



Bentley Continental GT Speed

MÁJ | JÚN 2021 | 2,00 €

ZLO O KÚSOK CÚVLO
PRÁVNA RUBRIKA / HISTORICKÉ VOZIDLÁ
NOVÝ SYSTÉM BMW iDrive

NOVÉ SUBARU OUTBACK



PREDSTAVUJEME

Subaru OUTBACK, Seat Ibiza, Arona, Toyota Mirai, Peugeot 308, Škoda Fabia, Citroën C5 X, Honda HR-V e:HEV, Hyundai KONA N, Volkswagen Polo, EQS, Renault Arkana, Nissan GT-R NISMO, Marťanský rover Perseverance, Škoda KUSHAQ, Kia EV6, Bentley Continental GT Speed, Toyota Yaris Cross Adventure, Spider Mansory Stallone GTS



05



Nové **CR-V**
e:HEV

Hybrid
plný zážitkov



Rezervujte si skúšobnú
jazdu tohto samonabíjacieho
hybridu na honda.sk

Posledné akciové kusy s bonusom až 3000 €

Honda **e:TECHNOLOGY**

Zobrazený model je CR-V 2.0 i-MMD e:HEV Hybrid Executive vo farbe Platinum White Pearl. Spotreba a emisie CO₂ modelu CR-V Hybrid v kombinovanom režime podľa WLTP: 6,6 - 7,1 l/100 km, 151 - 161 g/km. Údaje pochádzajú z laboratórnych testov regulovaných orgánmi EÚ. Sú uvádzané len na porovnanie a nemusia sa zhodovať s hodnotami pri samotnej jazde.

ŠTARTUJEME OPĎ
SILNÝ PILIER
SLOVENSKEJ EKONOMIKY



**AUTOMOBILOVÝ
PRIEMYSEL
V ČÍSLACH:**



s počtom 202 vyrobených
osobných áut
na 1 000 obyvateľov
sme

1. na svete



178 000 zamestnancom
v automobilovom priemysle
sme za 1 rok na mzdách
vyplatili viac ako

3 miliardy eur



na daniach a poplatkoch
sme za 1 rok odvedli
viac ako:

595 miliónov €

*údaje z roku 2019

OBSAH

EKONOMIKA

Zlo o kúsok cívlo.....	4
Automobilka Volkswagen začala písať úspešný príbeh na Slovensku pred 30.rokmi	8

PRÁVNÁ RUBRIKA

VYSKÚŠALI SME

Suzuki Ignis 1.2 DualJet Hybrid 2WD CVT GLX.....	18
BMW 540d xDrive	20
Kia Sorento 1.6 T-GDi Hybrid 6A 4WD Gold.....	22
Citroën C5 Aircross Hybrid 225 e-EAT8 SHINE	24
Peugeot e-208 GT 100 kW 50 kWh.....	26
Seat Leon ST 1.5 TSI 130 6-G Style	41
Mazda CX-30 Skyactiv-G150 AWD Plus	42
Kia Stonic 1.0 T-GDi 73,6 kW M6 Gold	44
Citroën Berlingo BlueHDi 130k S&S BVM6 Shine	46
Ford Ranger 2.0 TDCi 125 kW M6 AWD XLT	48
Škoda Octavia Scout 2.0 TDI 147 kW 7AP 4x4	66
Dacia Sandero Stepway TCe 90 CVT, TCe 90 GMP Comfort	68
Renault Megane TCe 160 EDC R.S.Line	71
Opel Insignia Grand Sport GSi 2.0 Turbo 169 kW 4x4	72
BMW X2 xDrive25e	74



Kia Sorento 1.6 T-GDi Hybrid 6A 4WD Gold



Ford Ranger 2.0 TDCi 125 kW M6 AWD XLT



Mazda CX-30 Skyactiv-G150 AWD Plus

PREDSTAVUJEME

Subaru OUTBACK.....	28
Seat Ibiza, Arona.....	32
Toyota Mirai	34
Peugeot 308.....	36
Škoda Fabia	39
Citroën C5 X	50
Honda HR-V e:HEV	54
Hyundai KONA N	56
Volkswagen Polo	60
EQS	62
Renault Arkana	76
Nissan GT-R NISMO	78
Marfánský rover Perseverance.....	80
Škoda KUSHAQ.....	81
Kia EV6.....	94
Bentley Continental GT Speed	97
Toyota Yaris Cross Adventure	98
Spider Mansory Stallone GTS.....	102

TECHNIKA

Nový systém BMW iDrive	82
Bezpečnostný systém Honda SENSING Elite	92
Ford predstavil kroky k uhlíkovej neutralite	101
Ďalšia bezpečnostná funkcia na oslavu jubilea: Mercedes-Benz Vito	104
Technológie pre bezpečnejšiu a pohodlnejšiu jazdu v Lexuse LS	106
Klimatizácia so systémom Nanoe neutralizuje vírusy a odstraňuje alergény.....	108
Prémiový kabínový vzduchový filter	109

HISTÓRIA MOTORIZMU

Výroba prevodoviek na Považí	88
Historické vozidlá.....	110

MODEL

Svet v miniatúre116

POZNÁVAME VLAST

Potulky po Slovensku 120

MOT'or, nová technika,
vychádza vo vydavateľstve

ELEKTRO-ENERGO, s.r.o.,
Gercenova 29
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

Rozširuje:
Mediaprint-Kapa Pressegrasso, a.s.,
Stará Vajnorská 9, 831 04 Bratislava

Objednávky na predplatné prijíma každá pošta a doručovateľ Slovenskej pošty. Objednávky do zahraničia vybavuje Slovenská pošta, a.s., Stredisko predplatného tlače, Uzbecká 4820 14 Bratislava, tel. 02/5441906 e-mail: zahraničnica.tlac@sposta.sk

**Mediaprint Kapa a.s., oddelenie inej
formy predaja, tel.: 02/49893566,
02/49893563, 0800 188 826
fax: 02/3222256
e-mail: obiednavky@ipredplatne.sk**

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

Kódy predplatného:
ročné - 51361,
polročné - 51362,
štvrtročné - 51364. Bratislava

ISSN 1336-4200

Číslo bolo zadané do tlače:
30. 04. 2021



Spider Mansory Stallone GTS



Toyota Mirai



Peugeot 308



EQS



Kia EV6

Zlo o kúsok cúvlo

Dramatické celosvetové predstavenie s názvom Covid-19 síce väčšinu svetovej populácie otravuje čoraz viac, ale zrejme ešte stále málo na to, aby ľudia scenár tohto cirkusu rázne odmietli. A tým, čo zabezpečujú jeho pokračovanie, povedali zreteľne: Už dost! Vďaka nevhodnej liečbe a viac ako rok trvajúcemu psychickému teroru táto nákaza na Slovensku zbytočne pripravila o život viac ako jedenásttisíc našich spoluobčanov – podstatne viac, ak tam zarátame aj tých, ktorí zomreli na iné diagnózy, lebo pre „kovid“ nedostali potrebnú lekársku starostlivosť. „Kovid“ neubližuje len ľuďom, ale ničí ekonomiku a spoločenské štandardy štátov. Na pozadí testovaní, náhubkových príkazov, karantén a najnovšie aj masívnej propagácie vakcinácie sa odohrávajú udalosti, ktoré majú väčší význam ako samotný „kovid“. Pri ich popise začnem „zľahka“, ekológiou.



Členské štáty a Európsky parlament sa dohodli na klimatickom zákone

Európsky parlament a Rada Európskej únie, v ktorej sú zastúpené členské štáty, sa 21. apríla dohodli na podobe Európskeho klimatického zákona. Zakotvuje dosiahnutie uhlíkovej neutrality európskeho bloku do roku 2050 a zmenšenie emisií skleníkových plynov o najmenej 55 percent do roku 2030 v porovnaní s rokom 1990. Pre plnenie týchto emisných cieľov jednotlivými štátmi sa majú zarátavať aj percentá prírodných záchytov emisií kyslíčnika uhlíčitého. To sa nepozdáva nielen Európskej strane zelených, ale netešila sa ani naša vláda – z obavy, že naše lesy nie sú v dostatočne dobrej kondícii na to, aby nám v plnení limitov účinne pomáhali, tak ako napríklad Rakúsko. Keďže ich od tzv. nežnej revolúcie drancujeme a „gulatinu“ v obrovských objemoch bez zásahu po „revolučných“ vlád vyvážame do zahraničia, priemerný vek stromov v našich lesoch povážlivo klesol. Tým aj ich schopnosť zachytávať CO₂.

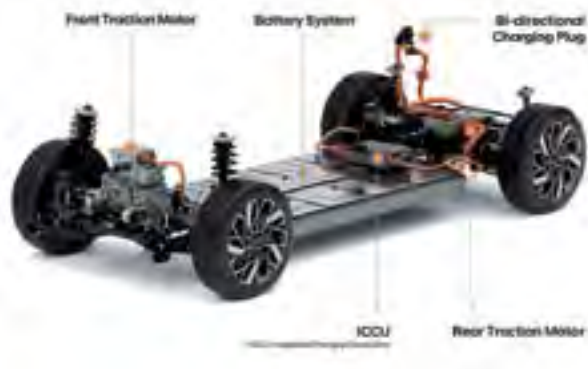
Dohodu budú ešte musieť v oficiálnych hlasovaniach potvrdiť europoslanci aj členské štáty.

Na prijatí klimatického zákona nie je nič zlého, pretože ak sa bude obsahovo rozumne naplňať, môže prispieť nielen k zmenšovaniu emisií tzv. skleníkových plynov, ale môže nás pretvárať na „rozumnejších ľudí“. Obávam sa však, že súčasná európska politická reprezentácia nemá schopnosti na to, aby tento zákon „obsahovo rozumne“ naplňala. V niekoľkých nasledujúcich odsekoch článku svoje obavy zdôvodním.

Niektorí odborníci uvádzajú, že priemerný Európan spotrebuje až 16 ton materiálu ročne (potraviny, šatstvo, veci na voľnočasové aktivity atď), z čoho je 6 ton odpadu, pričom polovica z neho končí na skládkach. Globálna spotreba materiálov od roku 1900 narastla desaťnásobne. Keby to takto pokračovalo, nárast globálnej ekonomiky spôsobí, že do roku 2050 dopyt po potravinách a ďalších „základných zdrojoch“ narastie o ďalších 70 %. A ak si uvedomíme, že počet ľudí na Zemi veľmi rýchlo rastie – z jednej miliardy v roku 1830 na dve miliardy do roku 1930, a odvtedy dodnes na takmer 8 miliárd, potom nás už dlho planéta nemusí udržať pri živote. Uvedomiť si len tieto dve informácie, je zrejme, že pre demagógov nie je zložité vyvolať v nás, Európanoch, až pocit viny za ohrozovanie života na Zemi.

NA KOHO APELOVAŤ?

Netvrdím, že nemáme dlh voči našej planéte, určite by sme mali lepšie zužitkovať potraviny, do odpadu by nemalo smerovať ani ošatenie kvôli zmenenej móde. Autá by sa mali konštruovať na dlhší bezporuchový prevádzkový cyklus, to isté platí o domácich spotrebičoch. Povoynové chladničky a pračky spoľahlivo slúžili desaťročia, na topánkach sa vyplatilo u obuvníka podlepiť podrážky a nosili sme ich ďalší rok, vyťahané svetle mnohé ženy „vypárali“, vlnu zvinuli do kľbočok a z nich uplietli nové krásne svetle alebo iné časti oblečenia. To všetko by sa mohlo vrátiť aj bez toho, aby sme mali traumy z ústupu životnej úrovne. Politika by však musela byť ľudská, poctivá, rozdeľovanie ziskov z práce spravodlivejšie ako je dnes.



V Európe žije asi 718 miliónov ľudí zo súčasnej svetovej populácie takmer 8 miliárd. Pred polstoročím nás bolo o 38 miliónov menej. Na tom prírastku sa však Európania priveľmi nepodieľajú, zásluhu na ňom majú prisťahovalci z iných kontinentov. Európa je najhustejšie obývaný kontinent, ktorého obyvateľstvo malo takmer výhradne kresťanský náboženský pôvod, bolo nadpriemerne vzdelané, s výnimkou vojen žilo v štátoch s fungujúcou ekonomikou. Vďaka tomu ctilo „vrchnosť“ aj vtedy, keď si to vôbec nezaslúžila. A tak je to dodnes. Inak by si vedenie Európskej únie nemohlo trúfnuť vyzývať nás na také radikálne ekologické opatrenia, aké zavádza aj v oblasti výroby a prevádzky automobilov, nepresviedčali by nás, že je našou povinnosťou prijať obyvateľov z iných kontinentov, najmä z Afriky, ktorí doma nemajú také dobré životné podmienky, ako majú (západu) Európania. Poctivé by bolo, pozrieť sa na dôvody, prečo sa im doma nežije dobre.

Afrika, odkiaľ v posledných rokoch prichádza do Európy množstvo nelegálnych migrantov, mala v roku 1990 642 miliónov obyvateľov. V roku 2004 takmer miliardu, a v roku 2050 to majú byť asi dve miliardy. Ročne tam v priemere pribudne 50 miliónov ľudí. V Nigérii napríklad v roku 1955 žilo 33 miliónov ľudí, v súčasnosti má táto bývalá britská kolónia asi 207 miliónov obyvateľov. A republika s podobným názvom, Niger, ktorý bol francúzskou kolóniou, tiež zažil podobný populačný výbuch – v roku 1960 mal len 1,7 miliónov obyvateľov, dnes ich má viac ako 24 miliónov. Počet obyvateľov rýchlo rastie aj na severe Afriky a v ázijskej časti „arabského sveta“. V Afganistane, odkiaľ tiež prichádza množstvo migrantov, sa od roku 1979 doteraz počet obyvateľov zdvojnásobil na viac ako 32 miliónov.

Vedenie Európskej únie je nesmierne hrdé na to, že Európa je po prijatí klimatického zákona najprogresívnejším kontinentom v ochrane klímy Zeme. Právom? Podľa mňa vôbec nie. Máme spoločnú klímu aj s ostatnými kontinentmi. Ak si uvedomíme, že naši západoeurópski partneri z EÚ len niekedy pred polstoročím vycúvali zo svojich zámorských kolónií (aspoň oficiálne), nemôžu sa zbaviť zodpovednosti za to, čo sa v nich dnes deje. Pomáhať im v zlepšovaní zdravotnej starostlivosti a v rokoch neúrody im zabezpečovať nejakú potravinovú pomoc, je celkom isto málo. Nestačí chudákovi občas podhodiť rybu. Treba ho naučiť chytať ryby, aby sa nezasytil len dnes, ale dlhodobo.

Pre obyvateľov EÚ bude plnenie klimatického zákona vo viacerých smeroch obmedzujúce. Nie som proti tomu, aby sme ho naplňali. Ak však má priniesť úžitok pre našu planétu, nestačí, aby sme boli iba príkladom pre štáty z iných kontinentov. Ekonomická, ale najmä politická sila Európskej únie je však v súčasnosti príliš malá na to, aby sme mohli aj žiadať, nech nás nasledujú.

ZÁBLESK ZDRAVÉHO ROZUMU

Európska komisia navrhla zaviesť novú emisnú normu Euro 7 na autá, dodávky, nákladné vozidlá a autobusy, ktorej cieľom je zabezpečiť čistotu vozidiel v priebehu ich celkovej životnosti, čo by malo pomôcť Európe dosiahnuť splnenie klimatického zákona. Nuž, obsah tejto vety celkom isto nezodpovedá zmienke o zdravom rozume. Navrhovaná norma Euro 7 požaduje také prísne emisné limity, že ich vozidlá poháňané spaľovacími motormi nedokážu splniť. „Navrhnuté požiadavky normy Euro 7 ohrozujú aj dodávateľov a reťazce, ktoré siahajú ďaleko za automobilový priemysel tým, že de facto zakazujú nákladné vozidlá, ktoré sú poháňané len spaľovacími motormi. Európa si to nemôže dovoliť,“ tvrdí okrem iného o navrhovanej emisnej norme nemecké obchodné združenie VDMA, ktoré zastupuje strojársky podnik. Všetci európski výrobcovia automobilov tvrdia, že pôvodne navrhovaná emisná norma Euro 7, bude pre automobilový priemysel likvidačná. Aj Európska asociácia výrobcov automobilov (ACEA) uviedla, že neexistujú „žiadne dôkazy“, podľa ktorých sú Európskou komisiou predložené scenáre technicky uskutočniteľné.

Eurokomisár Frans Timmermans, ktorý má na starosti Európsky klimatický dohovor, pripustil, že konečné rozhodnutie Komisie bude závisieť aj od rozhovorov s automobilovým priemyslom. Vlni v novembri však vyhlásil: „Automobilový priemysel bežne začína konverzáciu tvrdením, že je to nemožné. Nakoniec však dané ciele splní“. Zdá sa, že euroúradníci nateraz pochopili, že strunu nemožno natahovať príliš rýchlo, aby sa neprethla a netrafla pritom bolestivo ich pomazané hlavy.

V apríli Európska komisia predstavila automobilovým výrobcom upravený návrh emisnej normy, ktorý je podľa nich na úplnej hranici technických možností áut so spaľovacími motormi. Nie je vraj však isté, či ich dokážu splniť vo všetkých prevádzkových podmienkach, napríklad pri jazde áut v stúpaní alebo pri jazde po zasnežených cestách. Ak nie, potom by to znamenalo stratu veľkého množstva pracovných pozícií nielen v automobilovom priemysle (tvrdí by to zasiahlo aj naše hospodárstvo), ale poškodilo by to aj snahu o zmenšenie emisií z cestnej dopravy. Zákaznícky záujem o drahšie elektrické autá je napriek optimistickým správam z médií nedostatočný. Ľudia by miesto nových áut s úspornými spaľovacími motormi naďalej používali svoje pôvodné autá, nežiaduco by rástol aj trh s používanými vozidlami.

PRÍRODNÉ ZÁKONY BY MALI MAŤ PREDNOSŤ PRED BRUSELSKÝMI

Komu z nás výraznejšie kolíše telesná hmotnosť, vie z vlastnej skúsenosti, že s veľkým bruchom a zadkom sa ťažšie ide napríklad „do schodov“, ako keď je telo v optimálnom stave. Platí to aj pre cestné vozidlá. Čím majú menšiu hmotnosť, tým na ich zákazníkmí požadovaný pohyb treba vynaložiť menej energie. Pre autá nižšej strednej, dnes už aj strednej triedy „zvyčajnej hmotnosti“, je to okolo 15 kWh na 100 km. Tá „zvyčajná hmotnosť“ je dôležitá, pretože elektromobily, ale aj autá s plug-in hybridným pohonom si neustále vozia blok akumulátorových batérií, v porovnaní s autami so spaľovacím motorom majú teda „nadváhu“. Vývojári sa ju snažia čo najviac zredukovať, preto v konštrukcii auta, ak im to obchodné vedenie automobilky dovolí, nahrádzajú pri niektorých súčiastkach zvyčajné materiály (najčastejšie ocel) materiálmi s menšou mernou hmotnosťou. Sú podstatne drahšie, preto ten potrebný súhlas od obchodníkov.

Vedenie nášho progresívneho a demokratického spolku, zaberajúceho možno aj pol európskeho kontinentu, je presvedčené, že bez rýchlej náhrady spaľovacích motorov v prostriedkoch cestnej dopravy elektromotormi čaká Zem ekologická katastrofa. Ich tvrdenia o nulových emisiách CO₂ v prevádzke elektromobilov sú síce pravdivé, ale ich celková „uhlíková stopa“ nie je v porovnaní s vozidlami poháňanými spaľovacími motormi menšia. Skôr naopak. A elektromobily i plug-in hybridy prinášajú viaceré komplikácie, o ktorých sa radšej nehovorí. Tieto vozidlá by som prirovnal k dámam v elegantných róbach a džen-tlmenom v uhladených smokingoch, pod ktorými majú týždeň nemenenú bielizeň a telesný pach prekrývajú decentným parfumom. Batérie v plug-in hybridoch majú hmotnosť okolo 100 kg, v elektromobiloch niekoľkokrát väčšiu. Pri ich výrobe vzniká toľko skleníkových plynov, že keď sa dostanú v nových autách k zákazníkovi, nie je moje prirovnanie ich uhlíkovej stopy s včas nemenenou bielizňou prehnané.

Mali sme v redakcii autá s plug-in hybridnými pohonmi rôznych značiek. Z hľadiska jazdných vlastností, pohodlia sme boli vždy nadmieru spokojní. Lenže výrobcami uvádzaná úžasná spotreba paliva na 100 km jazdy platila iba ak na prvých prejdenej 100 kilometrov. Ak sme batériu nedobýjali „zo zásuvky“, spotreba paliva bola zvyčajne väčšia ako porovnateľne veľkého auta poháňaného len spaľovacím

motorom. Nie každý majiteľ „plug-in hybridu“ má možnosť pravidelne dobíjať batériu auta, preto okrem väčších výdavkov za palivo môže mať ďalší problém. Konštruktéri v snahe neuberať príliš z batožinového priestoru modelu s elektrifikovaným pohonom uberú z objemu palivovej nádrže. Zmenší sa tak dojazd auta a častejšie treba chodiť na čerpaciu stanicu.



Skúšali sme napríklad BMW 330e. Pekné auto prémiového segmentu s vynikajúcim podvozkom, s výbornou dynamikou, komfortným interiérom. Súčasťou jeho plug-in hybridného pohonu je batéria s kapacitou 12 kWh, ktorá by podľa automobilky mala stačiť na dojazd v čisto elektrickom režime do 60 km pri spotrebe elektriny v rozsahu 15,2 až 15,9 kWh. Nám sa v reálnych podmienkach podarilo prejsť 44 kilometrov pri priemernej spotrebe elektriny 18,6 kWh/100 km. Keďže sme z časových dôvodov nemohli dobíjať trakčný akumulátor, čaro malej deklarovanej spotreby plug-in-hybridného pohonu 1,4 až 1,9 l benzínu na 100 km sa rozplynulo.

Priemerná spotreba benzínu počas týždenného skúšania vozidla pri vybitom akumulátore sa ustálila na hodnote 7,6 l/100 km. A to sme sa nikde mimoriadne neponáhľali. Nami skúšaný model mal 40-litrovú nádrž. Model BMW 330 poháňaný len zážihovým motorom má 59-litrovú nádrž a normovanú spotrebu benzínu 6,4 až 7,3 l/100 km. Dopĺňanie nádrže benzínom oboch modelov netrvá dlhšie ako pár minút, pre aktiváciu ekologickej aj ekonomickej výhody modelu s plug-in hybridným pohonom treba trakčnú batériu pravidelne dobíjať. Nabíjanie z domácej zásuvky trvá okolo 6 hodín, z wallboxu okolo 3,5 hodiny. Komu záleží aj na objeme batožinového priestoru, tak „klasika“ poskytuje objem 480 litrov, „plug-in“ 375 litrov.



Zatiaľ najvhodnejším typom trakčných batérií pre elektrifikované pohony vozidiel sú bloky zostavené z článkov pripomínajúcich „tužkové“ lítium-iónové batérie. V elektromobiloch je takýchto článkov niekoľko tisíc, „v plug-in hybridoch“ menej, úmerne menšej kapacity ich batérie. Iste ste už čítali alebo počuli, že horiaci elektromobil nemohli hasiči dlho uhasiť. Ak má byť jeho hasenie účinné, treba ho (horiaci) zdvihnúť žeriavom a celé auto ponoriť do kontajnera s vodou. Elektrolyt v článkoch súčasných batérií obsahuje aj molekuly kyslíka. Po náhodnom prepichnutí či podobnom poškodení článku vzniká prepätie merajúce stovky ampérov, pričom teplota narastie až na 700 °C. A keďže horľavé vnútro článku má „vlastný“ kyslík, požiar nemožno uhasiť napríklad penou znemožňujúcou prieniku kyslíka z ovzdušia, ako pri hasení áut so spalovacím motorom. Našťastie, len máloktorá dopravná nehoda vyvolá požiar poškodeného vozidla, ale stáva sa. Aj keď si konštruktéri dávajú mimoriadne záležať na tom, aby blok batérií zostal aj po prípadnej nehode nepoškodený a možnosť vzniku požiaru je naozaj veľmi malá, ale je. Preto treba vedieť účinne eliminovať aj toto riziko presadzovaného rýchleho nástupu elektromobility.

VYHRÁ ZDRAVÝ ROZUM?

Nie som nepriateľom elektromobilov, aj keď po prečítaní predchádzajúcich pár odsekov to tak nevyzerá. Iba nemám rád hurá systém v procesoch, ktoré by mali byť dôkladne preskúmané a postup pri ich realizácii premyslený, lebo ovplyvňujú životy miliónov ľudí. Takmer vždy, keď sa niečo takto presadzuje, je to len zástupná záležitosť, ktorá má prekryť niečo, s čím by ľudia pri dostatku informácií nesúhlasili. Pandémia elektromobility má podľa mňa súvis s jednou známou spoločnosťou zaoberajúcou sa vývojom kozmických lodí, ale vysvetlenie by zabralo veľa miesta. Táto pandémia nás bude sprevádzať ešte dlho, preto zvyšné miesto v časopise pre tento článok využijem na popis udalostí, ktoré budú mať asi dramatický priebeh v podstatne kratšom čase.

Prvým je Covid-19, vírus ktorý mal vzniknúť v Číne, v tele topiera, ale jasnovidci ako Bill Gates jeho objavenie sa predpokladali už pár rokov predtým. Tým, že ešte v čase, kým tento vírus nenakazil vo svete viac ľudí ako bežná chrípka, túto novú nemoc medzinárodná zdravotnícka organizácia WHO vyhlásila za pandémiu, a väčšina svetových autorít na to reagovala spôsobom ako na reálne pandemické ohrozenie – predpokladané dôvody ich konania boli rôzne, nebudem ich rozvádzať – na viac ako rok sa život väčšiny ľudí na svete výrazne pokazil.

Aj keď je zjavná veľká snaha politikov a médií udržiavať verejnosť v strachu o život pred nákazou týmto „zvieracím vírusom“, predsa len čoraz častejšie sa dostávajú na svetlo aj informácie o tom, že to môže byť aj inak. Nielen o pôvodcovi ochorenia, ale najmä o možnosti, ako sa ochorenie dá liečiť cenovo dostupnými prostriedkami, a tým by sa z pandémie stala „pandémia“.

V niektorých štátoch, napríklad v Nórsku, skupina významných právnikov vraj podala žalobu na svoju vládu za porušenie práv občanov počas tzv. koronakrízy a už pár mesiacov sa, tiež vraj, pripravuje, aj medzinárodný súdny proces, ktorý by mal problematiku pandémie alebo „pandémie“ odкрыť. A ak to bola „pandémia“, potom jej organizátorov i vykonávateľov represii voči občanom v jednotlivých štátoch primerane odmeniť.

Druhou udalosťou s veľmi vážnym geopolitickým základom je vyhrocovanie konfliktu „Západu“ s Ruskom. O peniaze ide vždy až na prvom mieste, i keď verejnosti to média z „našej“ strany predkladajú ako konflikt našej dobrej demokracie a zlej ruskej agresívnosti.

Nevšímajme si návod z médií, ako máme tento konflikt vnímať. Predostriem niekoľko dôležitých faktov, ktoré sú známe z médií, len som vždy neprijal ich odporúčané hodnotenie. Zo správ o diani v USA vieme, že ich federálna banka už niekoľko rokov púšťa do obehu ničím nekryté miliardy dolárov a ich štátny dlh už narástol tak, že je prakticky nesplateľný. Rusko a Čína sa postupne zbavujú amerických štátnych dlhopisov, prestávajú obchodovať v amerických dolároch a čoraz zjavnnejšie si nerobia ťažkú hlavu ani z amerických sankcií, čím významne podkopávajú pozíciu USA ako svetového hegemóna. Rastúca chudoba amerických obyvateľov viedla k vzniku hnutí ako Antifa, Black Lives Matter, s ktorými veľa obyvateľov USA nesúhlasí, ale tie miestami majú väčšiu silu ako regionálne samosprávy. A tak federálna vláda má vážne starosti nielen s udrzaním fasády dominujúcej veľmoci pred svetom, ale musí riešiť aj vnútorný rozvrat. A zdroje na riešenie jedného i druhého problému chýbajú. Poskytnúť by ich mohlo jedine Rusko, ale od čias Putina púšťa perie čoraz ťažšie. Pokusy o jeho odstránenie zatiaľ nevyšli, takže najväčšie vojenské cvičenie NATO pripravované na najbližšie týždne na území štátov susediacich s Ruskom nemusia byť len nácvikom vojnového ťaženia. Dúfajme, že zostane len pri napínaní svalov.

Významným členským štátom Európskej únie, ktoré sú v NATO, sa do horúceho konfliktu s Ruskom určite nechce. Napríklad Nemecko sa po zrušení svojich viac ako 20 atómových elektrární dostalo, aj v súvislosti s elektromobilitou, do veľmi chúlостivej situácie. Veľmi naliehavo potrebuje nahradiť svoje tepelné elektrárne spaľujúce uhlie elektrárnami spaľujúcimi zemný plyn. Tie tiež produkujú milióny ton CO₂ ročne, ale s podstatne menším prívieskom ďalších škodlivín. Ak sa im nepodarí odolať tlaku USA zameranému proti projektu plynovodu Nord Stream 2, budú musieť nakupovať podstatne drahší skvapalnený zemný plyn z USA, než aký by sa k nim dostával v plynnom stave cez dve rúry spomínaného plynovodu z Ruska. A to by znamenalo predraženie nemeckých výrobkov, teda hospodársku stagnáciu.



Emmanuel Macron, francúzsky prezident, už párkrát naznačil, že by sa rád dostal na pozíciu vedúceho politika Európskej únie. Zatiaľ ho do nej nepustila Angela Merkelová, ale tá čoskoro v politike končí. A zdá sa, že Nemecko momentálne nemá osobnosti, ktoré by dokázali tak úspešne manévrovať medzi príkazmi tútora z Washingtonu a požiadavkami nemeckých podnikateľov, ako to vie Merkelová. Okrem iných náznakov svedčí o tom aj slabá medzinárodná autorita Ursuly von der Leyenovej, ktorú Nemecko dodalo na post šéfky EÚ. A tak sa Macron možno predsa len dočká, čo by mu pravdepodobne pomohlo dostať Francúzsko i Európu z dusivého spojeneckého objatia USA. Snaží sa k tomu prispieť. Spomínate si, ako nečakane pozval do Paríža nášho vtedajšieho premiéra, čo z hľadiska „protokolu“ nie je bežné, lebo jeho partnerom na rokovanie by mala byť prezidentka. V podstate okrem riešenia účesu nášho premiéra sme sa z tlače nedozvedeli



nič dôležitého, prečo letel do Paríža. O pár dní, keď išiel do Moskvy objednávať Sputnik V, to už vyvolalo viac pozornosti. A keď vakcína priletela do Košíc, to už sa aj trochu dvíhala pokrievka od horúčavy v koalícnom hrnci. Teplota v ňom klesla na prijateľnú úroveň až potom, keď si vymenil post s ministrom financií. Ale nie nadtľho. Po tom, čo už len v pozícii ministra financií odletel znova do Moskvy vybavovať udržanie dodanej vakcíny na Slovensku a na druhý deň rokoval o testovaní Sputnika V s maďarským predsedom vlády, pokrievka nad koalíčným kotlíkom priam vyletela do vzduchu. Priatelia Ameriky zastúpení vo vedení nášho štátu z toho boli hodne vzrušení, pretože nemali ani poňatia, o čom vlastne premiér (a neskorší financpremiér) skutočne rokoval v Paríži, dvakrát v Moskve a napokon v Budapešti. Popravde, aj vy si myslíte, tak ako ja, že objednať vakcínu z Ruska bolo možné asi aj cez veľvyslanectvo Ruskej federácie na Slovensku a jej prípadné testovanie v Maďarsku sa dalo celkom určite vybaviť aj telefonicky? Istý slovenský politológ o našom expremiérovi v jednom z rozhovorov povedal, že má „potkaní inštinkt“. Aj keď s jeho názormi zvyčajne nesúhlasím, tu má podľa mňa pravdu. Náš pozoruhodný premiér/expremiér zrejme dospel k presvedčeniu, že nepotopiteľná dolárová loď pod čiarou ponoru už naozaj rýchlo naberať vodu.

O odpore významných členských európskych štátov NATO voči stupňovaniu napätia s Ruskom zreteľne svedčí ich vlašný ohlas na prekvapivé zistenie českých spravodajských síl, že jeden z asi desiatky zbrojných skladov na ich území vyhodili do vzduchu dvaja svetoznámi ruskí špióni **Pat** a **Mat**. Rusko dáva ročne na zbrojenie desatinu toho čo USA a napriek tomu dalo v Sýrii poriadne na holú vojsku ISIL. S armádou žoldnierov, s ktorou pár rokov bez úspechu, podľa médií bojovala, americká armáda. Mne z toho vyplýva, že Rusi majú nielen dobré zbraňové systémy, ale aj dobre vycvičených vojakov. Príslušníci spravodajských služieb každého štátu, teda aj Ruska, sú pripravení na svoje funkcie ešte dôkladnejšie. Preto správy o tom, že títo dvaja ruskí nešťastníci otrčili tváricky do kamerových systémov skladu vo Vrběticiach, alebo že sa pokúsili v Británii zabiť Skripalovcov, sú uveriteľnými len pre ľudí, ktorí veria viac médiám ako vlastnému úsudku.

Vplyvní európski politici v EÚ tomu tiež zrejme neveria, lebo pohotovité vyhodenie 18 pracovníkov z ruskej ambasády vládou Českej republiky odmenili o pár dní zverejením správy, že pán Babiš, ako premiér vlády, je v konflikte záujmov pre svoj vplyv na spravovanie koncernu Agrofert. Táto informácia nie je podľa mňa príliš dôležitá pre Českú republiku, má naznačiť podobným snaživcom, ako máme u nás, že solidárnosť s českou vládou majú prejavovať uvážlivejšie. Dúfajme, že vplyv síl vo svete, ktoré chcú konečne pokoj, bude dostatočný a naozaj sa ho dočkáme.

Spoločnosť Volkswagen Slovakia v tomto roku oslavuje 30. výročie svojej existencie. Pred tromi desaťročiami, 12. marca 1991, bola podpísaná dohoda o vytvorení novej spoločnosti a podnikateľskom zámere medzi koncernom Volkswagen, Bratislavskými automobilovými závodmi (BAZ) a vtedajšou česko-slovenskou vládou. Išlo o významný krok, ktorý bol o dva a pol mesiaca neskôr zavŕšený vznikom spoločnosti Volkswagen Bratislava, s. r. o., s 80 % podielom Volkswagen AG a 20 % BAZ.



Podpis predbežnej zmluvy 1991

Automobilka Volkswagen začala písať úspešný príbeh na Slovensku pred 30 rokmi

S príchodom koncernu Volkswagen na Slovensko sa začala písať moderná história automobilového priemyslu v našej krajine. Z nedobudovanej bratislavskej fabriky, v ktorej na začiatku vyrábali zamestnanci autá ručne a na dnešné pomery v malých objemoch, sa stala počas uplynulých desaťročí európska Fabrika roka – výrobný závod s najmodernejšími technológiami, ktoré pomáhajú produkovať čoraz technologicky náročnejšie produkty. Do dnešného dňa bolo v Bratislave vyrobených a do celého sveta exportovaných viac ako šesť miliónov vozidiel pätnástich typov pod logom piatich koncernových značiek.

Spoločnosť preinvestovala na Slovensku od svojho vzniku už viac ako 4,5 miliardy eur. Vyrába automobily Volkswagen Touareg, Audi Q7, Audi Q8, Porsche Cayenne, Porsche Cayenne Coupé, Volkswagen up!, Volkswagen e-up!, SEAT Mii electric, ŠKODA CITIGOe iV a ŠKODA KAROQ. Okrem vozidiel produkuje prevodovky, komponenty pre prevodovky a podvozky, ako aj zariadenia používané pri výrobe vozidiel.

„Tridsaťročná história spoločnosti Volkswagen Slovakia je úspešným príbehom, za ktorým stoja tisíce zamestnancov. Viac ako 40 % z nich nám je verných viac ako 10 rokov, čo dokazuje stabilitu a spoľahlivosť podniku ako zamestnávateľa. Za tento čas získal bratislavský závod veľkú odbornú kompetenciu a dôveru zo strany koncernu, ktorá bola zhmotnená do mnohých úspešných projektov,“ uviedol Dr. Oliver Grünberg, predseda predstavenstva a člen predstavenstva pre technickú oblasť vo Volkswagen Slovakia. Podnik pripravuje v súvislosti s významným výročím viaceré jubilejné aktivity pre zamestnancov aj verejnosť. Ich realizácia bude závisieť od vývoja epidemiologickej situácie.

TOP 10 KLÚČOVÝCH UDALOSTÍ Z HISTÓRIE VOLKSWAGEN SLOVAKIA:

12. marec 1991 základná dohoda o vytvorení novej spoločnosti a o podnikateľskom zámere medzi nemeckým koncernom Volkswagen AG, Bratislavskými automobilovými závodmi (BAZ) a vládou SR

30. máj 1991 vzniká Volkswagen Bratislava, s. r. o. Spísala sa zmluva o prevode aktív a o spoločenskej zmluve, čím vzniká Volkswagen Bratislava, s. r. o., s podielom 80 % Volkswagen AG a 20 % BAZ

14. február 1992 vyrobené prvé sériové vozidlo VW Passat

2000 vznik závodu na výrobu komponentov v Martine

2001 začiatok najväčšieho investičného projektu v dovtedajšej histórii Volkswagen Slovakia – príchod SUV automobilov do Bratislavy

2011 štartuje produkcia malých mestských vozidiel-New Small Family

2013 prvé elektrické vozidlo koncernu Volkswagen vyrobené v Bratislave

2014 otvorenie Nástrojárne SK v Stupave

2017 otvorenie novej karosárne a montážnej haly Porsche, spustenie kompletnej produkcie novej generácie Porsche Cayenne na kolesách

2020 pridelenie investície v objeme 500 mil. eur, ktorá so sebou prinesie v roku 2023 výrobu nových generácií typov Volkswagen Passat a ŠKODA Superb.

-vw-

Allianz radí, ako RÝCHLO vyriešiť škodu na vozidle

Každý deň nahlásia klienti Allianz – Slovenskej poisťovne v priemere 650 až 700 poistných udalostí. Približne tretina týchto škôd sa týka vozidiel. Čo robiť, aby škoda bola vyriešená čo najskôr a k spokojnosti klienta? Tu je niekoľko tipov:

1. ŠKODU NAHLÁSTE ČO NAJSKÔR

Ideálne je škodu nahlásiť do 24 hodín po jej vzniku. Najneskoršia lehota na nahlásenie je do 15 dní od nehody, v prípade že sa nehoda stala v zahraničí, nahlásiť ju treba najneskôr do 30 dní od jej vzniku. Nahlásiť škodu možno online alebo telefonicky. Po novom môžu klienti Allianz akúkoľvek škodu na vozidle sledovať krok za krokom prostredníctvom online sprievodcu škodou. Ide o interaktívnu mobilnú stránku, ktorú klientom Allianz zašle mailom alebo SMS správou s linkom, na ktorom môžu sledovať stav ich škody.

2. ODFOTTE SI ŠKODU

Mať vlastnú fotodokumentáciu škody je vždy užitočné. Vyriešenie škody to zrýchli a uľahčí.

3. DOLOŽTE VŠETKY POTREBNÉ DOKLADY

Čím skôr poistený doloží všetky potrebné doklady k vzniknutej škode, tým skôr mu poisťovňa môže vyplatiť poistné plnenie. Najčastejšie doklady sú fotografie poškodeného vozidla, kópie policajných správ alebo záznam o nehode podpísaný oboma účastníkmi nehody a takisto číslo účtu, na ktoré klient chce vyplatiť poistné plnenie.

4. DBAJTE NA POKYNY PRACOVNÍKOV ALLIANZ

Akkoľvek otázky ohľadom riešenia škody klientom radi zodpovedia skúsení pracovníci poisťovne, na ktorých sa možno obrátiť telefonicky alebo online. Na akékoľvek chýbajúce doklady alebo ďalšie potrebné kroky zo strany klienta ho upozorní aj online sprievodca škodou.

5. VYUŽÍVAJTE ZMLUVNÉ SERVISY POISŤOVNE

Pri oprave vozidla v zmluvnom servise Allianz má klient vždy istotu, že účtované náklady za opravu budú zodpovedať vykonaným úkonom a poisťovňa ich bude akceptovať.

6. OVERTE SI SPOLUÚČASŤ ČI LIMIT POISTNÉHO PLNENIA

Vďaka overeniu klienta poisťovne neprekvapí výška poistného plnenia ani čiastka, ktorou sa bude podieľať na náhrade vzniknutej škody.

7. OHODNOŤTE NÁS

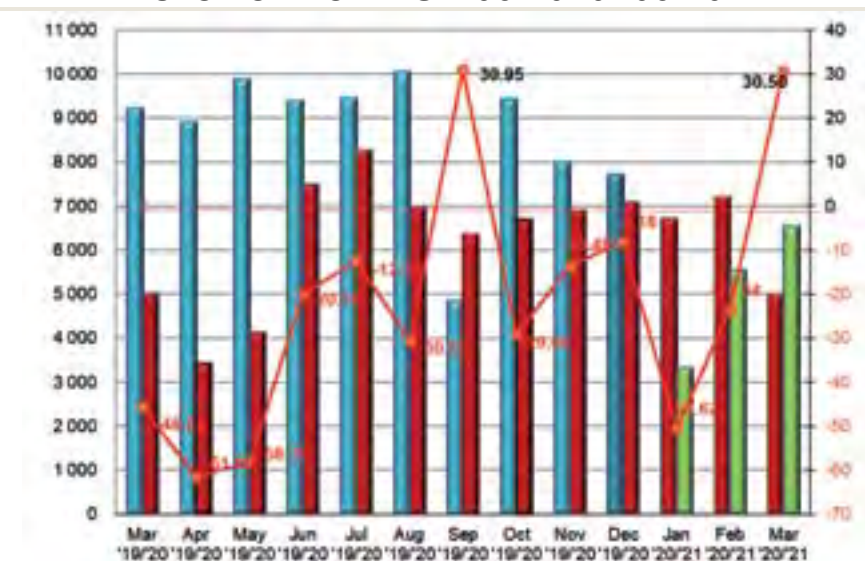
Aj vďaka spätnej väzbe od klientov môže poisťovňa proces riešenia škody neustále zlepšovať a zrýchľovať. Klienti by preto nemali zabudnúť na záver v zaslanom dotazníku ohodnotiť, ako boli s riešením svojej škody spokojní.

REGISTRÁCIE NOVÝCH VOZIDIEL ZA MAREC

V marci 2021 sme na Slovensku zaznamenali registrácie 6542 nových osobných automobilov. Medziročne to predstavuje nárast o 30,50 %. Oproti priemerným registráciám nových osobných vozidiel v marci v piatich posledných rokoch, ktoré neboli ovplyvnené pandemiou, ide o pokles -21 %. „Sme radi, že avizované otváranie predajní umožní zákazníkom prísť aj do predajní vozidiel a motocyklov. Oproti výsledkom z EÚ, kde medziročný rast dosiahol viac ako 87 %, si musíme vysoko vyhrnúť rukávy,“ uviedol k výsledkom za marec Pavol Prepiak, výkonný viceprezident ZAP SR.

Registrácie malých úžitkových automobilov (kategória N1) dosiahli 892 vozidiel, čo oproti rovnakému mesiacu minulého roka s počtom 453 vozidiel predstavuje nárast 96,91 %. Pri porovnaní s päťročnými priemernými registráciami ide pri malých úžitkových vozidlách o nárast +3 % čo je dobrý signál pre reštart ekonomiky.

MESAČNÝ TREND REGISTRÁCIÍ NOVÝCH OSOBNÝCH AUTOMOBILOV V SR 03.2020- 03.2021



Za sveta

Moto Guzzi OSLAVUJE

storočnicu svojej existencie



Sto rokov histórie, sto rokov pozoruhodných motocyklov, víťazstiev, dobrodružstiev a ikonických postáv, ktoré vytvorili legendu s orlom v znaku. Moto Guzzi oslavuje toto neobyčajné výročie rokom plným akcií, ktorý vyvrcholí GMG - Giornate Mondiali Moto Guzzi (Svetovými dňami Moto Guzzi) plánovanými na 9. Až 12. septembra v Mandello del Lario.

GMG - Giornate Mondiali Moto Guzzi sú vždy povinnou a túžobne očakávanou akciou pre všetkých nadšencov, a teraz sa, po desiatich rokoch od posledného ročníka, vráti. Desiatky tisíc nadšencov sa zídu z celého sveta, aby zažili jedinečnú udalosť. Pri tejto špeciálnej príležitosti Moto Guzzi vyrobí obmedzené série svojich typov v špeciálnej farebnej kombinácii Centennial Livery, ktorá bude v ponuke pre typy V7, V9 a V85 TT len v priebehu roku 2021.

Exkluzívne, elegantné a atraktívne farebné vyhotovenie pripomína unikátny odkaz histórie značky a čerpá z dizajnu legendárnych motocyklov, ktoré tvorili motocyklovú históriu – predovšetkým z osemvalca z roku 1955. Z bláznivého a vizionárskeho nápadu, neobyčajného stroja, postaveného na preteky Majstrovstiev sveta triedy 500, projektu tak odvážneho, že predbehol všetku svetovú motocyklovú produkciu o desať rokov. Tento milník motocyklovej histórie má extrémne elegantnú farebnú kombináciu. Kovovú nádrž v saténovom lesku dopĺňa zelená kapotáž a sedlo s koženým potahom. Rovnaké farby charakterizovali tiež model 350 Bialbero, jeden z najúspešnejších motocyklov v histórii a neporaziteľného vládca triedy 350 na Majstrovstvách sveta GP, ktorý má na konte obdivuhodný rekord deviatich, po sebe idúcich titulov (5 jazdeckých a 4 konštruktérske) v rokoch 1953 až 1957. Ďalšími rozlišovacími prvkami sú zlatý orol a špeciálne logo, ktorého grafika oslavuje 100 rokov Moto Guzzi.

-mi-

Výrobné JUBILEUM značky Bentley

V priebehu jedného týždňa vydala britská automobilka Bentley dve významné tlačové správy: jednou predstavila nový model Continental GT Speed, druhá informuje o výrobnom milníku spoločnosti. Článok o najnovšej verzii luxusného kupé Continental GT prinášame na inom mieste v časopise, tento krátky príspevok prináša stručnú informáciu o tom, že počet vyrobených vozidiel Bentley za celú dobu existencie spoločnosti – teda od roku 1919 - nedávno presiahol 200 000. Jubilejným vozidlom bol typ Bentayga Hybrid pre čínskeho zákazníka. pričom výber typu má signalizovať prechod spoločnosti na výrobu elektrifikovaných automobilov. Na snímke je jubilejná Bentayga v spoločnosti najstaršieho preživšieho vozidla značky Bentley, ktorým je typ EXP2. Na malej slávnosti, zorganizovanej pri príležitosti výroby dvestotísieho vozidla, boli prítomní aj niektorí z najstarších bývalých zamestnancov podniku. Možno spomenúť, že v období od roku 1919 do roku 2002 bolo vyrobených 44 418 vozidiel. Za svoj prelomový rok považuje spoločnosť Bentley rok 2003, keď bola na trh uvedená prvá generácia mimoriadne úspešného typu Continental GT, ktorého sa už predalo viac ako 80 000 kusov – ide o najpredávanejší typ celej doterajšej existencie spoločnosti. Pre zaujímavosť možno uviesť, že 84 % vozidiel Bentley, vyrobených pre britský trh, ešte stále možno stretnúť na cestách. Ďalší údaj z tlačovej správy uvádza, že denná produkcia v modernom závode v Crewe je 85 vozidiel. Pokiaľ ide o budúcnosť, spoločnosť Bentley, ktorá patrí do koncernu Volkswagen, plánuje postupne prejsť na plnú elektrifikáciu a od roku 2026 by mala vyrábať už len vozidlá kategórie PHEV a BEV, od roku 2030 by mala prejsť na výrobu čisto elektrických vozidiel. (RM)



Automotive Aftermarket spoločnosti Schaeffler spúšťa novú webstránku

Digitalizácia, konsolidácia a štrukturálne zmeny transformujú celé odvetvie – nový web divízie Automotive Aftermarket spoločnosti Schaeffler zobrazuje toto dynamické prostredie.

Na subdoméne <https://aftermarket.schaeffler.de> nájdete odborníci zo servisov a obchodní partneri výrazne rozsiahljšiu ponuku produktov a služieb ako predtým. Zameranie je na používateľa. Jednoduchá navigácia a jasná štruktúra dovedú návštevníka webu k cieľu už po niekoľkých kliknutiach. Hlavná navigácia je zameraná na to, čo spoločnosť Schaeffler predstavuje: produkty, náhradné dielce a služby. Naprieč všetkými typmi vozidiel si používateľ môže nájsť všeobecné informácie o trhu, funkcii a relevantnosti náhradného dielca a môže prejsť hlbšie do kategórií produktu pohon, motor a podvozok.

Tu návštevník získava podrobné informácie o produktoch a riešeniach opráv a zadáním čísla položky môže prejsť priamo do online katalógu.

Najrýchlejšie rastúci výrobca Suzuki



V apríli 2021 spustila spoločnosť Motor Gujarat Private Limited (SMG), ktorá je stopercentnou indickou dcérskou spoločnosťou japonskej Suzuki Motor Corporation (Suzuki), svoj tretí závod označený C. Výrobné kapacity závodov SMG vďaka tomu narástli na 750 tisíc vozidiel ročne. Po zarátaní 1,5 milióna vozidiel od závodov Maruti Suzuki sa tým zväčšil produkčný potenciál Suzuki v Indii na 2,25 milióna vozidiel ročne.

Do závodov SMG v indickom meste Gujarat (ústredie Ahmedabad) materská spoločnosť Suzuki investovala celkovo 126,8-miliardy indických rupií (pri prepočte podľa aktuálneho kurzu viac ako 1,1-miliardy eur). Suzuki založila SMG v marci 2014 s cieľom zabezpečiť výrobné schopnosti v rámci prípravy na rast automobilového trhu v Indii a na rozšírenie vývozu z tejto krajiny. Prvý jej závod (A) začal fungovať vo februári 2017 a druhý (B) v januári 2019. Do roku 2020 spoločne vyrobili 346 tisíc vozidiel. Už v októbri 2020 SMG dosiahla kumulovanú automobilovú produkciu jedného milióna kusov a stala sa najrýchlejšie akcelerujúcim výrobcom automobilov Suzuki.



Celková ročná výrobná kapacita automobilky SMG v Indii, spolu 750 tisíc vozidiel, pripadá rovnakým podielom na typy Baleno, Swift a v Európe menej známy Dzire (na fotografiách). Distribúciu všetkých automobilov, vyrábaných v SMG, zabezpečí spoločnosť Maruti Suzuki so zámerom neustále uspokojovať očakávaný rastúci dopyt na miestnom automobilovom trhu v Indii a tiež podporovať export na globálny trh. Zároveň tým zviditeľní produkciu z Indie.

-si-

JAZDI S HYBRIDOM. JAZDI SO SUZUKI.



Way of Life!

SKVELÁ JAZDA NA ŠTYROCH KOLESÁCH



ŽIADNE
NABÍJANIE



PLNOHODNOTNÝ
BATOŽINOVÝ PRIESTOR



NÍZKA SPOTREBA
A EMISIE



EKOLOGICKÁ
JAZDA



Oficiálne údaje o spotrebe Suzuki Hybrid (WLTP) v l / 100 km: kombinovaná 5,4 až 6,5. Oficiálne emisie CO₂ od 121 g / km do 146 g / km. Ilustračné foto. www.suzuki.sk





RADA ADVOKÁTA

Vážení čitatelia, v marci 2021 došlo novelizáciou zákona o cestnej premávke, účinnou od 1. marca 2022, k zavedeniu možnosti prenositeľnosti tabuľky s evidenčným číslom vozidla, k zrušeniu tzv. dvojkrokového oznamovania prevodu držby vozidla na inú osobu a k zavedeniu „celoslovenských“ evidenčných čísiel. Hoci nová zákonná úprava nadobudne účinnosť až o rok, pozrieme sa bližšie, ako sa zmení systém pridelenia evidenčných čísiel.

Novú právnu úpravu nájdete v Zbierke zákonov SR pod č. 128/2021 Z. z. Ide o zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia dopĺňajú niektoré zákony. Podľa súčasného znenia zákona o cestnej premávke je držiteľ a vlastník vozidla povinný oznamovať do 30 dní niektoré skutočnosti, týkajúce sa vozidla, orgánu Policajného zboru, kde je vozidlo evidované. Konkrétne ide o oznámenie prevodu držby vozidla na inú osobu, výmenu karosérie, rámu, prestavbu vozidla, odhlásenie vozidla do cudziny a zmenu vlastníckeho práva k vozidlu. Od marca budúceho roka bude vlastník a držiteľ povinný oznamovať tieto skutočnosti do 30 dní odo dňa, keď táto skutočnosť nastala, ktorémukolvek orgánu Policajného zboru. Obdobnú oznamovaciu povinnosť má držiteľ a vlastník vozidla v prípade trvalej zmeny farby vozidla, zápisu schváleného spájacieho zariadenia do osvedčenia o evidencii časti II, zápisu schválených rozmerov a druhu pneumatík a schválených rozmerov ráfikov. Rovnako postupuje i pri zrušení zápisu nesprávnych alebo neúplných údajov uvádzaných v osvedčení o evidencii časti I alebo časti II a pri zápise správnych údajov do týchto dokladov.

Pojem „prevod držby vozidla na inú osobu“ sa zmení na pojem „zmena držby vozidla“. Podľa schválenej novely zákona sa pri zmene držby vozidla tabuľky s evidenčným číslom ponechajú na vozidle. Platí to aj v tom prípade, ak bude mať nový držiteľ adresu pobytu, sídla, prevádzkarne alebo organizačnej zložky v pôsobnosti iného orgánu Policajného zboru.

Ak bude nový držiteľ vozidla osobne prítomný na orgáne Policajného zboru, doterajší držiteľ vozidla bude mať povinnosť odovzdať orgánu Policajného zboru osvedčenie o evidencii časti I a časti II. Ak pri zmene držby vozidla nový držiteľ vozidla nebude osobne prítomný na polícii, doterajší držiteľ vozidla odovzdá orgánu Policajného zboru osvedčenie o evidencii časti II. Orgán Policajného zboru zašle osvedčenie o evidencii časti I a časti II na adresu určenú vlastníkom vozidla alebo držiteľom vozidla.

Pri zmene držby vozidla, odhlásení vozidla do cudziny, vyradení vozidla z evidencie alebo pri výmene tabuľky s evidenčným číslom si doterajší držiteľ vozidla bude môcť ponechať tabuľky s evidenčným číslom. Túto skutočnosť je povinný oznámiť orgánu Policajného zboru. Ak si pri zmene držby vozidla doterajší držiteľ vozidla ponechá tabuľky s evidenčným číslom a nový držiteľ vozidla bude osobne prítomný na polícii, doterajší držiteľ vozidla odovzdá orgánu Policajného zboru osvedčenie o evidencii časti I a časti II. Orgán Policajného zboru prideliť vozidlu nové evidenčné číslo - to neplatí, ak nový držiteľ už mal ponechané tabuľky s evidenčným číslom z iného vozidla, ktoré žiada prideliť predmetnému vozidlu.

Ak si pri zmene držby vozidla doterajší držiteľ vozidla ponechá tabuľky s evidenčným číslom a nový držiteľ vozidla nebude osobne prítomný na orgáne Policajného zboru, doterajší držiteľ vozidla musí odovzdať orgánu Policajného zboru osvedčenie o evidencii časti II. Polícia potom prideliť vozidlu nové evidenčné číslo. Nebude ho pridelať iba vtedy, ak nový držiteľ už mal ponechané tabuľky s evidenčným číslom z iného vozidla, ktoré žiada prideliť predmetnému vozidlu. Orgán Policajného zboru zašle osvedčenie o evidencii časti I, časti II a podľa potreby aj tabuľku s evidenčným číslom na adresu určenú vlastníkom vozidla alebo držiteľom vozidla.

Ak sa doterajší držiteľ vozidla rozhodne, že pri zmene držby vozidla, odhlásení vozidla do cudziny, vyradení vozidla z evidencie alebo pri výmene tabuľky s evidenčným číslom si ponechá tabuľky s evidenčným číslom, bude povinný chrániť tabuľky pred stratou alebo odcudzením. V prípade, že už nebude chcieť toto evidenčné číslo prideliť inému vozidlu, musí tabuľky s evidenčným číslom bezodkladne odovzdať najbližšiemu orgánu Policajného zboru. Tabuľku s evidenčným číslom si môže jej držiteľ ponechať najdlhšie jeden rok bez toho, aby bola pridelená inému vozidlu. Počas jedného roka bude mať čas na rozhodnutie, či si zadováži iné vozidlo, alebo tabuľky vráti polícii. Pozor, po uplynutí tejto lehoty nesmie byť tabuľka pridelená inému vozidlu - ak v rámci jednoročnej lehoty nebola pridelená nejakému vozidlu alebo odovzdaná polícii, eviduje sa ako stratená.

Zákon rieši aj možnosť prideliť také evidenčné číslo, ktoré bolo v minulosti pridelené inému vozidlu. Môže k tomu dôjsť na žiadosť držiteľa vozidla, vlastníka vozidla alebo osoby, ktorá požiadala o prihlásenie vozidla do evidencie. Podmienkou je, že tabuľka s evidenčným číslom bola orgánom Policajného zboru, osobou oprávnenou na zber starých vozidiel alebo spracovateľom starých vozidiel znehodnotená v súvislosti s evidenčným úkonom. Ak sa vozidlu vydávajú dve tabuľky s evidenčným číslom, podmienkou na pridelenie takého evidenčného čísla je znehodnotenie obidvoch tabuliek s evidenčným číslom.

Nadalej bude platiť zásada, že evidenčné číslo tvoria písmená a číslice. Prvá dvojica písmen evidenčného čísla v súčasnosti označuje okres, v ktorom je vozidlo evidované. Po novom už prvé dve písmená nebudú označovať príslušnosť ku konkrétnemu okresu. Za prvou dvojicou písmen sa za štátnym znakom Slovenskej republiky aj naďalej budú uvádzať tri číslice a dvojica písmen. Na žiadosť držiteľa vozidla alebo vlastníka vozidla však už bude možné prideliť evidenčné číslo, v ktorom sa na prvých dvoch miestach uvádzajú písmená a za štátnym znakom Slovenskej republiky sa uvádzajú písmená, číslice alebo kombinácia písmen a číslic iná ako je uvedená vyššie. Novo vytvorené evidenčné číslo však nesmie byť rovnaké ako číslo, ktoré sa prideliť vozidlám cudzích zastupiteľských úradov, zvláštne evidenčné číslo alebo osobitné evidenčné číslo.

Napriek žiadosti držiteľa vozidla nebude možné prideliť vozidlu také evidenčné číslo:

- ktoré je pridelené inému vozidlu,
- v ktorom sa nachádzajú hanlivé, zosmiešňujúce, pohoršujúce alebo urážajúce výrazy alebo ktoré tvorí takéto výrazy,
- v ktorom sa nachádza názov alebo skratka názvu štátneho orgánu, politickej strany alebo politického hnutia alebo ktoré tvorí takýto názov alebo jeho skratku,
- v ktorom sa nachádza text podporujúci alebo propagujúci hnutie, ktoré preukázateľne smeruje k potlačaniu práv a slobôd občanov alebo hlása národnostnú, rasovú, triednu alebo náboženskú neznášanlivosť alebo ktoré tvorí takýto text,
- ktoré obsahuje písmená s diakritickým znamienkom alebo malé písmená.

Držiteľ vozidla, ktorý požiadava o opätovné použitie ponechaných tabuľky s evidenčným číslom na iné vozidlo, bude oslobodený od povinnosti zaplatiť správny poplatok za pridelenie evidenčného čísla a vydanie tabuľky s evidenčným číslom.

Nová zákonná úprava by podľa zákonodarcu mala okrem tejto finančnej úspory pre majiteľov áut priniesť i úsporu finančných prostriedkov štátu (náklady na nákup nových tabuliek) a pozitívny ekologický efekt pre spoločnosť. Podľa prechodných ustanovení k úpravám účinným od 1. marca 2022 sa tabuľky s evidenčným číslom podľa predpisov účinných do 28. februára 2022 budú vydávať do doby vyčerpania ich skladových zásob.

PRIESKUM CONTINENTAL: SLOVÁCI MYSLIA NA BEZPEČNOSŤ

Počnúc prvým aprílovým dňom končila slovenským motoristom povinnosť používať na cestách zimné pneumatiky, ak sa na komunikácii nachádza súvislá vrstva snehu, ľad alebo námraza, alebo to možno vzhľadom k poveternostným podmienkam predpokladať.

Podľa očakávaní mala taktiež na vodičov dopad pandémie koronavírusu, čo potvrdzuje aj fakt, že viac ako 57 % vodičov najazdilo kvôli pandémie menej kilometrov ako pred rokom. Vyplýva to z nového prieskumu spoločnosti Continental Barum, s. r. o. pre nachádzajúcu sezónu, podľa ktorého na Slovensku prezuje na letné pneumatiky takmer 97 % majiteľov osobných automobilov.

Použitie letných pneumatík nie je na Slovensku povinné a všeobecne sa na letné pneumatiky odporúča preuť v období, kedy sa teploty dlhodobo držia nad 7° C. Podľa aktuálneho prieskumu spoločnosti Continental by viac ako 60 % slovenských motoristov dokonca podporilo názor, aby používanie letných (alebo celoročných) pneumatík bolo prikázané zákonom, podobne ako to platí pri zimnom obutí. Proti takejto zákonnej úprave by sa ale postavilo bez mála 23 % respondentov.

Z rovnakého prieskumu tiež vyplýva, že do konca apríla chcelo mať preuť na letné pneumatiky viac ako 90 % slovenských vodičov, pričom ďalších 6 % sa k tomuto kroku chystá do konca mája. Na letné pneumatiky potom z rôznych dôvodov neprezúva 3,5 % motoristov. Medzi najčastejšie príčiny patrí používanie celoročného obutia, snaha tzv. „dojaziť“ opotrebované zimné pneumatiky či iné dôvody, ktoré môžu súvisieť so súčasnou pandemiou koronavírusu. V prípade „dojazďovania“ zimných pneumatík v lete je tiež vždy nutné prispôbiť jazdu aktuálnym podmienkam.

„Pri používaní zimných pneumatík v lete odporúčame opatrnosť a obozretnosť. Zmes ani konštrukcia zimných pneumatík nie sú určené na použitie pri veľkých letných teplotách. Okrem horších jazdných vlastností sa predlžuje aj brzdná dráha. Ak sa vodiči napriek tomu rozhodnú zimné pneumatiky dojazdiť, rozhodne by mali byť počas jazdy opatrnejší,“ uvádza Aleš Langer z oddelenia Technického zákazníkovo servisu Continental Barum.



Trendom posledných rokov sa stal nárast obľúbenosti celoročných pneumatík. Aj keď ich služby stále využívajú len jednotky percent vodičov, do budúcnosti by sa tento počet mohol zväčšiť. Viac ako 40 % respondentov uviedlo, že o pneumatikách, ktoré je možné používať po celý rok, už uvažovali. Ich hlavnú výhodu vidia vodiči predovšetkým v ich praktickosti a časovej úspore pri prezúvaní. Podstatný význam majú celoročné pneumatiky aj pre tých vodičov, ktorí jazdia príležitostne a len na krátke vzdialenosti.

Napriek tomu, že Slováci celoročné pneumatiky poznajú, takmer 60 % vodičov o nich neuvažuje – najčastejšie preto, že sa domnievajú, že tento typ nie je dobrý ani na zimu a ani na leto. Pritom vývoj najnovších dezénov a zmesí výrazne zlepšil najmä nedostatočné vlastnosti týchto pneumatík v zime a v lete, kvôli ktorým boli vlastnosti celoročných pneumatík pred úpravou príliš vzdialené pneumatikám letným či zimným. V súčasnosti však hovoríme o moderných a bezpečných pneumatikách pre obe obdobia.

-cl-

Inšpirácia pre vás

NEDAJTE KLIEŠŤOM ŠANCU!



Kliešte, nepríjemné parazity, ktoré sú majstrami v hre na schovávačku, číhajú na každom kroku a človek si ich všimne, až keď je neskoro. Také malé a zároveň vedú byť tak ohrozujúce. Psíkovia a mačky majú väčšiu šancu dostať sa s nimi do kontaktu a preto je dôležité ich pred nimi chrániť. Poradte sa so svojim veterinárnym lekárom o výbere najvhodnejšieho antiparazitárneho prípravku. Môže to byť napríklad spot-on aplikátor, žuvacie tablety alebo obojok.

Používaním repelentného obojku Scalibor ochránite svojho psíka až po dobu 5-6 mesiacov a svoju účinnosť ne stráca ani po kontakte s vodou. Nezabudnite si pred prechádzkou pozrieť aplikáciu PET METEO na stránke www.protectourfuturetoo.com/sk/. Stačí zadať PSČ alebo názov mesta, v ktorom sa nachádzate a zistíte, ako môžete svoje domáce zvieratko účinne ochrániť.

Vitamíny v bruchu a nohy v suchu



Po mesiacoch doma sa deti vrátili späť do kolektívu a ich imunita dostáva poriadne zabráť. Pomôžte jej správne sa naštartovať a posilnite ju na všetkých troch úrovniach s pomocou výživového doplnku IMUNO PROTECT JUNIOR od slovenskej farmaceutickej spoločnosti BIOMIN. Je vhodný pre deti od 6 rokov a spája v sebe tri dôležité látky pre správne fungovanie obranyschopnosti organizmu: vitamín C, vitamín D3 a zinok. Každá z nich má pri podpore imunity špecifickú úlohu a spoločne fungujú účinnejšie a rýchlejšie. Slovenský výrobca BIOMIN sa navyše spojil so značkou Fusakle a vytvorili česko-slovenský originál – IMUNO PROTECT JUNIOR nájdete v darčekovom balení s veselými ponožkami. Limitovanú edíciu vitamínového a minerálneho výživového doplnku s pribalenými Fusaklami nájdete v lekárňach a v e-shope na stránke www.bio-min.sk.

NEVIETE UŽ OBSEDIEŤ?



Počet ľudí s hemoroidmi každoročne stúpa. Medzi rizikové faktory patrí aj sedavé zamestnanie. Svoje o tom vedia aj profesionálni vodiči a ľudia, ktorí trávajú denne hodiny za volantom. Pálenie, svrbenie a nepríjemná bolesť vedú poriadne zneprijať človeku život. Keď hľadáte rýchle a účinné riešenie, siahnite po RECTOVENAL® Acute. Je dostupný vo forme hydrogélu, ktorý pôsobí na správnom mieste a už do 15 minút! Obsahuje extrakt z dubovej kôry a flavonoidy diosmín a hesperidín. Tie posilňujú cievy, zvyšujú ich priepustnosť a poskytujú ochranu pred hromadením krvi. RECTOVENAL® Acute je zdravotnícka pomôcka a je dostupná v lekárňach, zdravotníckych pomôckach a na eshopoch. www.rectovenal.sk

KEĎ OČI VELIA STOP!

Únava ako príčina autonehód si drží svoje stabilné miesto v štatistických tabuľkách. Jedným z dôležitých faktorov pre bezpečnú jazdu je dobrý zrak. Syndróm suchého oka býva často nepríjemným spoločníkom pri dlhších jazdách autom. Jedným z riešení je mať vždy poruke dobrého pomocníka: umelé slzy, ktoré Vám osviežia oči. Artelac® Rebalance je zdravotnícka pomôcka s klinicky overenou účinnosťou. Vďaka kyseline hyalurónovej dvojnásobne zvlhčujú oko a obsahujú minerály, ktoré sa prirodzene vyskytujú v slznom filme. Tieto očné kvapky Vás prekvapia svojou dĺžkou výdržou a veľmi dobrou cenou.

Po otvorení sa môžu používať až 2 mesiace. Sú vhodné aj pre nositeľov kontaktných šošoviek. Viac informácií získate na www.hyal.sk/produkty.



VLASY ROZVLNÍ AJ VYROVNÁ



Expertka na vlasové záležitosti Orava ZV-205 zvládne úpravu vlasov na výbornú. Či už sa rozhodnete pre hladký vodopád spĺývajúci do pol chrbta, alebo pre zvlnúť hrivu s veľkým objemom, táto žehlička na vlasy a krepovačka v jednom vždy ochotne poslúži, aby ste oslnili. Má dve oddelené žehliace plochy s keramickým povrchom, stačí si vybrať, pre ktorý účes sa práve dnes rozhodnete. Jednoduchým posunutím ovládača uzamknete práve nepotrebnú doštičku a pustíte sa do kreovania účesu. Teplota sa na doštičkách rozkladá rovnomerne po celej ploche, ktorá je dosť široká, aby zachytila a upravila aj hrubší prameň vlasov. Automaticky sa nastaví na 200 °C, disponuje kontrolkou zapnutia a je zhotovená tak, aby sa vám vlasy ani pri každodennom používaní nezničili. Môže byť vaša za 20,90 €. www.orava.eu

Auto v tip-top stave



Postrachom smietok a nečistôt v aute je ľahučký, avšak vo výkone silný **mini ručný vysávač s nabitelným akumulátorom Orava Acuvac**. Je bezšnúrový, funguje na dve vstavané nabitelné Li-ion batérie, váži len 900 g a má menovitý výkon 85 W. Po dvoch hodinách nabíjania vám za 15 minút expresne vysaje všetky smietky, spadnuté vlasy aj chlpy zvieracích

spolujazdcov do 100 ml zásobníka na nečistoty, ktorý stačí jednoducho vysypať. Nabíja sa cez USB-C konektor, takže vám doma nezavádzia žiadna ďalšia nabíjačka - jednoducho ho nabijete cez nabíjačku svojho telefónu, z počítača alebo v aute cez USB konektor. Hravo si poradí aj s vysatím prachu na palubnej doske a autorádiu – vďaka šikovnej kefe 2 v 1, ktorá je súčasťou balenia výrobku. Môže byť váš za 59 €.

www.orava.eu

PRÍBEHY VEČNEJ LÁSKY

Portfólio obľúbených vôní Avon sa opäť rozrástá o sviežu novinku z kolekcie Today Tomorrow Always – Today Tomorrow Always This Love. Prežite aj vy svoj sen menom láska.

Svieža vôňa TTA This Love zaplaví vaše telo i myseľ hrejivými lúčmi. Živá no nevtieravá vôňa v sebe spája ovocno-kvetinové tóny, ktoré vás prenású do slnečných dní. Jednou z hlavných zložiek je šťavnatý ružový grapefruit. Ten dopĺňajú jemné tóny lupienkov jazmínu prepletené so zmyselným pižmom.



ROZPÁLTE TO



Pandémia ovplyvnila grilovaciu sezónu – prinútila nás stolovať viac vonku, na čerstvom vzduchu. Snáď dobré zvyky ostanú a spoločné pikniky pod šírom nebom budeme čoraz viac vyhľadávať. S kvalitnými pomocníkmi je grilovačka hračka a ak treba, preneste si ich aj do interiéru. Výkonný kontaktný **gril PRESIDENT značky TESCO** môžete použiť kdekoľvek, na terase alebo vo vnútri. Osloví vás rýchlym dosiahnutím pracovnej teploty. Výška hornej grilovacej platne je nastaviteľná, gril možno úplne roztvoriť a grilovaciu plochu tak zdvojnásobiť. Disponuje termostatom a minútkou pre dokonalý výsledok z grilovania. Obe grilovacie dosky s nepriľnavým povrchom sú odnímateľné a ľahko sa čistia. **Gril PRESIDENT** je vyrobený z prvotriednej nehrdzavejúcej ocele a tepelne odolného plastu.

Kúpíte v značkových kamenných predajniach Tesco alebo na www.eshop.tesco.sk.



NÍČÍ VÁS ALERGIA?

Máj je nielen mesiac lásky. V plnom „rozkvete“ zvykne byť aj alergia. Jedným z príznakov bývajú problémy s upchatým nosom v dôsledku opuchu nosovej sliznice. To sa môže komplikovať zápalom dutín, napríklad z dôvodu superinfekcie. **Liek Sinupret** je preto vhodným doplnkom k alergologickej liečbe. Pri opuchu sliznice nosa často siahneme po voľno predajných sprejoch alebo kvapkách. Poskytnú krátkodobú úľavu, ale ich časté používanie z dlhodobého hľadiska nie je riešením, práve naopak. Ak ako alergik mávate vyššie spomínané príznaky, skúste k alergologickej liečbe pridať Sinupret. Kvapky alebo tablety sú na prírodnej báze a pomôžu s odpudnutím sliznice. **Liek nájdete v lekárni.**

O užívaní sa poraďte s lekárom alebo lekárnikom a pozorne čítajte príbalovú informáciu.



Za sveta

Chce Toyota nahradiť kuriérov autonómnymi vozidlami?

Woven Capital, nový investičný fond Toyoty, si vybral prvý projekt – spoločnosť Nuro, ktorá vyvinula inovatívne autonómne vozidlá špecializované na doručovanie tovaru individuálnym príjemcom. V preklade to znamená, že tieto autá by už onedlho mohli nahradiť miestnych kuriérov.

Toyota len nedávno založila Woven Capital, fond s hodnotou 800 miliónov dolárov, ako súčasť novovytvorenej skupiny Woven Group, ktorá sa sústreďuje na technológie budúcnosti. Fond sa špecializuje na podporu start-upov, ktorých vízie majú potenciál komercializácie. Ako prvé kúpil Woven Capital podiely spoločnosti Nuro. Získaný kapitál použijú na vývoj sériových automobilov, ktoré zmenia trh lokálneho doručovania. Vozidlá sú plne autonómne a bez posádky. Môžu doručiť nákupy, jedlo z okolitých reštaurácií v rámci donáškovej služby alebo lieky z blízkych obchodov. Urobia to rýchlo, lacno a bezpečne. Spoločnosť už nadviazala spoluprácu so spoločnosťami Kroger, Domino's, Walmart a CVS.

Woven Capital založila Toyota v januári 2021 ako investičnú zložku Woven Planet Group, ktorá vznikla po transformácii spoločnosti pre výskum a vývoj Toyota Research Institute – Advanced Development.



Spolupráca s Nuro je prvou zo série investícií do spoločností, ktoré vyvíjajú inovatívne technológie a obchodné modely v oblasti mobility, automatizácie, umelej inteligencie, analýzy údajov sieťového pripojenia a inteligentných miest.

-ta-

Hyundai sa stal partnerom organizácie Healthy Seas, aby spolu prispeli k zlepšeniu čistoty morí a oceánov

Spoločnosť Hyundai Motor oznámila, že uzatvorila celoeurópske partnerstvo s organizáciou na ochranu oceánov Healthy Seas. Chce tak podporiť jej aktivity v oblasti boja proti znečisťovaniu morí a oceánov, podpory udržateľných morských ekosystémov a podpory obehového hospodárstva.

Vďaka spolupráci so spoločnosťou Healthy Seas bude spoločnosť Hyundai prispievať nielen k čistejšiemu prostrediu pre ďalšie generácie, ale aj formovať udržateľnú budúcnosť pre komunity, s ktorými spolupracuje.

Spoločná správa Organizácie pre výživu a poľnohospodárstvo OSN a Programu OSN pre životné prostredie odhaduje, že ročne sa do oceánov vyhodí viac ako 580 miliónov kilogramov rybárskeho výstroja, čo predstavuje jednu desatinu všetkého morského odpadu. Spoločnosť Hyundai sa rozhodla uzavrieť partnerstvo so spoločnosťou Healthy Seas, pretože táto holandská organizácia sa usiluje s týmto problémom bojovať. Organizácia Healthy Seas sa zameriava na tri typy aktivít. V prvom rade spolupracuje s tímami dobrovoľných potápačov z charitatívnej organizácie Ghost Diving, aby z koralových útesov a vrakov lodí vylovili opustené rybárske siete známe ako „siete duchov“. Tieto krehké ekosystémy sú centrom morskej biodiverzity.

Healthy Seas tiež organizuje vzdelávacie programy na školách, ktoré majú deti naučiť, ako je dôležité udržiavať svetové oceány a moria čisté. V nádeji, že zabráni väčšiemu znečisteniu oceánov, sa mladšie generácie dozvedia o negatívnych dopadoch, ktoré môže mať ich znečisťovanie na morský a ľudský život.

A nakoniec Healthy Seas spolupracuje priamo s rybármi, rybárskymi farmami a miestnymi komunitami, aby zabránili tomu, aby sa rybárske siete dostali na skládky alebo do morí. Spoločne pracujú na riešení zodpovedného zneškodnenia sietí.



Spoločnosť Healthy Seas v spolupráci so sieťou partnerov zabezpečuje recykláciu plastového odpadu na nové materiály v obehovom hospodárstve. Z rekultivovaných rybárskych sietí a iného nylonového odpadu sa vyrába ECONYL®, regenerovaná nylonová priadza, ktorú je možné následne použiť na výrobu nových výrobkov. Partnerstvo so spoločnosťou Hyundai umožní organizácii Healthy Seas rozšíriť svoje programy po celej Európe. Prvé spoločné aktivity sa začnú ešte tento rok v Grécku, po ktorom budú nasledovať aktivity v Nórsku, Nemecku, Spojenom kráľovstve, Holandsku, Španielsku, Taliansku a Francúzsku, ako aj v Severnom a Stredozemnom mori.

-hi-

100-tý VYROBENÝ PEUGEOT 208 RALLY4

V poradi už stý model PEUGEOT 208 Rally4 bude dodaný zákazníkovi v Peru, a to ani nie rok od začatia jeho predaja. PEUGEOT Sport nemusel dlho čakať na ďalší výnimočný úspech svojho najnovšieho bestselleru, ktorý v roku 2020 zvíťazil na majstrovstvách Francúzska v rely na šotoline a taktiež aj v Taliansku, v triede áut s pohonom jednej nápravy (2WD). V tomto roku budú mať možnosť vychádzať hviezdy, rovnako ako skúsení matadori pobiť sa s týmto rely špeciálom o víťazstvo v minimálne siedmich pohárových pretekoch v triede 2WD v Európe a v Latinskej Amerike.



V priebehu sezóny 2019 sa na vývoji modelu Peugeot 208 Rally4 podieľali tí najlepší inžinieri z divízie PEUGEOT Sport. Aj vďaka ich odborným skúsenostiam sa tento model stal kráľom triedy pretekárskych automobilov s pohonom jednej nápravy, a to už od prvých pretekoch, na ktorých sa zúčastnil. Aj keď sa sezóna 2020 skrčila takmer o šesť mesiacov, PEUGEOT Sport dokázal vďaka rýchlym dodávkam tohto modelu naplniť očakávania svojich zákazníkov nielen v Európe, ale aj v ďalších krajinách až do tej miery, že v súčasnosti je pripravených pobiť sa o pódiové umiestnenia už sto špeciálov PEUGEOT 208 Rally4. Najnovší smeruje do Peru.

Povzbudený rýchlo rastúcou popularitou modelu PEUGEOT 208 Rally4 a pozitívnou odozvou od zákazníkov, bude počas aktuálnej sezóny PEUGEOT Sport pokračovať v zdokonaľovaní tohto modelu tak, aby aj naďalej patril k absolútnej svetovej špičke v kategórii áut s pohonom jednej nápravy – a to s dôrazom na to, aby z hľadiska ceny a prevádzkových nákladov zostal aj naďalej ľahko dostupným a kládol na finančný rozpočet tímov čo najmenšie nároky.

-pt-



Confidence in Motion

S ISTOTOU V PRÉMIOVEJ TRIEDE



facebook.com/SubaruSlovakia

www.subaruslovakia.sk

Ilustračné foto. Kombinovaná spotreba: 7,4 l/100km. Emisie CO₂: 169 g/km.

NOVÝ OUTBACK



NAJBEZPEČNEJŠÍ
v triede SUV/crossover
NOVÉ FUNKCIE
asistenčného systému EyeSight
PRÉMIOVÝ
a luxusný interiér
NAJVÄČŠIA
kabína v triede
LEPŠIE
jazdné vlastnosti a dynamika

MIKONA
.....on the road

Vyskúšali sme

Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Hybrid 2WD CVT GLX ■■■■

autor: Tatiana ŤAŽKÁ



MINI SUV UŽ AJ S AUTOMATOM



Pôdorysom 3700x1690 mm je miniautom, výškou 1605 mm a svetlou výškou 180 mm sa mení na miniSUV alebo aspoň na kríženca mini a SUV. Modernizovaný Ignis dostal v rámci inovácie novú prednú masku chladiča s chrómom lemovanými otvormi, atraktívnejším predným a zadným nárazníkom s ochranným krytom. Na výber je aj nová ponuka farieb laku karosérie.

Interiér sa zmenil len v detailoch. Plasty sú síce tvrdé, ale pekne spracované, dôkladne „zlicované“. Výška karosérie posádke uľahčuje nasadenie/vystupovanie a súčasne ponúka dostatočný voľný priestor nad hlavami. Veľký monochromatický displej s prepínaním tlačidiel na volante prehľadne zobrazuje všetky dôležité údaje, ako napríklad okamžitú, priemernú spotrebu, dojazd či zapojenie motora v hybridnom pohone. Displej infotainmentu s navigáciou má slušnú grafiku,

Začiatkom minulého roka Ignis prešiel modernizáciou, v rámci ktorej dostal „atmosférický“ motor s mild-hybridnou technológiou, malú spotrebu v meste a mierne vyoštený dizajn. Zážihový 1,2-litrový motor je pre Ignis jediným v ponuke, dostupný už aj s automatickou CVT prevodovkou, s pohonom predných kolies, alebo sú poháňané všetky štyri. Na výber sú tri stupne výbavy: GL GL+ a GLX.

Vyskúšali sme model s pohonom len predných kolies s bezstupňovou automatickou prevodovkou CVT. Mal úroveň výbavy GLS.



zobrazuje aj obraz zo zadnej parkovacej kamery. Vodič sedí vyššie, vďaka čomu má výborný výhľad na všetky strany. Predné sedadlá sú mäkké, s dobrou bočnou oporou. Celkovo je interiér prekvapivo priestraný, zázrak sa jeho tvorcom nepodarilo spraviť akurát na šírku. I keď čiastočne áno, lebo sedadlá nás svojou šírkou príjemne prekvapili. Vo výbave GLX nechýba účinná automatická klimatizácia, bezkľúčové odomykanie, štartovanie ako aj množstvo bezpečnostných systémov, napríklad tempomat, sledovanie jazdných pruhov, sledovanie únavy vodiča, automatické núdzové brzdenie... Má aj dostatok úložných priestorov.

Na zadné sedadlá sa dobre nasadá vďaka zadným dverám, ktoré sa dajú otvoriť takmer do pravého uhla. Prekvapilo nás, že v zradu je v pozdĺžnom smere dosť miesta aj pre osobu s výškou do 175 cm. Jednotlivé zadné sedadlá sa dajú pozdĺžne posúvať (v rozsahu 165 mm), meniť možno aj sklon operadiel, takže sa dá variabilne riešiť veľkosť batožinového priestoru. Batéria mild hybridného pohonu je umiestnená pod sedadlom vodiča, čím sa nezmenila využiteľnosť kabíny. Batožinový priestor ponúka objem 260 litrov, po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1100 litrov. Nevýhodou je vyššia nakladacia hrana.



Ignis mild-Hybrid so zážihovým štvorvalcom s atmosférickým nasávaním 1.2 DualJet, spolupracujúcim s elektromotorom ISG sme podrobne opísali pri skúšaní Ignisu s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou minulý rok. Teraz sme ho vyskúšali s CVT prevodovkou, v ponuke s pohonom prednej nápravy. Bezstupňová automatická prevodovka s plynulou zmenou prevodového pomeru sa nám páčila najmä pri jazde v meste. Pri výraznom zošliapnutí plynového pedála otáčky motora síce „vyletia“ vysoko, ide o tzv. vysávačový efekt. Viac ho počuť ako cítiť, vyhli sme sa mu tak, že sme sa riskantnejším predbiehacím manévrom vyhýbali. Pri jazde na diaľnici rýchlosťou 130 km/h motor „točí“ 3300 až 3600 ot./min., do kabíny sa dostáva už aj dosť aerodynamického hluku. Spotreba sa pohybovala na úrovni 7,6 l/100 km. V meste, na čo je hlavne určené toto autíčko, sme dosiahli spotrebu 5,5 l/100 km a mimo mesta pri pokojnej jazde sa dá jazdiť so spotrebou okolo 4 l/100 km. Zo začiatku sme si museli dávať pozor na to, že pri presúvaní voliacej páky z polohy P alebo R



do režimu D, sme nechtiac navolili režim ručného preradovania. Je to spôsobené tým, že „manuálny“ režim sa nachádza v rovnakej línii s režimom D.

Jazda v Ignise po cestách so spevneným povrchom, aj keď nie je ideálne rovná, je dostatočne komfortná. Očakávali sme, že pri väčšej výške a nie príliš veľkých rozchodoch kolies sa pomerne úzke auto v zákrutách bude výraznejšie nakláňať. Vôbec nie. Vďaka svetlej výške 180 mm sme si vyskúšali aj jazdu na cestách s nespevneným povrchom, kde sa Ignis tiež správal suverénne. S malým polomerom otáčania 4,7 m sa s Ignisom ľahko manévruje aj na malej ploche. A vďaka kolesám umiestneným v rohoch krátkej a úzkej karosérie, je jeho zaparkovanie hračkou azda aj pre začínajúcich vodičov.

Suzuki Ignis 1.2 DualJet Hybrid 2WD CVT s úrovňou výbavy GLX sa predáva za 15 730 €. Za metalízu sa pripláca 400 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-ventilový, 16-ventilový zážihový +SHVS, rozvod 2xOHC, kompresný pomer 13:1, zdvihový objem 1197 cm³, najväčší výkon 61 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 107 Nm pri 2800 ot./min.

Prevody: bezstupňová CVT 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, bubnové vzadu, hrebeňové riadenie s elektromechanickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 175/60 R-16.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 3700/1690/1605 mm, rázvor náprav 2435 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1460/1470 mm, svetlá výška 180 mm, polomer otáčania 4,7 m, pohotovostná/celková hmotnosť 965/1330 kg, objem batožinového priestoru 267/514/1100 l, objem palivovej nádrže 32 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 155 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 12,4 s, spotreba benzínu komb. prevádzka WLTP 5,4-5,6 l/100 km, CO₂ WLTP 124-126 g/km.

BMW 540d xDrive sedan ■■■■



LUXUS s výborným motorom i podvozkom

V roku 2017 mníchovská spoločnosť predstavila aktuálnu (7.) generáciu radu 5, ktorá dostala nový dizajn, zlepšený interiér, nové technológie a vynovenú paletu motorov. Všetky variácie novej päťky so 4 a 6-valcovými motormi prešli na mild hybridnú 48 V technológiu, ktorá pridáva energiu pri akcelerácii a vypína motor pri zastavovaní, napríklad pred semaforami. Do ponuky pribudli aj plug-in hybridné verzie. Od premiéry uplynul už nejaký čas, preto bavorská automobilka päťkový rad inovovala. Vyskúšali sme v sedane výkonnejšiu verziu vznetrového trojlitrového motora 540d, ktorý má navýšený výkon na 250 kW (530d má 210 kW).



Trieda 5 dostala po inovácii nové predné nárazníky, predné spojenné „obličky“ podľa vzoru menšieho BMW 3, sú vyššie a širšie a nové predné svetlá. Skúšané vozidlo bolo vybavené svetelnou technikou Laserlight (BMW laserové reflektory, za ktoré sa dopláca 2050 €). Svetla vynikajúco s dosvitom 650 metrov. Vozu sa nachádzajú svetlá s vynovenou 3D grafikou a prepracovaný nárazník. BMW 540d je dlhý 4963 mm, široký 1868 mm, vysoký 1479 mm a rázvor náprav má 2975 mm. Auto bolo za príplatok 6047 € doplnené vynoveným M Sport balíkom výbavy, ktorý prináša väčšie sacie otvory v prednom nárazníku s mriežkovou štruktúrou, matnú úpravu masky chladiča a čierne výfuky. Zúžené zadné svetlá sú súčasťou modernej filozofie značky. Pribudlo 5 nových dizajnov kolies a 5 farieb karosérie. Nami skúšané vozidlo vo farbe Phytonic Blue je jednou z nich (1076 €).

V interiéri kvalitu materiálov všetkých prvkov nemožno prehliadnuť. Kokpit sa nesie v typickom BMW štýle orientovanom cieľene na vodiča. Inovácia priniesla väčší displej infotainmentu s operačným systémom BMW Operating 7.0 s uhlopriečkou 12,3 palca s veľkým rozlíšením s zlepšenou integrovanou navigáciou (tento systém umož-



ňuje zadávanie cieľa s mimoriadnou presnosťou, pričom berie do úvahy aktuálne dopravné informácie z informačného cloudu BMW). Je kompatibilný s aktuálnymi smartfónmi, ktoré sa nabíjajú indukčne. Za volantom sa nachádza ďalší prehľadný displej. Sedadlá vpredu sú pohodlné, s veľkým rozsahom elektrického nastavenia, s driekovými opierkami a integrovanými opierkami hláv. Majú športové tvarovanie s dobrou bočnou oporou, v skúšanom vozidle boli aj vyhrievané. Nechyba výborná automatická klimatizácia so 4 regulovateľnými zónami (564 €), športový kožený vyhrievaný M volant, ambientne osvetlenie a množstvo ďalších komfortných prvkov, napríklad vynikajúci Bowers Wilkins Diamond Surround Sound system (4766 €). Výborným pomocníkom je veľký, dobre čitateľný head-up displej na čelnom skle a rozšírená asistencia parkovania. Páči sa nám zachovanie klasických tlačidiel a ovládacích prvkov. Vozu sa pohodlne odvezú traja dospelí. Batožinový priestor ponúka objem 530 litrov.

Vznetrový 3-litrový radový šesťvalec preplňaný dvoma turbodúchadlami bol vyladený na najväčší výkon 250 kW pri 4400 ot./min. Priam dokonale spolupracoval s 8-stupňovou automatickou prevodovkou, ktorá sa štandardne snaží preraďovať tak, aby motor pracoval pri malých otáčkach s malou spotrebou nafty. Ani po naštartovaní studeného motora v kabíne cestujúci sluchom sotva zistia, že auto poháňa vznetrový motor. Vynikajúce odhlučnenie kabíny je významným atribútom vnímaného luxusu cestovania v tomto aute. Krútiaci moment motora s hodnotou 700 Nm už od 1750 otáčok za minútu dáva vodičovi istotu, že bezpečne dokončí každý predbiehací manéver. Zrýchľovanie auta je plynulé a pri plnom stlačení pedálu akcelerácie k podlahe príjemne vzrušujúce - nárast rýchlosti z 0 na 100 km/h zvládla za 4,6 sekundy. Výrobca uvádza najvyššiu rýchlosť pre tento model 250 km/h. Aj keď sme jazdili prevažne svižne v meste, po okresných cestách a nezanebateľný bol aj podiel jász na diaľnici, dosiahli sme priemernú spotrebu nafty po týždni skúšania vozidla 7,3 l/100 km. K malej spotrebe iste prispieva aj schopnosť „plachtenia“, keď vozidlo využíva na pohyb len zotrvačnosť. O opätovné naštartovanie sa samočinne postará štartér- generátor, ktorý pridáva 8 kW výkonu a 100 Nm krútiaceho momentu počas zrýchľovania. Vodič má k dispozícii jazdné režimy Eco, Comfort a Sport. Pri športovom vozidle zreteľne „stuhne“, reakcie na pohyb plynového pedálu sú výrazné.



Podvozok dokáže výborne tlmíť nerovnosti na cestách aj na 18-palcových kolesách. Nami skúšané vozidlo bolo vybavené adaptívnym podvozkom a systémom Adaptive Drive s aktívnou stabilizáciou náklonu karosérie (3177 €). Vynikajúco tlmí nárazy, do kabíny sa nedostávajú žiadne zvuky. Je to naozaj výborný reprezentant automobilov prémiového sektoru.

BMW 540d xDrive sedan sa predáva od 66 000 €. Skúšaný model s doplnkovou výbavou stál 102 546 €.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Zážihový motor:
6-valcový, 24-ventilový, preplňaný vznetrový+HEV, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 16,5:1, zdvihový objem 2993 cm³, najväčší výkon 250 kW pri 4400 ot./min., krútiaci moment 700 Nm pri 1750 až 2250 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 245/45 R-18.

Karoséria: 4-dverová, 5-miestna typu sedan

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4963/1868/1479 mm, rázvor náprav 2975 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1925/2525 kg, objem batožinového priestoru 530 l, objem palivovej nádrže 40 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 4,6 s, spotreba nafty v komb. prevádzke -stred 6,3 l/100 km, CO₂ 164 g/km.

NA NOVEJ PLATFORME VIAC PRIESTORU, POHODLIA A NOVÝ HYBRIDNÝ MOTOR



Keď bol v roku 2002 uvedený na trh typ Kia Sorento, tak k jeho charakteristike patrili zmienky o robustnej karosérii upevnenej na ráme a tuhá zadná náprava. Keďže cenovo bol úplne inde ako Mercedes G, na ktorý by sa tiež hodila takáto charakteristika, dalo sa čakať, že Sorento nebude mať excelentné jazdné vlastnosti na udržiavaných cestách. Tak to aj bolo, preto druhá a tretia generácia už mali samonosnú škrupinovú karosériu a podvozok schopný plniť nové požiadavky zákazníkov na pohodlie jazdy.



Štvrtá generácia Sorenta na novej platforme spoločnosti Kia pre vozidlá SUV strednej triedy predstavuje podobne významný skok, aký tento typ zaznamenal pri prechode z prvej na druhú generáciu. V porovnaní so svojim predchodcom je súčasné Sorento o 10 mm dlhšie (4810 mm) a má o 35 mm dlhší rázvor náprav (2815 mm). Kabína poskytuje viac priestoru a prvotriedny batožinový priestor. Vzhľadovo má karoséria menej oblín a viac hrán.

Zákazníci si môžu vybrať v rámci špecifikácie nový štvorvalcový 2,2-litrový vznetrový motor s výkonom 149 kW a „hybrid“, kde je základom 1,6-litrový zážihový štvorvalcový motor (T-GDi), alebo ako technický vrchol plug-in hybridný pohon. Vyskúšali sme verziu s hybridným systémom pohonu v sedemmiestnom usporiadaní (v ponuke je aj 5-miestna verzia) so stupňom výbavy Gold.

Veľké zmeny nastali v interiéri, bez preháňania, má prémiový charakter. Kvalita a spracovanie použitých materiálov je na vysokej úrovni. Testované Sorento dostalo dvojicu veľkých digitálnych displejov (12,3“ digitálny prístrojový panel a 10,25“ displej infotainmentu) a zaujímavý stredový panel. Pod displejom infotainmentu sa nachádza ovládanie klimatizácie a kúrenia a výdychy ventilácie s umiestnením na výšku. Vodič a spolujazdec majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Sedadlá



sú veľké, pohodlné s menej výrazným bočným vedením. V skúšanom vozidle boli nielen vyhrievané, ale aj ventilované. Vyhrievaný bol aj multifunkčný kožený volant, za ktorým sme si rýchlo našli optimálnu polohu. Výbava Gold zahŕňa okrem iného navigačný systém, DAB, Bluetooth handsfree sadu, USB nabíjacie porty, bezdrôtové nabíjanie telefónu, Apple CarPlay/Android Auto, head-up displej, 360 stupňovú parkovaciu kameru. Páčilo sa nám výborné odhlučnenie kabíny.

V druhom rade sedadiel sa pohodlne odvezú traja cestujúci, ktorí majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Sedadlá sú posuvné, s nastaviiteľným sklonom operadla. Boli aj vyhrievané. V treťom rade je miesta menej, odvezú sa tu dospelé osoby s menšou výškou, alebo deti. Osoby v zadnej časti karosérie ocenia slnečné roletky, výdychy klimatizácie, USB porty, zadnú laktovú opierku s držiakmi na nápoje, ako aj zatmavené sklá od B-stĺpika. Batožinový priestor v 7-miestnom usporiadaní ponúka objem 179 litrov, v 5-miestnom usporiadaní 608 litrov. Po sklopení tretieho a druhého radu vznikne rovná plocha a objem pre náklad sa zväčší na 1996 litrov. Zo zostavy najmodernejších asistenčných systémov uľahčujúcich vodičovi ovládanie vozidla spomenieme ešte napríklad adaptívny tempomat, rozpoznávanie dopravných značiek, asistenčný systém predchádzania čelnej zrážky, systém pre kontrolu pozornosti vodiča, systém varovania pred zrážkou s vozidlami v mŕtvom uhle.

Základným prvkom hybridného pohonu je zážihový motor 1.6 T-GDi s výkonom 132 kW pri 5500 ot./min. a krútiacim momentom 265 Nm pri 1500 až 4500 ot./min. Spolupracuje s elektromotorom s výkonom 44 kW a krútiacim momentom 264 Nm, napájaným z lítovo-iónovej polymérovej akumulátorovej batérie s kapacitou 1,49 kWh (má hmotnosť 55 kg). Umiestnená je pod sedadlom spolujazdca. Celkový výkon pohonnej sústavy 169 kW a maximálny krútiaci moment 350 Nm sa prenáša na kolesá oboch náprav prostredníctvom 6-stupňovej automatickej prevodovky. Motor má dostatok sily i pri prebiehaní. Zrýchlenie z 0 na 100 km/h zvláda za 9 sekúnd a maximálna rýchlosť je 193 km/h. Celkové naladenie auta nezváža vodiča k rýchlej, ostrej jazde s prudšími zmenami smeru. Je to vozidlo určené na bežné jazdenie v meste a jeho okolí, kde posádke poskytuje veľké pohodlie. Šesťstupňová automatická prevodovka preraduje prevodové stupne logicky, neženie spaľovací motor do väčších otáčok. Vodič má možnosť zvoliť jazd-



né režimy Eco, Normal a Sport. Inteligentný pohon všetkých kolies upravuje silový tok tak, aby sa krútiaci moment dostal prednostne ku kolesám s najväčšou trakciou. Systém tak zlepšuje stabilitu v zákrutách a pomáha eliminovať už prvé náznaky nedotáčavosti tým, že aktívne mení rozdelenie krútiaceho momentu medzi prednú a zadnú nápravu.

Na výber sú aj režimy sneh, blato a piesok. Sorento je robustné auto, ale na ceste sa aj vďaka pomoci moderných elektronicky regulovaných systémov nespráva nemotorné. Podvozok je nalaďený komfortne, aj na 19“ kolesách dokáže výborne filtrovať nerovnosti. So Sorentom sa netreba báť vyjsť aj na nespevnené cesty. Počas týždenného skúšania vozidla v kombinovanej prevádzke sme dosiahli spotrebu nafty 7,3 l/100 km. Na diaľnici bola spotreba 8,4 l/100 km.

Kia Sorento 1.6 T-GDi Hybrid A6 4WD vo výbave Gold sa predáva za 46 990 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový prepínaný zážihový HEV, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1598 cm³, najväčší výkon 132 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 265 Nm pri 1500 až 4500 ot./min., elektromotor: výkon 44,2 kW pri 1600 až 2000 ot./min., krútiaci moment 264 Nm pri 0 až 1600 ot./min., maximálny systémový výkon 169 kW, krútiaci moment 350 Nm, batéria 1,49 kWh.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, svetlá výška 174 mm, pneumatiky rozmeru 235/55 R-19.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4810/1900/1700 mm, rázvor náprav 2815 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1646/1659 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1922/2610 kg, objem batožinového priestoru 179/608/1996 l, objem palivovej nádrže 67 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 193 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9 s, spotreba benzínu komb. prevádzke WLTP 6,8-7,5 l/100 km, CO₂ 155-170 g/km.

VYLADENÝ NA POHODLIE



Nový Citroën C5 Aircross SUV Hybrid predstavuje prvý krok v elektrifikačnej stratégii značky Citroën. Jej zámerom je, aby bol do roku 2025 elektrifikovaný celý rad značiek. Rovnako ako verzie so spaľovacími motormi, aj nový model Citroën C5 Aircross SUV Hybrid ponúka pokročilé možnosti individuálnych úprav - počet možných farebných kombinácií exteriéru stúpol na 39, čo záujemcom vytvára dostatočný priestor na to, aby si vozidlo upravili podľa svojich predstáv a vkusu. Novinku sme mali možnosť vyskúšať s najvyšším stupňom výbavy SHINE v bielej NACRÉ perleťovej metalíze doplnenej čiernou strechou BITON a 18" čierno-striebornými diskami kolies.



Na prvý pohľad Citroën C5 Aircross Hybrid od bežnej verzie ťažko rozoznať. Novinku prezrádza veko nabíjacej zásuvky na ľavej strane karosérie, umiestnené symetricky k veku palivovej nádrže vpravo, logo hybrid umiestnené na veku batožinového priestoru a písmeno **h** modrej farby na predných blatníkoch, či príplatkový balík Color Blue -farebný prvok na „airbump“.

Svetlý a priestorový interiér pokračuje v naplňaní požiadaviek na komfort a pohodlie. V nami skúšanom vozidle sa nám páčila kombinácia hnedej NAPPÁ kože s čiernymi bokmi na sedadlách. Hnedá sa nachádza aj na prístrojovej doske, volante a stredovom tuneli. Predné sedadlá Advanced Comfort sú elektricky nastaviteľné, s masážnou funkciou, v nami skúšanom vozidle vyhrievané. Orientované sú hlavne na pohodlie, naozaj ich možno prirovnať ku kreslám v obývačke. V zákrutách moc telo nepodržia, málokto však bude chcieť v takomto na pohodlie jazdy zameranom aute „športovať“. Oproti verzii so spaľovacími motormi je v „hybride“ niekoľko špecifických detailov, akým je aj automaticky sa stmievajúce vnútorné spätné zrkadlo bez rámy. Keď sa vozidlo pohybuje v plne elektrickom režime (ZEV),

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový zážihový prepíňaný, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1598 cm³, najvyšší výkon 133 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 300 Nm pri 3000 ot./min.

Elektrický motor:
maximálny výkon 81 kW pri 2500 ot./min., maximálny krútiaci moment 320 Nm pri 500 až 2500 ot./min., Hybridný pohon (systémový výkon) 166 kW, krútiaci moment 360 Nm, kapacita batérie 13,2 kWh, elektrický dojazd - 50 km (WLTP)

Prevody:
8- stupňová automatická e-EAT prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektro-hydraulickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/55 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4500/2099/1689 mm, rázvor náprav 2730 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1883/2300 kg, objem batožinového priestoru 460/600/1510 l, objem palivovej nádrže 43 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najvyššia rýchlosť 225 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,9 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke WLTP 1,4-1,5 l/100 km, CO₂ WLTP 32-33 g/km

zapne sa pod spätným zrkadlom modré svetlo, viditeľné zvonku. Tento špeciálny prvok uľahčuje majiteľom Citroënu C5 Aircross SUV Hybrid jednoduchší vstup do vyhradených zón v centrách miest. Na stredovej konzole sa vpravo od voliča automatickej prevodovky nachádza aj ovládač jazdných režimov, ktorý ponúka vodičovi možnosť voľby (elektrický pre tichú „ekologickú“ jazdu, úsporný režim Hybrid a Sport pre dynamické jazdenie). Digitálna prístrojová doska s uhlopriečkou 12,3 palca ako aj 8-palcový stredový tablet s kapacitnou obrazovkou majú novú grafiku. Grafika názorne zobrazuje aktuálny jazdný stav vozidla. Vo výbave SHINE nechýba dvojzónová automatická klimatizácia, parkovacia kamera, navigačný systém 3D s integrovanou mapou Európy a hlasovým ovládaním, rádio AM/FM, hands-free Bluetooth a iné. V skúšanom aute sme mali k dispozícii hands-free otváranie zadných výklopných dverí (doplňková výbava). Vo vozidle je celý rad asistenčných a bezpečnostných systémov, napríklad adaptívny tempomat s obmedzovačom rýchlosti s funkciou ACC, systém rozpoznávania dopravných značiek, automatické prepínanie diaľkových svetiel, automatické stierače, systém sledovania mŕtveho uhla, rozšírený systém Active Safety Brake s funkciou chodci, cyklisti, predný, zadný parkovací asistent...

Tri zadné sedadlá sú samostatné, posuvné, ktoré možno nielen sklopiť, ale aj zasunúť tak, že vznikne rovná podlaha. Sú protipólom k predným, skôr primálne, dospelí cestujúci na krajných sedadlách sú až príliš blízko k dverám. Batožinový priestor ponúka 460 litrov. V podlahe batožinového priestoru je priestor pre odloženie nabíjacieho kábla. V kabíne je dostatok odkladacích priestorov.

Základom pohonnej sústavy je známy zážihový prepíňaný 1,6-litrový štvorvalcový motor s výkonom 133 kW pri 6000 ot./min.



Doplňa ho synchronný elektromotor s výkonom 81 kW integrovaný do automatickej prevodovky, ktorý berie energiu z 13,2 kWh Li-ionovej batérie (umiestnená je v batožinovom priestore, z objemu ktorého ubrala len nepatrne, „bolestivejšie“ je zmenšenie palivovej nádrže z 53 na 43 l). Systémový výkon pohonu je 166 kW a krútiaci moment 360 Nm. Aj keď má tento model pohotovostnú hmotnosť až 1894 kg (zo súrodencov má najvyššiu hmotnosť model so vznetovým motorom, a to 1574 kg) pohonná sústava ho dokáže zrýchľovať z pokoja na 100 km/h za 8,9 sekundy a dosiahne najvyššiu rýchlosť 225 km/h. Hybridná verzia umožňuje jazdu len s elektrickým pohonom až do rýchlosti 135 km/h. Výrobca uvádza, že na čisto elektrický pohon je auto schopné prejsť 50 km (WLTP). Nám sa podarilo prejsť takmer 40 km. S nabitou batériou v hybridnom režime sme dosiahli v kombinovanej prevádzke spotrebu 2,7 l/100 km. S vybitým akumulátorom spotreba benzínu stúpila na priemer 6,8 l/100 km. Automatická prevodovka e-EAT8 s viaclamelovou mokrou spojkou sa výborne hodí k celkovému charakteru tohto auta zameraného na pohodlie. Preraďuje veľmi plynule. Podvozok má mäkké pruženie (odpruženie s tlmičmi s progresívnymi hydraulickými dorazmi), na rozdiel od súrodencov poháňaných spaľovacími motormi, kde zadné kolesá spája priečka vlečenej nápravy, tento model má viacprvkovú zadnú nápravu. Zrejme kvôli väčšej hmotnosti. Spokojní sme boli s odhlučnením kabíny, k čomu prispeli predné sklá s akustickou ochranou.

Pomocou klasickej domácej zásuvky sa batérie nabíjajú od štyroch hodín (14 A zásuvka Green up Legrand) až do 7 hodín (štandardná zásuvka). Vďaka použitiu nástennej nabíjačky Wall Box s 32 A, ktorá sa dá kúpiť a 7,4 kW palubnej nabíjačky, ktorá je za príplatok, možno nabíjanie skrátiť na približne 2 hodiny. V štandardnej výbave sa nachádza palubná nabíjačka s výkonom 3,7 kW.

Skúšaný Citroën C5 Aircross Hybrid 225 e-EAT8 s úrovňou výbavy Shine aj s doplňkovou výbavou stál 37940 €.



Peugeot e-208 GT 100 kW 50 kWh ■■■■



PRÍJEMNÁ JAZDA, KRATŠÍ DOJAZD

Automobilka Peugeot už viac rokov príjemne prekvapuje svojimi novinkami verejnosť. Príkladom je nová generácia typu 208, odmenená titulom európskeho Auta roka 2020. Peugeot sa snaží zákazníkom ponúkať čo najširšiu paletu pohonných jednotiek pre všetky svoje typy. Pre 208 si zákazníci môžu vybrať úsporný „naftový“, dynamickejší „benzínový“ alebo elektrický pohon. Po modeloch so spaľovacími motormi sme vyskúšali aj elektromobil – v pôsobivo peknej modrej farbe. Vzhľadovo sa takmer nelíši od súrodencov so spaľovacími motormi. Ostatne, bolo by celkom zbytočné, keby dizajnéri automobilky chceli výraznejšie odlíšiť elektrickú verziu, lebo práve dizajn tejto generácie Peugeotu 208 patrí medzi jeho najoceňovanejšie vlastnosti. Odlíša sa len upravenou maskou chladiča vo farbe karosérie, tabuľkou s EVČ (zelená), či malým písmenom „e“ na zadných stĺpkach karosérie. Na veku batožinového priestoru je označenie výbavy GT. Vďaka kompaktným vonkajším rozmerom 4055x1765x1430 mm a rázvoru náprav 2540 mm je ideálnym 5-dverovým mestským hatchbackom.



Poháňa ho elektromotor s maximálnym výkonom 100 kW, dostupným pri 3673 až 10 000 ot./min. Má okamžitý nástup veľkého krútiaceho momentu, s maximom 260 Nm pri 300 až 3673 ot./min. Vďaka tomu sú rozjazdy tohto modelu, alebo manévry pri zmene jazdného pruhu v mestskej premávke zreteľne rýchlejšie ako pri modeloch poháňaných spaľovacími motormi.

Elektromotor je dopovaný veľkokapacitnou 50 kWh batériou, ktorá má zabezpečiť dojazd 340 km (WLTP). Pripojená je k tepelnej jednotke v priestore pre cestujúcich, tepelná regulácia batérie cirkuláciou kvapaliny umožňuje rýchle nabíjanie a jej dlhšiu životnosť. Na batériu sa vzťahuje 8-ročná garancia alebo 160 000 km na 70 % jej kapacity nabitia. Peugeot e-208 má k dispozícii tri jazdné režimy: Eco, Normal a Sport. Pri pokojnej jazde v režime Eco je obmedzená dynamika, zážitok z jazdy teda nie je výrazný. Odmenou je menšia spotreba elektrickej energie a dlhší dojazd. Plný výkon motora je využiteľný len pri jazdom režime Sport – s naozaj ostrým zrýchľovaním. Peugeot e-208 zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 8,1 sekundy a dosiahne maximálnu rýchlosť 150 km. Pre bežnú jazdu je najvhodnejší režim Normal. Pri aktivácii režimu B, teda s účinnejšou rekuperáciou, vozidlo spomaľuje výrazne rýchlejšie a to od okamihu, keď vodič uvoľní pedál plynu. Tento režim zjednodušuje vedenie auta hlavne pri jazde po meste, keď sme si naň zvykli, brzdový pedál takmer nebolo treba používať. Dojazd je veľmi závislý od štýlu jazdy, profilu trasy aj od komfortu, ktorý si chce posádka vo vozidle užiť. Ale aj od teploty prostredia, v ktorom sa vozidlo pohybuje. Nám sa podarilo na plné nabitie pri pokojnej jazde prejsť 315 km. Jazdili sme v lete, prevažne v meste a jeho blízkom okolí, cez deň sme mali občas zapnutú klimatizáciu. Dosiahli sme spotrebu 15,9 kWh/100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h spotreba



energie stúpla (20 kWh) a do interiéru sa dostáva viac aerodynamického hluku. Diaľnica však nie je pre malý elektromobil vhodným prevádzkovým prostredím. Z možného dojazdu daného kapacitou batérie diaľničná jazda veľmi rýchlo ukrakuje.

K dispozícii sú tri spôsoby nabíjania: cez štandardnú zásuvku v domácnosti nabitie „do plna“ trvá 16 hodín, cez zosilnenú zásuvku Green Up s dodávaným nabíjacím káblom, ďalej cez Wall Box nabitie za 5 hodín a 15 minút v trojfázovej (11 kW), alebo 8 hodín v jednofázovej verzii nabíjacej jednotky (7,4 kW). Cez špecializovaný verejný termínál je možné aj použitie 100 kW nabíjačky (80 % nabitia za 30 minút). Interiér pôsobí hodnotne, predstavuje novú generáciu Peugeot i-Cocpit. Pred vodičom sa nachádza 10,25-palcový displej s 3D zobrazením. V strede prístrojovej dosky je 10-palcový dotykový multifunkčný displej s dobrou grafikou. Nechýba prepojenie s mobilom prostredníctvom funkcií Apple Car Play, Android Auto. Pod displejom sa nachádzajú pochrómované „piano“ prepínače, ktoré poznáme už z iných vozidiel značky. Predné sedadlá sú pohodlné, s dobrou bočnou oporou.

V elektrickom vozidle je na stredovej konzole tlačidlo s bleskom. Po jeho stlačení sme sa dostávali do menu s energetickým tokom, grafom spotreby a nastavením dobíjania.

Objem batožinového priestoru je totožný s verziou so spaľovacím motorom, má 311 litrov (batéria je umiestnená v podlahe). Po sklopení operadiel zadných sedadiel vznikne schod, vo vozidle sa nachádza len sada na opravu defektu. V kabíne je dostatok odkladacích priestorov ako aj množstvo bezpečnostných systémov. Podvozok je naladený viac komfortne, dobre filtruje menšie nerovnosti ciest, väčšie nerovnosti tak dá posádke pocítiť aj zvukovo. Možno aj preto, že vozidlo má hmotnosť 1558 kg, čo je o 286 kg viac ako najsilnejšia „benzínová“ verzia.

Peugeot e-208 GT 100 kW 50 kWh sa predáva za 29 390 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 31 290 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Elektromotor s maximálnym výkonom 100 kW pri 3673 až 10 000 ot./min., maximálny krútiaci moment 260 Nm pri 300 až 3674 ot./min, kapacita batérie 50 kWh, dojazd podľa WLTP 340 km.

Prevody: 1-stupňový redukčný prevod, pohon kolies prednej nápravy. (AT 1 stupeň)

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, vzadu vlečená náprava so skrutne pružnou priečkou, vinuté pružiny, vpredu kotúčové brzdy, vzadu bubnové, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 205/45 R-17

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4050/1765/1430 mm, rázvor náprav 2540 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1500/1500 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1558/1910 kg, objem batožinového priestoru 311 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 150 km/h, kombinovaná spotreba do 16,9 kWh, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,1 s, CO₂ 0 g/km.

Predstavujeme

SUBARU OUTBACK ■■■■



NAJDOKONALEJŠÍ OUTBACK



Subaru Europe, dcérska spoločnosť koncernu Subaru Corporation, ohlásila 29. marca uvedenie novej generácie typu Outback na európske trhy; vo výstavných sálach autorizovaných predajcov by mal byť už od mája. Subaru Outback mal premiéru v roku 1995 a zapísal sa do histórie ako predchodca nového segmentu vozidiel typu "kombi-SUV crossover", spájajúcich atribúty automobilov s karosériou kombi a vozidiel typu SUV.

Z OUTBACKU SA POSTUPNE STALA VLAJKOVÁ LOĎ ZNAČKY SUBARU, PRIČOM JEHO POPULARITA V PRIEBEHU ROKOV RÁSTLA.

Za posledných 26 rokov sa v Európe predalo viac ako 303 000 automobilov Outback, celkový globálny objem výroby už prevýšil 6,6 milióna vozidiel (od roku 1989). Ľudia na celom svete ho považujú za cenného každodenného spoločníka vyznačujúceho sa bezpečnosťou, komfortom, praktickosťou, dlhou životnosťou a skvelými jazdnými vlastnosťami. Aj jeho 6. generácia má poskytovať radosť z jazdy, celkovú bezpečnosť či nadpriemernú odolnosť. A to v podobe najbezpečnejšieho najpriestranejšieho, najzdatnejšieho a najkultivovanejšieho automobilu, v akej sa Outback kedy vyrábal - vlastnosťami, kvalitou vyhotovenia je autom prémiového segmentu.

Kľúčové vlastnosti nového Outbacku (v európskej špecifikácii)

Vďaka tenkým stĺpikom karosérie, veľkým preskleným plochám, tvaru sedadiel a celému radu vyspelých bezpečnostných technológií na úrovni svetovej špičky ponúka bezpečnosť v každom ohľade. Pýši sa štedrou štandardnou výbavou, zahŕňajúcou asistenčnú technológiu EyeSight novej 4. generácie. Systém dvoch stereokamier má teraz rozšírený, takmer **zdvojnásobený zorný uhol** a nový softvér na rozpoznávanie objektov v obraze. Vodič má k dispozícii **11 bezpečnostných funkcií**, vrátane novín ako je pokročilý adaptívny tempomat s funkciou udržiavania vozidla v strede jazdného pruhu, núdzový asistenčný systém pre udržanie vozidla v jazdnom pruhu, systém rozpoznávania dopravných značiek s inteligentným obmedzovačom rýchlosti, systém upozornenia na opustenie jazdného pruhu pomocou vibrovania volantu, systém prevencie opustenia jazdného pruhu (schopný rozpoznať aj zatrávnené predely či okraje vozovky), a protikolízny brzďový systém s rozšírenou podporou pri prevencii kolízií na križovatkách. Do balíka bezpečnostných prvkov pribudla technológia rozpoznávania tváre v podobe systému monitorovania vodiča (DMS), ktorá vodiča upozorní v prípade straty pozornosti alebo únavy. Novinkou v štandardnej výbave je aj funkcia automatického brzdenia pri cúvaní (RAB), ktorá vodičovi pomáha predchádzať kolíziám pri cúvaní. Bohatá bezpečnostná výbava zahŕňa systém detekcie vozidiel vzadu (SRVD), viacsmerový monitor, využívajúci prednú kameru, zadnú kameru a bočné kamery na eliminovanie mŕtvych uhlov v záujme zlepšenia bezpečnosti, a systém upozornenia na objekty v priestore zadných sedadiel.



BOXER s bezstupňovou prevodovkou Lineartronic. Štvorvalcový 2,5-litrový atmosférický motor s protibežnými piestami a priamym vstrekaním paliva má približne 90 % prepracovaných dielcov a väčší kompresný pomer. Modernizovaná bezstupňová prevodovka Lineartronic má rozsah prevodov rozšírený tak, aby zodpovedal 8-stupňovej automatickej prevodovke. Má prepracovaný hydraulický systém a používa olej s menšou viskozitou, vďaka čomu má o 22 % menšie výkonové straty ako v predchádzajúcom vyhotovení. Táto kombinácia poskytuje lepšie jazdné parametre a lepšiu kontrolu nad prenosom krútiaceho momentu, kým štandardne montovaný symetrický pohon všetkých kolies má schopnosť poradiť si so všetkými jazdnými podmienkami a typmi povrchov. K lepšej ovládateľnosti a stabilite v zákr-



Platforma SGP poskytuje najväčšiu bezpečnosť cestujúcich v danej triede vďaka zväčšenému podielu plechov z vysoko pevnostnej ocele. Karoséria je ľahšia, no poskytuje lepšiu ochranu pri náraze spredu, z boku aj zozadu vďaka 40-percentnému zlepšeniu účinnosti absorpcie energie a prenosu sily nárazu. Karoséria zásadným spôsobom vystužuje nový konštrukčný rám (ucelená vnútorná rámová konštrukcia) s doplnenými nosníkmi a pomocnými rámami. **Špičková úroveň bezpečnosti pri zrážke a zlepšená schopnosť ochrániť posádku pri nehode sa ukázali v nárazovom teste MPDB (Mobile Progressive Deformable Barrier).**

Nová generácia Outbacku si zachovala jedinečnú kombináciu permanentného symetrického pohonu všetkých kolies a motora Subaru





tách zas prispieva systém aktívneho smerovania krútiaceho momentu v štandardnej výbave. Vozidlo s rozmermi 4870x1875x16765 mm má normovanú spotrebu v zmiešanej prevádzke 7,4 l benzínu na 100 km, dosiahne najvyššiu rýchlosť 193 km/h.

Jazdné vlastnosti a jazdný komfort sa podarilo zlepšiť vďaka významným zlepšeniam na systémoch zavesenia kolies a podvozka, zameraným na elimináciu prenosu vibrácií do systému riadenia, podlahy a sedadiel. Väčšia tuhosť karosérie postavenej na platforme SGP, spolu s optimálnym umiestnením tlmiacich a zvukovoizolačných materiálov a predĺžením zdvihu pruženia, priniesla zlepšenie absorpcie otrasov na hrbolatých cestách a významné zmenšenie hluku v interiéri. Prispelo k tomu aj nové zvukovoizolačné sklo s tlmiacou vnútornou fóliou v prípade čelného skla a okien predných dverí.



Prepracované štruktúry karosérie a podvozka zabezpečujú o 50 % menšie nakláňanie karosérie, vynikajúcu stabilitu pri priamej jazde a rýchlejšie a lineárnejšie reakcie na pohyby volantu, kopírujúce úmysly vodiča. Štandardná výbava obsahuje aj systém voliteľných jazdných režimov SI-DRIVE, pomocou ktorých si vodič môže prispôsobiť odozvu vozidla na zošliapnutie plynového pedála; k dispozícii sú režimy „Intelligent“ a „Sport“. Systém ponúka vodičovi väčšiu flexibilitu, komfort a radosť z jazdy.

Interiér je priestrannejší, vzdialenosť medzi stredmi predných a zadných sedadiel sa medzigeneračne zväčšila o 10,8 mm, vzdialenosť medzi cestujúcimi vľavo a vpravo narástla vo výške bedrového kĺbu o 30 mm a vo výške pliec o 7 mm. Šírka otvoru batožinového priestoru sa zväčšila takmer o 30 mm, podlaha batožinového priestoru je dlhšia o 23,9 mm a objem batožinového priestoru narástol o 10 l na hodnotu 522 l (so vzpriamenými operadlami sedadiel). Vo vozidle Subaru prvýkrát použitý **systém elektrického ovládania dverí batožinového priestoru bez použitia rúk** s funkciou vyklopenia krytu batožinového priestoru jedným dotykom umožňuje otvárať batožinový priestor Outbacku jednoduchým pohybom lakťa v blízkosti snímača zabudovaného do loga. Na bočných stenách batožinového priestoru sa nachádzajú funkčne zlepšené háčiky a sieťkové vrecko, vďaka ktorým možno predmety v batožinovom priestore jednoducho upevniť sieťou. V záujme ešte väčšej všestrannosti a bezpečnosti je Outback štandardne vybavený upravenými strešnými lyžinami s integrovanými výklopnými priečnikmi a viazacími otvormi, vďaka ktorým možno popruhy upevniť priamo o strešné lyžiny. Stúpadlá v priestore dverí sú širšie a majú protišmykový povrch, čo zabezpečuje stabilitu pri nakladaní batožiny.



Nový Outback je štandardne vybavený veľkou, vertikálne orientovanou 11,6-palcovou dotykovou obrazovkou na stredovej konzole. Je súčasťou najmodernejšieho informačno-zábavného systému v ponuke Subaru s novým používateľským rozhraním, ktoré vodičovi pomáha pri upravovaní nastavení vozidla a pripájaní smartfónov. K používateľskému komfortu prispieva aj možnosť pripojiť k informačno-zábavnému systému smartfón prostredníctvom rozhraní Apple CarPlay² a Android Auto^{TM3}. **Systém monitorovania vodiča (DM)** prispieva nielen k bezpečnosti, ale aj ku komfortu, a to vďaka kamere na rozpoznávanie tváre, ktorá identifikuje človeka na sedadle vodiča, na základe čoho môže systém automaticky upraviť polohu sedadla a vonkajších spätných zrkadiel a tiež nastavenia klimatizácie.



Väčší výkon motora prináša nielen **razantnejšiu akceleráciu**, ale aj schopnosť lepšie si poradiť s náročným terénom, takže vodič si môže vychutnať schopnosti SUV v každej jazdnej situácii. Tento najodolnejší Outback, aký sa kedy vyrábal, má vo výbave **nový systém X-MODE** s dvoma režimami: SNOW/DIRT (sneh/štrk) a DEEP SNOW/MUD (hlboký sneh/blato), čo ešte zlepšuje zdatnosť auta v teréne. Svetlá výška narástla na 213 mm, predný a zadný nájazdový uhol má hodnotu 19,7°, resp. 22,6° (JIS) a prejazdový uhol je 21,0°. Outback dokáže ťahať prívies až do hmotnosti 2000 kg. Cúvacia kamera je teraz vybavená ostrekovačom, vďaka ktorému bude objektív kamery vždy čistý, bez nánosov prachu, blata a špiny.

V súlade s **dizajnovou filozofiou značky Subaru: “Dynamic x Solid”** má teraz Outback robustnejší zovňajšok, vychádzajúci z dizajnovkej koncepcie **“Active & Tough”**. Širšie blatníky, veľká šesťuholníková mriežka chladiča, obloženie prednej masky a vertikálne orientované LED svetlá do hmly v rohoch zdôrazňujú odolnosť tohto SUV.



Prepracovaný je aj **dizajn interiéru** so starostlivo zvolenými kvalitnými materiálmi po celej kabíne. Zväčšené čelné sklo prispieva k dojmu otvoreného priestoru. Outback ponúka množstvo variantov čalúnenia sedadiel, od potahov **z kože Nappa**, budiacej dojem luxusu, až po vodeodpudivý, odolný materiál **StarTex**, umožňujúci aktívnejším používateľom nasadnúť ešte s mokrým oblečením po aktivitách vo vode či v daždi.

Nový Outback je dostupný v troch stupňoch výbavy: Touring, Adventure a Premium a jeho charakter umocňujú aj nové, špeciálne navrhnuté farby karosérie „Autumn Green Metallic“ a „Brilliant Bronze Metallic“.

-su-



Predstavujeme

SEAT Ibiza, Arona ■■■■

EVOLÚCIA v exteriéri, revolúcia v interiéri



Automobilka SEAT predstavila svoje malé „mestské“ typy Ibiza a Arona po ich modernizácii. SEAT Ibiza je ikonou značky, od uvedenia prvej generácie v roku 1984 sa malý hatchback etabloval ako najúspešnejší typ, aký kedy zišiel z výroby linky SEAT. A osviežená verzia má ambíciu zachovať si túto víťaznú mentalitu. Arona pribudla do výrobného programu automobilky pred necelými štyrmi rokmi, konštrukčne je odvodená od Ibizey. Toto mestské SUV má robustnejší vonkajší dizajn a spôsobilosť pre jazdu mimo spevnených ciest, no vďaka svojim kompaktným rozmerom sa agilne preplétá aj rušnými ulicami veľkomiest.



IBIZA

Ibiza je hlavným pilierom úspechu španielskej značky od svojej premiéry v roku 1984 a po 37 rokoch, piatich generáciách a takmer 6 miliónoch predaných exemplárov je najúspešnejším typom SEAT. Modernizovaná piata generácia má ambíciu udržať si túto víťaznú mentalitu ako kľúčový typ vo svojom segmente v Európe.

K osvieženiu vzhľadu karosérie prispeli štandardne dodávané technológie LED na vonkajšom osvetlení vozidla, disky kolies z ľahkej zliatiny s novým dizajnom. Typové označenie na zadnej časti karosérie vytvorené ručne písaným písmom a nové logo SEAT v dvojfarebnom chrómovom vyhotovení dodáva vonkajšiemu dizajnu elegantnú finálnu bodku. Zákazníci majú na výber 9 farieb, z toho dva nové modré odtiene: Sapphire Blue a Asphalt Blue.

Vnútri karosérie Ibiza prináša výraznú revolúciu dizajnu v porovnaní s predchodcom. Úplne nová prístrojová doska s mäkkým povrchom, s väčším, voľne stojacim centrálnym displejom systému infotainmentu – teraz umiestneným pre zlepšenie ergonomie vo zvýšenej polohe – ako aj nový ergonomický multifunkčný volant

potiahnutý kožou Nappa reprezentujú nový dizajn interiéru a dodávajú kabíne nový štýl. Moderný charakter ďalej umocňujú osvetlené mriežky ventilácie s novým dizajnom.

SEAT Ibiza je plne digitálne prepojený vďaka vnútornej a vonkajšej konektivitě. Zahŕňa systém Wireless Full Link prinášajúci Android Auto a Apple CarPlay do kabíny; vonkajšiu konektivitu zabezpečujú online služby SEAT CONNECT. Užívatelia môžu všetky funkcie ovládať na dotykových displejoch nových systémov infotainmentu s uhlopriečkou 21 cm (8,25“) a 23,4 cm (9,2“), ako aj hlasovým ovládaním prirodzenou rečou, ktoré sa aktivuje frázou „Hola Hola“. Nové asistenčné systémy ako Travel Assist umožňujú poloautomatickú jazdu v celom rozsahu rýchlosti. A so systémami Lane Assist, Side Assist, Traffic Sign Recognition a High Beam Assist je SEAT Ibiza vybavený z hľadiska bezpečnosti na najvyššej aktuálnej úrovni.

Modernizovaná Ibiza sa bude predávať s piatimi motormi, pokrývajúcimi výkonové rozpätie od 59 kW do 110 kW spaľujúcimi benzín a stlačený zemný plyn CNG.



ARONA

Od svojho uvedenia v roku 2017 sa Arona úspešne presadila na trhu, doteraz sa predalo viac ako 350 000 exemplárov. Vlni bola druhým najpredávanejším typom značky. Energetickejší, robustnejší a na pohľad bezpečnejší vonkajší vzhľad je jedným zo znakov jej modernizácie. Zmeny sú aj v kabíne, Arona dostala aj nové systémy infotainmentu zabezpečujúce najvyššiu úroveň konektivity a najmodernejšie asistenčné systémy.

Modifikovaný dizajn dodal vonkajšiemu vzhľadu novú robustnosť, výraz bezpečnosti a charakter off-road pri novej verzii vybavenia Xperience. Štandardné použitie technológie LED na vonkajšom osvetlení vozidla zabezpečuje lepšiu viditeľnosť a menšiu spotrebu elektrickej energie. Predná časť s novým predným nárazníkom zahŕňa aj nové reflektory do hmly zvýrazňujúce vzhľad off-road. Na zadnej časti karosérie nový zadný spojler a difúzor v nárazníku osviežujú dizajn, ktorý dotvárajú disky kolies s ľahkej zliatiny s novým dizajnom, podobne ako pri Ibize je označenie typu na zadnej časti vytvorené ručne písaným písmom a nové logo SEAT v dvojfarebnom chrómovom vyhotovení.



Zmeny vnútri karosérie sú výrazné, aké dostala aj Ibiza. Platí to aj o úrovni konektivity a o rozsiahlej palete asistenčných systémov.

Modernizovaná Arona sa bude predávať so štyrmi motormi, pokrývajúcimi výkonové rozpätie od 66 kW do 110 kW spaľujúcimi benzín a stlačený zemný plyn CNG.

Zmodernizované typy Ibiza a Arona sú na 100 % navrhnuté, vyvinuté a vyrábané v Barcelone, v hlavnom závode SEAT Martorell.

-st-

ZNAČKA CUPRA OSLOVUJE TRETIE NARODENINY

Značka CUPRA, patriaca do SEAT Group, vstupuje do novej éry. Tri roky po jej slávnostnej inaugurácii vstupuje do kľúčového roku 2021, ktorý bude impulzom pre transformáciu. Na oslavu tretích narodenín značky sa výkonný tím CUPRA presunul na virtuálnu platformu CUPRA e-Garage.

Od svojho založenia v roku 2018 značka CUPRA prekonala všetky pôvodné očakávania kumulovaným predajom 65 000 vozidiel a dvojročným medzročným rastom predaja. Po uvedení nového produktového portfólia a predstavení prvého exkluzívne vyvinutého typu Formentor, CUPRA zrýchlila svoj rast a v januári 2021 sa stala najrýchlejšie rastúcou značkou, keď dosiahla druhý mesačný predajný rekord za sebou.

Stratégia značky CUPRA v aktuálnom roku spočíva na troch pilieroch: rozširovanie elektrifikácie v rámci produktového programu, nová distribučná stratégia na posilnenie globálnej prezencie a pokračovanie v budovaní sveta značky poskytovaním nových zážitkov.

Elektrifikácia má byť kľúčom k rastu značky CUPRA v roku 2021. So všetkými šiestimi verziami s pohonom plug-in hybrid v typoch CUPRA Leon a CUPRA Formentor spolu s prvým modelom CUPRA Ateca chce značka posilniť svoju prezenciu v Európe a presadiť sa na najviac elektrifikovaných trhoch ako Nórsko a Holandsko. Cieľom je, aby v rade Formentor pripadlo 50 % na verzie s pohonom plug-in hybrid. CUPRA okrem toho plánuje rozšíriť svoju prezenciu na exportných trhoch ako sú Mexiko, Izrael a Turecko.

Na doplnenie ponuky pohonných jednotiek prvého vlastného typu na osem rozličných agregátov značka predstavila model CUPRA Formentor VZ5 s výkonom 287 kW, ktorý bude vyrobený v limitovanej sérii 7000 kusov. Pri jeho svetovej premiére Dr. Werner Tietz, člen predstavenstva pre výskum a vývoj povedal: „CUPRA Formentor VZ5



je ultimátnym príkladom výkonného vozidla so spaľovacím motorom pre automobilových nadšencov. Tento automobil je našim korunným klenotom a je jedným z najlepších príkladov úzkeho prepojenia medzi pretekárskou traťou a cestou, pretože nám ho pomohli vytvoriť naši továrenskí jazdci Mattias Ekström a Jordi Gené.“

Uvedenie elektromobilu CUPRA Born, odvodeného od štúdie el-Born, predstavené v roku 2019 a pomenovaného po trendovej štvrti v Barcelone, prinesie impulz pre transformáciu spoločnosti. CUPRA Born má byť významným konkurentom na trhu kompaktných elektrických automobilov svojim stimulujúcim dizajnom a spontánnou výkonnosťou.

Uvedenie typu CUPRA Born na trh bude zahŕňať zavedenie agentúrneho spôsobu predaja, ktorý je priebornejší a posilní online prezenciu siete autorizovaných predajcov. Okrem toho značka plánuje aj posilniť svoju fyzickú viditeľnosť otvorením exkluzívnych predajných miest typu City Garage Stores v centrách veľkých miest na celom svete. S týmto novým predajným modelom chce CUPRA do konca roka 2022 rozšíriť svoju globálnu distribučnú sieť na 800 predajných miest. Okrem toho značka plánuje rozšíriť na 1000 osôb tím špeciálne kvalifikovaných poradcov predaja, tzv. CUPRA Masters, ktorí budujú vzťah so zákazníkom od prvého kontaktu až po popredajné služby.

-ca-

Predstavujeme (PR)

Toyota Mirai ■■■■

Toyota opäť udáva trend v oblasti elektrifikácie



Autá budúcnosti sa už teraz stávajú reálnymi a dostupnými. V čase boomu elektromobility prišli automobilky ešte s revolučnejším riešením a oveľa šetrnejším k prírode. Vodíkové autá sú absolútne eko, neprodukujú počas jazdy žiadne uhlíkové emisie, iba voľu a „nabijú sa“ za pár minút. A navyše, ich cena vás príjemne poteší. Ako prvé má takéto vozidlo, ako inak, Toyota. A kúpiť si ho možno už aj u nás, na Slovensku.

PÔSOBIVÝ DIZAJN, dojazd 650 km

Vodík využívaný v tzv. palivových článkoch na výrobu elektrického prúdu pre pohon automobilov je popri tzv. batériových elektromobiloch najčastejšie spomínanou alternatívou náhrady spalovacích motorov v autách. Keď sa raz bude hodnotiť súčasná hektická snaha nahradiť v cestnej doprave pohon spalovacími motormi, práve Toyota Mirai bude celosvetovo tým najvýraznejším reprezentantom „vodíkovej cesty“.

Vedenie spoločnosti Toyota verí, že vodík premieňaný v palivových článkoch na elektrickú energiu bude zohrávať čoraz významnejšiu úlohu nielen v cestnej doprave, ale aj v ďalších oblastiach ekonomiky. Aj v nich sa angažuje, ale čo môže byť v súčasnosti lepším propagátorom využitia vodíka, ako auto s priťažlivým vzhľadom a nulovými emisiami CO₂ počas jazdy?



Zozbierané ohlasy majiteľov prvej generácie typu Mirai boli dôležitým faktorom pri vývoji druhej generácie tohto veľkého športovo-elegantného sedanu. Jeho koncept Toyota predstavila na tokijskom autosalóne v roku 2019 a návštevníkom sa veľmi páčil. Iste aj preto sa sériovo vyrábaný sedan Mirai od konceptu vzhľadovo nelíši, prakticky si zachoval aj jeho vonkajšie rozmery (dĺžka 4975 mm, šírka 1885 mm, výška 1480 mm a rázvor náprav 2920 mm). S využitím súčasných technologických možností, aké v čase prvej generácie Mirai neboli dostupné a mnohoročných skúseností s vývojom „elektrifikovaných“ systémov pohonu (Toyota Prius bola priekopníkom automo-



bilov s hybridným pohonom, mala premiéru v roku 1997) posunuli odborníci Toyoty druhou generáciou typu Mirai technológiu elektromobilov na vodíkový pohon na novú, podstatne vyššiu úroveň.

Kým prvá generácia mala poháňané predné kolesá, v druhej je hnací elektromotor s výkonom 134 kW a krútiacim momentom 300 Nm umiestnený pri zadnej náprave a poháňa zadné kolesá. K významným medzigeneračným zmenám v stavbe Toyoty Mirai prispel aj pokrok vo vývoji palivových článkov. V prvej generácii 370 palivových článkov s produkovaným výkonom 114 kW malo celkový objem 33 litrov. Boli umiestnené pod prednými sedadlami. V novej generácii Mirai je 330 palivových článkov s celkovým výkonom 128 kW, ktoré zaberajú objem len 24 litrov, preto ich bolo možné umiestniť pod prednú kapotu. Nový systém palivových článkov je schopný fungovať aj pri vonkajšej teplote -30 °C. Kým v prvej generácii elektrický prúd z palivových článkov dobíjal nikel-metal hydridovú akumulátorovú batériu s hmotnosťou 46,9 kg, teraz sa elektrická energia pre hnací elektromotor koncentruje v účinnejšom lítium-iónovom akumulátore s hmotnosťou 44,6 kg.



Druhá generácia Mirai má tri nádrže na vodík. Kým do dvoch nádrží, ktoré mala prvá generácia, sa zmestilo 4,6 kg stlačeného vodíka, do troch nádrží novej generácie možno natlačiť až 5,6 kg vodíka. Spolu so zlepšením účinnosti palivových článkov a skvalitnením riadiacej jednotky pohonného systému to viedlo k predĺženiu dojazdu vozidla až o 30%, na 650 kilometrov. Naplnenie 5,6 kg vodíka do prázdnych nádrží vozidla trvá 3 až 5 minút, čo je porovnateľné s plnením nádrží áut so spalovacími motormi. A je neporovnateľne kratšie ako dobíjanie „batériových“ elektromobilov. Zdokonalenie popísaných prvkov hnacej sústavy Mirai umožnilo konštruktérom postaviť vozidlo s takmer dokonalým rozložením hmotnosti vozidla v pomere 50:50 na prednú a zadnú nápravu, čo je významným faktorom stability vozidla. Aj vďaka aerodynamicky atraktívne navrhnutej karosérii postavenej na mimoriadne tuhej platforme GA-L a nízkemu ťažisku Toyota Mirai druhej generácie bezpečne prechádza zákrutami tak, ako si praje jej vodič.



Je logické, že reprezentatívny sedan Toyoty, priekopník „vodíkovej éry“, má emotívny dizajn a všetky prvky jeho interiéru majú prémiovú kvalitu, čo naznačujú aj fotografie. Predaj novej generácie Toyoty Mirai začal vlani v Japonsku a Severnej Amerike. Objednať si ho možno už aj u nás, cena veľmi kvalitne vybaveného modelu začína sumou 62 990 eur. Dobrou správou je, že prvé čerpacie stanice vodíka by sa mali na Slovensku objaviť už v priebehu tohto roka, a to v Bratislave a v Košiciach. A postupne budú pribúdať.



PÔSOBIVÝ NÁSTUPCA AUTA ROKA 2014



Automobilka PEUGEOT predstavila novú generáciu typu 308. Postavili ju tak, aby nadviazala na úspechy predchádzajúcej generácie, ktorá sa nielen dobre predávala, ale nazbierala mnohé ocenenia, vrátane európskeho titulu „Auto roka 2014“.

Nový PEUGEOT 308 posilňuje svoju pozíciu v rámci segmentu. Úlohou dizajnérov bolo navrhnuť auto nielen s oku lahodiacou karosériou, ale aj s kvalitnými aerodynamickými vlastnosťami. Optimalizácia architektúry karosérie priniesla i väčší vnútorný priestor, k čomu pomohlo aj predĺženie rázvoru náprav o 55 mm (na 2675 mm). Kapota je opticky predĺžená vďaka kombinácii menšej výšky o 20 mm (na 1444 mm) a plynulému prechodu smerom k prednej maske. Šírka vozidla je 1852 mm, nová generácia je o 110 mm dlhšia (4367 mm). Nové logo značky v retro štýle pôsobivo zapadá do rozmernej masky chladiča. Dizajn sa pritom snúbi s technologickou vyspelosťou: radar slúžiaci pre jazdné asistenčné systémy je úplne skrytý za logom (je použitá „radomová“ technológia využívajúca indium, prepúšťajúce radarové vlny), chladiča, miesto vyhradené pre evidenčné číslo auta dizajnéri posunuli nižšie do predného nárazníka.

Predné svetlá využívajú technológiu LED už od základného stupňa výbavy – úzke a ostro rezané, umocňujú dynamiku, až do predného nárazníka sú predĺžené dennými svetlami v tvare háku. Tento svetelný podpis je dokonale v súlade s aktuálnym štýlom značky PEUGEOT, ktorý je vo dne aj v noci rozpoznateľný na prvý pohľad. Vo verziách GT/GT Line sú predné LED svetlá ešte užšie a pre zlepšenie bezpečnosti a účinnosti pri každodennom používaní využívajú PEUGEOT Matrix LED Technology. Svetlá vzadu sú vybavené full LED technológiou a majú moderný a pre značku typický svetelný podpis v tvare troch pazúrov. Nový PEUGEOT 308 prichádza v 7 farbách: zelená Olivine, modrá Vertigo, červená Elixir, biela Pearl, biela Banquise, šedá Artense, čierna Perla Nera. PEUGEOT i-Cockpit® v novom PEUGEOTE 308 je stále založený na využití centrálného „na vodiča orientovaného“, displeja, avšak tak, aby sa spolujazdec vedľa neho necítil byť „vynechaný z deja“. To isté platí aj pre stredovú konzolu, ktorá je zámerne otvorená aj spolucestujúcemu. Jedným z hlavných cieľov pri navrhovaní interiéru bolo vytvoriť rovnováhu pri zdieľaní priestoru medzi vodičom a spolujazdcom sediacim vedľa neho. Vzhľad stredovej konzoly nadväzuje na priestorovo úsporný dizajn nového ovládania klimatizácie. Je navrhnutá tak, že všetky ovládacie prvky vozidla súvisiace s jeho pohybom a dynamikou sú zakomponované do oblúka na vodičovej strane:



■ nový kompaktný ovládač pre preradovanie (Reverse (spiatok), Neutrál, Drive (jazda) ako aj 2 tlačidlá - Parking a Manual - slúžiace pre 8-stupňovú automatickú prevodovku,

■ volič jazdných štýlov umožňujúci voľbu rôznych jazdných režimov (Electric, Hybrid, Eco, Normal a Sport), v závislosti od motora.

Stredová konzola sa rozširuje tak, aby vznikol priestor pre bezdrôtové dobíjanie smartfónov. Jej zvyšnú časť tvoria úložné a odkladacie priestory. Prístrojová doska nového PEUGEOTU 308 je založená na architektúre „HIGH-VENT“, čo znamená, že ventilačné výduchy sa nachádzajú priamo pred hlavami cestujúcich v priestore, zaručujúcim pre vodiča aj spolujazdca optimálny komfort. Okrem toho je súčasťou jej novej architektúry aj to, že 10-palcový centrálny displej, umiestnený o niečo nižšie ako digitálny prístrojový štít, má vodič bližšie k ruke a navyše prirodzenejšie zapadá do prístrojovej dosky. Od úrovne výbavy ALLURE využíva nový PEUGEOT 308 plne prispôsobiteľné virtuálne i-ovládače, nahrádzajúce predný klimatický panel s hardvérovými ovládačmi. Usporiadané po stranách stredového displeja, podobne ako otvorená kniha, prinášajú nielen novú estetiku, ale aj technológiu, ktorá je v tomto segmente jedinečná. Každý i-ovládač je na dotyk citlivou skratkou k nastaveniu klimatizácie, telefónnym kontaktom, k rádiu a možno nimi spúšťať aj všetky aplikácie. Tie je možné nastaviť podľa užívateľových preferencií.



Celkový dizajn interiéru vyniká aj vďaka rozmanitosti a štýlu použitých materiálov. Ambientne LED podsvietenie (na výber je 8 farieb) skryté za stredovou obrazovkou je rozptýlené cez hlavný dekór k výplňam dverí, ktoré môžu byť v závislosti od úrovne výbavy z plastu, látkové, z Alcantary® alebo doplnené dielcami z lisovaného hliníka. Zrkadlenie smartfónov funguje bezdrôtovo a umožňuje zároveň pripojiť prostredníctvom Bluetooth až dva telefóny. Stredový 10-palcový displej s veľkým rozlíšením je jednoducho a plne konfigurovateľný s využitím viacerých okien pre aplikácie a widgety (ovládače), ľahko sa ovláda a je rovnako citlivý, ako displej tabletu.

Systém PEUGEOT i-Connect Advanced poskytuje výnimočný technologický zážitok aj vďaka výkonnej a pokročilej online navigácii Tom-Tom. Pre čo najväčšiu prehľadnosť sa mapa môže zobraziť na celej ploche 10-palcového displeja a aktualizácia mapových podkladov prebieha na diaľku. Príkazom "OK PEUGEOT" sa aktivuje ovládanie hlasom, pri ktorom možno využívať prirodzenú reč pre prístup k všetkým základným funkciám infotainmentu, čo nielen zlepšuje bezpečnosť pri jazde, ale uľahčuje aj jeho nastavovanie a každodenné používanie. Aby užívateľ mohol správne ovládať všetky funkcie systému a našiel odpovede na prípadné otázky, sú v ňom zahrnuté aj návody a kompletná technická dokumentácia.

Súčasťou výbavy je aj najnovšia generácia jazdných asistenčných systémov využívajúcich najpokročilejšie technológie, akými značka momentálne disponuje:



Balík DRIVE ASSIST 2.0 (dostupný na konci roka 2021) predstavuje ďalší krok smerom k čiastočne autonómnej jazde, jeho súčasťou sú adaptívny tempomat s funkciou ŠTART – STOP s automatickou 8-stupňovou prevodovkou EAT8, asistencia pre udržiavanie auta vo zvolenom jazdnom pruhu a tiež tri nové funkcie, dostupné na cestách s viacerými jazdnými pruhmi:

■ Poloautomatická zmena jazdného pruhu, pri ktorej systém vodičovi pri rýchlostiach od 70 do 180 km/h navrhuje predbehnutie pred ním idúceho vozidla a vzápätí aj bezpečný návrat do pôvodného jazdného pruhu.

■ Rozšírené rozpoznávanie odporúčanej rýchlosti, pri ktorom systém vodičovi navrhuje na základe rozpoznávania značiek s prikázanou alebo odporúčanou rýchlosťou, aby im prispôbil aktuálnu rýchlosť vozidla (pridal, alebo spomalil).



■ Prispôsobenie rýchlosti auta na základe profilu zákrut, aktívne až do 180 km/h.

Nový PEUGEOT 308 prichádza so štandardnou a doplnkovou výbavou, typickou pre vozidlá vyšších tried:

- Rozšírené monitorovanie mŕtveho uhla (75 metrov)
- Monitorovanie situácie za vozidlom (pri cúvaní upozorní na prekážku v jeho blízkosti)
- Nová 180-stupňová cúvacia kamera s veľkým rozlíšením a integrovanou ostrekovacou dýzou pre samočistenie
- 360-stupňový parkovací asistenčný systém so 4 kamerami (predná, zadná, bočné)
- Bezklúčové ovládanie so snímačom priblíženia sa k autu
- Kompletne rozmraziteľné vyhrievané čelné sklo a vyhrievaný volant
- Systém tiesňového volania "E-CALL+" s informáciami o čísle cestujúceho a polohe vozidla, vrátane smeru jazdy
- Natočenie spätných zrkadiel do optimálnej polohy pri zaradení spiatocky.

V závislosti od stupňa výbavy pre zlepšenie komfortu a bezpečnosti ponúka širokú škálu bezpečnostných a asistenčných systémov:

- Adaptívny tempomat s funkciou STOP & GO (automatická prevodovka EAT8) s možnosťou nastavenia vzdialenosti medzi vozidlami



- Adaptívny tempomat (limit 30 km/h) s ručne ovládanou prevodovkou a s možnosťou nastavenia vzdialenosti medzi vozidlami
- Automatické núdzové brzdenie s predkolíznym varovaním (v závislosti od verzie, rozpoznáva chodcov aj cyklistov, vo dne aj v noci, pri rýchlostiach od 7 km/h do 140 km/h)
- Aktívne varovanie pred vybočením z jazdného pruhu (alebo prejazdom krajnice) s korekciou smeru
- Monitorovanie únavy vodiča počas dlhých jazd pomocou analýzy mikro-pohybov volantom, aktívne pri rýchlostiach nad 65 km/h
- Automatické prepínanie diaľkových svetiel
- Rozšírené rozpoznávanie dopravných značiek (stop, zákaz vjazdu, zákaz predbiehania, koniec zákazu predbiehania a pod.)
- Strešné okno so slnečnou clonou
- Alarm s perimetrickou ochranou, ultrazvukovými snímačmi a funkciou DEADLOCK (blokovanie mechanického odomykania aj zvnútra).

Moderné technológie sa podieľajú aj na zlepšení presklenia: čelné sklo je kompletne vyhrievané, predné aj zadné sklo sú hrubšie, bočné sklá vpredu sú akusticky laminované.



PEUGEOT 308 je verný sloganu „Power of Choice“ a ponúka viacero možností pohonu, vrátane dobijateľného (plug-in) hybridu. „Benzín“ reprezentuje zážihový 1,2-litrový trojvalec PureTech vyladený na výkon 81 alebo 96 kW, „naftu“ 1,5-litrový vznetový štvorvalec BlueHDi s výkonom 96 kW. Vznetový a výkonnejší zážihový motor možno kombinovať so 6-stupňovou ručne ovládanou alebo s 8-stupňovou automatickou prevodovkou. Slabší zážihový spolupracuje s ručne ovládanou prevodovkou. Dve výkonové verzie plug-in hybridného pohonu využívajú elektromotor s výkonom 81 kW a lítium-iónový akumulátor s kapacitou 12,4 kWh. V slabšej verzii (132 kW) elektromotor spolupracuje so zážihovým motorom 1.6 PureTech s výkonom 110 kW, vo výkonnejšej (162 kW) rovnaký motor vyladený na výkon 132 kW.

V závislosti od krajiny, v ktorej sa bude predávať, si bude možné nový PEUGEOT 308 kúpiť aj online prostredníctvom webovej stránky, pričom celý proces predaja bude digitálny, vrátane výberu spôsobu financovania, prípadného spätného odkúpenia vozidla a voľby miesta doručenia.

-pt-

Predstavujeme

ŠKODA FABIA



PREMIÉRA 4. MÁJA



Krátko po redakčnej uzávierke vydania tohto dvojčísla nášho časopisu spoločnosť ŠKODA AUTO zdvihla oponu javiska, na ktorom bola hlavným protagonistom nová generácia typu FABIA. V utorok 4. mája o 19 h poslúžilo Centrum súčasného umenia DOX v Prahe ako veľkolepá kulisa pre čisto digitálnu svetovú premiéru štvrtej generácie tohto malého, obchodne veľmi úspešného auta. Priaznivci značky ŠKODA z celého sveta sa mohli voľne pohybovať po virtuálnom pavilóne a dozvedieť sa zaujímavé detaily o úspešnom príbehu typu ŠKODA FABIA (Youtube a Facebook).

Prvá generácia typu FABIA mala premiéru pred 22 rokmi. Nová, štvrtá generácia je postavená na modulárnej platforme MQB-A0 koncernu Volkswagen. Podľa hesla "Všetko, čo potrebujete - a ešte niečo navyše" spája tento malý automobil všetky hodnoty značky ŠKODA. Do našej redakčnej uzávierky automobilka uverejnila len skice modelu s karosériou hatchback. Nová FABIA COMBI príde na trh tiež, ale až do budúceho roka bude automobilka vyrábať a predávať „kombi“ terajšej, tretej generácie.

Nový model s karosériou hatchback už rozmermi hodne napína stenu medzi triedou malých áut a autami nižšej strednej triedy. Štvrtá generácia bude o 111 mm dlhšia (4108 mm) a o 48 milimetrov širšia ako jej predchodkyňa. Bude postavená na modulárnej platforme MQB-A0 koncernu Volkswagen. Okrem ešte väčšieho priestoru pre cestujúcich sa tak o ďalších 50 litrov mohol zväčšiť aj batožinový priestor (na 380 l).

Pri príležitosti svetovej premiéry tohto vozidla bol pre virtuálny pavilón vytvorený trojrozmerný model Centra súčasného umenia DOX. Ide o architektonicky pôsobivé, ultramoderné priestory bývalej továrne. Tieto priestory kreatívne interpretujú hlavné vlastnosti typu ŠKODA FABIA: užívateľskú priateľnosť, praktickosť pre každodenný život, Simply Clever riešenia a emotívny dizajn. Premiéru sprevádzal koncept tape art. Umelecké pozadia sú vytvorené z farebných lepiacich pásov a sprevádzali návštevníkov na ich prehliadke Centrom súčasného umenia DOX.

-ša-



ŠTÝLOVÉ KOMBI



Interiér je navrhnutý „s ohľadom na vodiča“, aby si skutočne mohol komfortne užívať jazdu. Sedí sa nízko, sedadlá sú pohodlné, majú dobrú bočnú oporu, sú výškovo a pozdĺžne nastaviteľné. V skúšanom vozidle boli aj vyhrievané, podobne ako aj volant (Winter pack). Za kožou potiahnutým multifunkčným volantom, ktorý je nastaviteľný výškovo aj pozdĺž osi otáčania, sme si ľahko našli ideálnu polohu. Vodič má pred sebou plne digitálny prístrojový panel s novými možnosťami zobrazenia a personalizácie. Stredovej konzole dominuje displej systému infotainmentu s uhlopriečkou 8,25“ (bez navigácie). Delegovaním ovládania mnohých funkcií na tento displej sa zmenšil počet fyzicky ovládaných prvkov. Displej má výbornú a rýchlu odozvu. Súčasťou výbavy Style je 3-zónová automatická klimatizácia, stredová laktová opierka vpredu, digitálny rádioprijem DAB+, USB konektory - dva vpredu a dva vzadu, Bluetooth handsfree mobilné pripojenie, elektricky ovládané okná vpredu a vzadu, vonkajšie spätné zrkadlá elektricky nastaviteľné s integrovanými smerovkami a iné. Z ďalších asistenčných systémov spomeňme aspoň tempomat, parkovacie sníma-

Seat Leon patrí dlhodobo medzi najobľúbenejšie typy španielskej automobilky patriacej koncernu Volkswagen. Túto pozíciu si udržala aj štvrtá generácia, ktorá je na trhu od minulého roka. A nepochybne si ju Leon posilnil aj modelom s karosériou kombi (Sportstourer), má naozaj šarm. Skúšaný model s úrovňou výbavy Style poháňal zážihový motor 1.5 TSI s výkonom 96 kW. Cez šesťstupňovú ručne ovládanú prevodovku prenášal krútiaci moment na predné kolesá.

Na rozdiel od svojich predchodcov má aktuálne kombi zväčšené vonkajšie rozmery, výraznejšiu prednú časť a o niečo mäksie línie karosérie. Nová je osvetľovacia technológia na báze svetiacich diód, smerové svetlá, reflektory full LED a uvítacie osvetlenie. Karoséria má dĺžku 4642 mm, šírku 1799 mm, výšku 1448 mm, rázvor náprav je dlhý 2686 mm.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový zážihový prepíňaný, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 12,5:1, zdvihový objem 1498 cm³, najväčší výkon 96 kW pri 5000 až 6000 ot./min., krútiaci moment 200 Nm pri 1400 až 4000 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, priemer otáčania 10,5 m, pneumatiky rozmeru 225/40 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4642/1799/1448 mm, rázvor náprav 2686 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1545/1516 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1415/1960 kg, objem batožinového priestoru 620 litrov, objem palivovej nádrže 45 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 213 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 9,7 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke 5,5-5,79 l/100 km, CO₂ 125-131 g/km.

če vzadu, systém pre monitorovanie priestoru pred vozidlom Front Assist vrátane funkcie núdzového brzdenia, systém rozšírenej proaktívnej ochrany chodcov a cyklistov, systém pre vedenie v jazdnom pruhu. Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú dvaja cestujúci s výškou do 185 cm, majú dostatočnú rezervu pred kolenami aj nad hlavou. K ich komfortu prispieva i výklopna laktová opierka s držiakmi na nápoje, cestovanie im spríjemnia aj výduchy ventilácie pre zadnú časť interiéru a 2 USB konektory. Batožinový priestor je nielen objemný, ale aj dobre využiteľný. Ponúka základný objem 620 litrov. Jednoduchým sklopením delených operadiel zadných sedadiel vznikne s dvojistou podlahou batožinového priestoru takmer rovná ukladacia plocha a objem sa zväčší na 1470 litrov. Nakladacia hrana nie je vysoko, takže manipulácia aj s hmotnejšími predmetmi nie je príliš namáhavá. V kabíne sa nachádza dostatočné množstvo odkladacích priestorov. Pod dnom batožinového priestoru je rezervné koleso.



Motor 1.5 TSI pri malom zaťažení dokáže počas jazdy vypínať dva stredné valce. Pri zväčšení jazdných odporov a potrebe väčšieho výkonu na ich prekonanie sa automaticky opäť zapoja do práce – proces je úplne plynulý. Motor dosahuje najväčší výkon 96 kW, pracuje kultivovane. Vďaka skorému nástupu krútiaceho momentu 200 Nm už od 1400 ot./min. dokáže zväčšovať rýchlosť vozidla efektívne, ale hnať ho do najväčších povolených otáčok nemá veľký význam. Nárast rýchlosti je menej zjavný, ale ak je na palubnom počítači nastavená okamžitá spotreba benzínu, tam vidno, že to ide bystro hore. Ak sa vodičovi „netiaži“ častejšie siahnuť na preraďovaciu páku 6-stupňovej prevodovky, tak ani pri športovom štýle jazdy nemusí hnať motor do otáčok, ktoré neobľubuje.

Zrýchlenie z pokoja na 100 km/h vozidlo zvláda za 9,7 sekundy a motor umožní autu dosiahnuť maximálnu rýchlosť 213 km/h. Vodič si môže zvoliť medzi jazdnými režimami Eco, Normal, Sport a Individual. Ako zvyčajne, v režime Sport má motor rýchle reakcie na stlačenie plynového pedála a zvýraznený zvuk. S prevahou jazd v režime Normal sme po týždni skúšania vozidla v štandardnej mestskej premávke, po okresných cestách i na diaľnici dosiahli priemernú spotrebu benzínu 6,2 l/100 km.

Harmonicky vyladený podvozok umožňuje aj rýchlejšie prejazdy zákrutami s výbornou stabilitou. Pochvalu zaslúži aj dobré dávkovanie brzdného účinku.

Seat Leon 1.5 TSI 130 6-G s úrovňou výbavy Style sa predáva za 20 240 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 21 417 €.

MAZDA IDE STÁLE SVOJOU CESTOU



Silnou stránkou Mazdy je riešenie interiéru s výbornou pozíciou za veľkým volantom a minimalistické riešenie prístrojovej dosky. Tak je to aj v type CX-30. Prístrojovej doske dominuje 8,8-palcová obrazovka. Nie je dotyková, ovláda sa prostredníctvom ovládača, čo považujeme za praktické riešenie. Ponúka veľké rozlíšenie a dobrú grafiku. Klimatizácia má tiež svoj panel, ovláda sa klasickými tlačidlami. Pred vodičom sa nachádza prístrojový štít, ktorý kombinuje digitálny ukazovateľ rýchlosti spolu s analógovými prístrojmi, ktoré vodičovi ponúkajú informácie o otáčkach motora, jeho teplote a naplnení palivovej nádrže. Predné sedadlá sú ručne nastaviteľné, majú dobré bočné vedenie. Výbava Plus v skúšanom aute bola obohatená balíkom výbavy Sound (audiosystém Bose s 12 reproduktormi), balíkom Plus (18" hliníkové kolesá, vyhrievanie predných sedadiel a volantu, odmrazovanie stieračov, automatická dvojzónová klimatizácia, predné parkovacie snímače, zadná parkovacia digitálna kamera, automatické stmievanie vnútorného a vonkajšieho spätného zrkadla na strane vodiča) a balíkom Style (adaptívne LED reflektory, LED diódy na denné svietenie, LED zadné kombinované svetlá, bezrámové vnútorné spätné zrkadlo, elektrické otváranie a zatváranie veka batožinového priestoru). Všetky tri balíky boli za príplatok 1700 €. Vodič má k dispozícii užitočný farebný head-up displej zobrazujúci informácie vo výške očí. Informuje o najdôležitejších jazdných parametroch. Nechýba konektivita s Apple CarPlay a Android Auto. Pri stupni výbavy Plus má CX-30 okrem

Mazda pridala do svojej ponuky nové SUV CX-30, ktoré rozmermi zapadá do jej produktovej ponuky medzi typy CX-3 a CX-5. Vzhľadovo je viac crossoverom ako SUV, ale to určite nie je pre nikoho dôležité. Tento typ absolvoval premiéru na autosalóne v Ženeve v roku 2019 a iste bude len málo motoristov, ktorým by sa nepáčil. Vyskúšali sme model s úrovňou výbavy Plus, poháňaný zážihovým motorom Skyactiv-G150 s pohonom všetkých štyroch kolies a 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou - s prémiovým červeným lakom Soul Red Crystal za príplatok 775 €.

Typ CX-30 je technicky odvodený od štvrtej generácie Mazdy 3, patrí tiež k novej generácii vozidiel tejto značky charakterizovanej evolúciou dizajnového jazyka Kodo. Na dĺžku meria 4395 mm (o 65 mm menej ako Mazda 3), šírku 1795 mm majú obidva typy rovnakú. Rázvor náprav má 2655 mm, v Mazde 3 až 2725 mm. Vozidlo vyzerá pomerne robustne, k čomu prispievajú plasty okolo celej karosérie a zvýšený podvozok.



iného aj adaptívny tempomat, výstrahu pred križujúcimi sa vozidlami pri prejazde križovatkou, poloautonómne riadenie vozidla v kolónach, inteligentný brzďový asistenčný systém, rozpoznávanie dopravných značiek, asistenciu rozjazdu do kopca, systém sledovania mŕtveho uhla, systém varovania pred neúmyselným opustením jazdného pruhu, systém prevencie nárazu v mestskej premávke vrátane detekcie chodcov. Vzadu je miesta pomenej, pohodlne sa tu odvezú dvaja cestujúci s výškou okolo 180 cm. Batožinový priestor má objem 430 litrov, po sklopení zadného operadla deleného v pomere 60:40 sa objem zväčší na 1406 litrov. Vo vozidle sa nachádzala aj dojazdová rezerva. V kabíne je dostatok odkladacích priestorov.

Zážihový 2,0-litrový motor Skyactiv-G-150 má najväčší výkon 110 kW a maximálny krútiaci moment 213 Nm pri 4000 ot./min. Mazdu CX 3 z pokoja na 100 km/h zrýchli za 9,1 s a umožní jej dosiahnuť maximálnu rýchlosť 182 km/h. Keďže je bez prepínania, pri snahe o rezké predchádzanie treba motor „držať“ aspoň pri 2500 otáčkach za minútu. Potom je už rast otáčok po hlbšom zošliapnutí akceleračného dostatočne rýchly a rýchlosť auta sa plynule a aj citeľne zväčšuje. Pri voľnobehu motor prakticky v kabíne nepočuť, citeľne „ŕháva“ až k 6000 ot./min. Pohonná jednotka je vlastne „mild-hybridná 24 V sústava, lebo spalovací motor je remeňom prepojený s elektromotorom, ktorý sa mení pri spomaľovaní na generátor, „zachytáva“ kinetickú energiu vozidla a uchováva ju v malej lítium-iónovej batérii. Tou pri potrebe následnej akcelerácie napája elektromotor, ktorý pomáha spalovaciemu motoru a znižuje aj rázy pri aktivovaní systému štart-



-stop. Šesťstupňová ručne ovládaná prevodovka má presne vymedzené dráhy pre preradovaciu páku a vhodné sprevádzanie. V meste sme jazdili so spotrebou mierne pod 8 l/100 km, na okresných cestách sme dosiahli priemer 5,4 l/100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h a zaradenom šiestom prevodovom stupni motor točí 2750 ot./min. a spotreba sa ustálila na 6,9 l/100 km. Vodič si môže nastaviť športový režim, ale významnejší rozdiel v jazdných vlastnostiach sme nezaznamenali.

Podvozok je výborne naladený, prejazd výraznejších nerovností pneumatikami 18-palcových kolies v kabíne viac počuť ako cítiť. V zákrutách vozidlo výborne drží zvolenú stopu, čomu napomáha aj pohon všetkých štyroch kolies.

Mazda CX-30 Skyactiv –G150 AWD s úrovňou výbavy Plus sa predáva za 28 040 €.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 13:1, zdvihový objem 1998 cm³, najväčší výkon 110 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 213 Nm pri 4000 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 215/55 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4395/1795/1540 mm, rázvor náprav 2655 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1479/1995 kg, objem batožinového priestoru 430/1406 l, objem palivovej nádrže 48 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 182 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,1 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke nafty WLTP 6,4 l/100 km, CO₂ WLTP 144 g/km.

KOMPAKTNÝ CROSSOVER



Kia mala na trhu dobre ukotvený Sportage, ale nič menšie, čo by sa podobalo na SUV nemala. Preto sa rozhodla dobehnúť konkurenciu postavením kompaktného „**takmer SUV**“, teda dnes takého obľúbeného kríženca na báze svojho malého typu Rio. Kríženeц dostal meno Stonic. Od svojho uvedenia na európsky trh v roku 2017 sa Stonic stal štvrtým najpredávanejším typom značky. Zákazníkov povzbudzuje ku kúpe aj možnosťou vybrať si z bohatej palety odtieňov farieb ako aj dvojfarebných kombinácií lakovania karosérie.

Vyskúšali sme model s úrovňou výbavy Gold, poháňaný 1,0-litrovým zážihovým motorom T-GDi s výkonom 73,6 kW (v ponuke je aj s výkonom 88 kW, majú však rovnaký krútiaci moment). Motor spolupracoval so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou.



Stonic je dlhý 4140 mm, široký 1760 mm a vysoký 1520 mm. Rázvor náprav má rovnaký ako Rio, 2580 mm. Stonic má poháňané predné kolesá, dokáže napríklad utiahnuť prívies ťažký 900 kg. Aj keď má o niečo väčšiu svetlú výšku ako hatchbacky, najlepšie sa cíti v mestskom prostredí.

Karoséria navrhnutá v Európe v spolupráci s kórejským dizajnerským štúdiom spoločnosti Kia spája ostré horizontálne línie s jemnejšie tvarovanými plochami. Má tvarovo výraznejšiu masku chladiča, po obvode karosérie vkusné oplastovanie typické pre „**mestské SUV**“, striebristú klznú dosku v prednom nárazníku regulujúcu prúdenie vzduchu pod vozidlo, či imitáciu ochranného panelu podlahy v zadnej časti vozidla.

Interiér nezaprie príbuznosť s typom Rio. Oproti Rio ponúka lepšie nastupovanie do vozidla, o niečo vyššiu pozíciu sedenia, ale nie oveľa. Pracovisko vodiča je ergonomicky dobre navrhnuté, prístrojový panel má klasické kruhové prístroje, medzi nimi je malý informačný displej. Dominantným prvkom prístrojovej dosky je mul-



tifunkčný displej s veľkým rozlíšením, na ktorom sa zobrazuje aj obraz zo spätnej kamery. Nižšie, na stredovej konzole sú ovládače kúrenia a vetrania. Sú osadené tak, že ich vodič počas jazdy dokáže ovládať intuitívne a netreba sa preklikať cez displej, čo umožňuje vodičovi sústrediť sa na jazdu. Vozidlo už v štandardnej výbave ponúka funkcie Apple CarPlay a Android Auto. Predné sedadlá sú pohodlné, dobre tvarované, v skúšanom vozidle boli aj vyhrievané. Na volante sa nachádza množstvo tlačidiel, vodič sa v nich však rýchlo zorientuje. Volant je výškovo a pozdĺžne nastaviteľný, v skúšanom vozidle bol aj vyhrievaný.

Vzadu sa pohodlne odvezú dvaja dospelí s výškou aj 185 cm, majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Batožinový priestor ponúka v základnom usporiadaní objem 332 litrov. Vďaka deleným zadným sedadlám (v pomere 60/40) sa po ich sklopení objem pre batožinu zväčší na 1135 litrov. Pod dvojitou podlahou v spodnej časti batožinového priestoru je dojazdové rezervné koleso. V kabíne sa nachádza dostatok odkladacích priestorov.

Vozidlo malo solídnu zostavu bezpečnostných systémov, napríklad systém na predchádzanie čelným zrážkam indikujúci automobily/cyklistov/chodcov, systém sledovania pozornosti vodiča, asistenciu udržiavania v jazdných pruhoch, automatické prepínanie diaľkových svetiel, systém monitorovania mŕtveho uhla...

Preplňaný litrový trojvalec s priamym vstrekaním 1.0 T-GDi s výkonom 73,6 kW ponúka najväčší krútiaci moment 172 kW od 1500 až do 4000 ot./min. Spolupracoval so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, ktorá je vhodne odstupňovaná, má dostatočne presne vedené dráhy preraďovacej páky. Vozidlo dosiahne najväčšiu rýchlosť 183 km/h a zrýchli z 0 na 100 km/h za 10,7 sekundy. Nepárny počet valcov počť pri naštartovaní, ale motor sa rýchlo zohrieva



a po dosiahnutí prevádzkovej teploty jeho zvuk posádka takmer nevníma. „**Točiť**“ ho možno až do 6500 ot./min. Pri miernom zaobchádzaní s plynovým pedálom a pri predvídavom spôsobe jazdy je úsporný. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h motor točí 3000 ot./min., spotreba benzínu bola 7,1 l/100. Pri skúšobných jazdách počas týždňa v zmiešanej prevádzke sme dosiahli priemer 5,5 l/100 km.

Naladenie podvozka je tuhšie, kolesá si aj na 16“ pneumatikách udržiavajú spoľahlivý kontakt s povrchom cesty a pritom aj tlmenie nárazov od prejazdu nerovností je dostatočne účinné. S vozidlom sa dá výborne smerovo manipulovať.

Kia Stonic 1.0 T-GDi s výkonom 73,6 kW a so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou s úrovňou výbavy Gold sa predáva za 16 590 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
3-valcový, 12-ventilový prepínaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10:1, zdvihový objem 998 cm³, najväčší výkon 73,6 kW pri 4500-6000 ot./min., krútiaci moment 172 Nm pri 1500 až 4000 ot./min.

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

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

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4140/1760/1485 mm, rázvor náprav 2580 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1531/1539 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1195/1650 kg, svetlá výška 165 mm, objem batožinového priestoru 352/1155 l, objem palivovej nádrže 45 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 183 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,7 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke WLTP 5,4-5,9 l/100 km, CO₂ 122-133 g/km (WLTP).



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový vznetový prepíňaný, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1499 cm³, najväčší výkon 96 kW pri 3750 ot./min., krútiaci moment 300 Nm pri 1750 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 205/55 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4403/1921/1844 mm, rázvor náprav 2785 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1553/1567 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1614/2130 kg, objem batožinového priestoru 775/2126 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 187 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,3 s, spotreba nafty v kombinovanej prevádzke WLTP 5,3-5,4 l/100 km, CO₂ WLTP 138-142 g/100 km.

AUTO PRE AKTÍVNU RODINU



Prvý Citroën Berlingo sa objavil na trhu v roku 1996 a mal obrovský úspech okamžite po uvedení do predaja. Citroën ponúkal vozidlo vhodné pre podnikateľské účely, ktoré poslúžilo aj pri plnení požiadaviek rodiny – napríklad na odvezenie sa na víkendový výlet. V súčasnosti sa predáva už tretia generácia a z generácie na generáciu cestovanie v ňom viac pripomína jazdu v osobnom aute. Berlingo je postavené na koncernovej platforme EMP2, ktorú v súčasnosti využíva niekoľko typov koncernu PSA. Na výber sú dve rôzne verzie, pričom obe sú dostupné v päť a sedemmiestnom vyhotovení. Vyskúšali sme základnú verziu M, má dĺžku 4403 mm a rázvor náprav 2785 mm. Vozidlo malo päťmiestne usporiadanie sedadiel a najvyšší stupeň výbavy Shine. Poháňané bolo vznetovým motorom (BlueHDi) so zdvihovým objemom 1,5 litra s výkonom 96 kW. Vďaka nízkym prahom a vyššie osadeným sedadlám sa do vozidla dobre nastupuje – nielen na predné, ale vďaka širokým posuvným dverám aj na zadné sedadlá. Sedadlá majú mäkké čalúnenie a poťahy z látky Metropolitan Grey. Predné sú dostatočne rozmerné, pohodlné, v skúšanom vozidle boli aj vyhrievané (doplňková výbava). Dobré pôsobí dizajn prístrojovej dosky. Ovládače sú umiestnené prevažne logicky, prehľadne. Počas jazdy má vodič z vyššej pozície výborný výhľad



do okolia vozidla, najmä na cestu pred seba. Na prístrojovom paneli je multimediálny 8-palcový dotykový displej s funkciou Mirror Screen pre navigačný systém 3D s integrovanou mapou Európy (doplňková výbava). Na ikonky po bokoch displeja sa však intuitívne nedá triať a niekedy „načítanie“ funkcie trvalo dlhšie. Ku komfortu cestujúcich prispieva aj automatická dvojzónová klimatizácia s nezávislou reguláciou pre pravú a ľavú stranu, elektrochromatické spätné zrkadlo, farebný head up displej, rádio AM/FM, Hands free Bluetooth, zadná parkovacia kamera...

Cestujúci na zadných sedadlách majú dostatok miesta pre kolena aj hlavu. Všetky tri zadné samostatné sedadlá sú nezávisle nastaviteľné, sklopne. Traja priemerne vyrastení dospelí cestujúci sa už na nich neposadia bez zreteľného kontaktu v pleciach. Na dlhých trasách sa teda vzadu pohodlne cestuje len dvom. Veľkou výhodou, napríklad na preplnenom parkovisku nákupného centra, sú ľavé a pravé bočné posuvné dvere. Po ich otvorení sa vytvoria veľkorysé podmienky nielen pre nastupovanie, ale napríklad aj pre osádzanie detskej sedačky. Dvere sa otvárajú hladko a ticho. Keď prejdú celkom dozadu, za doraz, na ich opätovné zatvorenie už treba – na prekonanie dorazu – vyvinúť spočiatku pomerne dosť sily. Ak sú v posádke aj muži, zatváranie posuvných dverí



by mala byť ich úloha. Batožinový priestor je veľkorysý, pontúka v základnom usporiadaní objem 775 litrov. Po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 2126 litrov. Berlingo poskytuje možnosť úplného sklopenia aj predného sedadla spolujazdca smerom dopredu, vďaka čomu sa v aute dajú previezť v prípade potreby predmety dlhé až 2,7 metra. Ak treba, tento model teda hravo poslúži aj ako „dodávka“. Berlingo ponúka v kabíne množstvo schránok a odkladacích priečinkov, napríklad dvojicu veľkých schránok pred spolujazdcom, držiaky na nápoje po bokoch prístrojovej dosky. Berlingo má viaceré asistenčné systémy, napríklad asistenciu rozjazdu do kopca, upozornenie na možnú únavu vodiča po 2 hodinách neprerušenej jazdy, automatické núdzové brzdenie, systém varovania pred zrážkou, systém čítania dopravných značiek, či tempomat s obmedzovačom rýchlosti. Nami skúšané vozidlo bolo za doplatok vybavené systémom GripControl s funkciou Hill assist descent a balíkom výbavy Drive Assist. Podvozok nie je vyslovene mäkký, poskytuje vozidlu príjemnú stabilitu a dobre tlmí zvyčajné nerovnosti. K stabilite a k spokojnosti vodiča, že má vozidlo stále pod kontrolou, prispievajú aj spomínané prvky bezpečnostnej výbavy. Páčilo sa nám aj účinné odhlučnenie kabíny Berlinga a celkovo jazda v ňom.



Aj keď vznetový 1,5-litrový motor s najväčším výkonom 96 kW a krútiacim momentom 300 Nm logicky nemôže z auta s pohotovostnou hmotnosťou viac ako 1,6 t spraviť „žihadlo“, páčil sa nám. Má pravidelný chod aj pri malých otáčkach a po stlačení pedála plynu sa bez dlhého oťalania otáčky plynulo dvíhajú. Plnú silu predváža po prekročení 2000 ot./min. Páčila sa nám aj prevodovka, jej sprevodovanie ladí s charakteristikou motora. Preto napríklad pri zmene jazdného pruhu v meste sme nemuseli váhať, či bude manéver pre všetkých okolo bezpečný. Z 0 na 100 km/h Berlingo s týmto pohonom zrýchľuje za 10,3 sekundy a dosiahne najväčšiu rýchlosť 187 km/h. Počas týždenného skúšania sme dosiahli v kombinovanej prevádzke spotrebu 6,3 l/100 km. Výborná hodnota, lebo diaľnica bola zastúpená z prejazdenej vzdialenosti viac polovičným podielom.

Citroën Berlingo BlueHDi 130k S & S so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou s úrovňou výbavy SHINE sa predáva za 21 290 €. Skúšané vozidlo s doplňkovou výbavou malo „akciovú“ cenu 22 340 €.

Ford Ranger 2.0 TDCi 125 kW M6 AWD XLT ■■■■



ŠTRAMÁCKY VIDIEČAN

Používanie pick-upov, pôvodne úžitkových automobilov schopných jazdiť nielen v bežnej premávke, ale najmä v teréne, sa stalo pred niekoľkými desaťročiami módou v Severnej Amerike. Dokázali sa presadiť aj v Európe, i keď v oveľa menšej miere. Medzi najpredávanejšie pick-upy v Európe už roky patrí Ford Ranger. V minulosti sme vyskúšali Ranger s kabinou Double Cab. Teraz sme mali možnosť vyskúšať verziu Ranger XLT. Ranger sa do Európy po jeho inovácii zo začiatku roku 2019 dováža len s 2-litrovým vznetrovým motorom upraveným (najmä úrovňou prepínania) na tri výkonnostné úrovne. V skúšanom modeli bol motor 2.0 TDCi upravený na strednú úroveň - výkon 125 kW, krútiaci moment 420 Nm - spolupracoval so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou.



Ranger pôsobí mohutným dojmom, a nie je to ani tak tvarovaním, ale najmä rozmermi. Je dlhý 5363 mm, široký 1867 mm a vysoký 1848 mm. Rázvor náprav má dĺžku 3220 mm. Batožinový priestor verzie s uzavretým hardtopom (s centrálnym zamykaním) má podlahu aj boky chránené plastom, na upevnenie prevážaných predmetov slúžia oká na bokoch. Takéto prekrytie valníkoveho úložného priestoru je za príplatok 2388 €. Pri verzii XLT je dĺžka nákladového priestoru 1575 mm, šírka 1560 mm, hĺbka 511 mm a šírka úložnej plochy medzi podbehmi zadných kolies je 1139 mm. Do 168 stupňov sa dá otvárať zadné veko.

Ford Ranger by iste nebol najpredávanejším pick-upom v Európe, keby schopnosti spoľahlivo sa pohybovať aj v teréne jeho výroba len deklaroval v prospektoch. Svetlá výška 237 mm, prejazdový uhol 25° a nájazdové uhly vpredu/vzadu 29°/27°, odolná tuhá karo-

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:

4-valcový, 16-ventilový prepínaný vznetrový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, zdvihový objem 1996 cm³, najväčší výkon 125 kW pri 3500 ot./min., krútiaci moment 420 Nm pri 1500 až 2500 ot./min.

Prevody:

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

Podvozok:

predné kolesá zavesené na dvojiciach priečných ramien, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, zadná tuhá náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 255/70 R-16.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:

d/š/v 5363/1867/1848 mm, rázvor náprav 3220 mm, svetlá výška 237 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2294/3270 kg, brzdený/nebrzdený príves 3500/750 kg, úložný priestor 1575x1560x511mm, medzi podbehmi 1139 mm, objem palivovej nádrže 80 l.

Prevádzkové vlastnosti:

najväčšia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h (výrobca neuádza), spotreba nafty v komb. prevádzke NEDC 6,9-7,2 l/100 km, CO₂ 179-188 g/km.

séria a osvedčený systém pohonu zabezpečujú Rangeru spoľahlivú priechodnosť aj v ťažšom teréne. Keďže dnes sa aj od tohto druhu áut vyžaduje, aby poskytovali pohodlie aj počas jazdy po upravených cestách, konštruktéri podvozku nemali ľahkú úlohu. Museli upravovať útlm pruženia kolies zadnej tuhej nápravy tak, aby pri nezaťaženom nákladovom priestore Ranger po prejazde priečnych nerovností neposkakoval, alebo naopak, príliš sa nehúpal. Podarilo sa im to zvládnuť naozaj výborne. Systém pohonu umožňuje za jazdy prechádzať z režimu pohonu len zadných kolies do režimu pohonu všetkých štyroch (bez redukcie) stlačením tlačidla na stredovej konzole. Z ponuky exteriérovej príplatkovej výbavy si zaslúži zmienku ťažné zariadenie, ktoré sa montuje priamo v automobilke (618 €).

Vnútro kabíny sa svojim spracovaním približuje k štandardu osobných áut. Predné sedadlá sú vhodne tvarované, sedadlo vodiča je nastaviteľné 8-smermi, sedadlo spolujazdca je nastaviteľné v 4-smeroch. Príplatková XLT sada (990 €), ktorú auto malo, zahŕňa vyhrievanie predných sedadiel, chrómovaný zadný nárazník, parkovací asistenčný systém so snímačmi vzadu, mechanickú uzávierku zadného diferenciálu, zásuvku 230 V a alarm s priestorovým snímačom. Kožou potiahnutý veniec volantu je príjemný na úchop, ale volant je len výš-



kovo nastaviteľný, nemali sme však problém nájsť si za ním vhodnú polohu. Vymoženosti z interiérov osobných áut sa do skúšaného Rangeru dostali aj vďaka príplatkovému balíku výbavy ICE 79 (594 €). Okrem iného obsahoval rádio s CD/MP3 prehrávačom a ovládaním na volante, 6 reproduktorov, Bluetooth, systém SYNC3 s funkciou hlasového ovládania+ funkciou automatického núdzového volania, multifunkčný 8-palcový dotykový farebný informačný displej, či automatickú klimatizáciu. Zadné sedadlá sú podľa nás navrhované viac pre jazdu v teréne, s kolmejšími operadlami.

Aj rozsahom ponuky asistenčných systémov sa Ranger vyrovná osobným autám. Okrem už spomínaných, mal tempomat s obmedzovačom rýchlosti, systém automatického prepínania stretávacích a diaľkových svetiel, asistenčný systém rozjazdu do kopca a z kopca, systém podpory brzdenia v núdzových situáciách a rozpoznávaním chodcov, systém varovania neúmyselného opustenia jazdného pruhu a iné.

Vznetrový motor 2.0 TDCi s výkonom 125 kW pri 3500 ot./min. pracuje kultivovane, dokáže veľké vozidlo plynule zrýchľovať už od malých otáčok. Nemali sme žiadny problém pri predbiehacích manévroch, motor mal vždy dostatočnú výkonnostnú rezervu. Zásluhu na pocite bezpečnosti ovládania vozidla má aj dobre sprevodovaná 6-stupňová prevodovka s presne vedenou pákou pri preradení. Počas týždenného skúšania vozidla sme dosiahli priemernú spotrebu nafty 8,6 l/100 km. Pri jazde v stredne ťažkom teréne, kde prevládali trávnaté svahy, bola spotreba okolo 11 l/100 km.

Ford Ranger XLT 2.0 TDCi so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou sa predáva za 34548 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 39 798 €.



Predstavujeme

CITROËN C5 X ■■■■

NAJPOKROKOVEJŠIE VYJADRENE FILOZOFIE ZNAČKY



Automobilka Citroën nedávno predstavila svoj nový typ C5 X, ktorý ju v Európe bude reprezentovať v strednej triede automobilov. Po skončení predaja typu C5 v roku 2017 tam nemala žiadneho zástupcu. Novinka má obohacovať segment cestovateľských automobilov o originálne línie spájajúce sedan a kombi, čiastočne aj SUV. Výsledkom je novátorský prístup v najlepších tradíciách veľkých automobilov značky Citroën. Citroën C5 X sa bude vyrábať aj pre európsky trh v čínskom meste Čcheng-tu, začne sa predávať v druhom štvrtroku 2021. V Číne je záujem o autá strednej triedy približne trikrát väčší ako v Európe, takže umiestnenie výroby v Číne má svoje ekonomické opodstatnenie.



Dizajnovým vzorom pre Citroën C5 X bola štúdia CXperience Concept, predstavená v roku 2016 na autosalóne v Paríži. Prirodzene sa stavia do úlohy prémiového typu. Má výraznú siluetu, zadnou časťou spája línie sedanu a kombi a pridáva k nim prvky pripomínajúce SUV – dizajnéri pritom kládli mimoriadny dôraz na aerodynamiku. Dlhá kapota, plynulé a aerodynamické línie, vysoká bočná línia karosérie a prelis nad zadnými kolesami vytvárajú výnimočnosť a dynamiku. Zároveň ide o prvky pripomínajúce viaceré vozidlá, ktoré tvorili

špeciálnu históriu značky Citroën. Veko batožinového priestoru, typický znak veľkých automobilov značky Citroën, odkrýva praktické vlastnosti vozidiel typu kombi: vytvára veľký a funkčný otvor a nízku nakladaciu hranu, čo zlepšuje každodenné využívanie.

Vďaka väčšej svetlej výške, ako majú bežné sedany a vďaka kolesám s priemerom 19" prináša vyššiu pozíciu sedenia, teda aj viac výhľadu a bezpečnosti. Citroën C5 X vonkajšími rozmermi s dĺžkou 4805 mm, šírkou 1865 mm a výškou 1485 mm zapadá do stredu segmentu D.



Pri rázvore náprav s dĺžkou 2785 mm poskytuje výnimočný priestor aj na zadných sedadlách. Citroën C5 X využíva vpredu aj vzadu nový svetelný podpis značky Citroën v tvare písmena V, ktorý mal premiéru na novom type Citroën C4.

Typ C5 X, verný filozofii individuálnych úprav značky Citroën, ponúka originálne vyhotovenia interiéru, ktorý si môžu zákazníci upraviť podľa svojich predstáv. Jeho súčasťou tak môžu byť útulné materiály v rafinovaných kombináciách a s jasným zameraním na detail. Sedadlá Advanced Comfort predstavujú vzor v oblasti komfortu sedenia, takže zákazník sa bude cítiť ako doma vo svojej obývačke. Dynamický a dlhodobý komfort vytvárajú vrstvy peny s hustou štruktúrou, takže v sedadlách sa sedí uvoľnene a to aj na najdlhších cestách. Pri vzniku interiéru hrali najväčšiu úlohu vnútorný priestor a pohodlie. Pociť priestoru podporuje aj mnoho svetla, ktoré vchádza cez veľké presklené plochy v rozsahu 360° po obvode celého vozidla, vrátane bočných okien a veľkého otváracieho strešného okna, cez ktoré vstupuje svetlo do interiéru. Pre zlepšenie pohodlia na najvyššiu možnú mieru prešla dôslednou starostlivosťou aj akustika, čo potvrdzujú najmä vrstvené predné aj zadné akustické okná, ktoré príkladne izolujú interiér od vonkajších hlukov.

Komfortné sedadlá a prístrojová doska sú vytvarované tak, aby umožňovali vytvoriť pre posádku maximum priestoru. Exkluzívnym prvkom značky Citroën je vytvorenie v aute pocitu lietajúceho koberca, ktorým sa preslávili viaceré ikonické typy značky Citroën. Tie si vedeli poradiť so všetkými druhmi nerovností na ceste. Preto je prirodzenou súčasťou výbavy modelov Citroën C5 X aj odpruženie Citroën



Advanced Comfort. Plug-in hybridná verzia Citroënu C5 X posúva komfort vďaka adaptívnym tlmičom Citroën Advanced Comfort ešte ďalej. Ponúka na výber spomedzi troch režimov tlmenia a v spojení s technológiou progresívnych hydraulických dorazov Butées Hydrauliques Progressives® karoséria dokáže plávať nad cestou a auto zároveň presvedčivo prechádza zákrutami.

Pri návrhu Citroënu C5 X sa detailne brali do úvahy aj všetky praktické možnosti vozidla. Najmä vzhľadom na náročnú európsku klientelu sa myslelo na všestrannosť využitia batožinového priestoru s objemom 545 l (vody), po sklopení operadiel zadných sedadiel vznikne rovná plocha dna a objem sa zväčší na 1640 l. Kryt batožinového priestoru je spojený s vekom a uľahčuje nakladanie, pretože sa otvára spolu s elektronicky ovládaným vekom, takže sa ľahko otvára a zatvára, aj keď má jeho majiteľ práve plné ruky.



Pri predstavovaní novinky marketingoví špecialisti automobilky, v súlade so súčasným preferovaním « zeleného » myslenia zdôrazňujú vlastnosti plug-in hybridného pohonu Citroënu C5 X, známeho aj s typu C5 Aircross. So systémovým výkonom 165 kW poskytuje táto verzia pohonu tiché štartovanie, v čisto elektrickom režime dokáže prejsť do vzdialenosti viac ako 50 km, čo postačuje na väčšinu každodenných jazd a zároveň v čisto elektrickom režime dosiahne maximálnu rýchlosť 135 km/h. Vďaka tomu možno každodenné jazdy počas pracovného týždňa absolvovať bez namáhania spaľovacieho motora. Stačí iba nabíjať podľa potreby doma, v práci či na verejných nabíjačkách. V prípade dlhšej cesty na víkend či na dovolenku bez možnosti nabíjania, je k dispozícii úsporný a výkonný spaľovací motor. V ponuke pre C5 X majú byť vraj ešte dve verzie zážihových motorov, zatiaľ bez bližšej špecifikácie. Vznetový motor vraj nemá byť v ponuke, ale čisto elektický pohon nemožno vylúčiť, ak prieskum trhu ukáže oň dostatočný záujem.



Citroën C5 X dostal najmodernejšie technológie, aby boli cestovanie v ňom bolo čo najprijemnejšie a najbezpečnejšie. Prináša okrem iného rozšírený Head up display, systém na zobrazovanie údajov premietaním na čelné sklo vo farbe a vo veľkých rozmeroch, navyše prvý raz sú tieto informácie obohatené o rozšírenú realitu. Ide o prevratnú technológiu, ktorú avizovala štúdia Citroën 19_19 Concept. Citroën C5 X prináša do značky Citroën aj úplne nové komunikačné rozhranie, ktoré si veľmi dobre rozumie s konektivitou. Jeho súčasťou sú dotyková 12" HD obrazovka, 4 konektory USB-C ako aj bezdrôtové nabíjanie mobilných telefónov. Aktualizuje sa pomocou spojenia so službami využívajúcimi Cloud a s mobilnými telefónmi sa prepája vďaka rozhraniu Mirror Screen. Celé používanie využíva logiku dotykového ovládania tabletov: možnosti individuálnych úprav, nastavenia zobrazovania, ikony na domácej obrazovke. Systém dokáže rozpoznávať povel v prirodzenej reči, čo zlepšuje a zjednodušuje používanie vrátane « osobného asistenta », ktorému stačí povedať svoju požiadavku a následne vykoná povel.



Nový Citroën C5 X vybavený aj asistenčnými systémami vodiča, ktoré využívajú viacero zariadení rozmiestnených po celom vozidle: radary, kamery a snímače. Ponúka najlepšie v súčasnosti dostupné systémy v oblasti čiastočne autonómnej jazdy na úrovni 2, pričom dodržiava všetky aktuálne platné legislatívne predpisy: Highway Driver Assist spája adaptívny tempomat s funkciou Stop & Go a asistenčné systémy na udržanie vozidla v jazdnom pruhu: vodič sa už nemusí zaoberať rýchlosťou a trajektóriou vozidla, všetky tieto úlohy prevezme vozidlo. Systém Rear Cross Traffic Alert odhaľuje možné nebezpečenstvo v blízkosti vozidla pri cúvaní, systém Top 360 Vision zjednodušuje manévrovanie s vozidlom pomocou zobrazovania okolia vozidla na dotykovej obrazovke, k dispozícii bude napríklad aj bezkľúčový prístup a štartovanie Proximity, ktoré po priblížení a vzdialení sa vodiča automaticky odomkne a zamkne vozidlo.

-cn-

Za sveta



Motocyklový výrobca Aprilia uvádza na trh ľahký mestský skúter Aprilia SXR 50, ktorý by sa mal od júna predávať aj na Slovensku. Prináša nový trend do segmentu skútrov s malým motorom 50 cm³, ktorý okrem cieľovej skupiny veľmi mladých jazdcov teraz priťahuje omnoho širšiu a rôznorodnejšiu klientelu.

Aprilia SXR 50 je v podstate prvým mestským skútrom malej kubatúry, ktorý ponúka slušný komfort, funkčnosť a výbavu, aké sú obvykle vyhradené skútrom vyššej triedy. Pritom zachováva tradičnú ovládateľnosť, obratnosť a typický vzhľad športových skútrov Aprilia.



APRILIA SXR 50

Vďaka obratnosti a menším prevádzkovým nákladom je SXR 50 ideálnym spôsobom dopravy, spĺňajúcim najrôznejšie nároky každodennej mobility v mestskom prostredí a zaručujúcim komfort, ovládateľnosť a praktickosť skútra vyšších kategórií.

SXR 50 poháňa moderný štvortaktný jednovalcový motor so zdvihovým objemom 50 cm³ spĺňajúci normu Euro 5, ktorý je tichý a číperný pri typickom mestskom jazdnom štýle, charakterizovanom časťmi zastávkami a rozjazdmi. Má veľmi malú spotrebu paliva.

-aa-

Huawei začal predávať elektromobil Seres SF5

Spoločnosť Huawei v spolupráci s čínskou automobilkou Seres uviedla na trh elektromobil Seres SF5. Predávať sa bude vo vlajkových obchodoch spoločnosti Huawei po celej Číne.

"Ide o prelomový moment ako pre odvetvie spotrebnej elektroniky, tak aj pre automobilový priemysel," uviedol Richard Yu, generálny riaditeľ Huawei Consumer Business Group. "V budúcnosti budeme poskytovať okrem inteligentných automobilových riešení aj predaj týchto vozidiel prostredníctvom našej maloobchodnej siete po celej Číne," dodáva Richard Yu.

Spoločnosti Huawei a Seres vytvorili nový systém, ktorý efektívne predlžuje dojazd elektromobilu. Automobil je vybavený pohonom Huawei DriveONE Three-in-One Electric Drive, ktorý rieši nielen otázky ohľadom vzdialenosti, ktorú novinka prejde na jedno nabitie, ale tiež prináša výkon na špičkovej úrovni.

Seres SF5 je elektromobil s pohonom na báze tzv. extended range, čo znamená, že má batériu a elektromotory ako hlavnú pohonnú jednotku, no na predĺženie dojazdu využíva motor-generátor so spaľovacím motorom. Novinka ponúka dojazd 180 km v čisto elektrickom režime, ktorý uspokojí potreby pri každodennom dochádzaní do mesta, a viac ako 1000 km v režime rozšíreného dojazdu. Ten je ideálny pre cesty na dlhé vzdialenosti, takže posádka nie je obmedzená dostupnosťou nabíjačiek. Nový SF5 je výkonným automobilom, dôkazom výkonnosti je zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 4,68 s. Okrem pohonného systému mu k dynamike pomáha tiež ľahký hliníkový podvozok.



Elektromobil je k dispozícii v obchodoch Huawei v Číne od 21. apríla. Cena začína na sume v prepočte od 27 800 eur za verziu 2WD a od 31 700 eur za verziu 4WD.

Riešenie Huawei HiCar má na starosti bezproblémové prepínanie medzi aplikáciami mobilných telefónov na centrálnom ovládacom paneli vozidla. Umožňuje prístup k navigácii, hudbe a ďalším funkciám, tiež poskytuje interaktívne hlasové ovládanie, ktoré umožňuje sústrediť sa čisto na riadenie. Systém Huawei HiCar dokáže tiež pripojiť vozidlo k iným smart zariadeniam v domácnosti či kancelárii. Používatelia môžu z auta napríklad zapnúť domácu klimatizáciu či ďalšie pripojené zariadenia.

Priestorový audiosystém vozidla sa skladá z 11 zvukových jednotiek, ktoré vyladili odborníci na akustiku z Huawei Sound. Výsledkom je autentická kvalita zvuku, podobná opernej sále. Odhlučnenie vozidla dosahuje ticho na úrovni knižnice - iba 38 dB.

-hei-



HLBŠÍ POHLAD NA KONCEPT DIZAJNU



Nová generácia Hondy HR-V e:HEV je vyvrcholením rozsiahleho prehodnocovania moderných prístupov k spotrebiteľom. Na základe vyhodnotenia údajov o tom, ako si súčasná aktívna, prepojená populácia vyhľadáva a vyberá produkty s ohľadom na ich hodnotu, pristúpila Honda k vývoju tejto generácie nielen ako k úplne novému kompaktnému SUV, ale aj ako k spotrebiteľskému produktu, ktorý musí osloviť žiadanosťou, funkčnosťou a použiteľnosťou.

Spoločnosť Honda výskumom zistila, že moderní spotrebiteľia si vyberajú produkty nielen na základe dobrého výkonu alebo pôsobiwej estetiky, ale aj podľa toho, ako produkt zapadá do ich života a či presne spĺňa ich požiadavky. Na základe tejto stopy prijal tím motto „Osviežte si život“, a zameriava sa na podporu aktívneho životného štýlu v každej fáze vývoja novej generácie HR-V. Cieľom bolo rozšíriť možnosti, ktoré majú zákazníci s týmto automobilom na podporu a „osvieženie“ svojho každodenného života.

Výsledkom je moderná karoséria kupé-SUV, ktorá zaujme jednoduchosťou dizajnu, zatiaľ čo mimoriadne priestranný a všestranný interiér je výrazne zameraný na používateľa a je komfortnejší ako kedykoľvek predtým. HR-V teraz úspešne rozširuje reputáciu značky Honda v oblasti kvality, funkčnosti a praktickosti, pričom prezentuje jej individuálny a zábavný štýl – to všetko v kompaktnom balení.

Spoločnosť Honda sa najskôr zamerala na vývojový princíp „Maximum človeka, minimum stroja“ (M/M), ktorý vychádza z presvedčenia, že technológia a dizajn má slúžiť potrebám vodiča a ostatných členov posádky. Efektívne uloženie komponentov hnacej sústavy na aktualizovanej verzii globálnej platformy malých vozidiel Honda a dômyselné centrálné umiestnenie nádrže zohrávajú kľúčovú úlohu pri zlepšovaní priestoru v kabíne a zabezpečení maximálneho komfortu pre štyri dospelé osoby. Rovnako ako vnútorný priestor, aj progresívny dizajn a technológie optimalizujú vzdušnosť, komfort, ergonómiu a všestrannosť. Vedúci pre veľké projekty spoločnosti Honda, Kojiro Okabe, uviedol: „Pri vývoji typu HR-V sme viedli skupinové diskusie s ľuďmi rôzneho pôvodu, z mnohých odborných oblastí a všetkých vekových kategórií a pohlaví. Typ HR-V je vytvorený od nuly a pridáva prvky, ktoré všetkým cestujúcim prinesú zábavu a radosť. Naším cieľom bolo umocniť názory alebo individualitu ľudí, nie ich potlačiť, a vytvoriť automobil, ktorý umožní všetkým vychutnať si vlastný životný štýl.“



ZAMERANIE NA DIZAJN EXTERIÉRU

Estetika kupé-SUV novej Hondy HR-V vyvoláva pocit energického ducha a dynamiky. Jeho horizontálne charakterové línie smerujúce dopredu a hladké povrchy odrážajú jednoduchosť ostatných aktuálnych typov Honda, pričom vonkajšie dizajnové prvky sú zakomponované do tvaru karosérie. Napríklad, reflektory a predná maska splyvajú s prednými štvrtinovými panelmi a hladko sa integrujú do hornej masky vo farbe karosérie.

Aby dizajnéri vytvorili modernú nevtieravú estetiku, zakomponovali jasnú horizontálnu zakrivenú líniu, ktorá vedie od reflektorov k združeným zadným svetlám. V zadnej časti je očividný zámer skombinovať úžitok a estetiku – v jednoduchom a elegantnom dizajne dverí batožinového priestoru, ktorý úhladne integruje kľučku dverí do trojrozmerného zadného panelu. Otvor, spodná hrana a nízka, plochá podlaha batožinového priestoru fungujú jednotne a umožňujú jednoduchý prístup k nákladu aj napriek línii strechy inšpirovanej kupé.



V snahe o elegantnejší a estetickjší vzhľad exteriéru aj zblízka, venovali dizajnéri veľkú pozornosť tým najmenším detailom. Napríklad, aby nevznikali tieň, sú línie rezov čo najviac zarovnané a minimalizované, navyše z kľučiek dverí úplne odstránené. Táto pozornosť detailom je zjavná aj z osvetlenia poznávacej značky, kľučky dverí batožinového priestoru a zadnej kamery, ktoré sú jednoducho integrované do jedného celku. To prispieva k čistému celkovému štýlu a odráža aj dizajn ostatných aktuálnych typov Honda, kde túžba po jednoduchosti v detailoch vedie k elegantnejšiemu dizajnu.

VYTVORENIE ZMYSLU PRE PRIESTOR

Vo vnútri karosérie sa každý dizajnový prvok snaží vytvárať pocit veľkorysej priestrannosti a vzdušnosti, ktorá spája cestujúcich s vonkajším svetom. Začína sa to oknami, ktoré sú navrhnuté tak, aby prepúšťali čo najviac svetla a umožňovali vynikajúcu viditeľnosť smerom von, čomu napomáha aj vodorovne orientovaný prístrojový panel a rovná línia kapoty s nerušeným výhľadom, čo ďalej zlepšuje komfort počas jazdy. Pociť vzdušnosti umocňujú jedinečné prieduchy v tvare L v horných rohoch prístrojovej dosky. Sú navrhnuté tak, aby prepúšťali občerstvujúci vánok a zároveň riešia nedostatky tradičných konfigurácií prieduchov, pri ktorých sa cestujúci často cítia neprijemne, pretože vzduch prúdi priamo na nich. Systém nenápadne usmerňuje prúdenie vzduchu pozdĺž bočných okien a predného skla k streche a vytvára vír vedľa cestujúcich a nad nimi. Efekt týchto nových prieduchov vytvára komfortné vnútorné prostredie pre všetkých.

Zásadným kritériom pre komfort interiéru bolo optimálne umiestnenie vnútorných ovládacích prvkov. Prehľadná a jednoducho použiteľná konfigurácia prispieva k pocitu pokoja, pretože ovládanie audio systému a ventilácie, ako aj prístrojová doska, sú umiestnené čo najbližšie k zornému poľu vodiča. Majú okamžité rozpoznateľné ovládacie prvky, čo umožňuje bezpečné a intuitívne ovládanie.

Zadné sedadlá dostali v porovnaní s predchádzajúcou generáciou HR-V väčší sklon, ktorý zlepšuje komfort a priestor pre cestujúcich. Zásadnou novinkou je, že hoci sú celkové rozmery vozidla podobné ako pri predchádzajúcej generácii, nová ponúka väčší priestor pre nohy a ramená, čo zlepšuje pocit priestrannosti a komfortu. Na zachovanie praktického vyhotovenia a nízkej podlahy batožinového priestoru technici spoločnosti Honda dôkladne nakonfigurovali všestrannosť plne plochého nákladového priestoru a usporiadanie sedadiel tak, aby bolo možné jednoducho nakladať rôznu batožinu, bicykle a iné športové a praktické vybavenie.

Vedúci pre veľké projekty spoločnosti Honda, Kojiro Okabe, dodáva: „Úplne novú generáciu HR-V s hybridným pohonom sme navrhli tak, aby odrážala náročné predstavy a potreby moderných spotrebiteľov a oslovovala novú generáciu majiteľov áut. Dômyselnou kombináciou najnovších technológií a dizajnového étosu spoločnosti Honda sme stvorili automobil, ktorý poskytne priestrannosť, konektivitu, spoľahlivosť a všestrannosť potrebné na plnú podporu a zvyšovanie kvality ich každodenného života.“

Nová Honda HR-V e:HEV bude v Európe dostupná koncom roku 2021. Zákazníci sa v prípade záujmu môžu zaregistrovať na webových stránkach spoločnosti Honda:

<https://www.honda.sk/cars/new/hr-v-hybrid/overview.html>.

Predstavujeme

Hyundai KONA N

Hot-SUV z Hyundai Motor



Spoločnosť Hyundai Motor v závere apríla predstavila nový model KONA N, kompaktné mestské výkonné SUV, v ktorom sa snúbi vzrušujúci výkon s vyváženým každodenným jazdením. Hyundai v modeli KONA N po prvýkrát spája výkonné jazdné vlastnosti typické pre značku N s karosériou typu SUV.

Nové ostré SUV vzniklo tak, aby poskytlo zákazníkom nadpriemerný výkon spolu s filozofiou potešenia z jazdy značky N a zároveň aj hlavné výhody vozidla s karosériou typu SUV, ako sú komfort, pohodlie a bezpečnosť. Najmladší člen značky N prichádza so 4-valcovým motorom 2.0 T-GDI s výkonom 205 kW s plochou krivkou priebehu krútiaceho momentu a s výrazným športovým vzhľadom. K celkovému dynamickému jazdnému zážitku prispieva viacero prvkov inšpirovaných motoršportom. Patria medzi ne 19-palcové kované disky kolies z ľahkých zliatin, špeciálne športové sedadlá a emotívny zvukový sprievod. Osemstupňová dvojspojková prevodovka Dual-Clutch Transmission (N DCT) neuberá zo športového charakteru vozidla.



„KONA je čistokrvné hot SUV s výkonom na úrovni hot hatchov. Ruší tak predstavu, že jazdiť s SUV nemôže byť zábava. Keďže ide o model N, tak ide za limity bežných SUV,“ vraví Albert Biermann, prezident a riaditeľ divízie výskumu a vývoja v Hyundai Motor Group. „Model KONA N dokáže vyrezávať oblúky na okružoch a zároveň okoreniť každodenné jazdenie o nové vzrušenie.“

Filozofia produktov N stojí na troch pilieroch, ktorými sú: zábava v zákrutách, každodenne využiteľné športové vozidlo a schopnosť jazdiť na okružoch. Nový model KONA N ich obohacuje o viacero výkonných prvkov ako elektronicky regulovaný samozáverný diferenciál (e-LSD) a viacero režimov elektronickej stabilizácie (ESC), ktoré zlepšujú prejazd zákrutami. Režimy trakcie možno prispôbiť širokému spektru jazdných podmienok, zatiaľ čo systém N Grin Control ponúka päť režimov dostupných pre všetky modely N (Eco, Normal, Sport, N a Custom), ktoré prispievajú ku každodenne využiteľnému charakteru športového vozidla. Okrem toho sú k dispozícii aj prvky ako Launch Control či vypnutie pomalého rozbiehania Creep Off, ktoré zaručujú vynikajúce schopnosti na okružoch.

Hyundai KONA N spája moderný dizajn vychádzajúci z nového základného modelu KONA s výrazným a dynamickým jazykom modelov N. S dĺžkou 4215 mm, šírkou 1800 mm a výškou 1565 mm je o 10 mm dlhší ako tradičný Hyundai KONA a rovnako dlhý ako nová KONA v športovej verzii N Line. Rázvor náprav 2600 mm zostal v porovnaní so základným modelom nezmenený. Batožinový priestor s objemom 361 litrov poskytuje priestor na mnoho rôznych aktivít.

Dizajn exteriéru dopĺňajú červené prvky vyhradené pre verziu N. Exkluzívna maska chladiča so špeciálnou vypletanou výplňou, zabudovaným logom N a agresívnym svetelným podpisom nového modelu KONA dotvára výrazný vzhľad prednej časti. Znak Hyundai tmavosivej farby sa presunul z kapoty nižšie, čím sa vizuálne znížilo ťažisko. Zboku si zákazníci všimnú, že športová silueta modelu KONA N sa vyznačuje malou svetlou výškou. Zopár ďalších dizajnových prvkov naznačuje, že tento výkonný model z rodiny Hyundai N dostal aj exkluzívne tmavo sivé kované disky kolies N a červené strmene, logo N na stredoch kolies a exkluzívne červené bočné prahy s vygravírovaným logom N. Pohľadu zozadu dominuje veľký strešný spojler s dvojitém krídlom, výrazným prvkom je aj trojuholníkové tretie brzďové svetlo. Nádyh výkonnosti modelu dotvárajú aj červené linky a dve veľké koncovky výfukov.

Pri príležitosti predstavenia nového modelu KONA N vyvinula automobilka Hyundai novú farbu exteriéru: modrú Sonic Blue. Modrá farba Sonic Blue sa nachádza v škále medzi bielou a jemne sivou, doplnená o modrú Performance Blue. Vznikla, aby obohatila a pozdvihla karosériu typu SUV a pritom sa stále odvoláva na špeciálnu modrú farbu Performance Blue vyhradenú pre výkonné modely. Exkluzívna nová farba pre SUV s označením N dopĺňa a vytvára kontrast s ostatnými dizajnovými prvkami exteriéru vo farbách ako červená, tmavá sivá a lesklá čierna, pričom ich súhra dodáva modelu KONA N príznačlivý športový vzhľad. Hyundai KONA N je dostupný aj v modrej farbe Performance Blue vyhradenej pre modely N.



Hyundai KONA N ponúka interiér zameraný na výkon ako aj pocit upravený na športovú jazdu. Vo výbave sa nachádzajú kvalitné materiály a kovové pedále. Zaujme aj športový volant vyhradený pre verziu N, ktorý dostal dizajn zameraný na čo najlepšie uchopenie a rozloženie tlačidiel podporujúce dynamickú jazdu. Dve programovateľné tlačidlá N na volante umožňujú uložiť si individuálne nastavenia vozidla a ich ľahšie ovládanie. Vďaka páčkam sa prevodové stupne dajú ručne preradať bez toho, aby musel vodič zložiť ruky z volantu.

Páka ručnej brzdy dostala nešmyklavú perforovanú kožu a hrubší priemer v oblasti uchopenia, čo spôsobuje bezpečnejší brzdný výkon. Zákazníci si všimnú aj viacero prvkov vo farbe Performance Blue a logá N rozmiestnené po vozidle: na voliči prevodovky, ručnej brzde, prahoch dverí a na sedadlách.



Model KONA N je dostupný s exkluzívnym čiernym balíkom farieb N so športovými škrupinovými sedadlami čalunenými látkou, kožou alebo semišom. Pre lepšiu bočnú oporu dostali výrazne tvarované boky. Všetky tri typy sedadiel sa štandardne dodávajú s vyhrievaním predných sedadiel, na požiadanie sú vyhrievané aj zadné sedadlá, pričom semišové sedadlá sa štandardne dodávajú s elektronickým nastavením, čo v prípade látkou či kožou čalúnených sedadiel predstavuje prvok dodávaný na požiadanie. Semišové sedadlá sa pre zlepšenie komfortu štandardne dodávajú aj s odvetrávaním, tento prvok sa ku koženým sedadlám dodáva na požiadanie.

Hyundai KONA N poháňa prepĺňaný 2,0-litrový zážihový motor T-GDI s výkonom 205 kW a maximálnym krútiacim momentom 392 Nm. Vďaka plochému priebehu charakteristiky krútiaceho momentu poskytuje auto lepšie dynamické vlastnosti v strednom a vyššom pásme otáčok. Motor spolupracuje s 8-stupňovou dvojspojkovou prevodovkou N DCT s dvoma samostatnými spojkami v olejovom kúpeli, čo prispieva k lepšiemu zrýchľovaniu a rýchlejšiemu preradeniu smerom nahor. Spojky v olejovom kúpeli majú aj lepšie chladenie. Automobilka Hyundai prvý raz predstavila technológiu N DCT v modeli VELOSTER N dostupnom na trhoch v Severnej Amerike a v Kórei a dostala sa aj do nového modelu i30 N. V tomto prípade išlo o výsledok dôležitej spätnej väzby od komunity Hyundai N. Prevodovka N DCT dostanú aj všetky verzie modelu KONA N.



Prevodovka N DCT prináša exkluzívne funkcie zamerané na veľký výkon: N Grin Shift, N Power Shift a N Track Sense Shift. Zlepšujú schopnosti vozidla tým, že na preradenie prevodových stupňov používajú špeciálny softvér.

N Power Shift (NPS) sa spúšťa v momente, keď vozidlo zrýchľuje s viac ako 90 percentami výkonu. Obmedzuje sa zmenšenie krútiaceho momentu pri radení smerom nahor, aby sa na kolesá dostalo čo najviac výkonu. Zlepšuje to radosť z jazdy a pridáva sa pocit zatlačenia pri radení vyšších stupňov. Športový výkon podčiarkuje sprievodný strieľajúci zvuk z výfukového potrubia. Ak sa NPS používa spolu



so systémom Launch Control, dokáže model KONA N zrýchliť z 0 na 100 km/h za iba 5,5 s. NPS sa aktivuje iba v režimoch N alebo Custom.

N Grin Shift (NGS) na 20 sekúnd zväčší výkon motora a prevodovky DCT. Pre maximálne zrýchľovanie dokáže vozidlo podradiť priamo až na najvhodnejší prevodový stupeň. Na aktiváciu musí vodič stlačiť špeciálne tlačidlo na volante. Na prístrojovej doske sa následne rozbehne odpočítavanie, ktoré zobrazuje, koľko sekúnd bude táto funkcia k dispozícii. Po skončení prísunu zväčšeného výkonu musí vodič na opätovné použitie funkcie počkať aspoň 40 sekúnd. Funkcia umožňuje vodičovi po stlačení jedného tlačidla využiť plný potenciál vozidla – napríklad keď sa snaží o dosiahnutie najlepšieho času na okruhu. Taktiež ju môže využiť pri predbiehaní či počas pripájania sa do jazdného pruhu na diaľnici.

N Track Sense Shift (NTS) upravuje adaptívne preradenie prevodových stupňov pre jazdu na okruhu a umožňuje, aby sa vodič viac sústredil na riadenie. Rozpoznáva, keď sú podmienky ideálne na dynamickú jazdu na okruhu a aktivuje sa automaticky. Vozidlo dokáže na základe údajov z motoršportu spojených s prejavmi vodiča zaradiť ideálny stupeň a v športových podmienkach nastaviť momenty preradenia tak, aby vodič podal optimálny výkon ako profesionálny pretekár.

Na rozdiel od vozidiel s tradičnými automatickými prevodovkami, vo vozidlách Hyundai s N DCT si vodič môže vypnúť funkciu pomalého rozjazdu Creep off. Po vypnutí tejto funkcie a zaradení voliča prevodovky do polohy D, sa vozidlo po pustení pedála brzdy nezačne pomaly samovoľne rozbiehať. V závislosti od vodiča sa táto funkcia určená na okruhy môže používať aj na zlepšenie komfortu a pohodlia. Funkcia sa zapína a vypína cez individuálne nastavenia N.



Prevodovka N DCT umožňuje vodičovi prepnúť do manuálneho režimu a meniť prevody pomocou páčok alebo voliča prevodovky. Riadiaci softvér nepoužíva možnosť automatického preradenia prevodového stupňa po dosiahnutí obmedzovača otáčok. Vodič tak môže v prípade potreby a pre svoj športový zážitok dlhšie využívať pásmo maximálnych otáčok.

KONA N uvádza značku N do modelového radu vozidiel typu SUV bez kompromisov v potešení z jazdy a vo výkone. Hot SUV obsahuje viacero špeciálnych N funkcií, ktoré sa predtým predstavili v ostatných modeloch N. KONA N je navyše prvým výkonným vozidlom značky Hyundai vybaveným prvkom **Performance Head-Up Display (HUD)**. V režimoch Sport alebo N zobrazuje informácie ako otáčky, rýchlosť či odporúčanie momentu preradenia.



Systém **N Grin Control System** ponúka zákazníkom vďaka piatim rôznym režimom vyššiu úroveň individuálnych úprav: Eco, Normal, Sport, N a Custom. Týchto päť režimov mení charakter nového modelu KONA N zmenou nastavení motora, stabilizačného systému, zvuku výfuku a riadenia a prispôsobuje ich rôznym jazdným podmienkam. V režime Custom si vodič môže zvoliť nastavenia z ostatných jazdných režimov (Normal, Sport a Sport+), aby si tak nastavil vozidlo podľa svojich preferencií a aktuálnych podmienok na ceste. Špeciálne tlačidlá N na volante umožňujú flexibilné uloženie prednastavených kombinácií podľa individuálnych potrieb.

O emotívnejší zážitok z jazdy sa stará elektronický generátor zvuku **Electronic Sound Generator (ESG)** umiestnený na paneli karosérie. Umocňuje športový zvuk motora, ktorý vytvárajú nasávanie aj výfuk. V interiéri, na spodnej strane čelného skla, sa nachádza generátor zvuku motora dodávajúci do zvuku extra úroveň dramatického prejavu, aby tak podporil náladu vodiča. K perfektnému zvuku z výfuku a zážitku z jazdy prispieva aj variabilne ovládaná klapka vo výfuku. Variabilná klapka vo výfuku Variable Exhaust Valve System bude štandardnou súčasťou všetkých verzií KONA N.

Rovnako ako všetky vozidlá Hyundai N, aj KONA je vybavený systémom **Launch Control**, ktorý pri suchých podmienkach pomáha vodičovi, aby s vozidlom vyštartoval z miesta ako profesionálny jazdec. Systém na to pri štarte používa reguláciu krútiaceho momentu.

Okrem svojich schopností na okruhu je model KONA N vo svojom srdci stále SUV. Dlhý zoznam prvkov na zlepšenie jazdných vlastností a ovládateľností spôsobil, že SUV dostalo nekompromisné jazdné schopnosti. So špeciálne vyvinutými výkonnými pneumatikami Pirelli P-Zero s rozmerom 235/40 R19, ktoré vytvárajú maximálnu príľnavosť, poskytuje toto ostré SUV výnimočné jazdné výkony a to na rôznych povrchoch. Výkonný brzdový systém poskytujúci stabilitu v meniacich sa podmienkach má veľký vplyv na bezpečnosť. Zväčšené



otvory v bokoch predného nárazníka zabezpečujú, že k brzdám prúdi dostatok chladiaceho vzduchu. Lepšie chladenie a odolnosť voči teplu zabezpečujú použitie špeciálneho materiálu strmeňov, nižšie vodiace rameno a špeciálny teplotný kryt.

KONA N má elektronicky ovládané adaptívne tlmiče **Electronic Controlled Suspension (ECS)**. Vodiči stlačením tlačidla môžu ovplyvniť tuhosť odpruženia a upraviť reakcie vozidla vo viacerých jazdných situáciách počas jazdy na ceste alebo na okruhu.

Pre maximálnu zábavu počas jazdy na okruhu možno stabilizačný systém **Electronic Stability Control (ESC)** úplne odpojiť. Za bežných okolností ESC stabilizuje vozidlo počas prejazdu zákrutou tým, že pri strate trakcie pribrzdí jednotlivé kolesá. V nečakaných podmienkach či v náročnom teréne sa tak zlepšuje ovládateľnosť vozidla. Systém ESC prichádza v novom modeli KONA N s tromi režimami nastaviteľného zážitku z jazdy. Režim ESC – ON poskytuje plný rozsah stability a je určený na suché, mokré či snehové podmienky. Režim ESC – SPORT je prispôbený jazdeniu na okruhu. Po úplnom vypnutí ESC nemajú na stabilitu vozidla vplyv žiadne zásahy motora či brzd. Vo väčšej miere poskytuje dynamické presúvanie krútiaceho momentu, čím vyniknú dynamickejšie jazdné vlastnosti vozidla. Režim ESC – OFF vznikol najmä pre skúsených okruhových jazdcov.

Systém kontroly trakcie **Traction Control System (TCS)** ovláda podľa aktuálnych podmienok jazdné sily na kolesách v styku s podkladom a v teréne zlepšuje trakciu a obmedzuje ich preklzovanie. Ak systém odhalí, že koleso sa otáča rýchlejšie, ako to odpovedá rýchlosti vozidla, systém TCS upraví výkon motora. Po stlačení tlačidla Drive Mode si vodič môže vybrať spomedzi štyroch rôznych režimov Traction Modes pre lepšie ovládanie v rôznych podmienkach, a to aj s použitím iba pohonu predných kolies: režim pre sneh (Snow) poskytuje maximum stability aj pri klzkých či zľadovatených podmienkach. Režim pre hlboký sneh (Deep Snow) umožňuje väčší preklz kolies, čo poskytuje viac trakcie a zabráňuje zapadnutiu auta v hlbokom snehu. Režim do blata s názvom Mud poskytuje stredný preklz kolies, vďaka čomu sa vozidlo môže rozbehnúť aj na blatistých povrchoch. Režim do piesku (Sand) povoľuje výrazný preklz a vďaka tomu rozbeh na pieskových povrchoch. Režimy Traction Modes sú aktívne v rozpätí od 0 do 60 km/h.

Elektronicky ovládaný samozáverný diferenciál (e-LSD) s označením N Corner Carving Differential poskytuje vynikajúce výkony pri prejazde zákrutou. Tento prvok spôsobuje, že vďaka použitiu rôznej

veľkosti krútiaceho momentu sa kolesá môžu otáčať rôznymi rýchlosťami v závislosti od zaťaženia vonkajšieho a vnútorného kolesa prednej nápravy. V špecifických podmienkach sa takýmto spôsobom znižuje preklz kolies a pri prejazde zákrut sa minimalizuje sklon k nedotáčavosti. Diferenciál N Corner Carving Differential tak dovoľuje, aby vodič prechádzal zákrutami rýchlejšie.

Model KONA N obohacuje základné vozidlo o špeciálny elektronický posilňovač riadenia umiestnený na stĺpiku riadenia Rack-mounted Motor Driven Power Steering (RMDPS) s tuhšou charakteristikou a menším prevodovým pomerom riadenia. Vodič si môže vybrať spomedzi troch rôznych nastavení riadenia (Normal, Sport a Sport+) pre rôznu námahu pri rozličných druhoch jazdy ako napríklad v meste, na okresných cestách či na okruhu.

Predná náprava N Power Sense Axle v spojení s viacprvkovou zadnou nápravou poskytujú ďalšiu úroveň tuhosti, čo prispieva k lepším jazdným vlastnostiam a precíznejšej ovládateľnosti.

Rovnako ako základný model, aj novinka Hyundai KONA N sa dodáva s rozsiahlym zoznamom prvkov na zlepšenie pohodlia a aktívnej bezpečnosti Hyundai SmartSense. Výbava technologickými prvkami a konektivitou sa zameriava na zlepšovanie zážitku z jazdy. **Performance Head-Up Display (HUD)** premieta informácie o vozidle na priehľadnú plochu. Vodič tak vidí všetky podstatné informácie súvisiace s navigáciou, bezpečnosťou a jazdou, pričom však nemusí spustiť zrak z vozovky. Aktivuje sa tlačidlom na prístrojovej doske.

Nový model KONA N okrem toho prichádza aj s 10,25-palcovou digitálnou N prístrojovou doskou so športovým vzhľadom ako aj s 10,25-palcovou dotykovou obrazovkou informačného, zábavného a navigačného systému AVN. A Performance Driving Data System monitoruje a zlepšuje jazdecké schopnosti vodiča. Tento prvok zaznamenáva a na dotykovej obrazovke infotainmentu zobrazuje údaje z jazdy ako výkon, krútiaci moment a tlak turbodúchadla. Systém prináša aj meranie času na kolo a zrýchlenia. Počas jazdy v režimoch Sport alebo N sa na HUD zobrazí aj N grafika. KONA N má v ponuke aj hlasové ovládanie. Vodiči môžu jednoduchými hlasovými povelmi ovládať prvky ako klimatizácia, vyhrievanie zadného okna a vonkajších spätných zrkadiel či vyhrievanie volantu.

KONA N využíva celkovú 5-ročnú záruku značky Hyundai bez obmedzenia počtu najjazdených kilometrov.

-hi-

Polo sa vyrába sa v španielskom závode Pamplona a v juhoafrickom Uitenhage pre nespočetné množstvo svetových trhov. S viac ako 18 miliónmi vyrobených exemplárov od roku 1975 patrí k najúspešnejším malým automobilom na svete. V rámci značky malý Volkswagen po väčšinu rokov svojej existencie patrí medzi tri najpredávanejšie typy. Teraz automobilka predstavuje Polo po modernizácii jeho aktuálnej, šiestej generácie. Po nej sa vzhľadom aj niektorými prvkami výbavy z tohto typu ešte zreteľnejšie stal menší Golf.



MENŠÍ GOLF

Dizajn, technológie a štruktúra vybavenia boli v širokom rozsahu aktualizované. Na pohľad je táto modernizácia najlepšie viditeľná na novej prednej a zadnej časti karosérie. Nový dizajn majú nárazníky, dvere batožinového priestoru, reflektory a zadné svetlá – teraz obidvoje štandardne z LED. Po prvý raz sú pre Polo k dispozícii aj nové adaptívne reflektory „IQ.LIGHT LED-Matrix“. V interiéri Polo dostalo sériovo montovaný nový digitálny združený prístroj „Digital Cockpit“. Nový multifunkčný volant má tiež svoj vzor v Golfe, systémami infotainmentu najnovšej generácie s jednotkou Online-Control-Unit (eSIM) a funkciou „App-Connect wireless“ (podľa vybavenia) sa tiež viac priblížilo k väčšiemu súrodenci. Ak má Polo voliteľnú automatickú klimatizáciu „Climatronic“, na jej ovládanie slúži po prvý raz dotykové ovládanie, podobné ako majú väčšie modely Tiguan, Passat a Arteon.



Súčasný Polo využíva modulárnu stavebnicu komponentov s priečne uloženým motorom MQB. Na rozdiel od väčších typov Golf, Tiguan alebo Arteon, je to verzia MQB A0 adaptovaná pre zvlášť kompaktné rozmery. V novom evolučnom stupni má Polo dĺžku 4053 mm, šírku 1751 mm a výšku 1446 mm. Pri dlhom rázvore náprav 2564 mm má karoséria krátke previsy, napriek tomu má batožinový priestor základný objem 351 litrov.

Prístrojový panel má horizontálnu štruktúru, na ktorej vynikajú použité moduly. Jedným z nich je digitálny združený prístroj „Digital Cockpit“ s uhlopriečkou 20,3 cm (8,0 palca), alebo 26 cm (10,25 palca) z ponuky voliteľnej výbavy ako „Digital Cockpit Pro“ s rozšíreným rozsahom zobrazenia (napr. mapa navigácie, obrázok volajúceho, obrázky obalov nosičov skladieb). Druhým modulom je displej systému infotainmentu. Tieto dva displeje sú umiestnené v najvyššej úrovni prístrojového panelu a tvoria jeden celok v ergonomicky optimálnej osi pohľadu vodiča. Jediným fyzickým tlačidlom v tejto oblasti je spínač výstražných svetiel. V nižšej úrovni je umiestnený ovládací panel klimatizácie.



Ak má Polo voliteľnú dvojzónovú automatickú klimatizáciu „Climatronic“, na jej ovládanie slúži novo vyvinutý digitálny panel. Jeho lesklý čierny modul s osvetlenými funkciami je umiestnený pod systémom infotainmentu a na výšku rozdelený do troch úrovní. V najvyššej sú tlačidlá na priamy prístup k odmravovaniu predného a zadného okna, uzavretie cirkulácii vzduchu, ako aj digitálnym indikátorom teploty a režimu. V strednej úrovni sú dotykové plochy vyhrievania sedadiel, automatického režimu („Auto“), synchronizácie teploty v dvoch zónach („Sync“) a dotykový posúvač na ovládanie rýchlosti ventilátora. V spodnej úrovni sú osvetlené dotykové posúvače na nastavovanie teploty, dotykové polia na zapnutie/vypnutie klimatizácie a nastavenie rozvodu vzduchu (hlava, telo, nohy). Pod ovládacím modulom klimatizácie sú dva osvetlené konektory USB-C a priehradka na voliteľnú indukčnú nabíjačku smartfónu.

Systémy infotainmentu novej generácie. Pre Polo sú na výber štyri rozličné systémy infotainmentu: „Composition Media“ s displejom 16,5 cm (sériovo pre „Polo“ a „Life“), „Ready2Discover“ s displejom 20,3 cm (sériovo pre „Style“ a „R-Line“), príplatkový „Discover Media“ s displejom 20,3 cm a po prvý raz aj „Discover Pro“ s displejom 23,4 cm. Z nich iba „Composition Media“ využíva modulárnu stavebnicu infotainmentu druhej generácie (MIB2), ostatné systémy sú na báze MIB3.



Aj po technickej stránke sa Polo približuje k typom vyšších tried. Ako novinku vo svojej triede môže mať na želanie asistenčný systém „IQ.DRIVE Travel Assist“. Ten kombinuje funkciu nového prediktívneho adaptívneho tempomatu „ACC“ a asistencie udržiavania jazdného pruhu „Lane Assist“, čím umožňuje čiastočne automatizovanú jazdu (vedenie v pozdĺžnom a priečnom smere) do rýchlosti 210 km/h. V takomto prípade má Polo nový sériový multifunkčný volant doplnený kapacitnými snímačmi, ktoré registrujú, či sa ho vodič pri jazde s aktivovaným systémom „IQ.DRIVE Travel Assist“ dotýka – ako to v EÚ požadujú právne predpisy pre automatizovanú jazdu úrovne Level 2.

Bez ohľadu na verziu vybavenia má Polo sériovo asistenčný systém „Front Assist“ s funkciou núdzového brzdenia „City Brake“ a rozpoznávaním chodcov „Pedestrian Recognition“, systém rozpoznávania únavy vodiča, ako aj systém udržiavania jazdného pruhu „Lane Assist“.

Voliteľný balík asistenčných systémov obsahuje okrem systému proaktívnej ochrany posádky aj asistenciu pre zmenu jazdného pruhu a vyparkovanie i „Park Assist“, ktorý ovládaním riadenia dokáže automaticky zaparkovať vozidlo na priečne ale pozdĺžne parkovacie miesto.

Volkswagen začne predávať inovované Polo so štyrmi zážihovými trojvalcovými motormi so zdvihovým objemom 999 cm³:

1.0 MPI s výkonom 59 kW má nepriame vstrekovanie benzínu (MPI). Dosahuje maximálny krútiaci moment 95 Nm. Montuje sa s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

1.0 TSI s výkonom 70 kW má priame vstrekovanie a prepĺňanie turbodúchadlom. Slabšia verzia sa štandardne kombinuje 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, na želanie so 7-stupňovou dvojspojkovou prevodovkou DSG.

1.0 TSI s výkonom 81 kW dosahuje maximálny krútiaci moment 200 Nm. Montuje sa štandardne so 7-stupňovou dvojspojkovou prevodovkou DSG.

1.0 TGI s výkonom 60 kW používa ako palivo stlačený zemný plyn (CNG), ktorý je uložený vo vysokotlakových nádržiach. Štartuje a jazdí primárne na plyn, po jeho spotrebovaní sa automaticky prepne na benzín pre spoľahlivý dojazd k čerpacej stanici CNG. Dosahuje maximálny krútiaci moment 160 Nm a kombinuje sa s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

Volkswagen nanovo skoncipoval verzie vybavenia. Doteraz mal Polo verzie Trendline (základná), Comfortline a Highline. V zmenej ponuke sú sériovo integrované prvky preferované väčšinou zákazníkov. Teraz sa konfigurátor začína základnou verziou „Polo“, nad ňou je „Life“ a ďalej sa ponuka, rovnako ako pri iných typoch rozvetvuje na elegantnú verziu „Style“ a športovo ladenú „R-Line“. Okrem toho sa bude Polo opäť vyrábať aj ako „GTI“ s výkonnejším štvorvalcovým zážihovým motorom. Táto verzia bude mať premiéru v lete tohto roku.

Predstavujeme

EQS ■■■■

EQS EDITION ONE

PRVÉ ELEKTRICKÉ VOZIDLO V LUXUSNEJ TRIEDE



Značka Mercedes-Benz sa ako súčasť stratégie Ambícia 2039 snaží o to, aby do 20 rokov ponúkla flotilu nových vozidiel s neutrálnymi emisiami CO₂. Už do roku 2030 chce predávať viac ako polovicu vozidiel s elektrickým pohonom – do tejto skupiny patria plnoelektrické vozidlá a hybridné vozidlá dobíjateľné zo siete. EQS je prvý plnoelektrický luxusný sedan od značky Mercedes-EQ. Ako prvý typ je postavený na modulárnej architektúre pre elektrické vozidlá luxusnej a vyššej triedy.

Vďaka precíznej detailnej práci a na základe účelového dizajnu sa odborníkom na aerodynamiku v úzkej spolupráci s návrhármi podarilo dosiahnuť novú rekordnú hodnotu súčiniteľa odporu vzduchu 0,20. Vďaka tomu je EQS sériovým vozidlom s najlepšou aerodynamikou na svete. Vozidlo patrí k najlepším aj pokiaľ ide o zvukový komfort: veľmi nízka úroveň hluku vetra k tomu výrazne prispieva.

EQS má aj veľmi dobrú **rekuperáciu**: z maximálneho spomalenia v rekuperačnom programe DAUTO sa až 3 m/s² z 5 m/s² dosiahne prostredníctvom rekuperácie (2 m/s² prostredníctvom kolesových brzd). Vďaka tomu je možné vozidlo spomaliť až do úplného zastavenia bez použitia brzdového pedála, dojazd zároveň získava z tejto rekuperačnej stratégie a veľkého rekuperačného výkonu (až 290 kW). Vozidlo spomalí až do úplného zastavenia aj pred rozpoznávanými vozidlami idúcimi vpredu, napríklad pred svetelnou križovatkou. Inteligentná rekuperácia je s pomocou asistenčného systému ECO optimalizovaná na danú situáciu a koná predvídavo pri zohľadnení aj dopravnej situácie alebo topografie. Vodič okrem toho môže pomocou preraďovacích páčok na volante ručne nastaviť tri stupne rekuperácie a funkciu kĺzania.



S **dojazdom do 770 kilometrov** (podľa WLTP) a **výkonom až 385 kW** splní EQS nároky na progresívny sedan v segmente triedy S aj pokiaľ ide o pohon. Výkonná verzia s výkonom až 560 kW je v štádiu plánovania. Všetky modely EQS sú vybavené elektrickou hnacou sústavou na zadnej náprave, verzie s pohonom 4MATIC majú elektrický pohon dodatočne aj na prednej náprave.



S EQS sa začína nová **generácia akumulátorov** s výrazne väčšou energetickou hustotou. Väčší z dvojice akumulátorov má využiteľnú kapacitu energie 107,8 kWh. To je o približne 26 percent viac ako pri EQC (EQC 400 4MATIC: kombinovaná spotreba elektriny 21,5 - 20,1 kWh/100 km). Inovatívny softvér manažmentu akumulátora umožňuje aktualizácie vzduchom. Vďaka tomu je manažment energie aktuálny počas celého cyklu životnosti. V prípade chemického zloženia článkov sa obsah kobaltu v katódach zmenšil na 10 percent.



EQS je možné nabíjať jednosmerným prúdom do 200 kW na rýchlonabíjaciach staniciach. Už po 15 minútach je akumulátor dobýť pre ďalších 300 kilometrov (WLTP)[5]. Doma alebo prostredníctvom verejných nabíjaciach staníc je možné EQS komfortne nabíjať striedavým prúdom do 22 kW pomocou palubnej nabíjačky. V Japonsku bude s EQS možné aj obojsmerné nabíjanie, teda nabíjanie oboma smermi. K tejto možnosti sa pripájajú inteligentné programy nabíjania, ktoré je možné automaticky aktivovať podľa polohy, a funkcie, ktoré prispievajú k zmierňovaniu zataženia akumulátora pri nabíjaní.

Výrobca vozidiel Mercedes-Benz garantuje prostredníctvom potvrdení o pôvode, že množstvo energie, ktoré pretečie prostredníctvom služby **Mercedes me Charge** natečie do siete z obnoviteľných zdrojov energie. Toto takzvané zelené nabíjanie je od roku 2021 neoddeliteľnou súčasťou služby Mercedes me Charge. Služba Mercedes me Charge však dokáže ešte viac. Stačí pristiaviť vozidlo k vhodnej nabíjacej stanici, otvoriť klapku, zasunúť zástrčku a elektrický prúd začne prúdiť: nabíjanie EQS je takto jednoduché vďaka funkcii Pripojiť a nabíjať (Plug & Charge). Ďalšími zaujímavými prvkami sú najhustejšia sieť s viac ako 500 000 nabíjacími miestami v 31 krajinách, z toho viac ako 200 000 v Európe.

So službou IONITY: Bez obmedzenia (IONITY Unlimited) môžu všetci zákazníci Mercedes me Charge v Európe využívať sieť rýchlonabíjaciach staníc jeden rok od aktivácie bez nákladov na nabíjanie.

Navigácia s Elektrickou inteligenciou na základe množstva faktorov naplánuje najrýchlejšiu a najkomfortnejšiu trasu vrátane zastávok na nabíjanie a dynamicky reaguje napríklad na dopravné zápchy alebo zmenu spôsobu jazdy. Novinkou pri EQS je vizualizácia na infotainment MBUX (Používateľský zážitok Mercedes-Benz), ktorá informuje o tom, či je dostupná kapacita akumulátora dostatočná pre návrat do východiskového bodu bez nabíjania. Pri výpočte trasy sa uprednostňujú ručne pridané nabíjacie stanice pozdĺž trasy. Odporúčané nabíjacie stanice je možné vylúčiť. Vypočítajú sa predpokladané náklady na nabíjanie počas jednej zastávky na nabíjanie.

EQS je síce blízka príbuzná novej triede S, je však postavená na čisto elektrickej architektúre. Táto kompletne nová koncepcia umožnila vznik dôrazne **účelového dizajnu (Purpose-Design)**: EQS sa vedením línií One Bow a dizajnom Cab Forward so splyvajúcou zadnou časťou už pri prvom pohľade výrazne líši od vozidiel so spaľovacím motorom. Filozofia dizajnu známa ako zmyselná čistota sa v kombinácii s progresívnym luxusom odráža vo veľkoryso modelovaných plochách, zmenšených škárach a plynulých prechodoch (jednoliaty dizajn – seamless design).

Predná časť je združená do **čierneho panelu**. Inovatívne reflektory, ktoré sú prepojené svetelným pásom, a sýtočierne obloženie chladiča (čierny panel) vytvárajú osobitný vzhľad. Exkluzivitu obloženia chladiča s čiernym panelom s centrálnou hviezdou Mercedes je možné ešte viac zväčšiť: ako prvok mimoriadnej výbavy sa dodáva aj s trojrozmerným vzorom hviezdy. Tento takzvaný vzor Mercedes-Benz je k dispozícii v kombinácii s Exteriérom AMG Line alebo Exteriérom Electric Art. Vzor je inšpirovaný pôvodnou hviezdou spoločnosti Daimler-Motorengeellschaft, ktorá bola zaregistrovaná v roku 1911 ako ochranná známka.

EQS ako prvé vozidlo značky Mercedes-Benz ponúka možnosť aktivovať úplne nové funkcie vozidla prostredníctvom **aktualizácií vzduchom** v rôznych funkčných oblastiach. Ponuka na začiatok: dva špeciálne jazdné programy – pre mladých vodičov a servisný personál, drobné hry a demonštračný program „The best or nothing“. Takto možno po kúpe a pôvodnej konfigurácii nového vozidla prispôbiť výbavu EQS osobným želaniám. K dispozícii bude aj možnosť aktivácie riadenia zadnej nápravy s väčším uhlom natočenia kolies 10°. Okrem klasickej kúpy jednotlivých funkcií sú naplánované aj predplatné, dočasné aktivácie a bezplatné skúšobné fázy.

Značka Mercedes-Benz sa **ENERGIZING AIR CONTROL PLUS** pri EQS komplexne venuje téme kvality vzduchu. Systém je postavený na pilieroch, ktorými sú filtrácia, senzorika, koncepcia zobrazovania a úprava vzduchu. **Filter HEPA** (High Efficiency Particulate Air) na veľmi vysokej úrovni filtrácie odfiltruje jemný prach, drobné častice, peľ a ďalšie látky z privádzaného vonkajšieho vzduchu. Kyslíčnik siričitý a kyslíčnik dusíka, ako aj pachy sa zachytávajú vďaka vrstve aktívneho uhlia. Filter HEPA má certifikát „OFI CERT“ ZG 250-1 v oblasti vírusov a baktérií. Predklimatizovanie umožňuje vyčistenie vzduchu v interiéri ešte pred nastúpením do vozidla. Hodnoty jemného prachu mimo a vnútri vozidla sa navyše zobrazujú v systéme MBUX. Vo vlastnej ponuke Kvalita vzduchu sú k dispozícii podrobné údaje. Pri zlej kvalite vonkajšieho vzduchu dokáže systém poskytnúť odporúčania na zatvorenie bočných okien alebo posuvnej strechy.

Na želanie je EQS vpredu aj vzadu vybavený **automatickými komfortnými dverami**[7]. Keď sa vodič priblíži k vozidlu, najprv sa vysunú kľučky dverí. Po ďalšom priblížení sa automaticky otvoria dvere vodiča. Prostredníctvom systému MBUX môže vodič otvoriť zadné bočné dvere a umožniť vstup napríklad deťom pri škole.



Ako výnimočne inteligentné vozidlo je EQS v závislosti od výbavy vybavené až 350 snímačmi. Tieto snímače zaznamenávajú vzdialenosti, rýchlosti a zrýchlenia, svetelné pomery, zrážky a teploty, obsadenie miest na sedenie, ako aj žmurkanie vodiča či reč cestujúcich. Toto množstvo informácií spracúvajú riadiace jednotky. Spolu takpovediac tvoria mozog. Typ EQS dokáže rozšíriť svoje schopnosti na základe nových skúseností, pretože **vďaka umelej inteligencii** (UI) je mimoriadne učelivý.

Vďaka komplexnej zvukovej odozve vozidla je zásadná zmena z vozidla so spaľovacím motorom na elektrické vozidlo v EQS aj počuteľná. Rozličné zvukové svety umožňujú individuálne nastavenie zvuku. V kombinácii s obklopujúcim ozvučovacím systémom Burmester® je EQS vybavený dvoma zvukovými svetmi: Striebristé vlny (Silver Waves) a Čulý tok (Vivid Flux). Ako **Zvukové svety** ich možno zapnúť aj vypnúť na centrálnom displeji. Ďalší zvukový svet, Burácajúce pulzovanie (Roaring Pulse), je možné aktivovať pomocou technológie aktualizácii vzduchom. V rámci príslušného zvukového sveta je k dispozícii aj interaktívny zvuk jazdy, ktorý sa bude prehrávať v interiéri prostredníctvom reproduktorov ozvučovacieho systému.

Novinkou v prípade **KOMFORTU ENERGIZING** sú tri programy **ENERGIZING NATURE**: Lesná čistinka (Forest Glade), Zvuky mora (Sound of the Sea) a Letný dážď (Summer Rain). Poskytujú podmanivý, teda pôsobivo realistický zvukový zážitok vo vozidle. Upokojujúce zvuky vznikli v spolupráci s prírodným akustikom Gordonom Hemptonom. Rovnako ako v prípade ostatných programov systému **ENERGIZING COMFORT** sa prostredníctvom svetelnej atmosféry a obrázkov oslovujú ďalšie zmysly.

K dobrému dojmu z manévrovateľnosti a dynamiky EQS prispieva aj sériové riadenie zadnej nápravy s uhlom natočenia kolies až 4,5°. Alternatívne je možné objednať riadenie zadnej nápravy s natočením do 10°, prípadne možno túto funkciu aktivovať dodatočne prostredníctvom zlepšenia vzduchom (over-the-air upgrade). To umožní priemer otáčania viac ako päť metrov dlhého vozidla EQS na úrovni 10,9 metra. To zodpovedá priemeru otáčania mnohých kompaktných automobilov. Na centrálnom displeji sa v ponuke jazdných programov zobrazuje príslušný uhol na zadnej náprave a trajektória.

Vďaka výkonnej senzorike na snímanie okolia dokážu parkovacie systémy lepšie pomáhať vodičovi v mnohých oblastiach pri manévrovaní. S asistenčným systémom parkovania ovládaným na diaľku môže



EQS s mimoriadnou výbavou **DRIVE PILOT** bude môcť jazdiť automatizovane v hustej premávke alebo počas zápchy na vhodných úsekoch diaľnice najprv v Nemecku až do rýchlosti 60 km/h. Odbremení sa tým vodič, ktorý bude mať čas venovať sa vedľajším činnostiam, ako napr. surfovaniu na internete alebo spracovaniu e-mailov v Kancelárii v automobile (In-Car-Office).

Absolútnou zaujímavosťou v interiéri je **hyperobrazovka MBUX** (mimoriadna výbava). Táto veľká, klenutá obrazovka sa vzletne tiahne takmer od jedného predného stĺpika k druhému. Tri obrazovky sú umiestnené pod krycím sklom a vizuálne sa zlievajú. S OLED displejom s uhlopriečkou 12,3 palca pre spolujazdca vzniká vlastná oblasť zobrazovania a ovládania. Zábavné funkcie sú počas jazdy dostupné len v rámci zákonných predpisov platných v konkrétnej krajine. Mercedes-EQ sa pritom spolieha na inteligentnú logiku blokovania, ktorá je založená na kamerovom systéme: keď kamera zistí, že sa vodič pozerá na displej spolujazdca, pri určitých obsahoch sa tento displej automaticky stlmí.

Vďaka učelivému softvéru sa MBUX úplne prispôsobuje svojmu používateľovi a predkladá mu personalizované návrhy pre množstvo funkcií infotainmentu, komfortných funkcií a funkcií vozidla. Pri takzvanej nulovej vrstve sú najdôležitejšie aplikácie ponúknuté celkom hore v zornom poli, vždy podľa situácie a vo vzťahu ku kontextu.

Najnovšia generácia **asistenčných jazdných systémov** zahŕňa množstvo funkcií na podporu vodiča. Novinkou je napríklad prídavná výstraha pred mikrosúpkom **ATTENTION ASSIST**. Tá analyzuje žmurkanie vodiča prostredníctvom kamery v displeji vodiča (len v kombinácii s hyperobrazovkou MBUX). Ukazovateľ asistencie na displeji vodiča zobrazuje na celú obrazovku zrozumiteľným spôsobom fungovanie asistenčných jazdných systémov.

Zásady **integrálnej bezpečnosti**, najmä zásady bezpečnosti pri nehode, platia nezávisle od platformy. Podobne ako všetky ostatné vozidlá značky Mercedes-Benz, aj EQS je preto vybavená pevným bezpečnostným rámom priestoru pre cestujúcich, špeciálnymi deformačnými zónami a modernými zádržnými systémami. **PRE-SAFE®** je súčasťou



sériovej výbavy. To, že typ EQS je postavený na čisto elektrickej architektúre, otvorilo nové možnosti konštrukcie aj pokiaľ ide o bezpečnostnú koncepciu. Vďaka tomu bolo možné zvoliť výhodný konštrukčný priestor akumulátora v oblasti pod podlahou vozidla, ktorá je chránená pred zrážkou. Keďže vozidlo nemá žiadny veľký blok motora, možno správanie sa auta pri čelnej zrážke ešte lepšie modelovať. Okrem štandardných nárazových skúšok boli v Technologickom centre pre bezpečnosť vozidla zabezpečené aj ďalšie zaťažovacie stavy a vykonané rozsiahle skúšky komponentov.

V závislosti od veľkosti akumulátora a výbavy, ako aj konfigurácie vozidla je možné dosiahnuť dojazdy až 770 kilometrov podľa WLTP. Krútiaci moment, ktorý elektrická hnacia sústava posielala na kolesá, sa kontroluje 10000× za minútu. Vďaka tomu je pri verziách s pohonom 4MATIC možné dosiahnuť oveľa rýchlejšiu reakciu ako pri mechanickej pohone na všetky kolesá.

-mz-

V OBLEKU AJ NA POĽNEJ CESTE



Octavia je už niekoľko rokov celosvetovo najpredávanejším typom značky Škoda. Aj vďaka tomu, že k základným modelom s karosériou liftback a kombi ponúka niekoľko odvodených verzií so špecifickými vlastnosťami. Zákazníkom, ktorí potrebujú auto aj na svoje voľnočasové aktivity v prírode, ponúka od roku 2007 Octaviu Scout. Model s karosériou kombi dostal plastové obklady po obvode spodnej časti karosérie a nad oblúkmi výrezov pre kolesá, mierne zväčšenú svetlú výšku a pohon kolies oboch náprav. S takýmto autom nemožno ísť do terénu, ale po nepríliš rozbitej poľnej či lesnej ceste sa pohybuje bezpečne. Aj na bežných cestách so spevneným povrchom v situácii, keď na ne za krátky čas padne 10 centimetrov snehu a cestári nemôžu byť odrazu všade...

V závere minulého roka Škoda predstavila verzie Scout a RS patriace do rodiny novej (štvrtej) generácie typu Octavia. V apríli sme vyskúšali Octaviu Scout poháňanú vznetrovým motorom 2.0 TDI s najväčším výkonom 147 kW. V oficiálnom cenníku dovozu, spoločnosti Škoda Auto Slovensko, je uvedená cena Scouta poháňaného aj slabším motorom 2.0 TDI s výkonom 110 kW (34 900 €). Cenovka verzie so zážihovým motorom 2.0 TSI (140 kW), ktorý by tiež mal byť alternatívou pohonu pre Octaviu Scout, tam ešte nie je. K nám sa zrejme ani v budúcnosti nebude dovážať alternatíva len s pohonom kolies prednej nápravy, aj keď má byť vo výrobnom programe Škody Auto.

Nový Scout je postavený presne podľa receptu, aký použili konštruktéri a dizajnéri v Mladej Boleslavi pri jeho prvých dvoch generáciách. Ak v niekom výraz „oplastovanie karosérie“ evokuje úpravu Octavie na akési hospodárske vozidlo, tak to príde! Ostatne, stačí sa pozrieť na fotografie a je zjavné, že Scout je elegant navonok a v kabíne sa nešetrilo na kvalite materiálov. Interiér je priestrannejší ako poskytoval



predchodca. So sériovým kompletom zahŕňajúcim spodnú ochranu motora, o 15 mm zväčšenou svetlou výškou (163 mm), nájazdovým uhlom 15,8° vpredu 13,9° vzadu a prechodovým 19,7° je Scout naozaj dobre vystrojený na jazdu aj po cestách s nespevneným povrchom.

Od klasickej Octavie sa Scout odlišuje špecifickými nárazníkmi vpredu a vzadu, nájazdovým štítom čiernymi plastovými obkladmi lemov blatníkov, prahov karosérie a spodnej časti dverí. Predný a zadný nájazdový štít má striebornú farbu, rovnako rámy bočných okien a kryty elektricky nastaviteľných, vyhrievaných a sklopných vonkajších spätných zrkadiel. Vzhľadové úpravy zväčšili dĺžku o 16 mm na 4703 mm a šírku o 15 mm na 1829 mm. Štandardne sa na Scout montujú 18-palcové disky kolies z ľahkej zliatiny s dizajnom Braga (v ponuke sú aj 19-palcové) a adaptívne LED svetlá s Matrix funkciou.

Potahy sedadiel, kožený potah volantu, lakťové opierky a prístrojový panel majú kontrastné stehy hnedej farby Tabor Brown. Interiér dotvárajú hliníkové pedále a dekoratívne lišty na prístrojovom paneli v imitácii dreva. Predné sedadlá sú pohodlné s dobrou bočnou oporou, v nami skúšanom vozidle i vyhrievané (doplňková výbava). Multifunkčný kožený volant s tlačidlami na ovládanie rádia a telefónu má vyhrievaný veniec. Prístrojový panel je modálne členený do viacerých rovin, v strede sa nachádza displej infotainmentu s uhlopriečkou 10 palcov s navigáciou Columbus. Za príplatok si možno zvoliť aj head-up displej s premietaním informácií na čelnom skle. Na ovládanie infotainmentu sme si museli chvíľu zvykať. Škoda, že aj 3-zónová automatická klimatizácia Climatronic (doplňková výbava) sa ovláda cez dotykový displej, čo je za jazdy dosť náročné.

Nový vznetrovým motor 2.0 TDI EVO s výkonom 147 kW a krútiacim momentom 400 Nm spolupracoval so 7-stupňovou automatickou prevodovkou DSG. Pri malých otáčkach, od voľnobehu asi po 1500 za minútu, pracuje akoby ležérne, čo vyhovuje obvyklému tempu prúdu vozidiel na cestách medzi obcami. Pri razantnejšom zošliapnutí plynového pedála sa však motor rýchlo preberie z driemot a dokazuje, že krútiaci moment s hodnotou 400 Nm v dostatočne širokom rozpätí 1750 až 3500 ot./min. nemá len na papieri. Podľa výrobcu táto pohonná sústava Octaviu Scout dokáže zrýchľovať z 0 na 100 km/h za 6,8 sekundy a dosiahne najvyššiu rýchlosť 230 km/h. Nemáme dôvod o tom pochybovať. Odozva motora na pohyb akceleračného pedálu sa líšila podľa zvoleného jazdného režimu – Eco, Comfort, Normal, Sport a Snow. Už pri režimoch Comfort a Normal má vozidlo slušné dynamické vlastnosti. Automatická prevodovka DSG preraduje logicky a rýchlo. Počas týždenného skúšania vozidla sme dosiahli spotrebu 6,1 l/100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h, kde sme jazdili najviac, sa spotreba pohybovala na úrovni 7,2 l/100 km.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-ventilový, 16-ventilový vznetrovým prepíňaný, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1968 cm³, najväčší výkon 147 kW pri 3600 až 4100 ot./min., krútiaci moment 400 Nm pri 1750 až 3500 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramienach, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, stopový priemer otáčania 10,4 m, svetlá výška 163 mm, pneumatiky rozmeru 225/45 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4703/1829/1487 mm, rázor náprav 2680 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1535/1533 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1687/2184 kg, objem batožinového priestoru 640/1700 litrov, objem palivovej nádrže 55 + 12 l SCR.

Prevádzkové vlastnosti:
najvyššia rýchlosť 230 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 6,8 s, spotreba nafty komb. prevádzke WLTP 5,3-6,2 l/100 km, CO₂ 149-155 g/km

Napriek miernemu zväčšeniu svetlej výšky sa jazdné vlastnosti Octavie Scout v porovnaní modelmi so štandardnou svetlou výškou počítavo nezmenili. Podvozok je naladený viac na stranu „Comfort“ ako na „Sport“, ale ani raz sme nemali pocit, že auto je už-už na hranici stability. Aj rýchle prejazdy zákrut Scout zvláda s istotou.

Škoda Octavia Scout 2.0 TDI s výkonom 147 kW, so 7-stupňovou automatickou prevodovkou a pohonom 4x4 predáva za 36 290 €.



Dacia Sandero Stepway TCe 90 CVT, TCe 90 6MP Comfort ■■■■



Veľmi populárny typ Dacia Sandero je od roku 2017 najpredávanejším vozidlom v Európe na trhu súkromných zákazníkov (predalo sa 2,1 milióna vozidiel). Novou, tretou generáciou Sandero urobila značka Dacia najväčší medzigeneračný skok vo svojej histórii. Prichádza s najnovšími systémami ADAS a vyspelými bezpečnostnými funkciami. Ťaží z novej modulárnej platformy CMF, z rovnakého základu ako majú napríklad Renault Clio, Captur. Je mimoriadne pevná, zlepšuje ochranu posádky pri zrážke, má menšiu hmotnosť. Nové Sandero sme predstavili v prvom tohtoročnom dvojčíslí.

Zatiaľ čo v druhej generácii bolo len jedno Sandero, a jeden z jeho výbavových stupňov bolo oplastované Sandero Stepway, teraz sú z tohto typu dva modely, podľa automobilky viac odlišné. Mali sme ich možnosť vyskúšať, teraz sa budeme venovať modelu Sandero Stepway.



Má špecifickú masku chladiča, iné nárazníky, chrómované logo Stepway pod mriežkou chladiča, tradičné oplastovanie crossoverov. V porovnaní so Sanderom má Sandero Stepway väčšiu svetlú výšku o 39 mm (201 mm). Stepway dostal aj pozdĺžniky strešného nosiča („lyžiny“), ktoré po namontovaní priečnikov vytvoria strešný nosič s nosnosťou 80 kg. Reflektory využívajú LED technológiu vpredu aj vzadu, vytvárajú pekný svetelný podpis auta. Nové nárazníky zmenili dĺžku modelu Stepway na 4099 mm, výška tiež narástla, na 1535 mm. Ostatné rozmery sú rovnaké ako má klasické Sandero.

Nové Sandero poháňa litrový trojvalcový zážihový motor v troch výkonných verziách, pričom najvýkonnejšia dokáže spaľovať okrem benzínu aj LPG. Všetky motory majú nepriame vstrekovanie paliva. Vyskúšali sme dva modely Stepway so základným prepíňaným litrovým trojvalcom naladeným na 67 kW. Prvý bol spárovaný s novou automatickou prevodovkou CVT (**modrá Iron**) a druhý so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou (**oranžová Atacama**). Za metalízu sa pripláca 440 €.



Dizajnéri odvedli výbornú prácu v interiéri. Výrazne ho zlepšili na všetkých úrovniach, či už kvalitnejšími materiálmi, obložením, ergonómiou, či novými funkciami. Luxusnejšie čalúnenie, dizajn a tvar nových predných sedadiel poskytujú lepšie pohodlie a podporu tela vrátane nastaviteľných opierok hlavy. Pri dlhšej ceste je nápomocná aj laktová opierka. Za volantom sme si rýchlo našli ideálnu polohu, je výškovo aj pozdĺžne nastaviteľný. V nami skúšaných vozidlách sme mali za príplatok 190 € najkvalitnejší multimediálny systém „Media NAV“ (v ponuke pribudli aj „Media Control“ a „Media Display“), ktorý zahŕňa navigáciu, rádio, bezdrôtové zrkadlenie smartfónu – Apple CarPlay, Android Auto, Bluetooth, 6 reproduktorov, 8“ dotykovú obrazovku, snímateľný držiak smartfónu. Ďalej boli vozidlá vybavené balíkom výbavy Komfort za 260 € (automatická klimatizácia, hands-free karta Dacia pre bezklúčový prístup a štartovanie).

Rázvor náprav sa medzigeneračne zväčšil o 15 mm na 2604 mm, čím sa zväčšil aj priestor vzadu na nohy o 42 mm. Osoby na zadných sedadlách tak majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Sedadlá sú delené v pomere 60/40 a za nimi je batožinový priestor so základným objemom 328 litrov. V obidvoch vozidlách bola dvojitá podlaha batožinového priestoru (60 €) a rezervné koleso (150 €). V kabíne je dostatok odkladacích priestorov, celkovo až 21 litrov, čo je nárast o 2,5 litra. Vozidlá boli vybavené množstvom asistenčných a bezpečnostných systémov. V nami skúšaných vozidlách sme mali balík parkovanie Plus (330 € – predné a zadné parkovacie snímače, zadná parkovacia kamera, systém sledovania mŕtveho uhla).

Preplňaný zážihový motor so zdvihovým objemom 1 liter prenáša krútiaci moment na predné kolesá, v prvom vozidle cez automatickú CVT prevodovku, v druhom cez 6-stupňovú ručne ovládanú prevodovku. Pri naštartovaní sa prejaví jeho hrubší „trojvalcový“ prejav. Motor spolupracujúci s automatickou CVT prevodovkou je upravený



na menší krútiaci moment – 142 Nm pri 1750 až 4500 ot./min., pri spárovaní so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou má najväčšiu hodnotu 160 Nm pri 2100 až 3750 ot./min. Trojvalec poskytuje vozidlám očakávanú dynamiku už od malých otáčok, netreba otáčky hnať až k ich hornej dovolenej hranici. Sandero je auto na bežné používanie „bežnými ľuďmi“. Nepotrebuje mať športový imidž. Preto nami, „očakávaná dynamika“ pre takéto autá na úrovni 12 či 14 sekúnd potrebných na zrýchlenie z 0 na 100 km/h, je postačujúca. Najvýraznejšie zrýchľovanie motor vozidla poskytuje, keď pracuje v strednom pásme otáčok. Typický trojvalcový zvuk sa prejaví aj pri výraznejšej akcelerácii. Automatická prevodovka si svoju funkciu plní bezproblémovo. V spojení s litrovým trojvalcom nemá tendenciu vytáčať motor do najvyšších otáčok. Jazda s touto prevodovkou je komfortnejšia, i keď na druhej strane má vozidlo väčšiu spotrebu a tlmí aj dynamiku jazdy. Pri predbiehaní treba byť opatrnejší. Voliaca páka automatickej prevodovky CVT má aj polohu L, pri ktorej prevodovka drží motor vo väčších otáčkach v teréne alebo pri brzdení z kopca. Počas týždenného skúšania vozidla sme dosiahli v kombinovanej premávke spotrebu 7,8 l/8100 km.



Pri skúšaní modelu so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou sme zistili, aké rozdielne môžu byť spotreby paliva pri rôznych režimoch jazdy. V meste sme jazdili so spotrebou 7,5 l/100 km. Pri pokojnej jazde po okresných cestách a rýchlosti 90 km/h motor točí na 6. prevodovom stupni pod 2000 ot./min., palubný počítač ukazoval spotrebu niečo nad 4 l/100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h (3000 ot./min) bola spotreba okolo 8 l/100 km. Prevodovka je dobre odstupňovaná, v meste sa dá jazdiť aj so zaradeným 4. prevodovým stupňom. Podvozok je naladený skôr komfortnejšie, cez nerovnosti aj na 16-palcových kolesách prechádza bez veľkých rázov. V zákrutách sa výrazne nenakláňa, poctivo drží zvolenú stopu. Ak sa vodič nehrá na pretekára, štandardne montovaný stabilizačný systém si poradí



s náznakmi nedotáčavosti aj s následkami poskakovania zadných kolies na nerovnostiach. Pri „diaľničných rýchlostiach“ preniká do interiéru nielen aerodynamický hluk, ale aj hluk od odvažujúcich sa kolies.

Dacia Sandero Stepway TCe 90 s automatickou CVT prevodovkou sa predáva za 13 850 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stojí 15 380 €. Dacia Sandero Stepway so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou výbavou stojí 14 180 €.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
3-valcový, 12-ventilový prepíňaný zážihový, ventilový rozvod OHC, zdvihový objem 999 cm³, najväčší výkon a/67 kW pri 4500 - 5000 ot./min., b/67 kW pri 4600 - 5000 ot./min., krútiaci moment a/142 Nm pri 1750 - 4500 ot./min., b/160 Nm pri 2100 - 3750 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor vpredu/vzadu, kotúčové brzdy vpredu, bubnové vzadu, hrebeňové riadenie s posilňovačom, stopový priemer otáčania 10,66 m, pneumatiky rozmeru 205/60 R-16.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4099/1848/1535 mm, rázvor náprav 2604 mm, svetlá výška 201 mm, pohotovostná/celková hmotnosť a/1197/1601 kg, b/1171/1578 kg, objem batožinového priestoru 328 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť a/163 km/h, b/172 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za a/14,2 s, b/12 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke a/ 6,2-6,4 l/100 km, b/ 5,6-5,8 l/100 km, CO₂ a/139-145 g/km, b/126-132 g/km.

Vyskúšali sme

Renault Mégane TCe 160 EDC R.S.Line ■■■■

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

DRŽÍ SI ÚROVEŇ



Renault Mégane mal premiéru v roku 1995. Stal sa už kultovým typom tejto francúzskej značky, ktorý doteraz reprezentovali jeho štyri generácie. Po inovácii, ako vždy, je aj teraz k dispozícii s dvojicou karosérií. Vyskúšali sme športovo „strihnutú“ verziu R.S.Line so zážihovým motorom (TCe 160) zdvihového objemu 1,3 l s výkonom 117 kW.

Verzia R.S.Line nahrádza doterajšiu verziu GT Line. Má R.S. logo na predných blatníkoch a na veku batožinového priestoru, dvojité chrómované koncovky výfuku. Športový dizajn je dotvorený atraktívnymi 18-palcovými diskovými kolesami s dizajnom Magny Cours - sivá s diamantovým efektom (600 €) a zatmavenými zadnými oknami. Auto dobre pôsobí v čiernej Etoilé metalíze za príplatok 600 €, ktoré malo nami skúšané vozidlo.

Športový štýl verzie R.S.Line vládne aj v interiéri, ktorý zdobia dekoratívne lišty v súzvuku s čalúnením R.S.Line Alcantara s červeným prešívaním. Červené prešívanie sa objavuje tiež na manžete preraďovacej páky. Športový volant verzie R.S.Line zdobia elegantné chrómované prvky. Anatomické športové sedadlá vodiča a spolujazdca vpredu sú pohodlné, s výrazným bočným vedením a integrovanými hlavovými opierkami. V nami skúšanom vozidle boli vyhrievané (200 €). Vo vozidle nechýba za príplatok Pack Bose (1600 €), zahŕňa navigačný systém Easy Link 9,3“, prístrojový štít 10“, head-up displej, prémiový audiosystém Bose s 10 reproduktormi vrátane subwooferu a zadná parkovacia kamera. Displej infotainmentu má peknú grafiku a dobre sa ovláda. Je kompatibilný s Android Auto a Apple CarPlay.

Cestovanie na zadných sedadlách spríjemňujú samostatné výduchy klimatizácie a laktová opierka s držiakmi na nápoje. Batožinový priestor má objem 402 litrov, po sklopení zadných sedadiel nevznikne rovná plocha, objem sa zväčší na 1258 litrov. Vozidlo malo za príplatok 700 € balík výbavy Safety Plus, ktorý zahŕňal aj adaptívny tempomat, udržiavanie v jazdnom pruhu, Active emergency braking systém s detekciou chodcov a cyklistov, Safe distance warning systém, E-Call.

Skúšaný Mégane poháňal zážihový štvorvalec 1.3 TCe s výkonom 117 kW a krútiacim momentom 270 Nm pri 1800 až 3750 ot./min., ktorý je spriahnutý so 7-stupňovou dvojspojkovou automatickou prevodovkou EDC. Motor je naozaj vynikajúci. Plynule a zreteľne nabera silu už od malých otáčok, z 0 na 100 km/h vozidlo umožňuje zrýchľovať za 9 sekúnd, najväčšia rýchlosť vozidla je 205 km/h. Motor je pružný nielen ak je navolený športový režim, vozidlo umožňuje svižne jazdiť aj v ECO režime, i keď sú jeho reakcie na pohyby plynového pedála pomalšie. Vhodne odstupňovaná 7-stupňová dvojspojková EDC prevodovka pri pokojnej jazde preraduje hladko, snaží sa efektívne využívať krútiaci moment motora na dosiahnutie menšej spotreby paliva. Spotreba je veľmi závislá na aktuálnom štýle jazdy. Po týždňí skúšania vozidla sme dosiahli priemernú spotrebu 5,5 l/100 km.

Aj s 18-palcovými kolesami je zachovaný komfort cestovania, naladenie podvozka sa konštruktérom vydarilo, na zmeny smeru, brzdenie aj zrýchľovanie reaguje predvídavo. Auto je kvalitne zhotovené, ani pri jazde po nekvalitných cestách v kabíne nič nevzga, na diaľnici sa aerodynamický hluk dostáva do kabíny len minimálne.

Renault Mégane R.S.Line TCe160 EDC sa predáva za 23 190 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 26 890 €.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový prepíňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1333 cm³, najväčší výkon 117 kW pri 5500 až 6000 ot./min., krútiaci moment 270 Nm pri 1800 až 3750 ot./min.

Prevody: 7- stupňová dvojspojková automatická EDC prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava s pružne skrutnou priečkou, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, stopový priemer otáčania 11,3 m, pneumatiky rozmeru 225/40 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4359/1814/1447 mm, rázvor náprav 2669 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1591/1586 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1360/1826 kg, objem batožinového priestoru 402/1258 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 205 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9 s., spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke 5,2-5,5 l/100 km, CO₂ 119-125 g/km

JE V TIENI, ALE DOBRÁ



Značka Opel predstavila minulý rok na autosalóne v Bruseli inovovanú športovo ladenú verziu **Insignia GSi, Grand Sport** (označenie pre liftback) a **Sports Tourer** (pre kombi). Verzia GSi vyrazila do nového roka s novým 2-litrovým prepíňaným zážihovým motorom s výkonom 169 kW a novou 9-stupňovou automatickou prevodovkou. Mali sme možnosť vyskúšať Grand Sport v krásnej červenej farbe s veľkými 20-palcovými diskami s dvojfarebnou úpravou a so skvelými brzdami značky Brembo.



Insignia GSi dostala novú grafiku predných reflektorov s technológiou IntelliLux LED s výbornou svietivosťou, novú masku chladiča s chrómovanými prvkami, zvýraznené bočné prahy, čierne lišty okolo bočných okien. Nechýbajú výraznejšie falošné sacie otvory v nárazníku. Dve rozmerne koncovky výfuku vzadu sú však funkčné.

Insignia GSi vyniká veľkým vnútorným priestorom. Všetky ovládacie prvky sú ľahko dosiahnuteľné. Ergonomické predné sedadlá s certifikátom AGR s výškovo nastaviteľnými opierkami hlavy sú pohodlné. Za priplatok boli nielen vyhrievané, ale aj ventilované, s prífukovaním bočníc a masážnou funkciou. Športový vyhrievaný volant GSi potiahnutý kožou je výškovo i pozdĺžne nastaviteľný, jeho veniec sa príjemne drží. Pred vodičom sa nachádza polodigitálny prístrojový štít – analógové hlavné prístroje a medzi nimi 8-palcový displej, ktorý si vodič

môže nakonfigurovať podľa svojich preferencií. Prístrojová doska má v strede dotykový displej s uhlopriečkou 8-palcov, ktorá je súčasťou navigačného systému Multimedia Navi Pro. Zvláda spoluprácu s Apple CarPlay a Android Auto. Klimatizácia si zachovala svoj panel s klasickým ovládaním. Toho ovládania fyzickými prepínačmi tvorcovia Insignie zachovali pozhňane, čo sa nám veľmi páčilo. Nie z nejakej nostalgie, ale pre intuitívnosť ovládania, bez straty koncentrácie pri sledovaní premávky.

Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú dvaja cestujúci s výškou aj okolo 185 cm, ktorí majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Osobám s výškou 190 cm bude uberať priestor na hlavu zvažujúca sa línia strechy. V zime si možno užívať aj vyhrievanie zadných sedadiel. Štandardný objem batožinového priestoru je 490 litrov, po sklopení operadiel vznikne rovná plocha a objem sa zväčší na 1450 litrov.



Insignia GSi má množstvo najmodernejších technológií a asistenčných systémov zabezpečujúcich veľmi dobrú úroveň bezpečnosti a komfortu. Príkladom sú tempomat s obmedzovačom rýchlosti, detekcia chodcov pred vozidlom, varovanie pred čelnou kolíziou a vybočením z jazdného pruhu, rozpoznávanie dopravných značiek, zadná parkovacia kamera...

Prepíňaný zážihový dvojliter s výkonom 169 kW a krútiacim momentom 350 Nm pri 1500 až 4000 ot./min. dokáže veľký liftback s pohotovostnou hmotnosťou takmer 1,8 t zrýchliť z 0 na 100 km/h za 7,4 sekundy a umožniť mu maximálnu rýchlosť 237 km/h. Výkon motora rastie plynule, vrchol má pri 5000 ot./min. Motor je vybavený deaktiváciou dvoch valcov (2. a 4.) pri potrebe veľmi malého zaťaženia, má aj vaky ventilového rozvodu pre polovičný zdvih ventilov pri strednom zaťažení, a samozrejme pre plný zdvih ventilov pri veľkom zaťažení. Plnenie čoraz náročnejších emisných noriem vyžaduje od konštruktérov naozaj veľa tvorivej invencie. Motor spolupracuje s novou 9-stupňovou automatickou prevodovkou s hydrodynamickým meničom. Zabezpečuje príjemné rozjazdy auta a plynule, jemne preraduje pri bežnej, pokojnej jazde. Pri skúšobných jazdách predvídajým, pokojným, ale zase nie defenzívnym jazdným štýlom bola priemerná spotreba benzínu 8,4 l/100 km, pri svižnej jazde takmer 10 l/100 km a na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h motor točí okolo 1900 ot./min. a spotreba bola 9,3 l/100 km,

Opel Insignia GSi má športový pohon štyroch kolies so smerovaním veľkosti krútiaceho momentu podľa prítlaku jednotlivých kolies (vektorovanie). V režime pohonu všetkých kolies (AWD) nahrádzajú klasický zadný diferenciál dve spojky, ktoré v každej jazdnej situácii zabezpečujú dokonalý prenos hnacieho momentu na jednotlivé kolesá. Vďaka tejto technológii je Insignia obratnejšia pri zatáčaní. Pohon 4x4 musí vodič ručne aktivovať, inak sú poháňané len predné kolesá. Pre aktívnejší zážitok z jazdy možno 9-stupňovú automatickú prevodovku obsluhovať pomocou páčok pri volante. Reakcie sa nám však nezdali byť dostatočne rýchle.



So zdokonaleným podvozkom Flex Ride so štyrmi možnosťami nastavenia (Standar, Sport, Tour a Competition), ktorý je štandardom pre vozidlá s pohonom všetkých štyroch kolies, Insignia dokáže na 20-palcových kolesách zabezpečiť posádke dobré pohodlie jazdy. Pochvalu si zaslúžia tvorcovia tohto auta aj za účinné odhlučnenie kabíny. Keď sme hodnotili po týždni používania vlastnosti tohto modelu, ktorý si ešte zachoval konštrukčný základ z čias, keď Opel patril pod koncern General Motors, zdalo sa nám, že je neprávom v úzadí zákazníckeho záujmu. Samozrejme, pri zohľadnení jeho ceny a cien konkurenčných áut strednej triedy.

Opel Insignia Grand Sport GSi 2,0 Turbo s výkonom 169 kW S/S 4x4 sa predáva za 40 990 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 48 500 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový prepíňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1998 cm³, najväčší výkon 169 kW pri 5000 ot./min, krútiaci moment 350 Nm pri 1500 až 4000 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, svetlá výška 123 mm, pneumatiky rozmeru 245/35 R-20.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu liftback

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4910/1863/1445 mm, rázvor náprav 2829 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1607/1610 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1725/2240 kg, objem batožinového priestoru 490/1450 litrov, objem palivovej nádrže 62 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 237 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 7,4 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke WLTP 8,4-8,5 l/100, CO₂ 189-192 g/km.

BMW X2 xDrive25e ■■■■



VIE AJ POBAVIŤ (ALE AJ SKLAMAŤ)



Kompaktný crossover X2 je ďalším prírastkom automobilky BMW v segmente športovo-úžitkových vozidiel. Bavorská automobilka nim zaplnila medzeru v spodnej časti svojej ponuky SUV automobilov. Párna číslovka znamená zväčšený dôraz na imidž, dizajn a dynamiku. To platí aj v prípade nového BMW X2. V ponuke bavorskej značky BMW nájdeme od minulého roka aj plug-in hybridnú verziu typu X2 (označenie xDrive25e), ktorú sme mali možnosť vyskúšať v krásnej modrej farbe Phytonic Blue metalíze (827 €).

Skúšané vozidlo bolo za doplatok vybavené M Sport balíkom výbavy X LINE (3091 €), ktorý zahŕňa vonkajšie označenie M na bokoch vpredu, prahové lišty s označením M a 18-palcové diskové kolesá s logom M. Rozmermi 4360x1824x1526 mm pripomína skôr crossover ako plnohodnotné SUV. Charakteristickú masku chladiča „obličkového“ tvaru dopĺňajú reflektory s adaptívnou funkciou LED Matrix s výborným osvetlením vozovky.

Ako je v autách BMW zvykom, všetky ovládacie prvky sú v interiéri ergonomicky usporiadané tak, aby ich mal vodič na dohľad a v dosahu. Konštruktérom sa podaril ideálny kompromis medzi prémiovým interiérom a športovým duchom. Výborné sú športové sedadlá vpredu, poskytujú dobrú oporu, za príplatok boli vyhrievané, vyhrievaný bol aj veniec športového volantu „M“. Výborne funguje 10,25-palcový displej infotainmentu, záleží len na vodičovi (alebo spolujazdcovi) či pri ovládaní uprednostní dotykový displej, alebo kruhový ovládač systému iDrive. Pre vozidlá bavorskej automobilky typický dlhý zoznam voliteľnej výbavy malo aj nami skúšané vozidlo - napríklad rozšírené osvetlenie interiéru, panoramatické strešné okno, automatickú klimatizáciu, head-up displej, navigačný systém, HiFi reproduktory Harman/Kardon, adaptívny tempomat, prednú i zadnú kameru, parkovacie snímače, asistenčný systém pre jazdu v kolónach...

Cestujúci vyššieho veku na zadných sedadlách majú menej priestoru na nohy a hlavne v oblasti hlavy, pretože X2 má športovú, dozadu sa zvažujúcu siluetu. Batožinový priestor má v základnom usporiadaní objem 410 litrov, po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1290 litrov.

Pod kapotou je trojvalcový prepíňaný zážihový 1,5-litrový motor s výkonom 92 kW a krútiacim momentom 220 Nm pri 1500 až 3800 ot./min. V hybridnej sústave spolupracuje s elektromotorom s výkonom 70 kW a krútiacim momentom 165 Nm namontovaným pri zadnej náprave. Rýchlosť vozidla pri elektrickom pohone je ohraničená na 135 km/h. Spaľovací motor spolu s elektromotorom ponúka systémový výkon 162 kW a krútiaci moment 385 Nm, dosť na zabezpečenie mimoriadnej dynamiky pre auto veľkosti patriace do nižšej strednej triedy. Z pokoja na 100 km/h tento model zrýchli za 6,8 sekúnd a dosiahne maximálnu rýchlosť 195 km/h. Motory výborne spolupracujú so 6-stupňovou automatickou prevodovkou. Jazda je plynulá bez ohľadu na to, či auto ide na elektrinu, spaľovací motor, alebo obidve jednotky spolu. Príliš to nepoznať ani sluchom, lebo zážihový trojvalec je výborne odhlučnený. O reguláciu elektrického motora sa stará systém eDrive, má tri režimy nastavenia - MAX eDrive (maximálne využitie elektrickej energie), BATTERY SAVE (využíva výhradne spaľovací motor a nabíja batériu pre neskoršiu elektrickú jazdu) a AUTO eDrive (inteligentný systém rozdelenia pohonu podľa prostredia jazdy). Znamená to, že v meste a na okresných cestách jazdí elektricky, pri väčšej rýchlosti prepína na spaľovanie benzínu. Spaľovací motor poháňa prednú nápravu, elektromotor zadnú. Dojazd na „elektriku“ je závislý od prevádzkových podmienok, my sme dokázali prejsť 33 kilometrov. Vyskúšali sme jazdiť čisto na elektrinu aj na diaľnici, spotreba stúpala na 23,7 kWh na 100 km, pri móde AUTO eDrive spotreba klesla na 15,2 kWh. Batériu sme po vybití už počas skúšania vozidla nedobýjali, ale priemerná spotreba benzínu zo všetkých jazd 7,9 l/100 km, nás predsa len neprijemne prekvapila. Hneď sme si spomenuli na „trojkový“ model poháňaný vznetrovým motorom, v ktorom sme mali po skúšobných jazdách vedených v podobnom tempe po rovnakých cestách spotrebu nafty len 4 l/100 km.

Riadenie je presné a doslova si s ním možno užiť športovú jazdu po kľukatých okresných cestách. Podvozok je tuhší, ale dokáže dobre utlmiť rázy po prejazde nerovností.

Vozidlo je vybavené batériou s kapacitou 10 kWh, výrobca uvádza dojazd 42 km pri plnom nabití. Z bežnej zásuvky nabitie trvá 5 hodín a 15 minút, z wallboxu 3 hodiny 15 minút.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
3-valcový, 12-ventilový prepíňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1499 cm³, najväčší výkon 92 kW pri 5000 až 5500 ot./min., krútiaci moment 220 Nm pri 1500 až 3800 ot./min.

Výkon elektromotora 70 kW pri 8200 ot./min., krútiaci moment 165 Nm pri 100 až 3000 ot./min., celkový výkon sústavy 162 kW, krútiaci moment 385 Nm.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 225/50 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4360/1824/1515 mm, rázor náprav 2670 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1805/2300 kg, rozchod kolies vpredu/vzadu 1543/1562 mm, objem batožinového priestoru 410/1290 l, objem palivovej nádrže 51 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 195 km/h („elektricky“ 135 km/h), zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 6,8 s, spotreba v kombin. prevádzke 1,8 l/100 km, CO₂ 41 g/km.



BMW X2 xDrive25e sa predáva v štandardnej výbave za 45 650 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 63 000 €.



Prvé SUV-kupé Renaultu

Automobilka Renault uvádza aj na náš trh svoje prvé SUV-kupé s názvom Arkana. Auto s týmto menom aj vonkajším vzhľadom predstavil v Rusku už v roku 2018 a v nasledujúcom roku ho na tamojšom trhu aj začal predávať. Už vtedy sa pováralo, že Arkanu Renault uvedie aj na trhy ďalších európskych štátov. Teraz sa tak stáva, ale je to Arkana s podstatne prepracovanou konštrukciou.

Je postavená na modulárnej platforme CMF-B, akú majú aj súčasné Renaulty Clio alebo Captur. Pôvodná Arkana predávaná na ruskom trhu má rovnaký technický základ ako Dacia Duster. Výrazné rozdiely sú v stavbe interiéru. Prichádzajúca novinka má prepracovanú konštrukciu sedadiel, pyrotechnické predpínače bezpečnostných pásov a obmedzovače prítlaku navrhnuté pre optimálne držanie všetkých cestujúcich. Za zmienku stojí, že Renault je predstaviteľ technológie Fix4sure pre vynikajúce držanie cestujúcich, ktoré zabraňuje riziku zošmyknutia sa cestujúcich, ktorí sú pripútaní bezpečnostným pásom.



Prístrojová doska má dva digitálne displeje. Ten pred vodičom plní funkciu prístrojového štítu, „voľne stojaci“ pre infotainment s uhlopriečkou 7 alebo 9,3-palca v závislosti od úrovne výbavy má svoju predlohu v Samsungu XM3 (automobilová divízia spol. Samsung patrí do skupiny Renault). Oba typy budú schádzať zo spoločnej výrobnéj linky automobilky Samsung v juhokórejskom meste Busan. Nový Renault Arkana má dĺžku 4568 mm, rázvor náprav dlhý až 2720 mm, čo je o 90 mm viac ako má Captur. Možno teda očakávať, že posádka bude mať v Arkane k dispozícii veľkorysý vnútorný priestor. Presvedčiť sme sa o tom mohli, žiaľ, až po redakčnej uzávierke – kedy sa dovozcovi Renaultov na Slovensku podarilo zorganizovať skúšobné jazdy Arkanou pre slovenských novinárov. Zatiaľ teda len z tlačových materiálov môžeme uviesť, že tento typ vďaka svojej priestrannosti bude umožňovať aj jednoduché umiestnenie detských sedačiek na krajné miesta zadných sedadiel. Batožinový priestor za nimi bude mať objem 513 litrov alebo 438 litrov pri verzii pohonu E-Tech Hybrid.



Arkana bude mať tri verzie pohonných jednotiek, všetky hybridné: Označenie E-TECH 145 (k dispozícii toto leto) má hybridný pohon, aký je už automobilka Renault používa v rade Clio. Mal by v meste zabezpečiť zmenšenie spotreby (WLTP City) až o 40 % oproti rovnocennému zážihovému.

Verzie 12 V (TCe 140 a TCe 160) sú tzv. mildhybridné zážihové motory – štvorvalec 1.3 TCe s 12 V palubnou sieťou – schopné rekupe-rovať kinetickú energiu auta pri spomaľovaní na lekerickú a ukladať ju do malej batérie. V Renaulte to nazývajú mikrohybridizácia. Umožňuje zmenšenie spotreby paliva a prispieva k plynulejšiemu rozjazdu vozidla.

Renault Arkana je vybavený asistenčnými systémami najnovšej generácie. K týmto ADAS systémom patrí napr. asistencia pre jazdu na diaľnici a v kolóne, rozpoznávanie dopravných značiek, sledovania mŕtveho uhla, varovania pred neúmyselným opúšťaním jazdného pruhu alebo pre udržiavanie vozidla v jazdnom pruhu. Ďalej systém aktívneho núdzového brzdenia, ktorý v prípade detekcie cyklistov a chodcov upozorní vodiča na nebezpečné situácie a môže aktivovať brzdy,

ak vodič nezareaguje ako by mal. Ďalším bezpečnostným faktorom je lepšia viditeľnosť vďaka kamere s 360 stupňovým záberom, predným 100 % LED reflektormi, automatickému rozsvetovaniu svetiel a elektrochromatickému vnútornému spätnému zrkadlu.

Tieto technológie asistenčných systémov bez ohľadu na poveternostné podmienky, deň, noc, v prípade prekročenia hranice jazdného pruhu či zmene jazdného pruhu v meste alebo pri parkovaní, zasahujú v prospech zlepšenia bezpečnosti pre všetkých. Prispievajú k väčšej pohode a minimalizujú rizika nebezpečenstva ako pre vodiča či cestujúcich vo vnútri vozidla, tak aj v prípade ďalších účastníkov cestnej premávky.

Nový Renault Arkana tak podľa kritérií testov Euro NCAP poskytuje najvyššiu úroveň aktívnej a pasívnej bezpečnosti. Výsledné hodnotenie 5 hviezdíček je odrazom všetkého know-how Skupiny Renault v tejto oblasti a jej snahy ponúknuť širokej verejnosti inovatívnejšie, spoľahlivejšie a bezpečnejšie vozidlá.

Zákazníci si budú môcť vybrať Arkanu v niektorej z troch úrovní výbavy: ZEN, INTENS alebo R.S.LINE. Cena u nás začína sumou 22 300 eur.





Špeciálna edícia NISMO je vybavená exkluzívnou kapotou z uhlíkových vlákien, ktorá je chránená vrstvou laku. Ak si zákazník zvolí opciiu kapoty bez laku, odhalí nielen zložitú väzbu uhlíkových vlákien, ale taktiež ušetrí 100 gramov z tohto už tak elegantného a ľahkého GT-R. Exkluzívne 20-palcové kované disky kolies Rays z ľahkých zliatin majú červený detail, ktorý sa zhoduje s existujúcimi akcentmi na karosérii.

Nové logo Nissan, ktoré bolo prvýkrát odhalené na type Ariya zdobí veko batožinového priestoru a stredové kryty kolies.

V nadväznosti na súčasný Nissan GT-R NISMO sú veľké strmene Brembo a karbón-keramické kotúče najväčšími, aké sa kedy do japonského supersportu dostali, a to s priemerom 410 mm vpredu a 390 mm vzadu.

GT-R NISMO zostáva najvýkonnejším vozidlom spoločnosti Nissan, ponúka pretekársku technológiu a vzrušujúci zážitok z jazdy. Srdcom hnacej sústavy typu GT-R zostáva 3,8-litrový twin-turbo motor s výkonom 441 kW z pretekárskeho špeciálu GT-R GT3.



Špeciálna edícia GT-R NISMO vyrobená na zákazku využíva nové motorové dielce vyrobené s veľkou presnosťou a presnou hmotnosťou, vrátane piestnych krúžkov, ojníc, kľukového hriadeľa, zotrvačníka, remenice kľukového hriadeľa a ventilových pružín vyrobených s menšími toleranciami, ktoré poskytujú rýchlejšie dosiahnutie otáčok motora a rýchlejšie roztočenie turbodúchadla.



Každý motor je ručne vyrobený svojim vlastným technikom Takumi. Štítok s menom technika Takumi na motore je tiež v exkluzívnej farbe. „GT-R NISMO bolo vždy pokračujúcim úsilím o maximálny pôžitok z jazdy,“ uviedol Hiroshi Tamura, hlavný produktový špecialista typu GT-R. „Aplikujeme celostný prístup, hľadáme precízny výkon prostredníctvom dôkladnej vyváženia komponentov motora a uberať hmotnosti, a postupne zlepšujeme vzhľad GT-R, aby sme zákazníkom poskytli dokonalú rovnováhu medzi výkonom, silou a vzrušením.“

-nn-

ŠPECIÁLNA EDÍCIA



Nissan predstavil najnovšiu verziu modelu Nissan GT-R NISMO, vlajkovej lode, ktorá predstavuje neustály vývoj smerom k maximálnemu potešeniu z jazdy. Nový Nissan GT-R NISMO spolu s ďalšou špeciálnou verziou bude v predaji od októbra v Japonsku.

Oba modely budú ponúkané v novej exkluzívnej farbe karosérie NISMO Stealth Grey, ktorá bola inšpirovaná farbou asfaltu, na ktorom GT-R súťaží a dosahuje rekordy.

Martánský rover Perseverance

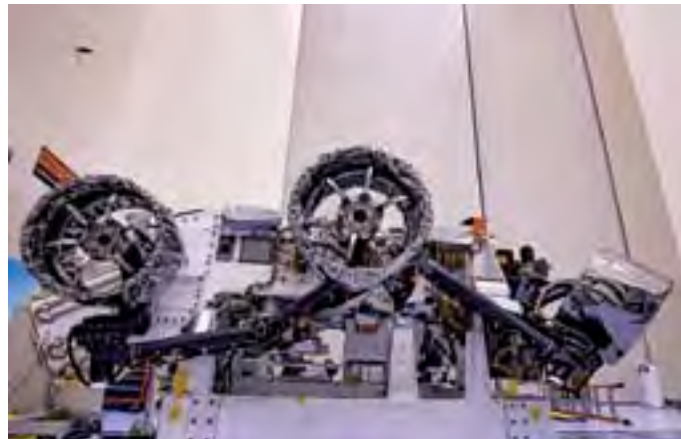
Asi sa veľmi nezmylíme, keď povieme, že slovo auto je známe prakticky na celom svete a pri jeho vyslovení sa človeku v myslí objaví obraz nejakého cestného motorového vozidla. Slovo auto je v podstate skrátenou verziou výrazu automobil, ktorý – keď to veľmi zjednodušíme – označuje čosi, čo sa samo (auto) pohybuje (mobil). Po svete jazdia desiatky miliónov automobilov, pričom všetky spája to, že majú kolesá poháňané motorom a jazdia po cestách aj necestách. Svojské, špeciálne konštruované „automobily“ však už jazdia aj po povrchu iných nebeských telies, než je naša Zem – konkrétne ide o Mesiac a planétu Mars.



Aby bolo hneď jasné, aký automobil máme na mysli, platí úzus, že automobilmi nazývame vozidlá, jazdiace po zemskom povrchu, zatiaľ čo pre „automobily“ na mimozemských telesách sa vžil názov rover. Možno pripomenúť, že vôbec prvým extraterestriálnym (mimozemským) vozidlom bol rover Lunochod, ktorý na Mesiac vyslal koncom roku 1970 Sovietsky zväz. Prvenstvo vo vyslaní ľudskou posádkou riadených roverov na Mesiac majú Spojené štáty, ktoré v rámci misií Apollo 15, 16 a 17 dopravili na Mesiac dvojmiestne rovery LRV (Lunar Roving Vehicle). Prvým roverom, ktorý úspešne operoval na inej planéte, bol americký rover Sojourner (dočasný obyvateľ), ktorý na Marse pristál 4. júla 1997 a po jeho povrchu prešiel niečo viac ako sto metrov.

Najnovším, už piatym prírastkom flotily amerických martánskych roverov, je rover Perseverance, ktorý do vesmíru vyniesla raketa Atlas V, štartujúca z kozmodrómu na floridskom myse Cape Canaveral. Raketa odštartovala 30. júla 2020 a jej vzácny náklad – rover Perseverance – pristál v kráteri Jezero 18. februára tohto roka. Za určitú kuriozitu možno považovať skutočnosť, že kráter dostal meno podľa mestčka v Bosne a Hercegovine. Takéto pomenovanie je však v súlade s úzom Medzinárodnej astronomickej únie (IAU) pomenovávať z vedeckého pohľadu významné krátery po mestách a dedinkách v rôznych krajinách sveta. Flotilu amerických martánskych roverov tvoria v súčasnosti tri už neaktívne rovery (Spirit, Opportunity a Sojourner) a dvojica funkčných roverov – Curiosity a Perseverance.

Uvedme teraz aspoň niekoľko základných údajov o roveri Perseverance, ktorého anglický názov možno preložiť ako vytrvalosť či húževnatosť. Rover navrhli a zhotovili odborníci známeho kalifornského výskumného a vývojového centra Jet Propulsion Laboratory (laboratórium prúdového pohonu – pri svojom založení sa skutočne zaoberalo vývojom a využitím prúdového pohonu). Konštrukcia rovera vychádza z koncepcie rovera Curiosity, ktorý už na Marse úspešne pracuje. Svojimi rozmermi pripomína Perseverance do šírky rozstiahnutý šesťkolesový kompaktný automobil, ktorého dĺžka je 2,9 m, šírka 2,7 m a výška 2,2 m. Svojou hmotnosťou 1025 kg prevyšuje Perseve-



rance svojho predchodcu Curiosity o 126 kg. Na základe skúseností s roverom Curiosity, ktorého kolesá sa poškodili pri jazde po drsnom martánskom povrchu, bola konštrukcia kolies pozmenená – ich priemer bol zväčšený z 50 cm na 52,5 cm a zmenšila sa ich šírka. Kolesá sú z hliníka, zahnuté ramená sú titánové. Kvôli lepšiemu záberu je na povrchu kolies 48 priečných líst. Každé koleso má vlastný hnací elektromotor. Dve predné a dve zadné kolesá sa dajú elektromotormi natáčať, takže rover sa môže otočiť na mieste. Pri jednom úplnom otočení kolies prejde rover 165 cm. Zdrojom energie je rádioizotopový termoelektrický generátor, ktorý využíva na generovanie elektrickej energie teplo, vznikajúce pri rozpade plutónia 238. Rover je konštruovaný tak, aby „ustál“ náklon až 45 stupňov ľubovoľným smerom bez toho aby sa prevrátil, ale kvôli väčšej istote bude jeho pohyb riadený tak, aby náklon neprekročil 30 stupňov. Rover nie je žiadne pretekárske vozidlo, pretože na tvrdom a rovnom povrchu je jeho maximálna rýchlosť len 152 metrov za hodinu. Rover samotný je však „len“ nosičom niekoľkých vedeckých aparátov, slúžiacich na splnenie cieľov vesmírnej misie NASA Mars 2020. Základnou úlohou je hľadanie stôp po existencii mikrobiálneho života v dávnej minulosti planéty Mars. Zaujímavou činnosťou bude odber vzoriek (metódou jadrového vrtania) martánskych hornín – tieto vzorky sa zapečatia do špeciálnych skúmaviek a budú „čakať“ na vyzdvihnutie a transport niektorou z budúcich sond na Zem. Pre budúce pilotované lety na Mars môžu mať veľký význam výsledky činnosti experimentálneho demonštračného zariadenia, ktoré má produkovať malé množstvá kyslíka z kyslíčnika uhličitého, ktorý je hlavnou zložkou martánskej atmosféry.

Mimochodom, názov Perseverance sa zdal mnohým Američanom prídlhý a preto svojmu novému martánskému roveru promptne daliprezývku Percy.



Škoda Kushaq



Nová ŠKODA KUSHAQ je prvé sériovo vyrábané vozidlo predstavené v rámci projektu INDIA 2. 0. V rámci tohto projektu, za ktorý zodpovedá ŠKODA AUTO, preinvestuje koncern Volkswagen do produktovej ofenzívy na indickom subkontinente celkovo jednu miliardu eur. Cieľom je dlhodobé posilnenie pozície značiek ŠKODA a Volkswagen. KUSHAQ je postavený na modulárnej platforme MQB-A0-IN.



Príjem objednávok začne v júni a prvé vozidlá budú dodané v júli. V rámci projektu INDIA 2.0 vzniknú celkovo štyri vozidlá značiek ŠKODA a Volkswagen postavené na platforme MQB-A0-IN. Vždy pôjde o jedno kompaktné SUV a o jeden liftback v rovnakej triede. Pri nových vozidlách je plánovaná vysoká úroveň lokalizácie. Preto ŠKODA AUTO zriadila vo svojom závode v indickej Púne novú linku, na ktorej sa budú montovať vozidlá na platforme MQB. Technický vývoj prebieha z veľkej časti v novom Technologickom centre v Púne, ktoré bolo otvorené v januári 2019.

Interiér vozidla v sebe spája emocionálny dizajn s ergonomickými prvkami. Centrálnym prvkom nového konceptu interiéru, ktorý je známy z iných typov značky ŠKODA, je voľne stojaca obrazovka infotainmentu s veľkosťou až 10". Ako je pre vozidlá ŠKODA typické, KUSHAQ ponúka aj veľkorysý priestor, mnoho Simply Clever prvkov a okrem toho aj veľa odkladacieho priestoru. Výbavový stupeň Style štandardne ponúka aj mnoho moderných technológií a komfortné prvky, medzi ktoré patrí napríklad automatická klimatizácia Climatronic s dotykovým ovládacím panelom alebo kožené predné sedadlá s funkciou ventilácie.

ŠKODA KUSHAQ ponúka dva úsporné, výkonné zážihové motory TSI (1,0 a 1,5 l) pokrývajúce výkonové spektrum od 85 kW do 110 kW. Ich krútiaci moment prenáša (štandardne) šesťstupňová ručne ovládaná prevodovka, šesťstupňová automatická prevodovka alebo sedemstupňová automatická prevodovka DSG.

-ša-



NOVÝ SYSTÉM BMW iDRIVE

To, čo sa začalo pred 20 rokmi zavedením otočného voliča a digitálneho displeja, je dnes inteligentným a viacsenzorickým zážitkom šitým na mieru konkrétnemu používateľovi. To predstavuje nový BMW iDrive. Prináša ďalší posun v paradigme – tentokrát k prirodzenému dialógu medzi používateľom a jeho vozidlom: intuitívnejší, osobnejší a inšpiratívnejší, ale tiež pútavejší na emočnej úrovni.

Nová generácia systému BMW iDrive posúva interakciu medzi vodičom a vozidlom do digitálnej budúcnosti, kde sa mnoho oblastí života dostáva na oveľa vyššiu úroveň. Prináša do vozidiel prvok aktívneho záujmu o posádku v kabíne a v každej situácii sa tak stáva digitálnym, inteligentným a proaktívnym partnerom. Vznikol aj prirodzený dialóg so zámerom prispôsobiť všetky funkcie ovládané prostredníctvom BMW iDrive na mieru, presne podľa potrieb a preferencií vodiča ako aj aktuálnej dopravnej situácie.

Výnimočný užívateľský zážitok s novým operačným systémom BMW Operating System 8 podčiarkuje nová generácia displejov, ovládačov a softvéru ako aj mimoriadne výkonná konektivita a schopnosť spracovania širokého spektra dostupných dát. Nový systém iDrive sa postupne dostane do všetkých tried vozidiel a prvý raz sa predstaví v priebehu tohto roka v modeloch BMW iX a aj v BMW i4.

Ovládací systém vznikol s jasným zameraním na interakciu pomocou prirodzenej reči a dotykového ovládania cez zakrivenú obrazovku BMW Curved Display. A ešte sú tu aj veľkolepé vstupné momenty Great Entrance Moments, ktoré do vzťahu medzi vodičom a vozidlom vkladajú emócie ešte skôr, ako nastúpi do kabíny. Nový užívateľský zážitok privíta vodiča a pozve ho do vozidla prostredníctvom pripravenej choreografie. Režimy My Modes využívajú počas cesty všestrannú súhrnu viacerých funkcií, aby z kombinácie vlastností vozidla a vnútornej atmosféry upravenej podľa aktuálnej situácie vytvorili špeciálne momenty.

Nový systém BMW iDrive neustále spracúva množstvo vytvorených dát, online dostupných informácií a údajov získaných z flotily vozidiel spoločnosti BMW Group a následne ich používa pri plnení požiadaviek vodiča. BMW ID dláždí cestu k ešte lepším osobným úpravám. Systém rozpozná opakujúce sa situácie, učí sa z nich a poskytuje podnety, aby mohli jednotlivé funkcie reagovať správne a s dostatočným predstihom. Aktualizácia softvéru na diaľku Remote Software Upgrade umožňuje novému systému BMW iDrive ťažiť z pravidelných online aktualizácií, prinášať dodatočné funkcie a neustále sa udržiavať v aktuálnom stave.

DIZAJNOVÝ PRÍSTUP A KONCEPT OVLÁDANIA

Nový model BMW iX z kategórie Sports Activity Vehicle sa vyvíja zvnútra von. To isté platí aj pre užívateľský zážitok s novým systémom BMW iDrive. Požiadavky cestujúcich v BMW iX podčiarkuje spôsob, akým je vytvorený — zo všetkých aspektov a pre všetky zmysly.

Pokroky v oblasti digitálneho dizajnu sa odrážajú vo vytvorení užívateľského rozhrania, ktoré spĺňa svoje funkčné úlohy a zároveň je aj mimoriadne čisté, esteticky potešujúce a plné detailov. Tento umelecký prístup vytvára prekvapujúce momenty s precízne prepracovaným grafickým stvárnením na displejoch dotiahnutým až do najmenšieho pixlu. Interakcia medzi vodičom a vozidlom vytvára unikátny zážitok, v ktorom sa stierajú rozdiely medzi digitálnym a analógovým svetom. Použitie foriem digitálneho dizajnu jemne dopĺňajú geometrické štruktúry analógových prvkov v novom dizajnovom jazyku značky BMW. Najvýznamnejším príkladom je použitie jasného minimalistického dizajnu exteriéru aj interiéru vozidla, ktorý sa opakuje aj v čistom a redukovanom vzhľade digitálnych prvkov systému BMW iDrive.

Najvýraznejšiu novinku fyzických prvkov prítomných v kabíne predstavuje zakrivená obrazovka BMW Curved Display, ktorá v sebe spája prístrojovú dosku aj stredovú ovládaciu obrazovku. Zakrivené spracovanie je futuristickým pohľadom na tradičnú prístrojovú dosku orientovanú na vodiča známú z interiérov automobilov BMW. Zakrivená obrazovka BMW Curved Display sa natáča na vodiča a vytvára dobrý ergonomický efekt, ktorý zjednodušuje priame a intuitívne dotykové ovládanie. Nová obrazovka BMW Curved Display spája 12,3-palcovú prístrojovú dosku a 14,9-palcovú stredovú ovládaciu obrazovku do jedného celku.

Princíp obsiahnutý heslami Konaj, Umiestni a Informuj zabezpečuje, že informácie sa zobrazujú jasne a odstraňuje sa ich duplicita na obrazovke, čím sa typická orientácia interiéru modelov BMW na vodiča posúva na novú úroveň. Predvýber sa postará o to, že vodičovi sa zobrazia iba informácie práve potrebné v danej jazdnej situácii. Zároveň sa zobrazia tak, aby ich vodič dokázal čo najrýchlejšie a najjednoduchšie prijať.

Pri vývoji nového systému BMW iDrive sa kladol dôraz najmä na hlasové ovládanie a dotykové funkcie zakrivenej obrazovky. Počet tlačidiel a ovládačov sa zmenšil takmer o polovicu. Skupiny najčastejšie používaných a základných funkcií sa zároveň nachádzajú presne tam, kde by ich užívatelia očakávali a hľadali. Ovládacie panely na stredovej konzole a prístrojovej doske dostali nový, pritažlivý a minimalistický dizajn. Známy ovládač iDrive Controller je hlavným ovládacím prvkom na stredovej konzole. Dotykový ovládač

Touch Controller, vytvorený s mimoriadne detailne premysleným povrchom tvoriacim v modeli BMW iX sklenený efekt, obkolesuje prstenec so zlato-bronzovým povrchom Gold Bronze.

Zlepšený inteligentný asistent BMW Intelligent Personal Assistant zohráva rolu digitálnej osobnosti schopnej prirodzeného dialógu s vodičom a predným spolujazdcom — podobne ako je to v prípade komunikácie medzi ľuďmi. Na jeho plné využitie však musí byť celý systém vozidla nastavený do niektorého z podporovaných jazykov.

GRAFICKÉ UŽÍVATEĽSKÉ ROZHRAŇIE.

Nová generácia systému BMW iDrive prináša do novo vyvinutého operačného systému BMW Operating System 8 nový dizajnový jazyk. Výrazná a pritažlivá grafika, moderné farby, futuristické štruktúry a formy, jasné svetlo a hry s odrazmi vytvárajú očarujúci a pútavý vizuálny zážitok. Užívateľské rozhranie je zároveň upravené tak, aby v správnom momente jednoduchým a ľahko pochopiteľným spôsobom zobrazovalo potrebné množstvo informácií.

Informačný displej v hlavnom zornom poli vodiča, známy aj prístrojová doska, očarí veľkou zobrazovacou plochou a pritažlivými tvarmi, dynamickými svetelnými efektmi s výraznou hĺbkou farieb a ich modernou paletou. Všetky displeje majú extra veľké grafické rozlíšenie 200 ppi.

Široké možnosti individuálnych úprav dostupné pre zobrazovaciu plochu za volantom možno rýchlo a jednoducho vybrať funkčným tlačidlom na volante. Jeho dvojsové ovládanie ponúka jednoduché vertikálne prechádzanie pomocou otáčania a horizontálne nakláňanie zobrazuje jednotlivé ponuky menu. Vodič si podľa svojich vlastných preferencií a aktuálnej situácie môže prepínať medzi tromi druhmi zobrazenia a viacerými funkciami — stačí na to iba pár krokov a pohybov palcom. V zobrazení Drive môže vodič využiť dynamicky sa meniacu oblasť v strede prístrojovej dosky a zobraziť si individuálne zvolené informácie. Zobrazenie Focus vzniklo so zameraním na mimoriadne dynamické jazdné situácie. Jeho protikladom je potom zobrazenie Gallery, ktoré zmenší informácie o jazde a vytvorí oveľa viac priestoru pre zobrazenie obsahu z jednotlivých funkcií. Vznikne tak napríklad prístup k zdrojom hudby, zobrazí sa mapa, prípadne sa vo väčších detailoch ukážu aktuálne zásahy asistenčných systémov.





mov vodiča. Výnimočnosť každého zo zobrazení podčiarkuje farebne zladená schéma priestorových animácií doplnená o extra dynamiku s využitím svetelných odrazov.

Jasná štruktúra a nové logické rozloženie funkcií, ktoré stále poskytuje bezproblémový prehľad všetkých podstatných informácií, patrí medzi hlavné vizuálne lákadlá horizontálne usporiadanej stredovej obrazovky. Obsah jednotlivých funkcií dopĺňajú dôležité informácie v živom zobrazení. Takýmto spôsobom sa zobrazujú aj najčastejšie používané widgety (funkcie a ich ovládače), pričom sa dotykom dajú aj priamo ovládať. Vodič si ich na domácej obrazovke môže zoradiť podľa svojich požiadaviek a potrieb. V závislosti od aktuálnej situácie môžu funkcie používať plynulú animáciu a tak zobrazovať viac či menej informácií.

Mimoriadnym estetickým počínom je aj nový vzhľad prehrávača médií. Podľa prístupu, ktorý hovorí o redukcii len na to najpodstatnejšie, je mimoriadne jednoduchý a čistota jeho dizajnu má magickú príťažlivosť. Použitú farebnú schému vyberá algoritmus na základe práve prehrávanej skladby a dynamicky ju používa na celej ploche prehrávača médií.

PRIRODZENÝ DIALÓG S BMW INTELLIGENT PERSONAL ASSISTANT

Nová generácia systému BMW iDrive prináša inteligentného osobného asistenta BMW Intelligent Personal Assistant vybaveného novými schopnosťami. V záujme posilnenia osobného prepojenia medzi digitálnym spoločníkom a posádkou vozidla mu užívatelia môžu dať meno podľa vlastného výberu a na to bude pri oslovení následne reagovať.

V rámci komunikácie medzi ľuďmi sa veľa informácií odovzdá neverbálnym spôsobom. Nová vizualizácia prináša svetelný doplnok, ktorý sa bude zobrazovať v rôznych veľkostiach a úrovniach jasu, čo mu dodá nové spôsoby vlastného vyjadrenia. Vizuálny obraz mu dodá aj tvár s jasne zobrazenými bodmi sústredenia a s identifikovateľnými stavmi aktivity podľa gest.

Forma vizualizácie vznikla na základe širokého katalógu požiadaviek a hodnotení, pričom do úvahy prichádzalo až 100 variácií jeho vzhľadu. Má dôveryhodnú a príťažlivú auru a zobrazuje dynamiku

požadovanú na to, aby ľudským spôsobom neverbálne vyjadril rôzne emócie a stavy mysle.

Inteligentný osobný asistent BMW Intelligent Personal Assistant dostal aj nové schopnosti. Množstvo vstupných údajov a informácií nielen zväčšilo schopnosti digitálneho asistenta, ale spôsobilo aj to, že dokáže reagovať podľa aktuálneho kontextu. Dokáže brať do úvahy situáciu vo vozidle aj v jeho okolí a podľa toho upraví spôsob svojej komunikácie s posádkou.

Osobný asistent nasleduje zdržanlivé technologické prístupy dizajnu a podľa nich vyberá, kedy a kde sa zjaví. Ak sa na neho hovorí, vyzerá ako plynulá animácia a nachádza sa nad displejmi bez toho, aby prekryval dôležité informácie. BMW Intelligent Personal Assistant dokáže rozoznať, kto na neho rozpráva a podľa toho sa objaví v príslušnej časti obrazovky. Rýchly prístup k ďalším nastaveniam a návrhom poskytuje widget (ovládač) vytvorený špeciálne pre BMW Intelligent Personal Assistant. BMW Intelligent Personal Assistant sa s postupom vývoja systému BMW iDrive naučí aj ďalšie funkcie a formy vyjadrenia. Tieto nové prvky sa do vozidla dostanú prostredníctvom diaľkových aktualizácií softvéru Remote Software Upgrade.

Na plné využitie všetkých funkcií BMW Intelligent Personal Assistant musí byť celý systém vozidla nastavený do niektorého z podporovaných jazykov.

VIAC OSOBNÝCH NASTAVENÍ S POUŽITÍM BMW ID

Pri používaní nového systému BMW iDrive môžu zákazníci ťažiť z rozsiahlejších možností individuálnych nastavení, ktoré vychádzajú z BMW ID. V budúcnosti sa takto bude dať ukladať a prenášať medzi vozidlami oveľa viac osobných nastavení. BMW ID sa bude spájať s konkrétnym kľúčom od vozidla, prípadne sa bude k nemu pristupovať cez PIN kód, aby sa ostatným užívateľom zabránilo v prístupe k osobným údajom.

Po vytvorení BMW ID dostane vodič osobné uvítanie s vlastným obrázkom profilu, ktorý možno nahráť do aplikácie My BMW. Po aktivovaní sa BMW ID spojí s kľúčom alebo vybraným BMW ID vo vozidle a následne sa podľa neho prispôbia všetky osobné nastavenia.



VOZIDLO SRDEČNE VÍTA VODIČA: GREAT ENTRANCE MOMENTS

Great Entrance Moments (Veľkolepé vstupné momenty) je označenie pre užívateľský zážitok, ktorý na vodiča čaká od príchodu k vozidlu až po začiatok cesty. Všetky prvky sú dokonale zladené do optimálneho efektu a vytvárajú povznášajúci celkový zážitok.

V tomto prípade je kľúčom ultra širokopásmová rádiová technológia (UWB). S presnosťou na centimetre dokáže určiť, kde sa nachádza kľúč alebo mobilný telefón a podľa toho vozidlo vie, z ktorej strany sa k nemu vodič približuje. V momente, keď vzdialenosť klesne pod tri metre, začne sa vozidlo prebúdzajú, čo dá najavo prostredníctvom plynulo sa zväčšujúceho jasu a dynamických svetelných

efektov vonkajšieho osvetlenia. Interiér osvetlí jemné tlmené svetlo. Vozidlo užívateľovi naznačí cestu k vstupu, ktorý osvetlí svetelný koberec v blízkosti dverí vodiča vo forme geometrických tvarov inšpirovaných grafickým užívateľským rozhraním. Zároveň sa všetky kľučky osvetlia, aby ich užívatelia mohli lepšie uchopiť.

Keď sa vodič priblíži na 1,5 metra, vozidlo sa odomkne bez ohľadu na to či používa UWB kľúč alebo mobilný telefón s funkciou digitálneho kľúča BMW Digital Key Plus. Otvorenie dverí aktivuje pomoc s nastupovaním do sedadla vrátane vyhrievania volantu, povrchov, aj sedadla. Celá zakrivená obrazovka BMW Curved Display zobrazí uvítaciu animáciu v štýle BMW, ktorá dá najavo, že systém sa spúšťa.



Pripravajú sa osobné nastavenia z BMW ID a pokiaľ vodič vstupuje do vozidla, nadviaže sa aj spojenie s jeho mobilným telefónom. Prebiehajúci telefonický hovor sa plynulo prepne na mikrofón a reproduktory vozidla. Medzi tým sa na stredovom displeji zobrazí uvítacie okno s osobným pozdravom a s užitočnými návrhmi a informáciami.

KOMPLEXNÝ ZÁŽITOK Z JAZDY PRE ZMYSLY: MY MODES

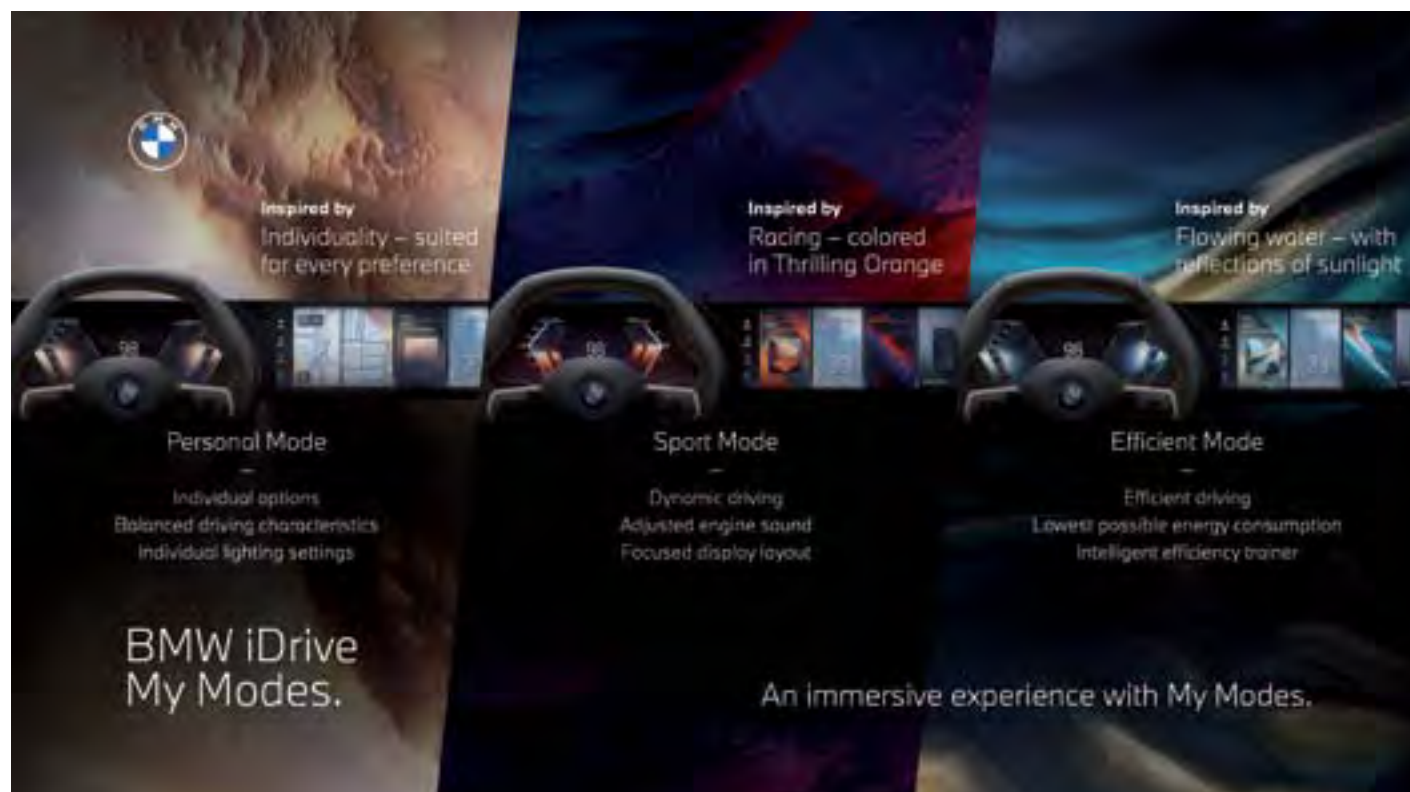
Nový prvok vlastných režimov My Modes prináša komplexný užívateľský zážitok zameraný na osobné preferencie vodiča, pričom vodičovi aj spolujazdcom vytvára výnimočné momenty. Pri tvorbe My Modes sa myslelo na množstvo funkcií, ktoré sa spájajú so situáciami v doprave a počas jazdy, aby sa zlepšil funkčný a emotívny vplyv zážitku na aktuálnu situáciu. My Modes pôsobia na viacero zmyslov, od zraku, cez sluch až po hmat. Dajú sa jednoducho aktivovať hlasom alebo ovládačom na stredovej konzole.

Počiatočná verzia My Modes elegantne spája až desať rôznych parametrov vozidla. Vychádzajú z predchádzajúceho využívania jednotlivých funkcií ako pohon či prevodovka, riadenie a nastavenie podvozka. Aktivovaná konfigurácia sa zobrazí v grafickej predlohe vytvorenej špeciálne pre My Modes. Prispôbujú sa mu aj usporiadanie informácií na displejoch či zmena farby displeja a náladového osvetlenia. Prepínanie medzi režimami My Modes sprevádza aj akustická zmena, vrátane úpravy zvuku motora.

Nový systém BMW iDrive sa predstaví s režimami Efficient, Sport a Personal. Spolu s vývojom BMW iDrive pribudnú v budúcnosti aj ďalšie režimy. Budú medzi nimi aj režimy, ktoré sa nebudú primárne zameriavať na vodiča či riadenie. Do režimov sa zabudujú ďalšie funkcie a možnosti, ktoré umožnia ich ďalšie nastavovanie. Nové funkcie sa do vozidiel dostanú prostredníctvom online aktualizácií.

NAVIGÁCIA, PARKOVANIE A NABÍJANIE S BMW MAPS

S príchodom nového operačného systému BMW Operating System 8 sa do mapového systému BMW Maps umiestneného na vzdialených serveroch (cloud) plynulo zabudujú digitálne služby pre navigáciu, parkovanie a nabíjanie. Inteligentné funkcie BMW Maps sa budú priebežne rozširovať.



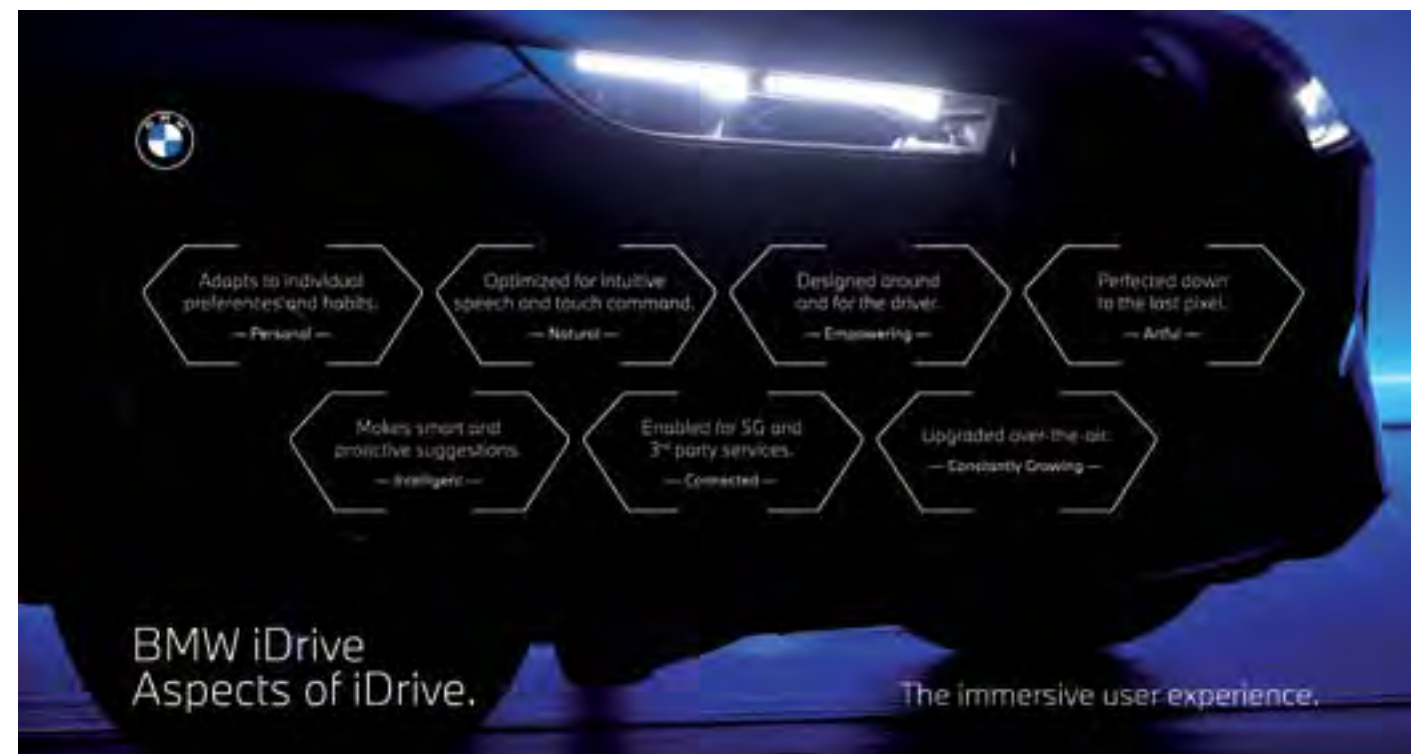
Jednou z kľúčových funkcií je navigácia schopná učenia s označením Learning Navigation. To znamená, že systém BMW Maps zabudovaný vo vozidle využije ako základ pre učenie sa zvyky spojené s konkrétnym BMW ID a dokáže predpokladať destinácie, do ktorých by vodič chcel zamieriť. Vodič tak nemusí opätovne vkladať pravidelné ciele a to najmä pri každodennom dochádzaní do práce, ak chce cestou dostávať informácie a výstrahy o nebezpečenstvách na trase. Všetky naučené destinácie si možno prehliadnuť vo vozidle aj v aplikácii My BMW a v prípade potreby ich následne aj vymazať.

Navigačná mapa ponúka tri rôzne možnosti zobrazenia. Adaptívny pohľad zobrazuje dôležité informácie v okolí trasy, ktoré sa prispôbujú aktuálnej jazdnej situácii a zvykom užívateľa. V redukovanom pohľade sa zobrazujú iba štyri najpopulárnejšie kategórie bodov záujmu. V rozšírenom pohľade sa potom ukážu všetky dostupné miestne informácie vrátane bodov záujmu, dopravnej situácie a aktuálnych možností parkovania.

INTELENTNÁ AUTOMATIZÁCIA OVLÁDANIA KLIMATIZÁCIE

Ovládanie klimatizácie v budúcnosti vytvorí súčasť zakrivenej obrazovky BMW Curved Display, pretože užívatelia iba zriedka menia niektoré z nastavení klimatizácie. Všetky komfortné a teplotné funkcie sa tak budú inteligentne ovládať spolu. Každé ďalšie nastavenie sa zaznamená do systému a uloží v užívateľskom profile BMW ID, takže užívateľ už nebude musieť opätovne robiť rovnaké nastavenia.

Ideálna prednastavená konfigurácia bola naprogramovaná na základe vyhodnocovania viac ako 440 miliónov jazd zo všetkých automobilových tried a regiónov sveta. Okrem otáčok ventilátora a rozloženia vzduchu sa inteligentná klimatizácia stará aj o vyhrievanie volantu, povrchov a sedadiel či ich chladenia, aby tak zaručila optimálny teplotný komfort. Pre maximálne zefektívnenie ovládania klimatizácie a úspory energie sa pri automatickom ovládaní berie do úvahy množstvo faktorov ako napríklad počet ľudí vo vozidle, ich rozmiestnenie či intenzita a smer dopadu slnečných lúčov. To znamená, že inteligentná klimatizácia v BMW je pravdepodobne prepojená na vyššej úrovni než akákoľvek iná klimatizácia v automobilovom priemysle.



Klimatizácia sa ovláda centrálné a v každej zóne nastavuje individuálnu teplotu. Zároveň automaticky upravuje všetky potrebné prvky na základe individuálnych nastavení zadанных v menu inteligentnej klimatizácie. Viaceré požiadavky možno zadať aj priamo rôznymi hlasovými príkazmi. Napríklad príkaz „Je mi zima na nohy,“ spôsobí, že sa zvýši teplota v priestore nôh.

BMW OPERATING SYSTEM 8

Operačný systém BMW Operating System 8 je najvýkonnejší a technologicky najvyspelejší produkt, aký kedy v automobilke BMW vznikol. Tvorí základ pre ôsmu generáciu a novú verziu systému BMW iDrive. Spoločnosť BMW Group vyvíjala centrálnu riadiacu jednotku a integráciu softvérovej platformy od roku 2013 úplne sama a využívala na to systém Linux. Komplexná kontrola nad softvérom je pri tvorbe stabilného, upravovateľného a maximálne kvalitného systému kľúčová na to, aby sa mohol líšiť od konkurencie. V prostredí rýchleho digitálneho pokroku tak už netreba všetky digitálne prvky vozidla kompletne aktualizovať každé tri roky.

Príchod diaľkovej aktualizácie softvéru Remote Software Upgrade znamená, že vozidlo tvorí digitálnu platformu. Príchod novej generácie operačného systému BMW tak neznamená, že jeho vývoj sa skončil, pretože ten tvorí základ pre ďalší vývoj počas celého životného cyklu vozidla. Zabudovaná interakcia medzi hardvérom a softvérom, technické možnosti systému Remote Software Upgrade a vývojový potenciál spoločnosti BMW podčiarkujú schopnosť prinášať zákazníkom nové funkcie v priebehu pár mesiacov či týždňov.

VŽDY AKTUÁLNY: REMOTE SOFTWARE UPGRADE

Od predstavenia operačného systému BMW Operating System 7 v roku 2018 majú vodiči vozidiel značky BMW vďaka aktualizácii softvéru na diaľku s označením Remote Software Upgrade neustály prístup k najmodernejšiemu softvérovému vybaveniu. To isté, no s ďalšími dôležitými a novými funkciami, ponúka aj BMW Operating System 8. Výsledkom je, že aj Remote Software Upgrade pre BMW Operating System 8 ponúka možnosť rozsiahlych aktualizácií softvéru v oblastiach, ako sú asistenčné systémy vodiča a čiastočne autonómna jazda. BMW Operating System 8 taktiež zákazníkom umožní, aby si aktualizácie prostredníctvom Remote Software Upgrade naplánovali.

Spoločnosť BMW Group patrí medzi kľúčových aktérov v oblasti digitálnej a vzdialenej online aktualizácie funkcií vozidla. Od roku 2020 realizovala najväčšie online aktualizácie spomedzi európskych výrobcov automobilov. Do konca roka 2021 plánuje prevádzkovať najväčšiu flotilu vozidiel s možnosťou digitálnej online aktualizácie na svete. Do toho momentu by malo prijímať aktualizácie softvéru a funkcií cez Remote Software Upgrade viac ako 2,5 milióna vozidiel značky BMW.

BMW DIGITAL KEY PLUS S ULTRA ŠIROKOPÁSMOVOU RÁDIOVOU TECHNOLOGIOU

Automobilka BMW už od roku 2018 prináša prevratnú možnosť, keď ako digitálny kľúč od vozidla môže slúžiť aj mobilný telefón. Výrobca prémiových automobilov však momentálne vyvinul nový, pohodlný a bezpečný spôsob na odomykanie a štartovanie vozidla bez toho, aby užívateľ musel svoj Apple iPhone vôbec vytiahnuť z vrečka. Prichádzajúca verzia digitálneho kľúča BMW Digital Key Plus využíva ultra širokopásmovú rádiovú technológiu (UWB) zabudovanú do vozidla. Táto technológia sa nachádza aj v čipe U1 zabudovanom v mobilnom telefóne Apple iPhone.

UWB predstavuje digitálnu rádiovú technológiu vytvorenú pre mimoriadne širokopásmové využitie s krátkym dosahom. Výhodou je extrémne precízna schopnosť lokalizácie a identifikácie spojená s maximálnou bezpečnosťou. BMW Digital Key Plus sa prvý raz predstaví v novom plne elektrickom type BMW iX.

VIAC APLIKÁCIÍ, VÄČŠIA ROZMANITOSŤ: UPRAVENÁ INTEGRÁCIA TRETÍCH STRÁN

Nová generácia ovládacieho systému BMW iDrive ponúka nové možnosti, aby si ho užívatelia pohodlne prispôbili svojim zvykom a preferenciám. Flexibilita systému znamená, že v budúcnosti sa budú dať oveľa lepšie zabudovať a pohodlnejšie používať napríklad aj aplikácie tretích strán. Operačný systém BMW Operating System 8 zaručuje plnú integráciu rozhraní Apple CarPlay a Android Auto a pre zákazníkov v Číne bude súčasťou nového systému BMW iDrive aj možnosť rozšírenej integrácie služieb Alibaba a Tencent.

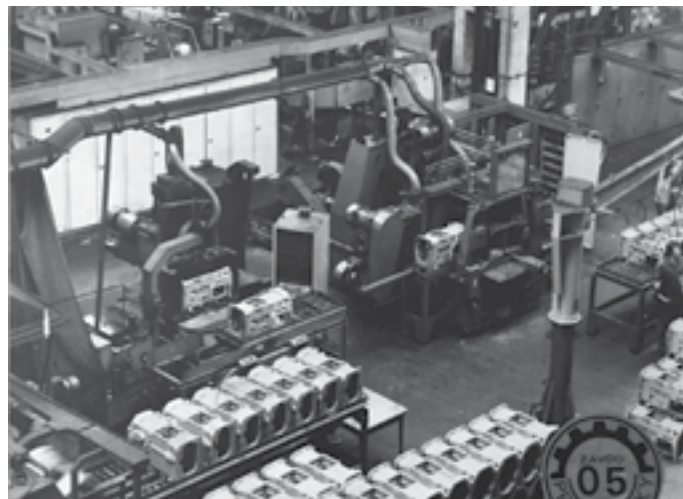
-bmw-

VÝROBA PREVODOVIEK NA POVAŽÍ



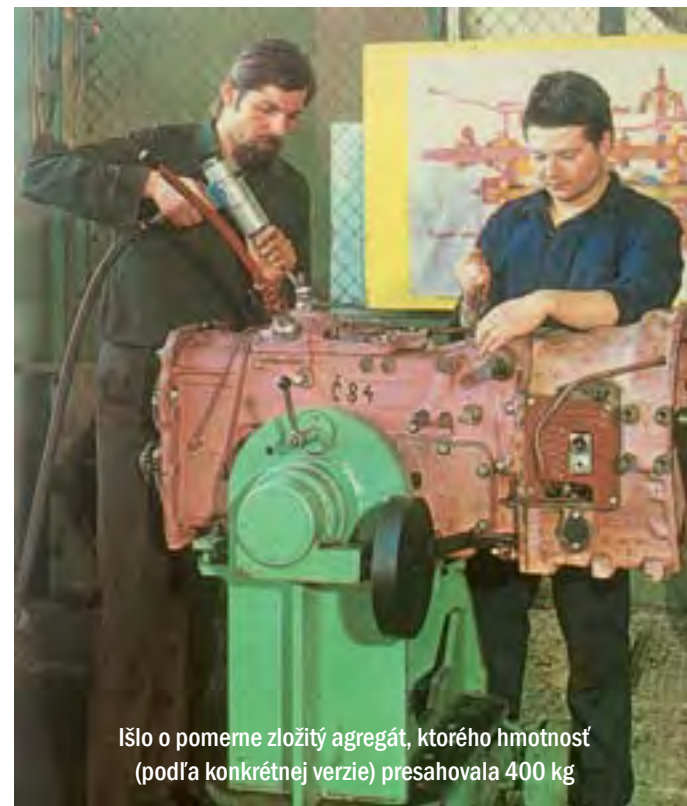
Traktor je v podstate „veľká prevodovka“. Výrobu mechanických prevodoviek pre známe Zetory Crystal zabezpečovali od roku 1977 Považské strojárne. Zaujímavosťou je, že ako Zetor, tak i Považské strojárne vznikli pôvodne ako pobočné závody Zbrojovky Brno

Považské strojárne, vo verejnosti preslávnené predovšetkým maloobjemovými motocyklami, patrili od konca sedemdesiatych rokov tiež k významným československým výrobcam zložitých prevodových agregátov pre poľnohospodárske traktory a rozličné ťažké kolesové vozidlá.



Výroba tisícových sérií prevodoviek UR II pomocou moderných technológií. Pohľad na taliansku linku Pavesi a linku TOS Kuřim

Na prelome šesťdesiatych a sedemdesiatych rokov si vo vtedajšom národnom podniku Považské strojárne uvedomovali akútnu potrebu posilnenia výrobného programu, ktorý pozostával z produkcie hutníckych polotovarov z farebných kovov, maloobjemových motocyklov, ložísk, obrábacích strojov a špeciálneho náradia. Pripravovali zapojenie sa do sériovej výroby automobilov strednej triedy z Bratislavských automobilových závodov, pre ktoré mali dodávať zážihové motory. Tento projekt však nakoniec nebol - z rôznych príčin - realizovaný. Ich snahu nakoniec naplnilo uznesenie Predsedníctva vlády ČSSR č. 63 z roku 1973, ktoré znamenalo nebyť investičný, sociálny a ekonomický rozvoj podniku, mesta a celého regiónu. Jeden z rozvojových programov predstavovala práve polmiliardová investícia do výstavby nového závodu, určeného na veľkosériovú produkciu prevodoviek pre poľnohospodárske traktory Zetor UR II, lesné kolesové ťahače a nakladače strednej a ťažkej triedy.



Išlo o pomerne zložitý agregát, ktorého hmotnosť (podľa konkrétnej verzie) presahovala 400 kg

Sériová výroba traktorov nového unifikovaného radu UR II začala v brnianskom Zetore v roku 1968. Spočiatku bol do výroby zavedený základný model Zetor 8011 Crystal so štvorvalcovým motorom (60 kW), konštrukčne a výrobné sa však pripravovali ďalšie, ešte výkonnejšie verzie. Vývoj a výroba prebiehali v kooperácii s poľským podnikom Ursus, pričom československá strana zabezpečovala produkciu motora, prevodovky a ďalších konštrukčných skupín, poľská strana kompletný zadný most s hydraulikou, oba podniky zároveň traktory montovali a predávali pod vlastnou značkou. Vzhľadom k nedostatočnej kapacite materskej továrne Zetor, ktorú v tej dobe plne vyťažovala sériová výroba traktorov nižšej triedy Zetor UR I, však tempo rozbehu výroby ani počty dodávaných traktorov nestačilo ani zďaleka pokrývať rastúce potreby domácich a hlavne zahraničných odberateľov. Preto padlo rozhodnutie premiestniť produkciu traktorov UR II na Slovensko, do vtedajších Turčianskych strojární (skratka TEES, od roku 1978 premenované na ZTS – Závody ťažkého strojárstva).

Po roku 1973 bola do Martina postupne presúvaná výroba a vývoj motorov UR II a od roku 1978 i finálna montáž a tiež konštrukcia a vývoj traktorov tohto ťažkého radu.

Prevodovky určené pre traktory UR II boli pôvodne vyvinuté v spolupráci s pražským podnikom Praga a vyrábané v jeho pobočnom závode Louny. Táto relatívne menšia továreň časom taktiež nestačila kapacitne uspokojovať narastajúce objemy produkcie oboch značiek



Traktory UR II boli vyvíjané a vyrábané v kooperácii s poľským podnikom Ursus. Zhruba polovica vyrobených agregátov preto putovala do Varšavy. Napríklad pre Ursus 1224 v už modernizovanej verzii UR II B (identický s traktorom Zetor 12145)

Zetor a Ursus, a navyše musel v tom období podnik Praga riešiť potrebu výrazného navýšenia produkcie prevodoviek pre nákladné automobily Liaz, Avia a autobusy Karosa. Aj preto bolo rozhodnuté umiestniť výrobu traktorových prevodoviek do Považskej Bystrice, čím sa navyše dosiahlo veľkej úspory v prepravných nákladoch, vzhľadom k menšej vzdialenosti do Martina a Varšavy.

Prvé traktorové prevodovky radu UR II zmontovali v Považskej Bystrici v roku 1977, išlo hlavne o novo zavádzaný typ Z 160-45, určený pre najvýkonnejšieho predstaviteľa tohto modelového radu so šesťvalcovým vznietovým motorom (120 kW). Prvé prevodovky vznikali ešte v provizórnych priestoroch uvoľnených po presune výroby mopedom Babetta do pobočného závodu v Kolárove. V roku 1979 však bola dobudovaná nová hala vybavená okrem iného špičkovou obrábacou linkou talianskej spoločnosti Pavesi či ďalšími modernými obrábacími centrami. Súčasťou investície bolo vybudovanie vlastnej kováčne na produkciu zápusťkových výkovekov ozubených kolies a hriadeľov. Pri automatickej kovacej linke boli dokonca aplikované i dva prvé československé roboty QJN 020 vyvinuté vo VUSTE Praha. V období 1978-1979 preto mohla byť z Prahy Louny prevzatá i výroba ďalších verzií prevodoviek UR II tak, že od roku 1980 už ich výrobu a montáž v tisícových sériách zabezpečoval výhradne vtedajší koncernový podnik ZVL Považské strojárne.

Traktorová prevodovka UR II bol pomerne zložitý agregát, vyrábaný v troch základných typoch (pre motory s výkonom do 60, 90 a 120 kW) s desiatkami rozličných modifikácií podľa použitých prevodov a príslušenstva. Tvorila ho základná prevodovka (4- alebo 3-stupňová) s prídavnou prevodovkou s voľbou cestného a terénneho režimu a spätného chodu. Na želanie sa montoval dvojstupňový násobič krútiaceho momentu s radením pod zaťažením (využívaný hlavne v traktoroch určených pre ťažké práce v poľnohospodárstve) alebo reduktor pre plazivé rýchlosti (pre využitie v komunálnej sfére, pri melioračných prácach a podobne) a tiež rôzne pohony hydraulických čerpadel či nezávislých a závislých vývodových hriadeľov. Celkový počet prevodových stupňov dvoch ľahších typov prevodoviek PZ 60



Polhodinová skúška funkčnosti každej vyrobenej prevodovky na zábehovom stave (meranie tlakov pracovnej hydrauliky, tesnosti spojov, hlučnosti, vibrácií, radenia prevodových stupňov). Výberovo bola robená až 100 hodinová skúška funkčnosti.

a PZ 90 dosahoval pri verzii s násobičom krútiaceho momentu až 16 stupňov vpred a 8 vzad, resp. pri ťažšom rade PZ 120 (s výkonom do 120 kW) 12 stupňov vpred a 6 vzad. Hmotnosť prevodovky sa podľa verzie pohybovala zhruba okolo 400 kg.

V súvislosti s vybudovaním modernej výroby základne bola v Považských strojárnach zriadená i skúšobňa a vlastný konštrukčný útvar prevodoviek. Ten v spolupráci s Výskumno-vývojovým ústavom ZTS Martin (resp. so spoločnou československo-poľskou konštrukčnou kanceláriou premiestnenou do Martina) pripravil už od roku 1981 modernizované verzie prevodoviek (a traktorov) s označením UR II A s prepracovanými hydraulickými systémami, v roku 1984 prišla upravená verzia UR II B s blokováním štartu pri zaradenom pre-



Spolu s inováciou traktorov bola riešená i modernizácia ich prevodového agregátu. Pracovalo na nej vlastné konštrukčné oddelenie prevodoviek ZVL Považských strojární v spolupráci so ZTS VU Martin



Predstaviteľ radu traktorov UR II C model 88 - (Zetor) ŽŤS 16245, ktorého výroba sa udržala do konca milénia



Montáž podskupín prevodoviek v Považských strojárňach na vzácnej dobovej fotografii



Univerzálny nakladač čelný UNC 200 (s prevodovkou 4PR-160) zavedený do sériovej výroby v ŽŤS Detva v roku 1978

vodovom stupni (určená pre traktory modernizovaného radu Zetor 8111/8145, 10111/10145, 12111/12145 a 16145) a o rok na to modifikácia UR II B-model 86, ktorá umožňovala zväčšiť maximálnu rýchlosť traktora na 35 km/h. Ďalšia väčšia modernizácia prišla s modelom UR II C s už plne synchronizovanými prevodovými stupňami a ďalšími zlepšeniami, nasadeného do sériovej výroby od roku 1988. V tom čase dodávali ZVL Považské strojárne zhruba 12 tisíc prevodových agregátov typu UR II ročne (t.j. asi 40 prevodoviek denne) pre potreby oboch najväčších odberateľov - ŽŤS Martin a poľskej spoločnosti Ursus. Na ich výrobe pracovalo vo vtedajšom „závode 05 – prevodovky“ približne 1200 zamestnancov.

Od roku 1978 pribudla produkcia hydrodynamických prevodoviek 4PR-160 určených pre nové typy ťažkých lesných ťahačov a kolesových nakladačov ŽŤS. Prevodovka 4PR-160 bola štvorstupňová planétová reverzačná prevodovka s radením prevodových stupňov pod zaťažéním. Súčasťou agregátu bol i samostatne umiestnený hydrodynamický menič, ktorý dodával vtedajší závod národného podniku ŽŤS Detva v Hriňovej (dnešné Hriňovské strojárne). Preraďovanie prevodových stupňov zabezpečoval elektrohydraulický systém, a to bez prerušenia toku výkonu. Prevodovka sa dodávala v troch základných unifikovaných verziách, ktoré sa odlišovali hlavne konštrukciou prídavného prevodu upraveného pre potrebu konkrétneho vozidla. Zhruba sto kusov týchto agregátov odoberal ročne podnik ŽŤS Martin (neskôr jeho pobočný závod ŽŤS Trstená) na finalizáciu lesných kolesových ťahačov LKT 120 a ich odvodených modifikácií. Prevodovky tohto typu boli použité i v prototypoch ťažkých lesných kolesových ťahačov LKT 160 (a v odvodených kolesových ťažobných strojoch), vyvíjaných v osemdesiatych rokoch v ŽŤS VVU Martin. O niečo väčšie série, priemerne až 200 kusov ročne putovali do ŽŤS Detva pre montáž ťažkých čelných kolesových nakladačov UNC 200. Najväčším odberateľom bol však neskôr závod ŽŤS Lučenec, kde po roku 1980 vznikalo až 400 kĺbových nakladačov radu UNK 320 za rok. Zosilnená verzia



Jej jednotlivé verzie sa odlišovali hlavne prídavnou prevodovkou prispôbenou konštrukčným požiadavkám konkrétneho vozidla. Na fotografii typ určený pre kolesové nakladače UNC 200



V rovnakom roku sa rozbehla i výroba lesných kolesových ťahačov LKT 120

◀ V Považskej Bystrici vyrobili prevodovky pre prvé prototypy nového unifikovaného radu traktorov UR IV. Agregát mal vložený skriňu pohonov, ktoré mohli poháňať už i kompresor klimatizácie, či ďalšie olejové čerpadlá. Po roku 1990 však vo vývoji pokračoval podnik ŽŤS samostatne a výrobu agregátu umiestnil do Martina



Planétová hydrodynamická prevodovka 4PR-160 rozšírila program ZVL Považských strojární od roku 1978

prevodovky 4PR-200 sa dodávala v približne stokusových ročných sériách i do ŽŤS Stavostroj Nové Mesto nad Metují pre montáž veľkých kolesových nakladačov KNB-250.

V Považskej Bystrici pripravovali na konci osemdesiatych rokov vlastný nový rad štvorstupňových hydromechanických prevodoviek, MPA, ktoré už tvorili s meničom jeden celok, a mali byť určené pre nové generácie ťažkých kolesových nakladačov a lesných ťahačov. K ich zavedeniu do sériovej výroby však nedošlo. Nedošlo ani k sériovej výrobe prevodovky pre traktory novej generácie UR IV (plánovaná náhrada za UR II), ktorých prvé prototypy vyrobili v ZVL Považských strojárňach v spolupráci so ŽŤS VVU Martin okolo roku 1987. Na oboch projektoch sa podpísali už i udalosti roku 1989, následný rozpad východných trhov a výrazný pokles produkcie mobilných strojov v Čechách i na Slovensku. Produkcia prevodoviek UR IV tak bola od polovice deväťdesiatych rokov v menších objemoch realizovaná už priamo v Martine.

V roku 1991 poklesol počet vyrobených prevodoviek pre ŽŤS i Ursus na viac ako polovicu a i v ďalšom období sa ďalej výrazne zmenšoval. Od roku 1997 bola, po transformácii Považských strojární (ktorej predchádzal rozpad koncernu ZVL – Závody na výrobu ložísk a osamostatnenie sa podniku PS v roku 1990), výroba traktorových prevodoviek, prevodoviek typu 4PR-160, stavebníckeho systému malej poľnohospodárskej, záhradkárskej a komunálnej mechanizácie AGZAT (vyvinutého a zavedeného do výroby v PS začiatkom deväťdesiatych rokov), realizovaná v dcérskej, a. s. PS Poľnotech, následne v, a. s. Manet. Neskôr pokračovala v malosériovej výrobe prevodových agregátov, náhradných dielcov a malotraktorov AGZAT spoločnosť VVED Technika, pôsobiaca v pôvodných priestoroch bývalej motocyklovej výroby v Považskej Bystrici. V minulom roku však i táto spoločnosť ukončila činnosť a časť jej aktivít, program malotraktorov AGZAT, prevzali Hriňovské strojárne (nástupca bývalého závodu ŽŤS Hriňová, s ktorým PS spolupracovali pri výrobe prevodového agregátu pre lesné ťahače a nakladače), dnes úspešný slovenský výrobca prevodov.

V bývalom areáli Považských strojární dnes na tradíciu vtedajšieho „závodu 05–prevodovky“ nadväzuje spoločnosť Sauer Danfoss (v súčasnosti Danfoss Power Solutions), ktorá v roku 1995 vytvorila spo-



Prevodovka 4PR-160 (vľavo) sa do strojov montovala spolu s hydrodynamickým meničom zo závodu ŽŤS Hriňová (dnešné Hriňovské strojárne). Spájacie a kardanové hriadele dodával pobočný závod podniku ŽŤS Dubnica v Topoľčanoch (dnes TOPOS Tovarníky)



Zhruba polovicu ročnej produkcie neskôr odoberal ŽŤS Lučenec pre montáž kĺbových nakladačov radu UNK 320. Na fotografii ich špeciálna modifikácia – kompaktor tuhých odpadov KTO-150



▶ V roku 1995 bol založený spoločný podnik Sauer Mechanika, a.s. a Sauer Hydraulika, a.s., neskôr zlúčený v spoločnosti Sauer - Danfoss (PB), súčasná Danfoss Power Solutions, a.s., ktorá nadväzuje na tradíciu výroby prevodových a hydraulických agregátov na Považí.



ZVL Považské strojárne vyvíjali novú generáciu hydromechanických prevodoviek MPA 4410



Vo výrobnom programe pribudol po roku 1991 systém záhradných a komunálnych malotraktorov AGZAT, ktorých „srdce“ tvorí práve kvalitná prevodovka. V súčasnej dobe pokračujú v ich produkcii Hriňovské strojárne, úspešný slovenský výrobca prevodových agregátov pre priemysel, poľnohospodársku a stavebnú techniku

ločný podnik s Považskými strojárňami a úspešne rozvinula výrobu prevodových agregátov v halách pôvodne určených na nerealizovanú produkciu leteckých prúdových motorov. V priemyselnom areáli pôsobí i spoločnosť Thyssenkrupp (bývalé PSL) s výrobou špeciálnych veľkorozmerových ložísk, ložiskových otočí s ozubením, ložísk pre veterné turbíny a tiež talianska spoločnosť Bonfiglioli s produkciou prevodových agregátov a rôznych pracovných strojov. Pôvodná hala modernej prevodovkárne PS bola prestavaná na logistický sklad pre výrobcu pneumatík.

BEZPEČNOSTNÝ SYSTÉM HONDA SENSING ELITE

Spoločnosť Honda Motor Co., Ltd. začala v Japonsku 5. marca 2021 na lízing predávať vozidlo Honda Legend EX vybavené systémom Honda SENSING Elite. Honda SENSING Elite stavia na funkčnosti systému Honda SENSING, ktorý je súčasťou štandardnej výbavy celého európskeho radu automobilov Honda.

Jednou z najlepších technológií je funkcia navádzania v dopravnej zápche „Traffic Jam Pilot“, pokročilá technológia spĺňajúca podmienky pre autonómne riadenie tretej úrovne (podmienené automatizované riadenie v obmedzenej oblasti), pre ktorú spoločnosť Honda získala typové označenie od japonského ministerstva pôdohospodárstva, infraštruktúry, dopravy a cestovného ruchu (MLIT). Technológia navádzania v dopravnej zápche Traffic Jam Pilot umožňuje systému autonómneho riadenia viesť vozidlo za určitých podmienok namiesto vodiča, napríklad keď je vozidlo v preťaženej premávke na rýchlostnej komunikácii.

Na účely riadenia vozidla systém určuje polohu vozidla a podmienky na ceste pomocou údajov z 3-rozmerných máp s veľkým rozlíšením a globálneho navigačného satelitného systému (GNSS), pričom pomocou niekoľkých externých snímačov sleduje a rozpoznáva 360-stupňové okolie vozidla. Prostredníctvom monitorovacej kamery namontovanej vo vnútri vozidla systém zároveň sleduje stav vodiča. Na základe tak širokého spektra informácií robí hlavná ECU správne rozpoznávanie, predpovede a rozhodnutia a aplikuje vysokoúrovňové riadenie na akceleráciu, brzdenie a smerové riadenie, ktoré pomáha vodičovi dosiahnuť kvalitnú a plynulú jazdu.

Pri vývoji systému, ktorý kladol najväčšiu prioritu na bezpečnosť a spoľahlivosť, technici použili simulácie, pri ktorých sa simulovalo celkovo asi 10 miliónov „vzorcov“ na možné situácie v reálnom svete a vykonalo sa niekoľko demonstračných testov pri jazde s testovacími vozidlami na rýchlostných cestách v celkovom rozsahu približne 1,3 milióna kilometrov. Systém navyše obsahuje dodatočné prvky, ktoré zaisťujú bezpečnosť a spoľahlivosť v prípade problému s ktorýmkoľvek zo zariadení.

Vonkajšia výbava navrhnutá výhradne pre tento úplne nový Legend obsahuje modré doplnkové svetlá a špeciálne hliníkové kolesá. Niekoľko snímačov je zabudovaných tak, aby boli menej nápadné, aby sa vzhľad, ktorý sa hodí k vlajkovej lodi sedanov, ešte zlepšil, pritom ale diskretné poukazujú na skutočnosť, že ide o vozidlo vybavené autonómnym riadiacim zariadením.

Výbava interiéru exkluzívne pre tento model obsahuje kontrolky systému Honda SENSING Elite, ktoré disponujú starostlivo vybraným umiestnením, veľkosťami, farbami, jasom a ďalšími detailmi, ako aj grafický prístrojový panel s 12,3-palcovým LCD displejom. Táto výbava bola začlenená na zabezpečenie intuitívneho porozumenia prevádzkového stavu, aktuálnej situácie a akýchkoľvek požiadaviek na spätné odovzdanie riadenia vodičovi.



NAJDÔLEŽITEJŠIE PRVKY SYSTÉMU:

Funkcia „hands-off“ (bez používania rúk)

Počas jazdy s adaptívnym tempomatom (ACC) s aktivovaným systémom nasledovania pomalou rýchlosťou a asistenciou udržiavania v jazdnom pruhu (LKAS), ak sú splnené určité podmienky na rýchlostnej ceste, bude systém pomáhať pri jazde, aj keď vodič nemá ruky na volante.

Adaptívne riadenie v jazdnom pruhu:

Systém pomáha pri jazde a sledovaní automobilu pred vozidlom v jazdnom pruhu. Systém vedie vozidlo stredom jazdného pruhu pri zachovaní vopred nastavenej rýchlosti vozidla. Ak je pred vozidlom auto, systém pomáha auto sledovať a dodržiavať správnu vzdialenosť odstupe.

Aktívna asistencia zmeny jazdného pruhu s funkciou hands-off (bez používania rúk)

Keď vodič počas jazdy využíva adaptívne riadenie v jazdnom pruhu a potvrdí, že okolie je bezpečné, a zapne smerové svetlo, systém pomáha pri akcelerácii či spomalení a riadení počas zmeny jazdného pruhu.

Aktívna zmena jazdného pruhu s funkciou hands-off (bez používania rúk)

Keď vodič počas jazdy využíva adaptívne riadenie v jazdnom pruhu a zapne aktívnu zmenu jazdného pruhu s funkciou hands-off (bez používania rúk), systém vyhodnotí situáciu a za určitých podmienok pomôže pri zmene jazdného pruhu a/alebo pri predídení druhého vozidla. Keď systém zistí, že auto idúce pred vozidlom ide malou rýchlosťou, upozorní vodiča a potom pomôže pri predídení a návrate do pôvodného jazdného pruhu.

Funkcia navádzania v dopravnej zápche Traffic Jam Pilot

Ak sa vozidlo pri riadení s využitím adaptívneho riadenia v jazdnom pruhu za určitých okolností ocitne v dopravnej zápche, systém preberá kontrolu nad akceleráciou, brzdením a riadením a za vodiča sleduje okolie vozidla. Systém jazdí, zastavuje a obnovuje jazdu v rovnakom jazdnom pruhu, pričom dodržiava správnu vzdialenosť odstupe v súlade s rýchlosťou auta idúceho pred vozidlom. Keď je vozidlo pod kontrolou systému, vodič môže na obrazovke navigácie sledovať televíziu/ DVD alebo ovládať navigačný systém pri hľadaní cieľovej adresy, čo pomáha zmierniť únavu a stres vodiča počas jazdy v dopravnej zápche.



Asistenčný systém núdzového zastavenia:

Ak vodič naďalej nereaguje na požiadavky systému na prevzatie (odovzdanie riadenia späť vodičovi), systém vozidlo postupne spomaľuje, mení jazdné pruhy, až prejde do krajného jazdného pruhu alebo na krajinu vozovky, kde vozidlo zastaví. Konkrétnejšie, v prípade, že vodič nereaguje na požiadavky systému na prevzatie riadenia vodičom, pretože funkcia navádzania v dopravnej zápche Traffic Jam Pilot/ Hands-off (bez používania rúk) sa deaktivovala, systém ďalej vyzýva vodiča, aby na požiadavku na prevzatie riadenia reagoval – pomocou vizuálnych, zvukových a hmatových upozornení vrátane stupňovaných zvukov alarmu a vibrácií na bezpečnostnom páse vodiča. Ak vodič naďalej nereaguje, systém pomôže spomaliť a zastaviť vozidlo a varovať ostatné vozidlá v okolí pomocou výstražných svetiel a klaksónu. Ak je na ceste krajnica, systém pomáha spomaliť a zmeniť jazdný pruh tak, aby sa vozidlo dostalo na krajinu vozovky, aby mohlo bezpečne zastaviť.

Rozhranie človek-stroj (HMI)

Toto rozhranie umožňuje vodičovi okamžite rozpoznať prevádzkový stav systému, jazdnú situáciu a požiadavky na odovzdanie riadenia vydané systémom. Indikátory systému Honda SENSING Elite sú umiestnené na volante, v hornej časti obrazovky navigácie a na odkladacej skrinke prístrojovej dosky. Keď je aktivovaná funkcia Hands-off (bez používania rúk), rozsvieti sa kontrolka na volante a keď je aktivovaná funkcia navádzania v dopravnej zápche Traffic Jam Pilot, rozsvietia sa aj ďalšie modré kontrolky. Keď systém požiada o prevzatie riadenia, všetky svetelné indikátory zmenia farbu na oranžovú a blikaním signalizujú vodičovi zrozumiteľnú správu. Prevádzkový stav systému, jazdná situácia a požiadavky na prevzatie riadenia sa jednoducho, ale zároveň výrazne zobrazujú aj na veľkom 12,3-palcovom LCD displeji združeného prístrojového panela.

Predstavujeme

Kia EV6 ■■■■

ELEKTROMOBIL s novým štýlom dizajnu Kia



Nová Kia EV6 prináša na trh s crossovermi SUV dlhý dojazd, výkon bez emisií, veľmi rýchle nabíjanie pri napätí 800 V a osobitý štýl. Typ EV6 je prvým vozidlom spoločnosti Kia, ktoré je postavené na báze jej novej špecializovanej platformy pre elektrické vozidlá (BEV= battery electric vehicle).

Je prvým špecializovaným vozidlom BEV na trhu, ktoré značka Kia koncipovala podľa svojej novej filozofie dizajnu v znení „Zjednotenie protikladov“. Prináša dizajn elektrického vozidla zameraný na budúcnosť, ktorý charakterizujú technologické detaily. Poháňa ho výlučne elektrická energia a ponúka na výber niekoľko pohonných jednotiek s dlhým dojazdom. Pri napätí 800 V sa EV6 dá nabiť z 10 na 80 percent kapacity akumulátora už za 18 minút. Verzia GT dokáže zrýchliť z nuly na 100 km/h za 3,5 sekundy a dosiahne najvyššiu rýchlosť 260 km/h.

EV6 predstavuje prvú fázu prechodu značky do novej éry elektrifikácie pod novým sloganom značky „Pohyb, ktorý inšpiruje“. Znamená tiež začiatok jej strednodobej až dlhodobej stratégie pre plne elektrické vozidlá (BEV), plug-in hybridné vozidlá (PHEV) a hybridné elektrické vozidlá (HEV), ktoré majú do roku 2030 tvoriť 40 percent všetkých predaných vozidiel Kia, pričom cieľom spoločnosti je predáť ročne 1,6 milióna týchto vozidiel. Kia chce do roku 2030 zväčšiť predaj vozidiel BEV na 880 tisíc kusov a stať sa najlepším predajcom na svete.

EV6 je prvým z 11 nových automobilov BEV, ktoré chce značka uviesť na trh do roku 2026 – sedem z nich bude postavených na platforme E-GMP a štyri elektrické deriváty budú založené na existujúcich typoch.

EV6 sa bude vyrábať v Južnej Kórei a na vybraných svetových trhoch sa začne predávať v druhom polroku 2021. Na niektorých trhoch bude od 30. marca možné objednať vozidlo vopred.



NOVÉ SMEROVANIE DIZAJNU ZNAČKY KIA

Typ EV6 je navrhnutý podľa novej filozofie dizajnu „Zjednotenie protikladov“, ktorá čerpá inšpiráciu z kontrastov vyskytujúcich sa v prírode i v ľuďoch. Ústredným bodom tejto filozofie je nová vizuálna identita, ktorá evokuje pozitívne sily a prirodzenú energiu s kontrastnými kombináciami.

Verzia GT typu EV6 bola vytvorená s cieľom priniesť do triedy crossoverov niečo iné. Ponúka osobitý a pôsobivý exteriér s najmodernejšími prvkami, ako aj bezkonkurenčný výkon elektrického vozidla Kia.

Typická „tigria tvár“ značky Kia v prednej časti vozidla dostala nové stvárnenie pre digitálnu éru. Svetlá na denné svietenie, ktoré tvoria súčasť tejto „digitálnej tigrej tváre“, majú elegantný a moderný vzhľad a obsahujú „sekvenčný“ dynamický svetelný vzor. Spodný prívod vzduchu pod ním vizuálne rozširuje prednú časť vozidla a zvyrazňuje tak jeho technologický vzhľad.

Bočná línia karosérie prechádza pozdĺž spodnej časti dverí a zakrivuje sa nahor smerom k podbehu zadných kolies, čím vizuálne predlžuje profil vozidla. Zadná časť je sčasti navrhnutá tak, aby zabezpečovala maximálny aerodynamický výkon. Vyznačuje sa skleneným zadným stĺpikom s integrovanou lesklou čiernou výplňou, ktorý vytvára dojem vizuálneho rozšírenia okenného skla. Nad ním sa vyníma výrazný strešný spojler, ktorý vedie vzduch nadol smerom k vyvýšenému spodnému spojleru. Ten je na vrchole unikátnych zadných združených svetiel vozidla.

Kia EV6 je 4680 mm dlhá, 1880 mm široká a 1550 mm vysoká. Modely EV5 GT-line a GT sú 4695 mm dlhé a 1890 mm široké, model GT sa od prvých dvoch líši aj výškou, tá je 1545 mm.



PRIESTRANNÝ INTERIÉR VĎAKA PLOCHÉMU AKUMULÁTORU POD PODLAHOU

Dizajnu interiéru ako charakteristickému produktu éry elektrických vozidiel výrazne prospelo využitie špecializovanej platformy E-GMP. Napriek kompaktným vonkajším rozmerom má EV6 rázvor náprav až 2900 mm, ktorý vytvára v kabíne priestor podobný mnohým SUV strednej triedy.

Jedným z najvýraznejších prvkov nového interiéru je špičková integrovaná zakrivená obrazovka informačno-zábavného systému. Jednoduchý tvar širokej obrazovky a prístrojovej dosky dodávajú interiéru pocit otvorenosti. Relaxačné sedadlá sú štíhle, ľahké, potiahnuté modernou, vizuálne zaujímavou tkaninou. Materiál je vyrobený z recyklovaných plastov a kvantitou zodpovedá 111 plastovým fľašiam na vodu.

EV6 ponúka inteligentné a flexibilné usporiadanie interiéru a množstvo úložných priestorov v kabíne, vrátane 520 litrov (VDA) batožinového priestoru, keď sú sedadlá v druhom rade vo vzpriamenej polohe. Ak sa tieto sedadlá sklopia, úložný objem vzrastie približne na 1300 litrov. Vozidlo má okrem toho aj predný batožinový priestor, ktorý poskytuje ďalších 52 litrov úložného priestoru pre modely s pohonom dvoch kolies (2WD) a 20 litrov pre modely s pohonom všetkých kolies (AWD).



DLHÝ DOJAZD, POHON VŠETKÝCH KOLIES

EV6 ponúka záujemcom o kúpu možnosť výberu z viacerých plne elektrických konfigurácií pohonných jednotiek, vrátane vysokonapäťového akumulátora pre dlhý dojazd (77,4 kWh) a štandardný dojazd (58,0 kWh). Model EV6 GT-line je v ponuke s oboma typmi akumulátora, teda pre dlhý aj štandardný dojazd, zatiaľ čo verzia EV6 GT je vybavená iba akumulátorom pre dlhý dojazd. Je prvým elektric-



kým vozidlom značky Kia, ktoré bude v ponuke s možnosťou pohonu dvoch kolies (2WD) alebo všetkých kolies (AWD) – pričom pohon AWD ponúka rozšírené schopnosti dynamiky aj v tých najnáročnejších podmienkach.

Model EV6 s pohonom 2WD s kapacitou 77,4 kWh dokáže prejsť viac ako 510 kilometrov na jedno nabitie v kombinovanom cykle WLTP. Model EV6 s maximálnym krútiacim momentom 605 Nm, ktorý je dostupný vo verzii s pohonom AWD, zrýchli z nuly na 100 km/h už za 5,2 sekundy. Akumulátor s kapacitou 77,4 kWh je kombinovaný s elektromotorom s výkonom 168 kW, ktorý poháňa zadné kolesá; v prípade modelov s pohonom AWD sú to dva elektromotory spolu s výkonom 239 kW, ktoré poháňajú predné a zadné kolesá.

Model EV6 s akumulátorom s kapacitou 58,0 kWh zrýchli z nuly na 100 km/h za 6,2 sekundy a dodá 605 Nm maximálneho krútiaceho momentu, ktorý je dostupný vo verzii s pohonom AWD. Akumulátor s kapacitou 58,0 kWh je kombinovaný s elektromotorom s výkonom 125 kW, ktorý poháňa zadné kolesá; v prípade modelov s pohonom AWD sú to dva elektromotory s výkonom 173 kW, ktoré poháňajú predné a zadné kolesá.

Model EV6 GT je vybavený dvoma elektromotormi s výkonom 430 kW a posúva elektrický výkon na novú úroveň. Verzia AWD GT s maximálnym krútiacim momentom 740 Nm zrýchli z nuly na 100 km/h za 3,5 sekundy a dosiahne najväčšiu rýchlosť 260 km/h (predbežné ciele vývoja). Vďaka softvéru elektronického samozáverného diferenciálu, ktorý je pridaný iba do verzie EV6 GT, si môžu vodiči vychutnať sebaisté ovládanie s dynamickou jazdou a skvelou ovládateľnosťou za každých podmienok.

VEĽMI RÝCHLE NABÍJANIE PRI NAPÄTÍ 800 V

EV6 ponúka možnosť nabíjania pri napätí 800 V a 400 V, ktoré nevyžaduje žiadne ďalšie komponenty ani adaptéry. Vozidlo je schopné



nabiť sa z 10 na 80 percent kapacity už za 18 minút pri použití vysoko-rýchlostného nabíjania. Doplniť dojazd na 100 km dokáže za menej ako 4,5 minúty pri spojení s pohonom 2WD a akumulátorom s kapacitou 77,4 kWh.

Nabíjací systém vozidla je flexibilnejší ako v predchádzajúcich generáciách vozidiel BEV vďaka integrovanej riadiacej jednotke nabíjania (ICCU). Jednotka ICCU umožňuje novú funkciu zaťaženia vozidla (V2L), ktorá je schopná vybiť energiu z akumulátora vozidla. Funkcia V2L dokáže dodať až 3,6 kW energie a je schopná súbežne napájať napríklad televízor s uhlopriečkou 55 palcov a klimatizáciu viac ako 24 hodín. Systém dokáže v prípade potreby nabiť aj ďalšie elektrické vozidlo.

Ak v akumulátore zostane viac ako 35 % energie, Kia EV6 dokáže ťahať prívesy s hmotnosťou až 1600 kg. Vďaka funkcii V2L si môžu majitelia tohto modelu vziať so sebou všetko, čo potrebujú, a vyraziť s priateľmi a rodinou za dobrodružstvom – a to všetko pri nulových emisiách.

EV6 je vybavený technológiami na rekuperáciu energie, ktoré umožňujú predĺženie dojazdu. Patrí sem energeticky účinné tepelné čerpadlo najnovšej generácie spoločnosti Kia, ktoré odvádza odpadové teplo z chladiacej sústavy vozidla. Tým sa zabezpečí, že aj pri teplote mínus sedem stupňov Celzia dokáže vozidlo dosiahnuť 80 % dojazdu, ktorý by bol inak možný pri teplote 25 stupňov Celzia.

Vozidlo tiež disponuje najnovšou generáciou systému inteligentného rekuperačného brzdzenia od spoločnosti Kia. Ovláda sa pomocou páčok za volantom, aby mohol vodič rýchlo a ľahko spomaliť vozidlo a rekuperovať kinetickú energiu, keď potrebuje maximálne predĺžiť dojazd a zlepšiť účinnosť. Vodiči si môžu v závislosti od požadovanej úrovne rekuperácie energie vybrať zo šiestich úrovní rekuperačného brzdzenia: žiadna, 1 až 3, „i-PEDAL“ alebo automatický režim. V jazdnom režime „i-PEDAL“ môže vozidlo zozbierať maximálne množstvo energie z brzd a vodič môže vozidlo jemne zastaviť bez toho, aby musel zošliapnúť brzdový pedál.

TECHNOLÓGIE

Zostava technológií, ktoré zlepšujú bezpečnosť a rozširujú možnosti pripojenia a informačno-zábavných funkcií je navrhnutá tak, aby uľahčovala bezpečné cestovanie.

Špičkový informačno-zábavný systém obsahuje dve 12-palcové obrazovky. Zakrivené displeje majú tenkovrstvové panely, ktoré využívajú novú štruktúru a pokročilú technológiu na zoslabenie dopadu svetla. Združený prístrojový panel a informačno-zábavný systém sú spojené, ako keby boli obalené okolo jedného tela zosilneným sklom. Toto usporiadanie sa tiahne od volantu až do stredu vozidla a zobrazuje digitálny združený prístrojový panel pred vodičom a informačno-zábavný systém nad stredovou konzolou.

EV6 je vybavený aj head-up displejom s rozšírenou realitou (AR), ktorý premieta informácie o jazde na čelné sklo v zornom poli vodiča. Systém zobrazuje upozornenia pokročilého asistenčného systému, údaje o rýchlosti vozidla a podrobné navigačné pokyny.

K dispozícii je aj výkonný audiosystém s priestorovým zvukom Meridian® so sústavou 14 reproduktorov. Audiosystém navrhli odborníci zo spoločnosti Meridian, priekopníka v oblasti zvukových technológií a obsahuje viacero technológií digitálneho spracovania zvuku (DSP) z vlastnej vývojovej dielne tejto britskej značky. Sústava reproduktorov ponúka novú funkciu aktívneho zvukového dizajnu ASD od spoločnosti Kia, ktorá poskytuje vodičom zvukovú spätnú väzbu o rýchlosti, ktorou sa pohybuje vozidlo, a ovláda sa prostredníctvom používateľského rozhrania.

-ka-

Predstavujeme

Bentley Continental GT Speed ■■■■



AUTO DO ZBIERKY

Mnohí veľmi bohatí motoristi priam bažia po nových „úlovkoch“ v podobe supervýkonných, superluxusne vybavených a – samozrejme – superdrahých automobilov, ktorými by obohatili svoju zbierku luxusných vozidiel. No a výrobcovia takýchto luxusných vozidiel zase vymýšľajú, ako ozvláštniť svoj sortiment tak, aby tromfli konkurenciu a presvedčili boháčov, aby minuli svoje (ťažko zarobené) peniažky práve na kúpu ich nového modelu.

Jedna z fint, ktoré používajú mnohé automobilky, spočíva v tom, že nedlho po premiére nového typu pridú s jeho verziou, ktorá má väčší výkon motora, lepšie dynamické vlastnosti, luxusnejšiu výbavu a – samozrejme – väčšiu cenu ako „základný model“. Niekedy ide skutočne o nepatrné zmeny, za ktoré si však kupujúci poriadne priplatí, ale pri jazde ich v podstate ani nemôže postrehnúť. Ide napríklad o zväčšenie maximálnej rýchlosti o 2 km/h a skrátenie doby zrýchlenia na 100 km/h o 0,1 sekundy. Nie, nie, vyššie uvedené údaje sme neuviedli len ako nejaký vymyslený príklad, ide o konkrétne údaje zlepšenia dynamických vlastností nového modelu Bentley Continental GT Speed v porovnaní so základným modelom (bez prívlastku Speed).

Zatiaľ čo štandardné kupé Continental GT zrýchli z 0 na 100 km/za 3,7 sekundy, verzia Speed (rýchlosť) na to potrebuje o desiatinku sekundy menej. Nárast maximálnej rýchlosti – teda 2 km/h – znamená, že Continental GT Speed dosiahne rýchlosť 335 km/h, zatiaľ čo základné kupé dosiahne „len“ 333 km/h. Za týmito v praxi skutočne nepostrehnuteľnými zlepšeniami môže najmä zväčšenie maximálneho výkonu šesťlitrového dvojitého vidlicového dvanásťvalca zo 467 kW na 484 kW. Najväčší krútiaci moment motora, prepĺňaného dvoma turbodúchadlami, majú obe verzie rovnaký, a to 900 Nm. Motor poháňa všetky štyri kolesá prostredníctvom osemstupňovej dvojspojkovkovej automatickej prevodovky. Riadiaci systém pohonu bol prekalibrovaný tak, že sa zväčšil podiel krútiaceho momentu „posielaného“ na zadné kolesá. Motor je vystrojený systémom variabilného zdvihového objemu, ktorý za určitých podmienok vypne z činnosti šesť valcov, čím sa z motora stane úspornejší šesťvalec. Nový GT Speed je prvý Bentley, ktorého zadná náprava je vystrojená elektronicky riadeným



samozáverným diferenciálom. Nové kupé má nielen poháňané, ale aj (smerovo) riadené všetky kolesá. Pri malých a stredných rýchlostiach sa zadné kolesá natáčajú opačným smerom ako predné, pri veľkej rýchlosti sa natáčajú súhlasne. Maximálny uhol natočenia zadných kolies je približne päť stupňov. Na želanie môže byť kupé vystrojené keramicko-uhlíkovým brzdovým systém, ktorý má vpredu desať piestikov a je o 33 kg ľahší ako klasické brzdy. Pre tých fyzikálne (nie fyzicky.) zdatnejších uvádzame, že pri zabrzdení z maximálnej rýchlosti do zastavenia brzdový systém premení na teplo energiu 10 MJ. Pokojnú a „bezotrasovú“ jazdu aj na cestách takpovediac nášho typu zabezpečuje trojkomorový vzduchový pružiaci systém s adaptívnymi tlmičmi, ktorého charakteristiky boli upravené. Vonkajším poznávacím znakom nového kupé je hlavne čierna maska chladiča a čierne mriežky na otvoroch v nárazníku. Nové sú aj 22-palcové disky kolies z ľahkej zliatiny. V dvojfarebne ladenom interieri dominujú štyri pohodlné sedadlá, materiálmi čalúnenia sú koža a alcantara.

Kupé Continental GT Speed je najdynamickejším cestným vozidlom automobilky Bentley v celej jej doterajšej histórii a na trh príde v treťom štvrtroku tohto roka. O cene možno zatiaľ povedať len toľko, že bude hodne veľká...

Toyota Yaris Cross Adventure ■■■■



Toyota predstavila svoju novinku Yaris Cross s novou líniou výbavy Adventure určenou na cesty za hranice mesta a na vidiek. Táto verzia úplne nového SUV segmentu B sa svojím charakterom výrazne odlišuje od vyhotovenia Executive zo svetovej premiéry v roku 2020.



Hoci je **Yaris Cross** postavený na rovnakej podvozковой platforme GA-B, ktorá je rovnako ako nový Yaris súčasťou modulárnej architektúry TNGA – Toyota New Global Architecture, vodičovi poskytujú vyššiu polohu za volantom a disponuje aj väčšou svetlou výškou.

Vďaka podvozковой platforme získava vozidlo výhody v podobe veľkej tuhosti karosérie, nízkeho ťažiska a vyváženého podvozka v prospech jazdnej agility, obratnosti, suverénnej ovládateľnosti a vynikajúceho jazdného pohodlia.

HYBRIDNÝ POHON ŠTVRTEJ GENERÁCIE

Pre všetky verzie Toyoty Yaris Cross je tiež k dispozícii hybridný pohon vychádzajúci zo štvrtej generácie systému s 1,5-litrovým zážihovým motorom (85 kW) pracujúcim v Atkinsonovom cykle, ktorá bola po prvýkrát uvedená v novom hatchbacku Yaris. Vzhľadom na mimoriadnu hospodárnosť tohto systému sa očakáva, že Yaris Cross s pohonom predných kolies bude vykazovať emisie CO₂ pod 100 g/km, zatiaľ čo v prípade vyhotovenia AWD-i by emisie nemali prekročiť 110 g/km.

Robustnosť vozidla vyjadruje napríklad kryt pod predným nárazníkom a ochranný kryt v zadnej časti vozidla. Súčasťou štandardnej výbavy sú strešné nosiče striebornej farby a 18-palcové zliatinové disky kolies s tmavosivou povrchovou úpravou.

V kabíne sú použité ozdobné prvky s čiernym lakovaným povrchom a čierne čalúnenie stropu kabíny. Textúra kože na čalúnení vhodne tvarovaných sedadiel zodpovedá ponuke línie výbavy Adventure.

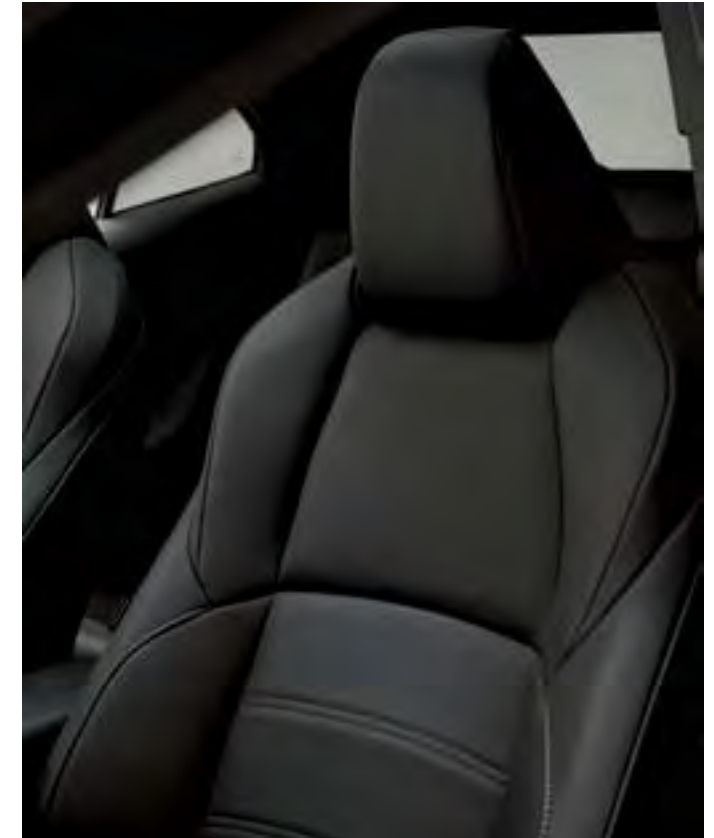
Zaujme aj dekoratívna linka naprieč čiernym prístrojovým panelom z mäkkého plastu, ako aj výlisky na vnútornej strane dverí v teplej zlatej farbe vyhradenej pre Yaris Cross. Volant aj hlavica preradovacej páky prevodovky sú potiahnuté kožou.



YARIS CROSS PREMIERE EDITION

Premiere Edition je vrcholnou verziou línie výbavy Adventure s exkluzívnym koženým čalúnením sedadiel a špecifickými 18-palcovými diskami kolies z ľahkých zliatin s brúsenými povrchmi. Uvedený stupeň výbavy bude štandardne zahŕňať aj elektrické otváranie výklopného veka batožinového priestoru so snímačom mávnutia nohou, projekčný displej a voľiteľné dvojfarebné vyhotovenie. Limitovaná séria Premiere Edition sa bude ponúkať počas prvých 12 mesiacov od uvedenia na trh.

Yaris Cross od stredného stupňa výbavy s balíkmí výbavy používa výhradne LED svetlá, vzadu navyše so sekvenčnou aktiváciou smerových svetiel. Štandardom sú aj robustné nadstavce prahov a lemovanie okolo podbehov kolies. Na bočných výliskoch sa objavuje označenie Yaris Cross v striebornej alebo teplej zlatej farbe (v závislosti od farby laku vozidla).



INTELIGENTNÝ POHON VŠETKÝCH KOLIES

Yaris Cross ako jediné kompaktné SUV s hybridným pohonom ponúka inteligentný systém pohonu všetkých kolies (AWD-i), ktorý zlepšuje bezpečnosť cestovania tým, že v závislosti od jazdných podmienok automaticky prepína medzi pohonom predných kolies a pohonom všetkých kolies. Štandardnou súčasťou systému pohonu AWD-i sú aj ručne nastaviteľné režimy Trail a Snow na zlepšenie stability vozidla v náročnejších jazdných podmienkach.

Elektrický inteligentný systém pohonu všetkých kolies (AWD-i) sa vyznačuje kompaktnými rozmermi a malou hmotnosťou, a preto nemá negatívny vplyv na rekordne malú spotrebu paliva Toyoty Yaris Cross, pričom zároveň zabezpečuje lepšie záberové schopnosti vozidla pri zdolávaní nerovných a klzkých povrchov.

SYSTÉM TOYOTA SMART CONNECT

Yaris Cross so systémom Toyota Smart Connect ponúka zákazníkom bezproblémové pripojenie mobilných zariadení bez použitia káblov. Navigácia v podobe 9-palcového multimediálneho displeja s jemnou grafikou podporuje online aktualizácie máp prostredníctvom cloudu, dopravné informácie v reálnom čase a informácie o udalostiach na ceste, ako aj vyhľadávanie bodov záujmu online. Majitelia Yarisu Cross si pomocou mobilnej aplikácie MyT môžu odoslať vopred naplánované trasy a nastaviť palubnú klimatizáciu ešte pred samotným nástupom do vozidla. Na diaľku možno vozidlo aj zamykať a odomykať.

POKROČILÝ PARKOVACÍ ASISTENT TOYOTA TEAMMATE

Pokročilý parkovací asistenčný systém Toyota Teammate prináša ešte lepšiu bezpečnosť a pohodlie v rušnom mestskom prostredí, v ktorom navedie vozidlo na parkovacie miesto pomocou intuitívneho ovládania na jemnom displeji multimediálnej sústavy. Prepracovaná funkcia



poloautonómneho parkovania zabezpečuje hladké zaparkovanie s jednoduchším manévrovaním a s využitím 360° panoramatickej kamery bezpečne navedie vozidlo do cieľového miesta bez toho, aby sa vodič dotkol volantu, plynového pedála alebo brzdy. Technológia poloautonómneho parkovania okrem 360° panoramatickej kamery štandardne zahŕňa aj systém sledovania slepého uhla, systém monitorovania premávky za vozidlom s automatickým brzdením a inteligentné snímače s automatickým brzdením, ktoré ďalej zlepšujú bezpečnosť a pohodlie v rušnej mestskej premávke.

SYSTÉM TOYOTA SMART CARGO

Yaris Cross zohľadňuje požiadavky zákazníkov týkajúce sa praktickosti a všestrannosti, a preto ponúka automatické otváranie výklopných zadných dverí pohybom nohy alebo praktické dvojité dno batožinového priestoru, vďaka ktorému možno podľa potreby ľahko meniť výšku podlahy (prípadne ju rozdeliť na dve polovice) a bezpečne uschovať veci pod podlahu alebo naopak, zväčšiť batožinový priestor. Priestorný batožinový priestor možno ďalej zväčšiť sklopením sedadiel delených a samostatne sklopných v pomere 40:20:40. Po sklopení sedadiel sa do vozidla zmestia lyže, horský bicykel alebo batožina na týždennú dovolenku, pričom k dispozícii je aj možnosť upevniť náklad pomocou fixačných úchyto.



Nový Yaris Cross, navrhnutý pre európskych zákazníkov a vyrábaný vo francúzskom závode automobilky Toyota vo Valenciennes, bude možné objednávať v 2. štvrtroku 2021 ešte pred oficiálnym spustením predaja v septembri tohto roku.

-ta-

Technika

FORD PREDSTAVIL KROKY K UHLÍKOVEJ NEUTRALITE



Spoločnosť Ford oznámila významné ciele v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov v súhrne svojej Integrovannej finančnej správy a správy o udržateľnom rozvoji za rok 2021.

Tieto míľniky jej majú pomôcť dosiahnuť uhlíkovú neutralitu do roku 2050.

Spoločnosť Ford využila prístup iniciatívy SBTi a stanovila si dočasné emisné ciele, ktoré sú v súlade s tým, čo klimatológovia aktuálne považujú za najdôležitejšie z hľadiska plnenia cieľov Parížskej klimatickej dohody. Ciele do roku 2035 spočívajú v znižovaní absolútnych emisií skleníkových plynov zo všetkých prevádzok spoločnosti Ford vo svete o 76 percent a z nových vozidiel predaných na celom svete o 50 percent na kilometer.

Kľúčom k znižovaniu emisií je vývoj elektrifikovaných vozidiel. Stratégia spoločnosti Ford v Európe je prejsť na úplnú elektrifikáciu, pričom osobné automobily majú byť plne elektrické do roku 2030. Sortiment úžitkových vozidiel značky Ford v Európe bude obsahovať aj produkty s nulovými emisiami, pričom plne elektrické alebo plug-in hybridné modely budú v ponuke už v roku 2024.

Hybnou silou prechodu na elektrický pohon je investícia miliardy dolárov určená na transformáciu montážneho závodu spoločnosti Ford v nemeckom Kolíne nad Rýnom na centrum výroby elektrických vozidiel, ktoré bude jej prvým takýmto zariadením v Európe. Nová generácia radu Ford Transit Custom bude tiež obsahovať plne elektrické modely z produkcie spoločnosti Ford Otosan v Turecku, čím sa ešte viac posunie vpred stratégia elektrifikácie spoločnosti a jej vedúce postavenie v oblasti úžitkových vozidiel v Európe.

Cieľ spoločnosti Ford dosiahnuť uhlíkovú neutralitu do roku 2050 je v súlade s Parížskou klimatickou dohodou, ku ktorej sa Spojené štáty nedávno opätovne prihlásili, a ktorú spoločnosť Ford plne podporuje.

ELEKTRIFIKÁCIA BUDÚCNOSTI

Spoločnosť Ford sa zameriava na investovanie do elektrických vozidiel, autonómnych vozidiel a pripojených riešení. Investície do elektrických vozidiel nedávno zdvojnásobila na 22 miliárd dolárov v horizonte do roku 2026 a priebežne pokračuje v elektrifikácii niektorých svojich modelov – napríklad očakávané SUV Mustang Mach-E, ktoré Ford uviedol na trh v Severnej Amerike koncom roka 2020. Začiatkom roka 2021 má nasledovať Európa a do Číny dorazí neskôr v tomto roku.

Okrem investície jednej miliardy dolárov na transformáciu závodu v Kolíne nad Rýnom sa začala aj výstavba nového Centra pre elektrické vozidlá na rieke Rouge v americkom Dearborne, kde sa bude vyrábať plne elektrický nákladný pick-up F-150. Tieto investície, spolu s ďalšou v hodnote miliardy dolárov, ktorú spoločnosť Ford ohlásila vo februári, a ktorá má slúžiť na transformáciu jej prevádzok v juhoafrickej Pretórii, prispievajú k celkovému znižovaniu jej uhlíkovej stopy.

Spoločnosť Ford má za sebou významnú históriu zlepšovania udržateľnosti svojich prevádzok. V priebehu minulého desaťročia dosiahla 40-percentné znižovanie svojej uhlíkovej stopy vďaka lepšej energetickej účinnosti a ochrany prírody vo svojich zariadeniach a výrobných procesoch. Cieľom spoločnosti Ford je využívanie stopercentne obnoviteľnej elektrickej energie z miestnych zdrojov vo všetkých výrobných závodoch do roku 2035. Tento cieľ je na dobrej ceste a úzko súvisí s jej odhodlaním vyrábať elektrické vozidlá.

Spoločnosť sa zaviazala dosiahnuť nulový odpad na skládkach prostredníctvom projektu „**redukcia, opätovné použitie a recyklácia**“ a eliminovať plasty na jedno použitie. K tomuto záväzku patrí aj jej globálna stratégia v oblasti výroby vody, ktorej cieľom je 15-percentné znižovanie absolútneho množstva sladkej vody do roku 2025 oproti východiskovému roku 2019, čo bude predstavovať 75-percentné znižovanie od roku 2000.

Oba ciele pre rok 2035 sú v súlade s iniciatívou SBTi a boli vypracované s cieľom znížiť krátkodobé emisie. Rieši sa tak naliehavosť problému klimatických zmien a súčasne to pomôže spoločnosti Ford v dosahovaní jej ambiciózneho dlhodobého cieľa, ktorým je uhlíková neutralita do roku 2050:

■ **Znížiť absolútne emisie skleníkových plynov rozsahu 1 a rozsahu 2 zo všetkých prevádzok spoločnosti Ford vo svete o 76 percent oproti východiskovému roku 2017 (rozsah 1 zahŕňa priame emisie zo zdrojov vo vlastníctve spoločnosti alebo pod jej kontrolou, rozsah 2 sa týka nepriamych emisií z výroby zakúpenej elektrickej energie, pary, tepla a chladenia, ktoré Ford využíva).**

■ **Znížiť emisie skleníkových plynov rozsahu 3 z používania všetkých nových predaných vozidiel vo svete o 50 percent na kilometer oproti východiskovému roku 2019 (rozsah 3 zahŕňa, okrem iného, prevádzkové emisie z vozidiel, ktoré predáva spoločnosť Ford, a emisie z jej dodávateľskej základne).**

Spoločnosť Ford sa zaviazala dodržiavať ľudské práva vo všetkých aspektoch dodávateľského reťazca. Začiatkom tohto roka vypracovala Dodávateľský kódex správania sa, v ktorom načrtla očakávania a štandardy, ktoré vyžaduje od svojich partnerov v dodávateľskom reťazci. Zároveň sa stala prvým americkým výrobcom automobilov, ktorý sa pridal k Iniciatíve za zabezpečenie zodpovednej ťažby (IRMA) zameranej na zodpovedné získavanie zdrojov surovín používaných v automobilovom priemysle.

-fd-

Spider Mansory Stallone GTS ■■■■

NADOPOVANÉ FERRARI



Spoločnosť Mansory v roku 1989 založil britsko-iránsky podnikateľ Kourosh Mansory a jej hlavné sídlo je v nemeckom mestečku Brand. Mansory vždy obdivoval britské luxusné automobily a preto sa v prvých rokoch existencie svojej spoločnosti zameriaval najmä na zušľachtovanie typov značiek Rolls-Royce a Aston Martin. V súčasnosti sa Mansory venuje aj úpravám vozidiel značiek Porsche, Lotus, Maserati, BMW, Mercedes-Benz, McLaren, Lamborghini a Ferrari. Upravené verzie majú často dvojnásobnú i väčšiu cenu ako pôvodný model, napriek tomu nemá Mansory núdzu o klientov, ktorí patria medzi najbohatších medzi bohatými. „Pre našich klientov nehrajú peniaze žiadnu rolu,“ povedal o svojej klientele Mansory.



Kto si plánujeme kúpiť nové auto, tak obvykle zohľadňujeme dva hlavné faktory: prvým je výber vhodného typu resp. niekoľkých do úvahy prichádzajúcich typov, druhým je cena, ktorú sme za auto ochotní zaplatiť – povedané stručne, pre nás vhodný typ auta sa musí takpovediac „stretnúť“ s cenou, ktorú sme za auto ochotní či schopní zaplatiť. Tým, ktorí nemajú hlboko do vrecka, sa – samozrejme – výber auta rozširuje, a to smerom k drahším autám. Typickým príkladom môže byť úvaha „stačila by mi Fabia, no ale prečo by som si nekúpil Octaviu či Superb, keď na to mám...“ Istým paradoxom je, že mimoriadne ťažké rozhodovanie o kúpe auta majú práve tí, ktorí majú dostatok financií na kúpu aj toho najluxusnejšieho, najšportovejšieho a najdrahšieho sériového auta. Práve na túto klientelu sa zameriavajú tuningové spoločnosti (úpravcovia), ponúkajúce exkluzívne verzie s upravenou karosériou i individualizovaným interiérom, so zväčšeným výkonom motora a teda aj so zlepšenými dynamickými parametrami. Jednou z najdrahších tuningových spoločností na svete je Mansory.



Dvojmiestny spider jazdí na ultraľahkých kovaných diskových kolesách rozmeru 9,5x21 resp. 12x22 palcov, na ktorých sú namontované pneumatiky rozmeru 265/30 ZR21 (VA) resp. 335/25 ZR22. Za pekného počasia možno tuhú striešku odsunúť, a to aj za jazdy, do rýchlosti 45 km/h. Proces otvárania resp. zatvárania striešky trvá 14 sekúnd. Pohľad do vnútra vozidla odhalí modré kožené čalúnenie. Vodič má pred sebou športový volant, špeciálne navrhnutý pre toto vozidlo.

Pre majiteľa takéhoto exkluzívneho vozidla je ale dôležité, aby okoloidúci chodci či vodiči a cestujúci v autách hneď vedeli, že nevidia len „obyčajné“ Ferrari, ale čosi unikátnejšie. Individualizovaný výzor dodávajú vozidlu originálne aerodynamické dielce z uhlíkových kompozitov, a to predný i zadný nárazník s difúzorom i bočné prahy a ďalšie prvky. Zaujímavosťou je, že prakticky všetky kompozitné dielce sa vyrábajú v Česku.

Tohtoročnou jarnou novinkou spoločnosti Mansory je typ MANSORY Stallone GTS (MY21 – modelový rok 2021), ktorý nadväzuje na predchádzajúce typy Mansory kategórie Gran Turismo, odvodené od typov Ferrari 599 GTB, F12 a Ferrari 812 Superfast, Nový typ Stallone GTS vznikol rozsiahlou konverziou Ferrari 812 GTS. Na pohon spidera slúži 6,5-litrový zážihový vidlicový dvanásťvalec, ktorého výkon bol optimalizáciou elektronického riadiaceho systému zväčšený z pôvodných 588 kW na 611 kW, krútiaci moment vzrástol zo 718 Nm na 740 Nm. Zväčšenie výkonu motora viedlo k zlepšeniu dynamických vlastností vozidla: maximálna rýchlosť vzrástla z 340 km/h na 345 km/h, doba akcelerácie na „stovku“ sa skrátila z troch sekúnd na 2,8 sekundy. Kombinovaná priemerná spotreba je 17,3 l/100 km.



Ak vám napadlo, že označenie Stallone súvisí s menom herca Sylvestera Stalloneho, tak vedzte, že to tak nie. Herec Stallone síce spoločnosť Mansory zažaloval za neoprávnené použitie svojho priezviska, ale po dlhých ťahaniciach súd rozhodol, že spoločnosť Mansory môže označenie Stallone používať. Slovo stallone je totiž verziou slova stallion – v angličtine označenie pre plemenného žrebca – a je tak trochu skrytým odkazom na čierneho koňa v logu automobilky Ferrari.

Spoločnosť Mansory zatiaľ nezverejnila, koľko spiderov Stallone GTS vyrobí a koľko bude novinka pre svet boháčov stáť.



Ďalšia BEZPEČNOSTNÁ FUNKCIA na oslavu jubilea: Mercedes-Benz Vito

Mercedes-Benz Vito sa v priebehu štvrtstoročia etabloval v mnohých odvetviach ako priestranný a flexibilný spoločník v segmente stredne veľkých úžitkových vozidiel. V súvislosti s 25. výročím uvedenia na trh teraz zákazník pri objednávke tohto vozidla získa v kombinácii s asistentným systémom sledovania mŕtveho uhla aj výstrahu pred križujúcimi účastníkmi cestnej premávky bezplatne. Už pre modernizáciu z roku 2020 integrovala divízia Mercedes-Benz Vans do Vita ďalšie bezpečnostné a asistenčné systémy v podobe systému DISTRONIC, aktívnej asistencie brzdenia a digitálneho vnútorného zrkadla. Od uvedenia prvej generácie na trh v roku 1996 bolo celkovo predaných viac ako 1,8 milióna vozidiel tohto úspešného konštrukčného radu.



Výstraha pred križujúcimi účastníkmi cestnej premávky za vozidlom detekuje križujúcich účastníkov cestnej premávky pri cúvaní až do rýchlosti 10 km/h - napríklad pri cúvaní z výjazdu alebo medzery na zaparkovanie. Na možný zdroj nebezpečenstva upozorňujú opticky aj akusticky červené trojuholníky v zrkadle.

Typ Vito, ktorý bol v roku 2020 modernizovaný z technického aj vzhľadového hľadiska, je vďaka novým štvorvalcovým vznetrovým motorom a vyváženému pomeru ceny a výkonu atraktívnejší ako kedykoľvek predtým. Na výber je päť efektívnych štvorvalcových vznetrových motorov v rôznych výkonových stupňoch, pričom vrchol tvorí variant

s výkonom 174 kW. Špičkový agregát s označením Vito 124 CDI dosahuje krútiaci moment 500 Nm (kombinovaná spotreba paliva 7,9 - 6,9 l / 100 km) je exkluzívne vyhradený pre verzie Tourer a Mixto, ktoré sa prihlasujú ako osobné motorové vozidlá. Medzi ďalšie novinky aktuálnej generácie patrí kvalitnejšie portfólio infotainmentov, automatická prevodovka 9G-TRONIC, vzduchové odpruženie AIR-MATC pre viac komfortu jazdy či ďalšie bezpečnostné systémy. Modernizáciu modelu dotvárajú svieže dizajnové prvky v interiéri, ako aj exteriéri.

PRVÁ GENERÁCIA: S PRIEČNE ULOŽENÝMI ŠTVORVALCOVÝMI MOTORMI

V roku 1996 Mercedes-Benz predstavil kompletne novovyvinuté ľahké úžitkové vozidlo, Vito, v triede 2,6 až 2,8-tonových vozidiel a v danom segmente odštartoval novú éru. Už samotný názov upozorňuje na novú epochu ľahkých úžitkových vozidiel: namiesto kombinácie písmen a čísiel dostal nový člen rodiny názov Vito – priama referencia na jeho „rodisko“, tradičný závod na výrobu ľahkých úžitkových vozidiel v baskickom hlavnom meste Vitoria-Gasteiz. Spájal atraktívny dizajn s kompaktnými rozmermi. Pri výške 1,89 metra vošlo toto stredne veľké úžitkové vozidlo do každej garáže. Vďaka rozlohe uložnej plochy 3,6 m² a objemu skrine približne 5 m³ sa do Vita dal bez problémov naložiť aj neskladný tovar. Vtedajšia generácia s predným pohonom a užitočným zaťažením na úrovni jednej tony mala priečne uložené štvorvalcové vznetrové a zážihové motory vyžadujúce minimálny priestor na zabudovanie. Odborníci z odvetvia a odborná verejnosť nováčika ocenili titulom „**Van of the Year 1996**“. Dopyt po type Vito zostal aj po roku 1999 vďaka modernizácii. Do roku 2003 sa značka Mercedes-Benz podarilo predáť takmer 473 000 vozidiel prvej generácie.



DRUHÁ GENERÁCIA: S POHONOM NA ZADNÉ KOLESÁ

V júli roku 2003 došlo k výmene generácií. Kompletne prepracovaný typ Vito dostal pohon na zadné kolesá. Ponuku modelov okrem toho doplnil variant s pohonom na všetky kolesá, ktorý sprístupnil odolnému transportéru aj nespvené cesty. K dispozícii bola ešte výkonnejšia paleta motorov: zatiaľ čo vznetrový špičkový variant dosahoval výkon 165 kW pri 3800 ot./min, špičkový zážihový motor V6 poskytoval výkon 190 kW pri 5900 ot./min.

V závislosti od modelového variantu narástla aj dĺžka vozidla až o 58 centimetrov na 5,24 metra v najdlhšom vyhotovení, rázvor náprav narástol o 43 centimetrov, maximálne na 3,43 metra. Po prvýkrát s tromi rôznymi dĺžkami nadstavieb, dvoma výškami strechy a piatimi rozličnými motormi nové Vito spĺňalo rozmanité požiadavky rôznych odvetví nad očakávaniami. Tento výrazný evolučný skok sa vyplatil: európska porota v roku 2005 udelila Vito titul „**Van of the Year**“.

Druhá generácia znamenala mílnik aj z hľadiska elektrifikácie: Mercedes-Benz už v ranom štádiu zintenzívil vývoj alternatívnych pohonov a už v roku 2010 vyrobil malú, 100-kusovú sériu modelu Vito E-CELL. Transportér poháňaný akumulátorom disponoval elektromotorom s výkonom 70 kW a lítium-iónovým akumulátorom s kapacitou 32 kWh. Po skúšobnej fáze nasledovala, počnúc aprílom 2011, expedícia prvých čisto elektrických transportérov priamo z výrobného závodu.

Druhá generácia prekonala úspešného predchodcu a v najlepšom roku predaja sa podarilo predáť približne 80 000 kusov. Celkovo predal Mercedes-Benz takmer 750 000 vozidiel Vito druhej generácie.

TRETIA GENERÁCIA MODELU VITO: EŠTE VŠESTRANNEJŠIA A ATRAKTÍVNEJŠIA

V máji 2014 mala premiéru tretia generácia Vita. S novým dizajnom narástla pri nezmenenom rázvore náprav až o 13 centimetrov do dĺžky, maximálne na 5,37 metra, vďaka čomu ponúkla ešte viac miesta pre náklad a cestujúcich. Okrem pohonu na zadné a všetky kolesá je v kombinácii so základným vznetrovým motorom, ktorý sa dodáva v dvoch výkonových stupňoch, k dispozícii opäť aj pohon na predné kolesá. Od roku 2018 je k dispozícii čisto elektrický model eVito. Celkovo sa od roku 2014 predalo viac ako 600 000 vozidiel zo všetkých aktuálnych variantov typu Vito.

V najnovšej vývojovej etape predstavenej na jar 2020 je model eVito Tourer (kombinovaná spotreba elektriny: 27,9–27,8 kWh/100 km) v súvislosti s jazdnými výkonmi a dojazdom ideálne prispôbený všetkým požiadavkám s cieľom prevziať úlohy hotelového kyvadlového dopravného prostriedku, veľkopriestorového taxi alebo vozidla služby zdieľanej jazdy.

Vďaka flexibilita nabíjania a možnosti rýchleho nabíjania jednosmerným prúdom je teraz model eVito Tourer ešte všestrannejší a umožňuje dojazd (WLTP) na úrovni približne 360 kilometrov.



TECHNOLÓGIE PRE BEZPEČNEJŠIU A POHODLNEJŠIU JAZDU V LEXUSE LS



Prudký vývoj asistenčných technológií zlepšuje bezpečnosť vozidiel. Zväčšujú totiž informovanosť vodiča o rizikách číhajúcich na ceste a zasahujú v prípade potreby, aby zabránili nárazu. Nový sedan LS využíva najmodernejšie systémy na svete, ktoré podporujú túžbu hlavného konštruktéra Tošia Asahiho vytvoriť auto, ktoré poskytne ľuďom „spoľahlivú voľnosť pohybu“.



Nový Lexus LS v záujme zlepšenia nočného videnia vodičov prevzal systém adaptívnych diaľkových svetiel (AHS) BladeScan™, ktorý spoločnosť Lexus prvý raz predstavila v SUV RX. Táto technológia významne zväčšuje šírku a dosah predného osvetlenia, aby vodič videl chodcov, dopravné značky a potenciálne nebezpečenstvá skôr a ľahšie ako s bežným osvetlením LED. Systém BladeScan™ smeruje svetlo z diód LED v reflektoroch na rýchlo rotujúce zrkadlo a následne cez šošovku, čím zabezpečuje oveľa jemnejšie ovládanie osvetlenia.

Výhľad vodiča na okolie vozidla a informovanosť o tom, čo sa tam deje, zlepšuje aj nové digitálne spätné zrkadlo, ktoré zabezpečuje ničím nerušený výhľad na cestu a následnú premávku pomocou aktuálnych záberov v reálnom čase zo zadnej kamery vozidla. Vodičovi tak nebránia vo výhlade opierky hlavy ani spolucestujúci a záber je optimalizovaný tak, aby bol zreteľný aj pri zlej viditeľnosti či jazde v noci. Ovládače aktivované dotykom uľahčujú nastavenie jas, zmenu mierky a posúvanie obrazu nahor alebo nadol a doľava alebo doprava.



Panoramatický monitor s 360-stupňovým rozsahom je vynikajúcou ochranou pred zrážkami pri pomalej jazde, napríklad pri predbiehaní iného vozidla na úzkej ceste, parkovaní v blízkosti obrubníka alebo pri zatačení. Vodič si môže skontrolovať polohu a vzdialenosť vozidla od akejkoľvek prekážky či iného vozidla alebo obraz svojho vozidla pri pohľade zhora. Ďalšiu inteligentnú ochranu sedanu LS zabezpečuje podporná parkovacia brzda, ktorá dokáže rozpoznať prekážky v okolí vozidla a tiež vozidlá a chodcov približujúcich sa zozadu. Ak hrozí riziko nárazu, spustí riadenie hnacej sily a brzd.



Nový pokročilý parkovací systém je určený na jednoduché a hladké parkovanie, no s prirodzeným pocitom, ktorý na vodiča pôsobí inšpirujúco. Spoločnosť Lexus preskúmala tisíce vzorcov parkovania a analyzovala približné vzdialenosti, uhly a rýchlosti vjazdu do parkovacích priestorov. Výsledky začlenila do tohto systému spolu s aktualizáciami na základe skutočnej spätnej väzby vodičov, ktoré získala pri nespočetnom množstve skúšobných jazd. Výsledkom je rýchle a bezpečné parkovanie pomocou stlačenia jediného tlačidla. Spôsob, akým vozidlo samo manévruje, sa síce nemusí javiť práve najefektívnejší, má to však svoj dôvod: spoločnosť Lexus chcela, aby mal vodič pri parkovaní pocit, že parkuje skúsenejší vodič, nie stroj.



Systém ovláda riadenie, škrtiacu klapku, brzdy a preradenie prevodových stupňov a pracuje rýchlejšie ako konkurenčné systémy. Keď vodič zastaví pri perspektívnom parkovacom mieste, panoramatický monitor zoskenuje okolie v 360-stupňovom uhle. Systém následne vypočíta správny manéver a ak je priestor stiesnený, udržiava malú rýchlosť vozidla. Vodič môže sledovať priebeh prostredníctvom aktuálnych záberov a grafiky na centrálnom displeji. Pokročilý parkovací systém pracuje s označenými aj neoznačenými parkovacími priestormi a dokáže si uložiť do pamäte podrobnosti o pravidelne používaných miestach – čo je úplná novinka v spoločnosti Lexus aj v celom segmente luxusných vozidiel.

-ls-



TOYOTA BUDE POKRAČOVAŤ V SEGMENTE MINIVOZIDIEL

Toyota bude naďalej pokračovať v rozvoji segmentu minivozidiel, ktorý je pre Európu dôležitý, a potvrdzuje výrobu už tretieho typu značky, ktorý využíva podvozkovú platformu GA-B. Plánovaný typ bude hrať úlohu vstupnej brány k značke Toyota a zachová si svoj kľúčový parameter, ktorým je cenová dostupnosť.



Vývoj nových platforiem automobilky Toyota v súlade s novou konštrukčnou filozofiou TNGA (Toyota New Global Architecture) priniesol výrazné zlepšenie jazdných vlastností, ovládateľnosti, bezpečnosti a štylistického stvárnenia mnohých nových modelov značky. Napríklad nový Yaris, postavený na platforme GA-B, európski zákazníci veľmi dobre prijali z pohľadu dynamického štylistického stvárnenia, skvelého využitia priestoru, veľmi úsporného a súčasne dynamického hybridného pohonu a vynikajúcej jazdnej dynamiky, ako aj špičkovej bezpečnosti. Aj vďaka tomu sa stal európskym Autom roka 2021. Ďalším typom postaveným na platforme GA-B je Yaris Cross. Očakáva sa, že ročný objem výroby typov Yaris, Yaris Cross a nového vozidla segmentu A (minivozidlá) prekročí v Európe 500 tisíc kusov. Vďaka tomuto objemu bude možné dosiahnuť úspory vo výrobe, ktoré sú nevyhnutnou podmienkou cenovej dostupnosti, ktorú požadujú záujemcovia o vozidlo segmentu A.



KLIMATIZÁCIA SO SYSTÉMOM NANOEO NEUTRALIZUJE VÍRUSY A ODSTRAŇUJE ALERGÉNY

Kedysi to bol luxus určený pre drahšie autá. Dnes ju nájdeme aj v „ekonomických“ modeloch, a to neraz v štandarde. Klimatizácia je v súčasnosti jedným zo základných prvkov výbavy vozidla. Mohlo by sa zdať, že jej vývoj je už ukončený. Odborníci z automobilového priemyslu však nezahŕajú. Dôkazom je dômyselná technológia Nanoe, ktorú možno nájsť v klimatizačných systémoch automobilov Lexus a vo vybraných typoch Toyota.

Tvorcom technológie je japonský Panasonic. Jej tajomstvom sú tzv. hydroxylové radikály, ktoré sa nachádzajú v iónových molekulách vznikajúcich v dôsledku vystavenia vodnej pary vysokému napätiu. Hovoríme o skutočne mikroskopických štruktúrach – častice nanoe sú v priemere 500-krát menšie ako častice vodnej pary.

Klimatizačný systém nasýti vzduch časticami ešte skôr, ako sa dostane do kabíny auta. Robí to závatne rýchlym tempom. V priebehu jednej sekundy pridá do ovzdušia 480 miliárd hydroxylových radikálov. Systém je založený na vlhkosti vzduchu, takže nevyžaduje žiadne zásahy zo strany vodiča ani použitie ďalších tekutín.

NEUTRALIZUJE AJ VÍRUSY

V praxi to znamená, že hydroxylové radikály viažu vodík, a tak zneškodňujú vírusy a baktérie nachádzajúce sa vo vzduchu. Efektivnosť Nanoe pri neutralizácii chrípkových vírusov je 99,9 %. A to nie je všetko, pretože čistia vzduch aj od alergénov, nepríjemných zápachov, plesní a jemných prachových častíc PM 2.5, ktoré sú jednou z hlavných zložiek smogu. Mikroskopická veľkosť častíc umožňuje ľahký prístup aj do najvzdialenejších rohov vozidla.

Zatiaľ čo štandardné klimatizačné systémy prispievajú k odvlhčeniu vzduchu, tie s technológiou Nanoe robia pravý opak – zvlhčujú ho, zlepšujú pohodu vodiča a cestujúcich a tiež majú pozitívny vplyv na ľudskú pokožku. Navyše schopnosť potlačiť rast plesní zaručuje, že klimatizácia ostáva čistá.

OD TOYOTY K LEXUSU

Prvým automobilom s klimatizáciou s Nanoe bola Toyota Camry z roku 2012. Súčasťou jej výbavy je dodnes. Technológiu nájdeme napríklad aj v Toyote C-HR. S obľubou ju tiež používa Lexus. Klimatizácia so systémom Nanoe sa nachádza v SUV-čkách UX a RX, sedanoch ES a LS a aj v kupé LC.

-ta-



PRÉMIOVÝ KABÍNOVÝ VZDUCHOVÝ FILTER

Spoločnosť Honda ponúka nový prémiový kabínový vzduchový filter, ktorý je účinný pri zachytávaní širokej škály škodlivých baktérií, alergénov a dokonca aj vírusov spôsobujúcich závažné zdravotné problémy vrátane rizík infekcie spojených s vírusom SARS COV-2.

Kabínový vzduchový filter Honda bol vyvinutý v spolupráci so spoločnosťou Freudenberg a je v ponuke ako nový originálny náhradný diel Honda, ako alternatíva k štandardnému peľovému filtru Honda. Tento nový prémiový kabínový vzduchový filter zabezpečuje aktívnu ochranu – významne zoslabuje koncentráciu vírusových aerosólov. Dosahuje sa to jedinečnou viacvrstvou konštrukciou, ktorá účinne filtruje, zachytáva a potláča škodlivé plyny, ako aj anorganické a biologické častice a aerosóly z vonkajšieho prostredia.

Na zmenšenie rizika infekcie v kabíne vozidla sa všeobecne odporúča zväčšiť prívod čerstvého vzduchu, čím sa zoslabí koncentrácia aerosólov. V režime recirkulácie závisí odstraňovanie vírusov zo vzduchu vo veľkej miere od účinnosti filtračného systému a rýchlosti výmeny vzduchu.

Prvé dve vrstvy mikrovlákná prémiového kabínového vzduchového filtra Honda zachytia väčšinu ultrajemných aerosólov, prachu a peľu, zatiaľ čo tretia vrstva vyrobená z aktívneho uhlia je zodpovedná za adsorpciu škodlivého znečistenia, ako sú pevné častice a kyslé plyny.

Inovatívna štvrtá biologicky funkčná vrstva potiahnutá účinnou látkou z ovocného extraktu (účinná látka kyselina citrónová CAS-Nr. 77-92-9 a/alebo 5949-29-1) potom účinne deaktivuje zachytené vírusové aerosóly a zabráni ich spätnému uvoľňovaniu do vzduchu v kabíne. Toto jednoznačne preukázala komplexná séria testov vykonaných v spolupráci s rakúskym výskumným ústavom OFI.

Koronavírusy sa šíria v kvapôčkach vytváraných pri kýchaní, kašľaní alebo dýchaní a na povrchu môžu zostať v infekčnom stave niekoľko hodín či dokonca dní. Vplyvom vetra, zmeny teploty a vlhkosti môže nastať, že sa tieto častice znova dostanú do vzduchu, kedy ich dokáže zachytiť filter.

Filtračné vrstvy na jemné častice poskytujú zlepšenú ochranu proti prenosu vírusov v porovnaní so štandardnými filtermi. Preukázateľne separujú nielen kvapôčky (>5 µm), ale aj kritické vírusové aerosóly (jadrá kvapôčok výrazne menšie ako 5 µm). Nový prémiový kabínový vzduchový filter Honda dokáže zachytiť viac ako 90 % vírusových aerosólov. Inovatívny druhý krok navyše deaktivuje takmer 100 % zachytenej vírusovej záťaže prostredníctvom biologicky funkčnej vrstvy impregnovanej účinnou látkou z ovocného extraktu.

Obchodné zastúpenie spoločnosti Honda dokáže dodať a namontovať tento nový filter, ktorý je k dispozícii pre všetky najnovšie modely Honda.

-ha-



CITROËN DS



Hydropneumatické pruženie udržiavalo vozidlo počas jazdy v konštantnej výške. Rázvor náprav 3125 mm poskytuje posádke neuveriteľný priestor

Automobilka Citroën v absolútnej tajnosti pripravovala v roku 1955 nový typ na parížsky autosalón. Prvé informácie uvoľnila len niekoľko dní pred začiatkom autosalónu, nový Citroën DS sa stal senzáciou autosalónu. Mimoriadny, a na tú dobu futuristický tvar karosérie očaril mnohých návštevníkov. Za prvých 45 minút od výstavnej premiéry si nový automobil objednalo 750 a do konca autosalónu 12 000 zákazníkov!

Citroën prišiel po 23 rokoch s úplne novým typom, ktorý nahradil modelový rad Tractiion Avant, vyrábaný už pred druhou svetovou vojnou. Karoséria vozidla, ktorá bola dielom dizajnéra Flaminia Bertoneho a celý koncept dizajnéra André Lefebvra, mala na svoju dobu tak avantgardný vzhľad, že medzi súčasníkmi nemala žiadneho konkurenta. Kvôli aerodynamickým vlastnostiam úplne absentovala predná maska chladiča a jednotlivé panely boli priamo pripevnené na rám. Pätisadadlová karoséria sa za dvadsať rokov produkcie takmer nezmenila. Najmarkantnejšou zmenou bola v roku 1965 dvojica zapustených reflektorov, ktoré ešte viac prispeli k modernému charakteru vozidla. Optické vložky reflektorov sa otáčali spolu s prednými kolesami. Pozoruhodným detailom boli zadné smerovky, umiestnené v predĺžených pochrómovaných kužeľoch, vychádzajúcich z okrajov strechy.

V interiéri boli ďalšie progresívne prvky. Pred vodičom z kovovej schránky vystupoval jednoramenný volant. Páčka automatickej prevodovky sa nachádzala na hornom okraji stĺpika riadenia a vodič ho mohol ovládať dvoma prstami. Na podlahe bol namiesto brzdového pedálu len okrúhly gumený hríb, ktorý pôsobil na hydraulický brzdový systém.

Ďalšie progresívne prvky sa nachádzali pod karosériou. Najvýznamnejším z nových riešení bol revolučný spôsob odpruženia. Konštruktéri nahradili konvenčné pruženie hydropneumatickým systémom, doplneným unikátnym zariadením, ktoré umožňovalo samočinnú reguláciu svetlej výšky vozidla. Vďaka tomu nerovnosti na ceste automobil úplne eliminoval. Vypnutím motora vozidlo kleslo do spodnej polohy. Rovnaké zariadenie slúžilo na ovládanie centrálného systému, ktorý ovládal posilňovač riadenia, hydraulickú spojku a kotúčové brzdy. K dobrému jazdnému komfortu prispievalo nezávislé zavesenie kolies. Vpredu boli priečne ramená umiestnené pred hriadeľom kolies a vzadu boli vlečné ramená. Každé koleso malo hydropneumatickú vzperu plnenú plynom, v ktorej tlak ovládalo čerpadlo. Tá istá jednotka dodávala tlakový olej aj do posilňovacieho zariadenia a spojke automatickej prevodovky. Brzdy mali posilňovač a boli diskové. Jediným slabším prvkom vozidla bola zastaraná pohonná jednotka z predchádzajúceho typu Tractiion Avant z roku 1934. Preto bol



Svietil aj do zákruty.
Diaľkové svetlá sa otáčali spolu s riadením



V predĺženej časti motorového priestoru našlo miesto i rezervné koleso, plnohodnotné, žiadna „dojazdovka“

Citroën DS - HISTORICKÉ MÍLNIKY

1952 - Prvý návrh kontúr karosérie budúceho automobilu dizajnérom Flaminio Bertone

1955 - Premiéra typu DS na parížskom autosalóne

1957 - Predstavenie úspornej verzie ID s motorom výkonu 58 koní namiesto štandardných 75 k a s manuálnou prevodovkou

1958 - Paleta modelov DS doplnená o kombi označené ako Break a kabriolet ako Decapotable, navrhnutý a vyrábaný karosárňou Henri Chapron, ktorý tiež vyrobil niekoľko kusov kupé vychádzajúcich z typu DS

1961 - Vozidlá dostali novú prístrojovú dosku, ktorá bola menej futuristická a viac športová, v duchu vtedajšej módy

1964 - V ponuke sa objavila luxusná verzia DS Pallas

1965 - DS dostávajú nové motory, na najvyššej priečke stojí DS 21 s výkonom 74 kW (100 k) a maximálnou rýchlosťou 175 km/h

1966 - Citroën DS 21 zvíťazil na Rallye Monte Carlo

1967 - Na karosérii je niekoľko zmien. Najväčšou sú zapustené predné reflektory

1969 - od septembra je k dispozícii model DS 21ie s elektronickým vstrekovaním a výkonom 88 kW (120 k)

1971 - Spoločnosť Chapron dodáva posledný DS kabriolet

1972 - Prichádza opäť výkonnejší motor a model nesie označenie DS 23ie s výkonom 90 kW (123 k)

1975 - 24. apríla schádza z linky posledný Citroën DS

od polovice 60. rokov v ponuke modernejší štvorvalcový dvojliter s výkonom 62 kW (84 k), umožňujúci vozidlu maximálnu rýchlosť 135 km/h. Neskôr výkon zväčšili až na 104 kW (141 k) a maximálnu rýchlosť na 195 km/h.

Vďaka aerodynamickej karosérii malo vozidlo malý koeficient odporu vzduchu, vďaka čomu mohlo pohodlne dosiahnuť väčšiu rýchlosť ako iné vozidlá s rovnakým výkonom, ale s klasickou karosériou. V roku 1957 prišla na svet lacnejšia verzia ID 19 – model bez automatickej prevodovky. Tento typ sa potom vyrábala do roku 1966 bez zmien. V tom roku sa objavili i úplne nové pohonné agregáty objemu 2 a 2,2 litra, ako aj luxusná verzia Pallas.

V rokoch 1961-1971 vyrobila karosáreň Henri Chapron štvordverový kabriolet tzv. decapotable pre štvorčlennú posádku. V roku 1972 prišiel na trh najvýkonnejší motor objemu 2,3 litra s päťstupňovou prevodovkou.

PREČO BOHYŇA A NIE BOH

Vo Francúzsku mu nepovedia inakšie ako „Déesse“ čo v preklade znamená bohyňa. Označenie vzniklo slovnou hračkou z označenia typu DS. Interné označenie v prípravnom štádiu malo vozidlo VGD, (Voiture à Grande Diffusion), čiže vozidlo s veľkým počtom kusov, alebo s veľkým rozšírením. Jednotlivé prototypy mali za písmenom čísla, až nakoniec posledný dostal písmeno S (serie). Tak vzniklo DS. A prečo bohyňa a nie boh. Vo francúzštine je slovo automobil (la voiture) rodu ženského preto Bohyňa.

V roku 1958 sa ponuka „deesiek“ obohatila o kombi označené ako break, ktoré tvorilo len 10 % z celkovej produkcie DS. Pravdepodobne nie tak elegantná ako limuzína, ale v celku vydarená a rozhodne praktická karoséria.

► Pred vodičom z kovovej schránky vystupoval jednoramenný volant. Páčka automatickej prevodovky sa nachádzala na hornom okraji stĺpika riadenia a vodič ju mohol ovládať dvoma prstami

Naopak, elegantným variantom bola otvorená verzia kabriolet. Popri fabrickom vyhotovení bolo niekoľko desiatok kusov vyrobených karosárňou Henri Chapron. Ten je autorom aj viacerých karosérií kupé a špeciálnej verzie pre prezidenta Francúzskej republiky. V tejto súvislosti je potrebné spomenúť meno prezidenta Charlesa de Gaullea. Ten ocenil jeho kvality hneď na začiatku produkcie a vybral si ho za služobné vozidlo. Zato sa mu autíčko odvdáčilo v roku 1962, keď mu vďaka technike zachránilo život - pri neúspešnom atentáte.

Citroën DS sa objavil aj vo viacerých filmoch. Pravdepodobne najznámejší je o Fantomasovi, ktorý s ním uniká pred žandármi.

Citroën DS sa stal jedným z najznámejších automobilov značky, ktorý určil charakter automobilov na ďalšie obdobia a ku ktorému sa značka hlási dodnes. Za dvadsať rokov produkcie sa predalo neuveriteľných 1 330 755 kusov.

Vozidlo bolo na svoju dobu tak inovatívne, že ani za dvadsať rokov nestratilo so svojej avangardnosti a dodnes má svojich obdivovateľov po celom svete.



K fascinujúcim detailom patria zadné smerovky vychádzajúce z pochrómovaných kužeľov okrajov strechy



Napriek splyvajúcej zadnej časti bol batožinový priestor dostatočne veľký





1933 Hillman Minx 10 HP

◀ Prvý väčší úspech prišiel v roku 1932 s typom Hillman Minx. Tento názov sa udržal až do 60. rokov

HILLMAN

Automobilovú značku Hillman poznajú najmä naši starší motoristi. V šesťdesiatych rokoch sa v Československu predával typ Minx.

Syn obuvníka William Hillman prišiel k peniazom výrobou šijacích strojov a bicyklov. Kapitál, ktorý nadobudol, sa rozhodol investovať do novovznikajúceho odvetvia, do výroby automobilov. Jeho debut bol skutočne rýchly. Prizval si vtedy známeho konštruktéra z Bretónska Louisa Coatalena, aby skonštruoval vozidlo, ktoré sa v roku 1907 zúčastnilo pretekov na súťaži Tourist Trophy.



1948 Hillman Minx

Na prvom povojnovom autosalóne v Londýne v septembri 1948 automobilky predstavili len málo nových áut. Hillman sa prezentoval s autom so starým názvom Minx, ktoré však malo už samonosnú karosériu

A hoci auto malo nehodu, pre ktorú súťaž nedokončilo, v tom istom roku založili spoločnosť Hillman-Coatalen. V anglickom Rytone-on-Dunsmore neďaleko priemyslového mesta Coventry začali s výrobou automobilov. Spolupráca netrvala dlho. V roku 1909 Coatalen prešiel ku konkurenčnému Sunbeamu a spoločnosť sa premenovala na Hillman Motor Car Company. Prvými autami boli luxusné šesť a štvorvalcové typy. Menší Hillman 9HP, ktorý sa objavil v roku 1913, poháňal najprv 1,4 litrový štvorvalec. Po skončení prvej svetovej vojny pokračovala jeho výroba s motorom zdvihového objemu 1,6 litra (11HP). Obchodne bol úspešný i väčší Hillman 14HP.

V roku 1921 zakladateľ spoločnosti William Hillman vo veku 73 rokov zomrel a v roku 1928 prebral automobilku Hillman iný nemecký známy anglický výrobca Humber. Obidve tieto značky sa v roku

1931 stali súčasťou obchodnej spoločnosti Rootes Group, v ktorej už boli Sunbeam a Singer ako aj výrobcovia úžitkových vozidiel Commer a Karier. Výroba všetkých automobilov pokračovala i naďalej pod svojimi značkami, avšak často sa využíval tzv. badge-engineering, teda výroba takmer rovnakých typov s rôznymi značkami.

Najväčší úspech prišiel v roku 1932 s typom Minx. Tento ľudový rodinný automobil mal na začiatku motor s ventilovým rozvodom SV s objemom 1184 cm³ a patrila spolu s autami Austin, Morris a Ford k najrozšírenejším automobilom na anglickom trhu.

Len o rok neskôr známy konštruktér A.G. Booth, ktorý predtým spolupracoval so spoločnosťou Clyno a AJS, prepracoval od základu typ Minx a súčasne navrhol aj športovú verziu, ktorú nazval Aero Minx. Hillman Minx z roku 1935 bol prvým britským autom s malým objemom motora, vybaveným plne synchronizovanou štvorstupňovou prevodovkou.

Medzi autami so šesťvalcovými motormi tridsiatych rokov bol aj Hillman Hawk. Vyrábali ho však len do roku 1939, takže súčasťou ponuky tejto značky zostal iba štvorvalec Minx a model 14 HP. Minx vyrábali ešte aj po vojne a v roku 1949 dostal pontónovú karosériu.

V roku 1954 dostal Minx nový motor s ventilovým rozvodom OHV objemu 1390 cm³, s výkonom 31,6 kW. Generácia typu Minx, ktorá o dva roky neskôr prišla na trh, mala označenie séria I. Auto malo



1958 Hillman Husky

Kombíky Hillman Minx predávali pod označením Husky



1958 Hillman Minx

V rokoch 1959 až 1962 sa do Československa dovážal Hillman Minx III. série. Štatistika z roku 1966 uvádza, že v tomto roku ich jazdilo u nás 2068 kusov

už samonosnú karosériu, panoramatické čelné sklo. Prednú nápravu prevzalo z typu Sunbeam Rapide. Druhá séria s malým „faceliftom“ karosérie prišla v roku 1957. No a tretiu sériu, ktorá prišla v roku 1958, môžu poznať i naši motoristi. Do Československa sa v rokoch 1959 až 1962 dovážal sedan Hillman Minx IIIC s motorom objemu 1592 cm³ a výkonom 42 kW (57 k) Jeho karoséria mala modernejšiu prednú masku a náznak krídiel na zadných blatníkoch. Moderný podvozok mal už vpredu nezávislé zavesenie kolies na trojuholníkových ramenách a pruženie vinutými pružinami. Zadná náprava ostala tuhá, s pozdĺžnymi listovými pružinami. Auto s rázvorom náprav 2438 mm a rozmermi 4115x1550x1511 mm (d/š/v) s hmotnosťou 997 kg dosahovalo najvyššiu rýchlosť 135 km/h. Auto sa u nás predávalo za 42 000 Kčs. Vozidlá, ktoré sa k nám dovážali, si majitelia cenili a v rámci možnosti ich udržiavali v kondícii. Nielen vďaka snahe majiteľov ale i robustnej konštrukcii sa ich niekoľko dodnes zachovalo.



1963 Hillman Imp Sunbeam Imp

Bolo bežné, že v rámci koncernu sa vyrábali technicky a opticky zhodné typy. Zatiaľ čo na domácej pôde sa predával pod značkou Hillman Imp, v zahraničí to bol Sunbeam Imp

V prvej polovici šesťdesiatych rokov prišla úplne nová generácia modelov Minx, predávaných pod menom Hunter. Výrobný program doplnil tvarovo odlišný, ale technicky identický Super Minx, vyrábaný aj s karosériami kombi a kabriolet. Úplne odlišným bol typ Hillman Imp, pre ktorý spoločnosť Roots Group vytvorila novú výrobnú v škótskom Linwoode. Vozidlo s bohato presklenou karosériou malo hliníkový štvorvalcový motor uložený vzadu. Veľkosťou konkuroval Mini z koncernu BMC. Avšak Hillman prišiel s týmto typom v čase, keď sa upúšťalo od koncepcie „**všetko vzadu**“. Napriek tomu bol vo výrobe až 13 rokov a vyrobilo sa z neho 440 032 exemplárov. V Európe sa tieto vozidlá predávali so značkou Sunbeam.



1955 Hillman Minx Convertible MKVIII

Okrem sedanov a kombi vyrábali Hillman aj kabriolety

Hillman, ale aj Sunbeam, Singer a Humber sa v roku 1964 dostali z rúk Britov, majoritu v spoločnosti Rootes Group získal koncern Chrysler. Američania ešte nechali dokončiť výrobu typu Hillman Avenger, ale posledný automobil s logom Hillman bol vyrobený v roku 1976. Najskôr ho nahradila značka Sunbeam a potom Chrysler. Išlo o typy Avenger a Hunter. Američania sa tu dlho nezdržali. V roku 1978 predali britskú spoločnosť Roots group a závod Simca skupine Peugeot. Továrňu v meste Ryton potom vyrábala Peugeoty až do obdobia, kedy bola výroba presunutá do Trnavy. Hillmany sa potom ešte niekoľko rokov vyrábali v Iráne ako Paykan. Zaujímavosťou je i licenčná výroba typu Hillman Minx v roku 1953 japonskou automobilkou Isuzu, ktorou naštartovali automobilovú výrobu osobných vozidiel.



1975 Hillman-Avenger

Jedným z posledných typov značky Hillman bol Avenger

PAUL JARAY

otec aerodynamických karosérii

V roku 1911, teda pred stodesať rokmi, keď ešte aeroplány vyzerali ako vážky a autá ako škatule, vyučoval Paul Jaray na pražskej univerzite aerodynamiku. Hoci nebol v tomto smere prvý, jeho výnimočnosť spočívala v schopnosti systematickej vedeckej práce a vplyv aerodynamiky na tvar lietadiel a automobilov dokázal podložiť výpočtami. Vedel skĺbiť ideálne tvary s praktickými nárokmi na užitkovú hodnotu vozidiel a výsledky si overoval na modeloch v špeciálnom tuneli vlastnej konštrukcie.



Automobilová výstava v roku 1922. Tretí zľava PAUL JARAY a za nim jeho návrh aerodynamickej karosérie pre automobil MAYBACH

Paul Jaray sa narodil 11. marca 1889 vo Viedni ako piate dieťa židovského obchodníka, pôvodom z Maďarska. Už pri štúdiu na reálnom gymnáziu vo Viedni vytvoril čerpadlo s krúživým piestom a vo svojich dvadsiatich rokoch nastúpil ako konštruktér leteckých zariadení v nemeckom Friedrichshafene. V roku 1911, keď pôsobil na polytechnickej škole v Prahe, bol asistentom profesora Doerflowa. Okrem letectva sa zaoberal aj elektrotechnikou, ktorú využil neskôr pri vývoji meracích prístrojov. Svoju prácu sústredil na hľadanie ideálneho profilu leteckého krídla. V práci pokračoval vo Friedrichshafene, a tu skonštruoval tri hydroplány. Keď vypukla prvá svetová vojna, nastúpil do konštrukčnej kancelárie spoločnosti Zeppelin a rok nato sa stal jej šéfkonštruktérom. Po skončení vojny, v roku 1919, si postavil aerodynamický tunel, kde testoval aerodynamické tvary vzducholodí. Prúd vetra vyrábal pomocou leteckej vrtule. Rýchlosť a smer prúdenia vzduchu zisťoval dynamovými stopami, miesta vzniku vírov a problematické miesta stopoval pomocou usadenín mastenca alebo kaolínu.

V archívoch sa nachádza kus štvročekovaného papiera z 13. novembra 1920 s náčrtkom automobilovej karosérie zakrývajúcej takmer celé kolesá. Z profilu pripomína dve na sebe uložené letecké krídla. Jedno pre vlastný ponton a druhé, horné tvorí presklenú kabínu. V roku 1921 podal Paul Jaray na nemecký patentový úrad žiadosť o zaregistrovanie patentu na prúdnico tvarovaný automobil. Pokusné Audi K 3,5 l/37 kW, navrhnuté Jarayom dosiahlo rýchlosť 130 km/h, s pôvodnou karosériou dosahovalo len 95 km/h, pritom malo o 1/3 menšiu spotrebu oproti štandardnému vyhotoveniu. Keďže v tom čase technológia nebola na takej úrovni, aby bolo možné vytvoriť panoramatické sklo, Jaray to vyriešil zaoblením predného okna štyrmi stĺpkami. Ďalej optimalizoval prívod vzduchu k motoru a brzdám, jeho prúdenie pod kapotou a pri vetraní kabíny. Odstránil bočné stúpačky, blatníky integroval do karosérie a výrazne tým rozšíril interiér. Za optimálny pomer medzi dĺžkou a priemerom telesa, ktoré vzniklo rotá-



Jedno z prvých aerodynamických áut vôbec skonštruované P. Jarayom a Alfredom Leyom roku 1922

ciou ideálnej krivky, považoval 6:4 a koeficient odporu $c_x=0,043$ až $0,045$. Teleso s mierne zaobleným podvozkom so svetlou výškou 250 milimetrov vykazovalo hodnotu $c_x = 0,09$. Ak skrátil neprakticky dlhú splyvajúcu zadnú časť a zmenil pomer dĺžky ku šírke na 4:1, vyšlo mu $c_x = 0,19$. Vozidlo s motorom vzadu neboli dobre chladené, viac sa hodil vzduchom chladený agregát, ktorý si vyžadoval menší nápor ako kvapalinový chladič.

Paul Jaray od roku 1923 predával licencie automobilkám. Z takto získaných peňazí samofinancoval svoj ďalší technický vývoj. O záujemcov nemal núdzu. O experiment požiadali napríklad nemecké spoločnosti Ley, Audi, Dixi, Apollo, Adler, BMW, DKW, Ford, Hanomag, Imperia, Maybach, Mercedes-Benz, Opel, ale aj Fiat, Steyr alebo Peugeot.

Jarayova koncepcia si našla uplatnenie i vo viacerých československých automobilkách. V roku 1931 vzniklo päť prototypov Wikov 35, nazývaných aj Kvapka. Ručne vyklepávané gondolovité blatníky úplne zakrývali zapustené reflektory, vzadu bolo zvislé kridlo, vyrovnávajúce nárazy bočného vetra.



Karoséria navrhnutá p. JARAYOM pre MERCEDES-BENZ prezentovaná na autosalóne v ŽENEVE v roku 1935

Z československých automobilov sa výskum Paula Jaraya uplatnil na automobiloch Tatra. Do Kopřivnice dodal Jaray technickú dokumentáciu v roku 1932 a po prototyp V 570 sa uplatnila na Tatrách 77 z roku 1934. Hoci pohotovostná hmotnosť 1700 kg, päť metrová dĺžka a výkon motora len 44 kW veľkú rýchlosť „nesľubovali“, vozidlo dosahovalo rýchlosť 145 až 150 km/h. Tatra sa Jarayových princípov držala až do roku 1975, keď skončila výroba „šeststotrojky“.

Jaray nielen poskytoval technickú dokumentáciu, ale sa i osobne podieľal pri stavbe karosérii. V roku 1933 v Praze a Týnci nad Sázavou radil pri tvorbe aerodynamického kupé Jawa, určenom na súťaž 1000 mil československých. Dvojťaktný dvojvalec objemu len 1,1 l (20 kW) „vytiahol“ až na 115 km/h, v súťaži spotreboval 11,2 l na 100 km a vyhral vo svojej triede.

Profesor Jaray postupne vystriedal celý rad zamestnávateľov, neúspešne vyrábal lacné rádia vlastnej konštrukcie, na objednávku riešil výskumné úlohy pre letecký priemysel. K jeho myšlienkam sa po druhej svetovej vojne hlásili najmä Porsche a Citroën. Keď v 70-tych rokoch minulého storočia nastala ropná kríza, začali automobilky čoraz viac rozmyšľať nad zmenšovaním spotreby i vplyvom aerodynamiky.

Paul Jaray zomrel 22. septembra 1974 v švajčiarskom St. Allene.

SLOVENSKÉ MOTORISTICKÉ ČASOPISY

Pred 50 rokmi, v apríli 1971, vyšlo prvé číslo slovenského motoristického časopisu s názvom STOP auto-moto-revue. Bol to celofarebný mesačník a jeho prvým šéfredaktorom bol Emil Paulíny. Časopis vychádza dodnes.

Nebol to prvý motoristický časopis v ére socializmu vychádzajúci na Slovensku. Už v roku 1967 začal Zväzarm – Automotoklub SSR vydávať obrázkový týždenník motoristov AUTO MOTO. Šéfredaktorom bol Jozef Ertl a sídlo redakcie bolo na Nám. Ľudovíta Štúra 1, v budove, kde dnes sídli Ministerstvo životného prostredia SR.

Prvým slovenským povojnovým časopisom bol Ludový motorista. V roku 1952 vyšlo prvé číslo časopisu a vydával ho Dobrovoľný zväz ľudového motorizmu. Jeho životnosť nebola dlhá. V roku 1954 v motoristickom časopise Svět motorů vyšla krátka správa, že... „v záujme lepšej a kompaktnejšej spolupráci v našom motorizme bol 1. januárom 1954 časopis Ludový motorista včlenený do celoštátneho motoristického časopisu Svět motorů, kde slovenskí čitatelia v každom čísle nájdu približne 1/3 slovenského materiálu.“

Pred vojnou vychádzalo na Slovensku niekoľko motoristických časopisov. Išlo predovšetkým o klubové časopisy. V Košiciach a okolí sa od roku 1930 čitatelia dozvedali o motoristických novinkách z mesačníka Auto és Sport. Nachádzali sa v ňom články v maďarskom a slovenskom jazyku a vychádzal v Košiciach do roku 1937.

Slovenský motorklub Bratislava a Autoklub Žilina mali spoločný časopis, ktorý začal vychádzať 5. marca 1931. Pre členov klubov bol bezplatný, ostatní čitatelia platili 2 koruny za číslo. Časopis skončil vydávanie k 1. 1. 1935.

Motoristické správy sa sporadicky objavovali i v týždenníku Športový týždeň. Išlo o slovenský obrázkový týždenník pre šport a automobilizmus.

Prvým odborným motoristickým časopisom vychádzajúcim na Slovensku bol časopis Sport und Auto / Sport a Auto / Sport és Auto. Prvé číslo vyšlo v septembri 1926. Jeho vydavateľom a šéfredaktorom bol Paul Kohout. Spočiatku boli články väčšinou v nemeckom jazyku. Postupne pribúdala aj slovenská mutácia. O dva roky neskôr, od januára roku 1928, sa časopis stal oficiálnym časopisom Klubu slovenských automobilistov a pozmenil názov na Sport & Auto Autojournal. V auguste roku 1929 pribudlo na titulke nové logo, totožné s logom Klubu slovenských automobilistov, písmo názvu Sport a Auto sa zmenšili na minimum a dominoval názov Autojournal. Od mája roku 1931 sa časopis volá už len Autojournal a stále je oficiálnym časopisom Klubu slovenských automobilistov. Takto vychádzal až do roku 1939.

Po vypuknutí druhej svetovej vojny sa vládnym návrhom v roku 1940 zriadil Slovenský autoklub ako jediná motoristická organizácia na Slovensku. Spoločenský automobilový klub patriaci pod centrálné riadenie Autoklubu slovenskej krajiny do augusta 1944 pokračoval vo vydávaní časopisu Autojournal.

Centrálny Slovenský autoklub začal už na sklonku roku 1939 vydávať časopis Autoklub.

V úvodníku predseda Slovenského autoklubu Dr. Belo Kováč, informuje, že prvé číslo malo vyjsť už v lete, ale kvôli vojnovým udalostiam (Mníchovská dohoda – pozn. autora) vyšlo až na sklonku roka dvojčíslo. Časopis bol silne tendenčne poplatný tej dobe. Články a fotografie boli čoraz viac preberané z nemeckých médií, medzi nimi niekoľko správ zo slovenského motorizmu. Do konca roka vychádzal ako mesačník. Naposledy časopis Autoklub vyšiel v januári 1945.



ČARO HRAZDOVÝCH DOMOV (I DETSKÁ ÚPRIMNOSŤ)

Svetová historická architektúra nám zachovala mnohé poklady – poetickou súčasťou sú aj hrazdové domy! Nachádzame ich aj v 3D formátoch *en miniature* – na diorámach i modelových koľajiskách – v rôznych mierkach...



▲ **Stavia sa nový hrazdový dom** (M 1:87/H0, 8,5x7,7x12,7 cm, Vollmer/Viessmann)! Oživený partiou murárov so špachtľami v ruke (a doplnkami: pálené tehly, vrecia cementu, miešačka... (PREISER). Problém? Chlapi ako jedle sa v správnej polohe na úzke lešenie nevošili, hľadali sa iné polohy... Čo robí murár zohmutý pri palete s vrecami cementu, otočený k nám... veď vidíte? Hľadá svoje náramkové hodinky! Značky Plagat Emperor Custion za 567 543 dolárov - skĺzli mu zo zápästia, padli z lešenia, tam zapadli... Bez poškodenia!



▲ Ruína mestského hrazdového domu spredu (BUSCH, M 1:87/H0,) - aj pri dennom svetle

► **Kto to tam večer svieti?**

Odhali text článku...

Súčasťou života boli odjakživa aj paradoxy: zdanlivé nemožnosti, priam nezmysly – hoci toto slovo pochádza už zo slovníka starých Grékov z čias pred naším letopočtom, sú tu dodnes... v hojnom počte! Jeden z nich nás inšpiroval aj k dnešnej téme a stavbe modelu mestského hrazdového domu – uveríte? – už v rozpadajúcom sa stave! Skrátka, ruiny... (Stavebnica BUSCH H0 1668/Verfallenes Stadthaus/Rozpadajúci sa mestský dom - s technológiou lasercut/laserový nôž). Materiál tu je prírodného pôvodu: preglejka, kartón pre architektov, drevo, farebná potlač opadanej omietky na kriedovom papieri... to všetko s už presne do seba zapadajúcimi spojeniami i vyrezanými dielcami, vrátane otvorov na okná a dvere. Čím nás stavebnica

spred 2 rokov nadchla? Množstvom detailov, inou realitou hotového modelu - z tých najpoetickejších... A šancou stráviť potemnelú zimu v Bratislave pri zahmlenom Dunaji (o koronapandémii ešte nikto netušil) v príjemne tvorivej atmosfére domova - hrou! Bez nej a uvoľnenia ňou ostáva dnes mnohým iba "karanténa"... Ak ste dôchodca so zákazom vychádzania z vlastného bytu - s "karanténou" (s prívlastkom "dobrovoľná"...) len čakáte... kým vám vlasy dorastú ako Einsteinovi. Aj barbieri museli svoje salóny v pandemickom roku 2020 zavrieť - de facto na neurčito. Náš zámer so stavbou "ruiny" sa naplnil až po 2 rokoch, hotový model prekonal aj naše očakávanie - s drobnou inováciou: premenou prázdneho priestoru za jedným ešte nerozbitým

▲ Opačná strana stavby modelu nového hrazdového domu v M 1:87/H0 - o stenu opretý (plastový) panel hrubý 1 mm má zvonka aj jemnú imitáciu štruktúry dreva! Lepí sa na plastovú stenu - tam, kam podľa návodu patrí...



▲ ... a model ruiny aj zozadu - s kopou ďalších detailov!



▲ **Cechový dom z minulosti - dnes...** (Remeselník musel byť od stredoveku členom svojho cechu, inak tu nikdy nezasadal...)



▲ **Čo robí obchodík tety Emy s koloniálnym (zmiešaným) tovarom, príťažlivým v čase obchodných reťazcov? Poézia minulosti a... ľudskosť!** (Každý tu nájde, čo práve potrebuje, a... tu sa ešte dá aj slobodne porozprávať!)



▲ **Aj to sa stáva: horeuo... Vraj od komínov, len trocha...** Žiadny strach: aj v M 1:160/N s elektrickým generátorom naplneným správnym destilátom to po jeho (elektrickom) ohriatí dymí - bez ohňa! (98x68x105 mm, Vollmer/Viessmann)

oknom na malý sklad - či dočasný azyl pre bezdomovca? (Nesúď, ak sám nepomôžeš.!). Aj s výrobcom neplánovaným efektom: osvetlením - akože petrolejovou lampou na podlahe... Vďaka žltej mikroLEDke s priemerom iba 0,8 mm. Tá dom-ruinu oživila uprostred všadeprítomnej tmy - ako kontrast denných štatistík o rastúcich počtoch nakazených a mŕtvych aj u nás... Keďže jediné okno osvetlené "len petrolejkou" vidno až za tmy, a noc strieda deň, fukli sme tam aj aspoň jednu pracovitú figúrku v oranžových montérkach s čakanom v ruke (PREISER) - za dočasný ochranný kovový panelový plot pred čelnou stranou ruiny domu - nech život pulzuje aspoň na tejto malej ploche aj pri svetle dňa! Tým so živou fantáziou pri pohľade na scénku možno napadne, že dvojcentimetrový chlapík v oranžovom roztláka tie sta-

ré polámané a aj popadané pálené tehly vyberá nielen kvôli poriadku okolo ruiny na predaj, ale aj preto, že po ich rozdrvení na antuku sa na nej môže ešte raz hrať aj tenis - aj v krátkych sukníčkach! Z čoho je zrejme, že ani tento osvedčený koníček malých a veľkých mužov, starý už 150 rokov nezačína a nekončí len funkčným (elektrickým!) modelom parnej lokomotívky behajúcej po mini koľajničkách - či dokončením jednej ruiny starého domu, aký roky predtým obdivovali už toľkí... Kedy, kde a ako to všetko s hrazdovými domami začalo... ba pokračuje i dnes? Ako kus romantiky z minulosti - nielen kvôli turistom! Hrazdené stavby predstavujú špecifický konštrukčný stavebný systém: kombináciu drevených trámových prvkov spájaných systémom čap/dlaha tvoriacich nosnú konštrukciu, a následne, medzi ste-



▲ Nie vždy sú drevené hrazdy hnedé a rovné... navštívte Rottenburg Inn (D)! (M0 1/160/N, 117x83x100 mm, Faller)



▲ **Hrazdová dedina či mesto - stredobodom bol a ostal hrazdový kostol.** Tento v Altbachu, "dedina hrazdových domov" (D) - tu v M 1:87/H0, 19,5x14x30 cm (Vollmer/Viessmann)



▲ **Prečo boli hrazdové domy štíhle? Lebo pozemky v centre mesta boli drahé vždy, drevo na stavbu taktiež - ako dnes lieky.** Aj v Aschaffenburgu (D), s touto lekárnou... (M 1:87/H0, kibri/Viessmann)



◀ **Jedna z najpoetickejších: filiálka "Dresdner Bank"/Drážďanská banka** (M 1:160/N, 105x68x80 mm, Faller)



▲ Pred 40 rokmi novinka, stavebnica časti námestia so 4 domami "do kopca" z Miltenbergu/Main (D) v M 1:160/N. Mnohí zhikli: krásna! Vzápätí rozčarovanie: na steny budov sa lepili... len papierové samolepky s iba vytlačenými hranolmi dreva... Výrobca (kibri) to napravil pri rovnakých, už sólo modeloch v M 1:87/HO: jedným z nich je "dom s arkierom" (150x110x205 mm - kibri/Viessmann)



▲ Čo čert chcel?

Roky neotvorená stavebnica, ostatnú zimu z nej zostavovaný funkčný model najväčších kukučkových hodín sveta - zo Schwarwaldu (D). Nechýbali ani ručičky... po snahe nasadiť ich už áno - odleteli do nenájdenia! Má výrobca náhradné súčiastky?



▲ Silnou stránkou značky kibri sú aj kostoly - od veľkolepého z Jakobwüllesheimu, po vidiecky, na veži hrazdový - z Ditzingenu (D). (M 1:87/HO, 22x14,5x28 cm, kibri/Viessmann)

nami, hrazdením s priečkami zvonka, vyplnenú špecifickým plnivom: kedysi hlinenou mazaninou zmiešanou so slamou, neskôr kameným štrkom či pálenými tehliami - kvôli zmenšeniu priestupnosti tepla cez steny a lepšej stabilite stavby. Steny a ich časti zvonka boli časom aj s drevenými trámami neraz prekryté bielou omietkou (haseným vápnom) - aby zakryla už nežiaduce ornamenty na drevených trámoch. Keď v strednom Porýní (D) v 12. storočí hrazdené stavby začínali, zatĺkali sa zašpicatené nosné stĺpy z kmeňov vhodných stromov (dub, jedľa) rovno do zeme, čo však dlhodobú stabilitu objektu s priečne pospájanými hranolmi (časom už s rozmermi 20x20 cm) a doskami za nimi nezaručovalo. No nahradili dovtedajšie celodrevené zrubené stavby, riešiac tak aj problém nedostatku stavebného dreva... Tradičné lokality hrazdených stavieb boli Nemecko, Švajčiarsko, Rakúsko - aj Anglicko, Francúzsko až po Poľsko. Objavili sa i v Malej Ázii... Keďže vlhkosť pôdy drevo ničila, stavby podkladali veľkými plochými kameňmi po poslednej dobe ľadovej. Neskôr sa už povinne podmurovávali do výšky 30 cm "aby voda z ulice nestriekala až na drevo". Pôvod-



▲ Jeden z najnavštevovanejších, dom vinára: vchod schodmi nahor, obyčajní ľudia len bránou (65x13x54 mm) - dnu i von! (M 1:87/HO, 12,2x10,5x15 cm, Vollmer-Viessmann)



▲ Radnica z Kochendorfu (D) z roku 1597 - túto podobu má od roku 1890: pôvodne bolo v prízemí trhovisko (M 1:160/N, 106x95x128 mm, Vollmer/Viessmann)

ná drevená kostra sa šikovnosťou tesárov zmenila na akési na seba nastavovateľné drevené kocky, spevnené rožnými i kolmými hranolmi, takže mohli na poschodí vpredu už aj vystupovať... Zaujímavosť: keď sme sa v polovici 70. rokov 20. storočia po troch rokoch nervákov so štvorvymenou nášho malého bytu na ľavom brehu Dunaja za väčší (čo nám bolo ale v cieľi prekazené), a až neskôr sme sa mohli aj s oboma deťmi presťahovať do väčšieho bytu v novom paneláku rýchlo sa rozrastajúcej Petržalky na pravom brehu Dunaja (byt, o ktorý som sa tri roky snažil týždeň čo týždeň len sám - ostatní čakali, kým to všetko vybavím - si bez zábran "prevzal" súdruh predseda národného výboru Bratislava II - pre syna svojho známeho, námestníka v Slovnafte... myslíte, že mal za to benzín zadarmo?). V našom novom životnom prostredí so zvyškami lužných lesov (a srnkami) nás prekvapili... drobné stavby v štýle hrazdených búď! Kde sa tu vzali? Veď hoci typické prvky hrazdených stavieb vidno na starších budovách aj vo Vysokých Tatrách a v starších kúpeľoch SR, na jej juhozápade ich niet... Ani v blízkom Dolnom Rakúsku! Vec vysvetlil "vláčikár" z tamojšieho Gänserndorfu: vraj, miesta



▲ Máte doma maštal'? S koňom, kravou, kozami, ovcami, sviňou, holubmi... Nie? Je tu model s holubníkmi na (snímacej) streche! Interiér rozdelíte a zariadíte každému ako chce - mečanie, bľakot, erdzanie atď. síce neprestane, no čo už...

budovania najväčšej panelákovkej štvrte Slovenska od 70. rokov, patrili pred II. svetovou vojnou Maďarsku... kým ich Hitler po násilnom Anschlusse/pripojení (A k D) neurobil súčasťou jeho tzv. Tretej ríše... Čo dožívajúce ročníky "trojjazyčných" Petržalčanov doplnili aj tým, že po „Anschlusse“ sa všetci muži snažili rýchlo presťahovať na ľavý, bratislavský breh Dunaja - na Slovensko - nikto nemal chuť musieť ísť bojovať za „najhorší rakúsky export“ (z A do D) - na východný front... Dnes, kedy o tom všetkom väčšina dnešných Petržalčanov už nemá potuchy, nám vtedajší dočasný nemecký názov Petržalky, Engerau/Úzka niva, pripomína len názov reštaurácie v susednom paneláku... Iný historický fakt: po II. svetovej vojne si Slovensko s Maďarskom vymenili tri slovenské dediny na východe SR za tri maďarské na pravom brehu Dunaja v blízkosti Bratislavy - kvôli predpoliu hlavného mesta SR. Dnes sú známe ako Rusovce, Jarovce a Čuňovo - v tom žijú aj skorší prisťahovalci z Chorvátska. Pokiaľ ide o hrazdové domy, ich



▲ Čo myslíte? Je, či nie je "Draculov zámok" v rumunskom Sedmohradsku takisto hrazdový? Uvidíme: v septembri 2021 príde na svetový trh jeho limitovaná stavebnica (Faller, M 1:87/HO, 49x32,5x41,5 cm)

▼ (Minidioráma z produktov značiek BUSCH, PREISER, VOLLMER - poslednú dnes vlastní VIESSMANN)



▲ Najmenšia radnica na svete - v M 1:220/Z (70x70x125 mm). Predloha z roku 1512... 1883 prímurovali arkády, 1887/88 dve vežičky vpredu, 1967/68 generálna renovácia: pribudli dve zadné veže... Skvelá ukážka ochrany historických pamiatok! (kibri/Viessmann)

najväčší rozvoj bol na prelome 18. a 19. storočia; odzvonil im vynález cementu/betónu a železobetónové stavby. Tie, vďaka vynálezu výroby tabuľového skla v 19. storočí, nám dnes pripomínajú veľké akváriá/terárária aj u nás... Ešteže krásu, funkčnosť, poéziu i romantiku minulosti hrazdových budov dodnes hojne približujú tak katalógy výrobcov modelového príslušenstva, ako aj ich skvelé stavebnice modelov! Pripravujúc si z nášho archívu podklady pre tento článok, našli sme aj katalóg modelárskeho rodinného podniku VOLLMER (D) z roku 2006 (existoval v rokoch 1946/2014). V archíve ostal, lebo v roku 2006 oslavoval už 60. výročie vzniku dodnes populárnej značky VOLLMER - a samotný katalóg patrí medzi najkrajšie! Hoci aj jeho produkty - pod značkou VOLLMER - ponúka už spoločnosť VIESSMANN (D)... Pôvodný majiteľ Wolfram Vollmer (1924-2010) vybudoval skvelú povest' svojej značke nielen stavebnicami romantických hrazdových domov (na titulke katalógu 2006 je vtedy novinka, model rodného domu Josefa Ratzingera (1927) - alias nemeckého pápeža Benedikta XVI) - ale aj, už od 60. rokov, tlačou v najlepšej farebnej kvalite ku každému detailne prepracovanému modelu VOLLMER - jeho 2-listového "rodného listu" na tvrdšom kriedovom papieri. S priťažlivými obrázkami modelu i jeho predlohy, s pútavým textom o oboch - o mnohom v ňom sme ani netušili... Kto ho dostal do rúk, neodolal: kúpil si aj stavebnicu! Ako pán W.V. na tento nápad prišiel? Nuž, Stuttgart, sídlo podniku, bol známy aj ako mesto tlačiarň... čo sa oplatilo aj jemu. Osobitne po prekvapivom zladení iba dvoch k sebe pasujúcich farieb "omietky" na modeli, čo výsledný vzhľad s mnohými detailami urobilo neodolateľným - dodnes! Prizrite sa obrázkom s textom pri nich - zviete viac! Ozaj, aj vás dojíma to večné odvolávanie sa už kadekoho na ústavu - s "jeho" tvrdením, že sme si ako občania všetci rovní? Na-ozaj? Lebo (inak logický) zákaz vychádzania z vlastného bytu počas pandémie ani toto nepotvrďuje: kým seniori majú už vlasy ako ten Einstein, z našich daní (aj za kúsok chleba) ohromujúco platení "politici" sa tlačia aj pred kameru vystrihaní, naondulovaní, či s dokonale vyleštenou hlavou - ak vlasov niet. Jeden z nich sa toľ nedávno preriekol: (vymknutí) barbieri chodia k nim do bytu! Tušíte už, prečo sme aj podľa štatistik s tými nakazenými a mŕtvymi po koronavíruse - boli už prví na svete? Bez trasovania... len nech nikto nevie, kto koho nakazil! Hm, ďalšie štátne tajomstvo? Psst.!

*DETSKÁ ÚPRIMNOSŤ (dnes, už na kvázi... anglický spôsob!)
- Haló, Mr. Pštros... ja som Ív. Učiteľka nám prezradila, že ste najväčší vták na svete, s najväčšími vajcami. Tak som vzala svoje dve kozy - a prišla si overiť k vám, či už aj tá neklame ako ostatní...
- Hm...*

Potulky po Slovensku MOJE JUBILEÁ

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



V máji 2021 mám dve významné životné jubileá. Dožívam sa 75 rokov a 30 rokov mám tú úžasnú možnosť písať do rubriky Potulky po Slovensku v našom časopise MOT'or.

Je to neuveriteľných 341 článkov zahŕňujúcich 1023 strán A4, pri písaní ktorých som „na čisto ťukol“ do klávesnice asi 1 841 400 krát. Za tú dobu sme spolu virtuálne prešli okolie Žiliny, Košíc, Bardejova, Spišskej Novej Vsi, Veľkej Lomnice, Levoče, Kežmarku a Zvolena. Navštívili sme región Kysuce, Turiec, Oravu, Liptov, Dolný Zemplín, Zamagurie, stredné Pohronie a Horehronie. Prešli sme dolinami Tople, Radomky, Popradu. Boli sme pod Poloninami, Volovskými a Stolickými vrchmi. Obdivovali sme majestátny Spišský hrad a jeho okolie, krajinu pod Belianskymi Tatrami, Lubovnianskym hradom, Tromi Korunami a majestátné Vysoké Tatry s Podtatranskou kotlinou. Vzdelaním a celoživotnou prácou v odbore výpočtovej techniky, komunikácií a počítačových sietí, ale aj ako inštruktor pešej, lyžiarskej a vysokohorskej turistiky a nadšenec folklóru, som vždy ľúbil moje nádherné Slovensko. Jeho uchvacujúcu prírodnú krásu, kultúrne zázemie, ľudovú slovesnosť, piesne, tance, zvyky a úžasnú históriu siahajúcu do počiatkov ľudského rodu. Túto moju lásku a zbožnú úctu k môjmu rodisku som si vždy viac a viac uvedomoval pri mojich potulkách po svete. V Libanone, Maroku, pri okružnej ceste po Turecku, pri poznávaní kultúry, náboženstiev a dejín Číny, Thajska, Malajzie, Vietnamu, Kambodže, pri poznávaní starovekých kultúr a náboženstiev Aztékov, Inkov, Mayov, Perzskej ríše, pri návšteve Singapuru a skoro všetkých štátov v Európe, vrátane európskej časti Ruska, som si uvedomoval a pociťoval hrdosť na kultúrnu a historickú hodnotu Slovenska, toho malého fliačku zeme v strede Európy. Pri expedičných cestách po Nepále, severnej a južnej Indii, Južnej Ameriky, pri cestách v Mexiku, Iráne, Kanade som žasol nad tým, čo všetko máme na Slovensku. Na púšťach v Sýrii, Jordánsku, na náhornej plošine Altiplana, pri výstupe na horu Chacaltaya s výškou 5421 m v pohorí Cordillera Real, viac ako dvakrát vyššou ako náš Gerlach, pri pohľade na masív Annapurny, so svojimi šiestimi vrcholmi nad 7200 m, som si uvedomoval tú fantastickú rozmanitosť prírodných krás Slovenska a potrebu ochrany tohto prírodného bohatstva. Pri návšteve veľkomiest ako je napríklad Šanghaj so svojimi asi 26 500 000 obyvateľmi, asi päťkrát prevyšujúcimi počet obyvateľov dnešného Slovenska, som si uvedomoval ten zázrak, že tak malý národ, ako sú Slováci, ktorých počet, pomocou súpisu z roku 1720 v Zadunajsku, v mnohonárodnom Uhorsku, sa odhadoval na 400 000, v porovnaní s inými národmi a krajinami, ako sú napríklad Čína a India s približne 1 300 000 000 obyvateľmi, si zachoval svoj jazyk, svoje zvyky, svoju kultúru. A to v strede Európy, kde sa to vždy po stáročia „mlelo“ a kadial sa „prehňali“ všetky civilizačné vlny. V tomto kontexte som sa vždy musel pousmiať pri veľikášstve slovných prejavov „vplyvu“ našich politikov na svetové dianie. Lásku a priam zbožnú úctu k môjmu rodisku, som sa snažil vtesnať do svojich článkov v Potulkách počas tých 30 rokov, s cieľom pozdvihnúť povedomie o našej krajine, hlavne u nastupujúcej generácie, dakujúc redakcii nášho časopisu za možnosť publikovať.

O to viac mi je smutnejšie, že po 30 rokoch je čím ďalej, tým viac toto kultúrne, historické a prírodné dedičstvo Slovenska čoraz viac devastované. Napriek tomu, že som hrdý a veľmi si vážim udelenie zlatej medaily predsedu Matice slovenskej za celoživotnú propagáciu Slovenska k mojej 70-ke, mám taký pocit, že moja dlhoročná snaha zostala len snahou. Spomeniem len niekoľko skutočností, ktoré ma robia smutným. Počúvajte reč súčasníkov. Napriek slovenským významom v hovorovej reči sú používané výrazy prevzaté z angličtiny. Pripadá mi to ako „newspeak“ v nadčasovom Orwellovom románe 1984 z roku 1949. Dochádza k przneniu rodného jazyka a pomaly sa nerozumie tomu, čo je písané v knihách. Záplava úplne protichodných informácií núti k povrchnému uvažovaniu, bez zamyslenia sa nad podstatou. Zhruba každý štvrtý volič v ostatných voľbách volil OĽaNO. Po „reštrukturalizácii historickej vlády“, menovanej symbolicky prvého apríla, opäť informatizáciu a eurofondy riadi bábkoherečka, slobodný, bezdetný kaderník školstvo, človek s modrou knižkou vedie obranu a údajný daňový podvodník, nečítajúci ani svoju diplomovku, ktorému domáce účtovníctvo vedie manželka, je ministrom financií. Človek, naplňajúci možno príznaky diagnóz DSM-IV a F60.4, (neliečiteľná narcistická porucha osobnosti s histrionskými rysmi). Člen vlády vo vojenských „maskáčoch“, przniač dejiny, prirovnal nezmyselné plošné testovanie k SNP. Počas ostatnej vládnej krízy sa podľa súčasnej politickej špičky dokopy nič nestalo, všetko si odpustili. Neprekáža, že počas frašky vládnej krízy, paralyzácie chodu štátu a parlamentu, umreli stovky ľudí. Skutočné „vzory“ správania sa a výkvet „odborníkov“! Je smutné, že časť súčasnej generácie, samozrejme česť výnimkám, je bez analytických schopností filtrovať informácie a čítania „medzi riadkami“. Nepozná a nezaujíma ju literatúra, dejiny, slovesnosť, slovenskosť. Ani pobyt v prírode. Veď aj prečo? Vraj sofistikovanú skupinu korupčníkov a zlodějov nahradila táto vláda totálneho zmätku, amaterizmu a diletantstva najhrubšieho zrna. Klamstvo, arogancia, hrubosť, šaškárina, nerešpektovanie základných ľudských práv nielen v parlamente, sa už stáva životnou normou. Na Slovensku sa bojovalo proti Mečiarovi, Dzurindovi, Radičovej, Ficovi. Vždy len proti niekomu, nikdy nie **za spoločnú myšlienku pre skutočné dobro Slovenska**. Pracovné metódy zavádzania a klamstvá sa spoliehajú na krátku pamäť voliča. Zamyslime sa trochu aj nad Orwellovým diktátorom, Veľkým bratom. Technické prostriedky k jeho realizácii sú už v súčasnosti k dispozícii. Zaujímavý je aj prvý bod nápisu na americkom Stonehenge: „Udržujte počet ľudí pod 5 000 000 000 v neustálej rovnováhe s prírodou“, kladúci otázky aj k celkovej situácii a cirkusu okolo koronavírusu. Nezostáva len dúfať, že Duch Svätý osvieti laického náboženského kazateľa, nového predsedu vlády, kde sa v podstate vymenili len dva hranty, a dá mu sil „kočičovať“ aj oblasť financií, lebo javiaci sa nevzdelanec, pasujúci sa do rituálnej úlohy obetného baránka a div nie spasiteľ Slovenska, svojimi danosťami nikdy nebude schopný sebareflexie. **Tak alehuja, bosana pre súčasný Absurdistan, s. r. o.!**

Sú to len moje súkromné úvahy, ktoré mi kazia radosť. Mám však iskričku nádeje, že ľudia sa zobudia, preberú a túžba po zdravom živote zvíťazí.



OFFICIAL AUTOMOTIVE PARTNER
OF FC BARCELONA



NOVÝ CUPRA FORMENTOR VELOZ 310k

Povedia ti prestaň! Pýtajú sa, prečo si taký iracionálny?

Odpovieš im najlepšou verziou samého seba: **Nový CUPRA FORMENTOR VELOZ** s dychberúcim dizajnom, s výkonom 228 kW (**310 k**) a 12" dotykovým displejom.



CUPRA

NAKONFIGURUJ SI VLASTNÚ CESTU.
CUPRAOFFICIAL.SK

Spotreba a emisie CO₂: 6,3 – 9,0 l/100 km, 141 – 203 g/km

NOVÝ PEUGEOT 3008

ČAS NA ZMENU



NOVÝ PEUGEOT i-COCKPIT®
NOČNÉ VIDENIE
BENZÍN, DIESEL, **PLUG-IN HYBRID 4x4**

MOTION & **e-MOTION**



PEUGEOT