za 44 700 eur. S doplnkovou výbavou, ktorou bolo vybavené skúšané vozidlo, sa cena dostala na 60 008 eur.

Tatiana ŽÁŽKÁ

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 6-ventilový, 24-ventilový prepínaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,7:1, zdvihový objem 2979 cm³, najvyšší výkon 240 kW pri 5800 ot./min., krútiaci moment 450 Nm pri 1300 až 4500 ot./min.

Prevody: 8-stupňová automatická prevodovka, pohon kolies 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 posilovačom, pneumatiky rozmeru 225/40 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4435/1774/1418 mm, rázvor náprav 2690 mm, rozchod kolies vpredú/vzadu 1549/1547 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1545/1980 kg, objem batožinového priestoru 390 l, objem palivovej nádrže 52 l.

Prevádzkové vlastnosti: najvyššia rýchlosť 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 4,8 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 10,3/5,9/7,6 l/100 km, CO₂ 176 g/km.

7000 otáčok, dokáže vozidlo z 0 na 100 km/h zrýchliť za 4,8 sekundy.

Za prenos krútiaceho momentu na vozovku zodpovedá aj vynikajúca 8-stupňová športovo ladená automatická prevodovka spoločnosti ZF (s hydrodynamickým meničom) za príplatok 2118 eur a 18-palcové pneumatiky. K príkladnej stabilite a ovládateľnosti vozidla prispievajú športové riadenie a výborne dimenzované brzdy. Vozidlo sa vynikajúco ovláda aj vďaka tomu, že má citlivo nastavených elektronických

pomocníkov. Samozrejmosťou je možnosť voľby jazdných režimov – Comfort, Eco Pro, Sport a Sport+. S ohľadom na kvalitu ciest, po ktorých sme jazdili, sme najčastejšie využívali režim Comfort. Režim Eco Pro, ktorý má ušetriť palivo, sa nám v tomto športovom kupé zdá byť zbytočný. Každé prepnutie do režimu Sport v nás podvedome prebudil pretekárske ego. Citelne sa po jeho navolení priestrí odozva na zošliapnutie plynového pedálu. Dvojnásobne prepínaný trojliter v režime Sport+ sa vytáča divoko, ale vždy kultivovane.

Automatická prevodovka preraduje

DOBRA VOLBA

Označenie písmenom „V“ bolo donedávna pri automobiloch Volvo spájané len s kombi. Novinka Volvo V40 s karosériou hatchback absolvovala výstavnú premiéru v marci 2012 na autosalóne v Ženeve. A nahradila hneď niekoľko modelov v ponuke značky: trojdverový hatchback C30, štvordverový sedan S40 a päťdverové kombi V50. Podľa nás to bolo dobré rozhodnutie vedenia Volva.

kvalitou spracovania a originálnym podsvietením interiéru. Predné sedadlá sú pohodlné s dobrým bočným vedením. Vodič a spolujazdec majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Dobrý vzhľad, ale aj funkčnosť má trojramenný kožou potiahnutý volant s dostatočným rozsahom výškového a pozdĺžneho nastavenia. K výbave



Tvarovanie karosérie V40 je nápadité, elegantné, má nefalšovaný športový nádych, ktorý je dnes veľmi žiadaný. Zároveň si dokázalo zachovať klasické prvky tejto švédskej automobilky. Momentálne model V40 s motorom T2 slovenský dovozca ponúka v základnej výbave Start za cenu 19 990 eur. Obsahuje všetky dôležité bezpečnostné prvky, napríklad City Safety II

(systém automatického brzdenia vozidla pri rýchlosti do 50 km/h), stabilizačný systém vozidla s kontrolou trakcie a športovým režimom, osem bezpečnostných vankúšov a unikátny bezpečnostný vankúš pre chodcov, ktorý spolupracuje s aktívnou kapotou. My sme vyskúšali verziu s rovnakým motorom a o stupeň vyššou úrovňou výbavy Edition.

Interiér dýcha kvalitnými materiálmi,

Edition patrí aj digitálny prístrojový panel s 8" aktívnym TFT displejom a tromi režimami zobrazenia. Prvé, s označením Elegance, má oranžovo-hnedé podsvietenie a ústredným prístrojom je rýchlomer. Druhé Eco má zelené podsvietenie, na ľavej strane má ukazovateľ ekologickej jazdy. Tretie grafické riešenie, Performance, má červené podsvietenie, navodzuje





VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4 valcový, 16 ventilový zážihový prepíňaný, rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10:1, zdvihový objem 1595 cm³, najväčší výkon 88 kW pri 4500 ot./min., krútiaci moment 240 Nm pri 1 600 až 3000 ot./min.

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

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

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu hatchback

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4369/1802/1420 mm, rázvor náprav 2647 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1559/1546 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1463/1910 kg, batožinového priestoru 335/1032 l, objem palivovej nádrže 62 l

Prevádzkové vlastnosti: najvyššia rýchlosť 195 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,9 s, spotreba benzínu v meste/ mimomest. cykle/komb. prevádzke 6,8/4,5/5,3 l/100 km, CO₂ 124 g/km.

Výkon vrcholí pri 4500 otáčkach za minútu. Netrpí nedostatkom sily v žiadnom segmente pracovných otáčok, je tichý, bez akýchkoľvek vibrácií. Pri menších otáčkach pracuje pokojne, posádka ho zvukovo ani nevníma, ak však vodič razantne vyženie ručičku otáčkomera, vydáva príjemný sýty zvuk. Na tom má nepochybne zásluhu kvalitný tlmič výfuku s dvojicou dobre vyzerajúcich koncoviek.

Veľmi nás potešila spotreba. V meste sme jazdili za 7,2 l/100 km, mimo mesta zhruba 5 l/100 km, dá sa jazdiť aj pod 5 l/100 km, stačí len opatrne zaobchádzať s plynovým pedálom a vhodne preradať. Ručne ovládaná prevodovka má dlhšie sprevodovaný šiesty stupeň. Pri dodržaní rýchlosti 130 km/h na diaľnici má motor pri jeho zaradení otáčky len 2400 za minútu a spotrebu podľa palubného počítača 6,2 l/100 km.

Podvozok je tvrdší, vodičovi dovoľuje pri smerových manévroch naozaj veľa. Zákruty na tomto vozidle možno vykrajovať ako podľa šablóny. K mínusom patrí prejazd priečných nerovností. Do interiéru sa dostáva ani nie tak viac tvrdých rázov pociťovaných v sedadlách, ale hluku z prejazdu nerovností. Radosť z jazdy zase zlepšuje presné riadenie a brzdy, ktoré sú účinné, s úplne presným nárastom brzdného sily.

Volvo V40 T2 vo výbave Edition sa predáva za 21 500 eur. V nami skúšanom vozidle za 480 eur bol Guard Alarm s pohybovým a náklonovým snímačom, čo cenu zvýšilo na 21 980 eur.

Tatiana ŽÁŽKÁ



športovú atmosféru, ktorá je podčiarknutá centrálnym otáčkomerom, digitálnym rýchlomerom a percentuálnym ukazovateľom využitia výkonu. Spestrením interiéru je aj podsvietenie hlavice preraďovacej páky prevodovky, obloženie stredovej konzoly Shimmer Graphite, hliníkový dekor orámovania stredovej konzoly a ovládacích tlačidiel, kožená rukoväť parkovacej brzdy.



Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú len dve osoby s výškou do 180 cm, sedadlá sú vzadu úzke, navyše je lavica odsadená od dverí. Batožinový priestor má objem 335 litrov, pod podlahou sa nachádza len sada na opravu defektu. Nakladanie ťažších kusov batožiny je sťažené vysokou nakladacou hranou. Po sklopení delených zadných sedadiel vznikne schod, objem pre batožinu sa zväčší na 1032 litrov.



Vďaka balíku Edition, ktorý zvýšil úroveň výbavy v porovnaní s verziou Štart, sa vo vozidle ďalej nachádza okrem iných prvkov tempomat, parkovací snímač vzadu, jednozónová ručne ovládaná klimatizácia, High Performance Sound System 4x45W s 8 reproduktormi, CD/MP3/VMA prehrávačom, USB konektor s rozhraním Bluetooth.

Pod kapotou nami skúšaného vozidla bol zážihový agregát s označením T2. Ide o najslabšiu výkonovú verziu motora 1.6 EcoBoost z dielne Fordu s priamym vstrekaním benzínu a prepíňaním turbodúchadlom. Aj keď má elektronicky obmedzený najväčší výkon na 88 kW, ktorý dosahuje pri 4500 ot./min., prepíňanie mu zabezpečuje veľký krútiaci moment 240 Nm, s funkciou overboost dokonca až 270 Nm, v rozmedzí otáčok 1600 až 3000 ot./min.

Motor je pružný, „ťahá“ už od malých otáčok okolo 1500 za minútu a citelne zrýchľuje až do 195 km/h. Najlepšie zo seba ukáže v rozpätí otáčok 1700 až 4000 ot./min.





UKL1 koncipovanej hlavne pre pohon predných kolies, ale je schopná úpravy aj pre pohon 4x4. Po prvý raz poháňajú „britský“ hatchback v BMW novovyvinuté trojvalce, pričom všetky disponujú priamym vstrekom paliva a prepínaním turbodúchadlom (systém TwinPower Turbo). Mini je teraz okrem typu Cooper S dostupné

ZACHOVÁVA TRADIČNÉ HODNOTY

Anglická značka automobilov Mini ožila pod kuratelou spoločnosti BMW. V novodobej histórii značky sa prvý automobil Mini objavil v roku 2001, druhá generácia mala premiéru v roku 2006. Ponuka modelov sa rýchlo rozrastala, ale každý z nich si zachoval zreteľné gény pôvodného povojnového Mini.

O nastupujúcej tretej generácii sa oprávnené hovorí ako o novom aute. V porovnaní s predchádzajúcou generáciou sa zmenilo doslova od podlahy až po strechu. Má 3500 celkom nových dielcov, ktoré sa podpísali nielen na mierne odlišnom vzhľade, ale tiež na zväčšení základných rozmerov. Do dĺžky

Mini narástlo až o 98 mm (3821 mm), širšie je o 44 mm (1727 mm), vyššie je o 7 mm (1414 mm). K väčšej stabilite prispieva o 28 mm dlhší rázvor náprav (2495 mm) a rozchod kolies rozšírený o 42 mm vpredu a o 34 mm vzadu.

Vozidlo postavili na novej platforme

so zážihovými motormi vo verziách Mini One (1,3 l/75 kW) a Mini Cooper (1,5 l/100 kW), vznetrové motory zastupujú varianty Mini One D (1,5 l/75 kW) a Mini Cooper D (1,5 l/85 kW). Posledne spomenutý variant sme skúšali. Jediný Mini Cooper S je vybavený štvorvalcovým motorom so zdvihovým objemom 2,0 l a výkonom 141 kW.

Dizajnéri v novej generácii zachovali všetky typické prvky exteriéru ako kruhové reflektory, takmer kolmé čelné sklo, rovnú strechu a zadné kolesá zasadené takmer až do rohov karosérie. Nová je grafika predných



a zadných svetiel, ktoré dostali LED diódy, iný je aj tvar mriežky chladiča.

Po otvorení širokých dverí iste každého zaujme interiér vo vyhotovení Satellite Grey, s čalúnením stropu vo farbe antracit (všetko za príplatok), nádhernými športovými sedadlami či nápaditými výplňami dverí. Vpredu sa sedí nízko na výborne tvarovaných sedadlách, v nami skúšanom vozidle vyhrievaných (doplňková výbava). Už pred jazdou sme tak mali takmer rovnaký pocit, ako pri posadení sa za volant motokáry. Ten sa potvrdil aj počas jazdy. Predné sedadlá majú aj účinné bočné opory, takže pri rýchlej zmene smeru jazdy vodič nemusí bojovať s odstredivou silou vlastného tela a môže si naplno vychutnávať reakcie vozidla na natáčanie volantu. Vhodnú pozíciu pre vedenie vozidla zabezpečuje aj dostatočný rozsah pozdĺžneho a výškového nastavenia volantu. Základná architektúra prístrojovej dosky s veľkým kruhovým ukazovateľom v strede a leteckými páčkami rôznych ovládačov zostala nezmenená. Predbieha však kvalitou a nápadmi svojho predchodcu. Elegantné je ovládanie dvojzónovej klimatizácie s otočnými ovládačmi, originálne je štartovacie tlačidlo, netradične umiestnené pred voličom automatickej prevodovky, ako aj farebné pásy vo výplniach dverí a obruba stredového displeja. Ovládače okien sa presunuli zo stredovej konzoly do „madiel“ dverí. Namiesto rýchlomera je teraz v strede umiestnený veľký 8,8-palcový displej s LED lemovaním, ktorý mení farbu od žltej cez zelenú až po červenú podľa toho, či sú práve aktivované Bluetooth, navigácia alebo jeden z troch režimov jazdy – Green pre úspornú jazdu, Normal na bežné jazdenie

a Sport pre dynamickú jazdu. Celý systém sa ovláda systémom i-Drive s touchpadom na kruhovom ovládači (v Mini označovaný ako Controller). Pred vodiča sa dostal analógový rýchlomer aj s otáčkomerom a malý farebný multifunkčný displej s veľkým rozlíšením.

Na zadných sedadlách je miesta pomenej, vyššie osoby majú dostatok miesta nad hlavou, kolená sa im však dotýkajú operadiel predných sedadiel. A aj vstupný otvor napriek možnosti sklopenia operadla predného sedadla dopredu, nie je veľký. Novinka je napriek tejto výhrade (pri celkovej dĺžke vozidla hodne pod 4 m iste neopodstatnenej) praktickejšia z pohľadu bežného užívania ako bola predchádzajúca generácia Mini. Batožinový priestor má dno so sieťkami, je väčší o 51 litrov (211 litrov). Pod dnom sa nachádza ďalší priestor na uloženie menších drobností. Objem batožinového priestoru sa dá zväčšiť čiastočným alebo úplným sklopením zadných operadiel.

Skúšaný trojvalcový „turbodiesel“ s výkonom 85 kW a krútiacim momentom 270 Nm – dostupným od 1750 ot./min. – nás milo prekvapil vyváženým chodom, ktorý dokáže perfektne maskovať „absenciu“ jedného valca. Najviac sily ukazuje v strednom pásme otáčok, ich prekračovanie nad 4000 za minútu, kedy síce poskytuje výkon celých 85 kW, nemá už pre výraznosť nárastu rýchlosti zmysel. Motor spolupracoval so 6-stupňovou automatickou prevodovkou, ktorej zmeny stupňov trvajú vzhľadom na výkonnostný potenciál auta dlhšie, ako sme očakávali. Tento dojem vodič môže zlepšiť ručným preradením páčkami pod volantom.

Cieľom konštruktérov nového Mini

bolo ďalšie zlepšenie jazdných vlastností a zachovanie motokárskeho pocitu z riadenia. Podarilo sa im to, presvedčili sme sa o tom pri jazde najmä v športovom režime, kde sa Mini chová ako skutočná motokára. Malé auto sa do zákrut „vrhá“ s chuťou, pri zmenách smeru sa takmer nenakláňa, podvozok výborne drží aj v hraničných situáciách. Ale na väčšine našich ciest je tvrdosť jeho podvozka pre posádku občas až nepríjemná. Spojenie tuhého nastavenia podvozka s 18-palcovými pomerne nízko profilovými pneumatikami vyžaduje kvalitné cesty. Keď sme na také natrafili, čo sa občas pritrafilo, Mini sme si naozaj užívali.

Mini Cooper D má základnú cenu 21 700 eur. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou za 14 943 eur sa predáva za 36 643 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 3-valcový, 4-ventilový preplňaný vznietový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, zdvihový objem 1496 cm³, najväčší výkon 85 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 270 Nm pri 1750 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 205/50 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 3821/1727/1414 mm, rázor náprav 2495 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1210/1615 kg, objem batožinového priestoru 211 l, objem palivovej nádrže 44 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 205 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,2 s., spotreba nafty v meste/ mimomest. cykle/komb. prevádzke 4,5/3,3/3,7 l/100 km, CO2 99 g/km.



ŠTÝLOVÉ KOMBI

Prvé kombi nižšej strednej triedy automobilky Honda, Civic Aerodeck, malo premiéru v roku 1998, išlo o prvý model značky Honda, ktorý bol určený výhradne pre európsky trh. Minulú jeseň na autosalóne vo Frankfurte, teda s veľkým časovým odstupom, malo premiéru opäť kombi Civic, teraz už ale s označením Civic Tourer.



Na zadných sedadlách vyššie osoby už majú miesta pre kolená len tak-tak, ak by chceli sedieť vzpriamene, tak sa budú hlavou dotýkať stropu. Predné sedadlá vo výbave Lifestyle sú vyhrievané, dobre tvarované, pohodlné aj pri dlho trvajúcom cestovaní. Sedadlo vodiča je aj v najnižšej polohe pomerne vysoko, vodiči s basketbalovou výškou môžu mať problém s priestorom nad hlavou. Na ramenách výškovo a pozdĺžne nastaviteľného multifunkčného volantu sú tlačidlá na ovládanie rádia, telefónu a tempomatu. Pred vodičom na prístrojovej paneli sú klasické „budíky“ a displej s rýchlomerom v hornej časti prístrojovej dosky. Tlačidlá na stredovej konzole sú veľké

Od marca tohto roka sa predáva aj na našom trhu. Má zatiaľ v ponuke len dva motory, vznetový 1.6 i-DTEC s výkonom 88 kW, alebo zážihový 1.8 i-VTEC s výkonom 104 kW. Má päť stupňov výbavy – S, Comfort, Sport, Lifestyle a Executive. Vyskúšali sme model s výbavou Lifestyle poháňaný 1,8-litrovým zážihovým atmosférickým štvorvalcom, spolupracujúcim so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

Honda Civic Tourer je len o 220 mm dlhšia ako Civic s karosériou hatchback, celé predĺženie pripadá na zadný previs karosérie. Vozidlo je 4535 mm dlhé, 1770 mm široké a 1465 mm vysoké. Karosérii nechýbajú športové rysy, jej horné línie vytvárajú dojem „plávajúcej“ strechy. Civic Tourer, rovnako ako päťdverový hatchback Civic, ťaží z unikátneho umiestnenia palivovej nádrže pod prednými sedadlami, vďaka čomu Tourer ponúka batožinový priestor najväčší zo všetkých súčasných kombi nižšej strednej triedy (624 l). Pod podlahou sa nachádza objemná schránka (117 l, zarátaných do celkového objemu „kufra“), ktorá umožňuje prepravu vyšších predmetov. Pre uľahčenie nakladania je výška nakladacej hrany oproti päťdverovej verzii znížená o viac ako 100 mm (na 565 mm). Krycia roletka sa dá odložiť do špeciálne vyhradenej schránky v podlahe



batožinového priestoru, tesne za nakladacou hranou. Celé „magické“ zadné sedadlá sa dajú jedným ťahom sklopiť, čím vznikne úplne rovná podlaha a objem sa zväčší na 1668 litrov. Sedacie časti zadných sedadiel možno zdvihnúť aj do zvislej polohy a pred nimi vznikne ďalší praktický priestor na prevážanie vysokých predmetov. Vo vozidle nie je rezervné koleso, len sada na opravu defektu s kompresorom.

a dobre označené. Dáta rádia sa zobrazujú na displeji v hornej časti prístrojovej dosky, systém dokáže prehrávať MP3 súbory, hudbu z iPod-u alebo Bluetooth.

Štvorvalec bez prepĺňania je už dnes takmer raritou, najväčšiu silu má v hornej tretine pracovných otáčok. Červené pole otáčkomera končí tesne nad 6500 ot./min. Ak vodič neuvoľní tlak na pedál akceleračného a nepreradí na vyšší prevodový stupeň,



ručička otáčkomera sa ešte pomerne rýchlo presunie k hodnote väčšej o 200 otáčok, potom však nekompromisne zasiahne obmedzovač otáčok. Motor však celkom dobre znáša aj menšie otáčky. Pri jazde po rovine bez snahy o razantné zrýchľovanie takmer nehučne pracuje už pri 1400 ot./min. Vozidlo má vo výbave Štart/Stop systém, ktorý reaguje pohotovo, dá sa aj vypnúť ako aj režim ECON, ktorý sa aktivuje tlačidlom vľavo od volantu. Jeho činnosť signalizuje kontrolka. V meste treba často preradať. Prevodovka má „krátke“ sprevodované stupne, už pri rýchlosti 45 km/h si znakom na displeji pýta zaradiť 6-prevodový stupeň. Pri 90 km/h má motor 2300 ot./min., pri rýchlosti 130 km/h je to okolo 3300 otáčok pri najvyššom prevodovom stupni. V tomto režime otáčok už motor počuť, zvuk však má „zdravú farbu“, takže nás nerušil. Na rozdiel od maloobjemových prepĺňaných motorov spotreba benzínu s rastúcimi otáčkami

nerastie dramaticky. V meste sme dokázali jazdiť za 7,2 l/100 km, na diaľnici pri 130 km/h za 7,5 l/100 km. Azda najlepšie sa vozidlo cíti na okresných cestách, kde sme pri priemernej rýchlosti 75 km/h dosahovali spotrebu 5,5 l/100 km. Prijemné je ovládanie 6-stupňovej ručne ovládanej prevodovky – preradovanie stupňov má krátke a presne vymedzené dráhy.

Možné veľké zaťaženie batožinového priestoru máva nepriaznivý vplyv na jazdné vlastnosti vozidiel s karosériou kombi. Honda to vyriešila adaptívnymi tlmičmi pruženia (ADS), ktoré majú dve najvyššie z úrovni výbav v štandardnej výbave, v tretej sú za príplatok. Tlmiče majú tri prevádzkové režimy – Comfort, Normal a Dynamic. Ich zmena účinku je naozaj citelná, hlavne pri prepnutí medzi dynamickým a komfortným módom. Väčšinou sme využívali režim Comfort, ale ani Dynamic výrazne nezhoršoval tlmenie nerovností cesty. Pri ňom

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16- ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,6:1, zdvihový objem 1798 cm³, najväčší výkon 104 kW pri 6500 ot./min., krútiaci moment 174 Nm pri 4300 ot./min.

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

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

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4535/1770/1465 mm, rázvor náprav 2595 mm, rozchod kolies vpredu i vzadu 1540 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1385/1790 kg, objem batožinového priestoru 624/1668 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 210 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,2 s, spotreba benzínu v mest./mimomest.cykle/kombinovanej prevádzke 7,7/5,3/6,2 l/100 km, CO₂ 146 g/km.



sa však karoséria pri rýchlom prejazde zákrut bočne o poznanie menej nakláňala.

Honda Civic Tourer 1.8 i-VTEC vo výbave Lifestyle sa predáva za 22 140 eur. Cena skúšaného vozidla s doplnkovou výbavou stálo 22 659 eur.

Tatiana ŽÁŽKÁ



MÔŽE BYŤ



Vizuálne sa pôvodný „nazlostný“ výraz malého SUV po inovácii zmenil na decentnejší vďaka úpravám predovšetkým prednej masky, kde ostré hrany nahradilo obľahšie lemovanie. Zmenený je aj predný nárazník, nové je zakomponovanie hmlových svetiel do lichobežníkových plôch s chrómovaným lemovaním. ASX dostal aj novo nalaďenú zadnú nápravu. Napriek nevelkému pôdorysu – pri dĺžke 4295 mm, šírke 1770 mm – nebudú pociťovať nedostatok miesta pre nohy či nad hlavami ani osoby vyššieho veku sediaci na zadných sedadlách. Iste aj vďaka výške vozidla 1615 mm. Ak by vzadu mali sedieť traja dospelí cestujúci, nebude im vyhovovať šírka. Vo výške lakťov je len asi 1400 mm. Batožinový priestor má objem 419 litrov, pod jeho dnom sa nachádza sada na opravu defektu. Po

Automobilka Mitsubishi svoje menšie SUV, typ ASX, uviedla na trh v roku 2010, vlani ho podrobila modernizácii. Pri nej došlo aj k obohateniu palety motorov. Jej vrcholom je vznetrový motor 2.2 DI-D s výkonom 110 kW, aký poháňa aj väčší Outlander. S týmto motorom sa ASX dodáva výlučne s pohonom kolies obidvoch náprav a motor spolupracuje so šesťstupňovou automatickou prevodovkou.

sklopení zadných sedadiel delených v pomere 60/40 vznikne rovná plocha a objem sa zväčší na 1219 litrov. Batožinový priestor má dobre využiteľný pravidelný tvar, po jeho stranách sa nachádzajú dve bočné plastové odkladacie schránky. Užívateľov vozidla určite poteší aj dostatok odkladacích priestorov na rôznych miestach kabíny, čo je jednou z podmienok, aby kompaktné SUV, akým je ASX, dobre plnilo úlohu spoľahlivého multifunkčného rodinného vozidla.

Vodič a spolujazdec majú na svojich sedadlách dosť miesta. Nemali sme problém nájsť si na dobre tvarovaných anatomických sedadlách vhodnú polohu pre dobrý výhľad z vozidla dopredu a do strán. Nebyť občasného nepríjemného kontaktu pravého kolena s hranou prechodu stredovej konzoly





do podlahového tunela, nebolo by pracovisku vodiča čo vyčítať. Stredová konzola s panelom autorádia je tiež upravená, aj pôvodný otočný ovládač nastavenia jedného z troch režimov – 2WD, 4WD a LOCK. Trojramenný kožený multifunkčný volant, prevzatý z Outlandera, je výškovo a pozdĺžne nastaviteľný, vhodný priemer má aj hrúbka venca. Na volante sú ovládače rádia a tempomatu. Prístrojová doska je jednoducho stvárnená, obsluha ovládačov je bezproblémová. Vodičovi komplikujú výhľad dozadu široký stĺpik karosérie a malé zadné bočné okná. Od strednej výbavy Intense vodičovi pomáhajú pri manévrovaní v stiesnených priestorových podmienkach zadné parkovacie snímače, ktoré patria k štandardnej výbave.

Vznetový štvorvalec má variabilné časovanie nasávacích ventilov MIVAC, malú hodnotu kompresného pomeru 14,9:1. Riadiaca jednotka novej 6-stupňovej automatickej prevodovky INVECS II. preraduje veľmi rýchlo „nahor“, takže motor pracuje prevažne pri malých otáčkach. K malej spotrebe paliva prispieva aj skoré blokovanie hydrodynamického meniča prevodovky, čo je informácia výrobcu, posádka to nijako nezbadá. Prevodovka preraduje plynule aj logicky. Logicky pre dosiahnutie malej spotreby paliva, skorým preradením do značnej miery drží na uzde túžby vodiča po športovom štýle jazdy. Čiastočne ich môže naplniť s využitím ručného sekvenčného preradovania cez voliacu páku alebo páčkami pod volantom. Pri ustálenej rýchlosti 130 km/h na diaľnici aj vďaka dlhému prevodu šiesteho stupňa motor pracuje pri otáčkach okolo 2200 za minútu, spotreba nafty sa drží pri hodnote 7 l/100 km. Pri tejto rýchlosti sa do kabíny dostáva už dosť aerodynamického hluku. Na medzimestských úsekoch okresných ciest sme jazdili so spotrebou 5,5 l/100 km, v meste zvyčajne tesne pod 8 l/100 km. Kým sa motor nezohrial, pri malých rýchlostiach jazdy bol v kabíne dosť počuteľný.

Najvýkonnejší motor z terajšej ponuky



pohonu ASX má „predpísanú“ nielen automatickú prevodovku, ale aj pohon 4x4. Využíva systém s elektromagnetickou medzinápravovou spojkou, aký je aj v Outlanderi. V režime 2WD vedie krútiaci moment len na predné kolesá, v režime 4WD privádza na zadnú nápravu aj pri

dobrých adhézných podmienkach minimálne dve percentá hnacieho momentu. Ak sa povrch cesty zmení a predné kolesá by mali tendenciu preklzovať, privádza na kolesá zadnej nápravy väčší podiel krútiaceho momentu. Pri prekonávaní zvlášť ťažkých prekážok vodič môže navoliť režim 4WD Lock, kedy je pevné rozdelenie hnacieho momentu v rovnakom pomere medzi prednú a zadnú nápravu. Tento režim sme pre nedostatok času nevyskúšali. Jazdiť s ASX v hlbokom blate bez „istenia“ výsledku takejto jazdy vhodným vyslobodzovacím vozidlom, by bolo neprimerane veľkým rizikom. Majiteľa vozidla však môže upokojsť, že ak niet vyhnutia a dostane sa pred ťažko priechodné miesto, má ešte v talóne takéhoto žolíka. Vzhľadom na malý predný nájazdový uhol, 19,5°, ASX nie je autom na prekonávanie napríklad vyšších stupňovitých prekážok. Poľné cesty, aj s občasnými výmolkmi, sú pre ASX bezpečne zjazdne. Na udržiavaných cestách Mitsubishi ASX poskytuje posádke komfortné cestovanie. V zákrutách sa vplyvom väčšieho pruženia karoséria viac nakláňa. Vďaka vhodnej charakteristike posilňovača riadenia však vodič cíti na volante, ako sa predné kolesá „držia“ povrchu cesty.

Mitsubishi ASX 2.2 DI-D 4WD s výkonom 110 kW s úrovňou výbavy Intense sa predáva za 25 900 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-alcový, 16-ventilový prepínaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer 14,9:1, zdvihový objem 2268 cm³, najväčší výkon 110 kW pri 3500 ot./min., krútiaci moment 360 Nm pri 1500 až 2750 ot./min.,

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutkový stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, svetlá výška 170 mm, pneumatiky rozmeru 215/60 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4295/1770/1615 mm, rázor náprav 2670 mm, rozchod kolies vpredu i vzadu 1525 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1600/2060 kg, objem batožinového priestoru 419/1219 l, objem palivovej nádrže 60 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 190 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,8 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 7,1/5,1/5,8 l/100 km, CO₂ 153 g/km.

ROZSIAHLA INOVÁCIA



V závere júla automobilka Toyota na novinárskej prezentácii v nemeckom Düsseldorfe predstavila výrazne inovovaný Yaris. Dizajnové aj konštrukčné zmeny tretej generácie tohto vozidla, ktorá mala premiéru na trhu v roku 2011, by boli postačujúce aj na generačnú výmenu. V Toyote ich však len za inováciu.

S takmer tromi miliónmi vozidiel, ktoré sa každoročne predávajú v západnej Európe (takmer štyri milióny vrátane Ruska), si segment B poľahky udržiava najväčšiu zákaznícku základňu. V Európe mu vlani patrilo 20,4-percentný podiel na celkovom trhu. V tom istom roku Yaris predstavoval 24 percent z celkového predaja vozidiel spoločnosti Toyota v Európe. Keďže segment B predstavuje podobný percentuálny podiel v rámci celkového predaja všetkých hlavných výrobcov automobilov, je rovnako dôležitý pre každého z nich. V rámci tejto



silnej konkurencie dosahujú malé autá aktuálne šesťročnú životnosť a každé tri roky podstupujú drobné úpravy vzhľadu. Z pôvodne malého, skôr hospodárneho rodinného auta sa súčasný predstaviteľ triedy malých áut pretransformoval na oveľa kultivovanejší automobil. Zákazníkom ponúka väčšiu dizajnovú eleganciu, väčšiu kvalitu povrchovej úpravy, širší výber

pohonných jednotiek a úroveň technológií a jazdných vlastností prevzatú aj od luxusných typov.

V tomto konkurenčnom prostredí dosiahol celkový predaj Yarisu v roku 2013 hranicu 173 800 kusov (z toho súkromný predaj predstavoval 70 percent), čo mu vynieslo 11. miesto na európskom automobilovom trhu a šieste miesto v rámci



interiéru úprava v saténovom chróme, čo dodáva kabíne modernejší a kultivovanejší vzhľad.

Úplne nové je čalúnenie sedadiel, pričom každý stupeň výbavy charakterizuje nový vzor a farba textilného poťahu. Vzájomnému odlišeniu jednotlivých stupňov výbavy napomáha aj väčšia ponuka farebných škál interiéru: doterajšiu úpravu v kombinácii odtieňov Šedá/Tmavošedá odteraz doplnia aj interiér v červenej čierna farbe.

Inovovaný Yaris má azda ešte viac zmien skrytých pod panelmi karosérie. Tuhosť prednej časti konštruktéri zväčšili použitím nového spájacieho materiálu na čelné sklo a vďaka hrubšej deliacej priečke prístrojovej dosky. Spevnili aj nosník prístrojového panela,

samotného segmentu B. Od roku 2011, keď bola na trh uvedená tretia generácia, do roku 2013, vzrástol podiel Toyoty Yaris na trhu s vozidlami segmentu B zo 4,2 na 6,1 percenta. Pomohlo tomu aj uvedenie na trh hybridnej verzie a špeciálnej edície Trend. V priebehu rokov 2012 a 2013 zároveň stúpala aj miera úspešnosti v boji o nového zákazníka, a to zo 43 na 57 percent.

Aplikovanie modifikovaného „X“ do dizajnu prednej časti karosérie Yarisu, ktoré sa vo výraznejšej podobe objavilo najprv na novom Aygu, zmenilo doteraz mierne, i keď určite nie nudne vyzerajúce auto na malého dravca. Nový je aj tvar zadných združených



svetiel s LED, nový je dizajn kolies. Menšie vzhľadové zmeny sú rozoznateľné medzi jednotlivými úrovňami výbavy, oslabil sa rozdiel v dizajne modelu Hybrid od modelov poháňaných len spaľovacími motormi. Identifikačnými prvkami stupňov výbavy budú napríklad rôzne spôsoby úpravy spodnej mriežky chladiča (bez náteru, v kovovej čiernej alebo s čiernym klavírnym lakovaním) či vložky mriežky chladiča (chrómová, saténovo-chrómová alebo s čiernym klavírnym lakovaním). Napríklad verzia Yaris Hybrid bude mať mriežku chladiča v čiernom klavírnom lakovaní so saténovo-chrómovým rámom, ktorý bude odrážať jej technologicky

vzhľad prednej časti kabíny s väčšou mäkkou plochou a väčšou funkčnosťou. Stredová konzola je vyššia o 23 mm, čo umožnilo skrátiť dĺžku preraďovacej páky prevodovky o 30 mm. K tomu pribudol jeden uzavretý úložný priestor. Uhlopriečka dotykovej obrazovky v stredovej konzole, cez ktorú je možné ovládať najnovší multimediálny systém Toyota Touch 2, sa zväčšila z pôvodných 6,1 na 7 palcov, čo vizuálne vyzdvihuje tento unikátny prvok Yarisu. V hornej časti prístrojovej dosky je použitá nová, na dotyk príjemnejšia textúra, ktorú dopĺňa výraznejší dekoratívny pás. Obvyklé chrómované obloženie nahradila v celom

vypelý charakter.

Nový je aj vzhľad interiéru. Prístrojová doska má horizontálnejší charakter, na ňu nadväzujúce prerobené výplne dverí vytvárajú plynulejší, dynamickejší

ako aj jeho spoje s prístrojovou doskou a stredovým tunelom.

Tuhosť karosérie v strednej a zadnej časti vzrástla pridaním 36 bodových zvarov, upravením výstuže tunela, ktorá dodatočne spevňuje podlahu vozidla, prerobením okolia podbehov kolies a vystužením uchytenia zadného nárazníka, ktorého cieľom bolo zmierniť deformáciu karosérie pri jej nakláňaní.

Prepracované zavesenie zadných kolies obsahuje novú, tuhšiu skrutnú priečku. Spolu s mäkkšími vinutými pružinami a novým dorazovým prvkom z polyuretánu sa zlepšil jazdný komfort. Predné zavesenie taktiež obsahuje mäkkšie vinuté pružiny, ktoré zabezpečujú väčšiu mieru pohodlia pri jazde. Použitie vratných pružín v tlmičoch súčasne zväčšuje klopnú tuhosť prednej nápravy, čím sa zlepšuje ovládateľnosť a znižuje sanakláňanie karosérie pri prejazde zákrutou. Nová technológia ventilov predných a zadných tlmičov navyše znižuje prenos vibrácií z povrchu vozovky a ešte viac zlepšuje jazdné vlastnosti Yarisu bez toho, aby bola ohrozená jeho ovládateľnosť. Výhody týchto



zlepšení v oblasti tuhosti karosérie a systému pruženia využíva nová riadiaca logika elektrického posilňovača riadenia.

Na základe spätnej väzby od zákazníkov konštruktéri automobilky Toyota určili tri priority v oblasti znižovania úrovne hluku. Po prvé, znížiť vysokofrekvenčný hluk z motora a povrchu vozovky. Po druhé, znížiť nízkofrekvenčný hluk z motora. A po tretie, znížiť aerodynamický hluk pri jazde veľkou rýchlosťou.

Aby sa minimalizovalo prenikanie vysokofrekvenčného hluku cez deliacu priečku prístrojovej dosky a podlahu vozidla, bolo nutné okrem tvarových zmien rubu prístrojovej dosky použiť kvalitnejší zvukovoizolačný materiál. Okrem toho je v kabíne aj koberec optimalizovaný na pohlcovanie hluku.

Nízkofrekvenčné dunenie motora sa zmenšilo vďaka použitiu vzpery na zachytenie krútiaceho momentu motora v novej úprave (v modeloch s 1,4-litrovým vznetovým motorom), ako aj prerobením a premiestnením závesov výfukového systému.

Penikanie aerodynamického hluku do kabíny pri veľkej rýchlosti zmiernilo použitie novej mriežky v paneli medzi čelným sklom a kapotou motora, ktorá vďaka svojmu spojlerovému tvaru znižuje turbulencie vzduchu v spodnej časti čelného skla. Hluk v kabíne znižujú aj nové tesniace pásy, ktoré zlepšujú tesnenie dverí, najmä v okolí vonkajších spätných zrkadiel, a dvojnásobné množstvo zvukovoizolačného materiálu v dutine dverí.

Kto mieni Yaris často používať na dlhších trasách s významnejším podielom jazdy po diaľnici, bude pre neho podľa nás najvhodnejší model poháňaný zážihovým štvorvalcom so zdvihovým objemom 1,33 l, spolupracujúci so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Aj pri rýchlosti mierne nad 130 km/h na diaľnici nelapal po

dychu (čo už bolo cítiť pri modeli s litrovým trojvalcom, ale aj pri Hybride, ktorého 1,5-litrový zážihový motor bolo pri takejto rýchlosti už predsa len viac počuť). Výhody modelov s litrovým motorom a najmä Hybridu sú pri pokojnej jazde v mestskej a prímestskej prevádzke v úspore paliva.

Toyota Yaris ponúka stále možnosť výberu zo štyroch pohonných sústav. Kompletne prepracovaný trojvalcový 1,0-litrový zážihový motor je prvým členom novej rodiny 14 výkonných motorov, ktoré automobilka uvedie na trh do roku 2015. Jeho výnimočná tepelná účinnosť (teda percentuálny podiel energie obsiahnutej v palive, ktorá sa premení na mechanickú energiu) dosahuje 37 percent, vďaka čomu sa motor môže pochváliť spotrebou paliva v kombinovanej prevádzke na úrovni 4,1 l/100 km a produkciou emisií CO₂ zníženou na úroveň 95 g/km.

Prepracovaná je aj hybridná pohonná jednotka – jej normovaná produkcia emisií CO₂ je teraz len 75 g/km a zodpovedajúca spotreba paliva v kombinovanej prevádzke aktuálne dosahuje 3,3 l/100 km.

Rad motorov dopĺňajú spomínaný štvorvalcový zážihový motor so zdvihovým objemom 1,33 litra (možno ho kombinovať aj s automatickou prevodovkou Multidrive) a vznetový motor s objemom 1,4 litra.

Inovovaný Yaris sa na našom trhu predáva od 25. júla 2014. V SR sa Yaris s konvenčným pohonom ponúka v štyroch základných výbavách, Power, Active, Style a Premium. Základná cena je 9590 eur, a to za trojdvärový model poháňaný litrovým trojvalcom s výbavou Power. Atraktívnou ponukou z hľadiska ceny a výbavy je verzia päťdvärový Yaris Dual 1,33 VVT-i vo výbave Active, ktorá je v ponuke za cenu 11 190 eur. Výrazne modernizovaný Yaris v tejto výbave je teda na rovnakej cenovej úrovni ako doteraz predávaný model 3. generácie, avšak po novom s niekoľkými významnými prvkami výbavy navyše (napr. Toyota Touch® 2, svetlá na denné svietenie alebo sklápací kľúč).

Súčasne možno využiť aj ponuky niekoľkých balíkov výbavy k určitým stupňom výbavy na dosiahnutie vyššej úrovne personalizácie vozidla. Tieto balíky majú akciové cenové zvýhodnenie 390 eur. Medzi najatraktívnejšie patria balíky s označením Design a Senso Smart.

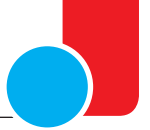
Vrcholom ponuky modernizovanej Toyoty Yaris je výbava Premium. V tejto verzii je teraz Yaris 1,33 Dual VVT-i v ponuke za 12 890 eur.

V prípade modelu Yaris HYBRID bol počet výbav rozšírený na tri. Základná cena vozidla vo výbave Power je 13 590 eur. Atraktívnou ponukou z hľadiska ceny a výbavy je verzia Yaris HYBRID vo výbave Active, ktorá je za cenu 13 990 eur.

Predaj hybridnej verzie Yaris Hybrid predstavuje až 31 percent celkového tohtoročného predaja typu Yaris v západnej Európe. Je to najpredávanejšie vozidlo s alternatívnym pohonom v segmente B. Keďže viac ako dve tretiny Európanov žijú v mestách (a toto číslo má do roku 2050 vzrásť o ďalších 10 percent), a až 74 percent z nich dodnes cestuje autom, záujem o modely s hybridným pohonom, aký už Toyota ponúka aj v type Yaris, bude iste narastať. Pomáha tomu aj legislatíva Európskej únie.

Samuel BIBZA





EURÓPSKA PREMIÉRA NA AUTOSALÓNE V MOSKVE

Na tohtoročnom autosalóne v Moskve (MIAS) sa v závere augusta uskutočnila európska premiéra nového kompaktného crossoveru značky Lexus – typu NX.



Nový Lexus NX je prvým zástupcom uvedenej značky v mimoriadne silnom konkurenčnom segmente kompaktných SUV. Nový typ, pýšiaci sa pozoruhodným dizajnom a najmodernejšími palubnými technológiami, mal svetovú premiéru tento rok 20. apríla na autosalóne v Pekingu.

Svojím pôsobivým, nabrúseným dizajnom, najmodernejšími palubnými technológiami vrátane niekoľkých absolútnych novinek na trhu a agilnými jazdnými vlastnosťami má nový Lexus NX osloviť najmä mladších, mestských vodičov kladúcich väčší dôraz na dizajn.

V Rusku bude nový NX v ponuke s tromi typmi pohonu: ako NX 200 s atmosférickým zážihovým agregátom so zdvihovým objemom 2,0 litra a bezstupňovou prevodovkou (CVT), ďalej ako NX 200t s novovyvinutým prepĺňaným 2,0-litrovým zážihovým motorom (prvýkrát vo vozidle značky Lexus) a novou šesťstupňovou automatickou prevodovkou, a nakoniec ako NX 300h s plne hybridným pohonom, ktorého súčasťou je 2,5-litrová zážihová jednotka. Lexus NX sa bude predávať vo verzii s pohonom prednej nápravy aj so systémom stáleho pohonu všetkých kolies.

Lexus NX sa vyrába v továrni Miyata – produkujúcej aj typy Lexus CT a Lexus RX –, ktorá nedávno získala ocenenie Gold Plant Quality Award v štúdiu 2014 U.S. Initial Quality StudySM, zverejnenej spoločnosťou



J.D. Power and Associates.

Masamoto Maekawa, výkonný viceprezident spoločnosti Toyota Motor Corporation, v súvislosti s vývojom typu NX povedal: „Nápady, ktoré sme použili pri tvorbe tohto vozidla, nepochádzali iba od vývojárskeho tímu. Vytvorili sme skupinu 'Team NX', ktorá zbierala podnety z oblasti marketingu, plánovania predaja a výroby.“

Očakáva sa, že vo svojom prvom kompletnom roku predaja 2015 bude tento nový typ tvoriť tretinu všetkých vozidiel

Lexus predaných v Európe.

NX bude v ponuke v troch variantoch, líšiace sa motorizáciou: NX 300h s plne hybridným pohonom, NX 200t so zážihovým motorom s turbodúchadlom a NX 200 s atmosférickým zážihovým motorom. Variant NX 200t bude k dispozícii v niektorých európskych štátoch od februára 2015. Variant NX 200 s atmosférickým motorom sa bude predávať v Rusku od decembra 2014.

-ls-

PRVÉ OBRÁZKY



Uvedením novej generácie i20 spoločnosť Hyundai Motor pokračuje vo svojej úspešnej prezencii v európskom segmente malých automobilov (tzv. segment B), ktorá predstavuje takmer 1 milión predaných automobilov od roku 2002. Popularita prvej generácie i20 vyniesla tento typ medzi najlepšie predávané typy značky v regióne. Nová generácia má za cieľ zaujať ešte širšiu skupinu zákazníkov; posilniť pozitívne vnímanie značky verejnosťou a upevniť pozíciu značky Hyundai ako autentického európskeho výrobcu.

Hyundai i20 novej generácie bol navrhnutý a skonštruovaný v Európe. Na požiadavky európskych zákazníkov reaguje tromi hlavnými atribútmi: najväčším vnútorným priestorom kabíny v triede, širokou škálou

komfortných prvkov a prvkov high-tech, ako aj výrazným sofistikovaným dizajnom.

Hyundai i20 novej generácie je skonštruovaný na novej platforme s rázvorom náprav 2570 mm – čo je o 45 mm viac oproti predchodcovi. Vďaka tomu patrí jeho kabína k najpriestranejším v segmente. Efektívne usporiadanie komponentov pohonu a podvozka umožnilo vytvoriť kabínu s priestorom pre päť dospelých osôb. Kombinovaný predný a zadný priestor na nohy (lomená dĺžka) je s hodnotou 1892 mm najväčší v triede. Aj základným objemom batožinového priestoru 320 litrov je Hyundai i20 novej generácie lídrom vo svojom segmente.

Pocit veľkorysého vnútorného priestoru

Nová generácia obchodne úspešného typu Hyundai i20 bude mať premiéru začiatkom októbra na autosalóne v Paríži. Spoločnosť Hyundai Motor v predstihu niekoľkých týždňov zverejnila prvé snímky svojej novinky.

predovšetkým v prednej časti kabíny umocňuje panoramatické strešné okno, jedinečné v tejto triede automobilov. Dá sa vyklopiť alebo úplne otvoriť, čím privádza do kabíny veľa prirodzeného svetla a čerstvý vzduch. K ďalším prvkom zlepšujúcim komfort posádky patrí integrovaná cúvacía kamera a vnútorné osvetlenie kabíny zo svietiacich diód (LED).

Vyhotovenie interiéru nadväzuje na sofistikovaný a charakteristický dizajn karosérie. Aplikáciou filozofie dizajnu 'Fluidic Sculpture 2.0' vznikla čistá a jednoduchá celková architektúra vozidla, ktorá vznikla v európskom dizajnovom centre Hyundai Motor v Rüsselsheime (Nemecko).

Európsky dizajnový tím Hyundai vytvoril výraznú estetiku prednej časti karosérie. Typická šesťuholníková maska chladiča s chrómovaným rámčekom bola z konštrukčných a štylistických dôvodov posunutá na prednej časti karosérie nižšie. Úzky horizontálny pásik mriežky spája predné reflektory, vybavené bi-funkčnými projekčnými systémami, dennými svetlami zo svietiacich diód a obrysovými svetlami, tiež z LED. V otvoroch na vstup vzduchu v nárazníku po bokoch masky chladiča sú umiestnené reflektory do hmly, ktoré zvyrazňujú energický vzhľad prednej časti karosérie.

Karoséria s dĺžkou 4035 mm má výraznú bočnú hranu, prebiehajúcu po celej dĺžke, modelované bočné panely sú zakončené bočnou plastovou ochrannou lištou v spodnej časti dverí.

Nápadným prvkom na zadnej časti karosérie typu Hyundai i20 novej generácie sú zadné stĺpiky s lesklou čiernou povrchovou úpravou, ktoré vytvárajú ilúziu vznášajúcej sa strechy. Zadné skupinovú svetlá prechádzajú zo zadných blatníkov do dverí batožinového priestoru a majú výraznú vnútornú štruktúru zo svietiacich diód LED v tvare 'bumerangu'.

-hi-



HEMI, ktorého maximálny výkon je 276 kW a krútiaci moment 529 Nm. Týmto motorom poháňaný Dodge Pursuit zrýchli z 0 na 60 míľ za hodinu (96 km/h) za menej než šesť sekúnd. Motor je vystrojený systémom vypínania valcov, takže pri malom zaťažení pracuje ako štvorvalec, čo prispieva k zmenšeniu spotreby. Na želanie môže byť osemvalec kombinovaný s pohonom všetkých štyroch kolies. Policajný Charger má 18-palcové pneumatiky, namontované na oceľových diskových kolesách a je vystrojený adaptívnymi tlmičmi udržiavajúcimi konštantnú svetlú výšku. Brzdová sústava má väčšie predné brzdové kotúče než civilná verzia.

Vozidlo je vystrojené všetkými bežnými bezpečnostnými systémami vrátane kolenného bezpečnostného vankúša pre vodiča a na želanie môže byť vystrojené oceľovou výstužou predných operadiel a balistickou ochranou v dverách. Pred vodičom je sedempalcový farebný multifunkčný displej, ktorý umožňuje prezentovať informácie – podľa osobných preferencií vodiča – viac ako sto rôznymi spôsobmi. V batožinovom priestore je výsuvný priečinok určený na montáž rôznych policajných komunikačných a iných elektronických systémov. Policajný Dodge Charger Pursuit sa vyrába v kanadskom Bramptone.

RM

POLICAJNÝ DODGE CHARGER PURSUIT

Americká automobilka Dodge, ktorá nedávno oslávila sté výročie svojho vzniku, je jedným z tradičných dodávateľov špeciálnych vozidiel pre americké policajné zložky. Nedávno predstavila nový policajný sedan Charger Pursuit, označený už ako model 2015. Príhodné doplnkové označenie Pursuit môžeme preložiť ako prenasledovanie, stíhanie či vyhľadávanie.

pri nárazoch do prenasledovaného vozidla resp. pri odtláčaní vozidiel blokujúcich cestu. Zadné svetlá zasahujú do bokov vozidla a celá zadná časť je „ozvláštnená“ svetiacim pruhom, ktorý debutoval na najnovšom type Durango.

Na pohon policajnej verzie slúžia rovnaké dva motory, aké poháňajú sériový Dodge Charger. Prvým z nich je osvedčený 3,6-litrový vidlicový šesťvalec Pentastar (päťuholník), zhotovený prevažne z hliníka. Maximálny výkon tohto motora, ktorý môže spaľovať aj biopalivo E85, je 218 kW, jeho najväčší krútiaci moment je 352 Nm. Výkonnejšou pohonnou jednotkou je takisto dobre známy 5,7-litrový vidlicový osemvalec

Nový policajný sedan vznikol pomerne rozsiahlymi úpravami štandardného typu Charger, a to v súlade s odporúčaniami 22-členného policajného poradného výboru. Základný vonkajší dizajn modelu 2015 bol inšpirovaný dnes už ikonickými tvarmi typu Charger druhej generácie z konca 60. rokov minulého storočia. Pri pohľade z boku pripomína typicky tvarovanú fľašu Coca-Coly. V porovnaní s doterajším vyhotovením sa predná časť vozidla Charger 2015 vyznačuje novou prednou mriežkou (za ňou je šírera výkonu 100 W) i novými projektorovými reflektormi s úzkymi dennými svetlami. Policajná verzia Pursuit má vpredu mohutný rám – dobre známy z amerických policajných filmov – slúžiaci ako ochrana prednej časti



NOVÁ GENERÁCIA SMARTOV

Krátke previsy, malá dĺžka, väčší uhol natočenia predných kolies. Pri priemere otáčania má nový smart fortwo najlepšiu hodnotu: so 6,95 m (od obrubníka k obrubníku), resp. 7,30 m (od steny k stene). A nový smart forfour sa dokáže otočiť po takmer takej malej kružnici ako doterajšie fortwo (od steny k stene: 8,75 m). Jeho nové hodnoty sú 8,65 m (od obrubníka k obrubníku), resp. 8,95 m (od steny k stene).



K tomu prichádzajú ďalšie novinky ako zadné dvere vozidla smart forfour, ktoré sa dajú otvárať takmer o 90° a u všetkých variantov sériovo sklopné operadlo sedadla spolujazdca. „Vo fáze koncepcie nám bolo jasné, že pre nový smart chceme ponechať motor vzadu. Na tomto základe sme potom spolu s našim partnerom Renault vyvinuli nový fortwo a forfour,“ vysvetľuje Jörg Prigl, vedúci produktovej skupiny Compact Cars značky Mercedes-Benz.

Úspešná základná myšlienka bezpečnosti predchodcu zostala zachovaná. Podobne ako pri orechu sa o bezpečnosť jadra stará pevný obal, pri smarte bezpečnostná bunka tridion. Pri výrobe nových vozidiel smart sa teraz používa väčší podiel vysokopevnostných tepelne tvarovaných ocelí a viacfázovej ocele s najväčšou pevnosťou. V zmysle bezpečnostnej filozofie Mercedes-Benz „Real Life Safety“ sa pri testoch nárazu dvoch vozidiel konštruktéri zameriavali aj na kompatibilitu s výrazne väčšími a ťažšími vozidlami. Pokrokové asistenčné systémy, ktoré boli doteraz vyhradené pre vyššie triedy vozidiel opäť zlepšujú bezpečnosť a komfort. K nim patrí okrem iných asistenčný systém stabilizácie pri bočnom vetre (sériovo),

lepší komfort jazdy. Kto si želá športovejšie správanie sa svojho smartu počas jazdy, zvolí alternatívny podvozok zo športového balíka. Pružiny sú nastavené tvrdšie a vozidlo je uložené o 10 mm nižšie.

Dva moderné trojvalcové motory budú prvýkrát uvedené na trh v nových modeloch smart: atmosférický motor vyvinie zo zdvihového objemu 999 cm³ výkon 52 kW. Vďaka strmému nástupu krútiaceho momentu už od 1000 ot./min. (maximum: 91 Nm pri 2850 ot./min) umožňuje agregát mimoriadne úsporný spôsob jazdy na veľkom prevodovom stupni aj v mestskej premávke. Najsilnejší motor je prepíňaný, s výkonom 66 kW. Niekoľko mesiacov po uvedení na trh sa výber motorov rozšíri o základný zážihový motor s výkonom 45 kW. Nové pre smart sú aj obidva varianty prevodovky: na výber je päťstupňová prevodovka s ručným ovládaním, ako aj šesťstupňová dvojspojková prevodovka twinamic.



výstražná funkcia na udržiavanie odstupu (zvláštna výbava), ako aj systém udržiavania vozidla v jazdnom pruhu (zvláštna výbava).

Nová konštrukcia prednej nápravy vypožičaná z doterajšej Triedy C, optimalizovaná zadná náprava De Dion, výrazne predĺžené zdvihy pružín, pneumatiky s väčšou bočnou výškou a jedinečne malý priemer otáčania sú novinky nového podvozka. Na základe skúsenosti s doterajšími modelmi smart bol podvozok novej generácie smart koncipovaný v Sindelfingene a dimenzovaný na výrazne

Tri línie výbavy (passion, prime a proxy), ako aj množstvo výbavy na želanie, ktorá bola doteraz čiastočne vyhradená len pre vyššie segmenty: z každého smart fortwo alebo smart forfour sa tak stáva unikát. Už v základnej verzii ponúkajú obidva modely rozsiahlejšiu bezpečnostnú a komfortnú výbavu. K tomu patria okrem iného denné osvetlenie v technológii LED, centrálné zamykanie s diaľkovým ovládaním, vizuálne potvrdenie zamknutia, tempomat s obmedzovačom rýchlosti, združený prístroj



s monochromatickým displejom LCD a palubný počítač, či elektrické ovládanie okien vpredu. K prvkom jednotlivých stupňov výbavy patria okrem iného multifunkčný volant v koži, združený prístroj s 3,5" farebným displejom, ako aj vyhrievanie sedadiel. Pri uvedení novej generácie smart na trh (v novembri tohto roka) sa bude okrem toho časovo obmedzene ponúkať edition #1. Ponúka exkluzívne prvky dizajnu ako bezpečnostnú bunku vo farbe lávová oranžová kombinovanej s dielcami karosérie (bodypanels) v bielej pri fortwo, resp. v grafitovej sivej farbe pri forfour.

Značka smart po prvýkrát ponúka ozvučovací systém JBL, ktorý vytvára pôsobivý zvuk. Zahŕňa 6-kanálový zosilňovač DSP (240 W) pri fortwo, resp. 8-kanálový zosilňovač DSP (320 W) pri forfour. Pôžitok z počúvania zabezpečuje celkovo osem (fortwo), resp. dvanásť (forfour) výkonných reproduktorov. Navyše so smart cross connect predstavuje smart nové revolučné aplikácie pre smart fortwo a smart forfour, ktoré sa zákazníkom ponúkajú bezplatne. Smart cross connect ponúka ešte viac zábavy počas jazdy a mimo vozidla. Prehľadnejší a o nové funkcie doplnený bol okrem iného smart parking.

S novými, pôsobivými vonkajšími farbami a celkovo okolo 40 možnosťami kombinácií medzi dielcami karosérie a bezpečnostnou bunkou tridion je veselý imidž značky ešte intenzívnejší. Ako „loop“ nazývajú dizajnéri

emocionálny švih, ktorý ako priebežná signatúra vyznačuje interiér a okrem iného ju možno nájsť na prístrojovej doske a dverách. Samotná skulpturálna prístrojová doska je dvojdielna a skladá sa z energicky zmyselného vonkajšieho dielu, ktorý je na želanie potiahnutý látkou, ako aj veľkého, konkávneho ozdobného dielu, v ktorom sa prezentujú funkčné prvky. Predtým sú ako prídavné prvky zdanlivo vysunuto umiestnené prístrojová doska a centrum informačného a zábavného systému s rádiom/navigáciou. Prístrojová doska a stredné polia dverí sú pri troch líniiach veľkopriestorovo potiahnuté látkou. Tento kvalitný a na dotyk veľmi príjemný textilný povrch pripomína vsadenia látky „Mesh“ na modernej športovej obuvi. Sieťová štruktúra je výnimočným prvkom v tomto segmente vozidiel. Združený prístroj a jeho polkruhové rozdelenie na rýchlosť a výstražné indikácie napodobňuje doterajšie modely smart, súčasne však ukazuje nový vzhľad. Precízne guľovité dýzy výdychov vzduchu sa dajú jednoducho a hravo ovládať. Športovo energicky kontúrované predné sedadlá sú vyhotovené ako integrálné sedadlá. Centrum informačného a zábavného systému sa zdá byť vysunuté a je vytvarované v modernom zákaznícko-elektronickom štýle. Interiér tak odráža svet hodnôt mladšej, aktívnej a zosieťovanej generácie.

smart fortwo a smart forfour disponujú vynikajúcim využitím priestoru. Na popis

využitia priestoru vytvorili inžinieri smart Body Space Index (BSI). Popisuje pomer vnútornej k vonkajšej dĺžke, pričom dĺžka interiéru sa meria od nestlačeného plynového pedála vodorovne po zadné ukončenie, aby sa rozličné vozidlá dali jednoducho porovnať. Obidva najnovšie modely smart dosahujú v tomto ukazovateli najlepšie hodnoty: 75 % (smart fortwo) a 77 % (smart forfour). Ak sa zadné sedadlá modelu smart forfour premiestnia, vznikne rovná úložná plocha s rozmerom 1285x996 mm a priestor do 975 litrov – najlepšie hodnoty vo svojom segmente. Vynikajúca je aj úložná dĺžka, ak sa operadlo spolujazdca sklopí dopredu, dosahuje 2,22 metra. A to ešte nie je všetko: ako zvláštna výbava sa môže forfour vybaviť otáčavými „sedákmi“ zadných sedadiel. Obratom ruky sa tak môžu sedadlá „ready space“ otočiť smerom dozadu a pritom výrazne znížiť. V interiéri tak vznikne o 12 cm väčšia úložná výška, ktorá sa môže vďaka predným dverám, ktoré sa otvárajú v uhle takmer 90° veľmi jednoducho využiť.

Oveľa viac ako 1,5 milióna smart fortwo ukazuje, ako úspešne sa s vozidlom smart realizovala myšlienka o jedinečnom mestskom vozidle. Aj v posledných rokoch životného cyklu modelov sa ročný odbyť stabilne drží na úrovni okolo 100 000 vozidiel.

-st-

NOVÁ VLAJKOVÁ LOĎ ZNAČKY VOLKSWAGEN JE TU!



ÁNO, toto označenie mu právom patrí. Predstavujeme nový Volkswagen Passat.

Suverénny dizajn, úsporné motory a najmodernejšie technológie charakterizujú už ôsmu generáciu tohto svetového bestsellera. Nový Volkswagen Passat bol predstavený verejnosti v nemeckom Design Center v Postupime. Môžeme smelo tvrdiť, že týmto modelom začína nová éra, či už v oblasti dizajnu a proporcií, v oblasti motorov, či infotainment a asistenčných systémov.

EXTERIÉR

Nový Volkswagen Passat pôsobí ešte prémiovejšie ako jeho predchodca a taktiež luxusne. Na prvý pohľad "mračiace sa" predné svetlá podtrhli a zvýraznili nižšie posadenie nového Passatu. Pôsobí väčšie, mohutnejšie, dlhšie, no skrátka inak. A je to tak. Je o 12 mm širší a 14 mm nižší. Nižšiu siluetu zvýrazňujú spodné chrómové lišty a výraznejšia bočná línia, ktorá nádherne prepája kľučky dverí a zadné svetlá. Mnohí z vás si možno povie: „toto je také "BMW-čkárske", ale prvotný zámer, a to odlákať pohľady z BMW radu 3 a Mercedesu triedy C, sa podarilo. Passat bude na cestách

neprehliadnuteľný. Pri pohľade odzadu by sme pochválili svetlá. Pár prvkov sa inšpirovalo potenciálom ukrytým vo Volkswagene Phaeton, a taktiež v modeli CC. Hlavne

zapustené koncovky výfukov a prechod od strechy ku kufru. Kufor je obrovský, sedan ponúka oproti predchodcovi o 21 litrov viac a verzia Variant sa nafúkla na 650 litrov.





MOTORIZÁCIA

Na pohon nového Passat-u bude slúžiť 10 pohonných jednotiek s priamym vstrekovaním paliva a prepínaním turbodúchadlom, vo výkonovom rozsahu od 88 kW (120 k) do 206 kW (280 k). Všetky budú dostupné so systémom Start-Stop. Netrpezlivo však očakávame najmä nový naftový agregát 2.0 TDI BiTurbo s výkonom 176 kW (240 k), ktorý bude dodávaný výhradne s automatickou prevodovkou DSG a systémom pohonu všetkých štyroch kolies 4Motion. Tento motor má potenciál zrýchliť z 0 na 100 km/h za 6,1 sekundy – to je naozaj úctyhodné zrýchlenie.

Pýtate sa, kde môžete vidieť nový Volkswagen Passat aj naživo? Odpoveď znie: parížsky autosalón.

INTERIÉR

Naše očakávania boli naplnené a obdivujeme to, na čo sú dizajnéri tohto auta právom hrdí (na interiéri tohto vozidla pracovali aj dvaja Slováci). Riešenie palubnej dosky a jej rozdelenie horizontálnou mriežkou je líniové – tento dizajn pôsobí jednoducho a čisto. Je vkusný a opticky rozširuje interiér. S trendom ide aj nový 12,3 palcový TFT displej. Vyzerá výborne, no je za príplatok. Avšak 6,5 palcový displej v strede palubovky je súčasťou každej výbavy. Novinkou je tiež head-up displej, nová vylepšená konektivita pre smartfóny, či Wi-Fi s možnosťou hľadania parkovacieho miesta cez GoogleEarth.



PREMIÉRA SUZUKI VITARA NA AUTOSALÓNE V PARÍŽI

Na autosalóne v Paríži (od 2. do 19. októbra 2014, z toho prvé dva dni sú vyhradené pre médiá) bude mať premiéru úplne nová generácia typu Suzuki Vitara s autentickým SUV dizajnom tejto japonskej značky, pokročilými technológiami a priaznivou spotrebou paliva.

Nová Vitara je odvodená od konceptu iV-4 (dĺžka 4,215; šírka 1,850; výška 1,665

m), ktorý bol vystavený na minuloročnom autosalóne vo Frankfurtu. V názve tejto štúdie „i“ znamenalo „individualitu“, „V“ označovalo „vozidlo“ a číslanka „4“ pohon „4WD“. Koncept mal mať najmenšie emisie CO₂ vo svojej triede a v teréne presahovať rámec bežných mestských crossoverov. Najmä vďaka novému systému AllGrip s voľbou štyroch jazdných módov: Auto, Sport, Snow



a terénneho Lock s pevným rozdelením hnacieho momentu medzi nápravy v pomere 50:50.

-si-

NOMINOVANÉ CELERIO



Medzi vozidlami nominovanými na titul Auto roka 2015 (Car of the Year 2015) je aj nový kompaktný automobil Suzuki Celerio. Celerio (dĺžka/šírka/výška: 3,60/1,60/1,56 metra; batožinový priestor 254 litrov) poháňa

hospodárny litrový trojvalec (50 kW; 90 Nm). Spotrebu novinky optimalizuje aj nová robotizovaná prevodovka a karoséria s malou hmotnosťou (okolo 830 kg) vďaka použitiu vysokopevnostnej ocele.

Konvenčný mestský hatchback Celerio má podľa zverejnených hodnotení praktickú 5-dverovú karosériu, ktorá nie je v tejto triede vždy samozrejmosťou. Ponúkne štart-stop systém, päťstupňovú ručne ovládanú alebo robotizovanú prevodovku, automatickú klimatizáciu,

elektricky ovládané okná a zrkadlá, autorádio s Bluetooth a ovládaním na volante či diskové kolesá z ľahkých zliatin. V základnej výbave má Celerio posilňovač riadenia, stabilizačný systém, asistenčný systém pre rozjazd



do kopca, šesť bezpečnostných vankúšov a kontrolu tlaku v pneumatikách.

O najprestížnejší európsky titul Auto roka sa môžu uchádzať len vozidlá, ktoré už sú alebo budú v predaji do konca tohto roka najmenej na piatich európskych trhoch. Musia pritom dosiahnuť aspoň päťtisícový odbyť. Na našom trhu sa tiež začne predávať pred koncom tohto roka. Dňa 15. decembra vyhlásia sedem finalistov, ktorí vstúpia do záverečnej fázy súťaže. Víťaza Car of the Year 2015 oznámia 2. marca 2015 na autosalóne v Ženeve.

OPEL OZNÁMIL PLÁN RASTU DO ROKU 2022

Opel ešte v júni predstavil aktualizáciu svojej stratégie DRIVE!2022. Spoločnosť si stanovila niekoľko strategických cieľov: Do roku 2022 chce Opel spolu so svojou sesterskou značkou Vauxhall dosiahnuť trhovú podiel 8 percent v Európe, s dôrazom na profitabilný rast. Miera prevádzkového zisku EBIT (Earnings Before Interest and Taxes – zisk pred zdanením a úrokmi) bola naplánovaná na 5 percent. Súčasne spoločnosť plánuje ďalej zlepšiť kvalitu svojich produktov, ako aj spokojnosť svojich zákazníkov a zamestnancov.

Na obdobie od roku 2014 do roku 2018 je naplánovaných celkovo 27 nových modelov

a 17 nových motorov.

Druhou strategickou prioritou je posilnenie imidžu Opel ako emocionálnej, dostupnej a nemeckej značky. Tieto hodnoty reprezentujú faktory ako technické inovácie, nemecké konštruktérské umenie a dobrý pomer ceny a úžitkovej hodnoty. K technickým inováciám patrí napríklad systém OnStar, predstavujúci ďalší stupeň konektivity vozidla, ktorý od roku 2015 prinesie hotspot Wi-Fi do automobilu.

Tretiu prioritu predstavuje trhovú podiel a cieľ rastu. Do roku 2022 Opel plánuje zvýšiť svoj trhovú podiel v Nemecku zo 7,2 na 10 percent. V Európe (vrátane Ruska

a Turecka) značka plánuje zvýšiť svoj trhovú podiel z aktuálnych 5,8 na 8 percent. Do roku 2022 sa Opel spolu so svojou sesterskou značkou Vauxhall plánuje stať číslom dva na európskom trhu osobných automobilov. Opel oznámil desaťročný plán DRIVE!2022 po prvý raz v lete 2012. V roku 2013 spoločnosť už urobila základný pokrok v prevádzkovej oblasti zmenšením svojich strát v Európe o viac ako polovicu. Opel plánuje návrat do ziskovosti v polovici dekády vďaka množstvu opatrení, vrátane zmenšenia produkčných a štrukturálnych nákladov, zlepšenia vyťaženia výrobných závodov, väčších tržieb a zlepšenia profilu značky.

-ol-

Fórum dodávateľov automobilového priemyslu



POZVÁNKA NA PODUJATIE

FÓRUM DODÁVATEĽOV AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU - 7. OKTÓBER 2014

Vážené dámy,
Vážení páni,

takmer žiadne iné odvetvie sa nevyvíja tak dynamicky, ako je tomu v súčasnosti u výrobcov automobilov a ich dodávateľov. Za účelom budovania a starostlivosti o zákazníkov ako aj dodávateľov, organizuje Slovensko-nemecká obchodná komora v spolupráci s Volkswagen Slovakia, so Zväzom automobilového priemyslu a Automobilovým klastrom - západné Slovensko podujatie s názvom „Fórum dodávateľov automobilového priemyslu“ v Trnave.

Celodenné podujatie sa začne prednáškami, na ktorých traja vedúci nákupu z koncernu VW predstavujú kvalitatívne požiadavky pri výrobe automobilov. Zároveň budú odpovedať na otázky z publika. Následne viacerí dodávateľia automobilového priemyslu typu Tier 1 odprezentujú v rámci pódiovej diskusie svoje success stories a očakávania od lokálnych dodávateľov.

Týmto spôsobom získate presnejší prehľad o aktuálnych trendoch v odvetví. Na popoludnie je pripravený tzv. match-making vo forme kooperačných rozhovorov, ktorý umožní prítomným účastníkom spoznať zúčastnené spoločnosti osobne. Zástupcovia Volkswagen, medzinárodné pôsobiaci dodávateľia pre automobilový priemysel a saské strojárenské firmy Vám budú k dispozícii počas časového harmonogramu jednotlivých individuálne dohodnutých rozhovorov.

Získajte nové obchodné kontakty a zúčastnite sa na fóreme dodávateľov automobilového priemyslu v termíne:

utorok, dňa 7. októbra 2014 od 9:00 - 18:00 hod.
Hotel Holiday Inn,
Hornopotočná 5, 917 01 Trnava.

Prihlášky zasielajte prosím najneskôr do 12. septembra 2014 prostredníctvom stránky www.dsihk.sk/veranstaltungen. Po úspešnom prihlásení si môžete zarezervovať kooperačné rozhovory prostredníctvom online-aplikácie, ktorej link Vám zašleme 18. septembra.

Tešíme sa, že Vás budeme môcť privítať na našom podujatí.

S priateľským pozdravom

Dr. Guido Glania
Výkonný člen predstavenstva

PARTNERI PODUJATIA:



Deutsch-Slowakische
Industrie- und Handelskammer
Slovensko-nemecká
obchodná a priemyselná komora



Volkswagen Slovakia



AKTÍVNA REGULÁCIA SMEROVEJ DYNAMIKY AUTOMOBILU A ELEKTROPOHON

Dnešné moderné asistenčné systémy v automobiloch aktívne alebo pasívne podporujú vodiča v niektorých jeho činnostiach a zlepšujú tak jeho komfort pri vedení vozidla, pričom viaceré z nich priamo alebo nepriamo pozitívne ovplyvňujú bezpečnosť jazdy.

Ako príklady možno uviesť v poslednom čase veľmi žiadané systémy varovania pred neúmyselným vybočením z jazdného pruhu alebo systém varovania pred úmyselným vybočením do susedného jazdného pruhu, ak sa v ňom nachádza iné vozidlo v našej blízkosti, systém uľahčujúci rozjazd vozidla do kopca s vylúčením jeho spätného pohybu, systém stop & go, systém automatizovaného parkovania, systém podpory vodiča pri cúvaní, a niekoľko desiatok ďalších.

Na základe rozboru štatistik nehodovosti sa zistilo, že viac ako 90 % všetkých dopravných nehôd vzniká v dôsledku predchádzajúcich jazdeckých chýb. Jednou z takých typických, a to najmä pri agilnej až športovej jazde na trase bohatej na zákruty pri zhoršenej príľnavosti, je nesprávny odhad polomeru nasledujúcej zákruty a nájazd do nej neprímerne veľkou rýchlosťou. Takáto situácia, najmä ak ju spôsobí neskúsený vodič, často končí tým, že sa vozidlo stane neovládateľným a nedobrovoľne opustí vozovku. V súčasnosti sú mnohé osobné automobily vybavené asistenčným systémom, ktorý je schopný v podobných prípadoch vodičovi účinne pomôcť, avšak len pokiaľ nie sú prekročené hranice platnosti fyzikálnych zákonov. Tým systémom je elektronický stabilizačný program ESP (alebo ESC – Electronic Stability Control – elektronická regulácia stability), ktorý je dnes motoristickej verejnosti dostatočne známy. Po prvýkrát sa objavil v roku 1995 na osobnom automobile Mercedes triedy E novej generácie, keď bol úspešne ukončený jeho vývoj spoločným úsilím spoločností Daimler Benz a Bosch. Spočiatku jeho relatívne veľká cena umožňovala použitie iba vo vyšších triedach automobilov, jeho nasadenie do vozidiel nižších tried od roku 1997 bolo urýchléné až „vdaka“ nevydarenému „losiemu“ testu švédskych motoristických novinárov pri

predvážaní vtedy nového automobilu Mercedes-Benz triedy A, pri ktorom sa „podarilo“ jeden z nich prevrátiť. To spôsobilo celosvetovú senzáciu v motoristickom svete a automobilke Mercedes-Benz nemalé problémy. V súčasnosti musí mať podľa platnej legislatívy EÚ každý novo homologizovaný osobný automobil zabudovaný systém ESP.

Poznámka : Losí test pochádza zo Švédska a simuluje rýchly vyhybáči manéver pri neočakávanej prekážke pred vozidlom (napr. pri objavení sa losa prechádzajúceho cez cestu, z čoho vychádza názov). Pri skúške musí vodič prejsť s vozidlom predpísanú dráhu vytýčenú kužeľmi, ktorá predstavuje náhle vybočenie do susedného jazdného pruhu a následný rýchly návrat do pôvodného pruhu. Nájazdová rýchlosť vozidla sa postupne zväčšuje až dovtedy, kým nedôjde ku kolízii s kužeľmi alebo k šmyku, čo spravidla nastáva pri rýchlosti približne 90 km/h. Losí test patrí do skupiny dynamických bezpečnostných testov, ktorých cieľom je overiť vlastnosti automobilu v krízových jazdných situáciách. Podobný účel plní aj americký „Fishhook“ test, vyvinutý NHTSA

v USA ako náhrada za pôvodne používaný „J – Turn“ test. Jeho cieľom je overiť odolnosť automobilu proti prevráteniu sa pri dvoch po sebe nasledujúcich protismerných výchyľkách volantu o predpísané uhly, pričom od určitej nájazdovej rýchlosti môže v druhom oblúku dôjsť k prevráteniu vozidla. Názov testu je odvodený od tvaru dráhy vozidla, ktorá sa podobá rybárskemu háčiku, obr. 1.

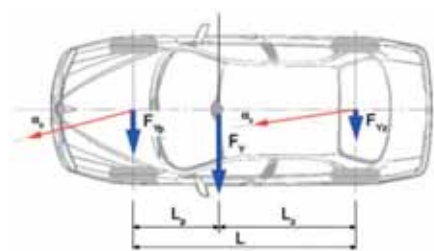
Pri ideálnom prejazde zákrutou s konštantným polomerom ustálenou rýchlosťou sa automobil nachádza v tzv. neutrálnom jazdnom stave. To je taký stav, pri ktorom sa kolesá prednej aj zadnej nápravy pohybujú s rovnakými uhlami smerovej odchýlky, $\alpha_p = \alpha_z$. To znamená, že predná aj zadná náprava rovnakou mierou využívajú potenciál príľnavosti, ktorý poskytujú pneumatiky na danom povrchu vozovky. Inými slovami to znamená, že vozidlo sa môže v zákrute pohybovať veľkou rýchlosťou, až takmer na hranici šmyku, pri vysokej úrovni bezpečnosti. Na takýto prejazd zákrutou je potrebný určitý ustálený uhol natočenia volantu, ktorého veľkosť závisí od polomeru zákruty, rýchlosti jazdy a parametrov vozidla. Ak vozidlo dosiahne medzi príľnavosťou, nastane prakticky súčasne bočný šmyk oboch náprav. Dosiahnutie neutrálneho ustáleného jazdného stavu je však v prevažnej väčšine prípadov len zložitým želaním, pretože to vyžaduje najmä dokonale konštrukčne zvládnutý a nastavený automobil, dokonalý stav zákruty z hľadiska geometrie aj

povrchu vozovky, a v neposlednom rade aj nadpriemerné schopnosti vodiča. Ako vidno, prípad výsostne teoretický a prakticky uskutočniteľný len na špeciálnej skúšobnej dráhe.

V skutočnosti je prejazd vozidla ideálnou zákrutou, aj keď je ustálený, takmer vždy nedotáčavý alebo pretáčavý. Pri nedotáčavom jazdnom stave sa kolesá prednej nápravy pohybujú s väčšími uhlami smerovej odchýlky ako kolesá zadnej nápravy, $\alpha_p > \alpha_z$. To znamená, že predná náprava využíva príľnavosť pneumatík väčšou mierou ako zadná



Obr. 1 Dráha skúšobného automobilu pri americkom „fishhook“ teste



Obr. 2 Uhly smerovej odchýlky stredov prednej a zadnej nápravy automobilu pri pôsobení bočnej sily v jeho ťažisku: α_p , α_z ... uhly smerovej odchýlky stredov prednej a zadnej nápravy, F_Y ... bočná sila v ťažisku, F_{Yp} , F_{Yz} ... zložky bočnej sily v rovine prednej a zadnej nápravy

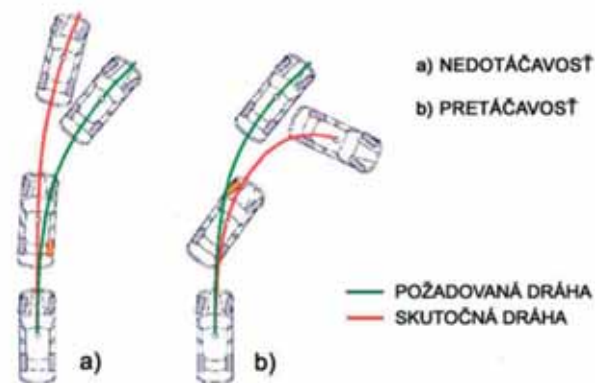
náprava, takže dosiahne skôr hranicu šmyku a tým je obmedzená maximálna rýchlosť jazdy vozidla v zákrute, ktorá je menšia ako v prípade neutrálneho jazdného stavu. Pri zachovaní rovnakého uhla natočenia volantu ako v predchádzajúcom prípade má vozidlo snahu vybočiť prednou časťou von zo zákruty na dráhu s väčším polomerom (vozidlo „nedotáča“ zákrutu) a ak vodič proti tomu nič nepodnikne, vozidlo prejde do nedotáčavého šmyku a opustí vozovku. Ak chce vodič dodržať rovnaký polomer zákruty ako v predchádzajúcom prípade, musí volant natočiť o väčší uhol (smerom do zákruty). Pri pretáčavom jazdnom stave sa kolesá prednej nápravy pohybujú s menšími uhlami smerovej odchýlky ako kolesá zadnej nápravy, $\alpha_p < \alpha_z$. To znamená, že v tomto prípade zadná náprava využíva príľnavosť pneumatík väčšou mierou ako predná náprava, takže dosiahne skôr hranicu šmyku a tým je obmedzená maximálna rýchlosť jazdy vozidla v zákrute, ktorá je opäť menšia ako v prípade neutrálneho jazdného stavu. Pri zachovaní rovnakého uhla natočenia volantu ako pri neutrálnom jazdnom stave má vozidlo snahu vybočiť prednou časťou dovnútra zákruty na dráhu s menším polomerom (vozidlo „pretáča“ zákrutu) a ak vodič proti tomu nič nepodnikne, vozidlo prejde do pretáčavého šmyku a opustí vozovku. Ak chce vodič dodržať rovnaký polomer zákruty, musí volant natočiť o menší uhol (smerom von zo zákruty, „kontra“). Obr. 2 znázorňuje uhly smerovej odchýlky stredov prednej a zadnej nápravy automobilu pri pôsobení bočnej sily v jeho ťažisku.

Nedotáčavé alebo pretáčavé správanie sa vozidla môže teda za určitých okolností pri jazde v zákrute vyvolať (nedotáčavý alebo pretáčavý) šmyk. Pritom tieto prejavy nie sú pri súčasných moderných automobiloch typickou vlastnosťou vozidla ako takého, nemožno teda hovoriť o nedotáčavom alebo pretáčavom vozidle. Automobil môže v určitej situácii vykazovať nedotáčavé

smerové vlastnosti, v inej situácii pretáčavé. Takým typickým prípadom je náhly prechod z jazdy v priamom smere do zákruty s určitým polomerom pri veľkej rýchlosti, ktorý sa v praxi vyskytuje napr. pri nedostatočne značenej trase a zákrute do poslednej chvíle skrytej pred zrakom vodiča (napr. za vrcholom terénnej nerovnosti).

V prvej fáze nájazdu do zákruty sa bežný osobný automobil správa výrazne nedotáčavo, polomer jeho dráhy je väčší ako by odpovedalo uhlu natočenia volantu. Je to spôsobené tým, že automobil ako hmotné teleso sa svojou zotrvačnosťou bráni rýchlemu nárastu uhlovej rýchlosti stáčania okolo zvislej osi, aj rýchlemu nárastu priečneho zrýchlenia, ktoré dve veličiny sú priamym dôsledkom jeho zatáčania. O tejto skutočnosti sa niekedy zvykne hovoriť ako o „neochote vozidla zatáčať“. Tento efekt je ešte podporovaný (pri jazde „pod plynom“) vlastnosťou štandardného diferenciálu, ktorý v dôsledku vnútorného trenia privádza na pomalšie sa otáčajúce koleso (teda vnútorné koleso v zákrute) o niečo väčšiu hnaciu silu; tým vzniká moment brániaci stáčeniu vozidla do zákruty, a to môže byť zvlášť neprijemné pri zhoršených trecích podmienkach na povrchu vozovky. Táto nedotáčavosť vozidla vo fáze nájazdu do zákruty núti vodiča zväčšovať uhol natočenia volantu, čo v nasledujúcej fáze kvázi ustáleného prejazdu zákrutou vedie naopak k pretáčavému správaniu sa vozidla. Ak vodič túto skutočnosť dostatočne rýchlo nenapraví protipohybom volantu, nastáva riziko vzniku pretáčavého šmyku. Popísaná situácia sa ukázala takou vážnou z hľadiska bezpečnosti jazdy, že viedla až k vývoju tzv. „J – Turn“ testu, o ktorom bola zmienka vyššie. Podobných typických jazdných situácií existuje celý rad; ako príklady možno uviesť dynamické situácie pri veľkej rýchlosti, ako predbiehací manéver alebo vyhýbací manéver (tzv. „losí“ test, o ktorom tiež už bola zmienka), alebo prejazd sériou po sebe nasledujúcich zákrut.

Takým situáciám musí čeliť regulačný (asistenčný) systém ESP (elektronický stabilizačný program). Ten musí odhaliť začínajúci sklon vozidla prejsť do nedotáčavého alebo pretáčavého šmyku



Obr. 3 Požadovaná dráha a skutočný pohyb vozidla pri jazde v zákrute pri rovnakom uhle natočenia volantu a rovnakej rýchlosti: a) nedotáčavé správanie sa vozidla, b) pretáčavé správanie sa

a vhodným regulačným zásahom tomu zabrániť. Túto úlohu rieši tak, že najprv zisťuje, kam chce vodič s vozidlom ísť, a potom overuje, kam vozidlo v skutočnosti ide. Ak sa zistí nesúlad, je nutné zasiahnuť, ale tento regulačný zásah je možný len v rámci platnosti fyzikálnych zákonov. Na zistenie týchto dvoch skutočností sa využíva meranie vhodných fyzikálnych veličín, ktoré dostatočne verne vystihujú želanie vodiča a správanie sa vozidla – ktoré vieme pri jazde efektívne merať a dostatočne rýchlo vyhodnocovať. Želanie vodiča sa bežne popisuje týmito základnými veličinami: uhol natočenia volantu, ktorý reprezentuje požadovaný polomer dráhy vozidla pri jazde v zákrute, poloha plynového pedálu, ktorá reprezentuje rýchlosť jazdy v zákrute, prípadne zámer vodiča akcelerovať alebo spomaľovať, tlak brzdovej kvapaliny v hlavnom brzdovom valci, ktorý určuje, či a akou intenzitou vodič vozidlo brzdí. Meranie týchto veličín je vcelku bezproblémové. Zložitejšie už je zmerať skutočné správanie sa vozidla. Na to slúžia tieto veličiny: otáčky všetkých kolies vozidla, ktoré určitým spôsobom reprezentujú rýchlosť jazdy a na základe porovnania meraní na jednotlivých kolesách je možné určiť pozdĺžny sklz kolies; priečne a pozdĺžne zrýchlenie vozidla, ktoré reprezentujú mieru využitia príľnavosti vozidla na vozovke v priečnom a pozdĺžnom smere; uhlová rýchlosť rotácie vozidla okolo jeho zvislej osi (uhlová rýchlosť stáčania), ktorá je spolu s polomerom dráhy a rýchlosťou jazdy rozhodujúca pre stanovenie momentálneho jazdného režimu na zakrivenej dráhe (nedotáčavý či pretáčavý) a v prípade potreby pre určenie typu regulačného zásahu. Snímače pre meranie týchto veličín už predstavujú vyššiu technickú úroveň.

Ing. Roman MOČKOŘ, CSc.
(pokračovanie)

TEST AUTOMATICKÉHO BRZDENIA FORD POČAS DOPRAVNEJ ŠPIČKY V PARÍŽI

Monako je možno vrcholom kalendára Veľkých cien, ale pre bežného vodiča sú dokonalou výzvou ulice Paríža. Francúzska metropola je známa ako jedno z najstresujúcejších miest pre vodičov – vozidlá sú natlačené úplne na seba, jazda vedie cez nebezpečné križovatky a vodiči sa tlačia aj do najužších medzier.

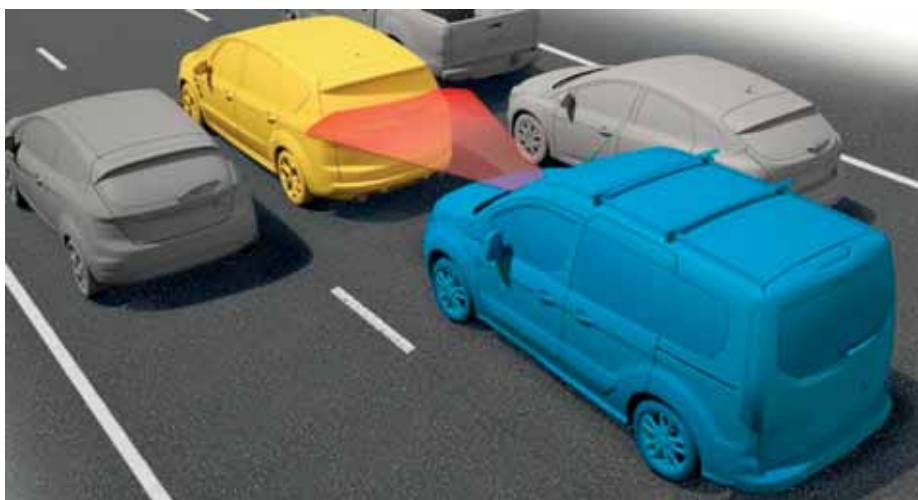
A práve vďaka týmto podmienkam je parížska premávka ideálnym miestom na otestovanie technológie automatického brzdenia Active City Stop. Konštruktéri Ford najprv podrobili systém komplexnému vývojovému procesu a testovaniu na uzavretej trati a nakoniec hľadali náročné reálne prostredie, v ktorom by ho mohli otestovať až na hranice jeho možností.

„Parížske ulice nie sú určené pre vodičov so slabšou povahou. Množstvo pruhov rýchlo jazdiacich vozidiel, ktoré súperia o priestor, a rušné križovatky, na ktorých praskajú nervy aj skúseným vodičom,“ povedal Nils Gerber, technický expert oddelenia konštrukcie elektrických a elektronických systémov spoločnosti Ford of Europe. „Vedeli sme, že tieto ulice sú ideálne na vyskúšanie systému Active City Stop v podmienkach, ktoré jednoducho nie je možné navodiť na skúšobnej dráhe.“

Pokročilá verzia systému Active City Stop, ktorá funguje až do rýchlosti 50 km/h, sa predstaví v novom Forde Focus, ktorý sa tento rok začne predávať v Európe.

Inteligentný snímač na detekciu svetla a vzdialenosti systému Active City Stop sníma cestu pred vozidlom 50-krát za sekundu. Systém tak dokáže zmenšiť závažnosť nárazu dozadu, a v niektorých prípadoch dokonca úplne zabrániť nehode.

Ak vodič včas nereaguje na spomaľujúcu alebo zastavenú premávku pred vozidlom,



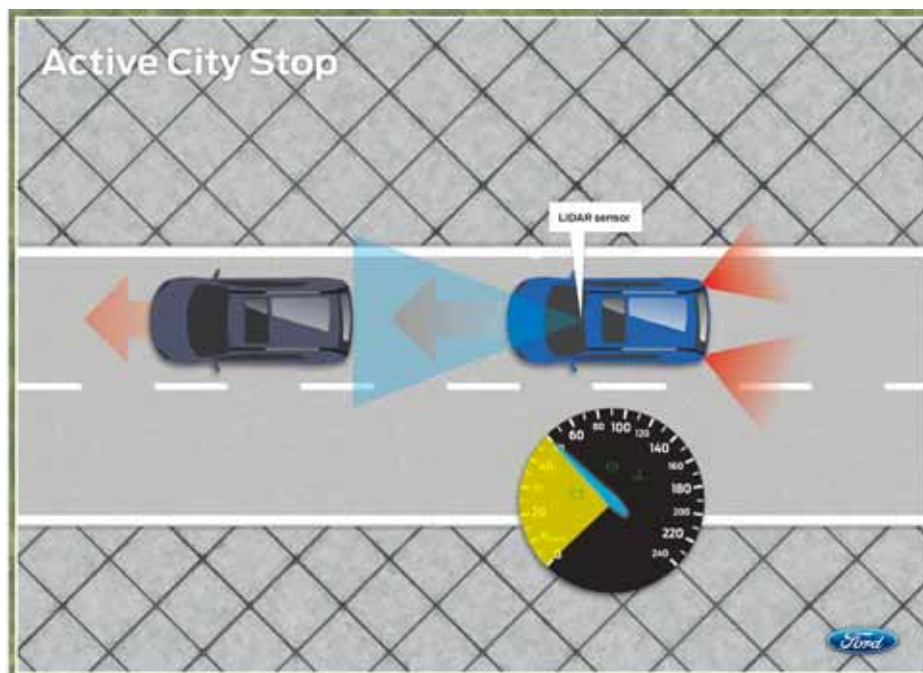
systém začne brzdiť, zmenší krútiaci moment motora a aktivuje zadné výstražné svetlá.

Testu sa zúčastnili profesionálni vodiči so znalosťou miestnych pomerov, ktorí jazdili s vozidlami po rušných parížskych uliciach a cez notoricky známe križovatky, ako je napr. Place de l'Etoile pri Víťaznom oblúku, kde sa spája 12 hlavných ciest.

Kvôli bezpečnosti bola počas testov deaktivovaná funkcia automatického

brzdenia, konštruktéri však mohli sledovať a analyzovať správanie systému. Videli, kedy by sa systém aktivoval a naladili ho tak, aby sa brzdenie aktivovalo len v momente hroziaceho nárazu dozadu. Potom podrobnejšie preskúmali konkrétne situácie a využili pri tom aj videozáznamy reálnej premávky.

„Paríž je veľmi dobrým miestom pre tento druh testu – stretnete sa so všetkými druhmi jazdných situácií,“ povedal Pascal Houssais,





Fiesta, B-MAX, C-MAX, Grand C-MAX, Kuga, Transit Connect a Tourneo Connect.

V novom Focusu sa taktiež predstaví pokročilá technológia umožňujúca bezpečnejšie a menej stresujúce parkovanie. Systém kolmého parkovania pomôže vodičovi zacúvať na parkovacie miesto po boku iných vozidiel bez ovládania volantu. Systém upozornenia na križujúce vozidlá (Cross Traffic Alert) upozorní vodiča pri vychádzaní z parkovacieho miesta na vozidlá, ktoré by mu mohli čoskoro skrížiť cestu. Asistenčný systém pri vychádzaní z parkovacieho miesta (Park-Out Assist) zasa pomáha vodičovi vyjsť z pozdĺžneho parkovacieho miesta.

Plánom konštruktérov Ford do budúcnosti je vývoj plnoautomatického parkovacieho asistenčného systému, ktorý by vodičovi umožnil zaparkovať vozidlo jednoduchým stlačením tlačidla, či už zvnútra alebo zvonka vozidla. Spoločnosť Ford taktiež skúma možnosti pokročilých systémov na zlepšenie bezpečnosti, ktoré sú založené na komunikácii medzi vozidlami navzájom a medzi vozidlami a infraštruktúrou. Patria medzi ne elektronické núdzové brzdomvé svetlá, ktoré by mohli na nebezpečenstvo upozorniť vodiča, ktorý sa nachádza za zákrutou alebo ďalej v premávke.

-fd-



profesionálny vodič, ktorý sa zúčastnil testu. „Vodiči môžu jazdiť veľmi nepredvídateľne, prechádzajú medzi jazdnými pruhmi bez akéhokoľvek varovania a ľudia sa neustále ponáhľajú.“

Počas posledného testovania v Paríži získali konštruktéri zo spoločnosti Ford počas piatich dní údaje z viac ako 4000 km jazd. Pri teste využili prototypy automobilov Mondeo a Tourneo Connect, ktoré jazdili počas

dopravnej špičky. Vďaka testom v reálnej premávke mohol tím vyhlásiť systém za pripravený do výroby pre každý typ.

Systém Active City Stop sa po prvýkrát predstavil vo Forde Focus v roku 2011 a rýchlo si získal úspech u európskych vodičov. V súčasnosti je touto technológiou vybavených viac ako 170 000 vozidiel značky Ford v celej Európe. Medzičasom sa tento systém začal montovať aj do automobilov

MUSTANG 2015 – KULTOVÉ VOZIDLO SA UŽ BUDE PREDÁVAŤ NA CELOM SVETE

V montážnom závode Flat Rock v americkom štáte Michigan 28. augusta opustil výrobnú linku úplne nový Ford Mustang, čím sa začala výroba už šiestej generácie tohto kultového automobilu. Po prvý raz vo svojej 50-ročnej histórii spoločnosť Ford sprístupní Mustang zákazníkom vo viac ako 120 krajinách sveta.

V tomto roku v apríli oslávila automobilka Ford 50. výročie vzniku pôvodného Mustangu. Na pamiatku tohto



historického mílnika bude prístrojový panel každého vozidla modelového roku 2015 zdobiť znak so známym logom cválajúceho koňa a nápisom „Mustang – Since 1964“ (Mustang – od roku 1964).

Vplyv vozidla Mustang ďaleko presahuje hranicu deviatich miliónov kusov, ktoré značka predala za 50 rokov jeho nepretržitej výroby. Mustang sa objavil niekoľko tisíckrát vo filme, televízii, v hudobných klipoch či videohrách a je najobľúbenejším vozidlom na svete. Čistý dizajn oboch verzií Mustangu – kabrioletu aj vozidla typu liftback (so splyvavou zadnou časťou) – evokuje neodmysliteľný charakter značky, pričom si zachováva všetky hlavné dizajnové prvky, ako je dlhá tvarovaná kapota či krátka odkladacia doska za zadnými sedadlami, a to všetko v modernom vyhotovení. Vďaka výberu rôznych prvkov voliteľnej výbavy existuje vhodný Mustang pre každý životný štýl.

K modernizovanému motoru V8 pribudol 3,7-litrový šesťvalec a úplne nový 2,3-litrový motor EcoBoost®, ktorý prináša do vozidla Mustang najmodernejšie technológie.

Model Mustang GT prichádza s najnovšou verziou chrapľavého 5,0-litrového osemvalca, ktorý je v novom vyhotovení vybavený modernejším ventilovým rozvodom, novým sacím zberným potrubím a zlepšenými hlavami valcov.

-fd-





Inovačnou technikou dáva Mercedes-Benz vznetovým motorom pre osobné automobily opäť impulzy, ktoré určujú smer budúcnosti. Ako prvý na svete nahrádza hliníkové piesty, bežné vo vznetových motoroch pre osobné automobily, novovyvinutou generáciou high-tech piestov z ocele. V kombinácii s inovatívnou technológiou klznej dráhy piestov NANOSLIDE® prináša výhody ešte menšej spotreby paliva a menších emisií CO₂.

OCEĽOVÉ PIESTY V HLINÍKOVÝCH VALCOCH S NANOVRSŤVOU OCELE

Vznetový motor V6 vytvára v súčasnosti menej emisií CO₂ na kilometer – v zdokonalenej triede E v roku 2013 to bolo ešte 144 gramov CO₂ v kombinovanej prevádzke, teraz má motor modelu E 350 BlueTEC emisiu výrazne menšiu ako 140 gramov. Aj vďaka použitiu oceľových piestov. Súbežne sa podarilo zväčšiť výkon motora od roku 2008 zo 155 kW na súčasných 190 kW. Sedan spotrebuje pri rovnakom výkone (190 kW) už iba 5 litrov motorovej nafty na 100 kilometrov – potenciál úspory, podmienený oceľovými piestami, pritom predstavuje približne tri percentá.

Oceľové piesty sú v súčasnosti značne rozšírené v motoroch úžitkových vozidiel v kombinácii s ťažkou kľukovou skriňou zo sivej liatiny, zatiaľ čo v prípade vznetových motorov pre osobné automobily sa za tie roky stali štandardom hliníkové piesty. Úplne novovyvinuté oceľové high-tech piesty z dielne Mercedes-Benz sú v dokonalej harmónii s modernou, oveľa ľahšou hliníkovou skriňou motora a viac razy ocenenou technológiou klznej dráhy piestov NANOSLIDE®, vyvinutou značkou Mercedes-Benz

Oceľ a hliník sa svojimi vlastnosťami

výrazne odlišujú: oceľ sa v teple roztahuje menej ako hliník, horšie odvádza teplo a má dvojnásobnú mernú hmotnosť. Na prvý pohľad sa preto kombinácia hliníkovej skrine a oceľových piestov javí ako problematická. Inžinieri z Mercedes-Benz v nej však predsa objavili ukryté šance budúcnosti tým, že s mimoriadnou výhodou využili očividné rozdiely vo vlastnostiach týchto materiálov.

Skutočnosť, že oceľové piesty majú iba približne štvrtinová teplotnú rozťažnosť v porovnaní s hliníkovými piestami využili na to, aby tesnejšie dimenzovali oceľový piest v hliníkovej skrini, takže spočiatku sedí v klznej dráhe piestu veľmi tesne. Keď sa však počas prevádzky zväčší teplota, hliníková skriňa sa roztiahne viac ako oceľové piesty – následkom je väčšia tolerancia piestu vo valci a tým aj menšie trenie. Keďže iba skupina piest/klzná dráha spôsobuje 40 až 50 percent mechanického trenia, otvoril sa tu dôležitý potenciál zlepšenia efektívnosti.

Skôr používané oceľové piesty však boli málo vhodné na kombináciu s hliníkovou skriňou motora. Mercedes-Benz preto skoncipoval piesty úplne nanovo. Moderné vyhotovenie oceľových piestov, ktoré sú teraz prvý raz sériovo použité vo vidlicovom

vznetovom šesťvalci v E 350 BlueTEC v hliníkovej kľukovej skrini s technológiou klznej dráhy piestov NANOSLIDE®, sú ukované z kvalitnej, mimoriadne pevnej ocele. To znamená veľkú výzvu pre dodávateľov piestov, pretože nové, extrémne pevné ocele sú rovnako náročné vo výrobe.

Väčšia výrobná náročnosť sa však vyplatí, pretože pevnosť modernej ocele umožňuje kompaktnú konštrukciu piestov. Inovatívne oceľové piesty, ktoré budú v budúcnosti pracovať v šiestich spaľovacích komorách švédskeho vznetového motora V6, sú v skutočnosti až o 13 milimetrov nižšie, ako ich doterajšie hliníkové náprotivky (hliníkové piesty vo vznetovom V6 motore sú vysoké približne 71,6 milimetrov, oceľové piesty už iba približne 58,6 milimetrov). Vďaka tejto zmenenej geometrii a inteligentnej konštrukcii hmotnosť jednotky piestov, piestnych čapov a krúžkov dosahuje úroveň vyhotovenia s hliníkovými piestmi. Mercedes-Benz tak dokázal takmer úplne kompenzovať hmotnostnú nevýhodu ocele a ešte aj dosiahnuť pevnostnú rezervu pre budúce väčšie špičkové tlaky.

Vďaka použitiu oceľových piestov zlepšili inžinieri aj účinnosť. Vďaka menšej teplotnej



vodivosti ocele v porovnaní s hliníkom vznikajú v spalovacom priestore väčšie teploty, tým rastie vznietivosť paliva a doba jeho horenia sa skraca. Výsledkom je menšia spotreba a emisia škodlivín. Menšiu teplotnú vodivosť ocele zohľadnil Mercedes-Benz konštrukčnými úpravami, napríklad zmenenými chladiacimi kanálmi v piestoch.

Prax dokazuje, že inovatívne oceľové piesty optimalizujú termodynamické vlastnosti a súčasne výrazne znižujú trenie. Merania okrem toho ukázali, že výrazné zníženie spotreby je dosahované

najmä v každodenne využívanom spodnom a strednom rozsahu otáčok.

Do budúcnosti vidia motorári z Mercedes-Benz aj ďalšie výhody v použití oceľových high-tech piestov:

- Oceľ umožňuje nielen dimenzovanie nižších piestov, zároveň ponúka väčšie rezervy v porovnaní s mechanickými namáhaniami. To je výhodné najmä pre ďalšie koncepcie downsizingu.
- Oceľové piesty sú pevnejšie ako hliníkové, nimi vybavený motor môže pracovať s väčšími teplotami a dosiahnuť tak lepšiu

termodynamickú účinnosť.

- Keďže motorári vzhľadom na menšiu teplotnú rozťažnosť v porovnaní s hliníkom dokázali oceľovými piestami zmenšiť medzeru medzi stenou valca a piestom až po prvý piestný krúžok, vzniká menej škodlivín a „surových“ emisií.

Inovatívnymi oceľovými piestami Mercedes-Benz opäť dôsledne zdokonalil techniku vznetového motora. Spoločnosť Daimler zaviedla technológiu klznej dráhy piestov NANOSLIDE® už v roku 2006 v zážihovom motore V8 z dielne AMG. Pomocou drôtovej elektrometalizácie (LDS) roztaví železo-uhlíkové drôty a prúdom inertného plynu sa tieto jemné kvapôčky kovu nanesú na vnútornú stenu valca ľahkej hliníkovej kľukovej skrine. Vďaka veľmi presnému opracovaniu takto vytvorenej nanokryštalickej vrstvy železa vznikne takmer zrkadlovo hladký povrch s drobnými pórmami, ktoré výrazne znižujú trenie medzi piestnou skupinou a klznou dráhou piesta v porovnaní s puzdrami zo sivej liatiny. Takýto povrch je aj mimoriadne odolný voči opotrebovaniu.

-mz-

SYSTÉM HIGHWAY PILOT

„Nákladné auto budúcnosti je Mercedes a jazdí autonómne.“ Toto krátke a výstižné vyhlásenie si zvolil Dr. Wolfgang Bernhard, člen predstavenstva Daimler AG pre nákladné automobily a autobusy, pre Mercedes-Benz Future Truck 2025, ktorý bol predstavený svetovej verejnosti. Truck je vybavený inteligentným asistenčným systémom Highway Pilot a dokáže pomocou neho jazdiť po diaľnici úplne samočinne (autonómne), rýchlosťou až 85 km/h. Jadrom systému je prepojenie nákladného automobilu s celým okolitým svetom: od vodiča a špeditéra až po infraštruktúru a ostatných účastníkov dopravy.

„Ak budú pre autonómnú jazdu bez meškania vytvorené legislatívne rámcové podmienky, je uvedenie systému Highway Pilot v polovici budúceho desaťročia reálne,“

povedal Wolfgang Bernhard. Aj v budúcnosti budú takmer tri štvrtiny všetkého tovaru v EÚ prepravované po ceste. Rastúce ceny paliva, diaľničné poplatky a prísnejšie predpisy na ochranu životného prostredia zdražujú kúpu a prevádzku nákladného automobilu. Dobré vyškolení vodiči sa zároveň stále viac stávajú nedostatkovým tovarom. Future Truck 2025 ponúka riešenia a stavia pritom na komplexnom technologickom know-how spoločnosti Daimler. Už teraz je značka Mercedes-Benz na špici v oblasti asistenčných systémov pre nákladné automobily: tempomat s reguláciou odstupu, automatický asistenčný systém brzdenia, riadenia stability alebo udržiavania v jazdnom pruhu sú inštalované v státisícoch. Nový predvídavý tempomat Predictive Powertrain Control spája informácie o topografii a priebehu trasy

s hnacím ústrojenstvom a zabezpečuje tak palivovo úsporný spôsob jazdy nákladného automobilu. V nadchádzajúcich rokoch budú nákladné automobily vybavené ďalšími a ešte zlepšenejšími asistenčnými systémami. Navzájom komunikujúc umožnia vozidlu jazdiť v budúcnosti najmä po diaľniciach a cestách vyššej triedy bez zásahu vodiča. Optimalizované fázy zrýchlenia a brzdenia podporujú plynulý tok dopravy a znižujú spotrebu a emisie modelu Future Truck 2025. Súčasne možno presne kalkulovať časy prepravy. Navzájom komunikujúcim nákladným autám okrem toho stačí menší vzájomný bezpečnostný odstup, čím zaberajú na ceste menšiu celkovú plochu. Menšie riziko nehody by mohlo vyústiť do lacnejšieho poistného, v dôsledku minimalizácie ľudských chýb zapríčínujúcich nehody.

Systém Highway Pilot napokon výrazne zväčší hodnotu profesie vodiča nákladného automobilu. Odbremení vodiča nielen od monotónnych činností a vodič tak získava čas na úlohy, ktoré boli doposiaľ vyhradené pre pracovníkov dispozičie. Možnosti rastu od čisto vedenia vozidla až po riadenie prepravy sa tak stanú reálne. Profesia vodiča nákladného automobilu bude atraktívnejšia.

-dr-



NAJVÄČŠIE STRETNUTIE HISTORICKÝCH VOZIDIEL CITROËN EURO CITRO 2014 NA OKRUHU V LE MANS



Medzinárodné stretnutie **EURO CITRO** je manifestáciou historických vozidiel, na ktorej sú vystavené všetky modely Citroën vyrobené od založenia značky. Táto udalosť prebieha už tradične na okruhu v Le Mans. Prvý ročník sa uskutočnil v auguste roku 2000 a následne každé tri roky, naposledy v auguste 2009, kde bolo zhromaždených až 2800 vozidiel značky Citroën a na akcii sa zúčastnilo viac ako 14 000 návštevníkov. Tohtoročné podujatie **EURO CITRO 2014** sa uskutočnilo opäť v Le Mans od 8. do 10. augusta 2014.

Po príchode na miesto konania boli vozidlá účastníkov zoskupené podľa modelov na vopred určených miestach. Pre účastníkov boli pripravené mnohé sprievodné aktivity:

- **Veľká výmenná burza**, zhromažďujúca viac ako 150 exponátov, venovaná Citroënu.
- **Dočasné múzeum** prezentovalo netradičné modely značky Citroën na rôzne témy: blahobyt vo svete Citroën, vozidlá Sébastiana Leoba, vďaka ktorým sa stal 9-násobným svetovým šampiónom v rally, ako aj veľkolepá prezentácia starých úžitkových vozidiel Citroën.
- **Spanilá jazda na okruhu Bugatti** s obmedzením rýchlosti
- **Súťaž elegancie** za prítomnosti známeho odborníka na značku, p. Oliviera de Serres, sa konala v nedeľu o 14. hodine.
- **Ponuka a predaj** vozidiel a dielcov Citroën prebiehali v sobotu od 14. hodiny
- **Galavečer, tanečné rytmy a ohňostrohy** spríjemnili atmosféru stretnutia





• Autori diel venovaných značke Citroën svoje diela podpisovali počas celého trvania akcie
 • Tri dôležité modely histórie Citroënu oslávili svoje výročie pri príležitosti udalosti Euro Citro 2014

- 80 rokov Traction Avant,
- 40 rokov CX,
- 25 rokov XM.

Organizátori akcie sa dočkali rekordnej účasti návštevníkov a tiež vystavenia viac ako 3000 vozidiel.

-cn-





vyhlídky boli pomerne ponuré a ďalšiu ropnú krízu svet očakával už v roku 1979. Minimálne tieto 4 roky poskytovali priestor na hľadanie efektívneho riešenia na vyrovnanie sa s krízou. Padlo rozhodnutie optimalizovať spotrebu modelu Renault 5GTL. Vzhľadom na malú hmotnosť vozidla (len 785 kg) bolo možné zmenšiť zdvihový objem motora z 1289 cm³ na 1108 cm³, čo malo samozrejme dopad aj na zmenšenie dane za vozidlo vo Francúzsku. Zatiaľ čo sa pripravovala veľká kampaň na znovuvvedenie typu Renault 5 v polovici roka 1979, spoločnosť Renault sa rozhodla ísť do rizika, a skombinovala motorizáciu modelov R5 TL a R5 GTL do jedného agregátu so zdvihovým objemom 1108 cm³.

Už začiatok roku 1979 ukázal, že toto

RENAULT 5: PRIEKOPNÍK „ECO“ VOZIDIEL

Renault má už 115 rokov! Každý mesiac automobilka prináša 1 príbeh zo série "Chrono 115", prostredníctvom týchto príbehov chce priblížiť významné udalosti z histórie spoločnosti Renault. Každý príbeh bude podaný z dnešného uhla pohľadu. Hlavnými témami budú: kvalita, nulové emisie a životné prostredie, dizajn a inovácie pre všetkých.

Po veľkolepom predstavení typu Renault 5, ktorý verejnosti predstavovali rôzne karikatury na začiatku roka 1972, rástli predaje s uvedením každej novej verzie, a to aj napriek ropnej kríze v roku 1973.

Keď zasiahla druhá ropná kríza v roku 1979, bol Renault 5 s malou spotrebou paliva pripravený prijať výzvu. Príbeh úspechu Renaultu 5 je vlastne úspechom výhľadového plánovania... Prvá ropná kríza, počas ktorej sa cena za barrel ropy zvýšila z úrovne 3 USD až na úroveň 5,12 USD, donútila automobilový priemysel hľadať riešenia, ako zmenšiť spotrebu paliva.

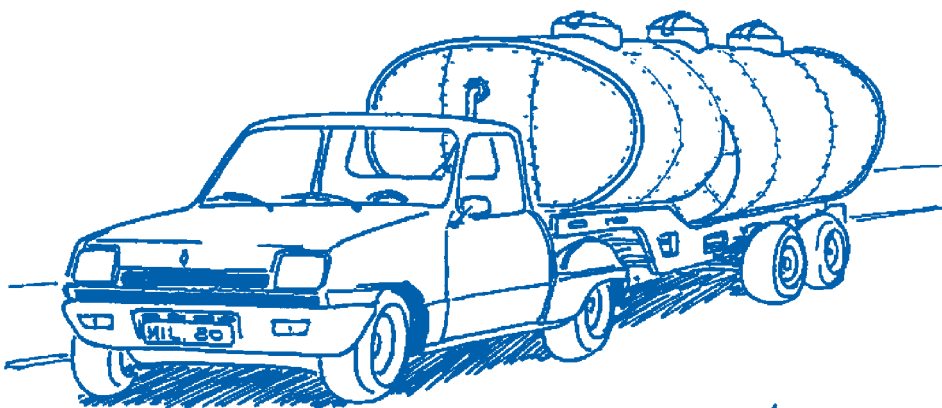
V spoločnosti Renault sa problémom zaoberal pán George Douin, ktorý navrhol

riešenie neskôr známe ako „GTLisation“. V praxi to znamenalo zväčšenie zadvihového objemu motora a predĺženie prevodových stupňov. Pomalší rozbeh znamenal nie len menšiu spotrebu, ale aj tichší a čistejší motor. Problém s daňou za vozidlo, ktorej výška sa odvíjala od zdvihového objemu motora, vyriešila spoločnosť Renault návrhom, aby sa do úvahy brala aj dĺžka prevodových stupňov.

Vo februári 1976 bol predstavený model Renault 5 GTL, ktorý mal výrazne menšiu spotrebu paliva. Ponúkal tiež nové ochranné bočné lišty, ktoré boli veľmi užitočné pri jazde v meste. Verzia GTL sa čoskoro stala najpredávanejšou verziou typu Renault 5.

Diskusie o trvalej udržateľnosti prírodných zdrojov začali už v roku 1975,

rozhodnutie bolo správne (aj keď náhoda tiež zohrala svoju úlohu). Druhá ropná kríza, ktorú sprevádzala Islamská revolúcia v Iráne, vytlačila cenu za ropu až na 13 dolárov za barrel. Ešte pred tým, ako boli predstavené nové verzie typu R5, dávali televízie veľa reklamného priestoru tomuto šampiónovi v spotrebe zadarmo. Renault R5 mal spotrebu len 4,9 l/100 km pri rýchlosti 90 km/h, 6,8 l/100 km pri 120 km/h, a v meste 6,3 l/100 km, čo bola o 28 % menšia spotreba ako mal jeho predchodca. V roku 1980 bola predstavená aj päťdverová karoséria, či vynovený interiér. V ten istý rok sa stal Renault 5 európskym lídrom s podielom na trhu 5,37 %, čo pre Renault znamenal až 14,8 % podiel na európskom trhu, čím



consommation
R5 MIL.80



predbehol svojich konkurentov z PSA. Vo Francúzsku mal Renault 5 podiel až 16 % (rok predtým 10 %), vďaka čomu dosiahol Renault na domácom trhu podiel až 40 %.

KEĎ JE OBRÁZOK HODNÝ TISÍCOV SLOV...

Yves Dubreil, ktorý bol produktovým manažérom radu kompaktných vozidiel v tom čase, povedal nasledovný príbeh: „Keď sa v roku 1980 vyvíjal priekopnícky a ekologický

motor pre Renault R5, pripravil som správu pre produktového manažéra Christiana Martina a chcel som, aby ju zobral na svoje stretnutie z technickým riaditeľom, ktorým bol vtedy Pierre Tiberghien. Správa ho mala varovať, že niektorí vývojári ignorujú problém s veľkou spotrebou, a sústredia sa viac na iné záležitosti. K správe som priložil dve „vtipné“ karikatúry o R5 a jeho spotrebe, ktoré zobrazovali jeho nie práve najlepšie výsledky v testoch spotreby paliva. Tieto obrázky veľmi

nahnevali technického riaditeľa. Roztrhal ich a povedal Christianovi Martinovi, že niektorí jeho zamestnanci asi nemajú čo na práci, keď majú čas kresliť... Na konci roka 1979 bol zrealizovaný prieskum zameraný na Renault 5, ktorý ukázal, že práve jeho malá spotreba stála za jeho úspechom. Neskôr na jednej prezentácii sa na mňa obrátil technický riaditeľ a povedal: „Tak čo Dubreil, ako je to s tým tankerom?“

PRETEKÁRSKY ŠPECIÁL S ATRAKTÍVNÝM DIZAJNOM



Tak ako všetky vozidlá Renault, ktoré boli navrhnuté pod taktovkou pána Laurensa van den Ackera, má Renault Sport R.S. 01 na prednej maske výrazné logo značky. Obdivuhodná šírka vozidla 2000 mm pri výške len 1116 mm je podčiarknutá denným LED svietením, ktoré je umiestnené popri otvoroch chladenia. Vozidlo je dlhé 4710 mm. Vzduch nasávaný cez prednú mriežku je vedený cez podvozok k dvom vodným chladičom. Následne je vypustený cez výfuky v zadnej časti.

Tlak, ktorý takto vzniká, pomáha udržať vozidlo na zemi. Veľká plocha predného spoileru a jeho hladká spodná strana rovnako napomáhajú aerodynamike vozidla. Dve rebrá po stranách nárazníka vytvárajú vírenie, ktoré obmedzuje turbulencie rotujúcich kolies.

Anatomicky tvarovaná línia na vozidle Renault Sport R.S. 01 pripomína koncept DeZir, predstavený v roku 2010. Prúd vzduchu je smerovaný cez spodný spojler do odsávačov umiestnených za prednými kolesami. Tieto odsávače umiestnené pozdĺž dverí vedú meniť tvar tak, aby sa stali otvormi medzichladiča. To umožňuje efektívne chladenie turbodúchadla.

Odhliadnuc od nastaviteľných plutiev tlačí zadný difúzor Renault Sport R.S. 01 na trať vypúšťaním vzduchu spod plochého podvozku. Tento systém ponúka

obrovskú výhodu v tom, že nevytvára trenie a nezmenšuje tak maximálnu rýchlosť. Difúzor je zakončený dvojitém výfukom a LED svetlami, ktoré dokončujú svetelný podpis vozidla, ktorý sa ťahne po celej šírke Renault Sport R.S. 01. Pri maximálnej rýchlosti 300 km/h dosahuje prítlak úrovne 1,7 tony, čo je rovnaká hodnota ako pri Formule Renault 3,5 - čo je mierka pre jednomiestne vozidlá v seriáli "World Series by Renault".

Rozsiahle použitie uhlíkových vlákien dáva vozidlu malú hmotnosť, len 1100 kg, ale aj dostatočnú ochranu vodičovi. Rám z uhlíkových vlákien bol prirodzenou voľbou pre splnenie cieľov - malej hmotnosti a dostatočnej bezpečnosti. Talianska spoločnosť Dallara bola zodpovedná za návrh a stavbu podvozku, rovnako ako pri Formule Renault 3,5. Konštrukcia, ktorá zahŕňa 150 l palivovú nádrž, je vybavená oceľovou klieťkou v hornej časti vozidla. Na prednej kapote tzv. "crash box" pohlcuje energiu v prípade čelného nárazu. Jeho konštrukcia v tvare lode prispieva k malému aerodynamickému odporu. Ďalší "crash box" je pripevnený k prevodovke a zohráva rovnakú úlohu v prípade zadného nárazu. Celé vozidlo je v súlade s bezpečnostnými štandardmi FIA LMP1 pre rok 2014. Zoznam bezpečnostných prvkov uzatvára sklopný stĺpik riadenia, sedačka Sabelt, a šesťbodové pásy kompatibilné so systémom HANS®.

Motor Nismo V6 3,8 l s technológiou "twin turbo" je umiestnený centrálne v zadnej časti, spárovaný je so 7-stupňovou sekvenčnou prevodovkou od spoločnosti Sadev. Karbónové brzdy a špeciálne pneumatiky Michelin dotvárajú koncept divízie Renault Sport Technologies. Motor 3,8 l V6 je odvodený od Nissanu GT-R.



Hlavná zmena oproti produkčnému modelu je suchá vaňa kľukovej skrine, ktorá zabráňuje nahromadeniu oleja na jednu stranu počas dlhých zákrut. Elektronická jednotka Pectel ponúka skvelú kontrolu trakcie. Turbo je nastavené dodať výkon viac ako 368 kW a krútiaci moment 600 Nm. Rovnako ako športové prototypy vozidiel, má Renault Sport R.S. 01 kolesá zavesené na dvojiciach priečných ramien s využitím Öhlins tlmičov. Brzdový systém kombinuje 380 mm uhlíkové disky od firmy PFC Brakes so šesťpiestovými strmeňmi. Spoločnosť Michelin pripravila špeciálne 18-palcové pneumatiky, ktoré sú na diskoch originálneho dizajnu s centrálnou maticou.

Renault Sport R.S. 01 bude nasadiť do pretekov v šampionáte "Renault Sport Trophy". Séria štartuje v roku 2015 a bude súčasťou "World Series by Renault". Bude predstavovať novú príležitosť pre "Pro-Am" tímy a stane sa odrazovým mostíkom k šampionátom GT, DTM, ELMS a WEC.

-rt-



NAJVÄČŠÍ ZRAZ AUTOMOBILOV

VOLKSWAGEN BEETLE V TRAVEMÜNDE



Od piatka 15. augusta do nedele sa v meste Travemünde na pobreží Baltského mora uskutočnil najväčší súkromný zraz fanúšikov zaoblených Volkswagenov (Chrobák, New Beetle): Beetle Sunshinetour.

Na jubilejný ročník prišlo viac ako 470 originálne modifikovaných automobilov. O hudobný program zrazu sa postaral Ole

„Soul“ Feddersen, hviezda kastingovej súťaže „Voice of Germany“ v rámci duu s Nathalie Dorra a skladbou osobitne skomponovanou pre Sunshinetour. Na zraze bol aj moderátor obľúbeného televízneho dokumentárneho motoristického seriálu „PS-Profis“ Sidney Hoffmann s priateľkou Leonie, ktorá v uplynulom roku získala titul „Miss Tuning“.

Na jubilejnom zraze na pláži v Travemünde sa zišli tri generácie „Chrobákov“ zo šiestich desaťročí. Pre veľkú účasť musel byť štart podujatia preložený na letisko Lübeck, odkiaľ konvoj vozidiel vyrazil na jazdu do

parkového areálu Brügmanngarten na pláži v Travemünde. Po prvý raz boli okrem európskych a čínskych účastníkov na štarte aj účastníci z Mexika a Kórei.

K osobitostiam podujatia Beetle Sunshinetour patrí, že účastníci seba a svoje vozidlo vybavujú nápaditým „prezlečením“. Anjeli, čerti, štvorvalce, Rock'n'Roll, svadobné vozidlo alebo Beetle ako plachetnica, predstavujú vtipné a kreatívne idey a realizácie. Titul „Najkrajší plážový Chrobák roka“ si odniesol autoklampiarsky majster Erick Sigel, ktorý svoj Beetle za



a v interiéri. Súčasťou týchto kompletov sú napríklad markantné nárazníky v dizajne „R“ s výraznými otvormi na vstup vzduchu vpredu a difúzorom vzadu, športové sedadlá s charakteristickým dizajnom „Kyalami“ a poťahom z kože „Vienna“, športový kožený volant a dekoračné obklady „Dark Vanadium“.

Po prvý raz sa na podujatí zúčastnilo aj oddelenie originálneho príslušenstva Volkswagen Zubehör, ktoré vo svojom lifestylevom obchode ponúkalo na predaj pestrý sortiment týkajúci sa modelu Beetle. Tím udelil osobitnú cenu Hans-Jürgenovi Schulzovi, účastníkovi, ktorý nevynechal ani jednu z desiatich doterajších Sunshinetour a tým sa stal najčastejším hosťom podujatia. Za svoju vernosť dostal atraktívnu koženú



Výherca titulu Najkrajší plážový Chrobák roka

viac ako 1000 pracovných hodín prestaval na ušľachtilý pikap s drevenými obkladmi z teakového dreva, používaného pri výrobe člnov. Ešte aj pre svojho psa vytvoril osobitné miesto na nákladnej ploche – z rovnakej kože akou sú potiahnuté sedadlá v kabíne. Za vozidlom ťahal obytný prívies Eriba, samozrejme tiež prelakovaný a vybavený novým, ušľachtilým interiérom. Svojim dielom Erick Sigel nadchol aj ostatných fanúšikov a stal sa dôstojným víťazom pohára.

Aj Volkswagen ako dlhoročný partner podujatia prišiel tohto roku s automobilovými

lahôdkami. Jedným z magnetov publika bol Beetle GRC s výkonom 412 kW modifikovaný pre preteky v rally-crosse v USA. Tento unikátny automobil akceleruje z 0 na 100 km/h za 2,1 sekundy a pretekovú premiéru bude mať tento mesiac v Los Angeles. Vystavená bola aj štúdia crossovera Beetle Dune a sériový zvláštny model Beetle Cabriolet Karmann.

Športová divízia Volkswagen R predstavila Beetle Cabriolet¹ s výkonom 155 kW a kompletom vybavenia R-Line na karosérii

bundu z ponuky Beetle Kollektion.

Poznámka: Originálny text a obrazový materiál k Beetle Sunshinetour je k dispozícii v mediálnej databáze www.volkswagen-media-services.com. Prístupové údaje sú meno: beetle a heslo: sunshine

¹ Spotreba paliva Beetle Cabrio 2.0 TSI v l/100 km: 10,0 (v meste) / 6,1 (mimo mesta) / 7,5 (kombinovaná), emisie CO₂ v g/km: 174 (kombinované), trieda energetickej účinnosti: E



Alfa Romeo Giulietta



Alfa Romeo MiTo



Audi A1 Sportback



Audi A3 Sportback



Audi A6 limuzina



Audi Q5



Audi S4 Avant



Audi TT RS roadster



BMW 3 Touring



BMW 7



BMW 120i Cabrio



BMW 535i Touring

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
ALFA ROMEO																	
Giulietta 1,4T 120k 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 €																

Značka / Typ Model	Cena s DPH				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
		Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest													
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									



Fiat Punto Evo



Fiat Doblo Cargo



Fiat Sedici



Honda Accord



Honda CR-V



Honda Jazz



Honda Accord Tourer



Honda CR-Z



Honda Civic



Hyundai Santa Fe



Hyundai i40 Sedan



Hyundai H1

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie 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	A,B
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								

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	AB,B,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	AB,B,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 CRDI VGT 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,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,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,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	170	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,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,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,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,AK,K,P,R,S
Freelander 2 2,2 eD4 SE	32 318 €	K	5	5	4500 x 2195 x 1740	755/1670	R4	2179	D	110	420	M6	P	181	11.7	6.0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Freelander 2 2,2 eD4 HSE	38 170 €	K	5	5	4500 x 2195 x 1740	755/1670	R4	2179	D	110	420	M6	P	181	11.7	6.0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Range Rover Evoque SD4 2,2 Dynam.	49 232 €	K	5	5	4355 x 1965 x 1635	575/1445	R4	2179	D	140	420	M6	4x4	200	10.0	5.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Range Rover Evoque TD4 2,2 AT Pure	37 640 €	K	5	5	4355 x 1965 x 1635	575/1445	R4	2179	D	110	400	A6	4x4	182	9.6	6.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Range Rover TDV6 4,4L HSE	92 780 €	K	5	5	4972x 2216 x 1877	535/1640	V6	4367	D	230	700	A8	4x4	210	7.6	9.4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Range Rover TDV6 4,4L VOGUE	102 745 €	K	5	5	4972x 2216 x 1877	535/1640	V6	4367	D	230	700	A8	4x4	210	7.6	9.4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Range Rover Sport 3,0L TDV6 S	58 322 €	K	5	5	4783 x 2158 x 1789	287/2013	V6	2993	D	180	600	A6	4x4	193	9.3	9.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Range Rover Sport Superch. 5,0 V8P	87 121 €	K	5	5	4783 x 2158 x 1789	287/2013	V8	4999	D	375	625	A6	4x4	225	6.2	14.9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
LEXUS																	
CT 200h Comfort	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,AK,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,AK,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,AK,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,B,C,E,H,AK,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,AK,K,P,R,S
LS 460	89 900 €	S	4	5	5090 x 1875 x 1465	510/-	V8	4608	B	285	493	A8	Z	250	5.7	10.7	A,B,C,E,H,AK,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,AK,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,AK,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,AK,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,AK,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,AK,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,AK,K,P,R,S
MAZDA																	
2 1,3 75k CE Pro	11 490 €	H	5	5	3920 x 1695 x 1475	250/-	R4	1349	B	55	119	M5	P	168	14.9	5.1	

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,B,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 1												



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

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
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,K,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 Enjol	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	240																

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
308 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,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	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	M6	P	183	10.0	5.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Koleos 2,0 dCi Black Ed.	24 990 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	M6	P	183	10.0	5.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Koleos 2,0 dCi 4x4 A Black Ed.	28 480 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	A6	4x4	180	12.3	7.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Koleos 2,0 dCi 4x4 A Bose Ed.	31 290 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	A6	4x4	180	12.3	7.1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Koleos 2,0 dCi 127kW 4x4 Bose Ed.	31 290 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	127	360	M6	4x4	191	9.9	6.4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna 1,5 dCi 81kW Expression	20 890 €	L	5	5	4695 x 1811 x 1445	450/1377	R4	1461	D	81	240	M6	P	193	11.9	4.2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna 2,0 103kW Expression	20 390 €	L	5	5	4695 x 1811 x 1445	450/1377	R4	1997	B	103	195	M6	P	210	9.1	7.5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna 2,0 dCi 131kW Bose	27 490 €	L	5	5	4695												



Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Mégane Grandtour 1,5 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 115k Dynamique	19 490 €	H	5	5	4366 x 1845 x 1640	522/1837	R4	1198	B	85	190	M6	P	180	11,7	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Scénic 1,6 81kW Dynamique	18 290 €	H	5	5	4366 x 1845 x 1640	522/1837	R4	1598	B	81	151	M6	P	190	11,7	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Scénic 1,5 dCi 110k 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 1,2 GLX AC Plus	8 490 €	H	5	5	3715 x 1680 x 1590	202/573	R4	1242	B	69	118	M5	P	175	12,0	5,1	A,B,C,E,K,P,R
Splash 1,2 GS AC	9 490 €	H	5	5	3715 x 1680 x 1590	202/573	R4	1242	B	69	118	M5	P	175	12,0	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Splash 1,2 GS AC AT	10 490 €	H	5	5	3715 x 1680 x 1590	202/573	R4	1242	B	69	118	A4	P	175	14,0	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Swift 1,2 GLX AC	8 888 €	H	3	4	3850 x 1695 x 1510	211/512	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 GS AAC	10 800 €	H	3	4	3850 x 1695 x 1510	211/512	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 GC	9 633 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,B,C,H,AK,S
Swift 1,2 GLX AC	8 888 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 GS AAC	10 800 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 GS AAC AT	12 490 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	A4	P	160	13,5	5,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,3 DDIS GLX AC	12 490 €	H	5	5	3850 x 1695 x 15												

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
SX4 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 JXLX-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 JXLX-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 JXLX-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 JXLX-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 JXLX 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,H,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 /	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	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Yeti 2,0 TDI CR 81kw 4x4 Ambition	21 049 €	K	5	5	4222 x 1793 x 1691	416/1580	R4	1968	D	81	280	M6	4x4	174	12.2	5.8	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
TOYOTA																	
Auris 1,33 Dual VVT-i Power	14 990 €	H	5	5	4275 x 1760 x 1460	360/-	R4	1329	B	73	128	M6	P	175	12.6	5.5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Auris 1,6 Valvematic Power	15 690 €	H	5	5	4275 x 1760 x 1460	360/-	R4	1598	B	97	160	M6	P	200	10.0	5.9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Auris 1,4 D-4D 90 DPF Power	17 290 €	H	5	5	4275 x 1760 x 1460	360/-	R4	1364	D	66	205	M6	P	180	12.5	4.2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Auris HSD Active	21 990 €	H	5	5	4275 x 1760 x 1460	360/-	R4	1798	BE	100	142	CVT	P	180	10.9	3.8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Auris Touring Sports 2,0 D-4D Active	20 690 €	K	5	5	4560 x 1760 x 1475	530/1029	R4	1998	D	91	310	M6	P	195	10.5	4.4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis 2,0 Valvematic Active	26 700 €	K	5	5	4780 x 1810 x 1480	543/-	R4	1987	B	112	196	M6	P	200	9.3	6.9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis 2,0 D-4D 125 DPF Active	26 100 €	K	5	5	4780 x 1810 x 1480	543/-	R4	1998	D	91	310	M6	P	200	10.0	4.6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis 1,8 Valvematic Active	25 100 €	S	4	5	4710 x 1810 x 1480	509/-	R4	1798	B	108	180	M6	P				



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
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 €	K	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 & Fun	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	695/1989	R4	1968	D	103	320	A6	P	199	9.9	5.7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
up! 1,0 BlueMotion Tech. take up!	8 070 €	H	3	4	3540 x 1641 x 1489	251/951	R3	999	B	44	95	M5	P	161	14.4	4.1	A,B,C,E,H,R
up! 1																	

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
S 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 posilňovača riadenia, R - rádio



Volkswagen Tiguan



Volkswagen Touareg



Volvo V40



Volvo XC70



Volvo V70



Volvo XC90

Doplňovačka

Gumárenský podnik Dunlop predstavil novú technológiu v konštrukcii pneumatiky. Nová úprava znižuje hluk vznikajúci kmitaním vzduchu v pneumatike pri jej odvalovaní. Tento hluk sa rezonanciou prenáša do interiéru vozidla. Technológia (taj-

nička) využíva penovú látku, ktorá je vo vnútri pneumatiky. Penová vrstva je trvale aplikovaná pod behúňom pneumatiky a tlmi kmitanie vzduchu. Táto úprava nijako neovplyvňuje jazdné vlastnosti pneumatiky. Pri skúškach s touto pneumatikou sa

dosiahol zmenšenie prieniku hluku do interiéru vozidla o 4 dB (MOT'or č. 7-8/2014). 1- časť vozidla, ktorá spája paralelné kolesá s karosériou vozidla, 2- predmet na opretie, 3- materiál, ktorý zle vedie alebo nevedie elektrický prúd, 4- prístroj na meranie sily, 5- zmes dvoch navzájom nerozpustných kvapalín, 6- svetelné signalizačné dopravné zariadenie, 7- zariadenie na vydávanie zvukového výstražného signálu, 8- lepiaca páska s PVC základom, 9- vystavený automobil, 10- plast vystužený vláknami, 11- jednotka intenzity akustického tlaku (zn. dB).

Riešenie

Tajnička:

NOISE SHIELD, 1- náprava, 2- opierka, 3- izolant, 4- silomer, 5- emulzia, 6- semafor, 7- húkačka, 8- izolepa, 9- exponát, 10- laminát, 11- decibel.

-jo-

1	2	3	4	5

6	7	3	9	10	11

ZÁHADA PRIAMEHO SMERU

V minulej hre s fyzikou sme spomínali, že pri otvorených očiach, keď ideme na bicykli alebo pešo, nemáme problém ísť rovno, teda v priamom smere. Keď vidíme pred sebou cieľ súhra svalov nôh zariadi, že sa dostaneme tam, kam chceme.

Veľký problém však nastáva, keď nevidíme pred sebou cieľ, pretože je hmla alebo tma. Vtedy svaly nevedia, ktorým smerom majú nohy ísť, aby sme sa dostali do cieľa svojej cesty.

Ak vyhladáme prázdne parkovisko a viacerí sa postavíme do jednej priamky bokom vedľa seba, môžeme urobiť zaujímavý pokus. Do väčšej vzdialenosti pred sebou v priamom smere postavíme napríklad plastovú fľašu s vodou. Potom zavrieme oči a budeme sa snažiť priamou chôdzou prísť k tej fľaši. Nepodarí sa nám to! Akokoľvek sa budeme usilovať, chvíľu síce pôjdeme rovno, ale potom všetci začneme zatáčať doľava alebo doprava. (Kvôli bezpečnosti pokusu však bude treba, aby niekto stále pozeral, či neprichádza nejaké vozidlo, aby sme mohli pokus včas prerušiť.)

Podobný pokus uskutočnili na jednom letisku i na námestí sv. Marka v Benátkach s rovnakým výsledkom. Spisovatelia J. Verne a L.N. Tolstoj tiež opisujú prípad blúdenia na zasneženej pláni.

Nórsky fyziológ Guldberg už koncom 19. storočia starostlivo preskúmal veľké množstvo podobných situácií. Zaujímavý bol z nich jeden prípad, pri ktorom počas zasneženej noci traja cestujúci chceli prejsť na druhú stranu doliny do svojho domu. Pritom, hoci sa usilovali stále ísť rovno, v skutočnosti stále len zatáčali a vracali sa späť na to isté miesto. Nakoniec po piatom neúspešnom pokuse sa vzdali, vyčkali do rána a potom za svetla sa im

to podarilo.

V Škandinávii počas zväžania dreva na ďalekom severe sa niekedy vyskytuje zvláštna snehová búrka, pri ktorej nepadajú bežné snehové vločky, ale malé snehové ihličky. Tie človeka natoľko oslepujú, že stráca orientáciu. Pokiaľ ide po ceste, zatiaľ je dobre, lebo cesta ho vedie. Zle je však, keď vystúpi z auta a ide si do prírody urobiť napríklad malú potrebu. Vtedy sa musí bezpodmienečne lanom priviazať k vozidlu, lebo by späť k nemu už nemusel trafiť. Po strate orientácie v trblietajúcich sa snehových ihličkách nevie, v ktorom smere je automobil a nepočuje ani hluk jeho motora, lebo búrka ho prehluší. V praxi sa stal taký prípad, že starý skúsený vodič zaučal mladého vodiča. Počas jazdy mladý vodič požiadal staršieho vodiča, aby zastavil, lebo chce ísť na malú potrebu. Vodič zastavil, ale dôrazne ho upozornil, aby sa priviazal k vozidlu. On to neurobil, myslel si, že je to zbytočné. Ale dlho sa nevracal! Starší vodič sa priviazal k vozidlu a išiel hľadať mladšieho kolegu. Spočiatku ho nemohol nájsť, až napokon o neho náhodou zakopol, lebo polozamrznutý ležal na zemi.

So zvláštnou situáciou sa stretli aj veslári na otvorenom mori za bezhviezdnej tmavej noci v hustej hmle. Chceli sa dostať na druhú stranu prielivu, ale opakovane len krúžili dookola, až nakoniec zo zúfalstva vysadli z loďky tam, kde pôvodne vyštartovali.

Je pozoruhodné, že podobne sa v spomínaných situáciách správajú aj psy zapriahnuté do saní na polárnych výpravách. V kruhu lietajú aj dezorientovaní vtáci. Aj štvaný zver zo strachu stráca orientáciu a neuteká po priamej čiare, ale po špirále. V kruhu sa pohybujú aj drobné živočíchy vo

vode. Ako sa dajú vysvetliť tieto záhady?

Nohy človeka, zvierat, krídla vtákov, plutvy rýb nemajú vždy rovnakú dĺžku, ani rovnakú silu svalov, ktoré nimi pohybujú. Tým sa stáva, že napríklad nohy človeka alebo zvierata nerobia so všetkými nohami vždy rovnako dlhé kroky – ľavá noha môže robiť o niečo kratšie – a pravá noha o niečo dlhšie kroky či naopak. Vplyvom toho človek so zavretými očami alebo zvieratá so zaviazanými očami nejde rovno, ale zatáča na jednu alebo druhú stranu. Podobne aj vtáci mávajú jedno krídlo silnejšie a druhé slabšie. Ani plutvy rýb nebyvajú vždy presne rovnako silné.

Za dňa, alebo v noci, keď si svietime svetlom, je situácia celkom iná. Vtedy sa môžeme orientovať a podľa toho podvedome automaticky prispôbovať dĺžku krokov tak, aby sme sa dostali tam, kam chceme. Niektoré ryby žijúce vo veľkých tmavých hĺbkach to majú dobre zariadené – majú na tele svetlá, ktorými si svietia na cestu.

Možno prvý navigačný systém, ktorý mohol človek v núdzi využívať, sa zrodil v konskej hlave. Niekedy dávno, keď si gazda v krčme riadne vypil, a nevedel trafiť domov, triezvejší štamgasti ho naložili na voz, a kôň už vedel, čo má robiť. Zapol si navigačný systém a gazdu bezpečne doviezol až pred bránu, kde býval. Je však otázka, ako to dokázal, keď gazda zvyčajne nemal na voze lampáš a ani v dedine neboli pouličné svetlá. Zrejme je to tým, že konský zrak je ostrejší pri minimálnom svetle ako ľudský.

Dosiaľ nevysvetlenou záhadou je i to, ako sťahovaví vtáci po dlhej ceste do miesta svojho hniezdenia presne trafia do hniezda, z ktorého minulý rok odleteli.

Doc. Ing. Alexander IKRINSKÝ, PhD.

SÚŤAŽNÝ ŠPECIÁL



CS-R3 bude riadiť bývalá majsterka sveta Isolde Holderiedová, ktorá predtým plnila podobné povinnosti – v období, keď spoločnosť TMG predstavila nízkorozpočtové pretekárske vozidlo Yaris R1A, ktoré spoločnosť TMG dodáva vo forme kitu.

Jednou z úloh pre skúsenú nemeckú pilotku bude hodnotenie súťažného vozidla,

Spoločnosť TMG sa rozhodla vrátiť k svojim koreňom rely s vozidlom s pohonom zadnej nápravy, aby potešila vodiča aj fanúšikov. Nové vozidlo pripomína veľkosťou rázvoru náprav časy, kedy sa na štarte objavila pôsobivá Celica Twin Cam Turbo (TA64), víťaz automobilových súťaží z 80. rokov.



potvrdení špecifikácií vozidla.

Nico Ehlert, hlavný konštruktér vozidla: „Je to skvelá správa pre TMG a ja verím, že aj celkovo pre rallysport. Vidieť na rely nové auto so zadným pohonom, ako po prvýkrát vychádza na štartovaciu rampu, to bude skutočné divadlo. Je dôležité pripomenúť, že model GT86 CS-R3, ktorý bude riadiť Isolde, nie je konečným štádiom. Na dokončenie nášho vývojového programu potrebujeme údaje z Rally Deutschland. Preto ide o významný krok v príbehu GT86 CS-R3, ktorý dáva jasne najavo našim budúcim zákazníkom, že tento projekt postupuje rýchlo vpred. Náš prototyp testujeme pred

ktoré je v súčasnosti prototypom, aby sa vyprofilovala jeho konečná špecifikácia ako nevyhnutný krok pred dokončením homologizácie pre triedu R3.

Model CS-R3 bude v ponuke na predaj súkromným zákazníkom a obchodným zastúpeniam Toyota. Pôjde o nákladovo nenáročný spôsob, ako si užiť vzrušenie z automobilových súťaží (rely), a to od tých regionálnych až po majstrovstvá sveta.

Vozidlo spĺňa požiadavky smernice FIA R3, ktorá umožňuje úpravy jeho dvojlitrového motora typu boxer. Súčasťou rozsiahleho programu vývoja sú zmeny v softvéri a hardvéri, ako je napríklad zdvih ventilov a kompresný pomer. V konečnej verzii by vozidlo malo mať výkon okolo 180 kW.

Počas vývoja sa spoločnosť TMG zamerala na zmenšenie hmotnosti pri zachovaní bezpečnosti, spoľahlivosti a pôžitku z jazdy.

Sekvenčná šesťstupňová prevodovka a diferenciál s obmedzenou závernosťou dodávajú pocit naozaj veľkého výkonu, zatiaľ čo bezpečnostný rám s homologizáciou od FIA bol navrhnutý a vypočítaný tak, aby mal optimálnu hmotnosť.

Spoločnosť TMG bude taktiež dodávať



na mieru upravené elektrické rozvody a riadiacu jednotku ECU so softvérom pre motošport. Vozidlo bude zároveň vybavené špičkovými podvozkovými súpravami určenými na jazdu po asfalte a štrku, vrátane špecifického zavesenia kolies.

Zákazníkom bude nový špeciál k dispozícii v prvom štvrtroku 2015 vo forme kitu a spoločnosť TMG očakáva, že ponúkne cenu porovnateľnú s ďalšími modelmi R3. Finálna cena bude známa po konečnom

očami verejnosti v rámci majstrovstiev sveta FIA, čo je dôkazom našej dôvery v tento projekt. Záujem o toto vozidlo už prekonal naše očakávania.“

Všetci záujemcovia môžu na Facebooku (www.facebook.com/ToyotaMotorsport) alebo na Twitteri (@TMGOfficial) sledovať aktivity spoločnosti TMG vrátane ďalšieho vývoja pretekárskeho vozidla GT86 CS-R3.

-ta-



Vybrané technické údaje TMG GT86 CS-R3			
Podvozok:			
Karoséria	oceľová škrupinová kostra a strešná ventilácia		
Ochranná kľetka	homologizovaná bezpečnostná kľetka R3		
Zavesenie kolies:			
Typ	vpredu: typ MacPherson	vzadu: dvojica trojuhol. ramien	
Ťlmiče	asfalt: Reiger, nastaviteľný v 3 úrovniach	štrk: Reiger, nastaviteľný v 3 úrovniach	
Stabilizátor	Niekoľko nastavení		
Diskové kolesá	asfalt: OZ 7" x 17"	štrk: OZ 6" x 15"	
Brzdy:			
Predné kotúče	asfalt: 330 mm x 30 mm	štrk: 300 mm x 30 mm	
Zadné kotúče	asfalt: 300 mm x 10 mm	štrk: 300 mm x 10 mm	
Strmene	vpredu: štvorpiestikové	vzadu: dvojpiestikové (podľa pravidiel)	
Rozmery:			
Celkové rozmery	dĺžka: 4240 mm	šírka: 1775 mm	rázvor: 2570 mm
Minimálna hmotnosť vozidla	1080 kg (podľa pravidiel)		

VELIE, MODEL 38.5 TOURING, ROK VÝROBY 1918

Výrobcom predstavovaného vozidla je spoločnosť The Velie Motor Corp. Moline v USA. Existovala už v 19. storočí, kedy vyrábala rôzne vozidlá ťahané koňmi. Prvé auto vyrobili v roku 1909. Motor bol radový štvorvalec s výkonom 25,7 kW (35 k).



Výroba áut prebiehala v rámci koncernu John Deere Plow Company. Týmto koncernom boli autá Velie distribuované. Do roku 1914 boli vo výrobe autá so 4 a 6-valcovými motormi. Od roku 1917 vyrábali iba 6-valcové modely s motormi Continental. Od roku 1922 vyrábali iba vlastné 6- valcové motory. V roku 1927 vyrábali aj automobily s radovým osemvalcovým motorom Lycoming. V roku 1928 mali vo výrobe vlastné motory, tri verzie radových šesťvalcov, ako aj Lycoming 8-88 s výkonom 66 kW (90 k). V roku 1928 skončila výroba áut Velie. Meno Velie ostalo v histórii. V Louisiane (USA) bolo jedno mesto v roku 1916 premenované na Velie, keďže tam boli autá Velie veľmi obľúbené a rozšírené.

Predstavovaný veterán Velie je vybavený motorom Continental zdvihového objemu 3672 cm³, s výkonom 29,4 kW (40 k) pri 2800 ot./min. Prevodovka je trojstupňová, s 1 stupňom vzad. Karoséria je 5-miestna typu faeton so skladacou plátennou strechou. Sedadlá a interiér sú kožené. Brzdy sú mechanicky ovládané, pôsobia na zadnú nápravu. Kolesá sú lúčové, drevené. Najväčšia rýchlosť je 80 km/h, spotreba paliva (benzín BA 95) 15 l/ 100 km.

Majiteľom a reštaurátorom tohto štvorkolesového skvostu je pán Michal Ličko, člen CCC BA. Zreštauroval ho



Pán Michal Ličko pózuje pri svojom phaetone pred klubovňou CCC Bratislava.

z vraku, ako vidno na fotografii, na ktorej pán Ličko pózuje pred práve získaným veteránom. A fotografie po siedmich rokoch dokumentujú, že automobil je dnes ako nový. Výstavnú premiéru bude mať na autosalóne v Nitre, v expozícii „Veterány ciest“ v dňoch 16. - 19. októbra t.r.

HISTORICKÉ AUTÁ A LIETADLÁ V HOLÍČI

Prvú augustovú sobotu pri príležitosti leteckého dňa v Holíči sa už po deviaty krát

stretli majitelia historických áut s majiteľmi historických lietadiel. Podujatie organizuje Classic Car Club Bratislava. Účast má stúpajúcu tendenciu. Podujatie navštevujú poločné kluby HV. V tomto roku sa tradične prezentovali kluby Military Classic Car Club BA, Slovenský Mini Club BA, Fiat Car Club Slovakia. A prvýkrát sa akcie zúčastnili kluby Renault Classic Club a Tatra and Army Club Lozorno. Historické autá boli vystavené ako vždy spolu s historickými lietadlami. Keďže to bola hviezdicová jazda, tak účastníci vyštartovali so svojho sídla, niektorí tak prešli aj pár sto kilometrov. Počas dňa bol letecký deň, tiež sa piknikovalo, oddychovalo a obdivovalo všetko naokolo. Vymieňali



Okrídlené auto Cadillac z roku 1958 a lietadlá



Pohľad na parkujúce autá a lietadlá



Predvojnové tatrovky parkovali spolu



Autorom článku so stíhačkou z I. sv. vojny Sopwith

a porovnávali sa skúsenosti pri reštaurovaní aut a lietadiel. O rok nás čaká jubilejný 10. ročník.

Ivan Kulifaj ml.
CCC BA

STALO SA ...

Pred 120 rokmi

Konala sa prvá automobilová súťaž na svete. Na trase Paríž- Rouen dlhý 127 km 28. júla 1894 štartovalo 25 posádok. Zvítazil Jules-Albert e Pion, časom 6 hodín a 48 minút, s priemernou rýchlosťou 19 km/h .

Pred 100 rokmi

V júli 1914 bol zavraždený v Sarajeve Ferdinand d'Este s manželkou, keď sa viezli v aute Gräf & Stift. Bola to zámienka pre začiatok I. sv. vojny.

Pred 65 rokmi

Sovietsky diktátor Stalin dostal k 70. narodeninám v roku 1949 okrem iných darov dve autá z Československa, Tatra 600 cabriolet a Minor II.

Pred 60 rokmi

V roku 1954 začali vyrábať auto Škoda 440, zvané Spartak.

Pred 50 rokmi

V roku 1964 prišla na trh novinka, Škoda 1000 MB. Mala výkon 31 kW (42 k). Prišla na náš trh aj „dymovnica ciest“, východonemecký Trabant 600.

Pred 40 rokmi začala výroba vozidiel Volkswagen Golf.

PODUJATIA HISTORICKÝCH VOZIDIEL V SEPTEMBRI 2014

6. 9. Klevner, 6. ročník

Koná sa v Radošine. Usporiadateľom je VCC Piešťany. Informácie na tel. 0903713878

7. 9. - 8. 9. Krišťálová rallye.

Koná sa na trase Bratislava- Dunajská Streda Usporiadateľom je CCCA BA. Tel. 02/54773833

12. 9. - 14. 9. Zraz motocyklov Manet m-90.

Usporiadateľom je AMK Ružomberok. Miesto konania Ružomberok. Tel.: 0905915102

21. 9. VI. ročník stretnutia majiteľov motocyklov ČZ. Usporiadateľom je VK BB. Koná sa v Šášovskom Podhradí. Tel.: 0908243199

VETERÁNSKE BURZY:

14. 9. Galanta, informácie: odtimergalanta@gmail.com

20. 9. Holíč, koná sa v areáli zámku. Informácie: 09015408038

28. 9. Pezinok, informácie: 0903182092

MIMORIADNE TESTOVANIE V BRATISLAVE

Keďže na Slovensku pribudli ďalšie historické vozidlá a ich majitelia si ich chceli užiť v letnej sezóne, požiadali o mimoriadne testovanie mimo vytyčených termínov. Testovanie sa konalo v sobotu 26. 7. v Bratislave v STK v Petržalke. Zúčastnilo sa ho 12 historických vozidiel. Prevažovali značky Renault, nakoľko prišli členovia Renault Classic Club, ktorí nemali na vozidlá preukaz historického vozidla. Okrem Renaultov sa testovali autá SAAB 95 s trojvalcovým dvojtaktným motorom, tiež Cadillac Seville z roku 1981. Zúčastnené autoveterány prešli kontrolou bez problémov. Stúpajúci trend kvality renovácií pokračuje.

Ivan Roháček
CCC BA



Najstarší testovaný Renault, typ 4 CV z roku 1958

MIKRO LÄNDER – KLUB PIATICH

V roku 2013 sa MIKRO LÄNDER klub rozšíril ešte o spoločnosti BREKINA a PREISER – teda už na päť špičkových výrobcov toho najlepšieho, čo svet „en miniature“ dnes vytvára. Kým značka PREISER je našim pravidelným čitateľom známa už dlho, spoločnosť BREKINA má u nás premiéru až dnes. Dôvod? Hoci existuje už od roku 1980, svojim výrobným programom – svojimi špecifickými modelmi autíček v M 1:87 – sa od tých ostatných čiastočne odlišuje: Žiadne modely áut s najdokonalejšie prepracovanými diskami kolies – prednosť majú skôr stále sa rozširujúce sortimenty toho-ktorého typu, dodajme, medzi zberateľmi osobitne obľúbeného! Príklad: Taký VW T1 „Bulli“/VW T1 „Býček“ vyrobila dodnes už vo viac ako 1500 variantoch! Čo znamená, tak s rôznymi karosériami, ako aj v rôznych reklamných farbách jeho majiteľov! A keďže ide o úžitkové vozidlo bývalého Západného Nemecka, kde ste sa s ním po desaťročia stretávali doslova na každom kroku, jasné, dnes nemôže chýbať ani jeho kedysi východonemecký „konkurent“ značky Barkas! (Ten má doposiaľ viac ako 150 modelových variantov...). Vedeli ste však, že napríklad skutočná predloha takého Land Roveru vyrábaného od roku 1948, len vo verzii z roku 1967, ich mala až 38? A keďže sa vyrábala v niekoľkých sériách (séria I do roku 1958, séria II v rokoch 1958–61, séria IIa s dlhým rázvorom náprav a pevnou kabínou v rokoch 1961–68... atď., tých predlôh tu bolo aj pre spoločnosť BREKINA neúrekom, no a stále im nie je konca...ani v prípade jej modelov v M 1:87. Totiž, žasli by ste, koľko špecializácií vo svete modelárstva a zberateľstva existuje, pričom špecifický model má prednosť aj pred modelom modelovo špičkovým... Pritom treba dodať, že BREKINA vyrába svoje modely len podľa predlôh vyrábaných najmenej pred 30 rokmi... Isteže, s veľkým podielom ručnej práce. Teda v Číne. Ako prakticky všetci ostatní – s výnimkou BUSCHA! Aj vtedy, ak tá-ktorá predloha bola vyrobená len v niekoľkých sto kusoch... Čo je vlastne silou značky Brekina, pretože dnes, kedy počty zákazníkov v tejto oblasti sa čoraz viac znižujú (kým ceny modelov z roka na rok v celej branži až nebezpečne rastú, pretože



● Dva prospekty (marec, apríl 2014), prospekt NOVINKA 2014 a aktuálny katalóg BREKINA 2014 – nájdeme v ňom všetky modely automobilov (no i „kolies na kofajniciach“) na tento rok

počet záujemcov „o autíčka“ celkovo rapídne klesá – mladšie ročníky presedlali skôr na virtuálnu zábavu, staršie vymierajú...) musí byť plánovaný odbyt aj dodržaný – inak by to znamenalo koniec ďalšej hračkárskej značky – a najskôr aj jej výrobného programu. Teraz zasluhuje pochváľme katalóg spoločnosti

BREKINA (tohoročný má 100 strán), známy už desaťročia ako Brekina-Autoheft/ Brekina Autozošit. Lebo kým jedna jeho polovica je určená jej modelom, tá druhá, väčšia, si všima – ich počtami zriedkavé predlohy! Tento rok Renault 4 Fourgonette, Büssing 1200, kabriolet Chevrolet Corvette



● V roku 2013 BREKINA oslávila ojedinelý rekord: 1500 variantov svojho najžiadanejšieho modelu VW T1 v M 1:87 (prezývaného VW Bulli/VW býček), hoci premiéra modelu tohto úžitkového vozidla bola už pred 40 rokmi!



● Kto by nepoznal legendárne americké automobily z 50. a 60. rokov? Nechýbali medzi nimi ani úžitkový variant Chevroletu Impala – Chevrolet El Camino Pick-up z rokov 1959/60 či Chevrolet Corvette 3. generácie z rokov 1968–1976. BREKINA oba modely vyrobila v M 1:87



● Páčia sa vám? A viete aj, o aké typy presne, a z ktorého obdobia pochádzajú ich predlohy? Nuž, o tom informuje iba BREKINA AUTOHEFT (ročný katalóg vo forme magazínu! Menej už nové prospekty, ktoré ale môžete dostávať zdarma - aj cez internet



● Minulý rok (2013) PREISER so svojimi figúrkami po prvý raz opustil exteriéry, aby sa zamerlal aj na interiéry budov... (Verte či nie, aj dokonca s pohyblivými figúrkami v scénkach s „najháklivejšími“ situáciami...). My sme na ilustráciu vybrali aj jednu menej háklivú – s kúpeľnou v M 1:87...



● ... a druhú (takisto v M 1:87) s rodinou v jedálni, kde nechýbajú ani...

● ... plné tanier! Tu s priemerom asi 2,5 mm... teda presne v M 1:87!



(čuduj sa svet – z roku 2013...), Toyotu Celicu, Steyr – rakúsky nákladný automobil s nápadnou starobylo zaoblenou kapotou, reprezentačné podoby Mercedes-Benz 600 Landaulet-u (W100) predstaveného verejnosti v roku 1963 (ako model v M 1:87 vyrábaného pod značkou Starmada v Číne, ktorej produkty BREKINA v Európe distribuuje tak, ako modely v rovnakej mierke ďalších troch čínskych výrobcov: Starline/ STEYR-modely, Starmada/reprezentatívny MB 600 Laundaulet a Resina – modely vyrába ručne z umelej živice), pomaly zabudnutý Fiat 131 Mirafiori (1974-83), Opel Kadet A Coupé (1962-65)... A tá otvorenosť k faktom! No, poviem vám, báječný (aj) tento báječný „AUTOHEFT“ 2014! Veď popri úžasných (skvele ilustrovaných) pohľadoch do automobilovej minulosti sa v ňom píšú aj veci, o ktorých konkurencia akosi radšej mlčí... Napríklad, že platy zamestnancov v Číne vďaka nariadeniu tamojšej vlády každý rok „nebezpečne“ rastú – už až o 35 % (pričom produktivita práce sa tam sotva zmenila)? No prosím, a hneď je jasnejšie, prečo je dnes Čína veriteľom, kým aj USA jej dlžníkom... Respektíve, prečo európski výrobcovia modelov „en

miniature“ svoje ceny z roka na rok tak drasticky zväčšujú, takže väčšina záujemcov si ich už vlastne nemôže dovoliť kúpiť... Čo, žiaľ, opäť platí skôr o tých mladších, ako dospelých... Na škodu celej branže, ktorej počet dorastu sa neustále znižuje. Dokedy? No, uvidíme... V najhoršom prípade nám zostanú nielen pekné automobilové modely, ale aj cenné starozitnosti!

O dnešnom piatom pilieri „Klubu piatich“, rodinnej spoločnosti PREISER (od roku 1949), sme v minulosti informovali už viackrát. Logicky, veď vyrába nielen svoje úžasne príťažlivé, super modelové figúrky ľudí i zvierat, prakticky bez konkurencie (pokiaľ ide o ich veľkú modelovú kvalitu – na uniformách aj v M 1:87 sú vidno dokonca aj „zlaté“ gombíky, niektorí páni v M 1:87 si očividne potrpia na fúzy tak, ako je to zvykom nielen v Budapešti dodnes, a dámam „hore bez“ vidno aj... však viete, čo všetko... A to (skoro) všetko dokonca až v 19 mierkach – od M 1:22,5 po M 1:500 (!). Najnovšie sú tu už aj kompletne interiéry obydľí (aj

s figúrkami), naďalej aj skvelé stavebnice modelov automobilov – hlavne v M 1:87 (hasičských, komunálnych, policajných, Červeného kríža, i ďalších, špeciálnych – odteraz aj všetko, čo pláva – na vode i pod jej hladinou. A pokiaľ ide o rôzne príslušenstvo (od cirkusového šapitó so stovkami stoličiek a celého sveta cirkusu, až po obsahy kufrov v M 1:87! Pritom PREISER to, a kadečo iné, vyrába fakt bezkonkurenčne: Modelovo neuveriteľne jemne a čisto vyhotovené! Nečudo: Veď jeho figúrky sa malujú ručne, v pobočke spoločnosti na ostrove Mauritius. Kde dvesto na túto prácu najnadanejších žien

(indického pôvodu), ktoré najlepšie na svete zvládli prejemnú techniku maľby tela „mehndi“, aj im pestrými farbami vdychuje dušu. (PREISER už predtým, doma v Bavorsku, zas úžasne živý pohyb ich tiel – aj vrátane tých „háklivých“). Kto by sa potom čudoval, že v miniatúrnom „Zázračnom svete/Miniatur-

Wunderland v Hamburgu pre Preiserove figúrky z jeho pôvodných 2000 figúrok už ich počet narástol už na 215 000? A v roku 2020 ich tam má byť až 400 000?! Už dnes je tam aj 12 000 fanúšikov len na štadióne, 21 000 rovnako iba dvojcentimetrových fanúšikov a fanúšičiek v M 1:87 zas sleduje Open-Air-konzert... Verte, určite nie náhodou...!

Ing. Štefan ŠTRAUCH

Foto: The World en miniature

(Branislav Koubek a Adrián Gašparik)

● PREISER: Hlavnou témou noviniek roku 2014 je voda. So všetkým, čo k vodným športom patrí - od dreveného móla, cez gumové člny, šliapacie vodné bicykle, čln rybára... až po motorové člny a plachtence. Zatiaľ v M 1:87...



● Sláva bicyklovania sa vracia – aj u PREISERa, v M 1:87. (V ponuke má však aj bicykle z roku 1900!)



SKRYTÉ POKLADY

Poznávanie je stála cesta a my využime, vďaka archeológii, možnosť krátkej exkurzie do prastarých dôb a nechajme sa unášať dávnymi osudmi Veľkej Lomnice, jednej z obcí pod majestátnymi štítmami našich veľhôr, Vysokých Tatier.



Nález z osady Burbrich

Znie to neuveriteľne, ale na území dnešnej obce sa rozprestieralo výšinné opevnené sídlisko už z konca doby kamennej a neskoršej doby bronzovej.

V lokalite Na kopci

archeológovia našli zlomky jemnej úžitkovej keramiky, kamennú štiepanú a brúsenú industriu. Našli sa tu aj fragmenty kamenných žarnovov, podložiek na roztieranie obilia a guľovitú či ploché kruhové drviče tzv. otlkače. Veľký význam pre dejiny Veľkej Lomnice má archeologický výskum pravekej osady Burbrich, v ktorej sa zástavba sústreďovala v kruhu, sledujúc veniec opevnenia. Burbrich je jednou z najvýznamnejších pravekých lokalít Slovenska, ktorej význam však prekračuje jeho hranice. Tvoria ju výrazná ostrohoovitá vyvýšenina, na ktorej sú dodnes viditeľné mohutné valy. Jej význam poznal už na konci 19. storočia lekár zo Spišskej Belej a polyhistor Dr. Michael Greisiger, ktorý tu uskutočňoval výskumy aj vďaka tomu, že tu bol založený novoveký cintorín. Archeológovia tu našli predmety nesmiernej historickej hodnoty. Vnímavému človeku prebehne po chrbte až mráz, keď si uvedomí, že na tomto území žili remeselné veľmi zruční ľudia zhruba už pred 5000 rokmi! Ako dokazujú významné archeologické nálezy, začiatok osídlenia vo Veľkej Lomnici je spojený s ľudom badenskej kultúry, ktorý sa tu bez násilného prerušenia dožil doby otomanskej kultúry zo staršej doby bronzovej a aj pilinskej kultúry z mladšej doby bronzovej.

Badenská kultúra, známa aj pod staršími názvami ako kultúra s kanelovanou keramikou, kultúra so žliabkovanou keramikou, v Maďarsku nazývaná pécelská kultúra, v Poľsku kultúra promienista, bola kultúra rozšírená v strednej Európe asi 2800 pred našim letopočtom (p. n. l.) až 2200 p. n. l. podľa staršieho datovania, resp. 3600/3500/3400 – 2900/2800 p. n. l. podľa novšieho datovania. Výskyt tejto kultúry je okrem Slovenska zaznamenaný napríklad v južnom Nemecku, Česku, dolnom Rakúsku, Maďarsku a južnom Poľsku. Viaceré pramene uvádzajú, že Slovensko bolo jadrom, kde vznikla tzv. boľaráska skupina, ako zmes zo staršej lengyelskej kultúry domáчих a balkánsko-anatólskych prvkov. Badenská kultúra je pomenovaná podľa nálezov v jaskyni Königshöhle v rakúskom Badene. Nositelia

tejto kultúry opätovne, po dlhšej prestávke, osídlili aj vyššie položené oblasti Slovenska. Centrá sa prednostne stavali ako opevnené ekonomické aj mocenské sídla, na vyvýšeninách terás riek, tak ako aj vo Veľkej Lomnici. V tejto dobe sa rozšíril chov dobytka a oviec, ako aj spracovávanie vlny. Nález hlinených praslen, záťaž na vreteno a cievky na navíjanie nití poukazujú na rozvinutú textilnú výrobu. Nebohí v hrobách boli pochovávaní buď s kostrovým, alebo žiarovým rítom. Z tej doby sa zachovali len ojedinelé hroby, nie pohrebiská. Že šlo už o pochovávanie podľa nejakého kultu, viery v posmrtný život, dokladujú na iných náleziskách tejto kultúry ploché štylizované idoly, závesky z hliny v tvare sekier či drobná zoomorfna plastika. Na Burbrichu sa našli významné nálezy keramiky, hlinenej zoomorfnej plastiky (asi 70 ks), kamennej industrie a unikátny medený depot, jeden z mála z obdobia badenskej kultúry. Na území Slovenska, na Gemeri, ako na jednom zo štyroch známych nálezísk, sa dokonca našli nádoby na popol z mŕtvych v tvare ľudského tela tzv. sovích váz. A takýto kult má najbližšie paralely v starovekej Tróji! V období boľaráskej skupiny častým motívom keramiky je motív tzv. rybiej kosti alebo cikcakovitý ornament. Menšie kovové výrobky z tejto doby asi poukazujú na fakt vyčerpania povrchových nerastných ložísk. Domy boli pravdepodobne zrubovej konštrukcie. Do kultovej sféry zapadajú terakotové napodobeniny koliesok eneolitického voza, čo dáva oprávnený predpoklad, že sa už bežne používali ťažné zvieratá a vozy so záprahmi. A tak nálezisko opevneného sídla vo Veľkej Lomnici nasvedčuje, že k jeho rozvoji napomohla existencia pravekej, obchodnej cesty, tzv. Severnej cesty, údolím rieky Poprad. Prechádzala od severovýchodného Baltu pozdĺž rieky Visly a rieky Popradu úzkou dolinou do údolia Hornádu a Potisia, potom na Balkán a k Stredozemnému moru. Zánik hradiska vo Veľkej Lomnici nastal v dobe prekvitajúcej otomanskej kultúry, ktorá prenikla z horného Potisia až k Vysokým Tatrám. Napríklad opevnené sídlisko pri Spišskom Štvrtku, v lokalite Myšia Hôrka, malo dokonalé vojenské opevnenie a domy usporiadané do ulíc podľa premysleného urbanistického plánu. Malo rozlohu asi 6600 m² a bolo chránené neobvyklým fortifikačným systémom. Val chránený kamennými múrmi bol 6 m široký a pred ním bol ešte osobitný kamenný múr a 6 m široká priekopa. Do z troch strán opevneného sídla, s kamennými



Predstava pravekej osady Burbrich

hradbami tvaru písmena U, sa vchádzalo bránou, ktorú tvorili dve okrúhle kamenné bašty. Archeologický výskum ukázal, že sídlisko bolo postavené na základoch staršej, ale menšej osady, ktorú pravdepodobne noví stavitelia zbúrali, aby na malom a ohraničenom priestore mohli vybudovať rozsiahlejšiu a honosnejšiu osadu, snáď neskoršie mestečko. Múry boli postavené nasucho poukladacími, precízne opracovanými a do seba zapadajúcimi kameňmi. Rovnakým spôsobom ako mykénske hradby. Čiže s nadsadením by sa dalo povedať, že sú to slovenské Mykény! Otomanská civilizácia na Spiši bola asi v 15. stor. p. n. l. náhle prerušená. Názory na jej zánik sa rôznia. Súvis treba možno hľadať v zmene mocenskej a klmatickej situácie a nástupom pilinskej kultúry.

Asi 200 m od polohy Burbrich vo Veľkej Lomnici archeológovia našli niekoľko zahĺbených jám, naznačujúcich, že ide o sídlisko ľudí z počiatku strednej doby bronzovej, nositeľov tzv. pilinskej kultúry, asi 1400 rokov p. n. l. . Jamy mohli slúžiť viacerým účelom. Mohlo ísť o zahĺbené časti príbytkov, alebo slúžili na ťažbu hliny, z ktorej následne obyvatelia robili omietky domov. Sekundárne tieto jamy slúžili ako odpadkové. Práve v nich sa našli rôzne druhy keramiky, zvieracie kosti, kamenné štiepané nástroje, čepeľové nožičky, zlomky kosákov a hrot šíp. Nálezy vo Veľkej Lomnici sú o to cennejšie, že na Spiši je síce prítomnosť pilinskej kultúry doložená viacerými predmetmi, ale nikdy sa nepodarilo nájsť regulárne sídlisko. Na území Veľkej Lomnice však žili ľudia aj v ďalších obdobiach vývoja ľudskej spoločnosti. Od prvého storočia p. n. l. sa tu usadilo pomenovaním prvé etnikum – Kelti. Svedkami doby rímskej sú nálezy rímskych mincí z 2. – 3. storočia. Z čias Veľkomoravskej ríše – ríše Mojmirovcov, sa vo Veľkej Lomnici našla železná hrivna a slovanská – staroslovanská keramika.

Pod pojmom archeológia sa všeobecne rozumie spoločenská veda zaoberajúca sa štúdiom ľudskej minulosti vyhľadávaním, odkryvaním, dokumentáciou, analýzou a interpretáciou artefaktov a ekofaktov, architektúr, ľudských pozostatkov a historického reliéfu. A na základe nespochybniteľných artefaktov dáva archeológia dôkazy o kultúrnej vyspelosti našich predkov a o tom, že na území terajšieho Slovenska máme našu Tróju aj Mykény! Chodíme obdivovať podobné lokality v cudzine a o tom, že aj u nás máme doslova poklady minulosti, vie len zopár odborníkov a nadšencov. A na propagáciu archeologických pokladov, ak by bola ochota a snaha, by stačilo tak málo. Vhodná publicita a inštalácia zopár informačných tabúl. A hlavne výchova ľudí k hrdosti na svojich predkov!

Doc. Ing. Ján ZELEM, CSc.



NOVÝ PEUGEOT 508

JEHO ÚZEMÍM JE CESTA

NOVÉ BlueHDi
MOTORY

NAVIGÁCIA
S DOTYKOVÝM DISPLEJOM

FULL LED
TECHNOLÓGIA

PEUGEOT ODPORÚČA TOTAL Kombinovaná spotreba 4 – 5,8 l/100 km, emisie CO₂ 104 – 140 g/km.

NOVÝ PEUGEOT 508

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



NOVÉ FINANCOVANIE NA JEDNOTKU



**ŠKODA Octavia s Financovaním na jednotku
už od 145 € mesačne**

1%
MESAČNÁ
SPLÁTKA
Z CENY VOZIDLA

S Financovaním na jednotku je to detsky jednoduché:

- > zaplatíte vami zvolenú prvú splátku
- > zvolíte si obdobie splácania od 3 do 6 rokov
- > mesačne platíte iba 1 % z ceny vozidla
- > nakoniec doplatíte poslednú splátku
- > s Financovaním na jednotku to máte bez navýšenia

www.skoda-auto.sk

Príklad financovania modelu ŠKODA Octavia

Cenníková cena vozidla 14 490 €

Dĺžka financovania 3, 4, 5 alebo 6 rokov	Flexibilná akontácia 20 % – 64 % z ceny vozidla*	Splátka vo výške 1 % z ceny vozidla	Posledná splátka**
4 roky	30 % = 4 347 €	mesačne 144,90 €	3 333 €
6 rokov	28 % = 4 057 €	mesačne 144,90 €	144,90 €

* Zákazník má možnosť zvoliť si rôzne percento akontácie už od 20 %.

** Klient sa rozhodne pre poslednú splátku od 1 % do 25 % v závislosti od výšky akontácie a od dĺžky splácania.