MOT'or

Nová technika

SEPTEMBER 2015 | 1,00 €

PREDSTAVUJEME

- Kia Sportage
- Škoda Superb Combi
- Škoda Octavia G-TE
- Renault Talisman
- Honda Jazz
- Mercedes-Benz C Coupé
- Lexus GS
- Citroen C4 Cactus v štýle Méhati
- Peugeot 308 GTi
- BMW 3.0 CLS Hommage R
- Audi e-tron quattro concept
- Lamborghini Aventador LP 750-4 SV Roadster
- Rolls-Royce Wraith
- Ford Transit

Renault Talisman

PRÁVNA RUBRIKA

VYVOLÁVA ÚSMEV, ALE AJ TRAGÉDIE

HISTORICKÉ VOZIDLÁ

9 771336 420084 09

RENAULT
Passion for life

Renault KADJAR

Nezáleží na tom, kam idete.
Stačí vám, že šoférujete.

Prestaňte sa prizerať, začnite žiť.

Renault Kadjar s automatickou prevodovkou EDC dostupnou s motorom Energy dCi 110.

Renault Kadjar: spotreba 3,6 – 7,0 (l/100 km), emisie CO_2 99 – 130 (g/km). Uvedené spotreby paliva a emisie CO_2 sú zmerané metodikou stanovenou podľa platných právnych predpisov vyžadovaných pre homologizáciu vozidla. Vyobrazenie je iba ilustratívne.

Renault odporúča elf

renault.sk

VYMEŇ STARÚ ZA NOVÚ

zbav sa starej diagnostiky a kúp novú so zľavou

01.09.-31.10.2015

Akceptujeme funkčné aj nefunkčné: Atal, Brian Bee, Bosch, Delphi, Gutmann, Launch, Reflex, Texa, Tecno, Techmess a iné

Akčná cena: 6.450€ bez DPH

Akčná cena: 2.560€ bez DPH

Akčná cena: 1.490€ bez DPH

Akčná cena: 4.260€ bez DPH

ZDARMA KU KAŽDEJ DIAGNOSTIKE: *poradenstvo skúseného diagnostika *zaškolenie *ročné updaty *vstup na odborné praktické školenie *doprava * ročné HGS Dáta

HOMOLA spol. s r.o.
www.homola.sk
0905 200 100
benka@homola.sk

Predajne a školiace centrá:
Bratislava Ružomberok Košice

Homola s.r.o.

25. VÝROČIE (1990 - 2015)
AUTOSERVISNÁ TECHNIKA

foto: archív redakcie

40 Renault Talisman

Honda Jazz 42

44 Mercedes-Benz C Coupé

Peugeot 308 GTi 48

52 BMW 3.0 CSL Hommage R

Lamborghini Aventador 56

60 Ford Transit

Tank T-55 78

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY
Vyvoláva úsmev, ale aj tragédie 04
Dopravná nehodovosť trochu inak 10

PRÁVNA RUBRIKA 12

VYSKÚŠALI SME
Kia Rio sedan 1.2 CVVT 62 kW, hatchback 1.4 CVVT 80 kW 18
Škoda Fabia kombi 1.2 TSI 81 kW 22
Smart Forfour 1.0 52 kW 24
Toyota Auris 1.8 Hybrid 100 kW e-CVT Active 26
Dacia Dokker 1.5 dCi 66 kW Performance 28
Hyundai i30 Turbo 1.6 T-GDi 137 kW 30
Ford Focus kombi 2.0 TDCi Duratorq 110 kW 32
Ford Fiesta Sport 1.0 EcoBoost 103 kW 33
BMW 220i Cabrio 34

PREDSTAVUJEME
Kia Sportage 21
Škoda Superb Combi 36
Škoda Octavia G-TEC 39
Renault Talisman 40
Honda Jazz 42
Mercedes-Benz C Coupé 44
Lexus GS 46
Citroen C4 Cactus v štýle Méhati 47
Peugeot 308 GTi 48
BMW 3.0 CLS Hommage R 52
Audi e-tron quattro concept 54
Lamborghini Aventador LP 750-4 SV Roadster 56
Rolls-Royce Wraith 58
Ford Transit 60

TECHNIKA
Elektromobil a problémy smerovej dynamiky 50
Lasery a infračervené LED diódy pre automaticky riadené automobily 75

CENNÍKY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV 65

RUBRIKA PRE MLÁDEŽ
Hry s fyzikou 74

HISTÓRIA MOTORIZMU
Šesť ikon značky Škoda na Sachsen Classic 2015 64
Historické vozidlá 76

MODELY
Svet v miniatúre 78

POZNÁVAME VLASŤ
Potulky po Slovensku 80

vychádza raz mesačne vo vydavateľstve Elektro-energo, s.r.o., Drotárska 21/A, 811 02 Bratislava

Redakcia a poštová adresa vydavateľstva:
Kopčianska 20, 851 01 BRATISLAVA,
e-mail: mot@mot.sk, tazka@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 nevraciame

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

Objednávky na predplatné prijíma každá pošta a doručovateľ Slovenskej pošty.

Objednávky do zahraničia vybavuje
Slovenská pošta, a.s.,
Stredisko predplatného tlače,
Nám. Slobody 27,
810 05 Bratislava 15,
e-mail: zahranicna.tlac@slposta.sk,

Mediaprint Kapa a.s., oddelenie inej formy predaja, tel.: 02/44442773,
fax: 02/44458819,

prostredníctvom SMS:
pošlite správu s textom
OBJ na 0907/680680,
vyplňte obratom zaslaný objednávkový formulár,
odošlite ho na to isté číslo.

Kódy predplatného:
ročné - 51361,
polročné - 51362,
štvrťročné - 51364, Bratislava

ISSN 1336-4200

Číslo bolo zadané do tlače:
27. 08. 2015

Vyvoláva úsmev, ale aj tragédie

Jeseň u nás nemáva ustálené počasie, ale od nej už toľko vľúdnosti ako od leta neočakávame. Vidiečania ju spájajú najmä so zberom úrody, obyvatelia miest s nárastom ponuky vážnejších kultúrnych podujatí, či s chladom v bytoch, ak pľušť so studeným vetrom prídu skokom, a radiátory oteplejú až po predpísanom počte dní s priemernou teplotou pod jej stanovenou hranicou. Jeseň však má, bez ohľadu na to aké je počasie, ešte jedno špecifikum. Azda všetkým ľuďom milé. Od konca leta do neskorej jesene je obdobie hodov, oberačkových slávností a v súčasnosti už aj rôznych podnikových večierkov.

Kto pôjde dokúpiť vínko autom?

Hody majú pôvod v oslave pozbieranej úrody z polí a sadov, najmä v oblastiach s najúrodnejšou pôdou ich majú azda v každej obci. Pre danú obec už možno i viac ako storočie vždy v tom istom termíne. Či svieti slnko, alebo prší. „Domov" vtedy prídu aj členovia rodiny, ktorí sa už narodili v meste. Domáci navaria, napečú, aby hody boli hodmi, stretla sa rodina a priatelia. Každá takáto udalosť, kde sa ľudia stretnú a úprimne sa porozprávajú v uvoľnenej atmosfére, je pre nás, aj ako národ, veľmi dôležitá, užitočná. Starší členovia rodiny, najmä tí domáci, dedinskí, nemajú pochopenie pre mladých, ktorí aj v spoločnosti neustále civia na displej mobilu či smartfónu.

Aspoň na chvíľu ich autoritou momentálneho chlebodarcu (prirodzená úcta k starším sa už nosí, žiaľ, v máloktorej rodine) „donútia" odložiť tieto inteligentné komunikačné prostriedky a komunikovať primitívne, na priamo, hľadiac pritom partnerom do očí. Nezastierajme si, že rozhovor sa dobre rozprúdi len vďaka zvedavým otázkam starších členov rodiny. Pomáhajú tomu aj nápoje, ktorými hodujúci zapíjajú dobré, teda zvyčajne mastné a pikantné jedlá. A netreba dvíhať varovný prst, ak to nie je len pramenitá voda, bylinkové čaje alebo kolové nápoje. Pravda, víno, pivo či destiláty by mali byť len prostriedkom na „príjemné nastavenie tela aj mysle" pri takejto výnimočnej udalosti. Nie prostriedkom na vyháňanie nevyriešených problémov z hlavy alebo dokazovanie svojej zdatnosti v pití ostatným.

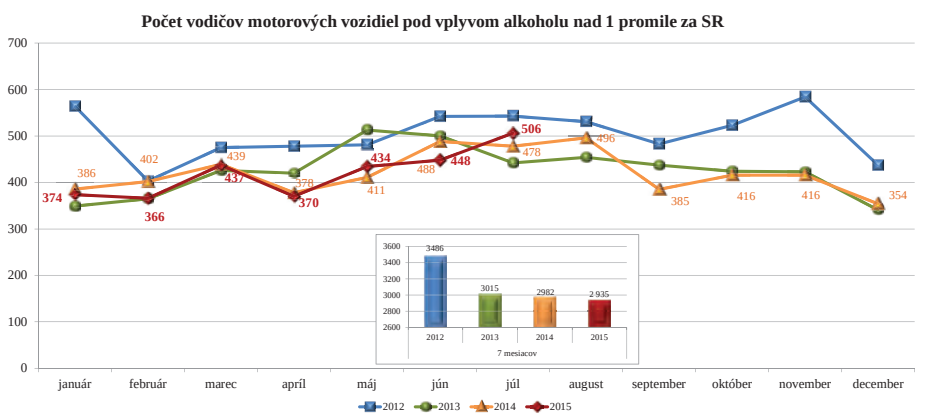
Zo štatistík polície vyplýva, že počet účastníkov dopravy, ktorých kontrolovali na užitie alkoholických nápojov pred jazdou či počas nej, sa podľa ročných období takmer nemení. „Alkoholovú" tému sme spojili s obdobím spomínaných tradičných stretnutí rodiny a priateľov preto, lebo je to azda príležitosť, aby si čo najviac z nás uvedomilo, aké je úžasné, že sa môžeme takto stretávať a užívať si blízkosť nám milých ľudí. To všetko môžeme stratiť, ak pijeme alkoholické nápoje v nevhodnom čase alebo v nadmernom množstve.

Alkoholizmus je spoločenským problémom azda vo všetkých štátoch „západného sveta". Priemernou ročnou spotrebou okolo 8 litrov čistého, teda 100-percentného alkoholu na obyvateľa patríme aj my medzi svetovú „elitu". Problém nadmerného, škodlivého pitia alkoholických nápojov by bol riešiteľný, len ak by sa zmenil súčasný svetový (ne)poriadok založený na pokrytectve, snahe „globálnej elity" nahrabať čo najviac bohatstva a vplyvu pre seba za akúkoľvek cenu. To treba zmeniť. Ľúbivé reči politikov sa musia začať kryť s ich skutkami. A významné rozhodnutia môžu začať realizovať len po dôkladnej diskusii so skutočnými odborníkmi. Preto má význam pripomínať aj našim politikom, aby kým na medzinárodnej pôde podporia podobný „obrodný projekt", akým bola napríklad tzv. arabská jar, porozmýšľali nad jeho následkami. Teraz je na severe Afriky „arabská jeseň". A smutné je, že trpké plody, ktoré vyrástli na tamojších nekultivovaných politických poliach bez akceptovaných domácich hospodárov, sa vo veľkom vyvážajú do Európy. Čoraz viac Európanov si uvedomuje absolútnu neschopnosť politických vodcov v tzv. európskych štruktúrach, ale v mnohých štátoch aj na národnej úrovni. A nemôžu dôverovať ani médiám. Kričali azda na poplach, keď sa na severe Afriky zakladala úroda, ktorú teraz zberáme?

Budeme teda radi, ak si po prečítaní tohto článku aspoň pár desiatok ľudí uvedomí, že by bolo naozaj veľmi zlé, ak by niekedy kvôli alkoholu stratili súdnosť. Alkohol, podobne ako lieky, nemožno užívať v nadmerných dávkach. Významne ovplyvňuje funkcie mozgu „riadiacej jednotky nášho tela". Po užití začína pôsobiť veľmi rýchlo, ale „odbúrava sa" veľmi pomaly. Alkohol sa z tela vytráca 5 až 8 krát pomalšie, ako sa po požití vstrebáva. A proces eliminácie alkoholu nemožno prakticky nijako

ovplyvniť, pretože sa realizuje takmer výlučne v pečeni. Procesy v nej neurýchli káva ani lieky, ba ani žiadne telesné cvičenia. To je nebezpečné najmä pre nás, vodičov vozidiel. A to aj vtedy, ak sme vypili málo alkoholu, ale potrebovali by sme čoskoro na to sadnúť za volant. Pretože na Slovensku je tzv. nulová tolerancia voči alkoholu pri vedení vozidiel, tak ako v Českej republike, Maďarsku a Rumunsku. V ostatných štátoch EÚ takýto prísny predpis nemajú, pri policajných kontrolách, ak vodič nespôsobí dopravnú nehodu, má beztrestnosť zvyčajne do 0,5 promile alkoholu.

Raz sa možno aj u nás zmení legislatíva a menšie množstvo alkoholu v krvi vodičov, napríklad do 0,3 promile, bude tolerovateľných. Kým sa tak nestane, a nič nenaznačuje, že by sa to malo zmeniť v dohľadnom čase, treba sa prispôsobiť platnému predpisu.



„Veľké“ 12-stupňové pivo, 2 dl vína alebo 0,5 dl destilátu obsahujú približne rovnaké množstvo 100-percentného alkoholu, asi 15,5 gramov. Ak približne 75-kilogramový muž nevypije žiadny iný alkohol, jeho pečeň tých 15,5 gramov alkoholu zlikviduje asi za 2 hodiny a potom by bol pri prípadnej dychovej skúške na alkohol „čistý“. Ženský organizmus spracováva alkohol pomalšie. Z uvedeného množstva alkoholu by žena s hmotnosťou približne 60 kg „nenafúkala“ o 3 hodiny od jeho vypitia. Všetky tieto hodnoty sú len priemerom. Je iste rozdiel, či v poldecáku bol naliaty nejaký likér s obsahom alkoholu do 30 % alebo „domáca“ s 52 percentami.

Rôzni ľudia spracovávajú alkohol v tele nerovnaký čas. Nemožno ani rátať s tým, že človek s podstatne väčšou hmotnosťou ako spomínaných 75 resp. 60 kg by po vypití rovnakého množstva alkoholu „nafúkal“ menej. Zvlášť vtedy nie, ak väčšiu hmotnosť predstavuje „pivné brucho“ a slanina. V tukovej vrstve nie je krvné riečisko ako v svaloch, takže tučnejší človek nemusí mať väčší objem krvi, a už vôbec nie výkonnejšiu pečeň ako štíhla dáma alebo štíhly muž. A záleží aj na ďalších faktoroch, takže ani ten istý človek nereaguje na rovnaké množstvo vypitého alkoholu vždy tým istým spôsobom.

Aj keď plne súhlasíme so snahami o potláčanie reklamy alkoholických nápojov, nepovažujeme za rozumné démonizovanie alkoholu. Masívna reklama má na mnohých ľudí mimoriadne veľký vplyv. Zvyčajne tých, ktorí sa dajú ľahko viesť, lebo sa neradi zdržiavajú vytváraním si vlastného úsudku hodnotením svojich doterajších skúseností a informácií o nejakej veci či jave. A takých ľudí, „pozitívne citlivých“ na reklamu je, zdá sa nám, stále veľa.

Pravdepodobne neexistuje žiadny hodnoverný výskum zameraný na to, či je častejšou príčinou predčasných úmrtí alkoholizmus alebo nevyvážená strava a jej nadmerný príjem. Nemalo by nám teda vôbec prekážať, ak by bola zakázaná napríklad aj reklama sladkostí, solených orieškov či zemiakových lupienkov a ďalších pochutín. Zjesť občas pol vrecka chutných zemiakových lupienkov zrejme neuškodí ani žiakovi prvého stupňa základnej školy. Chrumkať vo veľkom zemiakové lupienky pri pozeraní televízie každý večer, môže byť však škodlivé aj pre dospelých. Ako sa hovorí, všetko treba robiť s mierou. A tú mieru si musí vedieť stanoviť každý z nás, lebo každý sme iný. Niekomu môže uškodiť deci vína vypité za nevhodných okolností, inému šálka kávy navyše. Úlohou médií, aspoň tých verejno-právnych, by malo byť vytváranie podmienok pre vystúpenia odborníkov, ktorí by nám vysvetľovali podstatu všetkého, čo bežne ovplyvňuje náš život. Takou formou, aby sme si vedeli urobiť vlastný názor na to, čo pre nás môže byť užitočné, a čo nám škodí.

Nemusíme pritom pasívne čakať, či sa niekto v RTVS odhodlá na takýto „revolučný krok“. Čoskoro sa naši politici rozlezú po krajine, aby nám z očí do očí sľubovali svetlé zajtrajšky, ak ich postrčíme do parlamentu a do funkcií v štátnej správe. To je príležitosť, aby sme im tiež z očí do očí povedali, čo od zvolených zástupcov ľudu očakávame. Medzi našimi požiadavkami by mohla byť aj takáto reforma obsahu vysielania verejno-právnej televízie a rozhlasu, ktorú by si víťazi volieb mali dať do vládneho programu. Nie sme rojkovia, nestane sa to. Nenájde sa dosť voličov, ktorí by s niečím takým vystúpili na stretnutí s politikmi. Ale bolo by to pekné, iste súhlasíte. Politici však po každých vyhratých voľbách dokazujú, že majú vážnejšie úlohy, ako starať sa o to, aby mali rozhľadených občanov.

Takéto, možno pre niekoho nevhodné odbočenie od témy alkoholu vo vzťahu k cestnej doprave, nie je podľa nás politikárčením. Je jedinou reálnou cestou k riešeniu spoločenských problémov ako sú alkoholizmus, drogy, korupcia, zneužívanie moci, dlhodobo nezamestnaní... Je to ako v kolektívnych športoch. Ak funkcionári klubu a tréner nevytvoria podmienky, aby športovci dokonale porozumeli filozofii danej hry, nezískali zručnosti pre jej realizáciu, neboli súdržní, vyhrá iný klub. V ktorom to robia lepšie. Aj ako národ môžeme uspieť len vtedy, ak nebudeme horšie pripravení ako národy okolo nás. V globalizovanom svete sa pritom musíme porovnávať nielen ako zvyčajne s Čechmi, ale aj s Japoncami. Keďže nás je málo, musíme sa o to viacej snažiť a vzájomne si pomáhať. Aj pri takej banalite, akou

je vychutnanie si nápoja obsahujúceho alkohol bez škodlivých následkov. O tom, že takúto vzájomnú pomoc potrebujeme, svedčí i veľký počet vodičov pristihnutých políciou, ktorí viedli vozidlo po vypití väčšieho množstva alkoholu. Z oddelenia komunikácie a prevencie Prezídia policajného zboru nám na požiadanie poslali porovnanie počtu takýchto hriešnikov od roku 2012. Z tabuliek aj grafov vyplýva, že v rovnakom období – od januára do konca júla – sa v jednotlivých rokoch objavujú rádovo rovnaké čísla. Mohlo ich byť iste menej, ak by sme rodinného príslušníka, kamaráta alebo hoci aj neznámeho, ak vieme, že nedávno pil, naliehavo presviedčali, aby so šoférovaním počkal.

Nebudeme uvádzať štatistiky dopravných nehôd spôsobených pod vplyvom alkoholu s najhoršími následkami. Nepríjemne nám môže zmeniť život aj veľmi malé množstvo zisteného alkoholu v prípade dopravnej nehody. A to aj vtedy, ak jej vinníkom je niekto iný. Pri dopravných nehodách polícia podrobuje dychovej skúške na alkohol všetkých účastníkov nehody. Najmä vodiči, ktorí pri svojej práci potrebujú používať auto, by mali byť mimoriadne opatrní. Následky osláv s výdatným večerným popíjaním sa môžu preniesť aj do nasledujúceho dňa, lebo ako sme už uviedli, alkohol sa z tela dostáva veľmi pomaly - päť „poldecákov“ u muža v priemere za 10 hodín, u ženy za 15 hodín. Kto takto popíjal do polnoci, ľahko si vyráta, že ráno za volant auta nemôže. Aj v takýchto prípadoch je dôležitá vzájomná podpora zabávajúcej sa spoločnosti. Treba brzdiť v pití toho, kto bude musieť ráno šoférovať.

Možnosť, že nás polícia podrobí dychovej skúške na alkohol nie je až taká zanedbateľná, ako by sa mohlo zdať. Polícia takéto skúšky vykonáva pomerne často. Pomôžeme si citáciou z materiálu, ktorý sme získali z Policajného prezídia: Policajt je oprávnený vyzvať vodiča, aby sa podrobil dychovej skúške, ak má podozrenie, že vodič požil pred alebo počas jazdy alkohol. Jednotlivé krajské riaditeľstvá podľa operatívnej situácie vyhlasujú aj dopravno-bezpečnostné akcie zamerané práve na alkohol. Vtedy polícia kontroluje zákaz požitia alkoholu u každého vodiča.

Od novembra 2011 sa vodiči, ktorí jazdia pod vplyvom alkoholu nad jedno promile, prípadne pod vplyvom inej návykovej látky alebo odmietnu vyšetrenie na ich zistenie, dopúšťajú trestného činu ohrozenie pod vplyvom návykovej látky. Hrozí im za to trest odňatia slobody až na jeden rok. V takýchto prípadoch sa postupuje ako v prípade iného trestného činu. Policajti na mieste zadržia vodičský preukaz a vodiča predvedú na príslušný policajný útvar. Ak vodič pre opitosť nebude schopný vypovedať, do vytriezvenia počká na polícii v cele predbežného zaistenia. Bez ohľadu na zistenú hladinu alkoholu, teda pri akomkoľvek množstve promile, policajt vždy rozhodne o preskúmaní zdravotnej spôsobilosti zadržaného vodiča vo vzťahu k závislosti od týchto látok. Závislosť posudzuje psychiater. Ak psychiater zistí, že osoba je závislá, oznámi to polícii. V takom prípade sa preskúma zdravotný stav a vodičovi hrozí odobratie vodičského oprávnenia. Ak psychiater zistí, že vodič závislý nie je, policajt rozhodne o povinnosti podrobiť sa odbornému poradenstvu u psychológa. Nakoniec musí osoba úspešne absolvovať preskúšanie z odbornej spôsobilosti. Vodičský preukaz sa vodičovi vráti až po uplynutí uloženého zákazu činnosti a splnení všetkých uložených povinností. Treba však počítať s tým, že cesta k vráteniu vodičského preukazu nie je zadarmo. Preskúmanie zdravotnej spôsobilosti či poradenstvo u psychológa a v konečnom dôsledku i uložený peňažný trest súdom alebo správnym orgánom výrazne zasiahne do rodinného rozpočtu vodičov. Nehovoriac o vodičoch z povolania, ktorí sa živia práve šoférovaním.

Tento článok sme písali s úprimným úmyslom u nikoho nevyvolať pocit viny, ak si z času na čas s pôžitkom vypije nejaký alkoholický nápoj. Naozaj to nepovažujeme za niečo škodlivé, či dokonca odsúdenia hodné. Chceme len, aby sme z vlastného presvedčenia boli zodpovednejší voči sebe aj ostatným. Strašenie trestami ani v tomto prípade nepomáha. Väčšie pokuty, ba ani hrozba straty slobody za zistený alkohol u vodičov zatiaľ nemá vplyv na podstatne menší počet takýchto zistení.

Zistené trestné činy službou dopravnej polície a službou poriadkovej polície
§ 289 ods. 1 - viac ako jedno promile alkoholu

		Bratislava	Trnava	Trenčín	Nitra	Žilina	Banská Bystrica	Prešov	Košice	Celkom
2011	november	51	60	25	46	48	47	59	67	403
	december	96	48	41	54	56	61	79	63	498
2012	január	98	64	58	50	72	52	86	84	564
	február	54	39	39	56	51	52	35	77	403
	marec	80	49	54	38	42	45	87	80	475
	apríl	54	60	48	55	65	40	50	106	478
	máj	75	67	44	38	58	69	68	62	481
	jún	71	56	51	72	96	63	66	67	542
	júl	80	60	68	50	73	64	62	86	543
	august	65	56	40	45	72	48	94	111	531
	september	56	57	56	53	63	57	81	60	483
	október	54	81	39	60	82	83	66	58	523
	november	74	89	60	58	89	66	48	100	584
	december	51	60	34	53	53	86	49	51	437
2013	január	56	24	51	36	38	31	60	53	349
	február	51	62	39	44	54	26	50	39	365
	marec	54	61	59	36	66	48	55	47	426
	apríl	64	56	48	30	57	44	59	62	420
	máj	70	69	55	41	68	48	65	97	513
	jún	80	75	65	51	72	31	61	65	500
	júl	59	57	58	40	55	44	50	79	442
	august	64	63	52	42	72	35	64	62	454
	september	59	63	47	50	63	49	40	66	437
	október	60	69	45	38	47	44	49	72	424
	november	68	52	44	44	51	63	46	55	423
	december	44	50	47	53	25	21	47	44	341
2014	január	46	50	56	40	47	55	43	49	386
	február	58	67	50	52	39	34	48	54	402
	marec	51	72	50	45	40	54	63	64	439
	apríl	50	42	42	47	45	36	54	62	378
	máj	60	59	43	46	47	39	52	65	411
	jún	67	69	51	57	73	46	56	69	488
	júl	74	42	51	46	79	44	70	72	478
	august	80	43	54	51	68	47	67	86	496
	september	60	56	29	28	44	41	60	67	385
	október	68	41	44	41	47	59	27	89	416
	november	63	27	56	37	52	59	68	54	416
	december	46	26	41	34	37	52	60	58	354
2015	január	57	35	44	39	49	49	46	55	374
	február	84	37	26	29	70	40	28	52	366
	marec	91	40	49	40	40	56	47	74	437
	apríl	71	25	28	22	56	52	43	73	370
	máj	74	42	48	44	46	49	63	68	434
	jún	74	53	53	44	61	54	47	62	448
	júl	84	34	42	49	76	52	108	61	506
	august									
	september									
	október									
	november									
	december									

SKÚŠANIE A HOMOLOGIZÁCIA MOTOROVÝCH VOZIDIEL V MEDZINÁRODNÝCH SÚVISLOSTIACH

Pod záštitou Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR sa 8. októbra 2015 uskutoční 12. medzinárodná konferencia „Skúšanie a homologizácia motorových vozidiel v medzinárodných súvislostiach“.

Ide o sprievodnú akciu medzinárodnej výstavy AUTOSALÓN - AUTOSHOW Nitra 2015, ktorej návšteva 9. októbra je súčasťou programu.

Konferencia má svoju bohatú tradíciu, veď prvá s týmto názvom a zameraním sa uskutočnila už v roku 1991. Program konferencie je zameraný na sprostredkovanie najnovších poznatkov a vzájomnú výmenu praktických skúseností v nasledovných tematických okruhoch:

I.Legislatívne zmeny v oblasti homologizácie, typového schvaľovania vozidiel ES a prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách

II.Činnosť technických služieb v oblasti skúšobníctva ako aj v oblasti technických a emisných kontrol

Medzinárodné zastúpenie:

Na konferencii budú prednášať odborníci z Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, poverených technických služieb TESTEK, a.s., Bratislava, S-EKA, s.r.o., Nitra a SLOVDEKRA, s.r.o., Bratislava, HOMOLA, spol. s r.o., Bratislava a ZV-TEST, s.r.o., Zvolen. Zo zahraničia vystúpia odborníci z Nemecka zo spoločnosti DEKRA Automobile GmbH, Stuttgart, z Českej republiky zo spoločnosti DEKRA CZ a.s. – Zkušebna vozidel Klíčany, TÜV SÜD CZECH s.r.o., Praha a Státní zkušebny zemědelských, potravinářských a lesnických strojú, a.s., Praha, ako aj z Ministerstva dopravy ČR. Uvedených prednášateľov ešte doplnia hodnotné posterové príspevky viacerých spoločností, z ktorých spomenieme IRIS IDENT CZ a SK.

Konferencia má prispieť k informovanosti a rozvoju spolupráce automobilových inžinierov a technikov – odborníkov z oblasti skúšania a kontroly cestných motorových vozidiel, ako aj zástupcov štátnej správy v rezorte cestnej dopravy, výrobcov a dovozcov vozidiel a ich častí, ako aj skúšobní cestných vozidiel v európskom regióne. Určená je aj pre širokú odbornú verejnosť z ďalších oblastí automobilizmu, vedeckých, výskumných a pedagogických pracovníkov v odbore a tiež prevádzkovateľov STK a pracovísk emisných kontrol.

Teda všetkým tým, ktorí majú záujem o nové informácie z oblasti skúšania, homologizácie, typového schvaľovania, technických aj emisných kontrol a prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách.

Konferencia sa uskutoční v kongresovej sále hotela Agroinštitút Nitra a po jej ukončení bude pokračovať recepciou pre jej účastníkov pri príležitosti 20. výročia spoločnosti SLOVDEKRA s.r.o. Bratislava a 90. výročia DEKRA Automobile GmbH, Stuttgart.

Organizačnými garantmi medzinárodnej konferencie sú Inžiniersko-poradenská a vzdelávacia agentúra WETTRANS Žilina s.r.o., spoločnosť SLOVDEKRA s.r.o. Bratislava a AGROKOMPLEX – VÝSTAVNÍCTVO, š.p. Nitra. Generálnym sponzorom akcie je DEKRA Automobil GmbH, Stuttgart, Nemecko.

Podrobné informácie o programe tejto zaujímavej medzinárodnej konferencie a možnosti účasti sú uvedené na stránkach **www.wettrans.sk, www.slovdekra.sk a tiež www.mindop.sk.**

WETTRANS ŽILINA, s.r.o.

Adresa pre korešpondenciu je:
WETTRANS Žilina s.r.o., P.O.BOX 13, Vysokoškolákov 22,
SK-010 08 Žilina,
e-mail: wettrans@wettrans.sk, prípadne:
SLOVDEKRA s.r.o., Polianky 19, P.O. BOX 57, SK – 841 02 Bratislava 42,
e-mail: direction@slovdekra.sk.

-mk-

REKORDNÝ POLROK Kia Motors Slovakia

Brány výrobného závodu Kia Motors Slovakia v prvom polroku 2015 opustilo viac ako 169 000 automobilov a 286 000 motorov. Viac ako 50 % z produkcie predstavoval typ športovo-úžitkového automobilu Kia Sportage. Najžiadanejším motorom počas prvých šiestich mesiacov roka 2015 sa stal vznetový agregát so zdvihovým objemom 1,7 litra, ktorý si do svojho vozidla objednalo 26 % zákazníkov. Zážihové motory tvorili viac ako 50 % z celkového objemu vyrobených pohonných jednotiek. Spoločnosť Kia Motors Slovakia v období od marca do mája tohto roku prijala 70 nových zamestnancov. Dôvodom bolo plánované zavedenie trojzmennej prevádzky v hale na výrobu motorov v druhom štvrťroku 2015. Závod má aj v roku 2015 ambíciu využívať svoje výrobné kapacity naplno. Spoločnosť Kia preto plánuje v roku 2015 na Slovensku investovať 140 miliónov eur. Koncom júna tohto roku začal závod vyrábať inovovaný typ Kia cee'd a v druhej polovici roka zaradí do výroby 4. generáciu obľúbeného SUV Kia Sportage.

Kľúčovým typom tohtoročnej produkcie sa opätovne stal športovo-úžitkový Kia Sportage, ktorý predstavoval viac ako polovicu z celkového objemu výroby. Typ cee'd ho nasledoval s podielom 32 %. Trojicu typov vyrábaných v závode doplnilo rodinné vozidlo Kia Venga s podielom 9 %. Najdôležitejšími exportnými trhmi závodu počas prvých šiestich mesiacov v roku 2015 boli Ruská federácia (14 %), Veľká Británia (14 %), Španielsko (10 %), Nemecko (8 %) a Taliansko (7 %).

Zo spomínaného počtu 286 000 vyrobených motorov viac ako polovica už tradične smerovala do závodu sesterskej automobilky Hyundai Motor Manufacturing Czech so sídlom v Nošoviciach v Českej republike.

Spoločnosť Kia Motors Slovakia vyrobila v roku 2014 viac ako 323 000 automobilov a 493 000 motorov. Závod dosiahol na základe výrobných výsledkov tržby 4,59 miliárd eur. Finančné riaditeľstvo SR udelilo spoločnosti Kia Motors Slovakia ocenenie Merkúr 2014 za najväčšiu zaplatenú

daň z príjmov v rámci Daňového úradu pre vybrané daňové subjekty. Automobilový závod Kia Motors Slovakia už od svojho založenia v roku 2004 realizuje aktivity zamerané na rozvoj žilinského regiónu. V tomto roku plánuje spoločnosť prostredníctvom svojho Nadačného fondu Kia v Nádácii Pontis podporiť rôzne filantropické projekty až v hodnote 1,7 milióna eur. Medzi najväčšie projekty uskutočnené v prvom polroku 2015 patrí podpora rekonštrukcie Fakultnej nemocnice s poliklinikou v Žiline, ďalšie rozširovanie cyklotrás v Žilinskom kraji v rámci projektu BikeKIA, rekonštrukcia škôl, podpora okolitých obcí nachádzajúcich sa v blízkosti závodu, či grantové programy zamerané na riešenie sociálnych otázok, kultúru, šport, rozvoj školstva ako aj budovanie detských dopravných ihrísk a náučných chodníkov.

-ka-

NOVÉ PREDAJNO-SERVISNÉ STREDISKO FORD v Michalovciach

Spoločnosť CarComplex v spolupráci so spoločnosťou Summit Motors Slovakia, oficiálnym dovozcom vozidiel značky Ford na Slovensku, 16. júla 2015 slávnostne otvorili nové obchodno-servisné stredisko Ford v Michalovciach. Otvorenie sa konalo za účasti zástupcov značky Ford pre strednú a východnú Európu a predstaviteľov spoločnosti Sumitomo Corporation.

Pán Viktor Molnár, oblastný riaditeľ spoločnosti Ford pre strednú a východnú Európu vo svojom príhovore povedal: „V Európe budujeme modernú, energickú, a zároveň hodnotnú značku, ktorá je vhodnou investičnou príležitosťou pre miestnych podnikateľov, ako je aj spoločnosť CarComplex v Michalovciach, a všetkým našim zákazníkom zaručuje maximálnu spokojnosť."

Novo vybudovaný objekt sa nachádza na pozemku s výmerou takmer 3300 m2, z čoho zastavaná plocha tvorí 730 m2. Predajňa so servisom sa nachádzajú neďaleko centra mesta, presnejšie v jeho severnej časti vedľa štvorprúdovej Vinianskej cesty v smere na Zemplínsku Šíravu. V blízkosti je aj čerpacia stanica a obľúbené obchodné centrum Zemplín.

-fd-

TOYOTA V ŽILINE JE OPÄŤ JEDNOTKOU

Spoločnosť Toyota Motor Europe udelila ceny zákazníckej spokojnosti „Ichiban“ 45 najlepším predajcom v Európe.

„Ičiban“ je japonské slovo prevzaté z výrazu „Okjakusama Ičiban“, čo znamená „Zákazník na prvom mieste“, pričom samotné slovo „Ičiban“ znamená „prvý“ alebo „číslo jeden“. Od roku 2007, keď sa začali udeľovať výročné ceny spoločnosti Toyota Motor Europe Ichiban Awards, stúpla spokojnosť zákazníkov s predajcami vozidiel značky Toyota o 52,4 % v oblasti predaja a o 47,4 % v oblasti popredajných služieb.

Prezident a generálny riaditeľ spoločnosti Toyota Motor Europe, Dr. Johan van Zyl, na slávnostnom podujatí v Madride povedal: „Sme v priamom styku so zákazníkmi. Musíme im rozumieť a používať správne systémy a náradie. Mimoriadne dôležitý je však osobitý vzťah k zákazníkom. Naši konkurenti môžu totiž naše produkty a procesy kopírovať, nedokážu však nahradiť náš vzťah so zákazníkmi. Naším trvalým cieľom je získavať a udržiavať si ich priazeň špičkovými produktmi a vynikajúcim servisom. Ďakujem vám všetkým, milí víťazi cien Ichiban, že ste sa tak príkladne starali o spokojnosť našich zákazníkov“.

Autorizovanému partnerovi značky Toyota AT a.s. zo Žiliny sa dostalo uznania za výnimočnú úspešnosť v uspokojovaní zákazníkov, a to v oblasti predaja aj v oblasti popredajných služieb. Ocenenie prevzalo vedenie spoločnosti, páni Jozef Poláček a Stanislav Kucharčík. Spoločnosť AT a.s. získala toto ocenenie už šiesty krát. AT a.s. Žilina zabezpečuje tiež servis vozidiel Lexus a predaj a servis úžitkových automobilov Iveco a FIAT professional.

Kellys Greenbike Tour 2015

Na Partizánskej lúke v Bratislave sa v sobotu ráno 22. augusta zišlo až 600 oslávencov, z toho 180 detí. Tento ročník cyklooslavy mal dve novinky, kategóriu Ebike a dvojčlenné tímy. Okrem tých, čo stáli na stupienku víťazov, vyhrali všetci, ktorí svoju energiu venujú krásnemu dvojkolesovému športu. Bolo to podujatie plné skvelých výkonov, emócií, prekonávaní samého seba, pokory, ale aj radosti a priateľského utužovania.

Celé podujatie malo rodinný charakter plný skvelého programu. Pre deti sa uskutočnil detský cyklomaratónik s niekoľkými vekovými kategóriami, pre mnohých stále novinku - ebajky si mohli vyskúšať všetci účastníci maratónu. Svet elektrobicyklov – ebajk sa nechce porovnávať s obdivuhodnými výkonmi klasickým „bajkerov“, chce s nimi ale zdieľať súťaživosť a úžasnú atmosféru podujatí. Prvých víťazov v štatistikách elektrických bicyklov na Slovensku máme z tohtoročného maratónu známych: Radka Hrivnáková z klubu Rýchlosť je nákazlivá a Vladimír Gašparík zo Sveta elektrobicyklov – ebajk. V kategórii Ebike súťažilo už 16 nadšencov a tak sa dá povedať, že sa začala písať reálna história ebajkových súťaží elektrických bicyklov na slovenských podujatiach.

-mb-, snímka Vivafoto

DOPRAVNÁ NEHODOVOSŤ TROCHU INAK

Z medializovaných štatistík dopravnej nehodovosti vyplýva, že napriek výrobe áut s čoraz kvalitnejšími bezpečnostnými systémami je premávka na pozemných komunikáciách stále dosť nebezpečná. Dochádza k veľkému množstvu dopravných nehôd, aj s vážnymi následkami na zdraví účastníkov dopravy. Tak je to aj u nás, v Slovenskej republike.

Bezpečnosť na našich cestách je posudzovaná predovšetkým podľa počtu dopravných nehôd a ich následkov. V tomto súbore štatisticky evidovaných údajov sú nehody niekedy hodnotené podľa kritérií, ktoré nie celkom objektívne popisujú skutočný stav v príčinách dopravnej nehodovosti. Podľa štatistík je zlyhanie človeka v cestnej premávke najčastejšou a najzávažnejšou príčinou vzniku dopravných nehôd. Zlyhanie človeka je však subjektívna príčina dopravnej nehody.

Objektívne príčiny dopravnej nehodovosti, samozrejme vo vzťahu k účastníkom cestnej premávky, ostávajú akosi v pozadí a nie sú riešené, hoci sa do značnej miery podieľajú na neuspokojivom stave dopravnej nehodovosti. Zjednodušene by sme sa mohli spýtať: Aká je úroveň organizácie a riadenia dopravy, aký je stav komunikácii a dopravného značenia? Sú najlepšie ako by mohli byť s ohľadom na naše reálne možnosti? Samozrejme, že dosiahnuť v praxi optimálny stav nie je až tak jednoduché. Aj preto v zmysle smernice európskej únie bol prijatý Zákon č. 249/2011 z 30. júna 2011 o riadení bezpečnosti pozemných komunikácii a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Uvedený zákon okrem iných skutočností upravuje posudzovanie vplyvu bezpečnosti pozemnej komunikácie a riadenie a kontrolu bezpečnosti pozemnej komunikácie v užívaní. Škoda, a je to nelogické, že uvedený zákon sa nevzťahuje aj na cestné tunely.

Na tomto mieste je vhodné uviesť, že vďaka aktívnej činnosti oddelenia BECEP Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky v rámci akreditovaného vzdelávacieho programu boli vyškolení audítori bezpečnosti pozemných komunikácii. Sú oprávnení hodnotiť kritické nehodové úseky pozemných komunikácií inšpekciou na mieste. V zmysle vyššie uvedeného zákona správca komunikácie je povinný zabezpečiť každé tri roky klasifikáciu kritických nehodových úsekov podľa ustanovených kritérií klasifikácie kritických nehodových úsekov a zabezpečiť hodnotenie týchto úsekov inšpekciou audítorov na mieste. Výsledkom klasifikácie kritických nehodových úsekov je zoznam pozemných komunikácii, pri ktorých by vykonanie nápravných opatrení malo rozsiahly účinok na bezpečnosť komunikácii. Obsahom správy je popis zistených rizík a návrh nápravných opatrení na zlepšenie bezpečnosti pozemnej komunikácie a zmenšenie dopravnej nehodovosti na pozemnej komunikácii. Bezpečnostná inšpekcia je špecializované periodické overovanie charakteristík a nedostatkov, ktoré si vyžadujú údržbovú činnosť z dôvodu bezpečnosti.

Komplexne spracovaná správa podrobne zhodnotí:

- **Nehodovosť**
- **Intenzitu dopravy**
- **Geometrické parametre a rýchlosť**
- **Smerové vedenie**
- **Výškové vedenie**
- **Križovatky**
- **Stav okolia komunikácie**
- **Vybavenie pozemnej komunikácie**
- **Dopravné značenie**
- **Osvetlenie**
- **Stav povrchu vozovky**
- **Drsnosť vozovky**
- **Rovinatosť vozovky.**

Správa musí obsahovať analýzu a posúdenie zisteného stavu s návrhom opatrení na odstránenie zistených nedostatkov v istom časovom horizonte.

Ak sa vrátime do našej domácej reality, určite by sme dospeli k zaujímavému (a neveselému) zisteniu, koľko máme nehodových úsekov. Bez rozdielu typu pozemných komunikácií, teda či ide o diaľnice, cesty, miestne alebo účelové komunikácie. Stupeň (známku) hodnotenia si ani nedovolím odhadnúť. Nerovnosť – koľaje - nie je iba na zastávkach hromadnej dopravy osôb, ale aj pred vjazdom do križovatiek. Výskytom porúch povrchu vozoviek, nielen ojedinelých, ale súvislých, dokonca celoplošných, nám azda nemôže konkurovať žiadna iná krajina. Niektoré výtlky sú také hlboké, že keď prší, dali by sa v nich pestovať ryby. Hodnotenie stavu povrchu vozovky je iba jeden z množstva skúmaných parametrov, ktorý je na prvý pohľad viditeľný a má niekoľko druhov porúch, ako je koľaj, trhlina, rozpad povrchu, výtlk, strata drsnosti a ďalšie.

Rastúca úroveň motorizácie rastie s vývojom techniky i solventnosti obyvateľstva, nie je možné ju zastaviť. Vývoj dopravnej nehodovosti je možné ovplyvniť, predovšetkým následky pri dopravných nehodách, aktivovaním činnosti v už naznačenom smere. Teda skvalitňovaním cestnej siete po všetkých stránkach, lepšou kvalitou komunikácií a maximálne možným dopravným zabezpečením. Správne vyznačená organizácia dopravy na kvalitnej komunikácii je najvýznamnejším prvkom bezpečnej jazdy. Štart týmto smerom je potrebné urobiť hneď a s veľkou vervou sa venovať problematike dopravnej nehodovosti aj v tomto smere. K niektorým z dopravných nehôd nemuselo dôjsť, ak by povrch vozovky nemal žiadne poruchy, mal požadovanú drsnosť. Vozidlo by sa nedostalo do šmyku, resp. vodič by s vozidlom zastavil pred prekážkou alebo ju obišiel. Aj tieto ukazovatele je potrebné pri dopravných nehodách dôsledne skúmať a objektívne analyzovať. Represia namierená proti vodičom nie je všeliekom v boji s dopravnou nehodovosťou. V praxi je však jednoduchšie uložiť vodičovi pokutu za neprispôsobenie jazdy povahe vozovky, ako včas vykonať súhrn opatrení na odstránenie nedostatkov majúcich znaky nehodovej lokality. Zatiaľ, žiaľ, ideme tou ľahšou cestou.

Ing. Ján BORLOK,
znalec odboru cestnej dopravy

SEAT

NOVÝ SEAT IBIZA

BUĎTE ORIGINÁLNI
na 1024 spôsobov

Homola
Tested by Maťo Homola

TECHNOLOGY TO ENJOY

Nový SEAT Ibiza. Zábava. Technológie. Štýl

/ **FULL LINK** – prepojenie vozidla so smartfónom APPLE, ANDROID, MIRROR LINK
/ **SEAT COLOR PACK** – až 1024 možností farebnej individualizácie vášho vozidla
/ **NOVÉ,** ešte kvalitnejšie spracovanie interiéru pri využití hodnotnejších materiálov
/ **AKCIOVÉ BALÍKY** Fun, LED, Sport úplne zadarmo v hodnote až 1 334 €
/ **1 % FINANCOVANIE** bez navýšenia (mesačne platíte iba 1 % z ceny vozidla)
/ **SEAT FULL SERVICE OPERATÍVNY LÍZING** aj pre súkromné osoby bez akontácie a bez starostí

Otestujte u svojho predajcu SEAT alebo kliknite na www.seat.sk ešte dnes.

SEAT – člen skupiny Volkswagen

Spotreba a emisie CO_2: 3,4 – 4,5 l/100 km, 88 – 118 g/km. * Viac info na www.seat.sk

6 ROKOV ZÁRUKA*

www.seat.sk

RADA ADVOKÁTA

Uznávanie vodičských preukazov vydaných iným členským štátom Európskej únie z pohľadu slovenskej právnej úpravy bolo témou predchádzajúceho článku. Teraz sa zameriam na judikatúru Súdneho dvora EÚ, ktorý vo veci C-260/13 rozhodol rozsudkom z 23. apríla 2015 o tom, či členský štát musí vždy uznávať vodičský preukaz vydaný iným členským štátom.

Pani A., rakúska štátna občianka, má od svojho narodenia trvalý pobyt v Rakúsku. V roku 2007 jej príslušný rakúsky úrad vydal vodičský preukaz. V máji 2012 sa pani A. v Nemecku podrobila policajnej kontrole. Keďže na základe príznakov existovalo podozrenie, že užila omamné látky, absolvovala vyšetrenie, ktoré odhalilo existenciu užitia marihuany. V ten istý deň jej teda bola odobratá krv a analýza tejto vzorky potvrdila prítomnosť kanabionidov v krvi. Trestné konanie, ktoré začalo proti pani A., v júli 2012 nemecká prokuratúra zastavila. Rozhodnutím mesta Leutkirch o uložení pokuty z júla 2012 bola pani A. z dôvodu vedenia motorového vozidla pod vplyvom omamných látok uložená pokuta vo výške 590,80 eura a nariadený zákaz viesť motorové vozidlo v dĺžke jeden mesiac.

V septembri 2012 odobral Úrad krajinskej rady okresu Ravensburg, Nemecko, pani A. jej rakúsky vodičský preukaz pre územie Nemecka. Podľa úradu sa totiž preukázalo, že pani A. nie je spôsobilá viesť motorové vozidlá, keďže analýzou vzorky krvi, vykonanou v máji 2012, bola u dotknutej osoby preukázaná existencia aspoň príležitostného užívania marihuany a že motorové vozidlo viedla pod vplyvom tejto omamnej látky. V prílohe k svojmu rozhodnutiu však úrad informoval pani A. o tom, že v budúcnosti môže požiadať o to, aby bola znovu oprávnená viesť motorové vozidlo v Nemecku, a to po predložení lekársko psychologického posudku vyhotoveného strediskom kontroly spôsobilosti viesť vozidlo, oficiálne uznaného v Nemecku, podľa ktorého je spôsobilá viesť motorové vozidlá. Úrad ďalej spresnil, že získanie takéhoto posudku je spravidla podmienené preukázaním abstinencie dotknutej osoby, pokiaľ ide o akékoľvek užívanie omamných látok počas doby jedného roka.

V októbri 2012 predložila pani A. námietku proti rozhodnutiu úradu, v ktorej v podstate uviedla, že nemecké orgány prijatím rozhodnutia o uložení pokuty z júla 2012 prekročili svoju právomoc a že podľa práva Únie týmto orgánom neprináležalo overovať jej spôsobilosť viesť motorové vozidlá, keďže podľa judikatúry Súdneho dvora to patrí do výlučnej právomoci členského štátu, ktorý jej vydal vodičský preukaz, konkrétne Rakúsku. Príslušný rakúsky úrad k veci uviedol, že podmienky, za akých môžu orgány podľa rakúskeho práva zakročiť proti pani A., neboli splnené, keďže lekár, ktorý v máji 2012 vykonal odber krvi, vo svojej správe uviedol, že pani A. nevykazovala žiadnu viditeľnú známku toho, že by bola pod vplyvom omamných látok.

Rozhodnutím z 20. decembra 2012 Vládne prezídium v Tübingene, Nemecko, zamietlo námietku pani A. proti rozhodnutiu nemeckého úradu v Ravensburgu zo septembra 2012 s odôvodnením, že neexistencia zásahu nemeckých orgánov v prípadoch vedenia motorových vozidiel pod vplyvom omamných látok je nezlučiteľná s cieľom smernice 91/439, ktorým je zaistenie bezpečnosti cestnej premávky. Prezídium súčasne dodalo, že na rozdiel od toho, čo tvrdila pani A., článok 8 ods. 2 tejto smernice nebránil tomu, aby jej bol vodičský preukaz odobratý, pričom spresnilo, že ide o jedno z opatrení, ktoré môže členský štát prijať na základe článku 8 ods. 4 prvého pododseku uvedenej smernice.

V januári 2013 podala pani A. žalobu proti rozhodnutiu nemeckého úradu v Ravensburgu zo septembra 2012 na Správny súd v Sigmaringene, Nemecko, pričom v nej zopakovala tvrdenia, ktorými argumentovala už predtým. Navyše v nej tvrdila, že článok 11 ods. 4 druhý pododsek smernice 2006/126 neoprávňuje Nemecko odmietnuť uznať platnosť jej vodičského preukazu, keďže ho vydala Rakúska republika a jej obvyklé bydlisko je naďalej na území Rakúska. Podľa pani A. boli teda na stanovenie, či je stále spôsobilá viesť motorové vozidlá, príslušné výlučne rakúske orgány.

Nemecký úrad navrhol, aby bola žaloba pani A. zamietnutá, pričom podľa jeho názoru treba zohľadniť najmä to, že dôvod odmietnutia uznať vodičský preukaz pani A. vznikol až po jeho vydaní. Skutkové okolnosti, ku ktorým došlo po vydaní vodičského preukazu, oprávňujú dotknuté členské štáty Európskej únie, aby odmietli uznať právo viesť vozidlo na ich území.

Takúto možnosť upravuje článok 8 ods. 4 smernice 91/439, ktorý na rozdiel od znenia článku 8 ods. 2 tejto smernice neoprávňuje len členský štát obvyklého bydliska, ale aj akýkoľvek iný členský štát, aby odmietol uznať právo viesť vozidlá na svojom území. Zákaz viesť motorové vozidlo podľa právnych predpisov z oblasti trestného práva alebo priestupkov je opatrením „obmedzujúcim" vodičský preukaz, na ktoré sa vzťahuje výnimka z opatrení podľa trestného práva alebo právnej úpravy priestupkov, pokiaľ zásada teritoriality podľa smernice 91/439 neustanovuje inak. Odmietnutie uznania práva používať vodičský preukaz na nemeckom území predstavuje len neuznanie platnosti vodičského preukazu vydaného iným členským štátom v dotknutom členskom štáte v zmysle tej istej smernice 91/439.

V odpovedi na žiadosť nemeckého správneho súdu rakúska strana uviedla, že rakúske orgány by podľa rakúskej právnej úpravy vodičských preukazov zasiahli len vtedy, ak by neschopnosť viesť motorové vozidlá z dôvodu užívania omamných látok bola lekársky diagnostikovaná, alebo ak by existovali náznaky vzbudzujúce podozrenie zo závislosti od týchto látok. Vo veci samej by rakúske orgány naďalej považovali pani A. za spôsobilú viesť motorové vozidlá a vodičský preukaz by jej teda bol ponechaný.

Nemecký správny súd sa vyjadril tak, že žaloba pani A. by musela byť zamietnutá, ak by sa malo uplatňovať nemecké právo. Podľa nemeckých predpisov musí totiž úrad príslušný pre vodičské preukazy odobrať vodičský preukaz, ak sa ukáže, že jeho držiteľ nie je spôsobilý viesť motorové vozidlá. Účinkom tohto odobratia, pokiaľ ide o vodičský preukaz vydaný v zahraničí, je odmietnutie uznania práva používať tento preukaz na nemeckom území. V tomto prípade nespôsobilosť pani A. viesť motorové vozidlá vyplýva z uplatňovania ustanovení, v zmysle ktorých je spravidla nespôsobilou viesť motorové vozidlá každá osoba príležitostne užívajúca marihuanu, ktorá nie je schopná oddeliť vedenie motorového vozidla od takéhoto užívania. Vo veci samej existujú dostatočné náznaky takejto neschopnosti pani A. Nemecký súd navyše spresnil, že reakcie na dopravné priestupky a náznaky chýbajúcej spôsobilosti viesť motorové vozidlo, ktoré upravuje vnútroštátne právo, môžu prebehnúť na troch odlišných úrovniach, a to na trestnoprávnej úrovni, na úrovni právnej úpravy priestupkov a na úrovni právnej úpravy vodičských preukazov. Prejednávaný prípad zodpovedá praxi v oblasti právnej úpravy vodičských preukazov. Príslušné úrady pre vodičské preukazy a policajné útvary vychádzajú zo zásady, že nemecké orgány sú príslušné na odobratie vodičských preukazov vydaných v zahraničí vtedy, keď sa pri porušení dopravných predpisov, ku ktorému došlo v Nemecku, objavia príznaky chýbajúcej spôsobilosti viesť motorové vozidlo.

Keďže nemecký súd v Sigmaringene mal pochybnosti, pokiaľ ide o súlad nemeckej právnej úpravy a správnej praxe s povinnosťou vzájomného uznávania vodičských preukazov vydaných členskými štátmi, rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru EÚ tieto otázky:

1. Bráni povinnosť vzájomného uznávania vodičských preukazov, ktoré vydali členské štáty, vyplývajúca zo smernice 2006/126 takej vnútroštátnej úprave Spolkovej republiky Nemecko, podľa ktorej musí byť právo používať zahraničný vodičský preukaz v Nemecku dodatočne odobraté v správnom konaní, keď držiteľ zahraničného vodičského preukazu s ním v Nemecku vedie motorové vozidlo pod vplyvom ilegálnych drog, v dôsledku čoho už podľa nemeckých predpisov nemá spôsobilosť viesť motorové vozidlo?

2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku: platí to aj vtedy, keď štát, ktorý vodičský preukaz vydal, vie o jazde pod vplyvom drog, ale nekoná a riziko, ktoré vyvoláva držiteľ zahraničného vodičského preukazu, preto naďalej trvá?

3. V prípade zápornej odpovede na prvú otázku: smie Nemecko podmieniť opätovné udelenie práva používať zahraničný vodičský preukaz v Nemecku splnením vnútroštátnych podmienok opätovného udelenia?

4. a) Môže výhrada rešpektovať zásadu teritoriality právnych predpisov z oblasti trestného práva a polície podľa smernice 2006/126 odôvodniť podľa právnej úpravy vodičských preukazov postup iného členského štátu namiesto štátu, ktorý vodičský preukaz vydal? Umožňuje výhrada napríklad dodatočne odobrať právo používať zahraničný vodičský preukaz v Nemecku na základe trestnoprávneho ochranného opatrenia?

b) V prípade kladnej odpovede na otázku uvedenú v bode a) štvrtej otázky: je s ohľadom na povinnosť vzájomného uznávania, pokiaľ ide o opätovné udelenia práva používať zahraničný vodičský preukaz v Nemecku, príslušný členský štát ukladajúci ochranné opatrenie alebo štát, ktorý vodičský preukaz vydal?

Podrobnosti o priebehu súdneho konania, ako aj obsah a dôvody rozhodnutia Súdneho dvora EÚ v tejto veci, nájdete v nasledujúcej Rade advokáta.

AT® Žilina

Váš autorizovaný partner pre predaj a servis vozidiel

TOYOTA

LEXUS

IVECO

FIAT PROFESSIONAL

www.atza.sk

autor: Ing. Martin KMEŤ

(pokračovanie)

ZDOKONALENIA VO VÝKONE TECHNICKÝCH A EMISNÝCH KONTROL

Samozrejmým predpokladom očakávaného prínosu technických a emisných kontrol je objektívnosť ich vykonávania, ktorú súčasný stav techniky umožňuje a podporuje. Moderné technológie kontroly s využitím elektroniky a výpočtovej techniky dokážu v značnej miere eliminovať vplyvy ľudského činiteľa, ktoré – vychádzajúc z praxe – nemožno vylúčiť, či už sú náhodné alebo zámerné. Konkrétny prístup jednotlivých krajín aj v rámci EÚ sa v tomto smere môže čiastočne líšiť, aj keď všetky prijímané riešenia majú rovnaký cieľ – eliminovať chyby a nekorektné praktiky pri výkone tejto činnosti a zlepšiť jej kvalitu aj objektívnosť.
Tento cieľ podporujú aj prijímané legislatívne opatrenia, konkrétne u nás na základe vyhlášky č. 578/2006 Z.z. sa počnúc 1. januárom 2009 začala používať nová, zdokonalená technológia výkonu technických aj emisných kontrol.

▲ Obr. 1: Valcová skúšobňa bŕzd s riadiacim pultom vybaveným počítačom na automatizovaný záznam a prenos nameraných hodnôt z kontrolovaného vozidla do informačného systému AIS STK

Pri technických kontrolách bol zásadnou zmenou automatický záznam nameraných hodnôt na valcovej skúšobni bŕzd a ich prenos do automatizovaného informačného systému STK (AIS STK), a to z celej siete STK. Konkrétne ide o hodnoty brzdných síl nameraných na jednotlivých nápravách kontrolovaného vozidla a súčasne aj ovládacej sily na pedál v prípade vozidiel s hydraulickou ovládacou sústavou bŕzd (prípadne kombinovanou), ktorá je charakteristická pre osobné a ľahké dodávkové automobily (kategórie vozidiel M1, N1). Pri autobusoch, nákladných automobiloch a k nim prípojných vozidlách s pneumatickou ovládacou sústavou ide o hodnoty brzdných síl a brzdných (ovládacích) tlakov. Pre takýto postup merania je potrebné použiť moderné valcové skúšobne bŕzd, ktoré sú vybavené riadiacim pultom s počítačom a špeciálnym softvérom, pričom tieto musia byť na použitie pri vykonávaní technických kontrol schválené ministerstvom dopravy (obr. 1). Počítač z nameraných údajov pomocou softvéru automaticky vyhodnotí nesúmernosť brzdného účinku každej nápravy, ovalitu a po zadaní celkovej hmotnosti vozidla aj účinok prevádzkovej brzdy a parkovacej brzdy vozidla. Automaticky zaznamenané údaje, ktoré sa z kontrolnej linky prenášajú do centrálneho servera AIS STK s využitím internetu systémom on-line, sa vytlačia do protokolu o technickej kontrole vozidla bez zásahu kontrolného technika. Keďže bezchybný technický stav brzdovej sústavy vozidla patrí k prvoradým predpokladom jeho bezpečnej jazdy, má automatizácia tejto kľúčovej skupiny kontrolných úkonov, ako prvých v rámci technickej kontroly, bezpochyby svoje opodstatnenie. Prenos údajov o technickej kontrole do AIS STK zostáva vo všetkých prípadoch samozrejmosťou, čo sa týka aj zistení pri vizuálne alebo manuálne vykonávaných kontrolných úkonoch, ktoré nie je možné úplne vylúčiť. Pri týchto subjektívnych kontrolných úkonoch prispievajú k zjednoteniu a objektívnosti hodnotenia detailne prepracované metodiky kontroly pripravované technickými službami, priebežné vzdelávanie kontrolných technikov a odborný technologický dozor.

Viaceré významné technologické a metodické zmeny sa od začiatku roku 2009 zaviedli aj vo výkone emisných kontrol. Analyzátory výfukových plynov pre zážihové motory, ktoré sa používajú na pracoviskách emisnej kontroly, musia byť vybavené zariadením na komunikáciu so systémom palubnej diagnostiky (OBD) a softvérom umožňujúcim automatizovaný postup merania. Rovnakým spôsobom ako pri technických kontrolách sa zabezpečuje prenos údajov a nameraných hodnôt do databázy automatizovaného informačného systému emisných kontrol (AIS EK).

Takto zistené relevantné hodnoty sa vytlačia do protokolu o emisnej kontrole motorového vo-

▲ Obr. 2: Komunikačné zariadenie označované aj ako E-OBD Box (na obrázku umiestnené hore na analyzátore) umožňuje kontrolu palubnej diagnostiky vozidla a zistenie údajov potrebných pre vyhodnotenie emisnej kontroly

zidla taktiež bez zásahu technika, ktorý emisnú kontrolu vykonáva. Používať sa môžu len meradlá, prístroje a softvér, ktorých vhodnosť bola schválená ministerstvom dopravy. Jedinou výnimkou sú emisné kontroly vozidiel so zážihovým motorom bez katalyzátora, prípadne s neriadeným katalyzátorom, pri ktorých sa používa pôvodný postup aj prístrojová technika.

Automatizovaný záznam nameraných hodnôt a ich prenos do centrálneho servera automatizovaných informačných systémov AIS STK resp. AIS EK eliminuje možné chyby obsluhy a obmedzuje prípadné nekorektné praktiky pri výkone kontroly.

EMISNÉ KONTROLY UŽ AJ S VYUŽITÍM OBD

Od začiatku roka 2009 bola zavedená do rozsahu pravidelnej emisnej kontroly osobných a ľahkých úžitkových vozidiel s celkovou hmotnosťou do 3,5 t (kategórie M1 a N1) so zážihovým motorom a riadeným katalyzátorovým systémom aj kontrola systému palubnej diagnostiky OBD. Tá je záväzná pre všetky vozidlá tohto druhu prvýkrát prihlásených do evidencie od 1. januára 2005. Zabudovanie systémov OBD do motorových vozidiel si vyžiadalo postupné sprísňovanie emisných noriem, pričom ich vývoj aj konkrétne nasadenie bolo rýchlejšie v prípade zážihových motorov. Ich účelom je kontrola systémov všetkých zariadení dôležitých z hľadiska redukcie sledovaných škodlivín vo výfukových plynoch počas prevádzky vozidla, ich komponentov a konštrukčných dielcov. Chybnú funkciu signalizuje indikátor systému na prístrojovej doske (MIL indikátor – kontrolka emisií) a zároveň sa zistené chyby ukladajú do pamäte systému spolu so súvisiacimi údajmi. Komunikáciu a kontrolu systémov OBD vozidiel umožňujú moduly OBD označované aj ako E-OBD Box (obr. 2), ktoré doplnili používané analyzátory. Tieto zariadenia sa prepoja káblom s diagnostickou zástrčkou s elektronickým systémom palubnej diagnostiky vozidla cez štandardizovanú zásuvku (obr. 3).

Kontrola je zameraná na overenie komunikácie so systémom OBD vozidla, získanie údajov potrebných na vykonanie emisnej kontroly, kontrolu činnosti systému riadenia prípravy zmesi a zistenie obsahu pamäte porúch. Prístroj automaticky načíta napríklad údaje o teplote a otáčkach motora, obsah pamäte chýb či parametre lambda sond. Chyby zistené uvedeným osobitným modulom, čo je vlastne čítačka chýb s potrebným softvérom, sa hodnotia podľa závažnosti. Relevantné namerané hodnoty a zistené chyby sa vytlačia do protokolu o emisnej kontrole rovnako aj výsledné hodnotenie stavu vozidla (spôsobilé alebo nespôsobilé), a to bez zásahu kontrolného technika, ktorý emisnú kontrolu vykonáva.

Faktom je, že súčasné moderné automobily majú v porovnaní s tými staršími, ktoré ešte neboli vybavené riadenými systémami pre redukciu škodlivín vo výfukových plynoch, niekoľkonásobne nižšie emisie škodlivín. To vyžaduje na pracoviskách emisných kontrol aj použitie veľmi presných prístrojov na kontrolu zloženia ich výfukových plynov. Terajšie analyzátory výfukových plynov zážihových motorov musia spĺňať požiadavky na presnosť merania podľa medzinárodnej normy OIML R99 triedy 0, keďže napríklad emisia kysličníka uhoľnatého pri motore s riadeným katalyzátorom sa pri voľnobehu približuje k nulovej hodnote a záväzné limity sa stanovujú v desatinách percenta objemového obsahu. To sú zároveň dôvody, pre ktoré sa pri emisných kontrolách zavádza aj kontrola systému palubnej diagnostiky, v súlade so smernicou 2001/9/ES.

▲ Obr. 3: Súčasťou emisnej kontroly je aj zistenie potrebných údajov a čítanie pamäte chýb zo systému OBD cez štandardizovanú 16-pólovú diagnostickú zásuvku vozidla (pre európsku palubnú diagnostiku E-OBD)

POLESTAR PATRÍ VOLVU

Výrobca automobilov Volvo Cars kúpil 100 percent spoločnosti Polestar, švédskeho výrobcu výkonných vozidiel, vrátane značky Polestar. Odteraz sa bude označenie Polestar používať ako názov modelov špeciálnych výkonných vozidiel Volvo.

Polestar bude aj v budúcnosti pri vývoji novej generácie športových vozidiel využívať technológiu elektrifikácie dvojvalcových motorov od spoločnosti Volvo. Volvo je najväčší výrobca hybridných vozidiel typu plug-in v Európe. Volvo a Polestar majú spoločnú dlhú históriu. Od roku 1996 pôsobia v oblasti motoristického športu a v ostatných rokoch podpísali dohodu o spolupráci. Na jej základe spoločne pracujú na vývoji verzie Polestar pre vozidlá Volvo, ktorá prináša spojenie pohodlnej jazdy automobilov Volvo a veľkého výkonu a ovládateľnosti vozidiel Polestar.

Automobilka Volvo predpokladá, že v roku 2015 predá v celosvetovom meradle 750 kusov kombi V60 a sedanu S60 (na snímke) vo verzii Polestar.

Predaj vozidiel Polestar pod vlastníctvom značky Volvo by sa mal podľa predpovedí zväčšiť v strednodobom horizonte na 1000 až 1500 kusov za rok.

-vo-

BEST OF BEST PRE ŠKODU SUPERB

Porota Nemeckej rady pre dizajn (German Design Council) rozhodla, že nová Škoda Superb získa ocenenie Best of Best v kategórii Dizajn exteriéru vozidiel objemových značiek v súťaži Automotive Brand Contest 2015. Po typoch Octavia (2013) a Rapid Spaceback (2014) je nový Superb tretím typom mladoboleslavskej automobilky, ktorý získal ocenenie v tejto medzinárodnej súťaži.

S jedenástimi rôznymi kategóriami a štyrmi osobitnými kategóriami pokrýva Automotive Brand Contest kompletné spektrum dizajnu, ktoré siaha od samotného dizajnu automobilov prémiových aj veľkosériových značiek, cez stratégie dizajnu a multimediálne prepojenie, až po kampane a akcie. Nezávislá medzinárodná odborná porota v roku 2015 pozostávala zo šiestich zástupcov médií, dizajnu, komunikácie značiek a vysokých škôl.

-ša-

MERCEDES-BENZ S CABRIO

Automobilka Mercedes-Benz oznámila, že pripravuje "najkomfortnejší kabriolet sveta". Bude to otvorená verzia modelu S-Class Coupé. Bude mať vyhrievané sedadlá a „tepelné šály" Airscarf, luxusnou kožou potiahnutý interiér s drevenými a kovovými dekoračnými prvkami. Bude mať inteligentný klimatizačný systém a zlepšený systém Aircap, brániaci nepríjemnému víreniu vzduchu v priestore pre posádku pri jazde s otvorenou strechou. Mercedes-Benz sa rozhodol pre kabriolet triedy S po 44 rokoch. Fotografie, ktoré automobilka uvoľnila pre médiá pred autosalónom vo Frankfurte umožňujú len nahliadnuť do štvormiestneho interiéru vozidla...

-mz-

NISSAN NP300 NAVARA

Nová generacia Nissanu NP300 Navara upravená pre Európu bude mať premiéru na frankfurtskom autosalóne. Poháňať ju má štvorvalcový motor 2.3 dCi. Navara je známa už rok, ale s európskou špecifikáciou hu Nissan predstavuje až teraz. Vzhľadovo je to rovnaké auto, najväčšie zmeny sú v motoroch. Prepĺňaný štvorvalec 2.3 dCi pre Európu má mať dve výkonové úrovne (118 a 140 kW), na výber bude šesťstupňová ručne ovládaná alebo za príplatok sedemstupňová automatická prevodovka. Poháňané môžu byť len zadné kolesá, k dispozícii však bude aj pohon 4x4.

Nová Navara má ponúknuť jazdné vlastnosti „crossoverov“, ale so zachovaním suverenity pohybu v teréne. Verzia Double Cab je vybavená novou zadnou nápravou s päťprvkovým zavesením kolies, ktorá má v porovnaní so staršou tuhou nápravou s listovými pružinami o 20 kg menšiu hmotnosť. Verzii King Cab síce naďalej zabezpečujú pruženie listové pružiny, ale terajšia zadná náprava má o 7 kg menšiu hmotnosť a jazda by mala byť menej hlučná.

Úložná plocha verzie Double Cab je dlhá 1578 mm, teda dlhšia o 67 milimetrov, valníková úložná plocha verzie King Cab (zadné dvere nie sú plnohodnotné) je dlhá 1788 milimetrov. Navara je schopná ťahať príves s hmotnosťou až 3,5 t.

-nn-

SUZUKI BALENO

SUZUKI BALENO

Japonská automobilka Suzuki v marci na autosalóne v Ženeve vystavila okrem iného aj štúdiu hatchbacku s názvom iK-2. Mesiac pred autosalónom vo Frankfurte nad Mohanom automobilka oznámila, že tam predstaví svoj nový typ Baleno. Tento názov už v minulosti použila, ale novinka s pôvodným Balenom má spoločný len meno. Nové Baleno je odvodené od štúdie iK-2, zachováva jej dizajn, ale súdiac podľa zverejnenej fotografie bude pôsobiť menej agresívne. Vozidlo má mať priestranný interiér a moderné konštrukčné prvky.

Ak si zo štúdie preberie aj rozmery, bude to „veľké“ malé auto – s dĺžkou okolo 4 metre, šírkou až 1,9 m a výškou 1,45 m. V ponuke motorov by mal byť aj nový prepĺňaný zážihový trojvalec 1.0 Boosterjet s priamym vstrekovaním benzínu do valcov.

-si-

Na európskych cestách jazdí sedem rôznych typov vodičov

Aktuálny prieskum sociálnej psychológie bezpečnosti cestnej premávky, ktorý spoločne realizujú Londýnska škola ekonómie a politických vied (LSE) a výrobca pneumatík Goodyear, identifikoval rôzne spôsoby, ktorými ľudia reagujú na ostatných vodičov.

Sledovali, ako sa vodiči vyrovnávajú s vlastnými pocitmi a s neistotou týkajúcou sa správania sa ďalších účastníkov cestnej premávky. Prostredníctvom hĺbkových rozhovorov s rôznymi charakteristickými skupinami európskych vodičov vedci stanovili sedem rôznych typov osobností, ktoré sa prejavujú takto:

Učiteľ: potrebuje ubezpečenie od ostatných vodičov, že vedia, čo spravili zle a očakáva uznanie svojho úsilia o poučenie ostatných.

Vševiedaci: myslí si, že je obklopený samými neschopnými hlupákmi a uspokojí ho, keď môže z bezpečia svojho auta povýšene kričať na ostatných vodičov.

Pretekár: potrebuje všetkých predbehnúť a je otrávený, keď mu v tom niekto bráni. Pokiaľ sa ho niekto snaží predbehnúť, zrýchli, alebo zmenší odstup od ďalšieho vozidla, len aby tomu zabránil.

Sudca: chce potrestať ostatných vodičov za akékoľvek podľa neho nevhodné správanie. Môže sa to skončiť i tak, že vystúpi z vozidla a pôjde si to prekonzultovať s iným vodičom osobne.

Filozof: ľahko sa vyrovnáva s nevhodným správaním iných vodičov a snaží sa to racionálne vysvetliť. Darí sa mu ovládať svoje pocity vo vozidle.

Nekonfliktný: snaží sa vyhnúť konfliktom s ostatnými vodičmi. Neberie si ich správanie osobne, ale dáva si na nich pozor, pretože ich považuje za nebezpečných.

Pohodár: počúva hudbu alebo telefonuje, aby sa izoloval. Ak sa vyhýba kontaktom s ostatnými vodičmi, ale pritom dostatočne sleduje premávku, je to dobrá cesta na zoslabenie frustrácie.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Jazda ako vo väčšom aute

Kia Rio tretej generácie mala premiéru v roku 2011 a za krátky čas si vybudovala silnú pozíciu v triede malých áut. Zákazníkov presvedčila svojím vzhľadom, priestrannosťou kabíny a najmä výbornými jazdnými vlastnosťami na úrovni minimálne o triedu väčších áut. Minulý rok na autosalóne v Paríži Kia predstavila inovované Rio. U nás sa v upravenej podobe predáva od začiatku tohto roka.

Naďalej je v ponuke ako troj a päťdverový hatchback. Novinkou je karoséria sedan. Tím dizajnérov Kie pod vedením šéfa oddelenia dizajnu automobilky, Petra Schreyera, upravil masku chladiča, prepracoval tvar predného nárazníka a nových hmlových svetiel zapustených do zmenených plastových

výliskov s dvojicou horizontálnych lamiel. Nový a osobitý štýl vozidla podčiarkujú tri nové typy zliatinových diskových kolies s priemerom 15, 16 a 17 palcov. Dizajnéri boli odvážni aj v zadnej časti. Úplne prepracovaný nárazník má čiernu spodnú plastovú časť, ktorú lemujú odrazové plochy v tvare bumerangu. Zmenená je aj grafika veľkých zadných svetiel. Úpravu exteriéru završuje paleta dvoch lakov karosérie, rozšírená o dve nové farby – modrú Urban Blue a žltú Digital Yellow. V ponuke sú atmosférické zážihové 4-valce 1.2 D-CVVT (62 kW) a 1.4 CVVT (80 kW). Priaznivci nafty majú na výber 3-valec 1.1 CRDi (55 kW) a výkonnejší 4-valec 1.4 CRDi (66 kW). Motory sa kombinujú s 5 alebo 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou alebo 4-stupňovou automatickou prevodovkou. Na výber sú tri stupne výbavy SILVER, GOLD a PLATINUM. Najväčšou novinkou je druhá generácia Start/Stop systému ISG s rýchlejším štartom a výkonnejším alternátorom.

V krátkom časovom slede sme mali možnosť tento rok vyskúšať dva modely Kia Rio – sedan a päťdverový hatchback. Kia predstavila malý sedan K2 v roku 2011, bol určený najmä pre čínsky trh, ale predávajú ho i v USA a v Rusku. Po troch rokoch tento automobil začali pod názvom Rio sedan predávať aj v Španielsku a teraz už obohacuje triedu malých áut aj v ďalších európskych štátoch.

V minulosti patril menší sedan k bežným autám na trhu, ale zákazníci v Európe si časom viac obľúbili praktickosť hatchbackov. Sedan typu Rio je o 320 mm dlhší (4370 mm) ako päťdverový hatchback, na konštrukčnom základe je postavený. Ostatné rozmery auta sú zhodné (šírka 1720 mm, výška 1455 mm), rázvor náprav má hodnotu 2570 mm. Karoséria sedanu je od B stĺpikov smerom dozadu iná. Strecha plynulo klesá, zadné okno je dlhé, batožinový priestor opticky posunul kabínu vpred, čo sedanu pridalo na elegancii. Mohutne pôsobí zadná časť, ktorej veko batožinového priestoru predeľujú zadné svetlá. Dizajnéri odlíšili sedan od hatchbacku aj v prednej časti, kde použili najmä rozdielne plasty na nárazníkoch. Batožinový priestor sedanu ponúka v základnom usporiadaní 400 litrov, čo je o 112 litrov viac ako má päťdverová verzia, ktorá má však výhodu, že po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 923 litrov. I keď sa v sedane dajú sklopiť operadlá zadných sedadiel (odisťovacie ťahadlá sú umiestnené dosť neprakticky, uprostred za hlavovými opierkami) otvor sa dá využiť na prenos dlhších štíhlych predmetov. Výhodou batožinového priestoru v sedane je, že do neho nie je vidieť, karoséria je asi tuhšia, interiér sa nám zdal byť tichší ako v hatchbacku. I keď ani tomu nemožno vyčítať vý-

raznejší vnútorný hluk. Vzadu sa pohodlne odvezú dve dospelé osoby konfekčnej veľkosti tak v sedane ako aj v hatchbacku.

Zatiaľ sú pre sedan v ponuke na výber len dva zážihové motory 1.2 a 1.4-litrové a jedna úroveň kvalitnej výbavy Silver. Jej súčasťou je ručne ovládaná klimatizácia, rádio s CD/MP3 s ovládaním na volante, palubný počítač (funkcie - dojazd, priemerná, okamžitá spotreba, čas jazdy), teplomer chladiacej kvapaliny, zásuvka na 12V, vstupy AUX, USB, 6-bezpečnostných vankúšov, dojazdové koleso, asistenčný systém rozjazdu do kopca....Denné svietenie nevyužíva LED, len žiarovky. Pri dlhších cestách by náročnejší zákazníci asi ocenili lakťové opierky ako aj tempomat. To však zatiaľ nebývajú štandardné prvky výbavy v malých autách. Pri cúvaní vozidla pri parkovacích manévroch je dozadu cez malé okno horší výhľad, „cúvacie snímače" by v tomto prípade neboli zbytočným prepychom.

Skúšali sme sedan poháňaný motorom so zdvihovým objemom 1248 cm3, s výkonom 62 kW. Maximum krútiaceho momentu 121 Nm dosahuje pri 4000 otáčkach za minútu, ale subjektívne v meste dával vozidlu dostatok živosti aj pri menších ako polovičných otáčkach, na čom má najväčšiu zásluhu zrejme variabilné časovanie ventilov. Motor spolupracuje s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, ktorá preraďuje bezproblémovo. Sedan sa hodí na každodenné bežné jazdenie, hlavne v meste. Motor ožíva už od 1000 ot./min., režim v hornej štvrtine otáčkového spektra mu až tak nevonia. Ale pri prekonávaní stúpania cesty, ak sme nechceli strácať rýchlosť, pri podradení musel pracovať aj pri veľkých otáčkach. Zvuk motora začína byť v kabíne dosť výrazný na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h, kedy motor „točí" okolo 3700 ot./min. Počas týždenného skúšania sme dosiahli v kombinovanej prevádzke priemernú spotrebu 5,8 l/100 km.

Druhým skúšaným modelom bol 5-dverový hatchback (v peknej žltej farbe, ktorá možno bola hlavnou príčinou častých zvedavých pohľadov ľudí z okolia auta). Poháňal ho zážihový štvorvalec opäť s atmosférickým nasávaním, so zdvihovým objemom 1,4 litra. Dosahuje výkon až 80 kW a maximálny krútiaci moment 137 Nm pri 4200 ot./min. Z 0 na 100 km/h sa Rio s týmto motorom dostane za 11,4 sekundy a maximálnu rýchlosť má 185 km/h. Ani tomuto motoru neprekážajú malé otáčky, ale pri väčších ožíva oveľa výraznejšie ako menší motor v sedane. Z rýchlosti 50 km/h motor pri zaradenom piatom prevodovom stupni reaguje na pridanie plynu spočiatku vlažným, ale s rastúcimi otáčkami čoraz presvedčivejším zrýchľovaním vozidla. Pri bežnej jazde motor vôbec netreba „vytáčať" nad polovicu hodnoty povolených otáčok. Príjemná a pritom úsporná je jazda v Riu, keď jeho motor pracuje v malých a stredných otáčkach. Celková spotreba je veľmi závislá od spôsobu jazdy. Na okresných cestách s nie príliš intenzívnou premáv-

autor: Tatiana Ťažká

kou a pri ustálenom a pokojnom tempe 90 km/h sme dosahovali spotrebu benzínu okolo 5,8 l/100 km. V meste sa nám darilo jazdiť so spotrebou tesne nad 7 l/100 km. Na diaľnici, pri dodržaní limitu 130 km/h a so zaradeným šiestym prevodovým stupňom, sa ručička otáčkomera pohybovala okolo 3650 ot./min a dosahovali sme spotrebu benzínu mierne nad 9 l/100 km.

Dobre sme sa oboznámili s jazdnými vlastnosťami malej Kie už pred jej modernizáciou, takže veľmi dobré vlastnosti oboch tento rok skúšaných modelov nás neprekvapili. Zvládajú dobre aj jazdu po rozbitých, nekvalitne opravovaných cestách. Výraznejšie priečne nerovnosti auto prechádza len s tlmeným buchnutím. Vozidlo je stabilné, pri veľmi rýchlom prejazde zákrut vždy zasiahne štandardne montovaný stabilizačný systém, ktorý sa však dá vypnúť.

Z vozidla je dobrý výhľad dopredu aj do strán, smerom dozadu sme ocenili v hatchbacku zadnú parkovaciu kameru (1290 eur). Inak by bolo cúvanie komplikovanejšie, lebo masívny C stĺpik karosérie zhoršuje výhľad šikmo dozadu. Kamera je súčasťou balíka výbavy, ktorý ešte zahŕňa bezkľúčový prístup a štartovanie vozidla Smart Key, navigačný systém so 7-ročnou aktualizáciou máp.

V nami skúšanom vozidle s výbavou Platinum boli vyhrievané predné sedadlá, vyhrievaný volant, automatická klimatizácia, zadné elektricky ovládané okná, zadné parkovacie snímače, predné hmlové svetlá, Bluetooth hands free, dojazdové rezervné koleso a iné. Modernizácia priniesla krajšiu prístrojovú dosku, ktorá pôsobila v hatchbacku vo výbave Platinum priam luxusným dojmom. Dotykový displej má jednoduché menu, je prehľadný. Originálne vyzerajú ovládače ventilácie a klimatizácie. Ostatné ovládače sú dostatočne veľké a fungujú precízne.

Kia Rio sedan 1,2 CVVT s výkonom 62 kW sa predáva za 11 890 eur. V nami skúšanom vozidle sa doplácalo len za metalízu 360 eur.

Kia Rio 5-dverový hatchback 1.4 CVVT s výkonom 80 kW sa predáva za 13 590 eur. Skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 15 620 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod DOHC, kompresný pomer a/10,5:1, b/ 10,5:1 zdvihový objem a/ 1248 cm3, b/ 1396 cm3, najväčší výkon a/ 62 kW pri 6000 ot./min., b/ 80 kW pri 6300 ot./min., krútiaci moment a/ 121 Nm pri 4000 ot./min., b/ 137 Nm pri 4200 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru a/ 185/65 R-15, b/ 195/55 R-16.

Karoséria: a/ 4-dverová 5-miestna typu sedan, b/ 5-dverová 5 miestna typu hatchback.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v a/ 4370/1720/1455 mm, b/ 4050/1720/1455 mm, rázvor náprav 2570 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu a aj b/ 1520/1525 mm, pohotovostná/celková hmotnosť a/ 1164/1560 kg, b/ 1223/1600 kg, objem batožinového priestoru a/ 400 l, b/ 288/923 l, objem palivovej nádrže 43 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť a/ 170 km/h, b/ 185 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za a/ 13,4 s, b/ 11,4 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke a/ 6,3/4,2/5 l/100 km, b/ 7,2/4,5/5,5 l/100 km, CO2 a/ 115 g/km, b/ 127 g/km.

Nabitá energiou

Spoločnosť Kia Motors 15. septembra na autosalóne v nemeckom Frankfurte nad Mohanom. predstaví novú generáciu typu Kia Sportage. Pred autosalónom automobilka uverejnila tri škice karosérie a prednej časti interiéru.

Z nich vidno, že štvrtá generácia tohto obchodne mimoriadne úspešného SUV má odvážny dizajn, ktorý vyžaruje silu a obratnosť z každého uhla. Interiér navrhnutý v jednoduchom a modernom štýle bude vraj vynikať kvalitou použitých materiálov, ktoré posúvajú latku náročnosti, kladenú na prepracovanie kabíny, na ešte vyššiu úroveň.

Nový model pochádza z európskeho dizajnového centra Kia Motors vo Frankfurte nad Mohanom a je isté, že úplne nová Kia Sportage predstavuje budúcu tvár značky Kia. Toto mesto je vlastne miestom jej ideového zrodu, lebo v tomto nemeckom meste má Kia svoje európske dizajnové centrum.

Podvozok by mal byť v podstate rovnaký ako má už známy Hyundai Tucson, rozdiely budú možno v naladení pruženia. Podobná bude teda asi aj ponuka motorov a prevodov. Zážihové motory bude zastupovať asi 1,6-litrový štvorvalec radu GDI s atmosférickým nasávaním aj s prepĺňaním, vznetové motory by mali mať zdvihový objem 1,7 a 2 litre. Štandardne dodávanou prevodovkou bude iste šesťstupňová s ručným ovládaním, v ponuke však s veľkou pravdepodobnosťou bude aj klasický šesťstupňový „automat“ a sedemstupňová dvojspojková automatická prevodovka.

Do predaja sa má štvrtá generácia SUV Kia Sportage dostať v závere tohto roka.

-ka-

Sportage ešte výhodnejšia

Slovenské SUV z Tepličky nad Váhom získalo počas svojej histórie mnoho ocenení.

V jeho vitríne sú trofeje ako za dizajn (reddot design award, iF product design award), tak aj za kvalitu a prevádzkovú spoľahlivosť (J.D. Power). Nezabudlo sa ani na maximálnu bezpečnosť – nezávislá organizácia EuroNCAP ohodnotila Kia Sportage plným počtom päť hviezdičiek.

Pri príležitosti dvoch miliónov vyrobených automobilov vo výrobnom závode Kia Motors Slovakia v Tepličke nad Váhom, je pre zákazníkov pripravený špeciálny darček: Komfortný balík výbavy EXTRA. Zahŕňa diskové kolesá z ľahkej zliatiny 17“, LED denné svietenie, predné hmlovky s prisvecovaním do zákrut, dvojzónovú automatickú klimatizáciu, chrómované exteriérové doplnky, kožené interiérové doplnky a ISG (systém Štart/Stop) s celkovým cenovým zvýhodnením až 2100 eur.

autor: Samuel BIBZA

Mimoriadne vydarené kombi

Niektoré typy automobilov obsahujúce viacero modelov, medzi nimi aj model s karosériou kombi, si najviac pamätáme najmä kvôli vlastnostiam tohto modelu. Už najmenej pred desaťročím prestali kombi vznikať ako hatchback či sedan s pridaným priestorom za operadlami zadných sedadiel.

Aj vo vývoji Škody Auto v Mladej Boleslavi vyvíjali model kombi súčasného typu Fabia súbežne s hatchbackom. Aj vďaka tomu je nová Fabia Combi jedným z najkrajších modelov značky Škoda. Vyskúšali sme ju s najvyššou úrovňou výbavy Style, poháňanú prepĺňaným zážihovým 1,2-litrovým motorom spolupracujúcim so 7-stupňovou dvojspojkovou automatickou prevodovkou.

Fabia Combi ponúka rovnako pokrokovú techniku ako skôr predstavený hatchback. Línia strechy sa mierne zvažuje od stredného stĺpika karosérie. Pri pohľade zboku vidno, že v porovnaní s hatchbackom má kombi iný aj zadný pár dverí. Priestor pre cestujúcich na zadných sedadlách je prakticky rovnaký ako pri hatchbacku. V pozdĺžnom smere zhoda, od sedacej časti po strop milimetre v prospech kombi. Ak má vodič výšku mierne nad 180 cm, za neho sa posadí rovnako vysoký spolucestujúci, ale kolenami sa už vtláča do operadla vodiča. Pri prekonávaní kratších vzdialeností to nie je problém, pri viachodinovom cestovaní by už bolo treba robiť častejšie prestávky na obnovenie krvného obehu v nohách dlháňov na zadných sedadlách.

Kto už pozná „základný“ model nejakého typu, tak pri modeli kombi najpozornejšie skúma jeho batožinový priestor a nadväznosť na zadnú časť interiéru. Batožinový priestor Fabie Combi získal od nás prvé dobré body už po otvorení jeho veka. Vyklopí sa tak vysoko, že ani nadpriemerne vysoké osoby si neudrú hlavu o spodnú hranu veka pri manipulácii s batožinou. Pravdaže, len ak maximálnemu otvoreniu veka nebráni nižší strop garáže alebo iné obmedzenie. Otvor do batožinového priestoru je dostatočne rozmerný, potešila nás aj nižšia poloha nakladacej hrany v porovnaní s hatchbackom. Napriek tomu, že Fabia Combi ako auto z pomedzia malých áut a áut nižšej strednej triedy nemôže mať dlhý rázvor náprav, umožňuje sklápať operadlá zadných sedadiel bez toho, aby bolo treba posúvať predné sedadlá dopredu. To nie je ani v mnohých o triedu väčších autách. V štandardnej výbave je dno batožinového priestoru asi 10 cm pod plochou sklopeného zadného operadla. Schod možno odstrániť zdvojeným dnom. To je však aj pri najvyššej výbave Style za príplatok 135 eur. Pod dnom je miesto pre rezervné koleso, plnohodnotné je za príplatok 78 eur. Batožinový priestor je dobre využiteľný, pretože má

geometricky jednoduchý tvar. Zakrýva ho kryt s poloautomatickým pružinovým zrolovaním. Za príplatok 74 eur si možno do Fabie Combi obstarať aj praktický súbor troch batožinových sietí, pružnej demontovateľnej schránky do batožinového priestoru a ďalších šikovných drobností ako napríklad malý odpadkový kôš v predných dverách.

Motor 1.2 TSI je po modernizácii pre splnenie emisnej normy Euro 6 vo Fabii vyladený na najväčší výkon 81 kW a krútiaci moment 175 Nm. Keďže túto hodnotu krútiaceho momentu má už od 1400 otáčok za minútu, riadiaca jednotka prevodovky DSG nemá dôvod, aby motor bolo treba „vytáčať" ani pri snahe o akceleráciu. Pravda, motor sa nárastu otáčok nebráni, veď vrcholnú hodnotu krútiaceho momentu si udržiava až do 4000 otáčok za minútu. Ale ako pri každom maloobjemovom prepĺňanom motore sa to hneď prejaví neprehliadnuteľným nárastom spotreby benzínu. Pri ustálenej rýchlosti 90 km/h riadiaca jednotka prevodovky v spolupráci s riadiacou jednotkou motora držia jeho otáčky na hodnote 2000 za minútu, na diaľnici pri 130 km/h okolo 2750 ot./min. V meste sme dosahovali priemernú spotrebu 6,5 l/100 km, mimo mesta pri pokojnej jazde 5 l/100 km a na diaľnici s aktivovaným tempomatom pri rýchlosti 130 km/h 6,8 l/100 km. Prevodovka preraďuje hladko a v očakávaných okamihoch, takže jazda vo Fabii Combi s týmto pohonným reťazcom je príjemná. Vodič vie, že aj pre náročnejšie predbiehacie manévre má

výkonovú rezervu. Jazda je pohodlná aj vďaka výbornému podvozku. Len málokedy sme pri ostrom prejazde zákruty na ceste s hrboľatým povrchom museli riadením mierne doladiť zamýšľaný smer jazdy kvôli odskočeniu zadných kolies. Prejazd väčších nerovností smerovú stabilitu takmer nenarúša, ale v kabíne ho počuť. To však bude prekážať asi málokomu, lebo ostatné vlastnosti Fabie Combi sú presvedčivé.

Škoda Fabia Combi 1.2 TSI 81 kW DSG Style sa predáva za 14 790 eur. Skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 17 486 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový zážihový prepĺňaný, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1197 cm3, najväčší výkon 81 kW pri 4600 až 5600 ot./min., krútiaci moment 175 Nm pri 1400 až 4000 ot./min.

Prevody:
7-stupňová DSG 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 elektromechanickým posilňovačom, vonkajší obrysový priemer otáčania 10,4 m, pneumatiky rozmeru 215/45 R-16.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4257/1732/1488 mm, rázvor náprav 2470 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1463/1457 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1178/1633 kg, svetlá výška 135 mm, objem batožinového priestoru 530/1395 litrov, objem palivovej nádrže 45 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 199 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,6 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 5,8/4,1/4,8 l/100 km, CO2 110 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Úzkostlivý pestún

Prvá generácia Smartu Forfour využívala konštrukčné prvky automobilu Mitsubishi Colt a aj ho vyrábali spolu s Coltom v Holandsku. Pri vývoji novej generácie Smartov sa koncern Daimler, pod ktorý značka Smart patrí, spojil s automobilkou Renault. Tak sa stalo, že Smarty, nielen tento štvormiestny, ale aj kratší dvojmiestny sú súrodencami aktuálnej generácie Renaultu Twingo.

Kým Fortwo vyrábajú stále v pôvodnej fabrike vo Francúzsku, autá druhej generácie Forfour už schádzajú zo spoločnej montážnej linky závodu Renault v Slovinsku s Renaultom Twingo. Vyskúšali sme nový Smart Forfour poháňaný litrovým trojvalcovým zážihovým motorom s výkonom 52 kW spolupracujúcim s päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

Forfour má s Twingom tretej generácie vraj okolo 70 % spoločných dielcov, vrátane motorov a prevodoviek, odlišné majú prvky výbavy, bezpečnosti a každý je mierený na iného zákazníka. Skúšaný model mal úroveň výbavy Passion obohatenú o líniu Edition 1 (príplatok 3464 eur), ktorá zahŕňala panoramatickú strechu, športový balík a balík chladenia a audiotechniky. Vozidlo bolo vybavené aj balíkom LED snímačov za príplatok 514 eur. Balík obsahuje halogénové reflektory H4 s privítacou funkciou, hmlové reflektory, dažďový a svetelný snímač. Od Smartu by sme očakávali, že to bude vzhľadom i jazdnými vlastnosťami hravé auto, príťažlivé najmä pre mladých ľudí.

Dizajn vonkajšku karosérie aj vnútrajšku kabíny to asi zabezpečuje. Ale ostatné vlastnosti príliš nepodnecujú vášeň pre športovejší, zábavnejší pohľad na motorizmus. Skôr by sme povedali, že je to auto vhodné pre pokojných, pragmatický založených motoristov, ktorí si potrpia na vlastníctvo značkových vecí. A Smart je určite značkou. Najmä v západnej Európe, kde je podstatne viac zákazníkov ochotných si priplatiť za značkový tovar ako u nás.

V letnom dvojčísle sme písali o skúsenostiach s týždňovou prevádzkou dvojmiestneho Smartu Fortwo. Aj v štvormiestnom je farebne výrazný interiér, v skúšanom vozidle dominovala oranžová farba. Na zadné sedadlá sa nastupuje dobre, pretože zadný pár dverí sa otvára doširoka, takmer pod uhlom 90 stupňov. Keďže celková dĺžka auta je len 3,5 m, priestorové zázraky v zadnej časti kabíny nemožno očakávať. S dostatočným priestorovým komfortom sa na zadných sedadlách odvezú dve osoby s výškou najviac do 175 cm. Keďže však vieme, že väčšina áut v bohatších štátoch vozí len vodiča, zadné sedadlá sú obsadené najčastejšie len v taxíkoch, potom zmienka o dostatku miesta na zadných sedadlách Smartu Forfour vlastne ani nie je relevantná. Batožinový priestor ponúka objem v základnom usporiadaní 185 litrov. Ak sa zadné sedadlá premiestnia vznikne rovná úložná plocha s rozmerom 1285x996 mm a priestor do 975 litrov – najlepšie hodnoty vo svojom segmente. Operadlo predného sedadla vedľa vodiča možno sklopiť, čím pri sklopených zad-

ných sedadlách vznikne na pravej strane kabíny úložná plocha dlhá až 2,22 metra. Zadne sedadlá sa dajú nastaviť v dvoch sklonoch, pod nimi je schovaný veľký úložný priestor.

Nastupovanie je pohodlné aj na predné sedadlá, uľahčuje to pomerne vysoko položená podlaha. Predné sedadlá s integrovanými opierkami hlavy sú pohodlné, v skúšanom vozidle aj vyhrievané (+262 eur). Volant má príjemná tvar, má logicky rozmiestnené tlačidlá na ovládanie rádia, tempomatu a palubného počítača. Vľavo hore nad volantom je zabudovaný otáčkomer s hodinami, ktorý sa dá natáčať. Prístrojový panel tvorí oblúk rýchlomera a farebný displej palubného počítača, ktorý zobrazuje veľké množstvo údajov, ktoré chce vodič o aute vedieť. Zaujímavosťou je, „Eco score“, ktorý počíta zrýchlenie, predvídanie a preraďovanie. Vyskúšali sme ho a naše celodenné hodnotenie pri snahe o maximálne ekonomickú jazdu bolo 85 % a spotreba 4,3 l/100 km. Dobre pôsobia guľovité dýzy výduchov, ovládanie klimatizácie , ktorej teplota sa nastavuje posuvnou lupou. Vo vozidle sme ocenili aj množstvo odkladacích priestorov.

Forfour je vybavený množstvom bezpečnostných systémov, napríklad asistenčným systémom udržiavania jazdných pruhov (+383 eur), asistenčným stabilizačným systémom na vplyv bočného vetra, systémom kontroly tlaku v pneumatikách, ABS, ESP, 5 bezpečnostnými vankúšmi, systémom aktívneho brzdenia, ktorý stráži odstup od vozidla vpredu i vzadu , pri malom rozostupe upozorní vodiča červenou kontrolkou v tvare auta a hlasno zapípa. No a práve títo elektronickí anjeli strážni sú až príliš úzkostliví. V kombinácii s málo výkonným motorom robia z tohto auta dopravný prostriedok vhodný pre zákazníkov, ktorí za volantom len málokedy zatúžia po dravejšom spôsobe jazdy.

Motor je uložený vzadu naprieč pod podlahou batožinového priestoru, poháňané sú zadné kolesá. Atmosférický trojvalec s výkonom 52 kW a krútiacim momentom 91 Nm pre 975 kilogramové auto postačuje na bežný spôsob jazdy. Maximálna rýchlosť vozidla je 151 km/h, zrýchlenie z pokoja na sto zvláda za 15,9 sekundy. Na dynamickú jazdu auta motor nemá dych, cítiť to aj na diaľnici pri plne naloženom vozidle. Motor spolupracoval s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, ktorá má dlhšie prevodové stupne, piaty prevodový stupeň sme tak v meste ani nevyužívali. Pri ekonomickej jazde sme v meste jazdili s priemernou hodnotou 6,2 l/100 km, mimo mesta sme dosiahli spotrebu 4,8 l/100 km.

Smart Forfour patrí k jedným z najlepšie ovládateľných malých áut na trhu. Má malý polomer zatočenia, predné kolesá nezaťažené pohonom sa dajú natočiť v uhle až 45 stupňov, čo je príjemné pri jazde v stiesnených priestoroch a parkovaní, pričom nám pomáhali aj parkovacie snímače (za príplatok 302 eur). Podvozok Forfour je dobre naladený, do kabíny sa aj pri jazde po nekvalitnej vozovke neprenáša priveľa hluku. Ak sa však riadiacej jednotke ESP zdalo, že sme do zákruty vošli prirýchlo, ihneď systém okamžite zasiahol a spomalil rýchlosť vozidla.

Smart Forfour 1.0 s výkonom 52 kW sa predáva za 11 590 eur. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 17 111 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
3-valcový radový, 12-ventilový zážihový prepĺňaný, kompresný pomer 10,5:1, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 999 cm3, najväčší výkon 52 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 9l Nm pri 2850 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná náprava typu De-Dion, priečne vedená Wattovým priamovodom, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy vpredu, bubnové vzadu, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, priemer otáčania 8,65 m, pneumatiky rozmeru 205/45 R-16.

Karoséria: 5- dverová, 4-miestna.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 3495/1665/1554 mm, rázvor náprav 2494 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1465/1430 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 975/1400 kg, objem batožinového priestoru 185/975 l, objem palivovej nádrže 28 l (za príplatok 60,50 eur 35 l).

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 151 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 15,9 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 4,8/3,8/4,2 l/100 km, CO2 98 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Dobrá alternatíva pre mestskú prevádzku

Súčasná, druhá generácia Toyoty Auris je na trhu od roku 2012. V polovici júna sme vyskúšali Auris s karosériou kombi s hybridným pohonom. To už bol model po aktuálnej inovačnej kúre, ktorá tento rad zlepšovala v piatich kľúčových oblastiach – dizajn, kvalita, hybridný model, bezpečnosť a pohonné sústavy. Z tohto zadania, ktoré dostali konštruktéri zabezpečujúci inováciu Aurisa, bol celkom nevyhnutný posledný bod, pretože začína platiť prísnejšia emisná norma Euro 6. Ostatné sú viac-menej povinným marketingovým rituálom pri asi polovici životného cyklu danej generácie vozidla – ak vozidlo nevykazuje nejakú slabinu. Auris druhej generácie nemal žiadny chronicky sa opakujúci nedostatok, na ktorí by sa sťažovali majitelia vozidiel. Takže čo priniesla „povinná" inovácia radu Auris?

Typ Auris naďalej ponúka modely s karosériou hatchback a kombi (Touring Sports). Pre obidva karosárske varianty je k dispozícii aj hybridná verzia. Existujúcu ponuku zážihových jednotiek rozšíril úplne nový 1,2-litrový prepĺňaný motor s priamym vstrekovaním benzínu do valcov. Namiesto doterajšieho 2,0-litrového vznetového motora s turbodúchadlom prišiel nový 1,6-litrový motor D-4D a súčasne 1,4-litrový motor D-4D prešiel výraznou inováciou. Každý motor v ponuke spĺňa požiadavky európskej emisnej normy Euro 6. Medzi ďalšie inovácie patrí bezpečnostný balík TOYOTA SAFETY SENSE, ktorý zahŕňa prednárazový bezpečnostný systém, rozpoznávanie dopravných značiek, upozornenie pri samovoľnom opustení jazdného pruhu a systém automatických diaľkových svetiel.

Predná i zadná časť vozidla prešla komplexnými úpravami. Pri pohľade spredu sa vyníma nové logo Toyota, z ktorého vychádza pár chrómových „krídel". Nová, výrazne užšia je maska chladiča, nové sú reflektory, ktoré môžu byť vybavené dennými a stretávacími LED svetlami. Športovejšie vyzerá aj predný nárazník s lesklými čiernymi lamelami. Zadná časť nárazníkov bola kompletne prepracovaná s cieľom opticky rozšíriť vozidlo. Moderný vzhľad dotvárajú originálne tvarované zadné svietidlá s novou grafikou a nová strešná anténa v tvare žraločej plutvy. Do ponuky pribudli nové 16 a 17-palcové diskové kolesá z ľahkých zliatin aj dve nové farby karosérie (tmavomodrá Dark Blue Mica a modrá metalíza Blue Metallic).

Zmenami prešiel aj interiér. Blok prístrojov pre vodiča má športovejší dizajn, dostal dvojicu hliníkových tubusov, ktoré sú zapustené po bokoch novej 4,2-palcovej farebnej multifunkčnej obrazovky s technológiou TFT. Prístrojová doska má zaoblenejší tvar a prístroje v stredovej konzole sú integrované do hladkého povrchu s podsvietením. Jej súčasťou je 7-palcová dotyková obrazovka systému Toyota Touch 2. Systém komunikuje aj v slovenskom jazyku, disponuje ostrou a modernou grafikou. Jej reakcie na dotyk sú bezproblémové. Novinkou sú aj virtuálne tlačidlá po bokoch displeja. Mnohé dizajnové prvky, ako sú vetracie otvory, ovládanie panela klimatizácie, držadlá na

dverách, okolie preraďovacej páky prevodovky majú kvalitnejší a modernejší vzhľad.

Modely s hybridným pohonom v súčasnosti predstavujú viac ako 50 percent všetkých predaných vozidiel radu Auris v západnej Európe. Auris je najpredávanejším hybridným vozidlom v Európe. Dizajn hybridu sa líši iba v detailoch. Akým je napríklad modrý znak Toyoty, nápis Hybrid na bokoch a zadnej časti auta, modrý okraj koberčekov s nápisom, hlavica voliacej páky prevodovky Hybrid, podsvietenie prístrojov s nastavením intenzity ako aj grafika prístrojov.

Do vozidla sa nastupuje veľmi pohodlne. Sedadlá disponujú väčším rozsahom nastavenia ako aj výbornou bočnou oporou. Trojramenný volant s koženým poťahom je výškovo a pozdĺžne nastaviteľný, sú na ňom tlačidlá na ovládanie palubného počítača, audio systému, ovládanie Bluetooth.

Toyota Auris s karosériou kombi odvezie pohodlne piatich ľudí. Nikel-metal hybridové akumulátory sú uložené za zadnými sedadlami a nezasahujú do batožinového priestoru. Ten má v základnom usporiadaní sedadiel objem 600 litrov. Sklopením priečne delených zadných sedadiel v pomere 60:40 objem pre náklad narastie na 1658 litrov.

Elektromotor a 1,8-litrový zážihový motor (výkon 73 kW) s technológiou VVT-i, ktoré tvoria hybridný pohonný systém HSD, dokážu pracovať samostatne aj v kombinovanej prevádzke. Systém produkuje maximálny výkon 100 kW, vďaka čomu vozidlo dokáže zrýchliť z 0 na 100 km/h za 10,9 sekundy a dosiahnuť maximálnu rýchlosť 180 km/h. „Hybrid“ sa kupuje kvôli možnosti úspor najmä v mestskej premávke. Všade inde je pre väčšinu vodičov zbytočný. Koexistencia spaľovacieho motora a elektromotora v pohonnom reťazci má zmysel len vtedy, ak sa do trakčnej batérie dostáva dostatok elektrickej energie získanej pri spomaľovaní vozidla. Mimo mesta vodiči jazdia plynule, takže rezervu elektrickej energie z batérie po opustení mesta elektromotor vytiahne pri prvom razantnejšom zrýchľovaní, keď elektromotor svojim výkonom pomáha spaľovaciemu motoru. Potom je hybridný Auris energeticky závislý len od spaľovacieho motora.

Pri jazde vodič môže využívať obvyklé módy – EV (čisto elektrický), ECO (hybridný, šetrný) a Power (poskytuje dynamiku). Naša spotreba v meste sa pohybovala okolo 4,1 l/100 km, mimo mesta tesne pod 4 l/100 km. Na diaľnici pri dodržaní rýchlosti 130 km/h sme sa dostali na spotrebu 5,4 l/100 km. Podvozok dobre tlmí väčšinu nerovností, najcitlivejší je na krátke priečne nerovnosti. Odhlučnenie kabíny je tiež veľmi dobré. Kto používa auto najmä v meste a v jeho blízkom okolí, mal by zaradiť do výberu kandidátov na kúpu aj hybridný Auris.

Nový Auris 1.8 Hybrid Touring sa predáva za 20 990 eur. Toyota teraz ponúka balík výbavy TREND+ za 700 eur, ktorý zahŕňa tempomat, vyhrievanie predných sedadiel, elektricky ovládanú driekovú opierku na sedadle vodiča, snímač šera, zatmavené zadné bočné okná a okno piatych dverí, stierače predného okna so snímačom dažďa, vnútorné spätné zrkadlo s automatickou clonou a spätné zrkadlá elektricky sklopné.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Hybridný pohon:
A. Spaľovací motor:
4-valcový radový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod DOHC, kompresný pomer 13:1, zdvihový objem 1798 cm3, najväčší výkon 73 kW pri 5200 ot./min., krútiaci moment 142 Nm pri 4000 ot./min.
B. Elektromotor s výkonom 60 kW, krútiacim momentom 207 Nm. Najväčší celkový výkon hybridného pohonu 100 kW.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, zadné kolesá zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien a pružiacej vzpere, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, VSC, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/45 R-17.

Karoséria: 5 dverová, 5-miesta typu kombi.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4595/1760/1485 mm, rázvor náprav 2600 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1410/1815 kg, objem batožinového priestoru 600/1658 l, objem palivovej nádrže 45 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,9 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 3,4/3,4/3,5 l/100 km, CO2 79 g/km.

autor: Samuel BIBZA

Značka Dacia, patriaca do spoločnosti Renault Group, sa môže pochváliť mladým produktovým radom. V jej vozidlách sa využívajú zvyčajne konštrukčné a technologické riešenia „odchádzajúcich" generácií automobilov Renault. A v interiéri lacnejšie materiály, aby výsledná cena vozidla bola čo najmenšia. Vyrábať takéto autá pod oživenou značkou Dacia, bolo podľa nášho názoru geniálne rozhodnutie predchádzajúceho vedenia Renaultu.

POCTIVÝ PRACANT, NIČ NEPREDSTIERA

Skúšaním akéhokoľvek automobilu Dacia sa presviedčame, že fungujú celkom spoľahlivo. A všetky typy súčasného výrobného programu Dacie svojim dizajnom už ani azda neurážajú ničí estetický jemnocit. Spoľahlivo dávajú zabudnúť na vzhľad aj kvalitu prvej generácie Loganu, ktorou začínal reštart Dacie pod vedením Renaultu. Technologické postupy pri výrobe karosérií, konštrukcia náprav, riadenia, prevody používané v Daciách netreba od základu vymýšľať, zdĺhavo a teda aj finančne nákladne overovať. Ich prípadné chyby technici odstránili už v období, keď sa tieto konštrukčné skupiny privážali na montážne linky Renaultov. Pre potreby Dacie treba len všetko vhodne zladiť. Toho, čo treba špeciálne pre niektorý typ Dacie novo vyvíjať a odskúšať, zrejme veľa nebude. Aj preto môže byť cena automobilov Dacia taká príťažlivo malá. A preto netreba za malými cenami Dacií hľadať možnú prevádzkovú nespoľahlivosť, nekvalitu. Ostatne, už roky priebežne sa lepšiace predajné výsledky Dacie o tom svedčia najlepšie.

Dacia svoj produktový rad v posledných dvoch rokoch komplexne zmodernizovala. Rozšírila ponuku novými verziami Stepway a limitovanými sériami. Medzi najmladšie novinky Dacie patria Lodgy Stepway a Dokker Stepway. Výstavnú premiéru mali pred rokom na autosalóne v Paríži. Po Dacii Lodgy sme vyskúšali aj Daciu Dokker s „terénne" ladenou výbavou Stepway a vznetovým motorom 1.5 dCi vyladeným na výkon 66 kW. Dokkeru pristala modrá metalíza v kombinácii s plastovými ochrannými prvkami nárazníkov v striebornej farbe, bočnými ochrannými lištami v spodnej časti karosérie, čiernymi kľučkami dverí, pozdĺžnikmi strešného nosiča, či diskovými kolesami v dizajne Stepway. Dokker je prioritne určený pre zákazníkov so zmiešanými potrebami, ktorí chcú vozidlo na prepravovanie aj objemných predmetov, ale ktoré tiež pohodlne odvezie ich rodinu. Päťsedadlový Dokker ponúka veľký batožinový priestor, až 800 litrov. Užívateľsky pri-

jateľná modularita zadnej lavice umožňuje vytvoriť priestor pre náklad - od podlahy po strop – s objemom až 3000 litrov. Vstup do batožinového / nákladového priestoru je cez asymetrické dvojkrídlové dvere. Pri nakladaní alebo vykladaní prevážaných predmetov často stačí otvoriť len širšie krídlo dverí. Obe krídla možno otvoriť do uhla 180 stupňov. Podlaha nákladového priestoru po sklopení zadných sedadiel je rovná. Ocenili sme, že vozidlo má plnohodnotnú rezervu, ktorá je umiestnená zospodu.

Interiér je koncipovaný jednoducho, ale účelne. Použité plasty sa ani nesnažia naznačovať, že by mali iný ako tvrdý povrch. Pri jazde však nevydávajú nijaké vŕzgavé pazvuky, sú teda vyrobené a vzájomne zmontované dostatočne presne. Sedadlo vodiča je výškovo aj pozdĺžne nastaviteľné, vcelku pohodlné, ale bez výraznejšieho bočného vedenia. Vďaka veľkej presklenej ploche je dobrý výhľad na všetky strany. Vodič a spolujazdec majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. V nami skúšanom vozidle boli za príplatok 240 eur predné sedadlá vyhrievané. Trojramenný kožený volant má pomerne veľký priemer, je však len výškovo nastaviteľný. Vyhovovalo nám rozloženie ovládacích prvkov – audiosystém páčkami pod volantom, tempomat s obmedzovačom rýchlosti tlačidlami na volante (+240 eur). Dokker má aj prvky, ktoré nie sú samozrejmou súčasťou výbavy všetkých konkurenčných modelov s oveľa väčšou cenou. Ide napríklad o dotykový multimediálny displej s navigáciou (+250 eur), s autorádiom CD/MP3, Bluetooth handsfree s funkciou audiostreamingu, mapovým pokrytím celej Európy (+119 eur). Displej je prehľadný, na dotyk reaguje veľmi dobre. Nevýhodou je jeho umiestnenie dolu, pod ventilačnými prieduchmi. Párovanie telefónu cez bluetooth bolo okamžité a bezproblémové. V interiéri je aj palubný počítač, ručne ovládaná klimatizácia, režim ECO, súčasťou výbavy je aj ABS s elektronickým rozdeľovaním brzdných síl (EBV), elektronický stabilizačný systém (ESC) s protipreklzovým systémom (ASR) a ďalšie prvky. Vo vozidle je dostatok odkladacích priestorov, praktická je napríklad veľká odkladacia schránka nad hlavou vodiča a spolujazdca, otvorená schránka na prístrojovej doske či odkladacie vrecká v predných dverách. Na zadných sedadlách majú dosť priestoru aj tri dospelé osoby s nadpriemernou výškou. Ľahko sa na ne nastupuje cez posuvné dvere. Odsúvajú sa prekvapujúco ľahko, ich zatvorenie je náročnejšie, dverami treba tuhšie „buchnúť". Daň za jednoduchšie konštrukčné riešenie.

Skúšaný Dokker poháňal osvedčený prepĺňaný vznetový štvorvalec 1,5 dCi s výkonom 66 kW pri 4000 ot./min., krútiaci momentom 220 Nm pri 1750 ot./min. Na rýchle pohyby akceleračného pedála síce bleskovo nereaguje, ale zabezpečí tomuto vozidlu zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 13,3 sekundy, takže predísť pomalšie autá nie je prílišný problém.

Treba však včas podradiť. Motor spolupracoval s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, ktorá má presné radenie a o niečo dlhšie dráhy. Pri rýchlosti 130 km/h s nenaloženým autom bola spotreba nafty na úrovni 7 l/100 km. Pri pokojnej jazde po okresných cestách sme dosiahli priemernú spotrebu 4,8 l/100 km (pri priemernej rychlosti nad 60 km/h) a v meste bola spotreba 5,3 l/100 km (pri priemernej rýchlosti 33 km/h). Pri rýchlostiach nad 100 km/h je už aerodynamický hluk v kabíne neprepočuteľný, počuť už aj motor. Na vedenie rozhovoru treba zosilniť hlas. Podvozok je vyladený mäkšie, netrápi posádku pri prejazde nerovností prenášaním nárazov do sedadiel. Drahšie konkurenčné autá podobného zamerania však majú, samozrejme, podvozky, ktoré sa správajú v zákrutách suverénnejšie.

Dacia Dokker 1.5 dCi s výkonom 66 kW Stepway sa predáva za 13 290 eur. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 14 239 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 8-ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer 15,5:1, zdvihový objem 1461 cm3, najväčší výkon 66 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 220 Nm pri 1750 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s hydraulickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 195/55 R-16.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4363/1751/1814 mm, rázvor náprav 2810 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1409/1854 kg, stopový/obrysový priemer otáčania 11,1/11,6 m, objem batožinového priestoru 800/3000 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 162 km/h, , zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 13,3 s., spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 4,4/4,1/4,2 1 l/100 km, CO2 108 g/km.

autor: Samuel BIBZA

PRÍJEMNÉ ŠPORTOVO LADENÉ AUTO

Automobilka Hyundai na autosalóne vo Frankfurte v roku 2011 predstavila novú generáciu i30, ktorá je potvrdením úspešného úsilia značky Hyundai vyrábať v Európe zaujímavé automobily pre európskych zákazníkov. Vyskúšali sme niekoľko päťdverových aj trojdverových modelov tohto typu ako aj alternatívu poháňanú 1.4-litrovým motorom schopným spaľovať aj LPG. Začiatkom tohtoročného leta prišiel rad aj na model i30 Turbo, ktorý vznikol pri modernizácii aktuálneho radu i30.

Najvýkonnejší Hyundai i30 má športovejší vzhľad ako jeho súrodenci. Prednej časti s upraveným nárazníkom dominuje šesťuholníková maska chladiča s výraznejším lemovaním. Vzadu je neprehliadnuteľný difúzor a dve veľké koncovky výfuku, čo by naznačovalo, že tento model umožňuje extra ostrú jazdu. Pohľad na osemnásťpalcové kolesá s odlievanými diskovými kolesami, na ktorých sú pneumatiky rozmeru 225/40 R 18 výnimočné športové vlastnosti tohto modelu nevylučoval. Hyundai tento model neprezentuje ako „hot-hatch", zistili sme, že ním naozaj nie je, ale jazda v ňom nie je nudná.

Aj keď turbodúchadlom prepĺňaný motor podľa technických údajov výrobcu poskytuje najväčší krútiaci moment 265 Nm už od 1500 otáčok za minútu a na tejto hodnote ho drží do 4500 otáčok, nárast rýchlosti po zatlačení plynového pedálu k podlahe pri malých otáčkach nie je skokový, ako by to spravil „hot-hatch". Rýchlosť rastie plynule, ale spočiatku nenáhlivo. Až v druhej polovici rozsahu pracovných otáčok sú reakcie na zmeny polohy plynového pedála rýchle. Zo športovo vyzerajúcich koncoviek výfuku však vychádza pomerne utlmená športová muzika. Keďže kabína je veľmi dobre odhlučnená, k ušiam posádky z nej prichádza ešte zoslabená. Tvorcovia tohto modelu vedeli, že kto si ho kúpi, chce si užívať športový štýl jazdy v bežnej cestnej premávke. Nebude ho preháňať po pretekárskych okruhoch. A tento zámer im veľmi dobre vyšiel.

Hyundai i30 má dobrý podvozok. Tvrdší ako majú ostatní súrodenci i30, takže spolu so širšími pneumatikami zabezpečuje veľmi dobrý kontakt s povrchom vozovky. V zákrutách sme si mohli naozaj veľa dovoliť a vozidlo neuhlo z dráhy, ktorú sme mu vymedzili volantom. Zadná viacprvková náprava drží svoje kolesá na ceste aj vtedy, ak cesta nie je práve „vyžehlená". Keby ešte tak riadenie malo pre vodiča lepšiu spätnú väzbu... Má síce strmší prevod ako majú jeho súrodenci, ale páčilo by sa nám, keby riadenie (v režime Sport) dávalo zreteľnejšie signály do volantu o tom, čo sa presne odohráva pod prednými kolesami. To by vodičovi dodalo v zákrutách ešte viac odvahy. Krátke a presne vymedzené dráhy

pre páku šesťstupňovej prevodovky veľmi dobre spĺňajú predstavy o športovo ladenom aute.

Tvrdší podvozok tento model nevylučuje z každodenného používania ako bežný dopravný prostriedok. Tlmenie prejazdu nerovností na našich cestách je stále dostatočné. Len spotreba benzínu je väčšia, „turbomodel" je o hodne smädnejší ako ostatné modely i30. Pri dynamickej jazde nás spotreba 15 l/100 km neprekvapila, ale keď sme po okresných cestách jazdili plynule a skôr defenzívne, dosahovali sme spotrebu okolo 7 l/100 km. Očakávali sme o liter menšiu. V meste bola priemerná spotreba tesne pod 9 l/100 km.

Interiéru dominuje čalúnenie Turbo, ide o kombináciu čiernej a červenej látky s červeným prešívaním na predných, zadných sedadlách a volante. Červený je aj vrch preraďovacej páky a obruč štartovacieho tlačidla. Štandardne montované športové sedadlá sú tuhšie, ale pohodlné, vyhrievané, výborne držia telo v zákrutách. Multifunkčný kožený volant je výškovo a pozdĺžne nastaviteľný, dokonca s vyhrievaným vencom.

Na jeho ramenách sú tlačidlá na ovládanie rádia, tempomatu a informačného systému. Na prístrojovej doske s tmavými dekoráciami pribudol teplomer chladiacej kvapaliny. Dominantou stredového panela je veľký dotykový monitor s príplatkovou navigáciou, zobrazuje sa na ňom aj obraz zadnej parkovacej kamery. Bohatá bezpečnostná i komfort zlepšujúca výbava obsahovala okrem iného stabilizačný systém ESC, manažment stability vozidla VSM, asistenčný systém rozjazdu do kopca, sedem bezpečnostných vankúšov, monitorovanie tlaku v pneumatikách, klimatizáciu.

Miesta na zadných sedadlách je dosť vo všetkých smeroch aj pre osoby s výškou okolo 180 cm. Pri štvormiestnom obsadení sa dá stredné miesto využiť ako multifunkčná opierka. Ku komfortu cestujúcich na zadných sedadlách prispievajú aj výduchy ventilácie v stredovej konzole. Batožinový priestor za nesklopenými zadnými sedadlami má objem 378 litrov, po sklopení zadných sedadiel delených v pomere 3:2 sa objem pre batožinu zväčší na 1316 litrov.

Hyundai i30 1.6 T-GDI Turbo sa predáva za 23 490 eur. Teraz ponúka automobilka bonus v hodnote 1500 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový zážihový prepĺňaný, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 9,5:1, zdvihový objem 1591 cm3, najväčší výkon 137 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 265 Nm pri 1500 až 4500 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, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/40 R-18.

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 1553/1545 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1394/1920 kg, polomer otáčania 5,3 m, svetlá výška 140 mm, objem batožinového priestoru 378/1316 l, objem palivovej nádrže 53 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 219 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 9,6/6/7,3 l/100 km, CO2 169 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Športové doplnky mu pristanú

Súčasná generácia Fordu Focus je na trhu štvrtý rok, celosvetovo sa stal najpredávanejším typom. A záujem zákazníkov neochabol, úspešný typ vo vývoji Forda podrobili modernizačnej kúre. Vyskúšali sme už niekoľko modelov, naposledy kombi poháňané vznetovým motorom 2.0 TDCi Duratorq s výkonom 110 kW. Motor spolupracoval so 6-stupňovou automatickou prevodovkou PowerShift.

Toto kombi s exteriérovými doplnkami za príplatok 1455 eur (sada SPORT X – športový predný, zadný nárazník s deflektorom, zadný spojler, športové bočné podbehy vo farbe karosérie a lakované brzdové strmene v červenej farbe) pôsobí športovým, príťažlivým dojmom. Interiér bol identický po druhý rad sedadiel ako pri ostatných verziách karosérie, zmeny spôsobujú len odlišnosti výbavy (tentoraz Titanium Plus). V skúšanom kombi bolo množstvo doplnkovej výbavy, napríklad bezkľúčové zamykanie KeyFree (440 eur), obvodový alarm s priestorovým snímačom (300 eur), tmavé sklá okien (170 eur), zadná parkovacia kamera (425 eur), sekvenčné riadenie rýchlosti páčkami pod volantom (425 eur), sada Parking Plus, ktorá zahŕňa aktívny automatický parkovací asistenčný systém pre pozdĺžne a priečne parkovanie, snímače vpredu, vzadu, asistenčný systém pre výjazd z pozdĺžneho parkovacieho miesta, elektrické sklápanie zrkadiel (1050 eur). Skúšaná verzia má pohodlné športové predné sedadlá, sedadlo vodiča elektricky nastaviteľné, výškovo a pozdĺžne nastaviteľný kožený volant, automatickú klimatizáciu, adaptívne bi-xenónové reflektory, 8-palcový dotykový displej rozdelený na štyri hlavné oblasti.

Jazdné vlastnosti Focusu Kombi sa od hatchbacku či sedanu nelíšia, keďže podvozok má výnimočné vlastnosti svojich súrodencov. Prejazdy nerovností sme viac počuli ako cítili. Napriek svojej výške sa vozidlo v zákrutách nakláňa len málo, výborne drží zvolenú stopu.

Automatická 6-stupňová prevodovka PowerShift si s motorom veľmi dobre rozumela. Hladkým preradením okamžite reaguje na prudšie zmeny polohy plynového pedálu. Hodnoty spotreby nafty uvádzané výrobcom sme síce nedosiahli , ale priemer 5,7 l/100 km po týždennom jazdení v meste, po diaľnici aj po okresných cestách približne v tretinových podieloch považujeme za dobrý výsledok.

Ford Focus Kombi 2.0 TDCi Duratorq s výkonom 110 kW vo výbave Titanium Plus sa predáva za 27 080 eur, s balíkom Titanium X za 24 615 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový vznetový prepĺňaný, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 16:1, zdvihový objem 1997 cm3, najväčší výkon 110 kW pri 3750 ot./min., krútiaci moment 370 Nm pri 2000 až 3250 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava , vinuté pružiny, kotúčové brzdy vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, stopový priemer otáčania 11 m, pneumatiky rozmeru 215/50 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4556/1858/1505 mm, rázvor náprav 2648 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu ..../.... mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1532/2050 kg, , objem batožinového priestoru 490/1516 l, objem palivovej nádrže 60 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 208 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,9 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 5,2/4/4,4 l/100 km, CO2 115 g/km.

autor: Samuel BIBZA

ČERVENÉ ŽIHADLO

Súčasná generácia Fordu Fiesta je na trhu bez podstatných zmien od roku 2008. Na masovo vyrábané auto je to v dnešných časoch veľa. A keď sa bude raz hodnotiť automobilový trh prvej polovice 21. storočia, bude vyznievať až neuveriteľne, že „presluhujúca" Fiesta bola od roku 2012 tri krát po sebe najpredávanejším malým autom v Európe. Vlani to bolo 308 999 vozidiel. Vylúčiť nemožno natiahnutie tejto skvelej série. Ford na záujem trhu reagoval navýšením dennej výroby Fiest v Kolíne nad Rýnom o 300 vozidiel na 1850 a podľa potreby pridáva aj mimoriadne víkendové pracovné zmeny.

Tvorcovia tejto generácie Fiesty dokonale vystihli smerovanie dizajnu v triede malých áut, takže strih šiat Fiesty bol v čase jej vzniku nadčasový. Podvozky európskych automobilov Ford dostávajú už dve desaťročia tie najlepšie hodnotenia, takže pri generačných výmenách závesy kolies aj so systémom pruženia prechádzajú bez významnejších zmien do novej generácie. Takto je to aj pri Fieste.

Vzhľadovo ani technicky teda objektívne generačnú obmenu nepotrebuje, zlepšené bezpečnostné systémy možno do nej montovať priebežne aj bez fanfár. Fiesta však zažila akúsi skrytú generačnú obmenu, a hneď po nej sa usadila na prvej priečke predajnosti malých áut v Európe. Tá generačná zmena, či veľká modernizácia, spočívala v zavedení motora 1.0 EcoBoost do ponuky motorov pre Fiestu. Viacnásobný Motor roka je ako stvorený pre malé auto, Fieste dal novú dynamiku pri malých nákladoch na palivo. V štátoch, kde sú dane za vlastníctvo motorových vozidiel viazané na emisie CO2 a teda na spotrebu paliva Fieste sa razom zlepšila pozícia.

Spoľahlivým marketingovým prostriedkom na udržanie zákazníckej pozornosti je uvádzanie limitovaných sérií. Ford pre Fiestu vymyslel edície Red Edition a Black Edition. Vyskúšali sme trojdverovú Fiestu Red Edition, ktorú poháňa motor Ford 1.0 EcoBoost vyladený na výkon 103 kW a krútiaci moment 210 Nm. Je „nadstavbou" výbavovej úrovne Sport, ktorá sa od od klasickej Fiesty líši športovým nárazníkom, krytmi podbehov, športovým zadným nárazníkom s naznačeným deflektorom, športovým zadným spojlerom, reflektormi s funkciou „Follow me home", projektovými halogénovými reflektormi. Zrkadlá a strecha majú kontrasné čierne sfarbenie, podvozok znížený o 10 mm. Športový dojem dotvárajú diskové kolesá z ľahkej zliatiny s priemerom 17 palcov, lakované v čiernej farbe, na ktorých sú pneumatiky s rozmermi 205/40. V interiéri dominuje červená a tmavo sivá farba. Predné športové sedadlá sú tvrdšie, majú dlhšie sedacie časti s dobre tvarovanými bočnicami, sedí sa v nich pohodlne. Kožou obšitý volant je výškovo a pozdĺžne nastaviteľný, v dostatočnom rozsahu je prestaviteľné aj sedadlo vodiča. Priestorové pomery za prednými sedadlami zodpovedajú bežnej trojdverovej Fieste.

Výkonnostný potenciál motora zabudovaného do malého auta sa prejavuje hneď pri rozjazde a motor sa nezadýchal ani keď sme auto preháňali pri zaradenom treťom prevodovom stupni po kľukatiacej sa ceste medzi horami. Za výkonnosťou motora nezaostáva ani kvalita podvozku, takže miestami sme takmer dospeli k ilúzii, že sme za volantom Fiesty ST. To je samozrejme iná úroveň. Fiesta 1.0 Ecoboost Red Edition sa stabilne správa aj pri jazde po diaľnici. A tento model nie je ani náročný na spotrebu paliva. Po týždni, občas aj divokejších jázd, pri ktorých bola priemerná spotreba nad 9 l/100 km, sme dosiahli výsledný priemer 6,3 l/100 km.

Ford Fiesta 1.0 Eco Boost SCTi s výkonom 103 kW Red Edition sa predáva za 14 990 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
3- valcový, 12- ventilový prepĺňaný zážihový, rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10:1, zdvihový objem 998 cm3, najväčší výkon 103 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 210 Nm pri 4000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 205/40 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 3982/1764/1495 mm, rázvor náprav 2489 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1175/1550 kg, objem batožinového priestoru 276/960 l, objem palivovej nádrže 42 l.

Prevádzkové vlastnosti : najväčšia rýchlosť 201 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9 s., spotreba benzínu v meste/ mimomest. cykle/komb. prevádzke 5,6/3,9/4,51 l/100 km, CO2 104 g/km.

PRÍŤAŽLIVÝ BEZ STRECHY, AJ S ŇOU

Aktuálna generácia BMW radu 2 mala výstavnú premiéru začiatkom minulého roka na autosalóne v Detroite. Tam tento rad reprezentovalo kupé. Druhý model, kabriolet, mal premiéru pred rokom na autosalóne v Paríži. S príchodom teplých dní tohto roka ho automobilka BMW začala uvádzať na európske trhy. Vyskúšali sme model 220i.

BMW 2 Cabrio má pre automobily BMW typické proporcie s krátkymi previsni, dlhou kapotou, dozadu posadeným priestorom pre posádku, dlhým rázvorom náprav a širokým rozchodom kolies. S podstatne väčšími rozmermi v porovnaní s predchádzajúcou generáciou BMW radu 1 Cabrio – také je nové BMW 2 Cabrio. Kaoséria je dlhšia o 72 mm (4432 mm), širšia o 26 mm (1774 mm), rázvor náprav je zväčšený o 30 mm (2690 mm), rozchod predných kolies je širší o 41 mm (1521 mm) a zadných kolies o 43 mm (1556 mm).

Dvojkový kabriolet vyzerá príťažlivo bez strechy, aj s natiahnutou látkovou strechou. Novo vyvinutá, elektricky ovládaná látková strecha s prídavnou izoláciou a optimálnym akustickým komfortom po stlačení gombíka otvorí zhora priestor kabíny, alebo sa nad ním zatiahne za 20 sekúnd. A to aj počas jazdy pri rýchlosti do 50 km/h. S otvorenou strechou a nasadeným deflektorom za príplatok 336 eur sa dá komfortne jazdiť do rýchlosti okolo 110 km/h.

Textilná strecha dokáže dostatočne dobre tlmiť prienik vonkajšieho hluku do interiéru vozidla aj pri jazde po diaľnici rýchlosťou minimálne 130 km/h.

Keďže strecha sa skladá do priestoru, kde konkuruje batožine, dáme mu teraz prednosť pred pracoviskom vodiča. Objem batožinového priestoru je väčší o 30 litrov na súčasných 335 litrov – pri uzavretom variante, alebo o 20 litrov na súčasných 280 litrov- pri otvorenom variante ako mal „jednotkový" kabriolet. Vstupný otvor je však malý, takže manipulácia s batožinou občas vyžaduje vlastnosti trpezlivého športovca. Operadlo zadného sedadla sa dá zložiť použitím páčky v batožinovom priestore. Nastupovanie dozadu je celkom pohodlné, hlavne pri stiahnutej streche. Zadné sedadlá sú však pre dospelých ľudí priemerného vzrastu skôr pre núdzové použitie. Dlhšie trvajúce cestovanie by pre nich nebolo asi príjemným zážitkom, aký by azda od auta s otvorenou karosériou očakávali.

Otvorený interiér pri pohľade zhora pripomína čln vďaka ladnej hornej línii dverí a priestoru, do ktorého sa ukladá látková strecha. Ako aj oblúku ukrytému za zadnými opierkami hlavy,

ktorá v statickej polohe bráni jej preklopeniu. Celý kokpit je prispôsobený potrebám vodiča, charakteristický preň sú kvalitné materiály a úprava so špeciálnymi akcentmi. V našom vozidle prevládala krásna červená koža. Kožené športové anatomicky tvarované sedadlá s dokonalou oporou sú elektricky nastaviteľné, vyhrievané, pohodlné a v zákrutách výborne podržia telo (ide o súčasť výbavy Sport Line, za ktorú si treba priplatiť 2700 eur). Za športo-

vým koženým multifunkčným volantom si iste každý nájde svoju ideálnu polohu. Prepínačom na stredovej konzole si vodič môže zmeniť jazdné režimy z ekologického na normálny až na Šport a Šport+. Ovládanie palubného počítača je veľmi jednoduché, menu je aj v slovenčine. 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 17 587 eur.

Spomenieme len niektoré ďalšie príplatkové prvky – zadnú kameru, parkovacie snímače, dažďový snímač s automatickým zapínaním stretávacích svetiel, automatickú klimatizáciu, systém dorţiavania rýchlosti s funkciou brzdenia, navigačný systém Professional, HiFi reprosústavu Harman/Kardon, BMW Live, BMW Apps, mobilná kompatibilita s rozšírenými funkciami pre smartphone telefóny, prístrojový panel s rozšírenými informáciami a iné.

Vozidlo poháňal druhý najslabší zážihový motor, ktorý je pozdĺžne uložený pod prednou kapotou. Dvojlitrový motor vďaka prepĺňaniu dosahuje maximálny výkon 135 kW v rozsahu 5000 až do 6250 otáčok za minútu. Krútiaci moment 270 Nm je dostupný už od 1250 ot./min. a túto hodnotu si drží až kým ručička otáčkomera nedosiahne 4500 ot./min. Motor je pružný, nebojí sa ani veľmi malých otáčok, takže už v meste riadiaca jednotka prevodovky zaraďuje najvyššie prevodové stupne. Ak sme chceli vyskúšať, ako sa motor prejavuje, keď ručička otáčkomera zabieha k červenému poľu stupnice, museli sme držať plynový pedál pritlačený k podlahe. Motor mal stále jadrný zvuk, zrýchľovanie bolo plynulé a neprehliadnuteľné. Najväčšia rýchlosť tohto kabrioletu je 231 km/h, z pokoja na 100 km/h zrýchľuje za 7,5 sekundy. Spotreba je veľmi závislá od dynamiky jazdy. Zvyčajne sme dni končili s priemerom 7,5 až 8 l/100 km.

Musíme však pripomenúť, že sme si užívali väčšinou pohodovú jazdu s otvorenou strechou v meste a jeho okolí pri režime Normal. Okamžitá spotreba bola pri úsekoch s dravou jazdou viac ako dvakrát taká veľká.

Osemstupňová automatická prevodovka (za príplatok) preraďuje plynule, logicky, pri prudkom brzdení dokonca aj podraďuje o niekoľko stupňov. Podvozok aj s nízkoprofilovými pneumatikami rozmeru 245/35 R-18 v komfortnom režime celkom dobre tlmil nárazy pri prejazde bežných nerovností našich ciest.

BMW 220i Cabrio sa predáva za 36 000 eur. S doplnkovou výbavou, ktorou bolo vybavené skúšané vozidlo, sa cena dostala na 53 587 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 11:1, zdvihový objem 1997 cm3, najväčší výkon 135 kW pri 5000 až 6250 ot./min., krútiaci moment 270 Nm pri 1250 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 posilňovačom, pneumatiky rozmeru vpredu 225/40 R-18, vzadu 245/35 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4432/1774/1413 mm, rázvor náprav 2690 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1521/1556 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1605/2000 kg, objem batožinového priestoru 280/335 l, objem palivovej nádrže 52 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 231 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,5 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 8,9/5,1/6,5 1 l/100 km, CO2 149 g/km.

autor: Samuel BIBZA

PRIESTOR AJ ELEGANCIA

Automobilka Škoda Auto uviedla na trh novú generáciu typu Superb zvyčajným postupom, najprv mal premiéru model s karosériou liftback. Mimoriadne priaznivé hodnotenie odborníkov a zákaznícky záujem o novinku sa prejavili už aj prvými medzinárodnými oceneniami. V súčasnosti rad Superb už má opäť aj model Combi. Verziu kombi ponúka výrobca pre svoj najprestížnejší typ od roku 2009. Doteraz automobilka z Mladej Boleslavi dodala zákazníkom viac ako 200 000 Superbov s karosériou kombi. To zodpovedá podielu približne 35 % na predaji radu Superb v spomínanom období.

Z rozsiahleho popisu dizajnu novej generácie Škody Superb Combi v oficiálnych tlačových materiáloch vyberieme len pár viet z časti popisu bokov a zadnej časti vozidla. Tie sú iné ako má už u nás dobre predstavený liftback. Citujeme: Silueta pôsobí elegantným, štýlovým a veľmi kompaktným dojmom. Emóciami nabitý celkový dojem dosiahli konštruktéri využitím dlhého rázvoru a kratšieho predného previsu či uplatnením zvažujúcej sa línie strechy a výrazne skloneného zadného okna. Napätie umocňuje ostrá, vysoko umiestnená Tornádo línia, ktorej efekt zosilňuje pod ňou prebiehajúca takzvaná Wing line. Obidva prelisy sa zásadným spôsobom podieľajú na pôsobivej hre svetla a tieňa na povrchu karosérie. K celkovému exkluzívnemu výrazu vozidla dôležitou mierou prispievajú veľkoryso dimenzované kolesá a výrazná línia podbehov.

Sebavedomá a výrazná je aj zadná časť novej generácie modelu ŠKODA Superb Combi. Aj tu je kladený dôraz na horizontálu, vďaka ktorej vozidlo pôsobí zozadu veľmi robustne. Línie sú výrazné a čisté. Dvojdielne, široké a ostro rezané zadné svetlá sú štandardne vybavené technikou LED a opäť sa v nich uplatňuje pre značku ŠKODA typický svetelný pruh v tvare písmena C. Brilantným detailom koncových svetiel sú kryštalické elementy. Zadnú časť automobilu navyše zvýrazňuje ostrý horizontálny prelis piatych dverí.

Dizajnové prvky exteriéru prechádzajú do novo navrhnutého interiéru, identického s liftbackom ŠKODA Superb. Medzi ne patrí predovšetkým dôraz na horizontálne línie, vďaka ktorým už tak veľmi priestranný interiér navodzuje ešte veľkorysejší a vzdušnejší dojem. Čisté tvary, vysoká kvalita spracovania a použitie prvotriednych materiálov pôsobia hodnotným dojmom.

Emocionálne a veľmi pozitívne ladené sú vyjadrenia marketingových expertov pri predstavovaní všetkých noviniek automobilového

priemyslu. Či zodpovedajú realite, ukáže zvyčajne až osobné zoznámenie sa s vozidlom. Predstavu si však možno urobiť už aj z fotografií. Mali sme príležitosť zoznámiť sa s novým Superbom Combi na medzinárodnej novinárskej prezentácii v okolí Mníchova. Podľa nás sa dizajnérom Škody veľmi dobre vydaril aj Superb s karosériou kombi. V Nemecku sme ho stihli vyskúšať len s dvoma motormi: vznetovým 2.0 TDI vyladeným na výkon 140 kW a zážihovým 1.4 TSI s výkonom 110 kW. Obidva spolupracovali so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Jazdné vlastnosti sú rovnaké ako pri liftbacku. V čase uzávierky tohto vydania máme práve možnosť skúšať liftback, a výborný je aj na našich cestách. Rozdiel medzi liftbackom a kombi sme nezbadali ani v úrovni hlučnosti. Väčší objem zadnej časti kabíny kombi kvalitu odhlučnenia interiéru neovplyvnil, rovnako ako o niečo väčšia hmotnosť pripadajúca na zadnú nápravu v porovnaní s liftbackom nekazí stabilitu vozidla.

Ponuka priestoru v novej generácii Superbu Combi sa oproti predchádzajúcej generácii ešte zlepšila. Zásluhu na tom má predovšetkým využitie koncernovej modulárnej platformy MQB, ktorá umožnila predĺženie rázvoru náprav, rozšírenie rozchodu a tým zlepšila využitie priestoru interiéru. Výsledkom je veľkorysejšia ponuka miesta vpredu aj vzadu. Vodič a spolujazdec si užívajúo 39 mm väčšiu šírku vo výške lakťov a viac miesta nad hlavou. Vskutku kráľovská je ponuka priestoru na zadných sedadlách. Priestor pred kolenami vzadu (157 mm) je takmer dvojnásobkom najväčšej konkurenčnej hodnoty. Aj priestor nad hlavou (vpredu 995 mm a vzadu 1001 mm) je výrazne väčší ako u ktoréhokoľvek iného modelu v tomto segmente. Šírka vo výške lakťov na zadných sedadlách vzrástla o 70 mm. Najlepšiu hodnotu v segmente ponúka aj batožinový priestor s objemom 660 litrov, čo je o 27 litrov viac ako u predchádzajúcej generácie.

S radom úplne nových riešení spĺňa nová ŠKODA Superb Combi najvyššie nároky na komfort cestovania. Medzi komfortnými prvkami nového automobilu ŠKODA Superb jednoznačne vyniká adaptívny podvozok Dynamic Chassis Control (DCC) vrátane voľby jazdného profilu Driving Mode Select. Ponuka úplne nových systémov klimatizácie je zavŕšená novinkou v podobe trojzónovej automatickej klimatizácie Climatronic, ktorá zabezpečuje optimálnu teplotu a kvalitu vzduchu v celom interiéri. Zákazníci si môžu objednať elektricky ovládanú panoramatickú výklopnú a posuvnú strechu. Pre zimné obdobie je k dispozícii nezávislé kúrenie, vyhrievané sedadlá vpredu i vzadu, čelné sklo vyhrievané priehľadnou pokovovanou fóliou a vyhrievané dýzy ostrekovačov. Dažďový a svetelný snímač zabezpečuje automatické spínanie stieračov a v závislosti na svetelných podmienkach prepína medzi svetlom pre denné svietenie a stretávacím svetlom.

Zlepšenia neobišli ani ďalší praktický prvok výbavy v podobe dáždnika v bočných dverách. Namiesto jedného v ľavých zadných dverách sa teraz dáždnik nachádza v oboch predných. Mimoriadne komfortné sú nové elektricky ovládané piate dvere, ktoré možno doplniť o tzv. virtuálny pedál. S ním sa dá batožinový priestor otvoriť pohybom chodidla v oblasti pod zadným nárazníkom. Elektrické piate dvere a virtuálny pedál sú funkčne prepojené so systémom automatického zamykania a štartovania KESSY.

Mladoboleslavská novinka disponuje najnovšou generáciou systému Park Assist pre automatické parkovanie a výjazd. Prvýkrát je tento model vybavený aj zadnou parkovacou kamerou (Rear View Camera). Klasickú ručne ovládanú brzdu nahradila štandardne dodávaná elektrická parkovacia brzda.

S novou generáciou modelu Superb Combi dosahuje téma konektivity úplne nových rozmerov. Zákazníci si môžu vybrať medzi štyrmi novými infotainment systémami, vybudovanými na báze radu zariadení MIB (Modularer Infotainment-Baukasten - modulárna stavebnica infotainment systémov) koncernu Volkswagen. Nová generácia prístrojov pracuje výrazne rýchlejšie ako doteraz, disponuje citlivými dotykovými displejmi s veľkým rozlíšením a ponúka viac funkcií a nové rozhrania. Vrcholná verzia Columbus disponuje na želanie novým integrovaným vysokorýchlostným internetovým pripojením na báze štandardu LTE.

Automobil Superb Combi je prvýkrát možné prepojiť so smartfónom a ovládať vybrané aplikácie cez displej infotainment systému. SmartLink zahŕňa rozhranie MirrorLink™, Apple CarPlay a Android Auto (dostupnosť každého z rozhrania sa môže v jednotlivých krajinách líšiť). Systém SmartGate, vyvinutý v spoločnosti ŠKODA AUTO, umožňuje odosielať vybrané dáta o automobile do vlastných aplikácií v smartfóne a následne ich využívať. S novou aplikáciou ŠKODA Media Command

môžu cestujúci pomocou tabletu prvýkrát v modeli Superb Combi obsluhovať infotainment systém Columbus s integrovaným Wi-Fi modulom aj zo zadných sedadiel. Canton Sound System s dvanástimi reproduktormi a výkonom 610 wattov premení nový Superb Combi na koncertnú sálu na štyroch kolesách.

Variabilitu v interiéri zlepšuje možnosť sklopenia operadiel zadných sedadiel z batožinového priestoru. Navyše je možné sklopiť dopredu operadlo predného sedadla spolujazdca. Keď je sedadlo spolujazdca ovládané elektricky, možno jeho polohu a sklon operadla upravovať aj zo zadných sedadiel. Na vnútorných stranách operadiel predných sedadiel môžu byť odkladacie vrecká. V batožinovom priestore môže byť dvojitá podlaha, umožňujúca jeho rôznorodé členenie, praktické multifunkčné vrecko pod roletovým krytom a vyberateľné LED svietidlo. Štandardne zahŕňa výbava vozidla škrabku na ľad, umiestnenú na kryte otvoru palivovej nádrže a plniace hrdlo palivovej nádrže s ochranou proti natankovaniu zlého paliva.

Nové motory modelu Superb Combi ponúkajú až o 30 % menšiu spotrebu a emisie. Verzia GreenLine má spotrebu len 3,7 l/100 km a emisie 96 g CO2/km. Okrem vyspelej inovatívnej konštrukcie motorov prispela k zmenšeniu spotreby aj redukcia hmotnosti až o 75 kg a zlepšená aerodynamika.

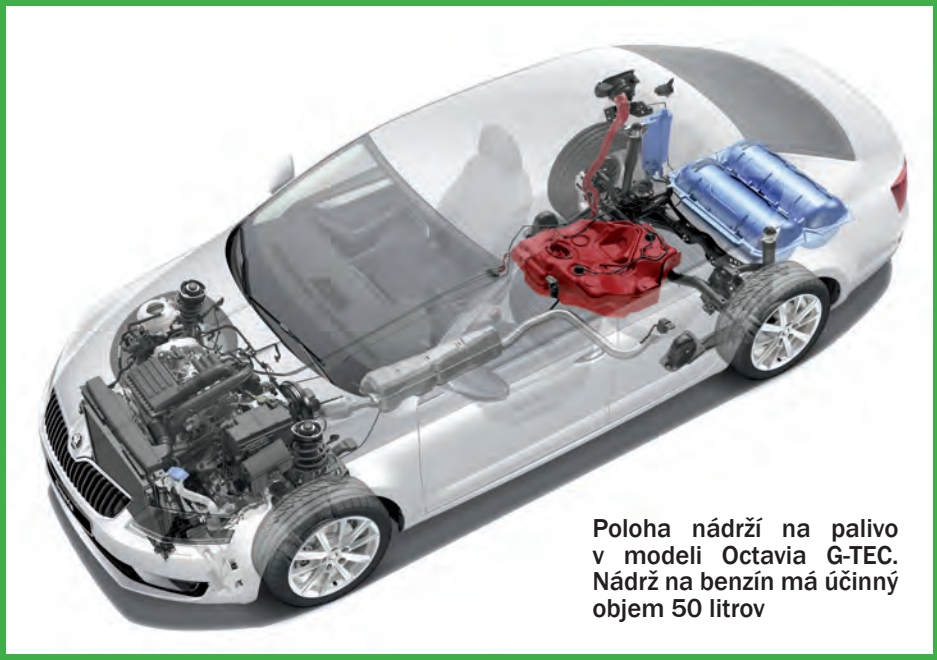
Nová Škoda Superb Combi je vybavená prepĺňanými motormi na báze konštrukcie MQB. Nové štvorvalcové motory spĺňajú emisnú normu Euro 6 a sú sériovo vybavené systémom Štart-Stop a rekuperáciou brzdnej energie.

Zážihové motory pokrývajú výkonové spektrum od 92 kW do 206 kW, výkonové spektrum vznetových motorov siaha od 88 kW do 140 kW. S výnimkou „základného“ zážihového motora 1.4 TSI s výkonom 92 kW sú pre všetky motory k dispozícii aj moderné dvojspojkové automatické prevodovky DSG.

Štvorica motorov 1.4 TSI/110 kW, 2.0 TSI/206 kW, 2.0 TDI/110 kW a 2.0 TDI/140 kW je v ponuke aj s najvyspelejším variantom pohonu všetkých kolies na báze spojky Haldex 5. generácie. Vlajková loď mladoboleslavskej automobilky v karosárskej verzii kombi prichádza na slovenský trh s cenou od 22 490 eur (výbava Active motor 1.4 TSI/92 kW a šesťstupňovú ručne ovládaná prevodovka).

Cenový rozdiel v porovnaní s verziou liftback predstavuje vo všetkých výbavových stupňoch 1200 eur. Voliť možno rovnako ako pri verzii liftback medzi štyrmi výbavovými stupňami: Active, Ambition, Style a Laurin & Klement.

Na jedno natankovanie prešla 1700 kilometrov



Poloha nádrží na palivo v modeli Octavia G-TEC. Nádrž na benzín má účinný objem 50 litrov

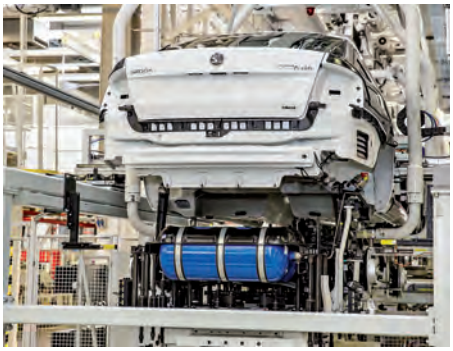
ŠKODA Octavia sa opäť blysla na ostro sledovanom poli ekonomiky prevádzky. Štandardný liftback s motorom 1.4 TSI/81 kW G-TEC, spaľujúci okrem benzínu tiež stlačený zemný plyn (CNG), absolvoval cestu z Prahy do nórskeho Trondheimu s priemernou spotrebou 4,32 l Naturalu 95 a 2,85 kg CNG na 100 kilometrov.

Na cestu bola použitá bežná ŠKODA Octavia vo výbavovej verzii Style bez akýchkoľvek dodatočných úprav. Trasa viedla z Prahy cez Rostock, Kodaň, Göteborg a Oslo do Trondheimu, kde sa konalo tohtoročné stretnutie priaznivcov mladoboleslavskej značky ŠKODA Tour 2015.

Na rozdiel od jednoúčelových ekomaratónov, zameraných na čo najmenšiu spotrebu, išlo v tomto prípade o jazdu v reálnych podmienkach. V automobile cestovala dvojčlenná posádka s adekvátnym množstvom batožiny. Namerané hodnoty možno teda považovať za realistické a v praxi dosiahnuteľné napríklad pri ceste na dovolenku.

„Išli sme bez sprievodného automobilu a viezli plný kufor batožiny. Na aute boli 17-palcové kolesá s najširšími možnými pneumatikami, čo nie je práve ideálne obutie pre dosahovanie malej spotreby. Miestami sme sa museli celkom ponáhľať, napríklad keď sme potrebovali stihnúť trajekt," dodal k ceste šéfredaktor magazínu www.usporne.info Marek Tomíšek, ktorý automobil viedol.

Rekordná jazda odštartovala na čerpacej stanici v Prahe 6, kde boli obidve nádrže naplnené. Na CNG prišla Octavia takmer až do Rostocku, plyn sa minul po 531 km. Ďalej sa už pokračovalo na benzín. Posádka nocovala prvý deň v Kodani, druhý deň kúsok pred Oslom. Až po ďalších 1169 km sa Octavia v náročnom stúpaní pri mestečku Alvdal zastavila definitívne, čo znamená, že na jedno natankovanie prešla presne 1700 km. Tieto hodnoty boli zapísané do databanky Múzea rekordov a kuriozít Pelhřimov ako najdlhšia vzdialenosť prejdená so sériovo vyrábaným automobilom ŠKODA Octavia. Opätovným naplnením oboch nádrží sa zistilo, že automobil spotreboval 15,152 kg plynu a 50,51 l benzínu. To znamená priemernú spotrebu 2,85 kg CNG a 4,32 l benzínu na 100 km.



▲Dve nádrže na CNG majú celkový objem maximálne 97 litrov, resp. 15 kg zemného plynu při tlaku 20 MPa. Sú uložené pod podlahou batožinového priestoru na špeciálnom ráme pod podlahou batožinového priestoru

▲Škoda Octavia G-TEC

ŠKODA AUTO vidí v stlačenom zemnom plyne perspektívnu alternatívu ku klasickým palivám, ako sú benzín a nafta. Octavia je po type Citigo druhým typom značky, ktorý sa štandardne ponúka vo verzii na stlačený zemný plyn - CNG. Prepĺňaný motor 1.4 TSI je schopný spaľovať tak benzín, ako aj plyn. Disponuje najväčším výkonom 81 kW. Najväčší krútiaci moment 200 Nm dosahuje v rozmedzí od 1500 do 3500 otáčok za minútu.

Octavia s ním akceleruje z 0 na 100 km h za 10,9 sekundy a dosahuje najväčšiu rýchlosť 195 km/h. Zásluhou výhodného umiestnenia tlakových nádob na špeciálnom ráme pod podlahou batožinového priestoru, ktorého základný objem je 460 litrov, nie je obmedzená veľkorysá ponuka priestoru pre posádku a jej batožinu. Aj Octavia na zemný plyn tak poskytuje mimoriadny komfort cestovania a dostatok miesta. Tieto prednosti spolu s ekologickou a ekonomickou prevádzkou oslovujú čoraz viac zákazníkov aj na Slovensku.

-ša-

NÁSTUPCA TYPOV LAGUNA A LATITUDE

V polovici septembra bude mať na autosalóne vo Frankfurte nad Mohanom výstavnú premiéru Renault Talisman. Francúzska automobilka začiatkom júla uvoľnila pre médiá informácie o sedane patriacom do strednej triedy. Vo Frankfurte budú návštevníci vidieť už aj model Estate, teda Talisman s karosériou kombi. Renault Talismanom nahradí typy Laguna a Latitude.

Po sérii uvedení úspešných nových typov v nižších triedach sa v Renaulte zamerali na ofenzívu vo vyšších segmentoch. Najprv to bol nový Espace, ktorý predstavili v marci. Renault naň dostal do konca júna 13 000 objednávok a jeho prémiová verzia Initiale Paris z toho dosiahla až 45-percentný podiel. Je to veľmi sľubný štart na trhu a rovnaký úspech v Renaulte očakávajú aj po uvedení Talismanu, čo sa má stať koncom tohto roka. Pri vývoji oboch produktov sa v Renaulte snažili, aby si novinky získali uznanie v kritériách, ktoré zákazníci, súkromní aj podniky, najviac oceňujú. Teda z hľadiska dizajnu, kvality, inovácií a služieb. Renault pritom chce udržať pod kontrolou aj celkové náklady na vlastníctvo vozidla, čo je pre zákazníkov tiež veľmi dôležité kritérium pri výbere vozidla.

Názov Talisman už v minulosti v Renaulte použili – dali ho v roku 2001 štúdii športovo ladeného hatchbacku s nahor vyklápateľnými dverami bez stredného stĺpika karosérie. Štúdia má s terajším Talismanom okrem názvu spoločnú, vlastne len podobnú dĺžku – bola kratšia o 8 cm (4805 mm). Mala pritom mimoriadne malú hmotnosť, len 726 kg, čo samozrejme sériovo vyrábaný sedan ani kombi v súčasnosti nemôžu mať. Sedan Talisman je 4,85 m dlhý, 1,87 m široký a 1,46 m vysoký. Je postavený na platforme CMF (Common Module Family) využívanej v Renaulte aj Nissane, rázvor náprav je dlhý 2,81 m. Využíva aj možnosť aktivneho zavesenia kolies, aké má aj nový Espace. Vodič si môže vybrať z niekoľkých režimov práce podvozku: Comfort, Sport, Eco, Neutral a plne konfigurovateľný režim Perso. Mení sa pri tom nielen charakteristika tlmičov pruženia, reakcie a zvuk motora, pri dvojspojkovej prevodovke EDC aj štýl preraďovania, charakteristika posilňovača riadenia, ale aj osvetlenie prístrojov a interiéru, či nastavenie klimatizácie. Platforma umožňuje aj aplikáciu systému riadenia všetkých štyroch kolies 4Control.

Interiér je vizuálne rozdelený do troch horizontálnych rovín, ktorých úlohou je rozčleniť priestor kabíny. Oblasti najbližšie k cestujúcim sú príjemné na dotyk, kým prvky o niečo vzdialenejšie pôsobia z hľadiska farieb a použitých materiálov „chladnejšie“. Tento kontrast prispieva k dojmu priestrannosti. A napokon kombinácia určitých farieb a rôznych materiálov umožňuje v kabíne vytvoriť charakteristickú atmosféru. Premyslený dizajn má zabezpečiť pohodlie vodiča aj cestujúcich. Jeho kabína patrí medzi najpriestrannejšie vo svojej triede. Kabína ponúka odkladacie priestory s celkovým objemom viac ako 25 litrov. Batožinový priestor s objemom 608 litrov (VDA) patrí medzi najväčšie v segmente.

Keď sa k vozidlu priblíži osoba s kartou Renault, rozsvietia sa predné denné a zadné svetlá a osvetlenie interiéru, odklopia sa spätné zrkadlá a osvetlenie spodnej časti dverí. Keď vodič otvorí dvere, privíta ho zvuková a vizuálna animácia na displeji. Sedadlo sa automaticky

posunie o 50 mm dozadu (verzie s elektrickými sedadlami), aby uľahčilo nastupovanie. Keď sa vodič usadí, sedadlo sa vráti do pôvodnej pozície. Zadná trojmiestna lavica poskytuje pohodlnejšie sedenie vďaka výplni rôznej tuhosti. Renault Talisman ponúka päť nastavení atmosféry interiéru spojených s rôznym stupňom výbavy (atmosféra sa môže meniť v závislosti od trhu). V ponuke sú tri rôzne vyhotovenia interiéru a päť stupňov výbavy:

LIFE: čierna prístrojová doska, kožou potiahnutý volant a čierne látkové poťahy sedadiel inšpirované pánskym krajčírstvom.

ZEN: rovnaké vyhotovenie ako stupeň Life, avšak so svetlejšími ozdobnými pásmi.

BUSINESS: rovnaká atmosféra ako Zen, avšak s dodatočnou výbavou.

Výbavový stupeň INTENS: kombinovaný poťah sedadiel tkanina/polokoža alebo príplatkové tmavohnedé alebo čierne kožené poťahy Riviera so zodpovedajúcou prístrojovou doskou. Čokoládovo hnedé prešívanie.

Verzia INITIALE PARIS: čierna alebo pieskovo-sivá prístrojová doska s antracitovým alebo strieborným prešívaním, kožené čalúnenie Nappa v čisto čiernej alebo s tieňovaným sivým vzorom a volant potiahnutý kožou Nappa.

Talisman prichádza s tromi typmi multimediálnej výbavy. Najnižší stupeň prináša rádio so 4,2-palcovým (11 cm) displejom. V závislosti od trhu pôjde o digitálne rádio, ktoré ponúka nerušený zvuk v kvalite CD. Signál prenáša aj informácie v textovom formáte: popis skladby, aktuálne informácie o počasí a premávke, najnovšie správy atď.

V stredných výbavových stupňoch je TALISMAN vybavený multimediálnym tabletom R-

-Link 2 so sedempalcovým (18 cm) vodorovne orientovaným displejom a systémom Bose Surround Sound.

Najvyšší stupeň výbavy ponúka systém R-Link 2 s vertikálne orientovaným 8,7-palcovým displejom (22 cm).

Talisman poháňajú úsporné a výkonné maloobjemové motory, aké má aj nový Espace. V Talismane majú ešte lepšie výsledky ako vo veľkom „crossoveri“ Renaultu, keďže nový sedan má asi o 200 kg menšiu hmotnosť a jeho súčiniteľ aerodynamického odporu má hodnotu len 0,27. Vďaka novým technickým riešeniam, akými sú napríklad kvalitné priame vstrekovanie paliva a oceľové piesty, motory pre Talisman ponúkajú vynikajúci pôžitok z jazdy a zároveň malú spotrebu. Všetky tieto „downsizingové“ agregáty nesú označenie Energy, keďže majú jedno alebo dve turbodúchadlá, technológiu Stop&Start a systém rekuperácie brzdnej energie. Všetky (dva zážihové a tri vznetové) motory spĺňajú emisnú normu Euro 6 a uspokoja potreby európskej klientely.

Zážihové motory Energy TCe 150 a Energy TCe 200 budú exkluzívne skombinované so sedemstupňovou dvojspojkovou automatickou prevodovkou EDC. Vznetové motory Energy dCi 110 a Energy dCi 130 možno skombinovať buď so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou alebo so šesťstupňovou dvojspojkovou automatickou prevodovkou EDC. Rovnako ako v type Espace bude motor Energy dCi 160 – vybavený dvoma turbodúchadlami – skombinovaný len so šesťstupňovou dvojspojkovou prevodovkou EDC.

Talisman sa vyrába v zmodernizovanej továrni Douai, ktorej hlavným cieľom je prikladná kvalita vyrobených automobilov.

-rt-

V STOPÁCH ÚSPEŠNÝCH PREDCHODCOV

Tretia generácia univerzálneho a populárneho subkompaktného hatchbacku Honda Jazz je predurčená nanovo definovať segment B zväčšeným priestorom, univerzálnosťou, prepracovanosťou a technológiami.

Najnovší Jazz stavia na dobrej povesti svojich veľmi úspešných predchodcov. Od roku 2001, keď sa predstavila prvá generácia tohto celosvetového typu, ktorý je na niektorých trhoch označovaný aj ako „Fit", sa predalo 5 miliónov kusov a v súčasnosti sa vyrába v siedmich štátoch.

Najnovší Jazz je o 95 mm dlhší ako jeho predchodca, rázvor náprav má dlhší o 30 mm. Vďaka novej platforme je najnovší Jazz vnútri proporcionálne väčší ako pri predchádzajúcej generácie. Drží sa konceptu dizajnu spoločnosti Honda: „človek na prvom mieste, stroj na druhom mieste". Tento koncept si dáva za cieľ vytvoriť kompaktné, no efektívne vozidlo maximalizáciou priestoru pre posádku a minimalizáciou priestoru, ktorý vozidlo zaberá. Štyri metre dlhý Jazz má centrálne umiestnenú palivovú nádrž, vďaka čomu získal prvotriedny priestor v interiéri a inovatívne riešenia umiestnenia konštrukčných skupín. Nádrž s nižším profilom umiestnená pod prednými sedadlami uvoľňuje priestor pod podlahou pod zadnými sedadlami, vďaka čomu je možné na platformu umiestniť inovatívny systém sedadiel Magic Seats. V porovnaní s predchádzajúcou generáciou nový Jazz poskytuje osobám vpredu o 30 mm viac priestoru v oblasti ramien, pričom sedia o 20 mm ďalej od seba.

Osoby sediace na zadných sedadlách majú o 115 mm väčší priestor na nohy, o 65 mm väčší priestor na kolená a o 20 mm väčší priestor v oblasti ramien.

Vďaka sedadlám Magic Seats ponúka interiér neobvyklú univerzálnosť, ako aj najväčší priestor v tejto triede, a množstvo konfigurácií na prepravu nákladu aj posádky. Zadné sedadlá Magic Seats, delené v pomere 60:40, je mož-

né upraviť do niekoľkých konfigurácií štyroch režimov, vďaka čomu sa maximalizuje univerzálnosť priestranného interiéru.

Režim Utility – operadlo zadného sedadla je sklopené dopredu, pričom spodná časť sedadla je spustená do priestoru na nohy pre osoby sediace vzadu, čím sa vytvorí plochá podlaha s dĺžkou 1505 mm (o 80 mm viac ako v predchádzajúcej generácii).

Režim Tall – predná časť zadných sedadiel sa

zdvíha nahor a dozadu a zabezpečí sa vo vertikálnej polohe, čím sa vytvorí priestor na náklad vysoký 1280 mm od podlahy po strop, vďaka čomu je možné za prednými sedadlami prevážať vysoké predmety. Okrem tejto všestrannej výšky je priestor dostupný v tomto režime aj o 55 mm dlhší ako v predchádzajúcej generácii typu Jazz.

Režim Long – operadlo spolujazdca vpredu sa sklopí dozadu do horizontálnej polohy a operadlo zadného sedadla sa sklopí dopredu, čím sa vytvorí „tunel“ umožňujúci prevážať predmety s dĺžkou až 2480 mm (+80 mm).

Režim Refresh – operadlo predného sedadla sa sklopí dozadu do rovnej polohy a dotýka sa spodnej časti zadného sedadla, čím sa vytvorí 1580 mm dlhá „pohovka“ (+80 mm), vďaka čomu môžu cestujúci sedieť vzadu a doslova si vyložiť nohy po dlhej ceste.

Nový Jazz zákazníkom poskytuje aj prvotriedny batožinový priestor. Bol zväčšený o 17 litrov na objem 354 litrov (metóda VDA), ak sa používajú zadné sedadlá, a o 14 litrov na objem 897 litrov (metóda VDA) so sklopenými zadnými sedadlami.

Vďaka dverám batožinového priestoru širokým 1090 mm a nakladacej výške len 605 mm je prístup do batožinového priestoru jednoduchý a vďaka štyrom úchytkám je možné prepravovaný náklad bezpečne zabezpečiť.

Užívatelia budú môcť využívať i väčšiu prepracovanosť a pokročilé technológie bezpečnosti a infozábavy, užívať si efektívnu a dynamickejšiu jazdu.

Kvalitné materiály jemné na dotyk a dômyselný dizajn interiéru poskytujú sofistikované prostredie doplnené sedempalcovou dotykovou obrazovkou v strede prístrojovej dosky, s novým informačno-zábavným systémom Honda Connect (v závislosti od modelu). Najnovší Jazz bude vybavený novým výkonným a úsporným 1,3-litrovým zážihovým motorom i-VTEC z typového radu Earth Dreams Technology spoločnosti Honda. Motor s výkonom 75 kW pri 6000 otáčkach za minútu je prepojený s novou šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou (nahrádza predošlú päťstupňovú) v štandardnej výbave alebo s voliteľnou novou prevodovkou CVT. Štvorvalcový motor i-VTEC (inteligentné variabilné časovanie ventilov a elektronické riadenie zdvihu ventilov) s priamym vstrekovaním má maximálny krútiaci moment 123 Nm pri 5000 ot./min. Celková efektívnosť sa zlepšila vďaka použitiu systému EGR (recirkulácia výfukových plynov) chladeného veľkým prietokom, zmenšenému vnútornému treniu, zlepšeným technológiám vypnu-

tia pri voľnobehu a elektronickému ovládaniu vačkového hriadeľa s variabilným riadením časovania (VTC), ktoré optimalizuje časovanie nasávacích ventilov, aj keď je motor studený. Pre zlepšenie tepelnej účinnosti má kompresný pomer hodnotu až 13,5:1.

Kultivovanejšia jazda vozidla sa spája s citlivejším a plynulejším riadením vďaka novému tuhšiemu a ľahšiemu podvozku a prepracovanému odpruženiu, ktoré bolo špeciálne vyladené pre európske cesty.

Najnovšia generácia Hondy Jazz s tromi stupňami výbavy sa začne v Európe predávať v druhej polovici roka 2015. Cena u nás začína pri sume 12 990 eur (s výbavou Trend), rovnako vybavený model s prevodovkou CVT stojí 14 290 eur.

-ha-

Zvedie srdce aj rozum

Mercedes-Benz rozširuje svoju rodinu triedy C o kupé. Kupé ako najšportovejší model triedy C je orientované na potešenie z jazdy v emocionálnom a súčasne formálne čistom dizajne. Na rozdiel od sedanu triedy C je bočná zostupujúca línia (dropping line) viac rozvinutá ponad zadný podbeh kolesa. Na zdôraznenie športového charakteru kupé je podvozok v porovnaní so sedanom sériovo znížený o 15 milimetrov a je tak už so sériovými 17-palcovými kolesami na športovej úrovni.

Zo športovo výraznej čelnej partie s diamantovou maskou chladiča a dlhou kapotou motora – iba medzi zadnou stenou priestoru motora a prednou nápravou je nové kupé o 60 milimetrov dlhšie ako jeho predchodca – sa dvíha nízka kabína, ktorej línie prechádzajú do atleticky vykreslenej zadnej časti. Vysoká horná hrana obloženia dverí a bezrámové dvere so samostatnými vonkajšími zrkadlami zdôrazňujú športový charakter.

Vodič a cestujúci si vychutnávajú prostredie, ktoré nadväzuje na interiér sedanu triedy C, povyšuje ho však na novú, športovú úroveň. Súvislé tvary odhaľujú stredovú konzolu, ako aj bočné obloženia dverí a zadnej časti, ktoré do seba navzájom plynulo prechádzajú a zdôrazňujú tak charakter kupé. Individuálne navrhnuté ozdobné prvky zdôrazňujú športový charakter interiéru. Systém sedadiel s integrálnymi športovými sedadlami, vyvinutý špeciálne pre kupé, ponúka športový komfort. Komfort zlepšuje aj automatický podávač bezpečnostného pásu. Výber materiálov a ich spracovanie vdychujú interiéru charakter manufaktúrnej výroby a hodnotný vzhľad. Na dĺžku narástlo kupé triedy C o 95 milimetrov, rázvor náprav je väčší o 80 milimetrov a šírka o 40 milimetrov. Prispelo to najmä k priestorovému komfortu pre vodiča a spolujazdca na prednom sedadle. Priestor na ramená, lakte a hlavu sú na všetkých miestach väčšie.

Výnimočné postavenie nového kupé triedy C zdôrazňujú špeciálne farebné kombinácie čalúnenia: sedlová hnedá, porcelánová a v Edition 1 orechová hnedá/čierna s tyrkysovým ozdobným švom.

Kupé sériovo ponúka vysokú úroveň výbavy. Na zdôraznenie dynamiky kupé je ako alternatíva na výber AMG Line. V exteriéri sa odlišuje najmä špeciálnymi nárazníkmi a prahmi v stylingu AMG, diamantovou maskou chladiča s pochrómovanými kolíkmi, ako aj 18-palcovými diskovými kolesami AMG z ľahkej zliatiny. V interiéri zdôrazňuje AMG Line športovo exkluzívny charakter okrem iného čalúnením v kombinácii imitácia kože ARTICO/mikrovlákno DINAMICA čierna s kontrastnými ozdobnými švami, na spodku sploštenom multifunkčným športovým volantom a športovými pedálmi AMG. Ozdobné prvky z čierneho jaseňového dreva s otvorenými pórmi, kombinované s hliníkom na prístrojovej doske a na dverách podčiarkujú štýlový vzhľad. Ďalším lákadlom na želanie je balík pochrómovaných doplnkov interiéru s početnými aplikáciami v striebornej chrómovej farbe napríklad okolo združeného prístroja, ventilačných dýz a vnútorných kľučiek dverí.

Na agilných jazdných vlastnostiach má svoj podiel nová predná náprava so štvorprvkovými ramenami so závesom kolies odpojeným od teleskopických vzpier. Umožňuje to športová kinematika náprav navrhnutá na veľkú priľnavosť kolies k vozovke a veľké sily bočného vedenia. Podvozok preto citlivejšie reaguje na

pohyby volantom a umožňuje športovo-agilný spôsob jazdy. Systém priestorového päťprvkového zavesenia kolies na zadnej náprave zabezpečuje dobré vedenie kolies a stabilnú priamu jazdu. Sériovo je kupé vybavené oceľovým pružením. S ním sú k dispozícii dva podvozky so selektívnym systémom tlmenia, ktoré sú v porovnaní so sedanom nižšie o 15 milimetrov:

- komfortný podvozok AGILITY CONTROL so športovým charakterom,

- športový podvozok s tuhším nastavením pruženia a tlmenia vrátane športového priameho riadenia pre agilnejšie jazdné vlastnosti.

Na želanie možno kupé vybaviť systémom vzduchového pruženia AIRMATIC na prednej a zadnej náprave. Jeho elektronicky regulované, kontinuálne nastaviteľné tlmenie na prednej a zadnej náprave zabezpečuje vynikajúci komfort pri prekonávaní nerovností v každej situácii a ponúka vodičovi možnosť voľby spôsobu jazdy: športový, komfortný alebo úsporný.

Pomocou prepínača DYNAMIC SELECT si môže vybrať niektorú z piatich jazdných charakteristík: „ECO“, „Comfort“, „Sport“, „Sport +“ a „Individual“. S nastavením „Individual“ možno vozidlo nakonfigurovať podľa vlastných predstáv.

Okrem toho systém AIRMATIC ponúka reguláciu výšky na celom podvozku pre komfort jazdy aj v prípade zaťaženého vozidla.

Výkonné a úsporné štvorvalcové zážihové a vznetové motory s funkciou ECO štart/stop umožňujú športové jazdné výkony a pôžitok z jazdy. Všetky spĺňajú emisnú normu Euro 6. V porovnaní s predchodcom spotrebujú až o 20 percent menej paliva. Pre kupé budú sprvu k dispozícii štyri zážihové motory. Výkonové spektrum siaha od 115 kW, pri 1,6-litrovom štvorvalci v C 180, cez modely so zdvihovým objemom dva litre C 200 (135 kW a C 250 (155 kW) až po výkon 180 kW v C 300 so zdvihovým objemom motora tiež dva litre.

Dva modely so zdokonaleným štvorvalcovým vznetovým motorom s výkonom 125 kW alebo 150 kW sú vybavené technológiou SCR (Selective Catalytic Reduction) na dodatočnú úpravu spalín.

Inteligentná odľahčená konštrukcia karosérie s väčším podielom hliníka prispieva k tomu, že kupé má menšiu hmotnosť ako jeho predchodca. Z ľahkého kovu sú vyrobené okrem iných blatníky, kapota motora a zadná kapota. Kupé spĺňa nielen všetky aktuálne národné a medzinárodné zákony, ale aj všetky ratingové požiadavky, ako aj prísnejšie interné bezpečnostné požiadavky Mercedes-Benz, ktoré boli odvodené od reálneho nehodového diania.

Nové kupé triedy C má súčiniteľ odporu vzduchu

s hodnotou len 0,26. Od rýchlosti približne 70 km/h je odpor vzduchu väčší ako iné jazdné odpory, takže táto špičková hodnota sa vyplatí, prispieva k menšej spotrebe paliva.

Na palube bude na želanie množstvo bezpečnostných a asistenčných systémov podľa koncepcie Intelligent Drive značky Mercedes-Benz. Systém ATTENTION ASSIST s nastaviteľnou citlivosťou, ktorý dokáže upozorniť na nepozornosť a únavu vodiča je v každom vozidle. Sériová výbava zahŕňa aj COLLISION PREVENTION ASSIST PLUS. Obsahuje zvukové upozornenie pre vodiča od rýchlosti 7 km/h a adaptívneho asistenčného systému brzdenia, ktorý zosilnením brzdnej sily v závislosti od konkrétnej situácie pomáha zabrániť nehodám. V prípade pretrvávajúceho nebezpečenstva zrážky a chýbajúcej reakcie vodiča systém dokáže až do rýchlosti 200 km/h vykonať autonómne brzdenie a zoslabiť tak závažnosť nehody s pomalšie jazdiacimi alebo zastavujúcimi vozidlami, v optimálnom prípade dokonca úplne zabrániť zrážke. Systém brzdí až do rýchlosti 50 km/h aj pri zistení stojacej prekážky.

Okrem toho sú na želanie k dispozícii nové a vo svojich funkciách podstatne rozšírené asistenčné systémy, ktoré v rámci koncepcie Intelligent Drive spoločne využívajú údaje rozličných snímacích technológií ako radarové snímače a stereokamera a dokážu tak výrazne zlepšiť nielen komfort, ale aj bezpečnosť. Napríklad systém DISTRONIC PLUS s asistenčným systémom riadenia a systémom Stop&Go Pilot je tempomat s reguláciou odstupu, ktorý v rozsahu rýchlosti 0 až 200 km/h dokáže v prípade potreby naregulovať rýchlosť vlastného vozidla na menšiu rýchlosť vozidla jazdiaceho pred ním. Rovnako v rozsahu rýchlosti 0 až 200 km/h dokáže vodičovi pomáhať v jeho úlohe udržiavať vozidlo v jazdnom pruhu zásahmi do riadenia a pri rýchlosti pod 130 km/h, napríklad pri jazde v dopravnej zápche alebo kolóne, systém dokonca aj pri chýbajúcom alebo nejednoznačnom vodorovnom značení dokáže nasledovať vozidlo idúce pred ním a umožniť tak bezpečnú, komfortnú „spolujazdu“. Súčasťou bohatej ponuky asistenčných systémov sú aj aktívne parkovanie do pozdĺžne a priečne orientovaných parkovacích medzier, 360-stupňová kamera, ktorá dokáže zobraziť vozidlo a jeho okolie z rozličných perspektív vrátane virtuálnej vtáčej perspektívy a pomôcť tak vodičovi pri parkovaní, posúvaní a manévrovaní, sledovanie dopravných značiek na báze kamery a navigácie s funkciou varovania pri jazde v protismere či adaptívny systém diaľkového svetla Plus, ktorý umožňuje nechať zapnuté diaľkové svetlá a clonou zabráni oslneniu iných vozidiel v kuželi diaľkových svetiel.

Systém klimatizácie nové kupé triedy C je účinný a zabezpečuje kvalitu vzduchu. Využíva satelitnú navigáciu na rozpoznávanie tunelov. Pri vjazde automaticky zatvorí klapku na vnútorný obeh vzduchu a po opustení tunela ju opäť otvorí.

Nová generácia multimediálneho systému ponúka intuitívnu obsluhu s animáciami a vizuálnymi efektmi. Navigačný systém, ktorý poskytuje vodičovi presné dopravné informácie v reálnom čase, pripravuje svoje obsahy interaktívne. Ponúka okrem iného animovaný kompas, prezentáciu „Drive Show“ s informáciami pre cestujúcich ako v lietadle, ako aj zobrazenie Google Maps na centrálnej jednotke.

Mercedes-Benz Coupé príde na trh v decembri tohto roka.

–mz-

MODERNIZÁCIA PRINIESLA AJ NOVÝ MOTOR

Týždeň trvajúcu automobilovú akciu v kalifornskom Monterey, pôvodne zameranú na vzácne historické vozidlá, využila na prezentáciu noviniek okrem niekoľkých ďalších automobilových výrobcov i značka Lexus. Medzi predstavenými vozidlami bol aj inovovaný sedan vyššej strednej triedy, typ GS.

Lexus GS modelového roku 2016 má upravenú prednú časť. Predný nárazník pôsobí agresívnejším dojmom, rozdelené hlavné reflektory teraz pripomínajú vrcholnú verziu tohto typu, GS F. Nové sú aj koncové svetlá. V interiéri pribudli nové drevené a hliníkové dekoračné prvky. Na ešte lepšej úrovni je bezpečnostná výbava, v ktorej štandardom už bolo napríklad desať bezpečnostných vankúšov, teraz pre tento typ pribudli napríklad Safety System + obsahujúci varovanie pred nárazom s detekciou chodcov, adaptívny tempomat, adaptívne diaľkové reflektory schopné automaticky tlmiť časť svetelných lúčov tak, aby neoslňovali vodičov protiidúcich vozidiel.

Upravený je aj multimediálny systém ovládaný prostredníctvom 12,3-palcovej obrazovky. Ponúka hlasové ovládanie aj prepracovanú grafiku. Obrazovku možno rozdeliť na dve časti, na ktorých sa súčasne zobrazujú informácie rôznych funkcií, napríklad ovládanie audiosystému a na druhej časti sa zobrazuje navigácia.

Najvýznamnejším prvkom inovácie je ponuka prepĺňaného zážihového štvorvalcového motora, ktorý bude poháňať model Lexus GS 200t. Motor s výkonom 180 kW a krútiacim momentom 350 Nm spolupracuje s osemstupňovou automatickou prevodovkou.

Model GS 200t by mal mať spotrebu okolo 7,9 l/100 km. Pravdepodobne nahradí šesťvalcový motor z modelu GS 250. V Európe sa má údajne predávať len na vybraných trhoch. Bez zmien z hľadiska pohonu zostávajú „hybridné" modely GS 300h a GS 450h.

-ls-

Citroën C4 Cactus v štýle Méhari

Typ Méhari patrí k neprehliadnuteľným typom v histórii francúzskej automobilky Citroën. Postavili ho na konštrukčných základoch slávneho typu Citroën 2CV. V čase uvedenia na trh v roku 1968 ho poháňal dvojvalcový motor s výkonom 19 kW. Keďže mal jednoduchú karosériu zhotovenú najmä z plastov, hmotnosť vozidla bola len mierne nad 500 kg. Aj tam, kde Citroën Méhari nepredávali, je toto vozidlo známe. Bolo hlavným dopravným prostriedkom vo filmoch snaživého, ale veľmi roztržitého žandára Cruchota. A tie sa premietali po celom svete. V Citroëne Méhari vyrábali malosériovým spôsobom dve desaťročia, celkom vyrobili 150 000 vozidiel tohto typu. Používal sa ako úžitkové aj odpočinkové auto.

S nápadom vrátiť sa do histórie a oživiť projekt Méhari prišla generálna riaditeľka automobilky Linda Jacksonová. Už uvedenie typu C4 Cactus akoby naznačilo snahu oživiť z filozofie značky aj tú jej zábavnú, „funny" vetvu. A práve C4 Cactus má poslúžiť ako základ pre štúdiu novodobého automobilu pre voľnočasové aktivity. Citroën pred autosalónom vo Frankfurte nad Mohanom oznámil, že na ňom predstaví „sviežu a osviežujúcu verziu automobilu C4 Cactus, ktorá prepracováva ducha legendárneho Méhari". O niekoľko dní neskôr vydal správu, že štúdia bude mať názov Cactus M. A uverejnili aj snímku, na ktorej dominuje surf a logá štúdie nového vozidla postaveného v duchu Méhari.

Ďalšie informácie ani fotografie štúdie už ale tlačový odbor automobilky do času uzávierky septembrového vydania nášho časopisu neuverejnil. Nie je ani známe, či sa z takejto štúdie vyvinie sériovo vyrábaný typ. Aj keď má podporu generálnej riaditeľky, dôležité budú pravdepodobne reakcie návštevníkov autosalónu vo Frankfurte, prípadne aj ďalších autosalónov, kde ešte štúdiu vystavia.

Citroën bude na frankfurtskom autosalóne vystavovať aj dalšie novinky. Napríklad modernizovaný typ C4, typ Berlingo alebo štúdiu Aircross - SUV postavené tiež na konštrukčnom základe C4 Cactus, ktorú zatiaľ v Európe francúzska automobilka nevystavovala. Mala premiéru v apríli na autosalóne v čínskom Šanghaji.

-cn-

Hot-hatch

Očakávaná „ostrá" verzia Peugeotu 308, model 308 GTi, mala naplánovanú premiéru na 25. jún 2015, kedy začínal Festival rýchlosti v Goodwoode. Správa, že niektoré fotografie aj informácie o tejto novinke z Peugeotu „unikli" týždeň predtým, sa nám zdá byť minimálne zvláštna. Na druhý deň potom Peugeot predstavil najvýkonnejší model typu 308 oficiálne a kompletne.

V Peugeote už majú tradíciu pri stavbe takýchto výkonných modelov, úspešné boli 309 GTi, 405 Mi16, 306 S16, 208 GTi či RCZ R. Súčasná novinka bude konkurovať už na trhu etablovaným súperom ako sú Renault Mégane RS, Seat Leon Cupra 280 alebo Honda Civic Type R. Nad vývojom modelu 308 GTi mala patronát športová divízia Peugeot Sport. Pripravila ho v dvoch verziách.

Obidve poháňa zážihový prepĺňaný 1,6-litrový štvorvalec známy z Peugeotu RCZ R. V menej výkonnom variante dosahuje 184 kW pri 6000 otáčkach za minútu a krútiaci moment 330 Nm pri 1900 ot./min. Rovnaký krútiaci moment, ale výkon 199 kW je k dipozícii pre výkonnejšiu verziu. Elektronické obmedzenie rýchlosti vyrovnáva najväčšiu rýchlosť oboch verzií na 250 km/h. Výkonnejší variant zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 6 s, menej výkonný za 6,2 s. Spotrebu benzínu v kombinovanej prevádzke majú rovnakú, len 6 l/100 km.

Výkonný motor si vyžiadal aj úpravy podvozku a prevodovky. Rozchod kolies štandardných modelov typu 308 má 1554 milimetrov, v GTi ho rozšírili na 1570 mm. Uloženie náprav je tuhšie, tuhšia je aj pružne skrutná priečka vlečenej zadnej nápravy. O stupeň, na -1,67° konštruktéri zväčšili aj pôvodný odklon kolies. A medzi prednými poháňanými kolesami výkonnejšej verzie je samozáverný diferenciál typu Torsen. Obe verzie majú ručne ovládanú šesťstupňovu prevodovku. Keďže v porovnaní s bežnými modelmi typu 308 musí prenášať väčšie krútiace momenty a je predpoklad, že pri najväčšom zaťažení bude v modeloch GTi pracovať oveľa častejšie, konštruktéri spevnili aj prevodovku,

vrátane zubov prevodových súkolesí. Menej výkonný variant má 18-palcové kolesá, výkonnejší 19-palcové, s pneumatikami Michelin Pilot Super Sport. Účinnejšie kotúčové brzdy majú vzadu kotúče s priemerom 268 mm, vpredu až 380 mm. Kotúče sú drážkované a výkonnosť bŕzd tvorcovia tohto modelu formálne naznačili červeno lakovanými strmeňmi. Napriek uvedeným rozdielom majú obidve verzie rovnakú pohotovostnú hmotnosť 1280 kg.

Peugeot 308 GTi má rovnaký predný nárazník aj prahy dverí ako doteraz najvýkonnejší model 308 GT. Upravená je však maska chladiča s logom značky. V zadnej časti je neprehliadnuteľný difúzor, na bokoch s rozmernými kruhovými koncovkami výfuku. Na predných nárazníkoch a na zadnom čele je označenie GTi. Peugeot ponúka tento model aj s dvojfarebným lakovaním karosérie známom ako „by Peugeot Sport“, s prednou červenou a zadnou

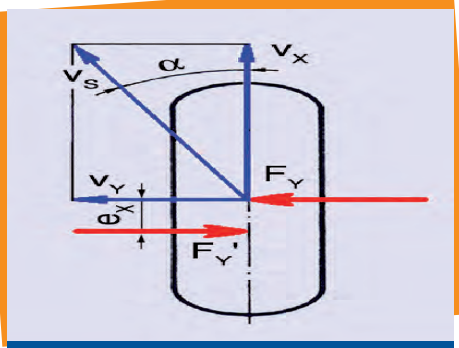
čiernou časťou (vo Francúzsku za príplatok 1800 eur).

Športový charakter má aj interiér. Poťahy sú prešívané červenou niťou, červenou niťou je vyznačená aj stredová poloha venca volantu, v jeho spodnej časti je označenie GTi. Kovový povrch majú pedále aj hlavica páky prevodovej skrine, upravené sú prístroje. Anatomické sedadlá majú pri výkonnejšom variante modelu 308 GTi poťahy kombinované z textilu, kože a alcantary.

Vo Francúzsku začnú Peugeot 308 GTi predávať túto jeseň, cena začína pri 37 200 eurách.

-pt-

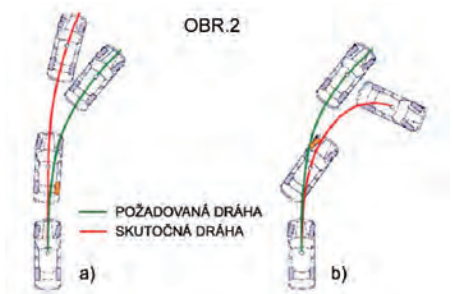
ELEKTROMOBIL A PROBLÉMY SMEROVEJ DYNAMIKY



Obr. 1
Uhol smerovej odchýlky kolesa s pneumatikou:
FY – bočná sila pôsobiaca na koleso,
FY' – bočná reakcia z vozovky, vX – pozdĺžna zložka rýchlosti kolesa, vY – priečna zložka rýchlosti kolesa, vS – výsledná rýchlosť stredu kolesa, eX – pneumatický závlek, α – uhol smerovej odchýlky

V súčasnosti novo vznikajúci fenomén elektromobilov prináša niektoré nezanedbateľné výhody, najmä v oblasti ochrany životného prostredia, ale na druhej strane aj niektoré veľmi vážne nevýhody. Okrem tých všeobecne známych, ako sú obmedzený dojazd, zatiaľ veľké nadobúdacie náklady, časové straty pri dobíjaní akumulátorov na ceste a ďalších, sú to aj úskalia v oblasti smerovej dynamiky. Tie sú zapríčinené značne nerovnomerným rozložením hmotnosti vozidla medzi prednú a zadnú nápravu. Najmä pri malých elektromobiloch pritom spravidla dochádza k výrazne väčšiemu zaťaženiu zadnej nápravy v porovnaní s prednou nápravou, čo je spôsobené veľkou hmotnosťou akumulátorového bloku a jeho umiestnenia prevažne v zadnej časti vozidla.

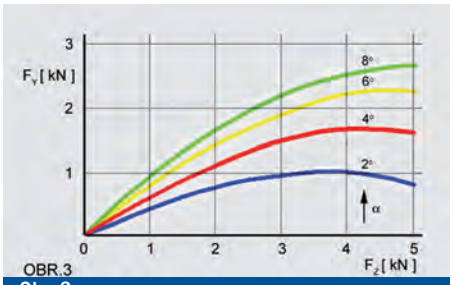
Vodiči, ktorí vnímajú správanie sa svojho automobilu pri rýchlejšej jazde v zákrute, isto vedia, že vozidlo s viac zaťaženou prednou nápravou sa správa nedotáčavo a vozidlo s viac zaťaženou zadnou nápravou sa správa pretáčavo. Nedotáčavý jazdný stav v zákrute znamená, že vozidlo má snahu svojou prednou časťou vybočovať von zo zákruty, teda



Obr. 2 Smerové vlastnosti vozidla v zákrute:
a) nedotáčavosť, b) pretáčavosť

„nedotáča" zákrutu, čo vyžaduje, aby vodič zväčšil pôvodne nastavený uhol natočenia volantu. Keď to chceme vyjadriť „odbornejšie" hovoríme, že predná náprava vozidla sa pohybuje po vozovke s väčším uhlom smerovej odchýlky ako zadná náprava, teda $\alpha p > \alpha z$, pričom $\alpha p,z$ značí uhol smerovej odchýlky prednej, zadnej nápravy. Uhol smerovej odchýlky je veličina chronicky známa v odbore smerovej dynamiky vozidla, a je to uhol, pod ktorým sa koleso s pneumatikou (príp. dvojica kolies jednej nápravy) začne pohybovať šikmo vzhľadom na pôvodný smer pohybu v prípade, ak naň (na ňu) začne pôsobiť bočná sila. Situáciu znázorňuje obr. 1. Uhol smerovej odchýlky je dôsledkom bočnej poddajnosti pneumatiky účinkom bočnej sily pri odvaľovaní sa kolesa. Ale vráťme sa späť k nášmu vozidlu v zákrute. Jeho pretáčavý jazdný stav znamená, že má snahu svojou prednou časťou sa stáčať dovnútra zákruty, teda „pretáča" zákrutu, čo vyžaduje, aby vodič zmenšil pôvodne nastavený uhol natočenia volantu. Opäť „odbornejšie" povieme, že predná náprava vozidla sa pohybuje po vozovke s menším uhlom smerovej odchýlky ako zadná náprava, teda $\alpha p < \alpha z$. Nedotáčavé a pretáčavé smerové vlastnosti automobilu v zákrute názorne ukazuje obr. 2. Niekde medzi týmito dvoma popísanými prípadmi sa nachádza stav, kedy sú uhly smerových odchýliek obidvoch náprav rovnaké, teda $\alpha p = \alpha z$. Takýto jazdný stav vozidla sa nazýva neutrálny, a je to ten najlepší prípad, aký môže pri jazde vozidla v zákrute nastať z hľadiska maximálne možnej rýchlosti prejazdu a tým aj bezpečnosti jazdy.

Dôvod, prečo sa vozidlo s viac zaťaženou prednou nápravou, teda s ťažiskom pred stredom rázvoru, správa nedotáčavo, a naopak vozidlo s viac zaťaženou zadnou nápravou, teda s ťažiskom za stredom rázvoru, správa pretáčavo, spočíva v nelineárnej závislosti bočnej sily, ktorú je pneumatika schopná preniesť na vozovku pri určitom uhle smerovej odchýlky, na zvislom zaťažení kolesa, obr. 3. Pri jazde vozidla (v zákrute) nastane situácia podľa obr. 4. Zvislé zaťaženia prednej a zadnej nápravy Fzp a Fzz sú jednoznačne určené pozdĺžnou polohou ťažiska T, teda $Fzp / Fzz = Lz / Lp$, to isté platí aj pre zložky bočnej (odstredivej) sily v ťažisku pôsobiace na prednú a zadnú nápravu Fyp a Fyz , teda $Fyp / Fyz = Lz / Lp$. Pri zmene pozdĺžnej polohy ťažiska zo



Obr. 3
Záťažová charakteristika pneumatiky s uhlom smerovej odchýlky ako parametrom:
FY – prenesiteľná priečna trecia sila,
FZ – zvislé zaťaženie kolesa,
α – uhol smerovej odchýlky

stredu rázvoru, kedy Lz = Lp (čo je poloha pre neutrálny jazdný stav vozidla pri neuvažovaní ďalších vplyvov), smerom dopredu, teda Lz > Lp , sa úmerne tomuto posunutiu ťažiska zväčší zložka bočnej sily pôsobiaca v rovine prednej nápravy Fyp aj zvislé zaťaženie prednej nápravy Fzp . Bočná sila, ktorú je predná náprava schopná preniesť na vozovku pri rovnakom uhle smerovej odchýlky, ktorý bol aktuálny pri neutrálnom jazdnom stave, sa podľa obr. 3 zväčší len menej, a preto predná náprava potrebuje na prenos potrebnej bočnej sily väčší uhol smerovej odchýlky. Podobná situácia, v opačnom zmysle, nastane pri zadnej náprave, ktorej uhol smerovej odchýlky sa zmenší. Teda pozdĺžna poloha ťažiska pred stredom rázvoru vozidla vedie k situácii $\alpha p > \alpha z$, teda k nedotáčavému správaniu sa vozidla v zákrute. Naopak, pozdĺžna poloha ťažiska za stredom rázvoru vozidla vedie k situácii $\alpha p < \alpha z$, teda k pretáčavému správaniu sa vozidla.

Popísané smerové vlastnosti vozidla sú jedným z kritérií, ktorými možno popísať smerovú dynamiku vozidla. Experimentálne sa zisťujú pri tzv. kruhovom teste, kedy sa vozidlo pohybuje po kruhovej dráhe s určitým konštantným polomerom ustálenou rýchlosťou, ktorá sa medzi jednotlivými meraniami postupne zväčšuje až po dosiahnutie medzného stavu z hľadiska priľnavosti. Výsledkom tohto testu je zvyčajne priebeh uhla natočenia volantu v závislosti od bočného (dostredivého) zrýchlenia vozidla, ako to znázorňuje obr. 5. Takto zistené ustálené (statické) smerové vlastnosti vozidla určujú do istej miery aj jeho správanie sa v dynamických jazdných stavoch, ako uvidíme ďalej. Všeobecne možno povedať, že automobil, ktorého smerové vlastnosti v ustálenom jazdnom stave sú v celom rozsahu rýchlostí nedotá-

Auto k 40. výročiu BMW v Severnej Amerike

Automobiloví nadšenci z celého sveta sa každoročne stretávajú na podujatí Concours d'Elegance v Pebble Beach, kde sa nechávajú unášať čarom automobilových klenotov minulosti i novátorskými štúdiami. BMW Group im tento rok predstavila čosi výnimočné – svetovú premiéru BMW 3.0 CSL Hommage R, vozidla, ktoré vzniklo pri príležitosti štyridsiatych narodením BMW v Severnej Amerike a ktoré pripomína mimoriadny úspech BMW 3.0 CSL v pretekoch roku 1975.

Práve vtedy založil bavorský výrobca pobočku BMW v Severnej Amerike, prvú oficiálnu predajnú spoločnosť BMW mimo Európy. A bol to aj rok, keď v Spojených štátoch v sérii pretekov IMSA debutoval pretekársky tím BMW Motorsport so špeciálne navrhnutým vozidlom BMW 3.0 CSL. Už po niekoľkých týždňoch zaznamenalo BMW svoje prvé historické víťazstvo na dvanásťhodinových pretekoch v Sebringu. Nasledovala séria ďalších úspechov. Nováčikovský rok podľa očakávania vyvrcholil tým, že biele BMW 3.0 CSL, zahalené v pútavých farbách tímu BMW Motorsport, vyhralo už pri prvom pokuse pohár konštruktérov. Tento úspech v kombinácii s dych vyrážajúcim dizajnom vozidla a nápisom „Bavorské motorové závody" na ochrannom filme proti slnku na čelnom skle a zadnom okne vo veľkom štýle ohlásili svetu vstup BMW do severoamerického pretekárskeho šialenstva.

Na zabezpečenie bezproblémového zážitku vodiča z jazdy v BMW 3.0 CSL Hommage R dizajnéri mysleli nielen pri navrhovaní geometrických tvarov interiéru. Skôr ako sa dizajnéri upriamili na línie a povrchy v interiéri, v rámci nového prístupu ako prvé navrhli vodičovu helmu, kombinézu a sedadlo. Zmenili tak charakter bežných funkcií v interiéri. Priezor helmy, prvý bod interakcie vodiča s vozidlom, preberá funkciu displeja a v priamom zornom uhle mu zobrazuje aktuálne informácie, napríklad rýchlosť vozidla, zaradený prevodový stupeň a otáčky motora. V BMW 3.0 CSL Hommage R sa tak zlepšuje priame vnímanie vodiča. Head-Up displej svoje opodstatnenie dokázal už v iných modeloch sériovo vyrábaných BMW, v ktorých sa vodičovi zobrazovali informácie bez toho, aby ho rozptyľovali. V tomto modeli sa však predstavil v úplne novom vyhotovení. Motto znie: „Oči na ceste, ruky na volante". Pretekárska kombinéza (klasický návrh od spoločnosti Puma®) vodičovi pomáha nielen plniť si svoju úlohu, ale vizuálne tiež vyjadruje spojenie medzi ním a vozidlom. Ak má vodič obe ruky na volante, osvetlené lemy v rukávoch kombinézy postupne zobrazujú údaje zo stĺpika volantu ponad ruky na priezor, napríklad z displeja zmeny impulzov.

Dizajn bočnej časti priestrannej škrupiny sedadiel z uhlíkových vláken kopíruje anatómiu vodiča, čím mu za volantom za každých okol-

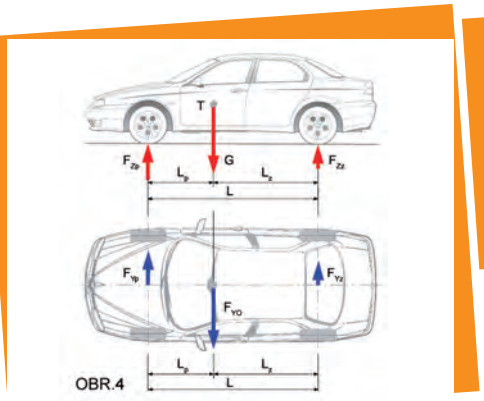
ností poskytuje maximálnu oporu. Sedadlá sú navyše zárukou toho, že vodič si udrží čo najväčší kontakt s vozidlom. Vždy sa ho totiž fyzicky dotýka takmer celým telom, a môže teda rýchlejšie a účinnejšie reagovať. Škrupiny sedadiel sa smerom nahor diagonálne nakláňajú dozadu, v hornej časti sú predĺžené vzad. Pevnosť sedadiel BMW 3.0 CSL Hommage R v krútení sa zväčšuje použitím uhlíkových vláken v konštrukcii. Biely poťah sedadla s vejárovitým prešívaním integrovaný do konštrukcie sedadla vzhľadom pripomína pretekársku kombinézu, zatiaľ čo charakteristické pásy BMW Motorsport so šesťbodovým bezpečnostným zapínaním pridávajú farebný šmrnc.

Dizajnéri odľahčenej verzie BMW 3.0 CSL Hommage R odstránili kryty okolo sedadla vodiča a vytvarovali ho tak, aby stelesňovalo pretekársky charakter. Základ minimalistickej konštrukcie tvorí klietka z uhlíkových vláken zabudovaná v streche vozidla a bočných častiach. V interiéri sa nachádzajú iba nevyhnutné prvky, pričom každý z nich má presne stanovený účel – priamu funkciu v konštrukcii vozidla alebo úlohu spojenú s jazdou. V interiéri vyrobenom výhradne z uhlíkového vlákna je drevo len na „prístrojovej doske“, ktorá je čisto konštrukčným prvkom. Ide o spomienku na ústrednú časť pôvodnej verzie BMW 3.0 CSL. Tú totiž zvnútra obklopovalo drevené obloženie aj v pretekárskej verzii. Obsahuje pritom obzvlášť zaujímavý highlight: zobrazovanie informácií na drevenom paneli. Na počesť víťazstva BMW 3.0 CSL v Laguna Seca v máji 1975 sa na ňom zobrazuje profil trate a jej najdôležitejšie body. Vďaka takémuto použitiu svetla v sofistikovanom a jemnom informačnom displeji vo vozidle nie sú potrebné klasické obrazovky. Skvele pritom zapadá do filozofie minimalistického interiéru vozidla. Neporušený drevený povrch dopĺňa iba malý displej nabíjania eBoost. Farbu mu pridávajú pruhy v štýle BMW Motorsport na prístrojovej doske.

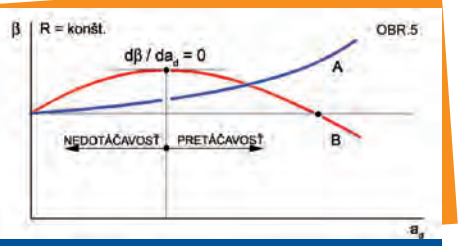
Keďže prvotným zámerom pri navrhovaní vozidla bolo okresať jeho vybavenie len na nevyhnutné časti, najväčší dôraz sa kladie na stĺpik volantu. Toto mechanické spojenie medzi vodičom a vozidlom zastrešuje všetky ovládacie prvky a ovládače. „Pohodlie“ zabezpečujú len dva vetracie otvory po bokoch stĺpiku volantu, ktoré vodičovi privádzajú čerstvý vzduch s teplotou okolia. Na menšom displeji na stĺpiku volantu sa zobrazujú ďalšie informácie, napríklad časy v jednotlivých kolách, celkový čas dosiahnutý v pretekoch a momentálna pozícia vozidla na trati, podľa toho, čo si vodič vyberie. Ďalšími čisto pretekárskymi prvkami interiéru sú červené eloxované bezpečnostné prvky, napríklad dýzy na hasiacu penu, samotný hasiaci prístroj a dva vypínače na stredovej konzole, jeden na núdzové vypnutie, druhý na ovládanie hasiaceho mechanizmu. Vzadu je miesto len na dve helmy zabudované do stredového tunela. Pokiaľ sa nepoužívajú, sú pripnuté pásom. V zadnej časti sú podlhovasté kryty akumulátorov energie eBoost. Dôsledne skonštruované hliníkové rukávy dodávajú spojeniu individuálnych konštrukčných prvkov nádych veľkej kvality. Z materiálov a detailných riešení v BMW 3.0 CSL Hommage vyžaruje technická dômyselnosť a jemnosť tvarov.

Z vonkajšieho dizajnu BMW 3.0 CSL Hommage R priam srší pretekársky duch. Predĺženú karosériu rámujú jedinečné veterné deflektory, mohutné oblúky kolies a výrazné zadné spojlery, ktoré vzdávajú hold pretekárskej verzii pôvodného BMW 3.0 CSL úspešnej v pretekoch IMSA. Všetky detaily vozidla Hommage sú inšpirované úspešným pretekárom z roku 1975. Vďaka technickému vynoveniu teraz hovoria moderným dizajnérskym jazykom. Použité farby, grafické návrhy, o čísle 25 ani nehovoriac, pripomínajú výnimočnú históriu úspechov, ktoré si roku 1975 pripísalo BMW 3.0 CSL.

-bmw-



Obr. 4
Zvislé a priečne sily pôsobiace na vozidlo v zákrute: T – ťažisko vozidla, L – rázvor náprav, Lp , Lz – vzdialenosť ťažiska od prednej, zadnej nápravy, G – tiažová sila vozidla, FZp , FZz – zvislé zaťaženie prednej, zadnej nápravy, FY – bočná sila v ťažisku (odstredivá sila), FYp , FYz – bočná reakcia prednej, zadnej nápravy



Obr. 5
Závislosť uhla natočenia volantu na dostredivom zrýchlení pre dve vozidlá na kruhovej dráhe s konštantným polomerom:
A – nedotáčavosť v celom rozsahu dostredivého zrýchlenia, B – pretáčavosť od určitej hodnoty dostredivého zrýchlenia;
β – uhol volantu, ad – dostredivé zrýchlenie, R – polomer kruhovej dráhy

čavé, sa bude pri jazde správať ako dynamicky stabilný, bude klásť menšie nároky na vodiča pri riadení a jazda s ním bude bezpečnejšia. Naopak, automobil s pretáčavými smerovými vlastnosťami bude pri väčších jazdných rýchlostiach dynamicky nestabilný, čo zhorší jeho ovládateľnosť a bezpečnosť jazdy v niektorých situáciách. Preto je dnes (mierna) statická nedotáčavosť základnou požiadavkou pri bežných osobných automobiloch.

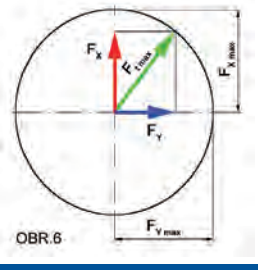
Nielen pozdĺžnou polohou ťažiska sú určené smerové vlastnosti automobilu. Mnoho ďalších veličín a parametrov vozidla ich viac alebo menej ovplyvňuje, ale tým najvýznamnejším je koncept pohonu, teda predný pohon, zadný pohon alebo pohon všetkých kolies (4x4). Pneumatika je schopná, ako isto vieme, preniesť na vozovku len určitú veľkosť trecej sily, ktorá je obmedzená hodnotou súčiniteľa priľnavosti.

V pozdĺžnom smere vzniká trecia sila pri akcelerácii alebo brzdení vozidla a jej maximálna veľkosť sa dosiahne pri určitom preklze kolesa. V priečnom smere vzniká trecia sila pri pôsobení bočnej sily na vozidlo, napr. pri jazde v zákrute je to odstredivá sila, a jej maximálna veľkosť sa dosiahne pri určitej hodnote uhla smerovej odchýlky kolesa. Ak na kolese pôsobia súčasne pozdĺžna aj priečna trecia sila, napr. pri akcelerácii alebo brzdení v zákrute, každá z nich môže dosiahnuť len menšiu ako maximálnu hodnotu, a to tým menšiu, čím je tá druhá väčšia. Túto skutočnosť znázorňuje graficky tzv. trecia kružnica so stredom v teoretickom dotykovom bode kolesa s vozovkou, obr. 6. Z toho vyplýva pre náš prípad dôležitá skutočnosť, že ak bude na kolesá jednej nápravy pôsobiť pozdĺžna trecia sila, zmenší sa ich schopnosť prenosu bočnej sily a k tomu, aby náprava preniesla svoju „povinnú“ časť celkovej bočnej sily vozidla, je potrebný väčší uhol smerovej odchýlky. Ak ide o prednú nápravu, bude to znamenať príspevok k nedotáčavému správaniu sa vozidla, ak o zadnú nápravu, prispeje to k pretáčavému správaniu sa. Táto skutočnosť sa samozrejme prejaví aj pri vyššie popísanom kruhovom teste vozidla, takže táto skúška nepostihuje len vplyv pozdĺžnej polohy vozidla. Popísaný účinok pozdĺžnej trecej sily sa bude spájať s účinkom pozdĺžnej polohy ťažiska a praktický výsledok bude nasledovný: Automobily s pohonom predných kolies, ktoré majú výrazne viac zaťaženú prednú nápravu v dôsledku umiestnenia hnacieho agregátu v jej blízkosti, vykazujú z uvedených dvoch príčin značnú nedotáčavosť, čo tiež nie je žiaduce a je nutné ich smerové vlastnosti pri vývoji vozidla korigovať inými opatreniami. Automobily s pohonom zadných kolies majú v dôsledku uloženia hnacieho agregátu vpredu (tzv. klasická koncepcia) obvykle priaznivé rozloženie hmotnosti na nápravy a z toho vyplývajúce smerové vlastnosti sú veľmi často blízke neutrálnym.

Nedotáčavé a pretáčavé vlastnosti automobilu sa neprejavujú len pri ustálenej jazde v zákrute, ako by sa mohlo zdať z doterajšieho textu. Majú svoj význam aj pri priamej jazde pod účinkom bočného vetra, kedy ovplyňujú veľkosť vybočenia vozidla z pôvodnej dráhy, teda tzv. citlivosť vozidla na bočný vietor. Dôležitú úlohu však hrajú aj pri typicky neustálených (dynamických) jazdných situáciách. Jednou z nich je napr. rýchly nájazd do zákruty z priamej jazdy. Táto situácia nastane napr. pri nutnosti náhleho vybočenia z jazdného pruhu pri neočakávanom objavení sa prekážky pred vozidlom. Automobil je teleso, ktoré má svoju hmotnosť a ktoré kladie odpor proti snahe o zmenu jeho pohybového stavu, má teda svoju zotrvačnosť. V uvedenom prípade vozidlo reaguje s oneskorením na zmenu polohy volantu a v počiatočnej fáze manévru vybočuje prednou časťou na vonkajšiu stranu zákruty, teda správa sa nedotáčavo. V ďalšom priebehu zákruty jeho rotácia okolo zvislej osi (stáčanie sa) môže presiahnuť hodnotu odpovedajúcu uhlu natočenia volantu, vozidlo v tom prípade bude vybočovať zadnou časťou von zo zákruty, teda sa bude správať pretáčavo, čo môže skončiť až pretáčavým šmykom. Popísaná jazdná situácia, ktorá pri rýchlej jazde môže byť dosť nebezpečná, sa pri testovaní automobilu simuluje tzv. testom „skokové natočenie volantu“.

Vozidlo sa pohybuje po priamej dráhe ustálenou rýchlosťou a v určitom okamihu sa volant veľmi rýchlo (skokom) natočí o určitý uhol do zákruty, obvykle pomocou automatického zariadenia. Pritom sa monitoruje priebeh niekoľkých veličín typických pre popis pohybu vozidla, napr. priečneho zrýchlenia, uhlovej rýchlosti a uhlového zrýchlenia stáčania sa a ďalších. Nájazdová rýchlosť vozidla sa pri jednotlivých krokoch testu postupne zväčšuje až do dosiahnutia medzného stavu straty priľnavosti a šmyku vozidla.

Popísaná jazdná situácia sa môže ešte ďalej zhoršovať pri potrebe rýchleho návratu do pôvodného jazdného pruhu pri priblížení sa protiidúceho vozidla. Vlastnosti automobilu pri takomto úplnom „predbiehacom manévri“ sa testujú obvykle prejazdom po vytýčenej dráhe (2 krát „S“) pri manuálnom ovládaní vodičom, pričom v najjednoduchšom prípade sa zisťuje len najväčšia priemerná rýchlosť, ktorú je vozidlo s daným vodičom schopné na tejto dráhe dosiahnuť. Pretože tento manéver sa v praktickej premávke často vyskytuje a je pri väčšej rýchlosti skutočne veľmi nebezpečný, sú niektoré súčasné osobné automobily (najmä vyšších tried) vybavené systémami, ktoré napomáhajú situáciu úspešne zvládnuť. Účinkom takýchto systémov sa na vozidle vytvorí prídavný stáčavý moment okolo zvislej osi, ktorého úlohou je potlačiť alebo zmierniť pretáčavé či nedotáčavé správanie sa vozidla v danom okamihu.

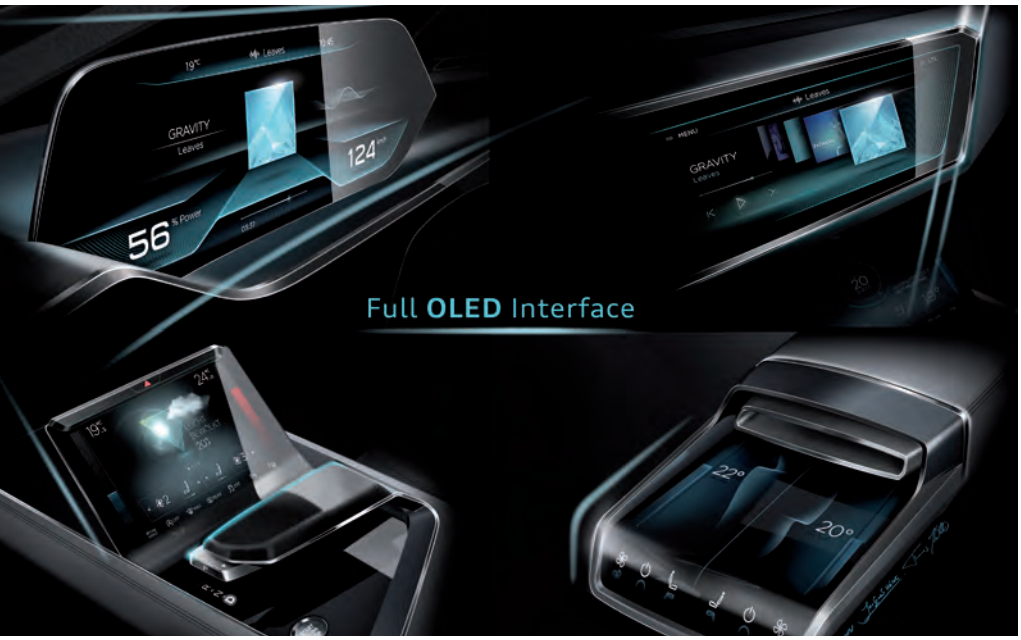


Obr. 6 Trecia kružnica: Ft max – maximálne preniesteľná celková trecia sila, FX , FY – zložky sily Ft max , FX max , FY max – maximálne preniesteľné trecie sily v pozdĺžnom a priečnom smere

BUDE Z NEHO ELEKTRICKÉ AUDI Q6?

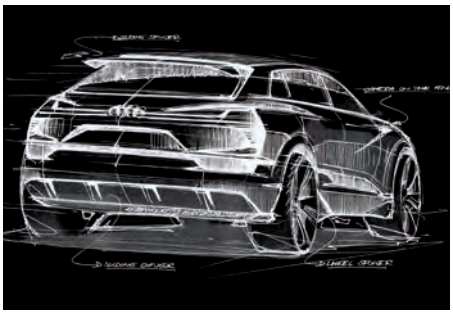
Na autosalóne vo Frankfurte nad Mohanom automobilka Audi predstaví aj štúdiu športovo-úžitkového automobilu s elektrickým pohonom. Má siluetu kupé, rozmery SUV strednej triedy, veľkostne zapadá medzi typy Audi Q5 a Q7.

Z Ingolstadtu pred autosalónom (do uzávierky tohto vydania časopisu) sa dostali do médií len škice štúdie a veľmi stručné informácie. Z obrázku vozidla vidno, že vhodnejšie by bolo asi hovoriť o športovom kombi ako o SUV. Keďže automobilka nepopiera, že táto štúdia má byť predlohou pre sériovo vyrábaný typ, bude to teda ďalší z „crossoverov". Tento by sa mal začať vyrábať v roku 2018, a vraj len s elektrickým pohonom.



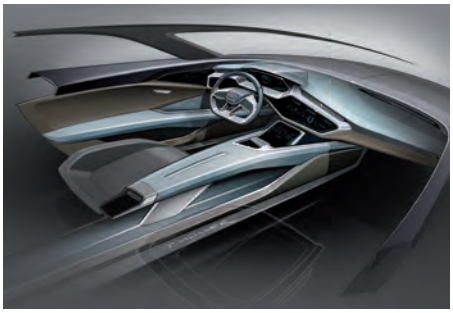
Štúdia je postavená na rovnakej platforme ako súčasné Audi Q7 (druhá generácia platformy MLB), tvorcovia karosérie si dali záležať nielen na jej športovom vzhľade, ale aj na výbornej aerodynamike. Výrobca tvrdí, že to bude premiant vo svojej kategórii so súčiniteľom čelného aerodynamického odporu s hodnotou len 0,25. Priestranná kabína štúdie je koncipovaná pre štyri osoby. Na prístrojovej doske bude viacero displejov využívajúcich tzv. organické svietiace diódy (OLED). Tento svetelný zdroj má byť aj v reflektoroch disponujúcich funkciou Matrix.

Zostava trakčných Li-Ion akumulátorových batérií je umiestnená medzi nápravami v podlahe, pod priestorom pre posádku. To dáva vozidlu výhodné rozloženie hmotnosti na obe nápravy a nízko položené ťažisko. Obidva faktory sú dôležité pre vynikajúcu stabilitu vozidla. Štúdiu poháňajú tri elektromotory. Jeden kolesá prednej nápravy, dva sú vzadu, každý poháňa jedno zo zadných kolies. Bolo by prekvapením, ak by pri takomto usporiadaní v Audi nevyužili ako stabilizačný faktor tzv. vektorovanie krútiaceho momentu pohonu zadných kolies, čo dvojica elektromotorov umožňuje bez významnejších komplikácií.



Batérie majú mať takú veľkú kapacitu, že zabezpečia jazdný dosah vozidla viac ako 500 km. Či to platí už pre štúdiu e-tron quattro, alebo to bude platiť až pre sériovo vyrábaný typ (Q6 e-tron?), bude zrejme známe až po premiére štúdie vo Frankfurte. Na vývoji trakčných batérií v Audi spolupracujú s juhokórejskými spoločnosťami LG Chem a Samsung SDI.

-ai-



Volkswagen Polo 40th Anniversary

Volkswagen uviedol na trh prvú generáciu typu Polo v roku 1975. Vtedajšie Polo bolo technicky súrodencom Audi 50, ktoré je doteraz posledným Audi zo segmentu malých áut. Volkswagen odvtedy predal viac ako 14 miliónov týchto malých automobilov. To je už počet, ktorý opodstatňuje pripomenúť si okrúhlejšie výročie výroby tohto typu špeciálnou edíciou vozidiel.

V rámci osláv Volkswagen vyrobí limitovanú sériu s označením Polo 40th Anniversary. Bude obsahovať len tisíc vozidiel, čiže časom to môže byť slušný zberateľsky cenný exemplár. V Nemecku má stáť 19 950 eur.

Zákazníci budú mať na výber niekoľko farieb karosérie, vrátane oranžovej metalízy, aká doteraz nie je na žiadnom inom automobile Volkswagen. Na blatníku bude plaketa v kombinácii s poradovým číslom vozidla tejto edície na prahoch dverí.

Vozidlá z tejto edície budú mať špeciálne pre Polo navrhnuté 16-palcové diskové kolesá „Portago“. Súčasťou výbavy budú kvalitné bezpečnostné systémy, reflektory s diódovým svetlom a lesklá maska chladiča. Interiér bude mať čierno-oranžové poťahy sedadiel a hliníkové pedále.

-vw-

ZADNÉ SVIETIDLÁ MATRIX OLED

Organické svetlo emitujúce diódy (OLED) sú ploché zdroje svetla. Na rozdiel od dnes podstatne známejších svietiacich diód (LED), ktoré sú tvorené polovodičovými kryštálmi a sú bodovým zdrojom svetla. Každá jednotka OLED obsahuje dve elektródy s mnohými tenkými vrstvami organických polovodičových materiálov. Aspoň jedna z nich musí byť priehľadná. Vrstvy s hrúbkou menej ako jedna tisícina milimetra sú aktivované elektrickým prúdom s veľmi malým napätím v rozmedzí troch až štyroch voltov. To ich rozsvieti, pričom farba závisí od molekulárneho zloženia zdroja svetla. Svetlo organických svietiacich diód je homogénne a jeho intenzitu

možno plynule meniť. Svietidlá nevrhajú žiadny tieň a nevyžadujú reflektory, svetlovody, šošovky či podobné optické komponenty. Svietidlá OLED sú vďaka tomu konštrukčne nenáročné, nepotrebujú prakticky žiadne chladenie a majú malú hmotnosť. Reflektory Matrix OLED umožňujú bezproblémové trojrozmerné tvarovanie, lebo ich netreba nanášať na tenké sklo, ale stačia ľahko tvarovateľné plastové filmy. Navyše ich možno rozdeliť do veľmi malých segmentov s rozdielnou úrovňou jasu, majú extrémne krátke časy zapínania a vypínania, takže otvárajú dizajnérom celkom nové dimenzie kreativity. V súčasnosti sa už vraj táto technológia pripravuje na uvedenie do sériovej výroby. Zadné svietidlá na štúdii Audi e-tron by mali byť zrejme produktom predvýrobnej fázy reflektorov využívajúcich tento nový zdroj svetla. Audi ich plánuje čo najskôr využiť aj v smerových a brzdových svetlách. *-ai-*

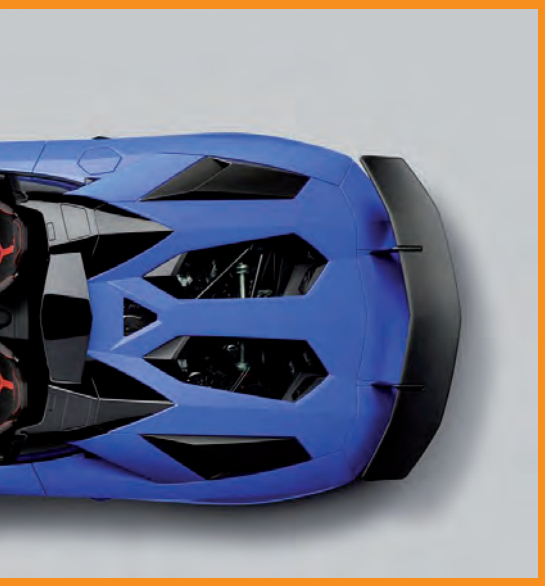
BUDE ICH PÄŤSTO

Kríza-nekríza, automobilkám vyrábajúcim drahé športové automobily sa darí. Potvrdzuje to aj talianska automobilka Lamborghini patriaca už niekoľko rokov spoločnosti Audi, teda koncernu VW. V marci na autosalóne v Ženeve predstavila kupé Aventador Super Veloce, z ktorého vyrobí 600-kusovú sériu. A aj keď také autíčko stojí viac ako tristotisíc eur, celú sériu vypredali krátko po skončení autosalónu.

V polovici augusta na pôvodne veteránskej akcii Monterey Car Week v Kalifornii automobilka Lamborghini predstavila Aventador SV s otvorenou karosériou. Prítomnosť bohatej klientely na kalifornskej prehliadke vzácnych historických automobilov, spojenej aj s ich dražbami, využívajú už viac rokov výrobcovia luxusných automobilov, aby tu predstavovali štúdie alebo už aj novinky pripravené do sériovej výroby.

Lamborghini Aventador LP750-4 SV Roadster začne automobilka predávať až budúcu jar. Predpokladáme, že pravým dôvodom nebude sezónnosť používania auta s otvorenou karosériou, ale výrobné kapacity automobilky v Sant'Agate. Pevnú strechu v roadsteri nahrádzajú v prípade nepriaznivého počasia dva odnímateľné matne čierne panely. Hmotnosť každého z nich je asi 6 kg, takže nasadiť či zložiť ich nie je namáhavé. Nemusia zostávať v garáži, je na ne upravené miesto v batožinovom priestore. Z tohto modelu v talianskom mestečku vyrobia 500 exemplárov.

Aventador s otvorenou karosériou je 4835 mm dlhý, 2030 mm široký, 1136 mm vysoký. Rázvor náprav má dĺžku 2700 mm, rozchody kolies vpredu a vzadu sú 1720 resp. 1680 mm. Tak ako pri kupé je karoséria zhotovená ako laminátová škrupina vystužená uhlíkovými vláknami (karbón), do ktorej sú vpredu aj vzadu integrované hliníkové rámy. Predné aj zadné kolesá sú zavesené na dvojiciach priečnych trojuholníkových ramien. Vinuté pružiny vpredu i vzadu dopĺňajú tlmiče pruženia naplnené magnetoreologickou kvapalinou, čo umožňuje elektromagneticky plynule meniť tuhosť pruženia. Na predných kolesách sú pneumatiky Pirelli rozmeru 255/30 ZR 20, na



zadných rozmeru 325/25 ZR 21. V predných sú šesťpiestikové, v zadných štvorpiestikové strmene kotúčových brzd s keramicko-uhlíkovými kotúčmi. Vozidlo dokáže do zastavenia zabrzdiť z rýchlosti 100 km/h na dráhe 31 m.

Aventador LP750-4 SV Roadster poháňa zážihový vidlicový dvanásťvalcový motor zdvihového objemu 6498 cm3. Dosahuje najväčší výkon 552 kW pri 8400 otáčkach za minútu, krútiaci moment vrcholí hodnotou 690 Nm pri 5500 ot./min. Motor spolupracuje so sedemstupňovou poloautomatickou prevodovkou ISR, z ktorej sa hnací moment prenáša na kolesá prednej i zadnej nápravy. Variabilnosť delenia pohonu podľa aktuálnych adhéz-

nych podmienkach predných i zadných kolies zabezpečuje spojka Haldex 4. generácie. Podvozok, vrátane systému riadenia LDS (Lamborghini Dynamic Steering), je rovnaký ako pri kupé. Prítlak vyvolávaný zadným krídlom možno ručne prestavovať v troch úrovniach, podľa predpokladanej potreby, teda rýchlosti jazdy.

Roadster dokáže jazdiť rýchlosťou viac ako 350 km/h. Podľa informácií výrobcu z 0 na 100 km/h zrýchľuje za 2,9 s (o 0,1 s pomalšie ako kupé), z 0 na 200 km/h za 8,8 s. Normovaná spotreba 98-oktánového benzínu je 24,7 l v mestskom cykle, 10,7 l v mimomestskom cykle, v kombinovanej prevádzke 16 l, samozrejme spotreba sa vzťahuje na prejdenie 100 km. Vozidlo má palivovú nádrž s objemom 90 l, v okruhu mazania motora je 13 l oleja a pri chladení motora sa využíva 25 l chladiacej kvapaliny.

Dvojmiestny interiér má poťahový materiál z Alcantary, elektricky ovládané zadné sklo plní funkciu deflektora brániaceho víreniu vzduchu, ktorý by nepríjemne ochladzoval zátylky vodiča a jeho spolujazdca. Zákazníci budú mať na výber päť farieb laku karosérie, spomínané strešné panely nemusia byť len z matne čierneho karbónu, môžu byť nalakované ako karoséria. Možnosti individualizácie vozidla poskytuje program Ad Personam. Základná cena tohto roadsteru je 357 tisíc eur

-li-

INŠPIROVANÝ SVETOM MÓDY

Automobilku Rolls-Royce so svetom Haute Couture (veľký módny salón udávajúci smer svetovej móde odievania) spája už mnoho rokov spoločná filozofia – výber najexkluzívnejších materiálov a vytváranie žiadaného a príťažlivého luxusného tovaru, presne prispôsobeného požiadavkám klientov. V tomto duchu Rolls-Royce vytvoril typ „Wraith – inšpirovaný svetom módy". Preto ani neprekvapuje, že prvá výstavná sála značky vznikla na ulici Conduit Street len niekoľko krokov od najznámejšieho krajčírskeho centra Londýna, Savile Row. Práve tu Sir Henry Royce a jeho spoločník Hon. Charles Rolls, podobne ako ich slávni susedia, prinášali najštýlovejším obyvateľom Londýna svet luxusných tkanín pretavený do automobilov, ich dokonale navrhnutej karosérie a podvozku. Zákazníci následne oslovili svojho obľúbeného karosára, ktorý sa postaral o to, aby auto získalo osobitý ráz a výbavu presne podľa ich požiadaviek.

O storočie neskôr nová odvážna generácia zákazníkov nadväzuje na túžbu zhmotniť svoj vkus a životný štýl. Model „Wraith – inšpirovaný svetom módy" prináša moderné poňatie tejto dávnej tradície. Rovnako ako pri exkluzívnych oblekoch či elegantnej móde tvorba špecifického automobilu Rolls-Royce začala na mieste podobnom krajčírskej dielni, v Bespoke Design Studio v sídle automobilky Rolls-Royce v Goodwoode vo Veľkej Británii. Návrhári „vymodelovali" estetickú líniu auta, pričom inšpiráciu nachádzali v paletách farieb, materiáloch a technikách, ktoré sa využívajú vo svete haute couture.

Automobil Wraith – inšpirovaný módou s vonkajším farebným vyhotovením v tónoch andalúzskej a arktickej bielej predstavuje neutrálne prostredie pre voľbu kontrastných farieb, a to jazmínovej, fialovej alebo Mugello červenej. Špecifickú ramennú líniu modelu Wraith efektne podčiarkuje charakteristická ručne aplikovaná línia vo vybranej výraznej farbe, ktorá korešponduje s rôznorodým interiérom automobilu.

Rovnako ako v prípade zákazkového oblečenia, krásu nachádzame v drobných detailoch. Keď otvoríte dvere so zadnými pántmi modelu Wraith, objavíte moderné vyhotovenie klasického dvojfarebného interiéru vozidla v odtieňoch arktickej bielej a čiernej. Okrem tradičných vyšívaných opierok hlavy a prešívaní a olemovaní sedadiel našla výrazná farba nové elegantné využitie v nápadnom dvojfarebnom

vyhotovení volantu. Remeselníci z dielne výrobných priestorov Rolls-Royce majstrovsky využili veľmi zložitú a jemnú krajčírsku techniku – bezšvíkový steh.

Exkluzívna výbava je zhotovená výhradne z najluxusnejších materiálov s dôrazom na jemnosť, pohodlie a kvalitu, rovnako ako estetickosť prvku samotného. Dizajnérsky tím Bespoke sa inšpiroval týmto prístupom pri navrhovaní predných a zadných priehradiek dverí, pričom využili jemný hodváb s abstraktným znakom Spirit of Ecstasy. Každý znak je umiestnený presne v 55-stupňovom uhle, aby korešpondoval s líniami dvier.

Ohromujúca zručnosť a precíznosť v detailnom vypracovaní, ktoré sú typické pre automobily Rolls-Royce, sa prejavujú aj vo výnimočnom využití dreva na prístrokovej doske. Len samotné dôkladné lakovanie v prípade tohto

modelu trvalo deväť dní. Prístrojovú dosku elegantne dopĺňajú hodiny Bespoke navrhnuté ako šperk, zakomponované tak, aby vytvárali perleťový efekt pripomínajúci hodvábne tkaniny. Súčasný módny motív dopĺňa obrúbenie, špeciálna technika, ktorá sa zvyčajne spája so zákazkovým šitím.

Olemovanie farebnou hodvábnou niťou štýlovo dopĺňa charakteristické kožené výplne dverí modelu Wraith.

O pozoruhodnom úspechu modelu Wraith, ktorý k značke pritiahol novú generáciu úspešných podnikateľov, svedčí aj skutočnosť, že vzrástol dopyt po personalizovaných modeloch. V minulom roku ohromujúcich 95 % modelov Wraith opustilo sídlo spoločnosti Rolls-Royce s prvkom dizajnu na zákazku, čo jasne dokazuje, že Bespoke je Rolls-Royce.

-re-

EVOLÚCIA IKONY MEDZI ÚŽITKOVÝMI VOZIDLAMI

Legendárna rodina úžitkových vozidiel Ford Transit v tomto roku oslavuje 50. výročie výroby. V auguste roku 1965 zišiel z výrobnej linky prvý kus a začala sa písať história piatich desaťročí tohto výnimočného typu.

Ford transit súčasná generácia

Ford taunus transit r. 1960

Ford transit r. 1964

Ford transit r. 1964

PRED ROKOM 1965

Pred rokom 1965 ponúkala spoločnosť Ford európskym zákazníkom dva nezávislé rady úžitkových vozidiel – dodávku FK z Nemecka uvedenú na trh v roku 1953 a dodávku Thames z Veľkej Británie, ktorá sa na trh dostala v roku 1954. Na začiatku šesťdesiatych rokov zákazníci začali vyžadovať od dodávok lepšie vlastnosti – väčší objem nákladového priestoru, väčšie užitočné zaťaženie, lepšiu flexibilitu a väčšiu rýchlosť. Spoločnosť Ford sa rozhodla, že tieto dva typy nahradí úplne novou generáciou účelových vozidiel, ktoré by spĺňali potreby zákazníkov vo všetkých európskych krajinách a vyrábali by sa vo Veľkej Británii aj v Nemecku.

1965

Úplne prvý Transit zišiel z výrobnej linky 9. augusta v závode Langley, určenom na výrobu úžitkových vozidiel v anglickom grófstve Berkshire. Už vtedy obsahoval mnohé inovácie, z ktorých možno spomenúť napríklad dosky plošných spojov na prístrojovej doske, voliteľnú zámku riadenia, bočné dvere na nakladanie a miesta na pripevnenie bezpečnostných pásov. Čoskoro po uvedení na trh spoločnosť zaviedla ďalšie inovácie, napr. halogénové reflektory, bezdušové pneumatiky a odľahčené listové pružiny.

Pôvodný Transit poháňal 1,7-litrový zážihový motor s výkonom 54 kW alebo 2,0-litrový zážihový motor s výkonom 63 kW. Prvým vznetovým motorom bol Perkins 4/99 s výkonom 32 kW. Transit bol k dispozícii s dvoma rázvormi náprav, pričom každý z nich sa dodával s tromi verziami užitočného zaťaženia (krátky rázvor od 610 do 1120 kg, dlhý rázvor od 1272 do 1782 kg). Dodávky mohli mať dvojité zadné dvere alebo výklopné dvere nákladového priestoru, klasické alebo posuvné dvere kabíny a bočné dvere na nakladanie.

1971

Transit získal moderný vzhľad vďaka zavedeniu mriežky chladiča, ktorá sa podobala mriežkam osobných vozidiel.

1972

Spoločnosť Ford predstavila svoj prvý malý vznetový motor s veľkými otáčkami s názvom York. Dodával sa v dvoch výkonových verziách – motor s výkonom 40 kW sa montoval do modelov s krátkym rázvorom a motor s výkonom 46 kW bol zasa určený na použitie v ťažších modeloch s dlhým rázvorom.

1973

Transit bol prvým úžitkovým vozidlom, ktoré bolo v celom modelovom rade vybavené radiálnymi pneumatikami, čo prispelo k zmenšeniu prevádzkových nákladov.

1975

Nový Transit bolo možné okamžite rozpoznať podľa nového funkčného „čierneho vzhľadu“. Mriežka chladiča, nárazníky, tesnenie okolo čelného skla a spätné zrkadlá boli nalakované čiernou farbou. Vo vnútri kabíny sa pedále posunuli dopredu a sedadlo dozadu, čím vznikol dodatoč-

ný priestor pre nohy s dĺžkou 100 mm. Stĺpik riadenia bol zasa predĺžený s cieľom zlepšiť polohu za volantom. A čo je dôležitejšie, Transit bol prvým vozidlom, ktoré bolo vybavené posilňovačom predných kotúčových bŕzd – modely s krátkym rázvorom od roku 1975 a modely s dlhým rázvorom o rok neskôr.

1976

Spoločnosť uviedla nový Transit s označením 190, ktorý mal maximálnu celkovú hmotnosť 3,5 tony. V rámci tohto programu spoločnosť zaviedla do celého modelového radu predné kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi. Z montážnej linky zišiel miliónty Ford Transit, čím spoločnosť dosiahla významný míľnik v oblasti výroby.

1978

Prvá podstatná dizajnová zmena typu Transit nastala v marci 1978. Dovtedy krátka a masívna kapota dostala aerodynamickejší, predĺžený tvar,

Transit z r. 1978 2.gen.

aby sa do priestoru pod ňou zmestili zážihové aj čoraz populárnejšie vznetové motory. Spoločnosť súčasne zaviedla nové a úspornejšie motory s rozvodom OHC. Medzi ďalšie zmeny patrilo uvedenie automatickej prevodovky Ford C3 a nové výkonnejšie kúrenie s otvormi vetrania podobnými ako v osobných automobiloch.

1985

Transit z pohonom 4x4 z r. 1978 2. gen.

Transit z r. 1978 2. gen.

Ďalší míľnik v oblasti výroby – dňa 25. júla 1985 bol vyrobený dvojmiliónty Ford Transit.

1986

Nasledujúca generácia úplne novej generácie typu Transit sa predstavila v januári, iba 20 rokov po uvedení pôvodného Transitu na trh. Tento radikálny Transit dosahoval najmenší koeficient odporu vzduchu vo svojej triede s hodnotou 0,37, čo prispelo k zmenšeniu spotreby paliva až o osem percent. Objem nákladového priestoru vzrástol o 11 až 13,5 percenta.

Nová predná časť vozidla neplnila len aerodynamickú úlohu. Jej konštrukcia sa počas nehody postupne skladala, čím sa zlepšila bezpečnosť. Širšie a vyššie zadné dvere a širšie bočné nakladacie dvere zabezpečovali lepší prístup k nákladu, takže sa dovnútra zmestila paleta so šírkou jeden meter. Medzi ďalšie významné zmeny patrilo zavedenie nezávislého zavesenia predných kolies s modifikovanými vzperami MacPherson a hrebeňového riadenia v prípade modelov s krátkym rázvorom.

1991

Vďaka rozsiahlym konštrukčným zmenám na podvozku Transit znova vstúpil na neprebádané územie. Výsledkom bola nielen väčšia efektivita výroby a s tým súvisiaca lepšia kvalita konštrukcie, ale táto zmena navyše umožnila modelom zvládnuť náraz v plnej rýchlosti 48 km/h pri nárazových skúškach. V roku 1991 spoločnosť predstavila model Transit so vznetovým motorom prepĺňaným turbodúchadlom. Tento nový derivát 2,5-litrového motora s priamym vstrekovaním využíval elektronické riadenie motora – vôbec po prvýkrát v kategórii stredne veľkých úžitkových vozidiel. Stal sa kľúčovým prvkom k dosiahnutiu výkonu 74 kW a splneniu prísnych emisných noriem.

1994

Dňa 15. septembra spoločnosť Ford vyrobila svoj trojmiliónty Transit, pričom v rovnakom mesiaci predstavila aj ďalší nový Transit. Tento model bol vôbec najprepracovanejší a najbezpečnejší s doposiaľ najvyššou mierou zabezpečenia. Dal sa ľahko rozpoznať podľa oválneho tvaru mriežky. Hladina hluku v kabíne bola o 5 dB nižšia ako predtým.

Vďaka množstvu špeciálne navrhnutých prvkov zabezpečenia vozidla, medzi ktoré patrí centrálne zamykanie, obvodový alarm, systém dvojitého zamykania a elektronický systém pasívnej ochrany proti krádeži, sa výrazne zlepšilo zabezpečenie všetkých modelov karosárskych verzií dodávka a podvozok. Bezpečnosť cestujúcich sa ďalej zlepšila namontovaním plnohodnotného trojbodového bezpečnostného pásu na stredné sedadlo vpredu a tiež vďaka možnosti vybavenia vozidla bezpečnostnými vankúšmi pre vodiča a spolujazdcov.

Modely so vznet. motormi z rokov 1972-1978 a 1994

Transit z 3. gen.

Transit z 4. gen.

Transit z r. 1994 4. gen.

Transit z r. 2000 5. gen.

1997

Transit sa začal vyrábať v montážnom závode spoločnosti Ford v meste Hai Dong vo Vietname a prvý Transit z Číny vyrobila spoločnosť JMC v meste Nanchang. Išlo o spoločnú iniciatívu spoločností Ford a Jiangling Motors Co, Ltd.

2000

Po tridsiatich piatich rokoch spoločnosť predstavila úplne novú generáciu Fordu Transit. Vozidlá sa vyrábali v závode spoločnosti Ford v belgickom meste Genk. Išlo o historicky prvý typ s možnosťou voľby pohonu predných alebo zadných kolies, ktorý bol postavený na spoločnej platforme. Ďalší míľnik v oblasti výroby – spoločnosť vyrobila štvormiliónty Ford Transit.

2001

Zavedením pokročilej automatickej prevodovky Durashift EST sa vo Forde Transit objavila technológia preraďovania v štýle Formuly 1. Nový Transit získal ocenenie „Medzinárodná dodávka roka 2001“, ako aj prestížne ocenenie „Arctic Van test“ z Laponska a ocenenie „Úžitková dodávka roka 2001“ z Nemecka.

2002

Na autosalóne v Amsterdame spoločnosť predstavila model Transit Jumbo s nosnosťou 4,25 tony a zdvojenými zadnými kolesami. Ford predstavil aj model Transit Connect. Išlo o nového a menšieho člena radu vozidiel Transit, ktorý priniesol špičkovú flexibilitu nákladového priestoru a malé prevádzkové náklady.

2003

Nový Transit Connect bol zvolený za „Medzinárodnú dodávku roka 2003“ a ocenenia získal aj v siedmich ďalších krajinách. Ďalšie prvenstvo v odvetví – súčasťou štandardnej výbavy sa stal protiblokovací brzdový systém (ABS).

2004

Výroba modelu Ford Transit sa presunula z belgického mesta Genk do najmodernejšieho závodu Ford Otosan v meste Kocaeli v Turecku.

2005

Spoločnosť Ford zaznamenala ďalší medzník – výrobu päťmiliónteho Transitu.

2006

Predstavili novú generáciu Transitu. V novej kabíne bola preraďovacia páka prevodovky umiestnená na prístrojovej doske, v celom modelovom rade bol dostupný elektronický stabilizačný systém (ESP). O čistý a úsporný pohon sa staral nový rad motorov – šesť vznetových a jeden zážihový motor s verziami pohonu na CNG a LPG.

2007

Do ponuky sa dostal inteligentný pohon všetkých kolies, čím sa Transit stal jedinou dodávkou, ktorá ponúkala pohon predných kolies, pohon zadných kolies aj pohon všetkých kolies na rovnakej platforme. Systém ESP sa stal štandardom vo všetkých modeloch s pohonom predných a zadných kolies s motormi Duratorq TDCi. Spoločnosť okrem toho predstavila nový model Transit SportVan Series. Transit bol zvolený za „Medzinárodnú dodávku roka 2007“.

Transit supervan iii z r. 1994

Transit 17 miestny autobus z r. 2000 5. gen.

2009

Do ponuky pribudla úsporná verzia Transit ECOnetic. S voliteľným filtrom pevných častíc (cDPF) sa Transit ECOnetic stal prvým úžitkovým vozidlom Ford, ktoré spĺňalo emisnú normu Euro V.

2010

Transit 30. apríla prekročil hranicu šiestich miliónov vyrobených kusov.

2011

S uvedením verzie Transit pre rok 2012 spoločnosť Ford predstavila nový globálny rad motorov Duratorq TDCi s objemom 2,2 litra, ktoré spĺňali emisnú normu Euro V, ako aj nové technológie na úsporu paliva, vrátane systému Auto-Start-Stop a prepínateľného obmedzovača rýchlosti.

2012

Do ponuky pribudla úplne nová verzia modelu Transit Custom. Išlo o špeciálne riešenie určené pre kategóriu vozidiel do jednej tony, ktoré ponúkalo novú úroveň štýlu, bezpečnosti a prepravných schopností a zároveň mimoriadne malú spotrebu paliva a prevádzkové náklady. Transit Custom získal ocenenie „Medzinárodná dodávka roka 2013“ a stal sa prvým vozidlom vo svojej kategórii, ktoré získalo päť hviezdičiek v hodnotení bezpečnosti Euro NCAP.

Súbežne so zavedením verzie Transit Custom spoločnosť Ford taktiež odhalila svoje plány na prepracovanie a rozšírenie ponuky modelov Ford Transit o štyri úplne nové rady. Okrem jednotonového modelu Transit Custom tento rad tvorí: nový dvojtonový Transit, nový Transit Connect a nový Transit Courier, vďaka ktorému typ Transit po prvýkrát prenikol aj do kategórie kompaktných dodávkových vozidiel.

2013

Dňa 20. júna spoločnosť Ford oslávila vyrobenie sedemmiliónteho vozidla Transit. Nový Transit Connect bol zvolený za „Medzinárodnú dodávku roka 2014“.

2014

Do ponuky pribudla úplne nová dvojtonová verzia modelu Transit. Nový model – vlajková loď celého rozšíreného radu – bol prepracovaný a

Transity z r. 2005 5. gen.

vyvinutý v rámci produktovej stratégie One Ford. Bol určený na predaj na šiestich kontinentoch vrátane Európy, Severnej Ameriky a ďalších kľúčových trhov na celom svete. Je skonštruovaný na najmodernejšej globálnej platforme. Na pohon slúži najnovší vznetový motor TDCi s objemom 2,2 litra s možnosťou pohonu predných, zadných alebo všetkých kolies. V ponuke je viac ako 450 modelových variantov. V prvej fáze uvádzania produktov v Európe sú k dispozícii karosárske verzie Van, Chassis Cab a Minibus.

Spoločnosť Ford uviedla na trh vôbec najmenšiu verziu dodávky Transit – nový Transit Courier – určený pre malé podniky a mestské kuriérske spoločnosti.

Výroba nového Transitu sa začala v závode v Kansas City. Ide o historický okamih, keď sa Transit vyrába a predáva v Spojených štátoch. V Severnej Amerike dovtedy Transit nepredávali.

2015

Dňa 9. augusta oslavovala rodina modelov Ford Transit 50. výročie svojho založenia – päť desaťročí potom, ako z výrobnej linky v Langley vo Veľkej Británii zišiel pôvodný Transit.

ZAUJÍMAVÉ A ZÁBAVNÉ FAKTY
PROJEKT REDCAP

Vývojové práce na modeli Transit 1965 sa začali pod krycím názvom „Project Redcap“. Plánovací tím začal pracovať pod vedením amerického konštruktéra Eda Baumgartnera, ku ktorému sa pripojili najlepší európski konštruktéri spoločnosti Ford, vrátane Rona Mellora, neskoršieho technického riaditeľa, Terryho Becketta, neskoršieho prezidenta spoločnosti Ford of Britain a Alexa Trotmana, ktorý sa neskôr stal predsedom predstavenstva a generálnym riaditeľom spoločnosti Ford Motor Company.

Spoľahlivá voľba pre políciu, popové hviezdy a peruánskych vodičov autobusov

Charakteristickým znakom typu Transit sa v priebehu rokov stala spoľahlivosť, preto je už dlhý čas obľúbený v radoch polície, hasičov a záchranárov a aj cestných záchranných a bezpečnostných podnikov. Povesť typu sa rýchlo rozšírila široko-ďaleko – v priebehu niekoľkých mesiacov od uvedenia v roku 1965 jazdila flotila autobusov Transit na jedných z najvyššie položených autobusových liniek na svete – pravidelne jazdili cez peruánske Andy vo výške viac ako 4000 metrov nad morom. Transit si taktiež rýchlo obľúbili umelci populárnej hudby. Popové skupiny v celej Európe ho využívali na presúvanie sa medzi koncertmi, často v noci.

ÚŽASNÁ VERZIA
TRANSIT SUPERVAN

Prvý Transit Supervan debutoval v Brands Hatch na Veľkonočný pondelok v roku 1971. Základom tohto moderného vozidla sa stal športový pretekársky model Ford GT40 a poháňal ho 5,0-litrový motor V8. Dosahoval maximálnu rýchlosť 240 km/h.

V roku 1985, štrnásť rokov po predstavení originálu, uviedla spoločnosť Ford model Supervan II. Vychádzal z iného modelu Ford, ktorý sa zúčastnil na pretekoch Le Mans. Išlo o model C100, ktorý poháňal motor DFY Cosworth V8. Na pretekárskom okruhu v Silverstone vo Veľkej Británii dosiahol maximálnu rýchlosť 280 km/h.

V roku 1995 sa Supervan II premenil na Supervan III. Vozidlo dostalo karosériu s novým dizajnom a jeden z najnovších motorov Ford Grand Prix s objemom 3,5 litra. Toto vozidlo možno aj dnes vidieť v podnikovom múzeu Ford Heritage Collection v závode spoločnosti v meste Dagenham vo Veľkej Británii, aj keď momentálne je osadené 2,9-litrovým motorom Cosworth s 24 ventilmi.

NAJHĽADANEJŠIA DODÁVKA V BRITÁNII

Metropolitná polícia v Londýne očiernila v roku 1972 dobré meno Transitu tým, že ho nazvala „Najhľadanejšou dodávkou v Británii“. Hovorca Scotland Yardu zdôraznil: „Pri 95 percentách bankových prepadov páchatelia používajú Ford Transit. Toto vozidlo ma výkon a kapacitu na prevoz 1,75 tony lupu, takže je dokonalým vozidlom na útek...“

NEZVYČAJNÁ REKLAMÁCIA

Prevádzkovateľ Transitu Radek Němec z českej Plzne prišiel k miestnemu predajcovi Ford s neobvyklou sťažnosťou: indikátor prejdenej vzdialenosti na prístrojovej doske jeho Transitu so vznetovým motorom prestal fungovať po dosiahnutí 999 999 km. Na displeji sa nenachádza siedma číslica, ale keďže dodávka Transit bola aj po prejdení 1 000 000 km stále v skvelom stave, zákazník potreboval vyriešiť spôsob sledovania prejdenej vzdialenosti.

Jednoduchým riešením sa ukázala byť výmena za inú použitú prístrojovú dosku, aby Transit mohol aj naďalej jazdiť bez prerušenia každý deň do Nemecka a Holandska...

-fd-

Transit lwb van z r. 2006 6. gen.

Transit swb van z r. 2006 6. gen.

Šesť ikon značky ŠKODA na Sachsen Classic 2015

Kvôli tisícom nadšených divákov je rally Sachsen Classic označovaná tiež ako Mille Miglia východu. ŠKODA sa podujatia zúčastňuje od prvého ročníka a tento rok na saské cesty poslala šesť klasických automobilov.

Od typu ŠKODA 430 z roku 1926 až po automobil ŠKODA 110 R z roku 1978. Tohtoročný, 13. ročník Sachsen Classic začal 13. augusta v Zwickau a skončil 15. augusta po 628 kilometroch v Drážďanoch. Na štart nastúpilo až 180 posádok.

„Sachsen Classic je už niekoľko rokov vrcholnou udalosťou v našom kalendári veteránskych rally," povedal Michal Velebný, koordinátor reštaurátorskej dielne ŠKODA Múzea. „Vďaka blízkosti k Českej republike, širokému poľu účastníkov, nadšeným divákom a krásnym trasám je táto akcia pre značku ŠKODA mimoriadnym zážitkom. A o to viac to platí v roku 120. výročia založenia automobilky. Veľmi sa tešíme, že sme mohli ukázať veľkému počtu priaznivcov značky ŠKODA pozdĺž trate skutočné ikony z našej 120-ročnej histórie," dodal M. Velebný.

Najstarším automobilom značky ŠKODA na štarte v Zwickau bola **ŠKODA 430** z roku 1926. Automobil s karosériou zmiešanej konštrukcie z dreva a ocele poháňa štvorvalcový zážihový motor s výkonom 22 kW (30 k) so zdvihovým objemom 1661 cm3.

Umožňuje automobilu dosiahnuť maximálnu rýchlosť 80 km/h.

Pozornosť na seba pútali aj dve vyhotovenia automobilu **ŠKODA 1101** z roku 1948, medzi automobilovými priaznivcami známeho pod menom Tudor - žltý kabriolet a zeleno lakovaný roadster. Zelený exemplár bol od apríla 1948 používaný vo vozidlovom parku švajčiarskeho veľvyslanectva v Prahe.

Rovnako ako žltý kabriolet je poháňaný 1,1-litrovým motorom s výkonom 23,5 kW (32 k) a dosahoval rýchlosť až 100 km/h. Model ŠKODA 1101 sa vyrábal v rokoch 1946 až 1952, z linky zišlo viac ako 80 000 automobilov.

O športových génoch českej automobilky svedčia aj ďalšie tri historické exemplíre značky ŠKODA, štartujúce na Sachsen Classic. Veľkým lákadlom je **ŠKODA 1000 MB Rallye.** Pretekársky automobil, postavený začiatkom deväťdesiatych rokov na báze typu ŠKODA 1000 MB z roku 1967, sa okrem iného zúčastnil aj diaľkových jázd Londýn-Mexiko a Panama-Aljaška. Automobil poháňa modifikovaný 4-valcový zážihový motor so zdvihovým objemom 1,3 litra s výkonom 66 kW (90 k). Vozidlo dosahuje najväčšiu rýchlosť 170 km/h.

Jedným z najúspešnejších pretekárskych automobilov sedemdesiatych a osemdesiatych rokov dvadsiateho storočia je legendárna **ŠKODA 130 RS.** Za volant tohto pretekárskeho automobilu z roku 1976 sa na Sachsen Classic sa posadil niekoľkonásobný majster Nemecka v rally Matthias Kahle. ŠKODA 130 RS bola až do začiatku osemdesiatych rokov pevnou súčasťou štartového poľa mnohých rally a okruhových pretekov. Okrem iného vyhrala aj majstrovstvá Európy cestovných automobilov v roku 1981 a v roku 1977 aj Rallye Monte Carlo v kategórii do 1300 cm3. Výpravu automobilov značky ŠKODA na Sachsen Classic dopĺňalo kupé **ŠKODA 110 R** z roku 1978. Pod jeho kapotou pracuje motor so zdvihovým objemom 1,1 litra a výkonom 38 kW (52 k).

ŠKODA AUTO v tomto roku oslavuje 120. výročie svojho založenia a je tak jednou z najstarších automobiliek na svete. Korene značky siahajú až do roku 1895, kedy strojný zámočník Václav Laurin a kníhkupec Václav Klement v Mladej Boleslavi založili továreň na výrobu bicyklov. V roku 1905 začala typom Voiturette A výroba automobilov. To, čo Laurin a Klement v roku 1895 začali, sa do dnešného dňa rozvinulo do medzinárodne úspešného masového výrobcu so siedmimi modelovými radmi a 36 variantmi. Viac ako 17 miliónov vyrobených automobilov značky ŠKODA od roku 1905 je dôkazom sily značky.

-ša-

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 1,6 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 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
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 1,4 MultiAir 170k Quadrifoglo Verc	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	1742	B	176	350	A6	Z	258	4,5	6,8	A,C,E,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 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 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 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 Limuzína 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 Limuzína 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 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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
320i Touring	35 000 €	K	5	5	4624 x 1811 x 1429	460/-	R4	1997	B	135	270	M6	Z	-	7,5	6,7	A,B,C,E,H,K,R,S
316d Touring	33 000 €	K	5	5	4624 x 1811 x 1429	460/-	R4	1995	D	85	260	M6	Z	-	11,5	4,7	A,B,C,E,H,K,R,S
428 xDrive	44 700 €	C	2	4	4638 x 1825 x 1377	445/-	R4	1997	B	180	350	M6	Z	250	5,6	6,8	A,B,C,E,H,K,R,S
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
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
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
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
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
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 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 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
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
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
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 Collection	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 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 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 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 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
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

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
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 Cabrio VTi 82 Design	17 090 €	CA	3	5	3948 x 1715 x 1452	245/-	R3	1199	B	60	180	M5	P	172	12,5	4,9	A,B,C,E,H,P,R,S
DS4 VTi 120 Design	19 290 €	H	5	5	4275 x 1810 x 1522	385/1021	R4	1598	B	88	160	M5	P	193	10,8	6,2	A,B,C,E,H,K,R,S
DS4 e-HDi 115 AirDream Style	23 890 €	H	5	5	4275 x 1810 x 1522	385/1021	R4	1560	D	84	270	M6	P	190	12,4	4,5	A,B,C,E,H,K,R,S
DS5 HDi 160 Style	34 040 €	H	5	5	4530 x 2128 x 1513	468/-	R4	1997	D	120	340	A6	P	212	10,1	5,9	A,BB,C,E,H,K,R,S
Grand C4 Picasso VTi 120 Seduction	21 190 €	V	5	5/7	4597 x 2117 x 1634	645/1843	R4	1598	B	88	160	M5	P	187	12,6	6,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Grand C4 Picasso e-HDi 115 Seduction	23 490 €	V	5	5/7	4597 x 2117 x 1634	645/1843	R4	1560	D	84	270	M6	P	189	12,1	4,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Jumpy Combi HDi 125 Attraction L1	25 438 €	V	5	6	4805 x 1895 x 1942	327/3473	R4	1997	D	94	320	M6	P	-	-	7,0	C,E
Jumper C. Standard HDi 110 L1H1	27 915 €	V	4	5-6	4963 x 2050 x 2254	4500/-	R4	2198	D	81	250	M6	P	-	-	7,1	C,E,P
DACIA																	
Lodgy 1,6 Ambiance 5M	9 990 €	K	5	5	4498 x 1751 x 2004	822/2617	R4	1598	B	60,5	134	M5	P	160	14,5	7,1	A,B,C,E,P,S
Lodgy 1,5 dCi Ambiance 5M	12 190 €	K	5	5	4498 x 1751 x 2004	822/2617	R4	1461	D	66	200	M5	P	169	12,4	4,2	A,B,C,E,P,S
Lodgy 1,5 dCi Arctica 7M	14 390 €	K	5	7	4498 x 1751 x 2004	822/2617	R4	1461	D	79	240	M6	P	175	11,6	4,4	A,B,C,E,K,P,S
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,AK,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
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
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
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 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
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 1,3 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 1,3 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
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 2,2 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 2,4 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 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 1,8 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 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 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 4x4 Elegance	26 140 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1685	589/-	R4	1997	B	114	192	M6	4x4	190	10,2	7,4	A,B,C,E,H,K,R,S
CR-V 2,0 i-VTEC AT 4x4 Elegance	27 690 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1685	589/-	R4	1997	B	114	192	A5	4x4	182	12,3	7,5	A,B,C,E,H,K,R,S
CR-V 2,2 i-DTEC 4x4 Comfort	26 690 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1685	589/-	R4	2199	D	110	350	M6	4x4	190	9,7	5,6	A,B,C,E,H,K,R,S
Jazz 1,2 Trend	12 990 €	H	5	5	3900 x 1695 x 1525	337/1320	R4	1198	B	66	114	M5	P	177	12,6	5,3	A,B,C,E,H,K,R,S
Jazz 1,3 i-VTEC+IMA Comfort	16 990 €	H	5	5	3900 x 1695 x 1525	337/1320	R4	1339	B	66	121	CVT	P	175	12,2	4,5	A,B,C,E,H,K,R,S
HYUNDAI																	
i10 1,0 MPI Start	8 799 €	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,P,R,S
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

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
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
JAGUAR																	
F-TYPE 3,0L V6 340k Cabrio Convertibl	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 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 5,0 V8 S/C 510 PS XFR	88 588 €	S	4	5	4961 x 1920 x 1460	540/-	V8	5000	B	375	625	A8	Z	250	4,9	11,3	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0D V6 Td Luxury SWB	80 932 €	S	4	5	5127 x 1899 x 1456	520/-	V6	2993	D	275	-	A8	Z	250	6,4	6,0	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0 V6 S/C Premium Luxury LWB	95 653 €	S	4	5	5252 x 1899 x 1457	520/-	V6	2995	B	340	-	A8	Z	250	5,9	9,4	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 5,0 V8 S/C Supersport SWB	137 202 €	S	4	5	5127 x 1899 x 1456	520/-	V8	5000	B	510	-	A8	Z	250	4,9	11,3	A,BB,C,E,K,P,R,S
XK 5,0 V8 Coupé	92 664 €	C	2	2+2	4794 x 1892 x1322	330/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,5	11,2	A,B,C,E,K,P,R,S
XK 5,0 V8 Convertible	100 936 €	CA	2	2+2	4794 x 1892 x1329	313/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,5	11,2	A,B,C,E,K,P,R,S
XKR 5,0 V8 S/C Coupé	107 930 €	C	2	2+2	4794 x 1892 x1322	330/-	V8	5000	B	375	625	A6	Z	250	4,8	12,3	A,B,C,E,K,P,R,S
JEEP																	
Compass 2,2 CRD 4x2 Sport	24 490 €	K	5	5	4448 x 1812 x 1718	458/1269	R4	2143	D	100	320	M6	P	201	9,7	6,1	A,C,E,H,K,P,R,S
Grand Cherokee 3,0 V6 CRD Limited	50 690 €	K	5	5	4822 x 1943 x 1781	782/1554	V6	2987	D	177	550	A5	4x4	202	8,2	8,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Wrangler 3,6 V6 AT Rubicon	35 590 €	K	2	4	4223 x 1873 x 1865	141/425	R4	3605	B	209	347	A5	4x4	159	8,1	11,4	A,C,E,K,P,R,S
Wrangler Unlimited 2,8 CRD AT Sport	34 890 €	K	4	5	4751 x 1877 x 1865	498/934	R4	2776	D	147	460	A5	4x4	169	11,7	8,8	A,C,E,K,P,R,S
KIA																	
Carens 1,6 Gdi LX	16 400 €	K	5	5+2	4525 x 1805 x 1610	536/-	R4	1591	B	99	135	M6	P	185	11,3	6,8	A,B,C,E,H,K,R,S
Carens 1,7 CRDI EX	20 900 €	K	5	5+2	4525 x 1805 x 1610	536/-	R4	1685	D	100	330	M6	P	191	10,4	5,1	A,B,C,E,H,K,R,S
Nový cee'd 1,4 CVVT Amber	12 290 €	H	5	5	4310 x 1780 x 1470	380/1318	R4	1396	B	73	137	M6	P	182	12,8	6,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový cee'd 1,6 CRDi VGT Silver	16 250 €	H	5	5	4310 x 1780 x 1470	380/1318	R4	1582	D	94	260	M6	P	197	10,9	4,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový cee'd_SW 1,4 CVVT Amber	13 290 €	K	5	5	4505 x 1780 x 1485	510/1642	R4	1396	B	73	137	M6	P	180	13,5	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový cee'd_SW 1,6 GDI Silver	15 350 €	K	5	5	4505 x 1780 x 1485	510/1642	R4	1591	B	99	164	M6	P	192	10,2	6,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový pro_cee'd 1,4 CVVT Silver	13 150 €	H	3	5	4310 x 1780 x 1430	380/1225	R4	1396	B	73	137	M6	P	182	12,8	6,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový pro_cee'd 1,6 GDI Silver	14 350 €	H	3	5	4310 x 1780 x 1430	380/1225	R4	1591	B	99	164	M6	P	195	9,9	5,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový pro_cee'd 1,6 CRDI VGT Gold	17 520 €	H	3	5	4310 x 1780 x 1430	380/1225	R4	1582	D	94	260	M6	P	197	10,9	4,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový cee'd GT 3D	24 190 €	H	3	5	4310 x 1780 x 1430	380/1225	R4	1591	B	152	265	M6	P	230	7,7	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nový cee'd GT 5D	24 190 €	K	5	5	4310 x 1780 x 1470	380/1318	R4	1591	B	152	265	M6	P	230	7,7	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Optima 1,7 CRDi EX	27 290 €	S	4	5	4845 x 1830 x 1455	505/-	R4	1685	D	100	325	M6	P	202	10,3	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Optima 2,0 EX	26 290 €	S	4	5	4845 x 1830 x 1455	505/-	R4	1999	B	121	196	M6	P	210	9,5	7,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Picanto 1,0 LX 3D	8 090 €	H	3	5	3595 x 1595 x 1480	200/870	R3	998	B	51	95	M5	P	153	14,4	4,2	A,B,C,E,H,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,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 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 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 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

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
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
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 300h Premium	64 500 €	S	4	5	4850 x 1840 x 1455	451/-	R4	2494	B	133	221	CVT	Z	190	9,2	5,0	A,BB,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
NX 300h Premium	54 300 €	K	5	5	4630 x 1845 x 1645	475/555	R4	2494	B	114	210	CVT	4x4	180	9,3	5,2	A,B,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	A,C,E,K,R
2 1,5 102k AT TE GT Edition	12 990 €	H	5	5	3920 x 1695 x 1475	250/-	R4	1498	B	75	133	A4	P	170	11,9	6,3	A,B,C,E,K,P,R,S
Nová Mazda 3 CD150 Challenge	19 990 €	H	5	5	4460 x 1795 x 1465	364/-	R4	2191	D	110	380	M6	P	210	8,1	4,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
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
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 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 2,9 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
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
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 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 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
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
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 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 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 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
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 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 Club Cab Invite+	26 600 €	U	2	2	5120 x 1750 x 1775	-/-	R4	2477	D	100	314	M5	4x4	167	15,0	7,5	A,C,E,K
Lancer Evolution 2,0 MIVEC GSR	48 400 €	S	4	5	4505 x 1810 x 1480	323/-	R4	1998	B	217	366	M5	4x4	240	5,4	10,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Sportsedan 1,6 MIVEC Invite	16 200 €	S	4	5	4570 x 1760 x 1490	400/-	R4	1590	B	85	154	M5	P	191	10,7	5,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Sportsedan 1,8 MIVEC Invite	17 200 €	S	4	5	4570 x 1760 x 1490	400/-	R4	1798	B	103	176	M5	P	202	10,4	6,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Sportback 1,6 MIVEC Invite	16 200 €	H	5	5	4585 x 1760 x 1505	288/1349	R4	1590	B	85	154	M5	P	188	11,1	5,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Outlander 2,0 MIVEC 2WD Intense	23 900 €	K	5	5/7	4665 x 1800 x 1680	128/1022	R4	1998	B	110	195	M5	P	190	10,6	6,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Outlander 2,2 DI-D 4WD Intense+	33 900 €	K	5	5/7	4665 x 1800 x 1680	128/1022	R4	2268	D	110	380	M6	4x4	200	10,2	5,4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Pajero LWB 3,2 DI-D AT Instyle	45 500 €	K	5	5/7	4900 x 1875 x 1890	663/1790	R4	3200	D	147	441	A5	4x4	180	11,1	8,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Pajero SWB 3,2 DI-D MT Invite 3D	30 900 €	K	3	5	4385 x 1875 x 1870	290/1120	R4	3200	D	147	441	M5	4x4	180	9,7	7,8	A,B,C,E,H,K,R,S
NISSAN																	
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

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 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 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
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
Pulsar dCi 110 Visia	15 550 €	H	5	5	4387 x 2017 x 1520	385/-	R4	1461	D	81	260	M6	P	190	11,5	3,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Pulsar DIG-T 115 Acenta	14 950 €	H	5	5	4387 x 2017 x 1520	385/-	R4	1197	B	85	190	M6	P	190	10,7	5,0	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
Ampera 1,4 XFL	39 900 €	L	5	4	4498 x 1787 x 1439	999/-	R4	1398	H	111	370	A	P	161	9,0	1,2	A,B,E,H,AK,K,R,S
Nová Astra 1,3 CDTI 70kW Essentia	15 490 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1248	D	70	190	M5	P	175	14,5	4,1	A,B,E,H,K,R,S
Nová Astra 1,6 85kW Essentia	14 490 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1598	B	85	155	M5	P	188	11,7	6,3	A,B,E,H,K,R,S
Nová Astra 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 ST 2,0 CDTI 121kW Enjo\	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 1,4 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 1,6 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 1,4 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 1,4 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 1,3 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 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 1,4T 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
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 Tourer 1,6 CDTI Essentia	24 090 €	V	5	5-7	4658 x 1884 x 1685	710/1860	R4	1598	D	99	320	M6	P	193	11,2	4,1	A,B,C,E,H,K,R,S
PEUGEOT																	
108 1,0 Vti Allure	11 050 €	H	4	5	3475 x 1615 x 1460	190/780	R3	998	B	51	95	M5	P	160	13,0	4,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
108 1,2 PureTech TOP!	12 850 €	H	4	5	3475 x 1615 x 1460	190/780	R3	1199	B	60	116	M5	P	170	10,9	4,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
208 1,2 Active 3D	12 140 €	H	3	5	3962 x 1829 x 1460	285/1076	R3	1199	B	60	118	M5	P	175	12,2	4,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
208 1,6 e-HDi Alllure 5D	17 070 €	H	5	5	3962 x 1829 x 1460	285/1076	R4	1560	D	68	230	M5	P	185	10,9	3,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
2008 1,4 HDi Active	17 035 €	K	4	5	4159 x 1739 x 1556	350/1172	R4	1397	D	50	160	M5	P	159	14,9	4,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
301 1,6 HDi Active	13 140 €	S	4	5	4442 x 1741 x 1477	506/-	R4	1560	D	68	239	M5	P	180	11,2	4,3	A,B,C,E,K,P,R,S
301 1,6 VTi Active	11 940 €	S	4	5	4442 x 1741 x 1477	506/-	R4	1587	B	85	150	M5	P	188	9,4	6,5	A,B,C,E,K,P,R,S
308 1,6 THP Active	19 100 €	H	5	5	4253 x 1863 x 1457	420/1228	R4	1598	B	115	240	M6	P	215	8,0	5,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
308 2,0 BlueHDi Active	21 640 €	H	5	5	4253 x 1863 x 1457	420/1228	R4	1997	D	110	370	M6	P	218	9,4	3,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
308 SW 1,2 PureTech A6 Business	19 880 €	K	5	5	4585 x 1863 x 1472	610/-	R3	1199	B	96	230	A6	P	204	11,6	4,9	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 Active	21 960 €	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 Active	25 860 €	K	5	5	4365 x 1837 x 1635	432/-	R4	1598	B	115	240	A6	P	202	9,5	7,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
3008 Hybrid4 2,0 HDi	32 590 €	K	5	5	4365 x 1837 x 1610	377/-	R4	1997	ME	120	300	M6	4x4	191	8,5	3,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
4008 1,6 HDi FAP	27 590 €	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	30 090 €	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	27 120 €	S	4	5	4830x 1828 x 1456	512/-	R4	1598	B	121	240	M6	P	210	8,6	5,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
508 2,0 HDi FAP BVA Active	31 370 €	S	4	5	4830x 1828 x 1456	512/-	R4	1997	D	120	340	A6	P	225	9,2	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
508 SW 1,6 THP BVA Active	30 020 €	K	5	5	4829 x 1828 x 1487	512/-	R4	1598	B	121	240	A6	P	227	9,1	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
508 SW 2,0 HDi FAP Active	30 270 €	K	5	5	4829 x 1828 x 1487	512/-	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	44 630 €	K	5	5	4828 x 1864 x 1521	423/-	R4	1997	D	120	300	M6	4x4	213	9,8	4,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
5008 2,0 HDi FAP Active	25 360 €	K	5	5/7	4529 x 2118 x 1647	679/1754	R4	1997	D	110	340	M6	P	190	9,9	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
5008 2,0 HDi BVA Active	27 260 €	K	5	5/7	4529 x 2118 x 1647	679/1754	R4	1997	D	110	340	A6	P	190	10,4	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Partner Tepee 1,6 HDI Active 84kW	18 830 €	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	31 100 €	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
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 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 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

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
Cayenne Turbo	124 672 €	K	5	5	4846 x 1939 x 1705	670/-	V8	4806	B	368	700	A8	4x4	278	4,7	11,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Panamera S	98 966 €	C	4	4	4970 x 1931 x 1418	445/1250	V8	4806	B	294	500	M6	Z	285	5,6	10,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Panamera GTS	120 491 €	C	4	4	4970 x 1931 x 1418	445/1250	V8	4806	B	316	520	A7	4x4	288	4,5	10,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RENAULT																	
Clio 1,2 75k Expression	10 390 €	H	5	5	4062 x 1732 x 1448	300/-	R4	1149	B	54	107	M5	P	167	15,4	5,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Clio 1,5 dCi 75k Expression	12 790 €	H	5	5	4062 x 1732 x 1448	300/-	R4	1461	D	55	200	M5	P	168	14,3	3,6	A,B,C,E,K,P,R,S
Clio 0,9 Tce 90k Expression	11 590 €	H	5	5	4062 x 1732 x 1448	300/-	R4	898	B	66	135	M5	P	182	12,2	4,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Escape 2,0 dCi 110kW Celsium	32 790 €	V	5	5-7	4861 x 1860 x 1746	456/3050	R4	1995	D	110	340	M6	P	194	-	5,7	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Espace 2,0 dCi 127kW A Initiale	39 490 €	V	5	5-7	4861 x 1860 x 1746	456/3050	R4	1995	D	127	360	A6	P	198	-	6,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Fluence 1,6 110k Expression	12 790 €	S	4	5	4618 x 1809 x 1479	530/-	R4	1598	B	81	151	M5	P	185	11,7	6,8	A,B,C,E,H,K,R,S
Fluence 1,5 dCi 110k FAP Dynamique	16 090 €	S	4	5	4618 x 1809 x 1479	530/-	R4	1461	D	81	240	M6	P	185	11,0	4,6	A,B,C,E,H,K,R,S
Fluence 1,6 dCi 130k Dynamique	17 490 €	S	4	5	4618 x 1809 x 1479	530/-	R4	1598	D	96	320	M6	P	200	9,8	4,6	A,B,C,E,H,K,R,S
Kangoo 1,5 dCi 55kW Authentique	14 590 €	V	5	5	4213 x 1829 x 1819	660/2866	R4	1461	D	55	180	M5	P	151	17,5	5,2	A,C,E
Kangoo 1,5 dCi 66kW Privilege	16 690 €	V	5	5	4213 x 1829 x 1819	660/2866	R4	1461	D	66	200	M5	P	158	16,0	5,2	A,C,E,K,P,R
Kangoo 1,6 16V 78kW A Privilege	16 890 €	V	5	5	4213 x 1829 x 1819	660/2866	R4	1598	B	78	148	A5	P	155	14,3	8,3	A,C,E,K,P,R
Kangoo Express 1,6 77kW Generique	13 090 €	V	3	2	4213 x 1829 x 1805	-	R4	1598	B	77	148	M5	P	190	13,0	7,7	C
Koleos 2,0 dCi Expression	22 290 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	M6	P	183	10,0	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Koleos 2,0 dCi Black Ed.	24 990 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	M6	P	183	10,0	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Koleos 2,0 dCi 4x4 A Black Ed.	28 480 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	A6	4x4	180	12,3	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Koleos 2,0 dCi 4x4 A Bose Ed.	31 290 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	A6	4x4	180	12,3	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Koleos 2,0 dCi 127kW 4x4 Bose Ed.	31 290 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	127	360	M6	4x4	191	9,9	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna 1,5 dCi 81kW Expression	20 890 €	L	5	5	4695 x 1811 x 1445	450/1377	R4	1461	D	81	240	M6	P	193	11,9	4,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna 2,0 103kW Expression	20 390 €	L	5	5	4695 x 1811 x 1445	450/1377	R4	1997	B	103	195	M6	P	210	9,1	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna 2,0 dCi 131kW Bose	27 490 €	L	5	5	4695 x 1811 x 1445	450/1377	R4	1995	D	131	400	M6	P	219	8,6	5,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna 2,0 dCi 96kW Expression	22 790 €	L	5	5	4695 x 1811 x 1445	450/1377	R4	1995	D	96	320	M6	P	206	10,6	4,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna Grandtour 2,0 103kW Expressic	21 690 €	K	5	5	4801 x 1811 x 1445	508/1593	R4	1997	B	103	195	M6	P	205	9,3	7,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna Grandtour 1,5 dCi 81kW Expres	22 190 €	K	5	5	4801 x 1811 x 1445	508/1593	R4	1461	D	81	240	M6	P	188	12,2	4,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna Grandtour 2,0 dCi 96kW Expres	24 090 €	K	5	5	4801 x 1811 x 1445	508/1593	R4	1995	D	96	320	M6	P	202	10,8	4,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna Grandtour 2,0 dCi 127kW A Initi	32 490 €	K	5	5	4801 x 1811 x 1445	508/1593	R4	2756	D	127	360	A6	P	215	10,0	5,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna Coupé 3,0 V6 177kW Initiale	42 290 €	C	2	4	4643 x 1812 x 1398	423/-	V6	2993	D	173	450	A6	P	242	7,3	7,2	A,B,C,E,H,K,R,S
Laguna Coupé 2,0 dCi LS Monaco GP	35 190 €	C	2	4	4643 x 1812 x 1398	423/-	R4	1995	D	131	400	M6	P	223	8,5	6,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Mégane 1,6 74kW Advantage	13 890 €	H	5	5	4302 x 1808 x 1471	372/1129	R4	1598	B	74	148	M5	P	190	10,9	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane 1,5 dCi 81kW FAP Dynamique	17 990 €	H	5	5	4302 x 1808 x 1471	372/1129	R4	1461	D	81	240	M6	P	190	10,8	4,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane 1,5 dCi 66kW Advantage	15 990 €	H	5	5	4302 x 1808 x 1471	372/1129	R4	1461	D	66	200	M5	P	180	12,5	4,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane Coupé 1,6 81kW Dynamique	16 390 €	C	2	5	4312 x 1804 x 1423	344/991	R4	1598	B	81	151	M6	P	190	10,5	6,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane Coupé 1,2 TCe Dynamique	17 590 €	C	2	5	4312 x 1804 x 1423	344/991	R4	1198	B	85	190	M6	P	190	10,9	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane Grandtour 1,6 81kW Dynamiqu	16 790 €	K	5	5	4567 x 1804 x 1507	486/1595	R4	1598	B	81	151	M6	P	190	10,8	6,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane Grandtour 1,5 dCi Authentique	16 390 €	K	5	5	4567 x 1804 x 1507	486/1595	R4	1461	D	66	200	M5	P	180	12,9	4,0	A,B,C,E,H,K,P,R
Mégane Grandtour 1,6 dCi Dynamique	20 890 €	K	5	5	4567 x 1804 x 1507	486/1595	R4	1598	D	96	320	M6	P	200	10,1	4,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane RS 2,0 16V RS 195kW	29 590 €	H	3	5	4299 x 1804 x 1423	344/-	R4	1998	B	195	360	M6	P	254	6,0	8,2	A,B,E,H,K,R,S
Scénic Energy 1,2 TCe 115k Dynamiqu	19 490 €	H	5	5	4366 x 1845 x 1640	522/1837	R4	1198	B	85	190	M6	P	180	11,7	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Scénic 1,6 81kW Dynamique	18 290 €	H	5	5	4366 x 1845 x 1640	522/1837	R4	1598	B	81	151	M6	P	190	11,7	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Scénic 1,5 dCi 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 Dynan	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 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
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 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 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 1,2 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 1,6 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

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
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																	
Swift 1,2 GL AC 3D	9 650 €	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 GL AC 5D	9 590 €	H	5	5	3850 x 1720 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 GL AC AT 5D	11 190 €	H	5	5	3850 x 1720 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	A4	P	160	12,3	5,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 GLX AAC 5D	10 190 €	H	5	5	3850 x 1720 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 GLX AAC AT 5D	12 790 €	H	5	5	3850 x 1720 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 1,2 GLX AAC 5D	11 190 €	H	5	5	3850 x 1720 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M4	P	165	12,3	5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
SX4 Outdoor Line 1,6 GLX 4x4 AC	12 290 €	H	5	5	4150 x 1755 x 1620	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	11,5	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SX4 Outdoor Line 1,6 NAVI 4x4	14 990 €	H	5	5	4150 x 1755 x 1620	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	11,5	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SX4 S-CROSS 1,6 Start 2WD	13 000 €	K	5	5	4300 x 1765 x 1570	430/875	R4	1586	B	88	156	M5	P	180	11,0	4,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,S
SX4 S-CROSS 1,6 Comfort 2WD	14 800 €	K	5	5	4300 x 1765 x 1570	430/875	R4	1586	B	88	156	M5	P	180	11	4,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,S
SX4 S-CROSS 1,6 Premium 2WD	15 900 €	K	5	5	4300 x 1765 x 1570	430/875	R4	1586	B	88	156	M5	P	180	11,0	5,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
SX4 S-CROSS 1,6 Prem. CVT AT 2WD	17 000 €	K	5	5	4300 x 1765 x 1570	430/875	R4	1586	CVT	88	156	M5	P	170	12,4	5,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
SX4 S-CROSS 1,6 DDiS PREMIUM 2W	18 400 €	K	5	5	4300 x 1765 x 1570	430/875	R4	1598	D	88	320	M6	P	180	12	4,4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
SX4 S-CROSS 1,6 Elegance 2WD	16 700 €	K	5	5	4300 x 1765 x 1570	430/875	R4	1586	B	88	156	M5	P	180	11	5,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
SX4 S-CROSS 1,6 Premium 4WD	17 700 €	K	5	5	4300 x 1765 x 1570	430/875	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	12,0	5,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
SX4 S-CROSS 1,6 Elegance 4WD	18 500 €	K	5	5	4300 x 1765 x 1570	430/875	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	12	5,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
SX4 S-CROSS 1,6 DDiS Eleg. 4WD	20 950 €	K	5	5	4300 x 1765 x 1570	430/875	R4	1598	D	88	320	M6	4x4	175	13,0	4,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
SX4 S-CROSS 1,6 ELEGANCE+ 4WD	20 900 €	K	5	5	4300 x 1765 x 1570	430/875	R4	1586	B	88	156	CVT	4x4	165	13,5	5,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
SX4 S-CROSS 1,6 Special Edition 4WD	19 990 €	K	5	5	4300 x 1765 x 1570	430/875	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	12,0	5,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
SX4 S-CROSS 1,6 DDiS Special Editior	22 450 €	K	5	5	4300 x 1765 x 1570	430/875	R4	1598	D	88	320	M6	4x4	175	13	4,4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Vitara 1,6 VVT COMFORT 2WD	16 200 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1586	B	88	156	M5	P	180	11,5	5,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Vitara 1,6 VVT PREMIUM 2WD AT	19 000 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1586	B	88	156	A6	P	180	12,5	5,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Vitara 1,6 VVT ELEGANCE 2WD	18 700 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1586	B	88	156	M5	P	180	11,5	5,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Vitara 1,6 DDiS ELEGANCE 2WD	21 400 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1598	D	88	320	M6	P	180	11,5	4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Vitara 1,6 VVT COMFORT 4WD	18 200 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	180	12,0	5,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Vitara 1,6 VVT ELEGANCE 4WD AT	22 400 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	180	13	5,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Vitara 1,6 VVT ELEGANCE+ 4WD	21 300 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	180	12,0	5,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Jimny 1,3 JLX AC	15 900 €	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 1,0 MPI 55kw Active	9 540 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R3	999	B	55	95	M5	P	172	14,7	4,8	A,B,C,H,R,S
Fabia 1,2 TSI 66kw Active	10 440 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R4	1197	B	66	160	M5	P	182	10,9	4,7	A,B,C,H,R,S
Fabia 1,2 TSI 81kw A Ambition	13 240 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R4	1197	B	81	175	A7	P	196	9,4	4,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Fabia 1,4 TDI 66kw Active	12 940 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R3	1422	D	66	230	M5	P	182	11,1	3,4	A,B,C,H,R,S
Fabia 1,4 TDI 66kw A Ambition	15 240 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R3	1422	D	66	230	A7	P	182	11,1	3,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Fabia 1,4 TDI 77kw Style	15 440 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R3	1422	D	77	250	M5	P	193	10,1	3,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Fabia Combi 1,2 TSI 66kw Active	10 990 €	H	5	5	4257 x 1734 x 1467	530/1395	R4	1197	B	66	160	M5	P	185	11,0	4,7	A,B,C,H,R,S
Fabia Combi 1,2 TSI 81kw Ambition	12 290 €	K	5	5	4257 x 1734 x 1467	530/1395	R4	1197	B	81	175	M6	P	199	9,6	4,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Fabia Combi 1,4 TDI 66kw Style	16 790 €	K	5	5	4257 x 1734 x 1467	530/1395	R3	1422	D	66	230	A7	P	184	11,3	3,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Fabia Combi 1,4 TDI 77kw Ambition	14 990 €	K	5	5	4257 x 1734 x 1467	530/1395	R3	1422	D	77	250	M5	P	196	10,2	3,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia 1,2 TSI 77kw Ambition	16 610 €	S	4	5	4659 x 1814 x 1461	590/1580	R4	1197	B	77	175	M6	P	196	10,3	4,9	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia 1,6 TDI CR 77kw Ambition	18 970 €	S	4	5	4659 x 1814 x 1461	590/1580	R4	1598	D	77	250	M5	P	194	10,8	4,2	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia 1,2 TSI 77kw Elegance	18 090 €	S	4	5	4659 x 1814 x 1461	590/1580	R4	1197	B	77	175	M6	P	196	10,3	4,9	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia 2,0 TDI CR 110kw Ambition	21 210 €	S	4	5	4659 x 1814 x 1461	590/1580	R4	1968	D	110	320	M6	P	218	8,5	4,1	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia RS 2,0 TDI 135kw Limo	28 060 €	K	5	5	4685 x 1814 x 1449	590/1580	R4	1968	D	135	380	A6	P	230	8,2	5,0	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia 2,0 TDI CR 110kw Elegance	25 010 €	S	4	5	4659 x 1814 x 1461	590/1580	R4	1968	D	110	320	A6	P	215	8,6	4,5	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia Combi 1,6 TDI CR 77kw Amb.	19 770 €	K	5	5	4659 x 1814 x 1465	610/1740	R4	1598	D	77	250	M5	P	191	11,0	4,2	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia Combi 1,6 TDI CR A 77kw Amb	22 090 €	K	5	5	4659 x 1814 x 1465	610/1740	R4	1598	D	77	250	A7	P	191	11,1	4,0	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia Combi 2,0 TDI CR 110kw 4x4 A	24 360 €	K	5	5	4659 x 1814 x 1465	610/1740	R4	1968	D	110	320	M6	4x4	213	8,7	4,9	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb 1,6 TDI 77kw Greenline Amb.	27 107 €	S	4	5	4833 x 1817 x 1449	595/1700	R4	1598	D	77	250	M6	P	197	12,2	4,2	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb Amb. 2,0 TDI CR 103kw	28 177 €	S	4	5	4833 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1968	D	103	320	M6	P	212	10,0	4,6	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb 2,0 TDI CR 125kw 4x4 Elegance	38 667 €	S	4	5	4833 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1968	D	125	350	A6	4x4	219	8,7	5,6	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb 1,8 TSI 118kw 4x4 Elegance	33 297 €	S	4	5	4833 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1798	B	118	250	M6	4x4	219	8,4	8,0	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb Combi 1,4 TSI 92kw Amb.	26 797 €	K	5	5	4833 x 1817 x 1511	633/1865	R4	1390	B	92	200	M6	P	203	10,6	6,1	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb Combi 2,0 TDI 103 kw Active	26 067 €	K	5	5	4833 x 1817 x 1511	633/1865	R4	1968	D	103	320	M6	P	211	10,1	4,6	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Rapid 1,4 TSI 90kw Active	17 030 €	L	5	5	4483 x 1706 x 1461	550/1490	R4	1390	B	90	200	A7	P	206	9,5	5,8	A,B,C,E,H,R,S
Rapid 1,2 TSI 77kw Ambition	15 530 €	L	5	5	4483 x 1706 x 1461	550/1490	R4	1197	B	77	175	M6	P	195	10,3	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Rapid 1,6 TDI CR 77kw Ambition	17 530 €	L	5	5	4483 x 1706 x 1461	550/1490	R4	1598	D	77	250	M6	P	190	10,4	4,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Rapid Spaceback 1,2 TSI 77kw Amb.	14 530 €	L	5	5	4304 x 1706 x 1459	415/1380	R4	1197	B	77	175	M6	P	193	10,2	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Rapid Spaceback 1,4 TSI 90kw Amb.	17 330 €	L	5	5	4304 x 1706 x 1459	415/1380	R4	1390	B	90	200	A7	P	203	9,4	5,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Rapid Spaceback 1,6 TDI 66kw Amb.	17 730 €	L	5	5	4304 x 1706 x 1459	415/1380	R4	1598	D	66	230	A7	P	182	12,1	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Roomster 1,2 HTP 51kw Active	10 807 €	H	5	5	4214 x 1684 x 1607	509/1810	R3	1198	B	51	112	M5	P	159	15,9	6,2	A,B,C,R,S

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
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	200	9,4	6,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis 2,0 D-4D 125 DPF Power	23 000 €	S	4	5	4710 x 1810 x 1480	509/-	R4	1998	D	91	310	M6	P	200	9,7	4,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Aygo 1,0 VVT-i Aygo 3D	9 190 €	H	3	4	3430 x 1615 x 1465	138/-	R3	998	B	50	93	M5	P	157	14,2	4,4	A,B,H,K,R,S
Aygo 1,0 VVT-i Power 3D	10 040 €	H	3	4	3430 x 1615 x 1465	138/-	R3	998	B	50	93	M5	P	157	14,2	4,4	A,B,C,E,H,K,R,S
Aygo 1,0 VVT-i Aygo 5D	9 390 €	H	5	4	3430 x 1615 x 1465	138/-	R3	998	B	50	93	M5	P	157	14,2	4,4	A,B,H,K,R,S
Aygo 1,0 VVT-i Power 5D	10 240 €	H	5	4	3430 x 1615 x 1465	138/-	R3	998	B	50	93	M5	P	157	14,2	4,4	A,B,C,E,H,K,R,S
Corolla 1,33 Dual VVT-i Active	16 590 €	S	4	5	4620 x 1775 x 1465	452/-	R4	1329	B	73	128	M6	P	180	12,6	5,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Corolla 1,6 Valvematic Active	17 290 €	S	4	5	4620 x 1775 x 1465	452/-	R4	1598	B	97	160	M6	P	200	10,0	6,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Corolla 1,4 D-4D 90 DPF Active	18 890 €	S	4	5	4620 x 1775 x 1465	452/-	R4	1364	D	66	205	M6	P	180	12,5	4,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Hilux 2,5 D-4D 145 DPF SC Terra	23 880 €	U	2	2	5260 x 1760 x 1795	-/-	R4	2494	D	106	343	M5	4x4	170	13,3	7,3	A,C,E,R
GT86 2,0 Boxer D-4S Premium	31 990 €	C	3	4	4240 x 1775 x 1285	243/-	B4	1998	B	147	205	M6	Z	226	7,6	7,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
GT86 2,0 Boxer D-4S AT Premium	33 590 €	C	3	4	4240 x 1775 x 1285	243/-	B4	1998	B	147	205	A6	Z	210	8,2	7,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser 3,0 D-4D Power 3D	39 500 €	K	3	5	4335 x 1885 x 1845	381/-	R4	2982	D	140	420	M6	4x4	175	10,6	8,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser 3,0 D-4D AT Power 5D	44 500 €	K	5	5	4780 x 1885 x 1830	621/-	R4	2982	D	140	420	A5	4x4	175	11,0	8,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser 4,0 l 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
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 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 1,4l 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	19 380 €	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 Cabrio 1,2 TSI DSG Design	23 140 €	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
Caddy 1,6 TDI Trendline	19 428 €	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
Golf 1,4 TSI Comfortline	17 550 €	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	18 790 €	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	23 200 €	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 R 2,0 TSI BlueM.Techn. DSG 4MO	39 460 €	H	3	4	4276 x 1790 x 1436	343/1233	R4	1984	B	221	380	DSG	P	250	4,9	8,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Golf Sportvan 1,4 BlueM. Comfortline	18 700 €	K	4	5	4338 x 1807 x 1578	500/1520	R4	1395	B	92	200	M6	P	200	9,9	5,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Golf Variant 1,2 TSI Trendline	16 020 €	K	5	5	4562 x 1779 x 1481	605/1620	R4	1197	B	77	175	M6	P	193	10,7	5,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Golf Variant 1,6 TDI DSG Trendline	20 800 €	K	5	5	4562 x 1779 x 1481	605/1620	R4	1598	D	77	250	A7	P	193	11,2	4,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Golf Variant 2,0 TDI DSG Highline	26 070 €	K	5	5	4562 x 1779 x 1481	605/1620	R4	1968	D	110	320	A6	P	216	8,9	4,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Jetta 1,4 TSI Comfortline	18 280 €	S	4	5	4659 x 1778 x 1482	510/-	R4	1395	B	92	200	M6	P	206	9,6	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jetta 2,0 TDI DSG Comfortline	21 450 €	S	4	5	4659 x 1778 x 1482	510/-	R4	1968	D	81	250	A7	P	197	7,5	4,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat Alltrack 2,0 TDI 4MOTION DSG	37 940 €	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 1,4 TSI DSG Comfortline	27 820 €	S	4	5	4769 x 1820 x 1470	565/-	R4	1390	B	118	240	A7	P	220	8,5	6,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat 2,0 TDI DSG Comfortline	29 390 €	S	4	5	4769 x 1820 x 1470	565/-	R4	1968	D	103	320	A6	P	211	9,8	5,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat Variant 1,4 TSI Trendline	22 920 €	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	24 460 €	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
Polo 1,2 TSI Trendline	11 730 €	H	5	5	3972 x 1682 x 1453	280/952	R4	1197	B	66	160	M5	P	184	10,8	4,7	A,B,C,E,H,K,R,S
Polo 1,4 TDI Comfortline	14 570 €	H	5	5	3972 x 1682 x 1453	280/952	R3	1422	D	66	230	M5	P	184	10,9	3,4	A,B,C,E,H,K,R,S
Polo 1,4 TDI DSG Comfortline	16 530 €	H	5	5	3972 x 1682 x 1453	280/952	R3	1422	D	66	230	A7	P	184	10,9	3,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Sharan 1,4 TSI Comfortline	29 520 €	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
Tiguan 1,4 TSI Trend & Fun	21 120 €	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 TDI Sport & Style	29 110 €	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 3,0 V6 TDI	50 360 €	K	5	5	4801 x 1940 x 1709	580/1642	V6	2967	D	193	580	A8	4x4	225	7,3	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touareg 3,0 V6 TDI "Terrain Tech"	52 160 €	K	5	5	4801 x 1940 x 1709	580/1642	V6	2967	D	193	580	A8	4x4	220	7,6	6,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touran 1,2 TSI Trendline	17 390 €	V	5	5/7	4397 x 1794 x 1674	695/1989	R4	1197	B	77	175	M6	P	185	11,9	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touran 2,0 TDI DSG Comfortline	25 880 €	V	5	5/7	4397 x 1794 x 1674	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!	8 290 €	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,S
Volkswagen CC 2,0 TSI	34 140 €	S	4	5	4802 x 1855 x 1417	532/-	R4	1798	B	155	280	M6	P	242	7,3	7,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
VOLVO																	
S 60 D3 A Base	32 690 €	S	4	5	4635 x 1865 x 1484	380/-	R5	1984	D	100	350	A6	P	200	10,2	4,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 60 T4 Kinetic	32 740 €	S	4	5	4635 x 1865 x 1484	380/-	R4	1596	B	132	240	M6	P	225	8,3	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 60 T6 A AWD Momentum	48 040 €	S	4	5	4635 x 1865 x 1484	380/-	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	250	6,0	9,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 T4 Kinetic	35 690 €	S	4	5	4854 x 1861 x 1493	480/-	R4	1595	B	132	240	M6	P	220	8,5	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 T6 AWD A Momentum	52 390 €	S	4	5	4854 x 1861 x 1493	480/-	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	250	6,4	9,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 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 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 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
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 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 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

Typ karosérie:	S - sedan, H - hatchback, L - liftback, K - kombi, C - kupé, CA - kabriolet, CC - kupé-kabriolet, V - van, R - roadster, U - pick-up
Pohon náprav:	P - prednej, Z - zadnej, 4x4 - prednej aj zadnej
Prevodovka/počet prevodových stupňov:	M - ručne ovládaná, A - automatická, CVT - s plynulou zmenou prevodu
Usporiadanie valcov motora:	R - radový, V - vidlicový, B - „boxer“, O - rotačný
Palivo:	B - benzín, D - diesel, BE - hybrid so zážihovým motorom, ME - hybrid so vznetovým motorom, PB - propán-bután, NG - zemný plyn
Štandardná výbava:	ABS a čelný bezpečnostný vankúš sú povinnou výbavou všetkých áut do 3,5 t predávaných v EÚ.

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

Doplňovačka

Koncern Daimler rozširuje svoje najväčšie výskumné a vývojové pracovisko v Sindelfingene (nedaleko Štuttgartu). Stavebné práce na novom skúšobnom a technologickom stredisku (tajnička) sa začali tohto roka. Súčasťou strediska okrem rozsiahleho technologického vybavenia – skúšobné dielne, laboratóriá – je aj moderná skúšobná dráha, ktorá vyhovuje najmodernejším požiadavkám. Koncern Daimler plánuje preložiť skúšobné jazdy z verejných komunikácií do tohto strediska. V pláne strediska sú skúšobné a vývojové práce v oblasti alternatívnych pohonov, elektromobilov, hybridných pohonov, zlepšovanie spaľovacích motorov. (MOT´or č. 7-8/2015).

1- dovoz tovaru, 2- zmenšený model automobilu, 3- teleso, ktoré má vlastnosť priťahovať kovy, 4- syntetická živica používaná na výrobu lepidiel, lakov,

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

5- podložka zo zliatiny, na ktorej sa kuje, 6- porucha pneumatiky, 7- kopírovací papier, 8- naložené veci na automobile, 9- tuha, 10- vypúšťanie škodlivých látok do ovzdušia, 11- priechod pre chodcov nad cestou.

Riešenie

Tajnička:
Immendingen,

1- import, 2- maketa,
3- magnet, 4- epoxid,
5- nákova, 6- defekt,
7- indigo, 8- náklad,
9- grafit, 10- emisia,
11- nadchod

-jo-

MÔŽE ZHORIEŤ automobil po zaparkovaní?

Budeme sa zaoberať požiarmi osobných automobilov, ktoré vznikajú po ich zastavení a vypnutí motora z hľadiska prírodných fyzikálnych zákonov. Teda nie úmyselne zapálených.

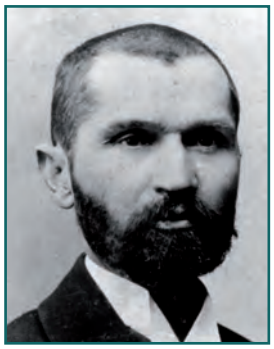
V minulosti automobilisti prakticky takýto problém nepoznali. Na automobiloch vyrobených pred niekoľkými desaťročiami výfukové plyny z motora s minimálnym odporom odchádzali výfukovým potrubím priamo do tlmiča výfuku a odtiaľ do okolitého vzduchu. Ku koncu výfukového potrubia bežne používaných automobilov mohol po jazde človek priložiť ruku a nepopálil sa. Stupňujúce sa požiadavky zákazníkov na rast výkonov a najmä legislatívy na „čistotu" výfukových plynov tento stav zmenili. Najmä zavedenie limitov predpismi sledovaných niektorých látok v spalinách (kysličníka uhoľnatého, uhľovodíkov, kysličníkov dusíka a neskôr aj kysličníka uhličitého) si vyžiadali zavedenie katalyzátorov a zmeny v konštrukcii automobilov.

Prvé katalyzátory začali montovať do automobilov so zážihovými (benzínovými) motormi v USA, zakrátko sa rozšírili aj v Európe vyrábaných vozidlách. Katalyzátory dosahovali dostatočnú „čistiacu" účinnosť pri veľkých teplotách výfukových plynov, 700 až 800 °C. Preto ich montovali hneď za motorom, na začiatok výfukového potrubia, pred tlmičom výfuku. Výfukové plyny prechádzajú množstvom tenkých kanálikov s katalytickým povlakom z niektorých tzv. vzácnych kovov umožňujúcich chemické reakcie spomínaných škodlivín na neškodné alebo menej škodlivé látky. Prechod horúcich plynov cez katalyzátor je teda podstatne pomalší, ako keď prúdili z motora priamo do tlmiča výfuku. Teleso katalyzátora, aj keď je v tepelne izolačnom obale, sa preto ohrieva na značnú teplotu.

Ak vodič zaparkuje auto napríklad na vysokom strnisku alebo na lúke s dlhými vyschnutými steblami trávy, môžu sa od horúceho katalyzátora vznietiť. Stalo sa tak napríklad vlani pri jednom prírodnom kúpalisku na Slovensku, kde zhorelo niekoľko desiatok automobilov, v dávnejšej minulosti bol publikovaný takto vzniknutý požiar vozidla v USA.

Milenci zastali s autom na „bezpečnom" opustenom mieste s vysokým suchým porastom...

SLÁVNI RODÁCI



Ján Bahýľ

Dejiny - to sú udalosti a ľudia, čo ich tvorili. Do dejín vstúpili osobnosti, ktoré by sme mohli rozdeliť do dvoch kategórií: dobyvatelia a tvorcovia. Viac sú zvýraznení tí, čo priamo či nepriamo vraždili, pálili, lúpili. A len zriedkavo to bolo pri ochrane vlastného - zväčša dobývali cudzie, v mene sily sa zmocňovali toho, čo im nepatrilo. Menej slávy a pôct sa dostáva osobnostiam, ktoré pomáhali svojim blížnym tak, že zmysluplne pracovali, objavovali, vytvárali veci uľahčujúce život mnohým, alebo vytvárali krásno.

Do druhej skupiny zaraďujeme aj našej verejnosti takmer neznámeho či zabudnutého stavebného a strojného inžiniera, leteckého konštruktéra a vynálezcu vrtuľníka, dôstojníka a autora mnohých patentov, Jána Bahýľa.

Narodil sa 25. mája 1856 vo Zvolenskej Slatine (zomrel 13. marca 1916 v Bratislave). Ako absolvent Vojenskej technickej akadémie vo Viedni konštruoval stroje pre vojenský a strojársky priemysel. Skonštruoval okrem iného aj vrtuľník. Tento jeho vynález však nemal kto financovať, a to ho pripravilo o svetové prvenstvo. Z vlastných finančných prostriedkov zostrojil parný tank, ktorý s úspechom vyskúšal pred zrakmi ruských generálov. Ruská armáda vynález ochotne odkúpila, získané peniaze mu umožnili venovať sa vynálezom z oblasti vzduchoplavebnej techniky. Udelili mu celkom 17 technických patentov, viaceré z vojenskej oblasti.

Napríklad za spomínaný vrtuľník poháňaný zážihovým (benzínovým) motorom, balón so vzdušnou turbínou, tank na parný pohon. Navrhol a zostrojil výťah na Bratislavskom hrade. Spolu s Antonom Marschalom zostrojili prvý automobil so zážihovým motorom a akumulátorom na Slovensku.

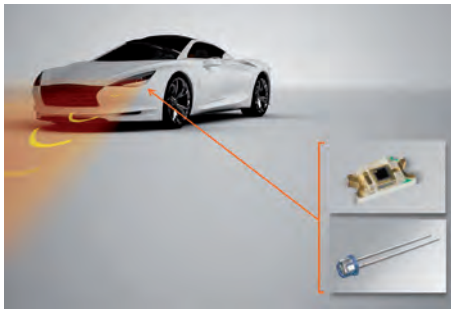
Vypracoval celý rad návrhov na zlepšenie delostreleckej techniky. Od r. 1888 sa zaoberal automatickým spájaním vlakových súprav, navrhoval stavby mnohých vojenských opevnení a objektov v Rakúsko-uhorskej monarchii. Je vynálezcom horizontálnej vrtule, podľa ktorej konštruovali neskôr podobné stroje v zahraničí. Keďže od armády nedostal finančnú pomoc a nepodarilo sa mu nadviazať spoluprácu s vynálezcami a podnikateľmi v USA a v Nemecku, vzdal sa ďalších pokusov postaviť vrtuľník v spolupráci so zahraničím. So svojím vrtuľníkom Avion vzlietol v máji 1905 do výšky 4 metre a preletel vzdialenosť 1500 metrov.

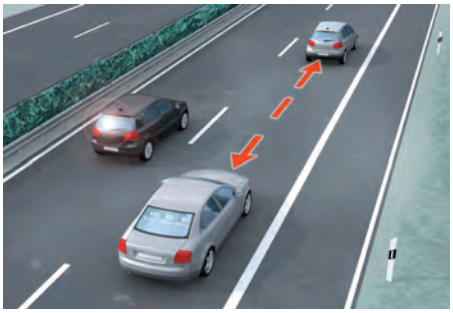
Za "letecký patent", návrhy a realizáciu vojenských opevnení a objektov bol vyznamenaný Diplomom cisára Františka Jozefa. V roku 1978 bol na jeho počesť natočený dokumentárny film o jeho živote a diele s názvom "Premožiteľ Edisona". Američania, ktorých je viac ako 300 miliónov, nedajú dopustiť, aby spomienka na Edisona vybledla.

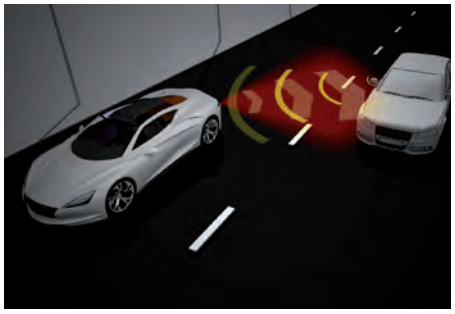
My, v štátiku s piatimi miliónmi obyvateľov, „nepotrebujeme" nikomu pripomínať, že sme mali géniov, na ktorých môžeme byť mimoriadne hrdí, ktorí by mohli byť stálymi vzormi pre našu mládež...

Peter KOZOLKA

Lasery a infračervené LED diódy pre automaticky riadené automobily







Pred viac ako desiatimi rokmi dodala spoločnosť Osram Opto Semiconductors infračervené laserové diódy pre prvé laserové snímače určené pre automobily. Ako jeden z prvých dodávateľov výkonných infračervených LED diód (IRED), bola spoločnosť Osram aj pri vývoji kamerových systémov s prídavným infračerveným osvetlením už od jeho zrodu. Doteraz boli tieto optické snímače zapájané do asistenčných systémov jednotlivo, ale od teraz budú v kombinácii s ďalšími technológiami zohrávať kľúčovú úlohu pri automatizovanom riadení.

Za pomoci optických snímačov zachytávajú automaticky riadené automobily svoje okolie a na základe získaných údajov robia príslušné rozhodnutia.

Výkonné laserové diódy pre snímače LIDAR

Snímače LIDAR (LIDAR – Light Detection And Ranging) registrujú objekty vo svojom okolí a zachytávajú ich vzdialenosť. To zabezpečuje laser, ktorý vydá veľmi krátky svetelný impulz a rýchly detektor zmeria čas, ktorý svetlo potrebuje na to, aby urazilo vzdialenosť od snímača k objektu a späť. Pohyb objektu vzhľadom k automobilu potom zodpovedá času šírenia signálu. Snímače LIDAR sa v súčasnej dobe, okrem iného, používajú pre adaptívne tempomaty a systémy automatického brzdenia. Dôležitými kritériami laserových svetelných zdrojov je ich výkon v pulznom režime na dosiahnutie dlhých vzdialeností, krátke spínacie časy a ich vhodnosť pre použitie v automobiloch. Pre snímače LIDAR použité v automobiloch vyvinula spoločnosť Osram infračervené pulzné laserové diódy s vlnovou dĺžkou 905 nanometrov (nm), ktorých svetlo je ľudským okom neviditeľné. Laserové čipy s tromi vyžarovacími centrami, ktoré poskytujú viac ako 75 wattov optického pulzného výkonu, boli vytvorené pomocou technológie nanostack (vrstvenie čipov na seba). Vstavaný riadiaci obvod vnútri laserovej diódy SPL LL90_3 umožňuje vysielať približne 20 nanosekundových impulzov.

Rekordné IRED diódy pre kamerové systémy

Kamerové systémy poskytujú fotografie a videá, z ktorých je možné za pomoci inteligentného spracovania obrazu získať informácie o okolí. Ak je miesto, ktoré zachytávajú kamerové snímače, ale je len ťažko viditeľné ľudským okom, zároveň osvetlené infračerveným svetlom, je kvalita takto vytvoreného obrazu v noci značne zlepšená. Názorným príkladom je asistenčný systém pre nočné videnie, ktorý osvetľuje ulice infračerveným svetlom do vzdialenosti okolo 150 metrov. Systémy vyžadujú výkonné IRED diódy so zodpovedajúcou vlnovou dĺžkou, ktoré sú vhodné pre nepretržitú prevádzku. Spoločnosť Osram Opto Semiconductors v súčasnosti drží IRED rekord s vlnovou dĺžkou 850 nm. Oslon Black SFH 4715 poskytuje optický výkon okolo 800 miliwattov (mW) s prúdom od 1 A a s účinnosťou 48 % je momentálne najvýkonnejší IRED v týchto prevádzkových podmienkach. Použitie viacvrstvových čipov s dvoma emitormi umožňuje dosiahnutie ešte väčších hodnôt. Vďaka tomu dosahuje Oslon Black SFH 4715AS v nepretržitej prevádzke výkon 1370 mW pri 1 A.

Nestratiť vodiča z očí

Tento vývoj je užitočný aj pre použitie v interiéroch automobilov. Príkladom je detekcia bdelosti vodiča za použitia kamier. Automaticky riadený automobil vyžaduje tieto informácie k bezpečnému odovzdaniu riadenia späť vodičovi v prípade potreby. Kamerové systémy vo vnútri automobilu vyžadujú IRED diódy s vlnovou dĺžkou 940 nm, ktorá je ľudským okom neviditeľná aj v noci. Firma Osram upravila technológiu svojich účinných 850 nm čipov a dosiahla výkon takmer 1 watt s viacvrstvovými čipmi 940 nm – napr. Oslon Black SFH 4725S poskytuje výkon 990 mW pri 1 A.

Všeobecne možno povedať, že neustály vývoj svetelných zdrojov pre optické snímače bude hrať dôležitú úlohu na ceste k automatizovanej doprave. Predtým samostatné asistenčné systémy budú spojené do väčších komplexných systémov, s väčšími požiadavkami, než ktoré boli kladené na samostatné snímače.

Rýchle infračervené pulzné laserové diódy sú základom LIDAR snímačov, ktoré zachytávajú vzdialenosti objektov od vozidla. Táto technológia sa doteraz využívala v asistenčných systémoch napr. v adaptívnych tempomatoch. V budúcnosti budú hrať kľúčovú úlohu vo vývoji automaticky riadených automobilov.

-om-

AERO 662

Československá továreň na výrobu lietadiel bola založená v roku 1919. V rokoch 1929-1939 vyrábala aj autá. Všetky automobily Aero boli vybavené dvojtaktnými motormi, chladenými kvapalinou. V roku 1929 začala výroba vozidlom Aero 500 s jednovalcovým motorom. V roku 1931 prišiel na trh typ Aero 662 s dvojvalcovým motorom. Tieto vozidlá mali pohon zadnej nápravy, ktorá nemala diferenciál. V roku 1933 začala výroba Aero 1000. Po týchto autách prišiel v roku 1934 typ Aero 30, ktorý mal tiež motor vpredu, ale už poháňal prednú nápravu. Táto koncepcia zostala aj typu Aero 50, ktorý už mal štvorvalcový motor.

Aero 662 je 2+1 miestny roadster so zhrňovacou plátennou strechou. Motor je dvojtaktný dvojvalec s výkonom 13,2 kW (18 k). Brzdy sú bubnové, s mechanickým ovládaním. Kolesá sú s drôtovým výpletom. Najväčšia rýchlosť je 80 km/h, spotreba paliva (zmes benzínu BA 95 s olejom v pomere 1:25) je 7 l/100 km. Majiteľom tejto peknej a dobre zrešaurovanej aerovky je bratislavský zberateľ pán Ing. Juraj Schwartz.

ROK VÝROBY
1931

Galéria veteránov na Slovensku

Hviezdicová jazda na letecký deň v Holíči

Na jubilejný 10. ročník hviezdicovej jazdy sa prihlásilo takmer 200 historických vozidiel. V dôsledku horúčav panujúcich v tom období mnohí účastníci sa ospravedlnili a iní proste neprišli. Jedinou výnimkou bol pán Pavol Arnold, ktorý sa včas ospravedlnil, ale napokon nás všetkých príjemne prekvapil. Objavil sa na letisku na aute Rolls Royce. Zdôvodnil to tým, že jeho „rolsík" má predsa klimatizáciu. Na letisko dorazilo 78 historických áut, motocyklov a osobných prívesov. Teplota v chládku dosahovala 38 oC. Takže, pekelná horúčava. Tradične najviac účastníkov bolo z Holíča a okolia, ale aj z Hodonína a Brna.

Na akcii oproti minulosti pribudlo aj leteckých veteránov. Tento rok boli historické lietadlá a autá vystavené zvlášť, lebo autá a motocykle tvorili 41. ročník výstavy „Veteány ciest".

Ivan Roháček
VCC Bratislava- Rusovce

VETERÁNY CIEST – 41. ROČNÍK

Vlani sme oslávili jubilejný 40. ročník výstavy „Veteránov ciest". Je to najstaršie podujatie z historickými vozidlami na Slovensku, ktoré sa koná každoročne od r. 1973. Organizátorom je Classic Car Club Bratislava. Posledných 20 ročníkov sa konalo na Autosalóne v Nitre, kde sme vždy dostali priestor pre 16 až 20 historických vozidiel. V tomto roku Agrokomplex – Výstavníctvo Nitra, š.p. ukončil spoluprácu s CCC BA. Aby sme v úspešnom podujatí mohli pokračovať, hľadali sme náhradné možnosti. Rozhodli sme sa pre Holíč, kde sa 8. augusta 2015 konal letecký deň. Tu sme usporiadali 41. ročník tradičnej výstavy „VETERÁNY CIEST", ktorá tak mala veľmi atraktívne „pozadie".

K. Nikitin
predseda CCC BA

STALO SA PRED 60 ROKMI ...

Písal sa rok 1955. Hoci mal iba 23 rokov, James Dean (1931-1955) bol už úspešný hollywoodsky herec. Jeho herecká kariéra trvala iba 2 roky, ale bol dva krát nominovaný na Oscara. Z prvých honorárov si kúpil Porsche 356 speedster, ktorý si užíval plnými dúškami. Zúčastňoval sa pretekov, ale výkon motora 51 kW (70 k) sa mu videl prislabý.

Preto ho vrátil predajcovi a kúpil si nový športový pretekársky model Porsche 550 Spyder s výkonom motora 81 kW (110 k). O dva týždne neskôr, 30. septembra, vyrazil so svojim spyderom, ktorý prezývali „malý bastard", na pretekársku dráhu do Salinas. V protismere prichádzal na Forde študent Donald Turnupseed. V dôsledku oslepujúceho popoludňajšieho slnka študent neskoro zbadal Porsche a zrážka bola neodvratná. James Dean zomrel v sanitke a Donald vyviazol s pomliaždeným nosom.

James Dean v Porsche 356
a s novým Porsche 550

1935 Duesenberg

PRED 80 ROKMI...

Automobilka Duesenberg postavila v roku 1935 športový roadster, ktorý vytvoril svetový rekord pre cestné vozidlá. Dosiahol na okruhu v 24-hodinovej jazde priemernú rýchlosť 247,8 km/h. Tento rekord vydržal 26 rokov (do roku 1961). Roadster bol na trhu do roku 1942, teda 7 rokov. Bol to vtedy najrýchlejší cestovný automobil na svete. Mal radový 8-valcový motor s ventilovým rozvodom 2xOHC, zdvihovým objemom 7335 cm3 a výkonom 294 kW (400 k). Najvyššia rýchlosť vozidla bola 280 km/h.

REPLIKA AUTA – VÝTVARNÉ DIELO

Pán Ladislav Czengel z Modry od detstva mal sen vlastniť veľmi staré historické vozidlo. Vtedy aj dostal model auta Nesseldorf

z roku 1897, nazvaného Prezident. Bolo to prvé auto vyrobené na území Čiech. Keďže spoločnosť má od roku 1919 názov Tatra, tak je to prvá „tatrovka".

Keďže sa k historickému vozidlu nedostal a je mimoriadne zručný stolár, rozhodol sa postaviť celodrevenú repliku „Prezidenta". Vozidlo okrem motora a príslušenstva je celé vyrobené z dreva. Za najväčšiu raritu považujem, že aj listové pružiny sú vyrobené z jaseňového dreva a sú plne funkčné. Motor je v drevenom aute z čínskej štvorkoliesky, má označenie ATV – 110. Zdvihový objem je 110 cm3, výkon má 3,4 kW (4,6 k). Výkon je podobný ako v originále, teda aj dynamické parametre auta sú podobné.

Ivan Kulifaj, CCC BA

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

OBRI, TRPASLÍCI, MILITARY...

Je to najväčší výrobca mototechniky na svete – už od 80. rokov 20. storočia. HERPA. Kto by nepoznal meno i značku? Svetovou jednotkou v M 1:87 je preto, že jej modely najdokonalejšie kopírujú svoje reálne predlohy. A že v jej ponuke bolo či je až toľko z toho, čo frčalo/frčí nielen na cestách... Aj na oblohe, i vode! Jej vojenskú techniku (HERPA MINITANKS) však odteraz hľadajte pod novým označením - HERPA MILITARY!

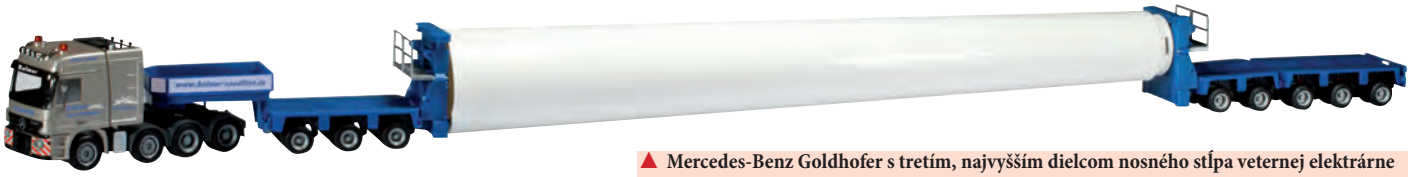
◀ **Obrí model Liebherr LH 1600/2 na pásovom podvozku v M 1:87 vysoký 120 cm! Tu je vo farbách spoločnosti „Mammoet"/NL). Nosnosť predlohy: 1000 t!**

▲ **Z časopisu MASS:STAB (č.1/2015/str.52): Obri, akí tu v M 1:87 doposiaľ ešte neboli – porovnajte s automobilmi dole... Funkčná veterná elektráreň a model žeriava Liebherr LH 1600/2 na pásovom podvozku vysoký 120 cm! (Nosnosť jeho predlohy je 1000 t!)**

▲ **Liebherr Reachstacker LRS 645/stohovač kontajnerov – zahnuté rameno modelu v M 1:87 po vysunutí meria až 230 mm. V reále silný stroj (265 kW - 360 k) dokáže na seba uložiť až šesť 20 ft kontajnerov**

▼ **Predloha tohto modelu HERPA v M 1:87 je 25 m dlhá, jej hmotnosť 60 t, motor má výkon stáda koní - 620 k! – Volvo FH GL XL Eurocombi „Ristimaa Super Bee"/Ristimaa Supervčela**

A čo ešte urobilo spoločnosť HERPA na svetovom trhu číslom jeden? Podľa zberateľov perfektnosť jej jednotlivých modelov, a súčasne špecifický šarm zbierky každého zberateľa. Aktuálnosť jej noviniek, ktoré ohlasuje svojimi prospektami každý druhý mesiac v roku – podľa najčerstvejších predlôh, i predlôh slávnych veteránov. A výsledok? Krásou jej miniatúr očarený pozorovateľ sa rýchlo mení na priaznivca jej značky – jeho pasia z neho robí zberateľa. Najčerstvejších noviniek, i modelov, ktoré už dávno zmizli z trhu – a preto ich treba nájsť hoci aj na aukcii! Nuž, šťastní ľudia títo zberatelia – majú stále pre čo žiť, nuda či otrávenosť z tárania iných ich nekvária. Dodajme i to, že kto dokáže vyrábať prvotriedne modely, o toho sa nezaujímajú iba ich zberatelia, ale aj výrobcovia samotných predlôh! Keďže miniatúry dokážu ich predlohy propagovať účinnejšie, ako všetky tie prívaly „reklamných" slov... Ako vieme, až pričasto za hranicou stráviteľnosti. Nečudo, že sa v ponuke HERPA objavujú aj rarity, ktoré svojimi obrími rozmermi ohromujú aj samotných zberateľov! Veď pri nich je každý osobný automobil „en miniature" len trpaslíkom... Z nich najmenšie sú Heinkel Kabine z roku 1955/56, trojkolesový štvorsedadlový skútrový mobil so skladacou strechou s dverami na oboch koncoch, a Zündapp Janus, malý štvorsedadlový automobil taktiež s dvoma dverami na oboch koncoch kabíny, z roku 1957 (po roku bola výroba oboch zastavená). A príklad „obrov"? Takmer 120 centimetrov vysoký funkčný model modernej veternej elektrárne (nosný stĺp v M 1:87 meria 75 cm). Čo má energetika spoločné s motorizmom? Veľa. Keďže skôr, ako taká elektráreň na svojom mieste stojí, treba tam jej obrie komponenty doviezť. Silnými ťahačmi s dlhými návesmi - v 30-člennej skupine! Veď jej stavba vyžaduje i obrí žeriav, ktorý sa skladá až na mieste - z radu obrích dielcov - dvíha až 1000 ton! Nečudo, že aj HERPA si musela takýto projekt v M 1:87 rozložiť až na dva roky... Výsledok? Okrem iného 10-dielna stavebnica veternej elektrárne - poskladať sa dá bez použitia lepidla. Jej predlohu funkčne napodobuje aj pohon - pomocou elektroniky. A hoci plocha pre tento príspevok pokiaľ ide o názorné obrázky „nepustí", čo-to nám predsa len dopovedia – s textami pod nimi. Napríklad, že obrí žeriav aj v M 1:87 meria 120 cm! Silákom je aj Liebherr Reachstacker/stohovač kontajnerov so silou stáda 360 koní a jedinou ľudskou obsluhou v kabíne. Iným „bežným" obrom je napríklad aj nové VOLVO FH GL XL Eurocombi „Ristimaa Super Bee", ktorého predloha s prívesom meria



▲ **Mercedes-Benz Goldhofer s tretím, najvyšším dielcom nosného stĺpa veternej elektrárne**

až 25 m; hmotnosť má ako celok 60 t, výkon jeho motora je 456 kW (620 k)! Európski severania týchto obrov milujú natoľko, že si ich dodatočne nechávajú aj krásne pomaľovať – pričom veľkú úlohu hrá aj tuning. Čo zberatelia modelov osobitne oceňujú... Kým na oblohe dnes dominuje dvojposchodový obor Airbus A380 schopný preletieť z Londýna do Hongkongu (15 200 km) a prepraviť tam naraz až 835 cestujúcich v jednej

▼ Obor civilného letectva spoločnosti Etihad Airways Airbus A380 – A6 – APA meria v M 1:500 „iba“ 146 mm, v M 1:200 už 634 mm

▲ Najväčšie vojenské/civilné lietadlo sveta, šesťprúdový sovietsky/ukrajinský Antonov An-225 (32 pneumatík!) bolo/je schopné prepravovať náklady do hmotnosti 250 t - o. i. to bol aj raketoplán Mrija/Sen. Model v M 1:500 - 168 mm, v M 1:200 - 420 mm

◄ Superjachta Catwalk (150 dielcov) z lodenice KaiserWerft/Passau meria v M 1:87 úctyhodných 465 mm

▲ Sovietsky raketomet SS-1B, na Západe známy ako SCUD A (ROCO, M 1:87)

▼ Aby tanky neničili vozovku – transportér na prepravu tankov SLT 50-2 „Elefant“

▲ Bojový tank T-55 bývalej ČSA

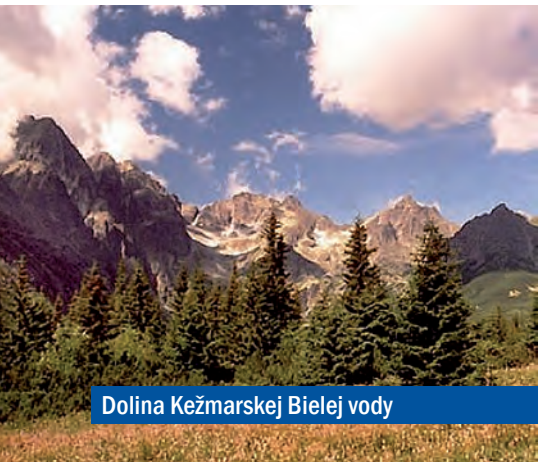
▲ USAF Fairchild A-10A Thunderbolt II tento rok precvičoval svoju obratnosť už aj u nás na Slovensku (tu: HERPA, M 1:87)

triede, z obrov najväčší zostáva sovietsky/ukrajinský vojenský/nákladný Antonov An-225, ktorý sa po ploche letiska posúva až na 32 pneumatikách. Hoci bol pôvodne vyrobený v jedinom kuse pre sovietsky kozmický program, ako model HERPA má už niekoľko verzií: v rôznych mierkach, v zhode s meniacou sa predlohou... A propos A380 (dĺžka 72,3 m, rozpätie 79,3 m, šírka trupu 7,14 x 8,4 m, objem nádrží štvorprúdového „jetu“ je 320 000 l): Skúšobný let bol už v roku 2005, prvé komerčné lety v roku 2007. Do mája 2015 bolo vyrobených 160 kusov (vývoj stál 11 miliárd eur, cena/kus 428 miliónov USD) - a nemal chýbať ani stroj „non-plus-ultra“, príklad ultimatívnej demonštrácie osobného bohatstva! Objednávku „na najväčší a najluxusnejší na svete“ zadal v roku 2007 saudsko-arabský princ al-Wallid ibn Tala Al Saud; a ako mal vyzerať jeho štatút „Way of Life“? No, nemala v ňom chýbať koncertná sála, garáže pre luxusné autá, ani boxy pre arabské kone... Či bola neskôr objednávka stornovaná kvôli pádu svetových cien ropy, alebo princ sa dal na čosi iné, sa už nedozvieme... Obrím modelovým šperkom, tentoraz „na vode“, je zas nemecká luxusná jachta Catwalk – v M 1:87 poskladaná zo 150 dielcov, meria 465 mm! Pripomíname ju preto, že skôr, ako začala plávať, prepravovali ju z lodenice na Dunaji „po súši“ do nemeckého vnútrozemia (na výstavu) na pneumatikách nákladného auta – o čom sme už svojho času písali. No a je tu ešte rozsiahla vojenská technika rôznych krajín - HERPA Minitanks. Pre vojakov učebná pomôcka, pre zberateľov špecifické hobby. V pestrosti, o akej sa nesníva ani Grékom – a tí dávajú na obranu až neuveriteľných 10 percent zo štátneho rozpočtu. Nuž, čo už: Mier treba brániť, na vojny i korupciu radšej zabudnúť... A ako je to so značkou „Minitanks“, ktorú od septembra 2015 nahradzuje HERPA značkou „Military“? Tak, že v roku 2007 prevzala HERPA distribúciu modelov vojenskej techniky známej rakúskej modelárskej spoločnosti ROCO (Minitanks), existujúcich na trhu už od 60. rokov 20. storočia - s tým, že jej špičkovú kolekciu bude i sama priebežne doplňovať modelmi tohto druhu z vlastnej produkcie. Medzičasom sa značka ROCO spolu s nemeckou značkou FLEISCHMANN (výrobcovia modelových železníc) stali majetkom mníchovskej spoločnosti MODELLEISENBAHN, a keďže zmluva o distribúcii modelov Minitanks z roku 2007 končí v roku 2015, HERPA ju už nahradzuje vlastnou značkou Military. S tým, že aj v roku 2016 zostane v platnosti jej aktuálna ponuka aj s modelmi Made by ROCO (Minitanks). Od roku 2016 bude však používať len značku HERPA Military! V septembri 2015 sa objaví aj prvý originál “Military“ – vojenské transportné vozidlo DTK Boxer. Vo viacerých variantoch, dekorované i nedekorované – v M 1:87. (V čase našej redakčnej uzávierky boli k dispozícii len obrázky predlôh). Isté je, že na novú vojenskú techniku spoločnosti HERPA sa naozaj možno tešiť – prečo, uviedli sme už v perexe, i v prvých riadkoch dnešného príspevku. Koniec koncov, modelová hračka vám ukáže, aký je rozdiel napríklad medzi tankom bojovým, a takým, ktorý dokáže rýchlo postaviť pontónový most. A radosť z týchto exaktných modelov pre zberateľov možno mať aj preto, lebo je isté, že ani z bojového tanku sa nikdy naozaj strieľať nebude.

▲ Oplachtovaný Kamaz 5320 vo farbách Národnej gardy Ukrajiny

▲ Prvým vojenským modelom z novej série HERPA „Military“ bude sanitné vozidlo GTK Boxer – v dekorovanom i nedekorovanom stave. V M 1:87 už v septembri 2015

autor: Doc. Ing. Ján ZELEM, CSc.
foto: archchív autora


Dolina Kežmarskej Bielej vody

Dolinou Bielej vody kežmarskej

Pre niekoho plynuli sparné a horúce letné prázdninové dni pomaly, pre iného tak rýchlo ako spenená, vzduchovými bublinkami obohatená „biela“ voda v potoku Kežmarskej Bielej vody.

Riečka vzniká sútokom Zeleného potoka, ktorý odvodňuje dolinu Zeleného plesa a Bieleho potoka, pritekajúceho z Doliny Bielych Plies. Na svojom toku priberá Napájadlový potok a neďaleko Kežmarku ústi do rieky Poprad. Je veľkou zaujímavosťou, že názov Bielej vody patrí medzi prvé najstaršie geografické názvy vo Vysokých Tatrách. Spomína sa už v pozemkových listinách z roku 1285 pod názvom „aqua Bela quae fluit de miueis montibus“ t. j. rieka Bela tečúca zo Snežných hôr, ako sa v tej dobe Tatry označovali. Dávid Frolich vo svojich starších latinských textoch (1639, 1644) rieku označuje „Albula Amnis“ t. j. Biela bystrina, čo vychádza z pravdepodobne jej horského bystrinného charakteru s množstvom štrkovitých nánosov bielej farby. Slovenský polyhistor, ozdoba Uhorska, Matej Bel Funtík z Očovej v roku 1736 uprednostňuje prívlastok Albula Kesmarkiensis t. j. Kežmarská Biela voda. Kartograficky ju prvýkrát znázornil v mape Spiša Pavol Kray v roku 1715 s nemeckým názvom Weiss Wasser. V našom hornatom Slovensku je Bielych vôd veľa, preto sa zvykne v názve riečky používať adjektívum Kežmarská Biela voda alebo správnejšie Biela voda kežmarská, pretože dodatkový miestopisný prvok nie je možné z gramatického hľadiska považovať za konštantu a tobôž nie za hlavnú zložku rozvitého názvu.

Na južnej strane Vysokých Tatier je dolina Bielej vody kežmarskej najvýchodnejšou dolinou. Je dlhá 7 km. V spodnej časti je veľmi zalesnená. Turistická cesta od autobusovej zastávky Kežmarská Biela voda, alebo z Tatranských Matliarov, nás vedie popod Stežky popri spenenej vode. Neskôr prechádzame po drevenom mostíku ponad potok, kde si môžeme vychutnať nádherné detaily pohľadov na prírodu, lemujúcu Bielu vodu kežmarskú. Po zdolaní krátkeho úseku si máme možnosť oddýchnuť a osviežiť sa pri Šalviovom prameni.

Svoje pomenovanie získal asi podľa hojných porastov šalvie lekárskej v jeho okolí. V blízkosti prameňa sa nachádza prístrešok a lavičky. Pozornému oku turistu neuniknú priehlbinky v múrikoch vytvorené krosnami horských nosičov, horolezcov a turistov. Pri Šalviovom prameni sa turistické chodníky delia do dvoch smerov, a to pokračujúc do doliny Bielych plies, a odbočujúc do doliny Zeleného plesa, vyhľadávanej horolezcami a vysokohorskými turistami. Pre úplnosť je treba uviesť, že dolina Kežmarskej Bielej vody sa v hornej časti rozvetvuje na tri známe tatranské doliny, a to na už spomínanú dolinu Bielych plies, dolinu Zeleného plesa a na Predné Meďodoly.

Mohutná ľadovcová dolina Bielej vody kežmarskej na rozhraní Vysokých Tatier a Belianskych Tatier hýri farbami najmä na jeseň. Jej široké dno vytvára priestor pre plesá, lemujú ho koberce kosodreviny, menšie bralá ako aj svieže alpínske lúky s pestrofarebným kvetmi. Horná časť doliny sa vetví na úplne odlišné dolinové odnože. Dolina Zeleného plesa je vhĺbená do granitových Vysokých Tatier. Úplne inú podobu majú Predné Meďodoly, susediace s vápencovými Belianskymi Tatrami.

Do máloktorej tatranskej doliny je toľko alternatívnych prístupov. Okrem už spomínaných ciest je horná časť doliny prístupná trochu dlhšou trasou z Tatranskej Kotliny prechádzajúca cez dolinu Siedmich prameňov. Zhora sa do doliny možno dostať dokonca až z troch smerov. Veľmi obľúbený je prístup od Skalnatého plesa, ktorý sme popísali v minulom čísle Potuliek. Menej turistov sem prichádza od Tatranskej Javoriny cez Monkovu dolinu a Široké sedlo. V uzlovom bode priesečníka viacerých turistických trás pri Veľkom Bielom plese stála Kežmarská chata. Žiaľ v roku 1974 vyhorela.

Kvalitné pasienky v doline Kežmarskej Bielej vody boli v minulosti pastierskym eldorádom. Samozrejme, že o ne mali záujem okolité mestá, teda Kežmarok a Spišská Belá ako aj obec Rakúsky. Rozdelenie pozemkov kráľovskými zememeračmi sa nepáčilo sporným stranám. Ku krvavému stretu došlo 13. júla 1701 na Rakúskej poľane pod Bujačím vrchom. Boj bol ukončený až príchodom cisárskeho vojska. Riešenie tohto susedského konfliktu sa prenieslo do súdnej siene. Sudca riešil spor šalamúnskym rozhodnutím., podľa ktorého vztýčili na Rakúskej poľane mohutný kameň, na ktorom vytesané písmená K.R.B. deklarovali, že ju majú spoločne užívať obyvatelia Kežmarku, Rakús aj Belej.

Tatranské horské plesá majú vodu väčšinou krištáľovo čistú a číru. Iba nižšie položené plesá majú nepatrný hrdzavý odtieň spôsobený rašelinou. Natíska sa otázka prečo je potom v Doline Kežmarskej Bielej Zelené, Belasé, Červené, Čierne, Žlté či Biele pleso? Uspokojivá odpoveď snáď ani neexistuje. Pri názvosloví možno rozhodovali pocity a vnemy ich tvorcov. Pri Červenom plese možno zažili červené zore, hladina Belasého plesa zrkadlila modrú oblohu, do dolinky so Žltým plesom možno práve prenikali zlatisté slnečné lúče, na Bielom plese asi ležal bielučký sneh a Čierne pleso má na dne vrstvu tmavého humusu, navyše na hladinu jazera zvyčajne dopadá hlboký tieň. Akurát Zelenému plesu vraj podľa povestí dal farbu drahokam na jeho dne.

Či sa to niekomu páči, alebo nie, prvým historicky známym tatranským turistom bola žena, kňažná Beata Łaská - Kościelecká, pani Kežmarského hradu. Podľa záznamov sa na Turíce roku 1565, v sprievode kežmarských mešťanov, pravdepodobne profesorov miestneho lýcea vydala na priekopnícky výlet do doliny Bielej vody. Výletníci možno došli až k Zelenému plesu. Tradovaná smutná verzia hovorí, že počin kňažnej údajne natoľko pobúril jej manžela Alberta Leonarda Łaského, že ju dal zavrieť do hradnej temnice, keďže šla na výlet bez svojho zákonitého manžela. Tým sa previnila proti prísnym zásadám vtedajšej mravnosti a tak musela doživotne pykať. Malá miestnosť vo veži hradu, do ktorej dal ženu zamurovať, mala iba dve okná. Jedným oknom dávali väznenej panej stravu, ďalším sa mohla pozerať na príčinu svojho nešťastia, na Snežné hory.

Nešťastná žena prežila vo väzení dlhých šesť rokov, z ktorého ju, už šialenú, oslobodil nový hradný pán Ján Rueber. Historik Ivan Bohuš ponúkol inú verziu, pričom sa opieral o údaje z kroniky v Kežmarskom mestskom archíve. Podľa nich sa hradný pán Albert tiež zúčastnil na pamätnom tatranskom výlete, takže nemal prečo trestať svoju ženu. Pravdou je, že kňažná Beáta neskôr žila v samote a ústraní, a jej o 20 rokov mladší manžel márnotratne míňal jej majetok.

TOYOTA

VŽDY
LEPŠIA CESTA

VYDAJTE SA CESTOU INOVÁCIÍ A NEODOLATEĽNÝCH PONÚK

TESTOVACÍ TÝŽDEŇ TOYOTA
7. – 12. SEPTEMBRA

NOVÝ AVENSIS
S FINANCOVANÍM
s **0 %** ÚROKOM

NOVÝ AURIS
S FINANCOVANÍM
s **0 %** ÚROKOM

Či už si želáte cestovať bezpečnejšie alebo zháňate nové vozidlo s hybridnou technológiou pre seba alebo pre svoju firmu, s vozidlami Toyota nájdete kombináciu špičkovej techniky za skvelú cenu. U našich autorizovaných partnerov na vás čaká výnimočná ponuka financovania Toyota Garant, ktorá platí pre väčšinu modelov.

Nepremeškajte šancu vlastniť vozidlo od najhodnotnejšej značky na svete!*

TOYOTA GARANT

REVOLUČNÉ FINANCOVANIE
BEZ NAVÝŠENIA

GARANTOVANÁ
BUDÚCA HODNOTA VOZIDLA

* Správa BrandZ™ vedená spoločnosťou Millward Brown Optimor, ktorú si zadala agentúra WPP a ktorej cieľom je určiť 100 celosvetovo najhodnotnejších značiek, porovnávala údaje od zhruba dvoch miliónov zákazníkov z 30 krajín.

Zobrazenie vozidla je len ilustratívne. Všetky dáta, údaje a zobrazenia sú určené len na informačné účely a táto prezentácia nie je ponukou, resp. návrhom na uzatvorenie zmluvy. Toyota Avensis: Kombinovaná spotreba: 4,2 – 6,2 l/100 km, emisie CO_2: 108 – 144 g/km. Toyota Auris: Kombinovaná spotreba: 3,5 – 6,1 l/100 km, emisie CO_2: 79 – 140 g/km. Údaje o spotrebe pohonných látok a o emisiách CO_2 zodpovedajú záverom meraní podľa príslušných smerníc a nariadení EÚ alebo predpisov EHK. Ponuka platí pre podnikateľské subjekty.

www.toyota.sk

SIMPLY CLEVER

ŠKODA

SPRAVTE AUTO ROKA AUTOM SVOJHO ŽIVOTA

1% MESAČNÁ SPLÁTKA Z CENY VOZIDLA

Kombinovaná spotreba a emisie CO_2 automobilov Fabia: 3,4 - 4,8 l/100 km, 88 - 110 g/km. Ilustračné foto.

ŠKODA Fabia. Dizajn, bezpečnosť a výkon na jednotku.

Stvorili sme slovenské Auto roka 2015 iba pre vás, ale ocenili ho aj svetoví odborníci. Najvyšší počet 5 hviezdičiek v testoch bezpečnosti NCAP a cena Red Dot Design Award za jeho nadčasový dizajn nám potvrdili, že keď do niečoho dáte srdce, stojí to naozaj za to. Spravte aj vy slovenské auto roka autom vášho života. Nová ŠKODA Fabia bude teraz vaša s perfektnou výbavou, so 4-ročnou zárukou a s výhodným Financovaním na jednotku. Navštívte vášho predajcu ŠKODA ešte dnes.
www.skoda-auto.sk

reddot award 2015
winner car design

4 ROKY ZÁRUKA