



Mercedes-Benz C kombi All-Terrain

**STRATÉGIA PRE INTELIGENTNÚ A UDRŽATEĽNÚ
MOBILITU SLOVENSKA**

PRÁVNÁ RUBRIKA / HISTORICKÉ VOZIDLÁ
150 ROKOV CONTINENTAL

ŠKODA FABIA



PREDSTAVUJEME

Lexus NX, Lexus LC 500 Convertible, Volkswagen Taigo, BMW Group na IAA, Kia Sportage, Kia Ceed, Škoda Fabia, 70 rokov kombi modelov značky Peugeot, Mercedes-Benz C kombi All-Terrain, DS 9, Volkswagen ID.4 GTX, Honda Africa Twin a Africa Twin Adventure Sport, Nissan Z, Ford GT Heritage Edition, Volkswagen Polo GTI, Rolls-Royce Ghost Mansory, Renault Megane R.S. Bentley ponúka „staronové“ limuzíny, Peugeot 9X8 Hypercar, Toyota Corolla Cross,

TUCSON N Line
od **35 490 €**

Magnet na pohľady. Nový TUCSON N Line.



Nový Hyundai TUCSON v dynamicky ladenej výbave N Line je skutočným magnetom na pohľady. Okrem príťažlivých športových prvkov, ktoré sú inšpirované pretekárskymi špeciálmi Hyundai, ho môžete mať aj s upraveným elektronicky riadeným pružením pre ešte väčší zážitok z jazdy.

TUCSON N Line je v ponuke výlučne s pohonom všetkých štyroch kolies a s automatickou prevodovkou pre váš maximálny komfort. Na výber máte až štyri druhy pohonov: benzínový motor, naftový motor, plnohodnotný hybrid bez potreby nabíjania a z elektrickej siete dobíjateľný plug-in hybrid s čisto elektrickým dojazdom vyše 60 km.

Objavte dynamiku a športové akcenty jedného z najobľúbenejších SUV na našom trhu. Nový Hyundai TUCSON N Line. Na ceste k lepšiemu.

Viac o novom TUCSON N Line nájdete na www.hyundai.sk.



www.hyundai.sk HyundaiSlovensko



* Kombinovaná spotreba: 6,0 – 7,2 l/100 km, emisie CO₂: 146 – 162 g/km. Foto je ilustračné. Hyundai 5-ročná záruka bez obmedzenia počtu najazdených km sa vzťahuje len na vozidlá Hyundai pôvodne predané cez autorizovaného predajcu Hyundai koncovému zákazníkovi podľa podmienok stanovených v záručnej knižke.

CEE Automotive Supply Chain 2021

Dovoľujeme si Vás pozvať na štvrtý ročník podujatia **CEE Automotive Supply Chain 2021**, ktoré organizuje Sdruženie automobilového priemyslu, Zväz automobilového priemyslu Slovenskej republiky a ďalší partneri.

Medzinárodné fórum, ktoré tvorí konferencia, B2B rokovania, výstava a networking v roku 2019 navštívilo 450 delegátov zo 17-tich rôznych krajín. Podujatie je určené pre všetkých ktorí sa zaujímajú o aktuálne dianie v automobilovom priemysle.

Moderátorom podujatia bude Ivan Hodáč, prezident Aspen Institute CE, automotive expert a bývalý dlhoročný generálny sekretár ACEA.

Využite možnosť stretnúť sa a nadviazať spoluprácu s významnými predstaviteľmi sektoru automotive, nie len z regiónu V4.

Témami konferenčnej časti budú:

- Narušené dodávateľské reťazce
- Požiadavky na CO₂ neutrálnu výrobu
- Cirkulárna ekonomika

Medzi potvrdených spíkrov zaradíme:

Robert Kiml, Senior General Manager, Toyota Motor Manufacturing CZ

David Kříž, General Director, Iveco CZ

Tomáš Vondrák, Managing Director, Continental Automotive CZ

Petr Novák, Director of Corporate Planning, JTEKT European Operations

Milan Šlachta, Executive manager, Bosch Group CZ and SK

Organizátori



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU



Partneri



**CEE Automotive
Supply Chain 2019:**

450
účastníkov

17
krajín

650
naplánovaných stretnutí

Pre viac informácií a registráciu, prosím kontaktujte: info@ceeautomotive.eu alebo navštívte: www.ceeautomotive.eu



CEE Automotive Supply Chain 2021

Conference/Exhibition/b2b/Networking

12. - 13. OKTÓBER 2021 · Clarion Congress Hotel Olomouc · CZ

**NAJVÄČŠIE STRETNUTIE DODÁVATEĽOV DO AUTOMOTIVE
V ČESKU A NA SLOVENSKU**

www.ceeautomotive.eu

| OBSAH |

EKONOMIKA

Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska.....	4
Schaeffler Kysuce rozvíja kvalifikáciu zamestnancov v smere e-mobility	8
Opäť pribudli odhalené podvody.....	9
30 rokov závodu Suzuki v Maďarsku	10
Zelená karta bude už len biela.....	13

PRÁVNA RUBRIKA

.....	12
-------	----

VYSKÚŠALI SME

BMW M440i xDrive Coupé	18
Suzuki Vitara 1.4 BoosterJet Hybrid 4WD 6AT Elegance+	20
Škoda Octavia RS iv Combi	22
Ford Kuga 2.5 Duratec HEV 190k CVT-AWD / 140 kW/ ST-Line X.....	24
Peugeot 308 SW 1.5 BlueHDi 130k EAT8 GT Pack	26
Dacia Logan TCe 100 LPG Comfort	40
Toyota RAV4 2.5 Plug-in Hybrid e-CVT AWD Selection	42
Citroën C4 PureTech 130 EAT8 Feel Pack	44
BMW 128ti	46
Renault Arkana TCe 140 EDC Intens	48



Suzuki Vitara 1.4 BoosterJet Hybrid 4WD 6AT Elegance+



Toyota RAV4 2.5 Plug-in Hybrid e-CVT AWD Selection



Citroën C4 PureTech 130 EAT8 Feel Pack

PREDSTAVUJEME

Lexus NX.....	28
Lexus LC 500 Convertible.....	31
Volkswagen Taigo.....	32
BMW Group na IAA.....	36
Kia Sportage.....	39
Škoda Fabia	50
70 rokov kombi modelov značky Peugeot.....	56
Mercedes-Benz C kombi All-Terrain	60
Kia Ceed	64
DS 9	69
Volkswagen ID.4 GTX.....	73
Honda Africa Twin a Africa Twin Adventure Sport	76
Nissan Z.....	78
Ford GT Heritage Edition	82
Volkswagen Polo GTI	85
Rolls-Royce Ghost Mansory.....	86
Bentley ponúka „staronové“ limuzíny	87
Peugeot 9X8 Hypercar.....	96
Toyota Corolla Cross	98
Renault Megane R.S.	100

TECHNIKA

Osvetlenie nových Peugeotov 308	58
Testovanie odolnosti voči opotrebeniu Fordu Mustang Mach-E.....	81
Škoda Fabia: najlepšia aerodynamika vo svojej triede	94
Od tvorby emisií po legislatívu	102
Používanie recyklovaných PET fliaš vo výrobe pneumatík	105
150 rokov Continental: Technologická minulosť, prítomnosť a budúcnosť	106
Tajná zbraň proti šrabancom	108
Inteligentní roja pre automatizovanú jazdu	110
Benzín Blue Gazoline	111

HISTÓRIA MOTORIZMU

Podpolianske strojárne Detva.....	88
Historické vozidlá.....	112

MODELY

Svet v miniatúre	116
------------------------	-----

POZNÁVAME VLASTĽ

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. 02/54419906
e-mail: zahranicna.tlac@slpost.sk

Mediaprint Kapa a.s., oddelenie inej
formy predaja, tel.: 02/49893566,
02/49893563, 0800 188 826
fax: 02/32222256
e-mail: objednavky@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,
štvrťročné - 51364, Bratislava

ISSN 1336-4200

Číslo bolo zadane do tlače:
30. 08. 2021



Peugeot 9X8 Hypercar



Volkswagen Taigo



BMW Group na IAA



Škoda Fabia



Ford GT Heritage Edition

Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska

V dvojčísle máj-jún nášho časopisu sme písali o veľmi dôležitom klimatickom zákone, ktorý bude významným spôsobom ovplyvňovať život obyvateľov Európskej únie po mnoho rokov. 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. Na tento zákon bude nadväzovať ďalšia legislatíva, ktorá bude slúžiť naplneniu Európskeho klimatického zákona. Členské štáty EÚ dostali od vedenia tohto spoločenstva domácu úlohu rozpracovať stratégiu mobility tovarov aj osôb na svojom území tak, aby bola ekologická a plnila kritériá budovania jednotného dopravného priestoru EÚ. No a tak vznikol na pôde našej vlády pracovný dokument s názvom, ktorý je nadpisom tohto článku. Je rozsiahly, takže z neho budem postupne citovať (písané kurzívou) len niektoré state a budem ich hneď komentovať.

Vízia budovania inteligentnej udržateľnej mobility na Slovensku

Doprava hrá veľmi významnú úlohu v oblasti hospodárskeho a sociálneho života Slovenska. S dopravou sú často spojené aj negatíva v podobe zvýšených emisií skleníkových plynov, dopravných kongescií, dopravných nehôd, hluku, prašnosti, znečistenia pôdy, vôd atď. Priemysel výroby dopravných prostriedkov patrí medzi najinovatívnejšie odvetvia. Preto je logické, že budúcnosť mobility je spätá so snahami o znížovanie produkovaných emisií (sektor prispieva až štvrtinou všetkých emisií oxidu uhličitého v Európe), ale tiež v prepájaní dopravných regiónov, znižovaní regionálnych rozdielov a sprístupnení európskej dopravnej infraštruktúry a služieb mobility pre všetkých občanov. Z historického hľadiska bola doprava zväčša vnímaná ako produkt, ktorý zabíral vozidlá, dopravnú infraštruktúru, pohonnú energiu, ktoré boli potrebné na pohyb ľudí a tovaru. Vďaka rozvoju digitálnych a komunikačných technológií sa čoraz viac blížime k dobe, keď doprava už nebude vnímaná ako produkt, ale ako služba, služba inteligentnej mobility.

Jedným z hlavných cieľov inteligentnej mobility je hľadať a aplikovať riešenia, ktoré prinesú znížovanie negatívnych vplyvov spojených so službami inteligentnej mobility ako znížovanie emisií skleníkových plynov, znížovanie dopravných kongescií, hluku, prašnosti a ostatných negatívnych vplyvov spojených s dopravou. Inteligentná mobilita na Slovensku bude v roku 2030 integrálnou a plnohodnotnou súčasťou modernej transeurópskej bezemisnej multimodálnej inteligentnej dopravnej siete. Tá bude zabezpečovať služby mobility, dostupnej pre všetkých občanov. Tento východiskový cieľ umožní vy-

tvoriť zo Slovenska priestor, vhodný pre nasadzovanie a testovanie moderných riešení inteligentnej mobility všetkých kľúčových aktérov.

Aplikácie riešení inteligentnej mobility povedú aj k zvýšeniu bezpečnosti dopravnej premávky, zefektívnia prepravu osôb a tovarov. Služby inteligentnej mobility na Slovensku pomôžu v prepájaní regiónov, znižovaní regionálnych rozdielov a zvýšení kvality života občanov aj v odľahlých oblastiach. Priemysel výroby dopravných prostriedkov na Slovensku na seba viaže stovky subdávateľov. Ide o výrobcov komponentov, riešiteľov výskumno-vývojových projektov, dodávateľov rôznych typov služieb a v čoraz väčšej miere aj technologických riešení. Vytvorením ekosystému pre inteligentnú mobilitu získa Slovensko možnosť uplatniť sa ako vstupná brána pre riešenie a nasadenie inovácií v inteligentnej mobilite v celoeurópskom rozsahu. Masívny transfer poznatkov, inovácií a know-how prispieje na Slovensku ku vzniku množstva inovatívnych firiem, ktoré budú vytvárať riešenia a inovácie v oblasti inteligentnej mobility so šancou presadiť sa na európskom alebo aj na globálnom trhu, čo so sebou prinesie aj tvorbu vysoko kvalifikovaných pracovných miest. Podiel priemyselnej výroby na hrubom domácom produkte Slovenska dosahuje približne 28%. Podiel automobilového priemyslu na celkovej priemyselnej výrobe Slovenska dosiahol v roku 2019 okolo 49,5% a jeho podiel na exporte dosiahol 46,6%. Automobilový priemysel na Slovensku zamestnáva priamo vyše 177 tisíc ľudí a priamo aj nepriamo generuje až 275 tisíc pracovných miest.

Základné informácie o stratégii

Názov stratégie	Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska
Kategória stratégie	
Zadávatel' stratégie	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
Gestor a spolugestor tvorby stratégie	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky
Koordinátor tvorby stratégie	KŠTAT2 SCDPK MDV SR SISIA MIRRI SR Inteligentná mobilita Slovenska
Rok spracovania stratégie	2021
Schvaľovateľ stratégie	Vláda Slovenskej republiky
Zodpovednosť za implementáciu	Verejný sektor: vláda SR, regionálna a miestna samospráva Súkromný sektor Akademický sektor Občianska spoločnosť
Rozpočet implementácie	N/A

Kontext vzniku a existencie stratégie

Doprava je cielavedomá ľudská činnosť, ktorá je založená na priestorovom premiestňovaní osôb alebo tovarov za pomoci dopravných prostriedkov. Vďaka dopravě funguje nielen európsky hospodársky systém, ale aj spoločenský život a sociálne kontakty. Doprava umožňuje každodenné dochádzanie do práce, návštevu príbuzných alebo priateľov, cestovanie za oddychom, ako aj možnosť nákupu čerstvých potravín v supermarkete, dovezených zo skladov. Sloboda pohybu osôb a sloboda pohybu tovaru sú dve zo štyroch základných slobôd, garantovaných Európskou úniou (EÚ). Voľný pohyb osôb a tovaru je a bude hybnou silou európskej integrácie, vedie k budovaniu spoločného hospodárskeho priestoru, k budovaniu európskej súdržnosti, identity a spolupatričnosti.

Hoci doprava naplňa množstvo dôležitých potrieb spoločnosti, spájajú sa s ňou aj negatíva. Pomerne veľké množstvo dopravných prostriedkov je stále zdrojom emisií skleníkových plynov a iných škodlivých emisií vrátane hluku, znečistenia pôdy a vôd, čo podstatným spôsobom znižuje kvalitu života obyvateľstva. Ďalším negatívom spojeným s dopravou sú **dopravné kongescie**, prerušenie biokoridorov, záber a fragmentácia pôdy potrebnej na výstavbu dopravnej infraštruktúry, dopravné nehody a iné obrozenia bezpečnosti. Napriek zavádzaniu dopravných prostriedkov so zníženými alebo nulovými emisiami, vyvolaných administratívno-legislatívnymi opatreniami, stále sa nám v EÚ nedarí znížovanie škodlivých emisií produkovaných dopravou.

Musíme preto v rámci EÚ začať prijímať také opatrenia, aby sme v maximálne možnej miere zredukovali negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie, a zároveň aby sme dopravu pretransformovali na inteligentnú mobilitu, vďaka ktorej bude preprava osôb a tovarov bezpečnejšia, efektívnejšia a ekologickejšia. Text stratégie pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska vznikol práve kvôli stanoveniu dlhodobého plánu na dosiahnutie týchto cieľov. Táto stratégia lokalizuje a pomenováva problémy spojené s dopravou a zároveň ponúka metódy a nástroje na riešenie týchto problémov, popisuje postupy a ciele transformácie dopravy na ekosystém inteligentnej mobility ako aj postupy, aby smart mobilita bola odolná voči akýmkoľvek problémom, ktoré môžu nastať v čase krízových situácií.

Slovensko ako integrálna súčasť EÚ, rešpektuje tieto hodnoty a vyvinie snahu rozvíjať svoje vnútroštátne ako aj celoeúnijné dopravné systémy, aby uspokojilo nároky, ktoré na ne kladú a budú kladť čoraz náročnejší užívatelia – osoby aj organizácie.

Sľubujem, že z ďalších kapitol tohto dokumentu už nevyberiem takú veľkú časť, ako z tejto prvej. I keď z nej ešte niekoľko viet odcitujem. Z tejto prvej časti som sa nedozvedel nič, čo by som nevedel (okrem tvorcov a koordinátorov tvorby tejto stratégie uvedených v tabuľke) a čo by nevedeli u nás už aj žiaci prvých ročníkov stredných škôl. Pravdaže, žiaci by tie slová asi nevedeli tak učene

Skupina Schaeffler sa etablovala ako vedúci dodávateľ udržateľnej elektrickej mobility na všetkých úrovniach elektrifikácie a úspešne pôsobí na celom svete ako technologický partner pre pokrok, ktorý hýbe svetom. Masívny globálny trend v podobe rozvoja e-mobility vo svete sa odráža aj na Slovensku, kde paralelne prebieha niekoľko, pre kysucký závod Schaeffler, nových a dôležitých projektov.



Schaeffler Kysuce rozvíja kvalifikáciu zamestnancov v smere e-mobility

Od roku 2020 závod v Kysuckom Novom Meste vyrába komplety prevodov poháňaných náprav pre elektrické vozidlá z prémiového automobilového segmentu a má záujem ďalej posilňovať svoju pôsobnosť v oblasti elektromobility.

ROZŠIROVANIE KVALIFIKÁCIE ZAMESTNANCOV V SMERE E-MOBILITY

Technologická transformácia stavia spoločnosť Schaeffler a jej zamestnancov pred veľké výzvy, zároveň však ponúka množstvo zaujímavých príležitostí. Aby bolo možné ich cielene využiť, rozvíja vzdelávacie centrum Schaeffler Academy spolu s odborníkmi z príslušných podnikových divízií kvalifikačné programy zamerané na budúcnosť. Týmto spôsobom sú zamestnanci špeciálne prispôbení pracovným požiadavkám vyplývajúcim z nových technológií.

Jedným z kľúčových programov, ktorý je postupne zavádzaný do celého sveta, je vzdelávací program Fit4Mechatronics. Obsahuje viac ako 100 špecifických školení, ktoré boli vyvinuté s ohľadom na rôzne cieľové skupiny. Prioritou je zodpovedne a flexibilne pristupovať k neustálemu zvyšovaniu kvalifikácie v prostredí Fit4Mechatronics, ktoré v súčasnosti predstavuje veľmi perspektívnu oblasť rozvoja.

V zmysle stratégie závodu pripravila Schaeffler Academy na Kysuciach v spolupráci s oddelením výskumu a vývoja koncept rozvoja zamestnancov v smere e-mobility, ktorý pozostáva z dvoch pilierov – Basic a Advanced. „Vzdelávací program Fit4Mechatronics je šitý na mieru zamestnancom spoločnosti Schaeffler. Poskytuje veľa možností ako rozšíriť svoje praktické aj teoretické znalosti pre momentálne najdominantnejšiu oblasť vývoja a výroby koncernu – mechatroniku, ktorá kombinuje oblasti mechaniky, elektrotechniky a softvérového

inžinierstva. Je to program, ktorý bol vyvinutý v spolupráci s významnými inštitúciami a univerzitami a prepája akademické vzdelávanie s priemyslom. „Na Kysuciach sme prvé školenia v pilotnej fáze programu zahájili už v októbri 2019,“ povedal Ján Klimko, vedúci oddelenia výskumu a vývoja Schaeffler Kysuce.

Basic pilier vzdelávacieho programu Fit4Mechatronics je určený pre zamestnancov, ktorí nemajú elektrotechnické vzdelanie a tiež žiadne technické skúsenosti. Program pozostáva zo 6 modulov: jednosmerný prúd, striedavý prúd, programovanie, elektronika, elektrotechnika a elektronika pre pokročilých a je realizovaný v spolupráci so Strednou priemyselnou školou informačných technológií v Kysuckom Novom Meste. Absolvovaním tohto 90 hodinového programu nadobudne každý účastník potrebné elektrotechnické minimum.

Vzdelávací program Fit4Mechatronics Advanced sa osobitne zameriava na postupujúcich inžinierov, ktorí majú vôľu pracovať s novými technológiami, ale vyžadujú viac informácií v oblasti mechatroniky, elektrotechniky alebo vývoja softvéru. Obsahom sú veľmi odborné školenia zamerané na e-mobilitu, ako elektrické stroje, mechatronika, senzorika a iné. Pilotnou skupinou vzdelávania sú zamestnanci R & D oddelenia, s ktorými vzdelávacie centrum úzko spolupracuje. Školenia sú zabezpečované korporátnym vzdelávacím centrom Schaeffler Academy, pričom lektormi sú nemeckí experti s niekoľkoročnými skúsenosťami.

O odborné školenia je zo strany cieľových skupín zamestnancov veľký záujem, o čom svedčí pozitívne hodnotenie vzdelávacieho programu tak zo strany školiteľov, ako aj samotných účastníkov. Vzdelávacím programom Fit4Mechatronics Advanced doteraz prešlo už viac ako 600 účastníkov.

„V rámci vzdelávacieho programu Fit4Mechatronics Advanced som absolvoval prvotné školenia ako úvod do Automotive SPICE 3.1, Mechatronic Systems for Developers, General Topics of Electromobility, Compact Knowledge of Electric Machines, vďaka ktorým som získal výborný teoretický základ pre budovanie nových kompetencií. S kvalitou a priebehom školení som nadmieru spokojný, školitelia boli vynikajúco pripravení a dokázali interaktívne zapájať všetkých účastníkov. Teším sa na ďalšie odborné školenia, vďaka ktorým nadobudnem kompletné vedomosti v rámci tohto vzdelávacieho programu a ktoré budem môcť naplno uplatniť aj v praxi,“ povedal Michal Kotrbánek, validačný a verifikačný inžinier pre oblasť E-mobility v Schaeffler Kysuce.

KVALIFIKOVANÝ TÍM LEKTOROV PRE ODBORNÉ ŠKOLENIA BUDÚCNOSTI

Výrobný závod Schaeffler Kysuce zároveň rozbehol aktívnu spoluprácu so Žilinskou univerzitou, s cieľom vybudovať tím kvalifikovaných lektorov pre túto mimoriadne dôležitú oblasť, a to prostredníctvom vzdelávacieho programu Train the Trainer. Školiteľmi sú nemeckí experti, ktorí odovzdávajú svoje vedomosti a poznatky vybraným vyučujúcim zo Žilinskej univerzity s cieľom zabezpečiť rýchlejšie rozšírenie týchto špeciálnych a na mieru šitých školení Schaeffler aj na Slovensku. Niektoré typy školení zo vzdelávacieho programu Fit4Mechatronics Advanced sú tak už od júna tohto roka realizované certifikovanými lektormi Žilinskej univerzity.



Spoločnosť Schaeffler Kysuce plánuje niekoľko ďalších aktivít smerujúcich k neustálemu zvyšovaniu kvalifikácie v oblasti e-mobility, a to nielen pre špecialistov útvaru R & D, ale aj zamestnancov iných oddelení.

-sr-

OPÄŤ PRIBUDLI ODHALENÉ PODVODY

Pokusy o poisťovacie podvody sú v 1. polroku 2021 podľa Allianz – Slovenskej poisťovne poznamenané pandemickými obmedzeniami. Okrem iného zasiahli aj procesy týkajúce sa uzatvárania nových poisťných zmlúv a riešenie už vzniknutých poisťných udalostí, a to v životnom i neživotnom poistení.

Páchatelia podvodov sa v tomto období snažili využiť vo svoj prospech obmedzenia – pri obhliadkach objektov vstupujúcich do poistenia a pri obhliadkach už poškodených predmetov a objektov. Cieľom páchatelov bolo získať neoprávnený prospech vo forme svojho zisku, ale aj ako kompenzáciu vlastných strát z dôvodu pretrvávajúcej pandémie.

PLODINY (NE)ZNIČENÉ MRAZOM

Po výskyte jarných prízemných mrazov na rozsiahlom území okresov Levice, Krupina a Veľký Krtíš nahlásili v krátkom čase po sebe tri poľnohospodárske družstvá rozsiahle škody na zasiatych ozimkách. Vraj po pôsobení mrazu plodiny nevyklíčili, a tie, ktoré aj vyklíčili, mali byť poškodené mrazom a odumreli. Spoliehať sa na to, že obhliadky škôd kvôli pandémie poisťovňa neurobí, sa nevyplatilo. Po nahlásení škôd výdatne pršalo a v čase obhliadok už plodiny vyklíčili a poškodenia nemohli mať významný negatívny vplyv na výnosnosť. Požadované poisťné plnenia vo výške viac ako 20 000 eur poisťovňa nevyplatila.

Allianz – Slovenská poisťovňa už minulý rok, hneď po nástupe pandémie, zmenila procesy tak, aby chránila klientov i zamestnancov pred šíriacou sa pandemiou, ale tiež aby zabezpečila činnosti súvisiace s riešením škodových udalostí v obmedzených podmienkach. „Súčasne sme nastavili nové kontrolné mechanizmy a aktivity, ktoré pomáhajú účinne odhaľovať podvody aj v týchto podmienkach, čoho dôkazom sú aj odhalené poisťovacie podvody,“ dopĺňa Jaroslava Kováčiková z Allianz.

Celková výška odhalených podvodov za prvých šesť mesiacov 2021 tak narastla na sumu viac ako 6,64 miliónov eur, čo predstavuje nárast o 41 % oproti polroku 2020.

Priemerná suma odhalených podvodov (tzv. uchránená hodnota) v roku 2021 je väčšia až o 56 % a dosiahla 4388 €, kým v predchádzajúcom roku bola 2819 €.

„Väčšinu škodových udalostí sme zachytili na základe analýzy dát už krátko po ich nahlásení a javili sa nám podozrivé. Nastavením ďalších podmienok a parametrov do našich systémov a ich detailným skúmaním vlastnými detektívami sme sa aj v odhaľovaní podvodov prispôbili aktuálnej situácii a protipandemickým opatreniam,“ uzatvára Vojtech Kosík z Allianz.

-az-

Rok	30.6.2021					30.6.2020		
Skupina produktov	šetrené prípady 2021	odhalené podvody 2021	% odhalených zo sumy v 2021	trend sumy odhalených podvodov v 2021	trend v počte šetrených prípadov	šetrené prípady 2020	odhalené podvody 2020	% odhalených zo sumy v 2020
PZP	345	776 587,07 €	97,45%	-166 877,76	-100	445	943 464,83 €	92,77%
Havarijné poistenie	234	573 667,56 €	96,98%	96 024,50	-81	315	477 643,06 €	92,05%
Priemysel	114	3 472 301,06 €	99,64%	2 278 186,05	9	105	1 194 115,01 €	97,76%
Podnikatelia	167	1 094 484,06 €	98,76%	-118 812,35	5	162	1 213 296,41 €	96,17%
Privátny majetok	285	293 964,70 €	94,00%	-241 643,79	23	262	535 608,49 €	92,60%
Cestovné poistenie	2	7 181,00	90,86%	7 181,00	1	1	0,00 €	0,00%
Životné poistenia	367	425 157,34 €	94,17%	67 865,90	-18	385	357 291,44 €	91,79%
Spolu	1 514	6 643 342,79 €	98,36%	1 921 923,55	-161	1 675	4 721 419,24 €	94,51%

Ekonomika

30 rokov závodu Suzuki v Maďarsku



V roku 1991 japonská spoločnosť Suzuki Motor Corporation založila svoj automobilový závod v maďarskom Esztergome. Za tri desaťročia vyrobil závod Magyar Suzuki v Esztergome približne 3,6 milióna vozidiel. Prvým dodávaným typom z novej automobilky sa stala druhá generácia Suzuki Swift. Doposiaľ najžiadanejším z vyrábaných automobilov v tamojšom závode je Suzuki Vitara.



Možno povedať, že maďarskí motoristi Suzuki považujú za svoju značku, päť rokov po sebe sú automobily Suzuki najpredávanejšími v Maďarsku. V roku 2019 spoločnosť Magyar Suzuki zaujala siedme miesto medzi najväčšími spoločnosťami v krajine. Cieľom spoločnosti do budúcnosti je neustále obnovovať sortiment výrobkov a zavádzať v automobiloch alternatívne pohony.

Od svojho založenia sa maďarský závod Suzuki neustále rozširuje. Výrobnú kapacitu zväčšil na takmer 300 tisíc vozidiel ročne. Kým výroba prvých áut trvala asi tri dni, dnes na to stačí jediný deň. Po najnovšej všestrannej modernizácii (v roku 2016) poskytuje závod v Maďarsku prácu približne 2800 zamestnancom, vrátane viacerých dochádzajúcich do Esztergomu z južného Slovenska.

Závod v Esztergome patrí medzi najvýznamnejšie výrobné kapacity Suzuki na celom svete. V súčasnosti dodáva automobily do 123 krajín, vrátane európskych. Vyrába ich aj do Japonska a Ruska. Medzi ďalšie rastúce odbytiská patrí Ukrajina a Blízky Východ, Izrael a severoafrické krajiny (napríklad Maroko).

Maďarský závod Suzuki je unikátny kompletnou, výrazne robotizovanou, automobilovou výrobou na jednom mieste. Ucelená výroba automobilov na jednom mieste začína od lisovania a zvarovania oceľových plechov a pokračuje cez výrobu motora, lakovanie častí karosérie a končí záverečnou montážou a kontrolou kvality hotových vozidiel. Závod je zároveň európskym centrom náhradných dielcov i prísľušenstva japonskej skupiny spoločností a pritom popredným automobilovým centrom v Strednej Európe.

-si-

Americký trh OVLÁDLI japonské sedany



Podľa nezávislej spotrebiteľskej organizácie Consumer Reports je Toyota Camry najlepším sedanom strednej triedy v USA. Rebriček v tejto kategórii ovládli japonské autá, ktoré obsadili až sedem najvyšších miest.

Consumer Reports každoročne pripravuje zoznamy najlepších automobilov oceňovaných v jednotlivých segmentoch. Autá sú podrobené sérii testov na kontrolu výkonu a každodennej použiteľnosti. Dôležitou súčasťou testov sú aj skúšky bezpečnostného systému v testovacom centre a výsledky nárazových skúšok. Zohľadňuje sa tiež názor používateľov webových stránok a majiteľov áut, ktorí vyplňajú dotazníky o spoľahlivosti ich automobilov.

„S týmito autami majitelia najazdia desaťtisíce kilometrov. Preto dôležitejšie ako prekonávanie časových rekordov je to, ako auto dopadne v testoch z hľadiska komfortu, bezpečnosti a spotreby paliva,“ vyjadril sa Jake Fisher, vedúci testovania vozidiel z Consumer Reports. Japonské autá v týchto rebríčkoch vedú už roky a vyhrávajú stále ďalšie

a ďalšie kategórie. Dôkazom sú sedany strednej triedy, kde až sedem z top 10 pozícií obsadili autá z krajiny vychádzajúceho slnka. Víťazom tohtoročného rebríčka sa stala Toyota Camry, ktorá v hybridnej verzii získala až 90 zo 100 možných bodov. Auto získalo maximálnych päť bodov za spotrebu paliva, ako aj za prognózovanú spoľahlivosť a v cestnom teste 89 bodov zo 100 možných. Vysoko hodnotená bola aj verzia so 4-valcovým benzínovým motorom (celkovo 88 bodov a 86 bodov za cestný test), ktorá v európskej ponuke nie je k dispozícii. Z celkového hodnotenia získali 80 bodov iba autá s japonským rodokmeňom. Na druhom mieste sa umiestnila Honda Accord (84 bodov) s pochvalou za ovládateľnosť a úsporu paliva. Rovnaký počet bodov získalo aj Subaru Legacy (modelový rok 2021 a 2022), ďalšie v zozname sú Mazda 6 (83 bodov), Honda Clarity a Nissan Altima (po 80 bodov). Na ďalších pozíciách sa umiestnili sedany kórejských značiek - Kia K5 a Hyundai Sonata, ako aj Volkswagen Passat (tieto tri autá získali po 72 bodov). Rebriček uzatvára Chevrolet Malibu, ktorý získal sotva 45 bodov a nedostal odporúčanie Consumer Reports.

-cs-



SUBARU

Confidence in Motion

IHNEĎ K ODBERU

Ponuka, ktorá sa neodmieta! Ku každému modelu SUBARU XV, OUTBACK, FORESTER a IMPREZA dostanete navyše sadu zimných kolies! Akcia platí od 1. septembra do 31. decembra 2021. Novinkou je 5 ročná predĺžená záruka pri modeli OUTBACK.



VÝPREDAJ SKLADU

BONUSY NAVYŠE

VYMEŇTE STARÉ ZA NOVÉ

120 VOZIDIEL SKLADOM

facebook.com/SubaruSlovakia

www.subaruslovakia.sk



* 5 ročná predĺžená záruka (3 + 2 roky) do celkového nájazdu 200 000 km. Kombinovaná spotreba: 8,0 - 8,6 l/100km. Emisie CO₂: 180 - 193 g/km. Ilustračné foto.



RADA ADVOKÁTA

Vážení čitatelia, motoristickú verejnosť nedávno zaujala informácia o ťahači návesov, vyrobenom v roku 2007, ktorý mal odometer (počítadlo prejdenej vzdialenosti) stočený o rekordných viac ako 900 000 kilometrov. Až do roku 2019 počet kilometrov na odometri vozidla stúpala a dosiahol hodnotu 1 188 546 kilometrov. Začiatkom roka 2020 bolo na počítadle prejdenej vzdialenosti už len 256 951 km. Táto tlačová správa ma podnietila k napísaniu niekoľkých užitočných rád pre tých z vás, ktorí budú kupovať ojazdené vozidlo.

Odporúčam vám, aby ste si pred uzatvorením kúpnej zmluvy overili „históriu“ kupovaného auta. Na tento účel funguje od roku 2018 Register prevádzkových záznamov vozidiel (RPZV), zriadený Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky. Ide o celoštátny register, do ktorého v súčasnosti zaznamenáva zobrazovanú hodnotu odometra vozidla viac ako 2400 štátnych a súkromných subjektov. Údaje do registra zaznamenávajú predovšetkým výrobcovia a zástupcovia výrobcov vozidiel, servis, autobazár, poisťovne, líziingové spoločnosti, stanice technickej kontroly, pracoviská emisnej kontroly a kontroly originality. Údaje sú zaznamenávané pri technických a emisných kontrolách, kontrolách originality, pri údržbe a servisnej prehliadke, oprave mechanických, elektrických a elektronických častí vozidla, pri oprave karosérie, výmene a montáži náhradných dielcov, príslušenstva a podobne.

Každý spotrebiteľ – motorista môže vďaka registru získať prehľad o priebehu stavu kilometrov na odometri ojazdeného vozidla. Stav kilometrov by sa mal v zobrazených údajoch postupne zväčšovať. Ak sa v údajoch objaví náhle zmenšenie stavu kilometrov, môže ísť o manipuláciu s odometrom. Okrem týchto údajov je možné v registri overiť aj ďalšie informácie, užitočné pred kúpou ojazdeného auta. Ide napríklad o informácie o poškodení vozidla, o exekučnej „blokácii“ auta, o lízingu, záložnom práve či vyhlásenom pátraní po vozidle.

Informácie z RPZV sú prevádzkovateľom vozidla dostupné formou výpisu, tzv. ODO-Passu u viac ako 950 poskytovateľov ODO-Passov v rámci celého Slovenska. Bližšie informácie získate priamo na webstránke Registra prevádzkových záznamov vozidiel (www.rpzv.sk). Výpis vyhotovujú pracoviská kontroly originality a väčšina prispievateľov, a to priamo prevádzkovateľovi vozidla, ktorý môže ODO-Pass zverejniť, alebo poskytnúť záujemcom o kúpu vozidla.

ODO-Pass obsahuje tieto údaje: identifikačné číslo vozidla VIN, značku a obchodný názov vozidla, dátum prvého prihlásenia vozidla, dátum prvého prihlásenia vozidla v SR, dátum vystavenia ODO-Passu. Vytlačený je na špeciálnom papieri s ochrannými prvkami, aby sa zabránilo jeho falšovaniu. ODO-Pass je buď v platnom aktuálnom stave, alebo je platný neaktuálny – ak po jeho vygenerovaní do registra pribudnú nové záznamy. V prípade vygenerovania nového ODO-Passu, alebo ak od posledného zápisu kilometrov ubehol viac ako polrok, stáva sa neplatným.

Okrem ODO-Passu, v ktorom sú zaznamenané údaje o najazdených kilometroch z Registra prevádzkových záznamov vozidiel, existuje aj tzv. ODO-Pass EU, ktorý obsahuje informácie o najazdených kilometroch z EUCARIS. ODO-Pass EU vyhotovujú iba pracoviská kontroly originality, keďže vykonávajú kontrolu pri dovozoch.

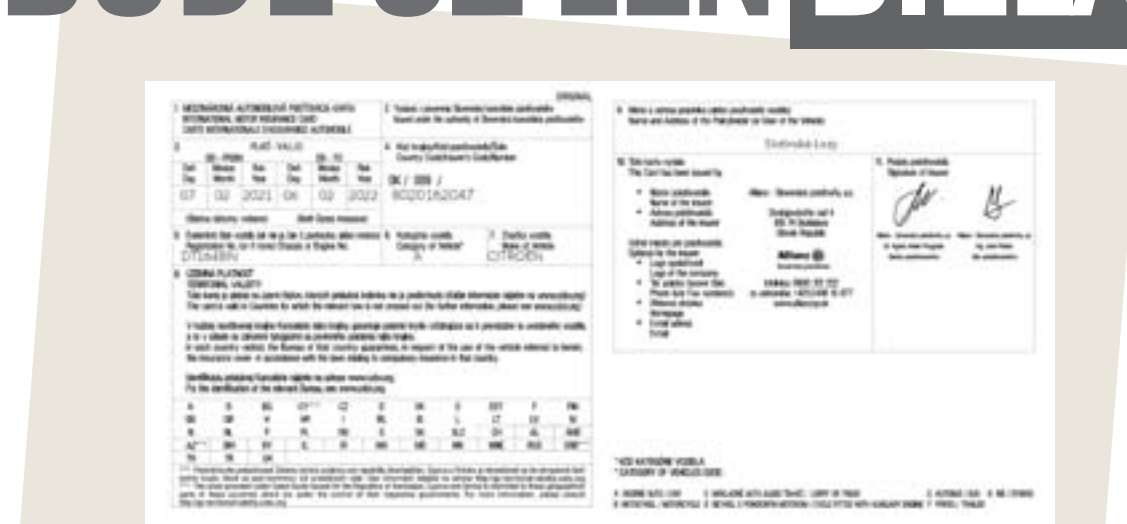
Výpis je platný vždy do zapísania nových údajov do registra a pre jeho on-line overenie prostredníctvom web stránky je potrebné zadať číslo ODO-Passu, dátum jeho vystavenia a posledný stav hodnoty odometra uvedený vo výpise. Ak vám prevádzkovateľ vozidla poskytne tieto tri údaje, máte ako spotrebiteľ možnosť vygenerovať si na webstránke registra prílohu k ODO-Passu, ktorá vám poskytne komplexné a aktuálne informácie o vozidle. Odplata za technické zabezpečenie prístupu za účelom vydania prílohy (bez ohľadu na počet záznamov pre konkrétne vozidlo) je 12 €. Príloha k výpisu z RPZV je aktuálna v čase jej vygenerovania.

Ak v prílohe nájdete informáciu, že k vozidlu existujú záznamy o poškodeníach v dôsledku dopravnej nehody alebo škodovej udalosti, môžete si na stránke www.rpzv.sk vygenerovať Výpis o poškodeníach vozidla. Nájdete v ňom údaje o tom, v ktorej krajine sa stala škodová udalosť, dátum dopravnej nehody, celkovú kalkuláciu opravy, poškodenia jednotlivých častí vozidla, ako aj zoznam poškodených dielcov.

Na vygenerovanie Výpisu o poškodeníach vozidla cez www.rpzv.sk budete potrebovať rovnaké údaje ako na overenie ODO-Passu (t. j. číslo ODO-Passu, dátum posledného záznamu a posledný stav kilometrov zaznamenaný v ODO-Passe), ktoré si môžete vyžiadať od prevádzkovateľa vozidla. Odplata za technické zabezpečenie prístupu za účelom vydania výpisu o poškodeníach je v sume 10 € (bez fotografií) resp. 12 € (s fotografiami).

Odporúčam vám, aby ste pred kúpou ojazdeného vozidla využili možnosť overenia aj prostredníctvom Registra prevádzkových záznamov vozidiel. Podľa aktuálnej štatistiky bolo totiž od roku 2018 odhalených už 25 000 vozidiel so stočenými kilometrami s tým, že k stáčeniu kilometrov najčastejšie dochádza na vozidlách strednej triedy, konkrétne na značkách Škoda, Volkswagen, Ford, Renault a Fiat. V priemere mali ojazdené vozidlá stočený odometer o 73 000 kilometrov.

ZELENÁ KARTA BUDE UŽ LEN BIELA



Doklad o tom, že je auto povinne zmluvne poistené (PZP), známy ako Zelená karta, je po novom výlučne v čierno-bielom formáte. Dokument v zelenom vyhotovení sa od 1. júla 2021 definitívne zrušil. Ani podľa najväčšej poisťovne na trhu používanie zeleného dokladu už dnes nemá opodstatnenie. „Zmena farby Zelené karty súvisí najmä s digitalizáciou a silnejúcim trendom zasielania komunikácie emailom. Obdobie koronakrízy tento trend len potvrdilo, keďže povinné zmluvné poistenie si motoristi uzatvárali väčšinou online,“ vysvetľuje hovorkyňa poisťovne Allianz Lucia Muthová.

Zrušenie Zelené karty v zelenom vyhotovení zároveň neznamená, že všetkým klientom bude Allianz zasielať čierno-bielu doklad digitálne. „Motoristi, ktorí majú s Allianz uzatvorenú zmluvu o elektronickej komunikácii, dostanú kartu elektronicke. Tým, ktorí s poisťovňou digitálne zatiaľ nekomunikujú, príde doklad o uzatvorení PZP poštou,“ upresňuje L. Muthová. Okrem farby sa mení aj formát dokladu, keď po novom nebude karta obojstranná, ale jednostranná, čo taktiež uľahčuje jej vytlačenie v domácom prostredí.

Systém zelenej karty rieši náhradu škody spôsobenej cudzozemským motorovým vozidlom. Ak napríklad slovenský vodič spôsobí v inom štáte, ktorý patrí do systému zelenej karty škodu, príslušná kancelária poisťovateľov škodu nahradí a následne si ju uplatní u jeho poisťovateľa na Slovensku. Do systému zelenej karty patria všetky európske štáty, časť severnej Afriky, Rusko, Izrael a Irán.

V minulosti sa motoristi preukazovali bielou kartou na Slovensku a zelenou kartou pri ceste do zahraničia. Pred dvoma rokmi bola biela karta zrušená a motoristi sa všade preukazovali už len zelenou kartou. Pred rokom nastala opäť zmena, keď doklad už nemusel mať výlučne zelenú farbu, ale mohol byť aj čierno-bielý. Novinka mala najmä praktický dôvod – aby motorista pri jej vybavovaní na pobočke alebo pri strate karty nemusel čakať na doručenie novej, ale aby si ju mohol jednoducho vytlačiť okamžite. Ročné prechodné obdobie slúžilo najmä na dománie zásob zelených formátov karty. Po novom sa tak motoristi doma aj v zahraničí budú preukazovať jednou Zelenou kartou v čierno-bielom vyhotovení. Zelená karta v zelenej farbe vydaná pred 1. júlom 2021 platí do konca obdobia uvedeného na karte.



Inšpirácia pre vás

PRED ŠKOLOU DO LIDL



Oblíbené bezstarostné obdobie školákov sa už pomaly chýli ku koncu a opäť je tu čas, keby treba ísť do školy. Plné hlavy učenia a povinnosti môžu spríjemniť pestrofarebné pomôcky z Lidl, ktoré si deti určite oblúbia. Zošity, perá, učebnice, fixky, to je len zlomok toho, čo deti nosia, preto je kvalitný školský batoh základ. Rodičov potešia ergonomické vlastnosti plecniaku Topmove a najmenších zas pestrý dizajn. Aby mal každý žiačik dostatok energie na nasávanie nových informácií, potrebuje chutnú desiatu. Štýlová taška na jedlo Topmove sa postará o to, aby zostali jednotlivé pokrmy oddelené a zároveň chladené.

Všetky spomenuté produkty nájdete na lidl-shop.sk

ČEZ SLIZNICE K SILNEJŠEJ IMUNITE

Presne tak! Práve sliznice sú najčastejšou vstupnou bránou do tela pre nebezpečné patogény, obzvlášť riziková je sliznica úst. Pre silnú a odolnú imunitu preto „zbrojte“ už tu. Preventan® Classic je overený výživový doplnok vo forme cmúľacích tabliet, ktoré sú vhodné pre celú rodinu (vrátane detí od 3 rokov). Obsahuje jedinečnú patentovanú aktívnu látku ProteQuine® zloženú z aminokyselín, oligopeptidov a nukleotidov, ktorá podporuje činnosť tzv. slizničného imunitného systému, ktorý je pre boj s vírusmi a baktériami kľúčový. Navyše je zloženie obohatené o vitamín C pre posilnenie celkovej imunity, pomáha tiež zmierniť únavu a vyčerpanie, ktoré sú pre jesenné obdobie príznačné. Preventan® Classic je vyvinutý špeciálne na dlhodobé užívanie. Viac na www.neuraxpharm.sk



NEČAKAJTE NA NEHODU!

Dlhé hodiny šoférovania neprospievajú našim očiam. Sústredený pohľad bez pohybu a suchý vzduch z klimatizácie môžu mať nepríjemné následky. Pálenie, rezanie, svrbenie či pocit cudzieho tela v oku môžu signalizovať aj vážnejšie problémy, a to syndróm suchého oka. Nepodceňujte jeho príznaky a vyskúšajte tzv. umelé slzy. Zdravotnícka pomôcka Artelac® Rebalance sú očné kvapky, ktoré Vás prekvapia svojou dlhou výdržou a veľmi dobrou cenou.

Po otvorení sa môžu používať až 2 mesiace. Tieto umelé slzy sú určené pre všetkých, ktorí trpia príznakmi suchého oka, pre šoférov, pre ľudí, ktorí pracujú celé dni za počítačom a tiež pre starších ľudí, ktorým prirodzene klesá tvorba slzného filmu. Vďaka kyseline hyalurónovej dvojnásobne zvlhčuje oko a je vhodná aj pre nositeľov kontaktných šošoviek. Viac informácií získate na www.hyal.sk/produkty.



USUŠTE SI ICH DO ZÁSoby!

Staňte sa aj vy majstrom domáceho sušenia potravín s pomocou domácej sušičky potravín Orava SU-105! Má až 10 mriežok, ktoré vám umožnia rýchlo usušiť aj väčšie objemy ovocia, zeleniny, húb aj bylín. Jednoducho sa ovláda, umožní vám nastaviť si teplotu sušenia od 40 do 70 °C a regulovať teplotu prúdiaceho vzduchu aj počas sušenia. Vďaka digitálnemu časovaču si na nej zvolíte aj konkrétny čas sušenia až do 48 hodín s automatickým vypnutím. Všetky nastavené parametre sú ľahko čitateľné na veľkom LCD displeji. Orava SU-105 má príkon len 350 W, takže vás sušenie nevyjde draho na účtoch za elektrinu, a v manuáli na používanie výrobku nájdete cenné rady, ako sa stať expertom na sušenie potravín, aj praktický receptár. OMC: 99 €.



www.orava.eu

Z LESA ROVNO DO SUŠIČKY



Vlhké jesenné rána sú ako stvorené na zber lesných pokladov. Česká značka Tescoma predstavuje vychytávku (nie len) pre vášnivých hubárov – prémiovú sušičku potravín PRESIDENT. Disponuje veľkorysou plochou na sušenie v podobe piatich roštov. Pre dokonalú funkciu a rovnomerné sušenie majú rošty uprostred dostatočne veľký ventilačný otvor. Môžete si nastaviť požadovanú teplotu (v rozmedzí 40-70 °C) i čas sušenia (od 1 do 48 hodín). Výkonná a tichá sušička s prehľadným displejom urobí celú prácu za vás. Je k nej priložený návod, ako dokonale usušiť rôzne potraviny. Na sušenie totiž nie sú určené len huby, ale aj bylinky, rôzne druhy ovocia, zeleniny či mäso (tzv. meat jerky – sušené hovädzie mäso). Stačí večer zapnúť a do rána vás čakajú chutné home-made dobroty. V prípade bylín je sušenie elektrickou sušičkou najrýchlejšie a najhygienickejší spôsob. Luxusnú sušičku potravín PRESIDENT nájdete v predajniach Tescoma alebo na www.eshop.tescoma.sk

DO KAŽDÉHO PIKNIKOVÉHO KOŠÍKA



Leto je už síce za nami, ale slnko nám ešte stále svieti! Treba využiť posledné teplé slnečné lúče, zobrať si deku a nadýchať sa čerstvého vzduchu. Pikniky sú ideálnym spôsobom ako si to užiť všetko – teplo, slnko, vzduch, priateľov a hlavne, dobré a chutné jedlo! Čo by to bolo predsa za piknik bez niečoho sladkého, čo ulahodí našim chuťovým pohárikom? Piškóty Passion Cherry od dr Gerarda sú tou správnou voľbou! Kombinácia mäkkej a nadýchanej piškóty s jemnou čokoládou, doplnená o svieže višňové želé ulahodí každému maškrtnému jazyčku. Vďaka ich šikovnému baleniu sú ideálne na piknikovanie v prírode. Stačí iba rozbaľiť, položiť tácku a môžete servírovať a konzumovať. Také chutné a ešte aj praktické! Nezabúdajte ešte stále máte možnosť zapojiť sa do súťaže „s dr Gerardom viac spolu“, v ktorej hráte o 336 hodnotných vecných cien. Tak neváhajte a hľadajte nálepky na obaloch! Súťaž prebieha do decembra 2021. Výrobky a produkty značky dr Gerard dostať v obchodných reťazcoch. Viac informácií na www.drgerard.sk

SILA JUHOAFRICKÉHO MUŠKÁTU



Pri akútnych ochoreniach horných dýchacích orgánov skúste účinný zásah v podobe rastlinného lieku Kaloba s obsahom výťažku z Pelargonium sidoides (muškát). Špeciálny kvapalný extrakt z tejto juhoafrickej rastliny naštartuje imunitný systém proti vírusom a súčasne vytvorí na povrchu sliznice film, ktorý bráni prieniku bakteriálnej infekcie. Siahnite po Kalobe ihneď ako pocítite, že na vás „niečo lezie“. Odporúča sa pri prvých príznakoch, ale je vhodným preventívnym opatrením aj v rizikových obdobiach častého výskytu infekcií dýchacích ciest – a tými je sychravá jeseň povestná. Známý rastlinný liek Kaloba je na prírodnej báze a môže sa užívať aj dlhodobo. Dostupný vo forme kvapiek, tabliet alebo sirupu (pre deti už od jedného roka). O užívaní lieku sa poraďte s lekárom alebo s lekárnikom. Nezabudnite si vždy starostlivo prečítať priloženú písomnú informáciu. www.kaloba.sk

CÉČKO NA DOMA I NA CESTY



Vitamín C mnohí z nás považujú za povinné minimum pre svoju imunitu. Vedeli ste, že je lepšie užívať ho spolu so zinkom? Vitamín C pomáha znižovať únavu a vyčerpanie, pretože prispieva k látkovej premene a tvorbe energie. Jeho príjem by sme si mali strážiť aj pri zvýšenej fyzickej či psychickej námahe. Navyše pôsobí ako silný antioxidant chrániaci bunky pred oxidačným stresom. Dôležitým prvkom pre odolnú imunitu je aj zinok, ktorý pomáha k tvorbe a správnejmu fungovaniu leukocytov. Ak ho máme nedostatok, sme oveľa náchylnejší na infekcie. Oba prvky nájdete vo výživovom doplnku MaxiVita Vitamín C + zinok. Praktické tablety príjemnej pomarančovej chuti stačí nechať voľne rozpustiť v ústach kedykoľvek v priebehu dňa, pokojne ich tak môžete mať po ruke aj za volantom.

www.nasevitaminy.sk

ADRENALÍN V ŽILÁCH I NA POKOŽKE

Čo ak by ste mohli pocítiť vzrušenie z virtuálnej reality naživo? V Avone po prvýkrát použili umelú inteligenciu na vytvorenie vône, ktorá preniesie vzrušenie z virtuálnych hier do skutočného života. Omamné vonné esencie z ružového grepfruitu, rebarbory, oleja a indonézskeho pačuli dokonale podtrhnú jedinečnú osobnosť každého muža.

Full Speed Gamer EDT, 75 ml, 23,50€, www.avon.sk



Svieža jazda s mentos

o hodnotné ceny iba pri kúpe 3 výrobkov



2x
Hyundai
i20 N Line

Oblíbená značka cukroví Mentos pripravila v septembri veľkú spotrebiteľskú súťaž o 2 automobily Hyundai a 126 prenosných reproduktorov JBL. Kúpte si ľubovoľnú kombináciu 3 produktov Mentos, zaregistrujte sa na súťažnom webe www.mentos.sk a ste v hre o tieto skvelé ceny. Zapojiť do súťaže sa môžete aj opätovne, vždy s novým nákupným bločkom. Šanca vyhrať čaká možno práve na vás! Jeden výherca automobilu bude zo SR, jeden z ČR. Súťaž trvá od 30. 8. do 10. 10. 2021. Povedzte YES to FRESH (Áno sviežosti) a spestrite si deň žuvačkami a žuvacími cukríkmi Mentos! Presné podmienky súťaže pre SR a ČR nájdete na www.mentos.sk



GRILOVAČKA AKO SA PATRÍ



Jedným z najväčších letných potešení býva grilovačka s priateľmi, či rodinou. Využite posledné teplé dni a večery a užite si vlastnoručne pripravené lahôdky v príjemnej spoločnosti. Šťavnaté mäsko, klobásky, burgre, či syrové špeciality... Aby bol pôžitok z jedla dokonalý, nezabudnite na rokmí overenú skvelú chuť slovenskej horčice! Starostlivo vybrané suroviny nie sú pri značke Snico len frárou. Kvalitné horčičné semenka sú základom skvelej chuti, ktorá sa dosahuje špeciálnym mletím na tradičných kamenných mlynch a použitím len 6 základných prísad.

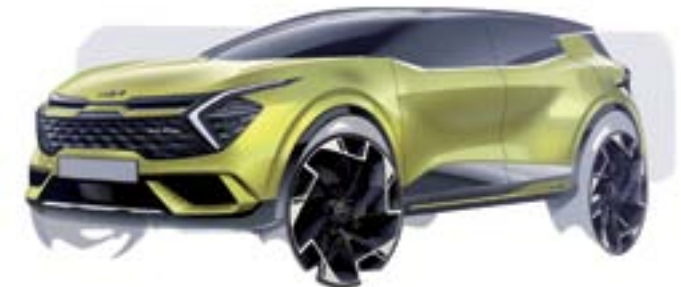
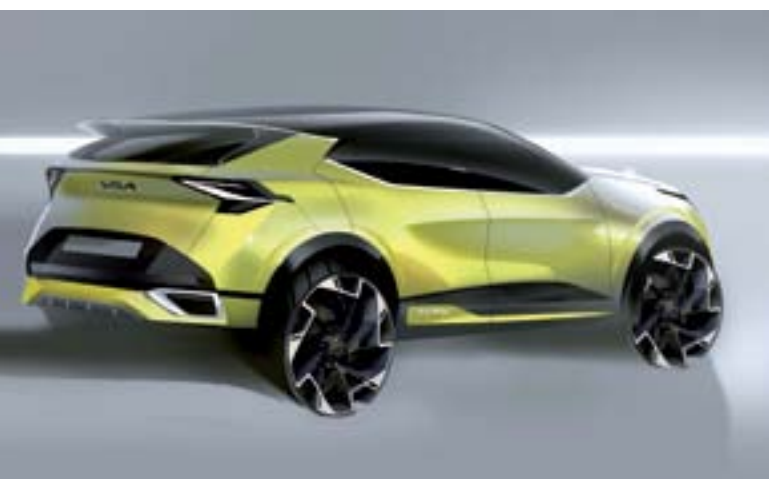
Kráľovská horčica plnotučná od spoločnosti Snico sa už takmer 20 rokov vyrába bez konzervačných látok, umelých farbív, či chemických prísad. Tradičná slovenská výroba je zárukou kvality a Vašej spokojnosti.

Kia odhaľuje prvé kontúry nového typu Sportage pre európsky trh

Spoločnosť Kia Europe predstavila prvé oficiálne skice nového typu Sportage určeného pre európsky trh. Vôbec prvýkrát vo svojej histórii Kia uvedie typ Sportage navrhnutý špecificky pre európskych zákazníkov. Ide o piatu generáciu najpopulárnejšieho SUV tejto značky. Má ambíciu prispôsobiť sa európskym zákazníkom a vozovkám.

Moderný dizajn exteriéru aj interiéru posúva hranice štýlu a zároveň udáva tón pre budúce generácie radu Sportage. Najmodernejšie technológie konektivity, mimoriadne efektívne pohonné jednotky, najnovšie inovácie v oblasti pasívnej ako aj aktívnej bezpečnosti a asistenčných systémov pre vodiča (ADAS) ešte viac zdôrazňujú status prémiového SUV. Nový Sportage pre európsky trh bol vyvinutý na novej architektúre a precízne vyladený tak, aby poskytoval optimálne vlastnosti pri jazde a riadení na európskych cestách.

Nové dizajnové motto značky Kia znie: „zjednotenie protikladov“. Je podstatou novej európskej verzie Sportage, keďže ovplyvňuje každý aspekt jeho vzhľadu aj charakteru. Základom dizajnu je pilier „Odva- ha z prírody“, ktorý vzdáva hold dokonalosti a jednoduchosti prírody a súčasne vyjadruje spojenie s novým dizajnovým smerovaním značky. Predstavené náčrty predznamenávajú športové a pokrokové SUV. Nový európsky Sportage bude mať temperamentnú, silnú a zároveň rafinovanú siluetu s ostrými bočnými líniami karosérie, ktoré rozvlnia všetky povrchy vozidla.



Náčrty naznačujú odvážny dizajn prednej časti s grafickými prvkami čiernej mriežky so zmyslom pre detail, ktorá pokrýva celú šírku prednej časti. Svieža interpretácia ikonicky plávajúcej a pre značku Kia príznačnej mriežky v tvare tigrie nosa sa spája s inteligentným Full LED systémom predných reflektorov s adaptívnym diaľkovým svietením a LED denným osvetlením v tvare bumerangu.

Náčrty odhalili aj ďalšiu novinku radu Sportage – čiernu strechu, ktorá ešte viac umocní športový profil nového SUV a zároveň zvýrazní dynamickú konštrukciu C-stĺpika. V zadnej časti sa široké zakrivené línie stretávajú s dennými svetlami, ktorým dominuje nové logo Kia. Jediný čierny dizajn zadného nárazníka ešte viac umocní športový a mladícky charakter nového Sportage pre európsky trh.

Kia Sportage pre európsky trh bude mať svoj debut počas digitálneho podujatia, ktoré sa vysielalo naživo v stredu 1. septembra na kanáloch spoločnosti Kia. Predaj vozidla sa v Európe začne v závere tohto roka.

PREDAJ ÁUT V EURÓPE V PRVOM POLROKU

Predaj osobných áut v Európe medziročne za prvých šesť mesiacov stúpol, ale nedosiahol „predpandémiovú“ úroveň.

V prvom polroku 2021 sa v rámci EÚ predalo takmer 5,4 milióna nových automobilov, čiže o 25,2 percenta automobilov viac ako za prvý polrok 2020. Je to o 1,5 milióna áut menej v porovnaní s predajom za prvý polrok 2019, v ktorom ešte pandémie predaje neovplyvnila.

Všetkých 27 trhov v regióne, až na Rumunsko, zaznamenalo medziročný nárast. Najväčší nárast predaja (+ 51,4 %) dosiahlo Taliansko, ktoré však minulý rok zápasilo aj s najstrmším poklesom predaja.

Zo štvorice najväčších trhov EÚ malo druhý najväčší rast Španielsko (+ 34,4 %), nasledujú Francúzsko (+ 28,9 %) a Nemecko (+ 14,9 %). Slovensko podľa dát ACEA zaznamenalo v prvom polroku 13-percentný nárast predaja nových áut. V rámci 30 sledovaných krajín (EÚ + Island, Nórsko, Švajčiarsko a Veľká Británia) sme tak v úrovni medziročného rastu predaja obsadili 24. miesto. Za nami skončili Belgicko, Dánsko, Litva, Holandsko a Slovinsko. Rumunsko ako jediná sledovaná krajina malo za prvý polrok medziročný pokles predaja, o 4,9 percenta.

-aa-

HIPPIE CAVIAR HOTEL: RENAULT VÍZIA 5-HVIEDZIČKOVÉHO ÚNIKU



„HIPPIE CAVIAR HOTEL vznikol s túžbou uniknúť, zažiť prírodu v idylickom prostredí so všetkým komfortom a vybavením 5-hviezdičkového hotela.“

LOUIS MORASSE, Renault LCV Design Director

HIPPIE CAVIAR HOTEL ponúka nový dizajn Renault Trafic s výkonnejšou a výraznejšou prednou časťou. Pozostáva z kabíny v trblietavej zelenej farbe s názvom „AlmondFlakes“ a zadnej časti v sivej „Anodised Silver“. Dizajn je inšpirovaný 5-hviezdičkovými hotelovými izbami, rafinovanými a bohatými na prírodné materiály. Prístrojová doska s prúteným efektom je zlepšená koženým remienkom. V interiéru sa využíva exotické drevo, prírodné vlákna (ľan a vlna) a rastlinná pena. Japonský dizajn „Washi paints“ dodáva architektonický a súčasný štýl. Farby a materiály stelesňujú optimizmus a slobodu 60. rokov minulého storočia, keď bolo cestovanie ponorené do sveta sviežich farieb.



Po opakovaných lockdownoch je nutkanie uniknúť bez toho, aby nás obmedzovalo ubytovanie ešte silnejšie. Obytný prívies je do značnej miery sloboda. Tím Renault Design si vybral Nový Renault Trafic pre predstavu kočovného života s priestorom, komfortom a modularitou, ktoré sú potrebné na cestách. Rozmery dodávky zároveň uľahčujú parkovanie.

HIPPIE CAVIAR HOTEL ponúka lavicu, ktorú je možné prestať na veľmi pohodlné lôžko (145 cm x 195 cm) a umiestniť von alebo dovnútra vozidla. V polohe „contemplation“ otvorené zadné dvere so závesmi poskytujú súkromie a ochranu pred počasím. V „cosy“ polohe vytvárajú lavica a rohové kreslo salónik. Strešná terasa s konferenčným stolíkom a dvoma odnímateľnými operadlami ponúkajú ďalší výhľad na okolie. Na strechu sa dá dostať výsuvným rebríkom.

HIPPIE CAVIAR HOTEL ponúka zážitok so službami hodnými 5-hviezdičkového hotela: dodanie logistického kontajnera (sprcha, toaleta, elektronabička, atď.) na miesto, ktoré si vyberie zákazník. Službu „concierge“, ktorá sa dá objednať online s doručením dronom na strechu alebo na lavicu. Do úvahy sa bral každý detail, aby bolo možné ponúknuť zážitok z obytného automobilu v čase, keď dopyt rastie.

Renault predstavil predvážiaci automobil HIPPIE CAVIAR HOTEL na autosalóne v Düsseldorfe 27. augusta 2021, spolu s karavanom Estafette z roku 1977.

-rt-

Centrálny prístup k zabezpečeným dátam vozidla

Pri ochrane elektroniky nových typov vozidiel sa už mnoho výrobcov spolieha na individuálne riešenia s rôznymi prístupovými požiadavkami a koncepciami. Najmä pre nezávislé servisy s viacerými značkami predstavuje táto neprehľadná situácia veľkú technickú a administratívnu výzvu. Spoločnosť Bosch preto vyvinula Secure Diagnostic Access (SDA), centrálnu, integrovanú a štandardizovanú riešenie, ktoré umožňuje ľahký prístup k chráneným dátam vozidiel rôznych výrobcov. Spočiatku sa plánuje, že prostredníctvom SDA bude dostupný prístup k vozom VW, Audi, Seat a Škoda. Vzhľadom na to, že stále viac výrobcov vozidiel postupne chráni svoje vozidlá pred neoprávneným prístupom, pokrytie SDA sa bude neustále rozširovať. Preto je spoločnosť Bosch v úzkom kontakte s jednotlivými výrobcami vozidiel, aby mohla čo najskôr zahrnúť do systému SDA ďalšie riešenia výrobcov a ponúknuť tak servisom čo najväčšie pokrytie.

Vďaka systému SDA môžu servisy aj naďalej vykonávať rozsiahlu diagnostiku vozidiel s chránenými diagnostickými údajmi v plnom rozsahu. Nová funkcia je k dispozícii od leta 2021 a je súčasťou diagnostického softvéru Bosch Esitronic 2.0 Online. Po jednorazovej registrácii získajú pracovníci servisu osobný prístup a môžu aktivovať a sprístupniť diagnostické funkcie s chráneným prístupom prostredníctvom SDA priamo a bez ďalších okľúk.

Bez prístupu k chráneným diagnostickým funkciám môže servis v mnohých prípadoch uskutočňovať iba pasívne diagnostické činnosti na vozidle zákazníka, napríklad vyčítanie chybových kódov. Aktívna diagnostika, napríklad kalibrácia asistenčných systémov vodiča, potom už nemusí byť možná. Ani vymazanie servisných intervalov už nemusí



byť prístupné. Na plnenie týchto úloh vyžadujú jednotlivé riešenia výrobcov obvykle platený prístup. Štandardizované riešenie Secure Diagnostic Access spoločnosti Bosch tento proces zjednodušuje. Pracovník v servise sa už nemusí orientovať na rôznych portáloch výrobcov, registrovať sa, prihlasovať a v niektorých prípadoch sledovať rôzne možnosti platieb. SDA združuje jednotlivé riešenia výrobcov vozidiel a je súčasťou diagnostiky riadiacich jednotiek v diagnostickom softvéri Esitronic 2.0 Online od spoločnosti Bosch. Používateľ, ktorý je autorizovaný prostredníctvom svojho Bosch ID v systéme Esitronic, má centrálny integrovaný prístup k chránenému diagnostickému obsahu, a to aj cez rôzne bezpečnostné riešenia výrobcov vozidiel. Na získanie osobného Bosch ID sa pracovník servisu musí zaregistrovať iba raz.

Vďaka SDA sa servis nemusí starať ani o vyúčtovanie a náklady. Secure Diagnostic Access od spoločnosti Bosch ponúka určitý druh paušálnej sadzby. Náklady na používanie chránených diagnostických dát sú už zahrnuté v licenčnom poplatku za diagnostiku ECU (SD).

-bch-

BMW M440i xDrive Coupé ■■■■



VÝRAZNÉ, ŠPORTOVÉ A PRÉMIOVÉ



V ponuke sú štvorvalcové a šesťvalcové motory kombinujúce pohon zadných alebo všetkých kolies. Pohonné jednotky sú spárované s automatickými prevodovkami. Skúšaný model BMW M440i xDrive Coupé poháňal zážihový radový 3-litrový, 6-ventilový motor s výkonom 275 kW pri 5500 až 6500 ot./min. a maximálnym krútiacim momentom 500 Nm v širokom rozsahu 1900 až 5000 otáčok za minútu. Kúpé s ním dokáže z 0 na 100 km/h zrýchliť za 4,5 s a dosiahnuť maximálnu rýchlosť 250 km/h. Využíva mild hybridnú technológiu. Vďaka výkonnému 48 V štartér-generátoru a druhej batérii dokáže počas brzdenia uskladiť a rekuperovať dostatok energie. Tá sa následne využíva v elektrickom systéme vozidla a štartér-generátor vďaka nej aj prispieva pri zrýchľovaní vozidla spaľovaciemu motoru výkonom 8 kW. Zlepšuje účinnosť i tým, že pomáha motoru počas jazdy konštantnou rýchlosťou a zlepšuje komfort pri využívaní funkcií Auto Start Stop

Nové BMW 4 Coupé je už na prvý pohľad plne zamerané na radosť z dynamickej jazdy. Zreteľne vidieť jasný rozdiel medzi ním a aktuálnou generáciou modelu BMW 3 Sedan, z ktorého štvorkové kúpé dostalo konštrukčný základ. BMW 4 Coupé s dynamicky natiahnutými proporciami je 4794 mm dlhé, 1852 mm široké a 1393 mm vysoké. Korejský dizajnér Seungmo Lim sa pri tvarovaní charakteristickej masky automobilov BMW v tvare obličiek hodne „odviazal“ a rozmernú masku so sieťovinou štruktúrou na tomto kúpé neprijali všetci priaznivci mníchovskej automobilky s nadšením. Celkovo však toto auto vyzerá dobre, a ešte lepšie jazdí. Súčasťou štandardnej výbavy sú Full-LED reflektory (za príplatok sú v ponuke aj adaptívne reflektory s laserovou technológiou BMW Laserlight).



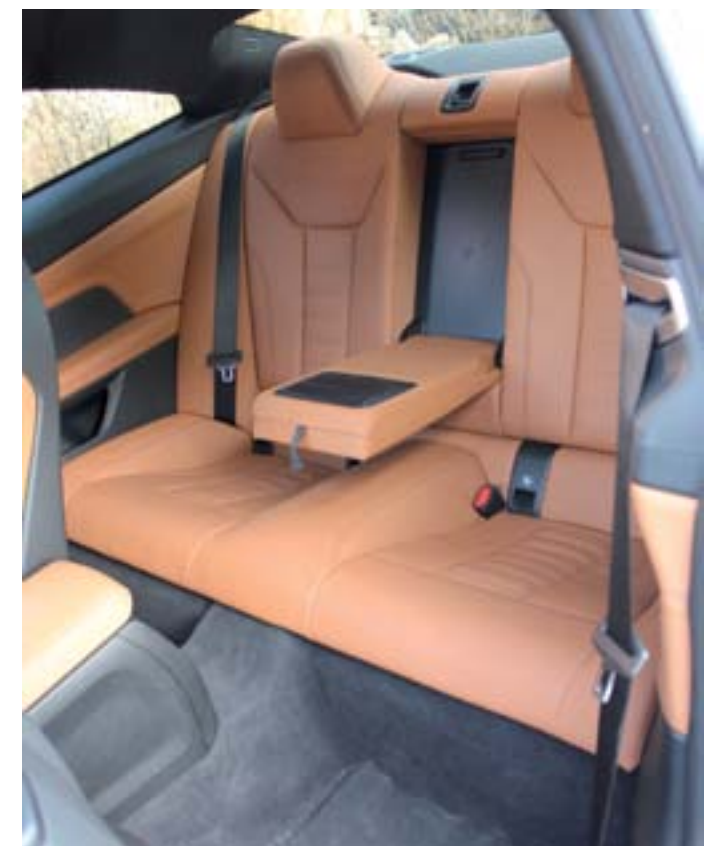
a „plachtení“. Radový trojlitrový šesťvalec vodiča pobáda, aby ho vytáčať až do červeného poľa otáčkomera, lebo má bohatú rezervu výkonnosti. Ťažko sa tomu pokúšeniu brániť aj preto, že kabína je výborne odhlučnená a precízne vyladený podvozok sú významné faktory, vďaka ktorým vodičovi napríklad rýchlosť 80 km/h v tomto aute pripadá ako „päťdesiatka“ v dobrom malom aute.

Vodič si môže vybrať z jazdných režimov Eco, Comfort, Sport a Individual. Režim Eco ponúka úspornú variantu, Comfort umožňuje jazdiť pohodlivo nielen v meste, ale aj na diaľnici, v kabíne nepočuť žiadne rušivé zvuky. Motor spriahnutý s 8-stupňovou automatickou prevodovkou to najlepšie zo seba vydáva pri režime Sport – rýchlosť vozidla lineárne rastie v celom spektre otáčok, až k obmedzovaču. Pri tomto režime počuť ostrejší zamatový zvuk z výfukového systému, žiadneho prskania či strielania z výfuku sa nedočkáte.



K dobrej stabilite a ovládateľnosti prispievajú účinné brzdy a športové riadenie. Adaptívny M podvozok (doplňková výbava) je tvrdší a bezpečný. Vďaka pohonu všetkých kolies xDrive (preferuje zadnú nápravu) vozidlo nemá problémy s náhlými zmenami smeru, aj pri rýchlo prechádzaných v zákrutách výborne drží zvolenú stopu. Len raz alebo dvakrát sme cítili náznak pretáčavého šmyku. Jazdu v tomto kúpé sme si užívali najmä na klukatiaciach sa okresných cestách. Počas týždenného skúšania vozidla sme dosiahli priemernú spotrebu v kombinovanej premávke 8,6 l/100 km, čo považujeme za dobrú hodnotu.

Prémiový pocit a zameranie interiéru na výkon definujú čisto tvarované povrchy a kvalitné materiály. V nami skúšanom vozidle dobre pôsobila koža Vernasca Cognac s dekoratívnym prešivaním (1602 €) a lesklé interiérové lišty Aluminium (568 €). Súčasťou výbavy sú M športové sedadlá vpredu (1023 €) s dobrou bočnou oporou a novo tvarovaný kožou obšitý športový volant „M“. Predné sedadlá a volant boli vyhrievané (doplňková výbava). Prístrojový panel a stredová obrazovka Control Display vytvárajú zoskupenie veľkoplošných displejov. Infotainment je rýchly a prehľadný. Vodič má všetko po ruke a nič



nemusi hľadať. Páčilo sa nám klasické tlačidlové ovládanie automatickej klimatizácie, head-up displej, ambientne osvetlenie interiéru, otočný ovládač iDrive, automatický podávač bezpečnostných pásov a za príplatok výborný Harman/Kardon Surround audio systém. Ak dizajn prednej časti karosérie vybočil zo zaužívaného konceptu automobilky, tak usporiadanie interiéru si zachovalo všetky oceňované vlastnosti automobilov BMW.

Zadné sedadlá so zabudovanými opierkami hlavy sú tvarované ako samostatné a odvezie sa na nich dvojica cestujúcich s výškou do 175 cm, ktorí na prekvapenie majú dosť miesta pre nohy i hlavu. Batožinový priestor ponúka objem 440 litrov a veľký vstupný otvor.

BMW M440i xDrive Coupé sa predáva za 67 050 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 90 194 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
6-ventilový, 24-ventilový radový prepíňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,2:1, zdvihový objem 2998 cm³, najvyšší výkon 275 kW pri 5500 až 6500 ot./min., krútiaci moment 500 Nm pri 1900 až 5000 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vzduchové pružnice jednotky s vyrovnávaním svetlej výšky, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru vpredu 225/45 R-18, vzadu 255/40 R-18.

Karoséria: 2-dverová, 4-miestna typu kúpé

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4794/1852/1393 mm, rázvor náprav 2851 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1815/2245 kg, objem batožinového priestoru 440 l, objem palivovej nádrže 59 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najvyššia rýchlosť 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 4,5 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke 7,5-8,1 l/100 km, CO₂ 184 g/km.



STÁLE DOBRÁ – AJ S „AUTOMATOM“

Prvá Vitara, ktorú spoločnosť Suzuki začala dovážať do Európy v roku 1988, si získala uznanie motoristov zameraných najmä na „offroadové“ schopnosti vozidiel. Súčasnú, štvrtú generáciu uviedli na trh v roku 2015. Vitara vždy vynikala výbornou ovládateľnosťou, komfortnou jazdou na dobrých aj menej udržiavaných cestách, hlavne so systémom pohonu 4x4 AllGrip. Vyslovene „terénna“ bola však len generácia, s ktorou v Európe debutovala. V súčasnosti je to už jednoznačne SUV. Aktuálna generácia Vitary prešla pred dvoma rokmi omladzovacou kúrou. Má v ponuke len jednu pohonnú jednotku, zákazníci si môžu vybrať vyhotovenie s pohonom predných alebo všetkých kolies a z niekoľkých farieb metalického laku, ktoré môžu byť dvojfarebné s kontrastnou strechou. Vyskúšali sme model s pohonom všetkých štyroch kolies v najvyššej výbave Elegance+ s novou 6- stupňovou automatickou prevodovkou, na ktorú zákazníci čakali dlhý rok.



Zážiťový štvorvalec 1.4 BoosterJet nadväzuje na predchodcu, avšak prešiel kompletnou úpravou pre inštaláciu mild hybridného systému. Cieľom bolo zmenšenie spotreby a plnenia prísnejších emisných noriem. Po úprave má motor v porovnaní s predchodcom o 8 kW menší výkon, ale o 15 Nm väčší krútiaci moment. Pri malých otáčkach mu s akceleráciou pomáha remeňom pripojený integrovaný štartér/generátor pracujúci s napätím 48 V, poskytujúci výkon 10 kW a krútiaci moment 53 Nm. Zväčšil sa aj kompresný pomer štvorvalca z 9,9:1 na 10,9:1. Vitara nemá typický hybridný pohon, nemôže jazdiť ani chvíľu na elektrinu – je to naozaj mild hybrid, ktorého potrebu si vynútili nové emisné predpisy. Motor 1.4 BoosterJet Hybrid dosahuje najväčší výkon 95 kW, vrcholná hodnota krútiaceho momentu 235 Nm je dostupná od 2000 ot./min. a drží sa na tejto úrovni až do otáčok 3000 za minútu. Keď sme nesledovali palubný počítač, kde sa zobrazuje tok energií, nebolo cítiť, že šoférujeme „hybrid“. Jazdný prejav je prakticky totožný s modelom poháňaným pôvodným,

pružným 1,4-litrovým motorom. Rast krútiaceho momentu už od malých otáčok, asi 1500 za minútu, je plynulý. Vždy pri uvoľnení plynového pedálu elektromotor začne pribrzďovať spaľovací motor a tým dobíjať batériu. Uloženú energiu vozidlo využije pri zrýchľovaní, pričom spaľovaciemu motoru pomáha elektromotor. Výhodou je aj malá hmotnosť vozidla (prevádzková hmotnosť mild-hybridu je 1345 kg). Akcelerácia z 0 na 100 km/h trvá 10,2 s a maximálna rýchlosť vozidla je 190 km/h. Planétová prevodovka s hydraulickým meničom sa stará o hladké rozjazdy, dobré manévrovanie, podraduje rýchlo a bez rázov. Automatická prevodovka má dlhšie prevody, takže pri zapnutom tempomate a rýchlosti 130 km/h motor točí okolo 2400 ot./min.

Kto nechce nechať voľbu prevodových stupňov na logiku riadiacej jednotky prevodovky, môže preradovať stupne sekvenčne páčkami pod volantom. Na bežnú jazdu po okresných cestách je pohon Vitary dostatočný, nemali sme problém ani pri potrebe rýchlejšieho dokončenia predbiehacieho manévru. Pri vývoji nasledujúcej generácie by mali technici zlepšiť odhlučnenie kabíny. Pri väčších rýchlostiach sa do nej dostáva dosť aerodynamického hluku, ale aj hluku od kolies. Počas týždenného skúšania vozidla sme mali priemernú spotrebu benzínu 7,7 l/100 km.

Stabilita vyššieho vozidla je veľmi dobrá, ani bočné náklony karosérie v zákrutách nie sú výrazné. Vitara v aktuálnej štvrtej generácii aj vďaka svetlej výške (185 mm) jazdu po poľných či lesných cestách s občasnými hlbšími jamami vo vyjazdených koľajach zvláda. Podvozok je síce nalaďený tvrdšie, ale do sedadiel sa nárazy od prejazdu hrboľov či miernych prehĺbení prenášajú v účinne stlmenej podobe. Pohon všetkých kolies využíva osvedčený systém AllGrip s elektromagneticky regulovanou medzinápravovou spojkou. Systém pohonu umožňuje vodičovi voľbu jazdných režimov podľa jazdných podmienok – Auto, Sport, Snow a Lock.

Vyššia stavba karosérie prináša pohodlie ľahkého nastupovania do vozidla. Sedí sa vyššie, vzpriamenejšie, vďaka čomu Vitara poskytuje dostatok miesta cestujúcim na predných aj zadných sedadlách. Vyšším osobám sediacim na zadných sedadlách ukrajuje z priestoru nad hlavou panoramatická strecha. Predné sedadlá vo výbave Elegance+ (kombinácia koža-alcantara) sú rozmerne, s primeraným bočným vedením, v nami skúšanom vozidle boli aj vyhrievané. Do ruky dobre padne kožou potiahnutý výškovo i pozdĺžne nastaviteľný multifunkčný volant, v nami skúšanom vozidle bol vyhrievaný. Vitara má klasické analógové prístroje s kruhovými stupnicami, jednoduchý infotainment s navigáciou, cúvacou kamerou, USB konektor, rádio s CD, MP3/WMA, DAB, Bluetooth, konektivita CarPlay a Android Auto (cez kábel). Automatická klimatizácia sa ľahko ovláda otočnými ovládačmi, čo oceňujeme. Batožinový priestor ostal rovnaký ako pred inováciou (akumulátor sa nachádza pod prednými sedadlami), má objem 375 litrov. Po sklopení operadiel zadných sedadiel sa objem zväčší na 1120 litrov. Prístup do neho je dobrý vďaka širokému a veľkému výklopnému veku. Výhodou je podlaha s dvoma polohami. V nižšej je k dispozícii hlbší batožinový priestor, vo vyššej sa vyrovná schod pri sklopení operadiel zadných sedadiel. Vitara nemá rezervné koleso, len sadu na opravu defektu.

Vitara nezaostáva za konkurenciou ani rozsahom a kvalitou bezpečnostných technológií, má napríklad adaptívny tempomat, zadnú parkovaciu kameru, vpredu, vzadu radarové snímače upozorňujúce vodiča na situáciu pri opúšťaní parkoviska, funkciu upozornenia na vybočenie z jazdného pruhu doplnenú o aktívnu asistenciu, rozpoznávanie dopravných značiek, monitorovanie slepých uhlov, pomocný systém pre rozjazd do kopca, systém udržiavania rýchlosti pri zjazde z kopca (Hill Descent Control), ktorý posádka vozidla využije aj v meste (pri zjazde zasnežených klesajúcich ciest) a iné.

Suzuki Vitara 1,4 BoosterJet Hybrid 4WD so 6-stupňovou automatickou prevodovkou a úrovňou výbavy Elegance+ sa predáva za 26 650 €.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový prepínaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,9:1, zdvihový objem 1373 cm³, najväčší výkon 95 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 235 Nm pri 2000 až 3000 ot./min.

Prevody:
6-stupňová automatická prevodovka, pohon kolies prednej aj 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 posilňovačom, polomer otáčania 5,2 m, pneumatiky rozmeru 215/55 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4175/1775/1610 mm, rázor náprav 2500 mm, svetlá výška 185 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1535/1505 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1345/1780 kg, objem batožinového priestoru 375/1120 l, objem palivovej nádrže 47 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 190 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,2 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 6,2-6,5 l/100 km, CO₂ WLTP 140-146 g/km.

Škoda Octavia RS iV Kombi ■■■■

AUTO NA KAŽDÝ DEŇ



Skratku RS použila Škoda prvý raz v roku 1974 v aute pre motoristický šport. V roku 2000 ju zaviedla aj do produktovej palety svojich bežne predávaných vozidiel. Odvtedy jej športovo ladené modely majú neustály trend nárastu predaja. Štvrtá generácia Škoda Octavia RS 2021 je v ponuke ako liftback aj kombi. Pre obe karosárske verzie sú k dispozícii naďalej zážihové (2.0 TSI) a vznetrové motory (2.0 TDI). Novinkou je hybrid s možnosťou externého nabíjania.



Vyskúšali sme športové kombi, typ RS s prívlastkom iV. Ide o spojenie zážihového motora 1.4 TSI s výkonom 110 kW a krútiacim momentom 250 Nm pri 1550 až 3500 ot./min., ktorý spolupracuje so synchronným elektromotorom s výkonom 85 kW. Spoločne cez 6-stupňovú automatickú dvojspojkovú prevodovku roztáčajú predné kolesá kombinovaným výkonom 180 kW a krútiacim momentom až 400 Nm. Elektrickú energiu dodáva batéria s kapacitou 13 kWh (využiteľnou 10,4 kWh). Využitelná kapacita batérie postačí na elektrický dojazd do 50 km - v závislosti od jazdných podmienok. Octavia kombi RS iV sa rozbehne z nuly na 100 km/h za 7,3 sekundy a dosiahne najvyššiu rýchlosť 225 km/h. Táto plug-in hybridná verzia je oproti klasickej verzii poháňanej spaľovacím motorom o 200 kg ťažšia. Aj napriek svojej hmotnosti s plne nabitým akumulátorom hybridnému modelu dynamika nechýba. Elektromotor má veľký krútiaci moment 330 Nm, čo znamená, že si v elektrickom režime vystačí vo väčšine situácií aj sám, bez toho, aby bola potrebná pomoc spaľovacieho motora. Pri pokojnej jazde sa dá dosiahnuť spotreba energie menšia ako 18 kWh/100 km. S nabitou batériou sme vyskúšali aj jazdu v elektrickom režime na diaľnici, kde spotreba stúpne k hodnote tesne nad 22 kWh/100 km.

Vodič si môže zvoliť voľbu „Auto“ a šípками prostredníctvom infotainmentu nastaviť úroveň kapacity batérie, ktorú chce zachovať, aby si ju ušetril na jazdu v meste, kde má „elektrický pohon“ najväčší zmysel. Vďaka rekuperácii pri brzdení, hlavne pri mestskej jazde, stačí použiť jeden pedál. Ak vodič zloží nohu z plynového pedála, systém sám nastavuje veľkosť rekuperácie, napríklad pred križovatkou, pri jazde z kopca alebo ak je iné auto blízko vpredu. Dynamickú jazdu si možno užiť najmä v športovom režime. Vodič má k dispozícii aj režim Normal, Eco, Individuál a Comfort. Jednotlivé režimy nastavenia sú citelne iné. Pri nabití batérie auto štartuje vždy v elektrickom režime, pri vybití batérie sa prepne do hybridného režimu. S vozidlom sme prešli okolo 700 kilometrov a priemerná spotreba benzínu v kombinovanej premávke vyšla 5 l/100 km. K vozidlu sa v štandardnej výbave dodáva 10 A nabíjačka, batériu možno z domácej nabíjačky dobiť za 5,5 hodiny.

Súčasná Octavia RS iV kombi jazdí skutočne výborne. Aj keď má tuhšie naladený podvozok a má 19-palcové pneumatiky, je to stále auto vhodné nielen na diaľkové trasy po kvalitných cestách, ale dobre plní aj úlohu rodinného „prepravníka“. Vybavená je množstvom asistenčných a bezpečnostných systémov, napríklad modernizovaným systémom Travel Assist, ktorého súčasťou je adaptívny tempomat a systém udržiavania v jazdnom pruhu.



Interiér má čisté línie so športovými sedadlami s dobrou bočnou oporou v dvojfarebnom spracovaní povrchových materiálov a logom RS, trojramenným športovým volantom s logom RS (vyhrievaným) s červeným prešívaním. Červené prešívanie je aj na laktovej opierke, poťahoch sedadiel aj na prístrojovej doske potiahnutej alcantarou. Nechýba 12,5" displej virtuálneho kokpitu, infotainment najnovšej generácie s 10" dotykovým displejom s navigáciou Columbus, projekčný head-up displej, rad tlačidiel na hlavné funkcie. O tom, že je to auto plne využiteľné „v bežnom živote“, svedčí komplex výbavy. Obsahuje napríklad dvojzónovú automatickú klimatizáciu, vyhrievanie predných sedadiel, komfortné telefonovanie s Bluetooth, priehradku na mobil s bezdrôtovým nabíjaním a dvojicu konektorov USB-C, LED ambientné osvetlenie interiéru a iné.

Vzadu sa pohodlne odvezú aj vyšší cestujúci, ktorí majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Batéria je ukrytá pod podlahou batožinového priestoru, ktorý sa zmenšil na 490 litrov. Po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1555 litrov. Vo vozidle je dostatok odkladacích priestorov a Simply Clever riešení.

Škoda Octavia RS sa predáva za 39 276 €. Skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 44 998 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový zážihový prepínaný, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1395 cm³, najvyšší výkon 110 kW pri 5000 až 6000 ot./min., krútiaci moment 250 Nm pri 1550 až 3500 ot./min.
Synchronný elektromotor s permanentným magnetom, maximálny výkon 85 kW, maximálny krútiaci moment 330 Nm, systémový výkon 180 kW, krútiaci moment 400 Nm, kapacita batérie 13 kWh

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, stopový priemer otáčania 10,5 m, pneumatiky rozmeru 225/40 R-19.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4702/1829/1476 mm, rázvor náprav 2681 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1539/1539 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1777/2163 kg, objem batožinového priestoru 490/1555 litrov, objem palivovej nádrže 39,5 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najvyššia rýchlosť 225 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,3 s, spotreba benzínu komb. prevádzke WLTP 1,6 l/100 km, CO₂ 29 g/km



ŠPORTOVO LADENÉ SUV S „HYBRIDOM“



Ford uviedol typ Kuga na trh v roku 2008. Dnes je na trhu tretia generácia tohto SUV s bohatou ponukou pohonných jednotiek. Zákazníci majú na výber vznetrový mild-hybrid, zážihový plug-in hybrid alebo hybrid, ktorý sme mali možnosť vyskúšať v športovo ladennej verzii ST-Line X v tmavomodrej farbe (Blue Metallic).



Výbava ST Line X zahŕňa sadu výrazných exteriérových doplnkov karosérie – pozdĺžniky strešného nosiča čiernej farby, ozdobné kryty prahov predných dverí s logom ST Line, predné reflektory do hmly, športový predný nárazník, športový zadný nárazník, spodné ochranné lišty dverí vo farbe karosérie, rozšírené lemy blatníkov, dvojicu konco- viek výfukov ST Line, zatmavené zadné sklá od B- stĺpika, výborne fungujúce adaptívne LED svetlá a dobre vyzerajúce športové 18“ diskové kolesá z ľahkej zliatiny.

Kuga má priestrannú a funkčnú kabínu. Medzi charakteristické prvky výbavy ST Line X v interiéri patria čierne čalúnenie stropu, hliníkové športové pedále, červené prešívanie poťahov sedadiel, volantu. Predné sedadlá sú pohodlné, dobre tvarované, vyhrievané – sada Winter II – ktorá zahŕňa aj vyhrievanie predných sedadiel, vyhrievaný volant a vyhrievané čelné sklo (doplnková výbava). Do ruky dobre

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový prepínaný zážihový +HEV, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 2488 cm³, najvyšší výkon 112 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 200 Nm. Maximálny výkon elektromotora 92 kW, celkový výkon 140 kW pri 6000 ot./min., celkový krútiaci moment 230 Nm.

Prevody: e-CVT prevodovka, pohon prednej aj 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, pneumatiky rozmeru 225/60 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4626/1882/1666 mm, rázvor náprav 2710 mm, svetlá výška 178 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1773/2280 kg, objem batožinového priestoru 581/1481 l, objem palivovej nádrže 54 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najvyššia rýchlosť 196 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,1 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 5,7-6,3 l/100 km, CO₂ 131-145 g/km.

padne športový volant, nastaviteľný výškovo aj pozdĺžne. Ocenili sme zachovanie klasických tlačidiel a ovládačov, ktoré dnes veľmi často nahrádzajú dotykové displeje. Digitálny prístrojový panel má výbornú grafiku, vodič tu môže sledovať aj štatistiku, ktorá ho často nabáda k eko jazde. Dobre funguje aj multifunkčný 8“ dotykový farebný informačný displej s integrovaným navigačným systémom s mapami pre Európu, rádiom a systémom SYNC 3. Dostupná je aj funkcia Android Auto a Apple CarPlay. Z príplatkovej výbavy za zmienku stojí sada Technology (1504 €), ktorá zahŕňa adaptívny tempomat s funkciou prispôbenia rýchlosti podľa dopravných značiek a navigácie, systém signalizácie prechádzajúceho vozidla v mŕtvom uhle vonkajších spätných zrkadiel, detekciu prechádzajúcich vozidiel pri výjazde z parkovacieho miesta, asistenciu pre jazdu v kolónach, systém rozpoznávania dopravných značiek, aktívny parkovací asistenčný systém, prednú, zadnú parkovaciu kameru. Nechýba ambietne osvetlenie interiéru, USB zásuvky a množstvo odkladacích priestorov.

Na zadných sedadlách sa z hľadiska priestoru pohodlne odvezú dvaja urastení cestujúci. Zadné sedadlá si zachovali svoj posuvný mechanizmus, ktorý umožňuje v prípade potreby vytvoriť výnimočný priestor pre nohy cestujúcich vzadu alebo naopak, zväčšiť objem batožinového priestoru. Batožinový priestor má v základnom usporiadaní objem 581 litrov. Po sklopení operadiel zadných sedadiel sa priestor zväčší na 1481 litrov. Vo vozidle sa nachádzalo rezervné koleso pre núdzový dojazd (145 €).



Pod kapotou je atmosférický 2,5 litrový zážihový štvorvalec Duratec, pracujúci v Atkinsonovom cykle, ktorý ponúka najvyšší výkon 112 kW a 200 Nm krútiaceho momentu. Spaľovaciemu motoru asistuje elektromotor s výkonom 92 kW s najvyšším krútiacim momentom 230 Nm. Automobilka uvádza celkový výkon hybridnej pohonnej sústavy 140 kW. Batéria energiu čerpá z motora a z rekuperácie kinetickej energie vozidla pri jeho spomaľovaní. Hlavnou úlohou elektromotora je pomáhať spaľovaciemu agregátu pri rozbehoch. O prenos krútiaceho momentu na všetky štyri kolesá sa stará eCVT prevodovka s plynule meniteľným prevodom. Prechody medzi elektrickým a hybridným režimom vodič pozná len pri pohľade na digitálny prístrojový panel, inak sú nepostrehnuteľné.



Veľkým plusom je ticho v kabíne, ktorá je výborne odhlučnená, 2,5 litrový štvorvalec posádka takmer nepočuje. Vozidlo bolo vybavené dvojitými akustickými sklami a systémom rušenia hluku cez reproduktory výborného audiosystému. Pružný motor zabezpečuje Kuge lineárny nárast rýchlosti. Zrýchlenie z nuly na 100 km/h skúšaná Kuga zvládla za 9,1 sekundy a dosiahne najvyššiu rýchlosť 196 km/h. Automatická prevodovka preraduje logicky a reaguje včas na zmeny polohy pedála akceleračného. Ovláda sa otočným voličom, umožňuje hladké prepínanie režimov (P,R,N,D). Počas týždenného skúšania vozidla pri prevažne svižnej jazde sme dosiahli priemer spotreby 6,2 l/100 km.

Podvozok je naladený skôr na pohodlné cestovanie, ale nie na úkor stability jazdy. V zákrutách sa Kuga síce bočne nakláňa, ale stabilitu si zachováva aj pri rýchlejšom prejazde zákrut.

Ford Kuga 2.5 Duratec HEV 190k CVT-AWD (140 kW) s úrovňou výbavy ST-Line X sa predáva za 43 390 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 46 284 €.



PRÍTAŽLIVÉ KOMBI V ŠPORTOVEJ ÚPRAVE



Peugeot 308 bol v čase svojho uvedenia na trh vyhlásený za Auto roka (2014). Automobilka Peugeot po úspešnom nasadení novej generácie hatchbacku 308 na trh začala vďaka modelu 308 SW (Station Wagon) výrazne miešať pozície predajných výsledkov aj v kategórii kombi nižšej strednej triedy. „Kariéra“ súčasnej generácie však ešte nekončí, zákaznický záujem si drží inováciami (o najnovšej - modernizácia 2022 - sme písali v dvojčísle júl- august). V oboch karosárskych vyhotoveniach – hatchback aj kombi – po inovácii pribudla nová, modrá farba Vertigo, lakovaná v troch vrstvách.

V ponuke sú úsporné zážihové aj vznetrové motory. Zážihové 1,2 litrové, 3-valcové motory – PureTech 110k BVMP6, PureTech 130k s BVMP6 alebo EAT8. Vznetrový motor zastupuje 1,5-litrový štvorvalec BlueHDi 130k s BVMP6 a EAT8. Peugeot 308 prišiel s hladiska výbavy a dizajnu s novou štruktúrou ponuky, umožní jednoduchšie a prehľadnejšie odlišenie jednotlivých úrovní výbavy. Súčasťou je vyšší medzistupeň, nazvaný „Pack“. Mali sme možnosť vyskúšať Peugeot 308 SW s medzistupňom najvyššej výbavy GT Pack so vznetrovým motorom 1.5 Blu-



eHDi 130k spolupracujúci s 8-stupňovou automatickou prevodovkou a v novej farbe laku Vertigo. K štandardnej výbave GT Pack patria zadná parkovacia kamera, predné, zadné parkovacie snímače, predné Full LED reflektory, predné LED hmlové reflektory, či smerovky s dynamickým rolovaním.

Interiér sa nám páčil od príchodu tohto typu na trh. Súčasťou výbavy je digitálny Peugeot i-Cockpit. Predné športové sedadlá sú pohodlné, ponúkajú dostatok bočnej opory. Majú aj masážnu funkciu a vyhrievanie (doplnková výbava). Na potahoch sedadiel je červené prešívanie, ktoré je aj na výplniach dverí, prístrojovej doske, volante, laktovej opierke a na koberčekoch. Tlačidiel je málo, takmer všetko podstatné sa ovláda cez multifunkčný dotykový farebný displej s uhlopriečkou 10" s veľkým rozlíšením. Nastaviť možno navigáciu s hlasovým ovládaním, rádio, ventiláciu a ďalšie funkcie. Je to efektívne, ale dosť náročné na pozornosť vodiča počas jazdy. Analógové „budíky“ vystriedal digitálny prístrojový štít. Nechýba ani kompatibilita s Mirrorlink Android Auto a Apple CarPlay. V minulosti sme už vyskúšali viacero modelov Peugeotov aktuálnej generácie, takže na malý, športový kožu potiahnutý volant s hrubším prierezom venca sme si už zvykli.

Vzadu sa pohodlne odvezú aj vyššie osoby, majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Kombi vyniká aj veľkosťou batožinového priestoru. V základnom usporiadaní má objem 610 litrov, po sklopení operadiel zadných sedadiel, priečne delených v pomere 60:40, vznikne rovná plocha a objem nad ňou sa zväčší na 1660 litrov. Pack GT zahŕňa aj inteligentný kotviaci systém v batožinovom priestore.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

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

Prevody:
8-stupňová automatická prevodovka EAT8, 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, polomer otáčania 5,6 m, pneumatiky rozmeru 225/45 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4585/1863/1460 mm, rázor náprav 2730 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1551/1546 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1506/1890 kg, objem batožinového priestoru 610/1660 l, objem palivovej nádrže 52,5 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 205 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,7 s, spotreba nafty v komb. prevádzke 4,8-4,9 l/100 km, CO₂ WLTP 125-128 g/km.



Pod kapotou skúšaného vozidla pracoval vznetrový 1,5-litrový motor. Jeho konštrukčným základom je osvedčený štvorvalec 1.6 BlueHDi s najväčším výkonom 96 kW (po inovácii +8 kW). Krútiaci moment ostal nezmenený, 300 Nm pri 1750 ot./min. V PSA majú dostatočne dlhú tradíciu vo vývoji a výrobe menších vznetrových motorov, takže aj v tomto aute pracuje spoľahlivo, kultivovane v celom rozsahu pracovných otáčok. Ochotne auto zrýchľuje už od 1500 ot./min. až k 4000 ot./min. V skúšanom Peugeotte presvedčil, že je úsporný, čomu napomáha aj vhodne sprevodovaná 8-stupňová automatická prevodovka EAT8. Preraďuje hladko a logicky, pri prudšom zabrzdzení (napríklad pred zákrutou) nemá problém podradiť aj o tri stupne. Zrýchlenie z 0 na 100 km/h tento model zvládne za 9,7 sekundy a vozidlo dosiahne najväčšiu rýchlosť 205 km/h. Driver Sport Pack, zahŕňa športový zvuk motora, červené podsvietenie prístrojovej dosky, zobrazenie dynamických parametrov vozidla na displeji, tuhé a priame riadenie, nechýba športová odozva plynového pedálu. S veľkým podielom jász v meste a na diaľnici sme jazdili so spotrebou 5,2 l/100 km.

Podvozok verzie GT má prepracovaný podvozok, je „tuhší“, ale nie o toľko, aby nedokázal účinne tlmiť rázy od prejazdu nerovností cesty do karosérie. Podvozok zneistie len pri rýchlom prejazde zákrut so sériou väčších priečných nerovností - naznačuje, že môže dôjsť k nedotáčavému šmyku. Vtedy sme radšej povolili tlak na plynový pedál a dokončili bezpečne výjazd zo zákruty po zamýšľanej dráhe. Skúšaný model 308 SW GT je „športovo ladený“, ale skutočným športovým náradím nie je.

Súčasťou výbavy je celá paleta jazdných asistenčných systémov, napríklad adaptívny tempomat s funkciou Stop-Go, najnovšia generácia automatického núdzového brzdenia, aktívny systém varovania pred vybočením z jazdného pruhu, systém monitorovania únavy vodiča, systém snímania mŕtveho uhla, Pack Assist a iné.

Peugeot 308 SW 1.5 BlueHDi 130k EAT8 GT sa predáva za 28 790 €.



EXKLUZÍVNY RODOKMEŇ

Značka Lexus v júli predstavila druhú generáciu svojho obchodne úspešného luxusného SUV strednej triedy NX. Prvú generáciu uviedla na trh v roku 2014 a predalo sa z nej viac ako 170 000 vozidiel.

Dva modely (NX 250, NX 350) novej generácie poháňajú zážihové motory, model NX 350 h má hybridný pohon bez potreby externého dobíjania a model NX 450h+ je prvým plug-in hybridným vozidlom značky Lexus.



Pri vývoji druhej generácie odborníci značky využili nielen súčasné možnosti konštrukčného postupu ako je digitálne modelovanie karosérie i jednotlivých dielcov, ale v závere vývoja aj profesionálnych pretekárov. Tí prototypy testovali na okruhu v zariadení Shimoyama spoločnosti Lexus a pomohli pri vyladovaní jazdnej dynamiky nového typu NX – predovšetkým riadenia a brzdenia. Výkonná výpočtová technika zrýchľuje a zdokonaľuje vývojový proces automobilov, ale základným predpokladom najvyššej úrovne vnímanej kvality napriek tomu ostávajú schopnosti ľudských rúk, uší a očí.



Napriek výbornej predajnosti prvej generácie typu NX je druhá generácia od základu novo prekonštruovaným vozidlom. V porovnaní s predchodcom má až 95 % dielcov nových. Vyžiadalo si to aj zavádzanie nových technológií v oblasti bezpečnosti a pohodlia pri súčasnom zmierňovaní nákladov pre zabezpečenie cenovej dostupnosti pre zákazníkov.

Nová generácia prekonáva avantgardné čaro prvej generácie NX. Jej funkčná krása sa prejavuje aj na detailoch, ktoré sú výsledkom spolupráce medzi dizajnérmi a výkonnosnými konštruktérmi. Príkladom môže byť riešenie usmernenia prúdenia vzduchu ponad a popod karosériu, ako sú napríklad zapustené bočné lišty a spodný kryt motora s novým dizajnom.

Spojenie estetiky a funkčnosti cítiť aj v interiéri. Keď sa vodič blíži k vozidlu, privíta ho rozsvietenie kľúčiek na dverách. S takou intenzitou, že v noci sa dokáže vyhnúť prípadnej kaluži, ktorá je v blízkosti dverí vodiča. Vo vnútri má posádka k dispozícii viacfarebné ambientné osvetlenie, ktoré umožní pretvoriť kabínu pomocou palety 64 odtieňov. Pôsobivo spracovaný, komfortný a priestranný interiér je dôkazom remeselného majstrovstva a zároveň aj dokonalým prostredím na počúvanie nového prémiového systému Mark Levinson® s priestorovým zvukom (17 reproduktorov). Vzrušujúci a zároveň upokojujúci priestor, kde všetko spríjemňuje klimatizačný systém s technológiou S-Flow, ktorá dokáže rozpoznať obsadené sedadlá alebo dopadajúce slnečné lúče, na základe čoho upravuje klímu v interiéri.



Nový Lexus NX je 4660 mm dlhý, 1865 mm široký, 1640 mm vysoký a má 2690 mm dlhý rázvor náprav. Je postavený na novej platforme Lexus GA-K, ktorá najviac prispela k medzigeneračnému zníženiu ťažiska vozidla a k jeho vynikajúcim jazdným vlastnostiam. Súčasťou rozsiahlej bezpečnostnej a komort cestovania zlepšujúcej výbavy nového Lexusu NX je systém Lexus Safety System+ tretej generácie. Prináša nové funkcie a zlepšenia systémov, ktoré sú vyladené tak, aby vodičovi ponúkali prirodzenejší pocit z používania vozidla. Medzi zlepšenia patrí ďalšie rozšírenie schopností prednázorového bezpečnostného sys-



Pri návrhu kokpitu vodiča sa jeho tvorcovia riadili koncepciou Tazuna. Vychádza z japonského výrazu, ktorý označuje ovládanie koňa jazdcom pomocou uzdy a jej zámerom je poskytnúť vodičovi priamu a intuitívnu kontrolu nad vozidlom v zmysle zásady „ruky na volant, oči na cestu“. Dodáva vodičovi pocit istoty a kontroly nad vozidlom a jeho okolím, poskytuje mu intuitívne prepojenie so všetkými kľúčovými prístrojmi v okolí vodiča, akým je napríklad projekčný displej, najväčší vo svojej kategórii. Ticho pri jazde umocňuje prepojenie vodiča s cestou, rovnako ako zlepšená aerodynamika a nižšie ťažisko vozidla. Pri zatáčaní alebo zrýchľovaní dochádza k príkladnej súhre medzi pohonnou jednotkou, novým tuhým podvozkom a mimoriadne precíznym riadením. Svojou dynamickou presnosťou vozidlo posádku nabudí a rovnako aj upokojí. A to je presne obsahovým naplnením termínu „*Lexus Driving Signature*“. Kľúčom k dosiahnutiu tohto cieľa je využitie platformy z dielne automobilky Lexus, ktorá prináša nižšie ťažisko.





tému a zmeny adaptívneho tempomatu, aby dokázal rýchlejšie rozpoznať vozidlá, ktoré sa nečakane zaradia pred Lexus NX. Nový systém nastupovania a vystupovania s elektronickou západkou upozorňuje na vozidlá alebo cyklistov približujúcich sa zozadu, a v takej situácii zabráňuje otvoreniu dverí, aby nedošlo k nehode.

Výsledkom 15-ročných priekopníckych skúseností v oblasti elektrifikácie sú až dve verzie hybridného pohonu v ponuke štyroch alternatív pohonných jednotiek pre novú generáciu Lexusu NX. Lexus väčšinu svojich automobilov vo svete, a aj u nás, predáva s hybridným pohonom a zákazníci tento druh pohonu uprednostňujú čoraz viac. Preto k hybridnému pohonu bez nutnosti dobíjania Lexus pre novú generáciu NX pridá – premiérovú – aj hybridnú verziu pohonu s možnosťou externé-



ho dobíjania trakčnej batérie. Veľký výkon a razantná akcelerácia sa tak spájajú s najmenšími hodnotami spotreby paliva a emisií v tejto triede vozidiel, a to bez obetovania časti objemu batožinového priestoru alebo palivovej nádrže.

Cena modelu Lexus NX 350h s pohonom kolies prednej nápravy pri najnižšej úrovni výbavy Comfort začína pri sume 47 900 €, cena verzie s pohonom všetkých štyroch kolies začína sumou 49 900 €. Súčasťou výbavy Comfort je spomínaný Lexus Safety System+, dvojzónová automatická klimatizácia, protihlukové sklá s UV filtrom a ďalšie prvky výbavy, dotvárajúce predstavy zákazníkov o autách prémiového segmentu. Hybridnú pohonnú sústavu tvorí zážihový štvorvalec zdvihového objemu 2487 cm³ s najvyšším výkonom 141 kW spolupracujúci s elektromotorom výkonu 134 kW. Súčasťou pohonu je prevodovka E-CVT, lítium-iónová batéria a riadiaca jednotka hybridného pohonu. Tá v prípade verzie s pohonom kolies oboch náprav reguluje aj pripájanie a veľkosť krútiaceho momentu elektromotora pre pohon zadných kolies.

Jeho najväčší výkon je 40 kW a krútiaci moment 121 Nm. Najväčší systémový výkon hybridnej sústavy je 178 kW. Model s pohonom predných kolies zrýchľuje z 0 na 100 km za 8,7 s, s pohonom 4x4 za 7,7 s. Najväčšia rýchlosť oboch verzií v elektrickom režime je 125 km/h.

Model Lexus NX 450h+, prvý „plug-in-hybrid“ značky Lexus, sa vyrába len s pohonom kolies oboch náprav a jeho výbava začína až treťou úrovňou výbavy Executive. Cena začína sumou 64 900 €, súčasťou bohatej výbavy sú okrem iného zatmavené sklá zadného páru dverí a veka batožinového priestoru, sedadlá potiahnuté syntetickou kožou Tahara, sedadlo vodiča elektricky nastaviteľné v 8 smeroch, automatická klimatizácia so snímačom vlhkosti...

Nový Lexus NX si už môžu zákazníci objednávať, vozidlá začnú dorábať koncom tohto roka.

-ls-

Predstavujeme

Lexus LC 500 Convertible

Napriek tomu, že sezóna kabrioletov u nás trvá iba pár mesiacov v roku, existujú modely, ktoré zaručujú komfortnú jazdu po celý rok.

Napríklad Lexus LC 500 Convertible so systémom Lexus Climate Concierge, ktorý zabezpečí tepelný komfort v rôznych podmienkach.



Pôžitok z jazdy kabrioletom za každého počasia



Príjemnú jazdu v tomto aute si možno vychutnávať aj vďaka Lexus Climate Concierge – inovatívnemu systému, ktorý koordinuje činnosť vetracích otvorov, ventilácie, vyhrievania sedadiel a volantu. Jeho úlohou je zabezpečiť tepelný komfort po celý rok nezávisle od toho, či vodič jazdí so strechou alebo bez nej.

Aby bol tento klimatický systém dokonale účinný, potrebuje aerodynamicky optimalizovanú karosériu. Dizajnéri Lexusu LC 500 Convertible vynaložili maximálne úsilie, aby prúdici vzduch nepôsobil v kokpite rušivo. Ide aj o také detaily, ako je priehľadný aerodynamický deflektor, ktorý zaručuje pohodlie a ticho. Ľahký vánok vo vlasoch? Rozhodne áno. Turbulentný tajfún a víchrica? Rozhodne nie!

Interiér Lexusu LC 500 Convertible ponúka priestor, v ktorom môže klimatický systém predviesť skutočnú show. Okrem spomínanej koordinácie vetrania a vyhrievania sedadiel či volantu majú vodič aj spolucestujúci k dispozícii funkciu vyhrievania oblasti krku, ktorá automaticky alebo na želanie obalí šíju príjemne teplým vzduchom aj uprostred zimy. Vetracie otvory zabudované do opierok hlavy sú navrhnuté tak, aby ich mohli používať ľudia rôzneho vzrastu.

Elektronika sa stará o to, aby čo najrýchlejšie zabezpečila komfort celej posádke vozidla. Ak je horúci deň, rozohriate sedadlo bleskovo ochladí a v studenú zimnú ráno vyhrievané sedadlo privíta teplom hneď po nahriatí motora. Systém tiež rozpozná, či je obsadené miesto spolujazdca, aby sa zbytočne nevyhrievalo prázdne sedadlo.

Systém Climate Concierge zohľadňuje aj ďalšie faktory. Množstvo snímačov umožňuje priebežne reagovať na intenzitu slnečného svetla, vonkajšiu teplotu a dokonca aj rýchlosť, akou sa auto pohybuje. V závislosti od rýchlosti sa mení činnosť vetracích otvorov a všetko je zosladené ako symfonický orchester, ktorý predvádza ukázkový repertoár.



Vhodným príkladom môže byť situácia, keď auto vchádza do tunela. Chladnejší vzduch a nedostatok slnečného svetla sú signálom na dočasné zväčšenie teploty privádzaného vzduchu. Na druhej strane, keď auto opúšťa cestu, ktorá vedie cez les do otvoreného priestoru, Lexus Climate Concierge okamžite spustí korekcie, ktoré nedovolia, aby sa interiér na priamom slnku priveľmi ohrial.

Lexus Climate Concierge je aj v iných automobiloch značky Lexus. Prvýkrát ho predstavili v roku 2012 vo vlajkovom type LS. Odvtedy prešiel mnohými inováciami. Vďaka nemu dnes možno smelo povedať, že jazda kabrioletom nebola nikdy taká príjemná.

A to za každého počasia!

-ls-



Európska premiéra prvého SUV-kupé Volkswagen

Volkswagen predstavil nový malý crossover Taigo, čím prináša po prvý raz na európsky trh svoj typ s karosériou SUV-kupé. Taigo s pohonom predných kolies zaujme trendovou karosériou typu crossover, zvýšenou polohou sedadiel, najmodernejšou konektivitou a veľkou úžitkovou hodnotou. Strecha päťmiestnej karosérie v štýle kupé sa dozadu zvažuje bez toho, aby obmedzila vnútornú výšku kabíny nad zadnými sedadlami.

Taigom Volkswagen rozširuje svoje portfólio malých typov, skonštruovaných na báze modulárnej stavebnice MQB-A0, ako Polo a T-Cross (SUV) o tretiu verziu karosérie, ktorá bola doteraz predovšetkým vyhradená automobilom vyšších cenových kategórií.



Pri vývoji nového typu Taigo ťažisko spočívalo na dizajne, individualite a emóciách. Malý crossover má štandardne LED reflektory, digitálny združený prístrojový panel a systém infotainmentu najnovšej generácie (MIB3), čím SUV-kupé s dĺžkou 4,26 metra prináša do svojej triedy nový technologický štandard. Expresívny tvar karosérie je doteraz jedinečný v produktovom portfóliu značky Volkswagen.

S karosériou typu crossover a siluetou kupé má najlepšie predpoklady, aby oslovil fyzicky a mentálne mladú skupinu zákazníkov. Technickú bázu nového typu tvorí modulárna stavebnica komponentov s priečne uloženým motorom MQB-A0 koncernu Volkswagen. Vďaka tomu môže mať Taigo na želanie napríklad adaptívne reflektory „IQ.LIGHT LED-Matrix“ s osvetlenou priečnou lištou na maske chladiča a najmodernejšie asistenčné systémy.



Na vzhľade karosérie je nápadná najmä silueta pripomínajúca kupé so silne dopredu sklonenými zadnými stĺpkami karosérie. Tvar karosérie je inšpirovaný SUV-kupé z vyšších automobilových tried, čím Taigo vyniká vo svojom segmente. Batožinový priestor má základný objem 438 litrov, čo je iba o málo menej ako poskytuje T-Cross s posuvným zadným sedadlom (385 až 455 litrov). Na výber bude 8 farieb karosérie, z ktorých s výnimkou jednej (Deep Black) sa všetky budú dať na želanie kombinovať s kontrastnou čiernou strechou kabíny.

V interiéri Taigo zaujme sériovo montovaným multifunkčným volantom a modernými ovládacími prvkami. Systémy infotainmentu využívajú tretiu generáciu modulárnej stavebnice infotainmentu MIB3 vrátane jednotky OCU (Online-Control-Unit) s elektronickou kartou eSIM a „App-Connect Wireless“ (podľa verzie vybavenia). Najnovšie funkcie zahŕňajú prístup k streamingovým službám, hlasové ovládanie prirodzenou rečou (vo vybraných jazykoch) a personalizáciu s podporou cloudu prostredníctvom „Volkswagen ID“.

Najmodernejšie asistenčné systémy zabezpečujú mimoriadny komfort a bezpečnosť, čím sa nové SUV-kupé približuje k typom Volkswagen vyšších tried. Bez ohľadu na verziu vybavenia má Taigo sériovo systém „Front Assist“ s funkciou núdzového brzdenia a asistenčný systém na udržiavanie jazdného pruhu „Lane Assist“.

Za príplatok si zákazník bude môcť objednať aj asistenčný systém „IQ.DRIVE Travel Assist“, ktorý umožňuje čiastočne automatizovanú jazdu do rýchlosti 210 km/h.



Taigo, rovnako ako ostatné aktuálne typy Volkswagen, sa bude predávať v štyroch verziách vybavenia – základnej (Taigo), Life, Style a R-Line. Na výber budú tri zážihové motory: trojvalec 1.0 TSI s výkonom 70 kW alebo 81 kW a štvorvalec 1.5 TSI s výkonom 110 kW. Pri výkonnejších motoroch bude k dispozícii aj 7-stupňová dvojspojková prevodovka DSG.

Taigo sa bude vyrábať v španielskom závode Pamplona a predávať sa začne na jeseň tohto roku.

Inovované typy SEAT Arona a Ibiza sú už aj na našom trhu



SEAT na začiatku leta predstavil dvojicu svojich malých automobilov Arona a Ibiza v ich inovovanej podobe. Ibiza už patrí k ikonám značky, zástupca dovozcu automobilov SEAT na Slovensku jej nedávne inovačné úpravy označil ako evolúciu zvonka a revolúciu v interiéri. Arona, kríženeц hatchbacku so SUV, zaujme robustnejším vzhľadom, najmä vo verzii výbavy Xperience. Aj keď je na trhu kratšie ako Ibiza, od svojej premiéry v roku 2017 doteraz sa predalo takmer 400 tisíc Aron. V minulom roku už bola druhým najpredávanejším typom značky.

Obe autá majú Full LED svetlá i vpredu aj vzadu, upravené masky chladičov, pristrojové dosky s mäkkým povrchom plastov a ďalšie úpravy a nové prvky výbavy. Od začiatku predpredaja ich výrobca ponúka s akčnou výbavou Family a táto výhoda pre zákazníkov zostáva v platnosti aj teraz, keď vozidlá začnú reálne prichádzať do predajnej siete značky na Slovensku. Termíny aj ich dodávok komplikujú problémy s nedostatkom polovodičových prvkov.

Cena (akciová) Arony v najnižšej úrovni výbavy Style Family začína sumou 16 530 €. Model poháňa motor 1.0 TSI s výkonom 81 kW spolupracujúci so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, respektíve 18 090 € s rovnakým motorom a s automatickou 7-stupňovou

DSG prevodovkou. Arona aj Ibiza sa vyrábajú aj s nižšou úrovňou výbavy Reference, aj sa k nám takto vybavené autá pred ich inováciou dovážali, ale zákaznícky záujem bol u nás o ne malý, ich podiel z predaja bol okolo 1 %.

Výbava Style Family ponúka v štandarde všetky významné asistenčné systémy, vo výbave nechýba automatická dvojzónová klimatizácia, rádio s 8,25 palcovým dotykovým displejom, SEAT Full Link na pripojenie všetkých mobilných zariadení, vyhrievané výškovo nastaviteľné predné sedadlá, Full LED svetlá, predné hmlovky s prísvecovaním do zákrut, či 16-palcové zliatinové disky.

Nad Style Family stoja úrovne výbavy XP Family a FR Family. Aronu vo vábavách XP a FR si možno kúpiť aj s výkonným motorom 1.5 TSI a prevodovkou DSG.

Typ Ibiza dostal pri inovácii okrem iného voľne stojaci centrálny displej infotainmentu i nový ergonomický multifunkčný volant potiahnutý kožou Nappa. Najlacnejšia Ibiza so stupňom výbavy Style Family, poháňaná motorom 1.0 TSI s výkonom 70 kW stojí 14 490 €. Motor TGI schopný spaľovať okrem benzínu aj zemný plyn (CNG) zostal v ponuke motorov pre Ibiza aj pre Aronu, ale nim poháňaný model je bez cenového zvýhodnenia Family. Ibiza s takýmto motorom je za 17 440 €, Arona za 19 190 €.

-st-

Trhákom leta sú MPV, predávalo sa ich medziročne o 26 % viac. Rastie záujem aj o SUV a kombi

Až 30 % zákazníkov autobazárov si volí variant kombi, 28 % hatchback a 21 % SUV.

Počas tohtoročného, druhého "covidového" leta, sa podobne ako vlni množstvo Slovákov vydáva za zážitkami na dovolenky po Slovensku alebo uprednostňujú oddych na chatách a chalupách. Preto stúpa záujem o vozidlá kombi, SUV a MPV, ktoré majú pre tento typ dovolenky ideálne parametre s veľkým batožinovým priestorom. Najvýraznejší nárast je v kategórii luxusnejších automobilov s karosériou kombi, ako sú napríklad BMW 3 alebo Škoda Superb. Vyplynulo to z analýzy najväčšieho predajcu ojazdených automobilov AAA AUTO.

Covidom poznačené letné prázdniny ľudí donútili k zmene svojich zvyklostí, preto sa mnohí rozhodli namiesto leteckého zájazdu investovať do automobilu. Výrazne tak stúpol záujem o verzie kombi, SUV a MPV. "Podiel predaných kombikov sa za posledný mesiac vyšplhal na tridsať percent a ide tak o najpredávanejší variant vozidiel. Zákazníci pre pandemické opatrenia obmedzili cestovanie bromačnou dopravou, preto väčšie vozidlá „valcuju“ tie menšie, ako sú napríklad hatchbacky, ktoré boli donedávna najpredávanejším variantom vôbec. SUV sa podieľajú na predajoch 21 percentami. Najviac ale vzrástol dopyt po MPV, ktorých sa len v júli predalo o 26 percent viac ako pred rokom," uviedla Karolína Topolová, generálna riaditeľka a predsedníčka predstavenstva skupiny AURES Holdings, prevádzkovateľa siete autocentier AAA AUTO. "Tohtoročná letná sezóna patrí všeobecne k tým

najsilnejším v našej histórii, čo potvrdzuje aj fakt, že sme v júli predali vôbec najviac automobilov v porovnaní s predchádzajúcimi júlmi za dobu takmer tridsaťročnej histórie. V rámci skupiny sme predali viac ako 8700 automobilov," doplnila Topolová.

Hoci v rebríčku obľúbenosti veľkopriestorových automobilov vedú stále kombi verzie - Škoda Octavia (10,7 %), Škoda Fabia (6,3 %) a Volkswagen Passat (5,6 %), oproti vlaňajšku sa ich predalo v sieti autocentier AAA AUTO o dosť menej. V prípade Škody Fabia poklesol záujem dokonca o 15,3 %. Do popredia sa začínajú dostávať aj donedávna o niečo menej obľúbené kombi. V kategórii luxusných vozidiel rastie aj záujem o Škodu Superb, ktorá je zároveň štvrtým najpredávanejším veľkopriestorovým automobilom tohtoročného leta.

„Pandémia a zmena cestovateľských zvyklostí Slovákov ovplyvňuje aj nároky na výbavu automobilov. Hoci komfortné prvky sú stále na vzostupe, teraz pozorujeme pri záujme o ne ešte výraznejší nárast. Napríklad automatickú prevodovku si volí u väčších automobilov o 18 % viac zákazníkov ako vlni a tento dopyt tak tvorí už takmer tretinu zo všetkých predaných vozidiel. To je najviac v našej histórii," upozorňuje Karolína Topolová. Oproti vlaňajšku vzrástol aj záujem o autá s pohonom všetkých kolies. Zaujímavý je aj vývoj v prípade voľby paliva, kde nafta poráža benzín a ďalšie alternatívne palivá s podielom 60 %, a to aj napriek tomu, že dopyt po benzíne pri veľkopriestorových automobiloch narástol medziročne o 16 %.

-aa-



Way of Life!

JAZDITE S RADOSTOU



EASY WAY
3+7
 ROKOV
 NA MOTOR A PREVODOVKU

Doprajte si Suzuki a radosť vám spraví poistenie zadarmo

Využite limitovanú akciu na **100 kusov Suzuki**! Vyberte si hybrid **Vitara** alebo **SX4 S-Cross** a jazdíte bez obáv s **PZP a havarijným poistením na rok úplne zadarmo**. Navyše vám pribalíme aj zimné kolesá ako darček. Poponáhľajte sa, akcia platí iba na skladové vozidlá do vypredania limitovaného počtu kusov.

S programom Easy Way získate zdarma tri roky záruky a sedem rokov poistenia na motor, turbo, prevodovku a systém Mild Hybrid. Emisie CO₂ 121 - 146 g/km, kombinovaná spotreba paliva 5,4 - 6,5 l na 100 km. Všetky podrobné informácie nájdete na www.suzuki.sk. Ilustračné foto.





BMW Group na novom formáte autosalónu IAA Mobility 2021 v Mníchove

Radosť z jazdy v rôznych podobách, inovácie vytvorené tak, aby posunuli hranice trvalej udržateľnosti mestskej budúcnosti zajtrajška. To všetko bude uprostred expozície spoločnosti BMW Group na podujatí IAA Mobility 2021. Predstavenie najmodernejších nových typov a technologických inovácií ponúknu návštevníkom podujatia, ktoré sa prvý raz koná v domácom meste spoločnosti BMW, v Mníchove od 7. — 12. septembra 2021.

Na viacerých miestach po celej metropole Bavarska ponúkne spoločnosť BMW Group, najväčší vystavovateľ na IAA, návštevníkom aktívne jazdné zážitky, pohľady do zákulisia vývoja a zároveň aj možnosť diskutovať o výzvach budúcnosti. Hlavnou myšlienkou toho všetkého sú ďalekosiahle ciele trvalej udržateľnosti. Spoločnosť BMW Group oznámila, že do roku 2030 zmenší emisie CO₂ o viac ako 200 miliónov ton. Podarí sa to dosiahnuť viacerými zmenami v oblastiach ako sú ťažba surovín, výroba, fáza užívania vozidla a recyklácia.

Zámerom je zmenšiť do roku 2030 emisie CO₂ z výroby o 80 percent a zároveň v priebehu najbližších desiatich rokov dostať na cesty približne desať miliónov plne elektrických vozidiel. Spoločnosť okrem toho plánuje zmenšiť emisie CO₂ z každého vozidla počas jeho životného cyklu minimálne o tretinu.

Obehová ekonomika ako hlavná téma podujatia IAA Mobility 2021
Sprísený záväzok k obehovej ekonomike a s tým spojená menšia spotreba zdrojov budú mať veľmi výrazný dosah. Preto spoločnosť BMW Group spravila z obehovej ekonomiky centrálnu tému podujatia IAA 2021. S prístupom Re:think, Re:duce, Re:use, Re:cycle (**Premysli, Zmenši a Zrecykluj**) predstavuje spoločnosť nový celostný pohľad na to, ako sa vo vozidlách budúcnosti dajú výrazne zmenšiť množstvá použitých primárnych surovín. So zámerom zmenšiť spotrebu zdrojov na vozidlo sa bude musieť výrazne zväčšiť podiel využitia druhotných materiálov ako napríklad recyklovaná oceľ, plasty či hliník. Spoločnosť BMW Group zaujíma k trvalej udržateľnosti celostný prístup. To znamená, že pokiaľ ide o spoločnosť ako takú a jej zamestnancov, tak sa zaoberá aj sociálnou trvalou udržateľnosťou, získavaním materiálov, dodávateľským reťazcom a spoločenskou zodpovednosťou.

Zámerom spoločnosti je vytvoriť v automobilovom priemysle čo najviac trvalo udržateľný dodávateľský reťazec.

BMW iX: technologická vlajková loď pre trvalo udržateľnú mobilitu

Spomedzi nových vozidiel na podujatí IAA Mobility 2021 bude hlavnou hviezdou typ BMW iX. Nová technologická vlajková loď spoločnosti BMW Group vytvára cestu pre inovácie v oblastiach elektrickej mobility a digitalizácie. Piata generácia technológie BMW eDrive umožňuje radosť z jazdy bez lokálnych emisií s elektrickým pohonom všetkých kolies a s dlhým dojazdom. BMW iX využíva nové technologické vybavenie z viacerých oblastí vývoja — usporiadanie a konektivita na palube, softvér, digitálne služby, konektivita a služby autonómnej jazdy. Výsledok dosiahnutých pokrokov sa prejavuje v najmodernejšej generácii ovládacieho a operačného systému iDrive, v mimoriadne účinnom využívaní energie a v mnohých inovatívnych asistenčných systémoch vodiča. BMW iX je moderné SUV, ktoré vznikalo smerom zvnútra von a nanovo definuje pohľad na vnútorný priestor a na luxus.

Konceptom vozidla, výberom materiálov, získavaním surovín a výrobným procesom typu BMW iX nastavila spoločnosť BMW Group vysokú latku pre trvalú udržateľnosť. Na začiatok predaja sa predstavia modely poháňané jedným elektromotorom na prednej náprave a ďalším na zadnej náprave, čím v BMW iX xDrive50 vzniká systémový výkon 385 kW, s kombinovanou spotrebou elektrickej energie od 23,0 do 19,8 kWh na 100 kilometrov a s dojazdom do vzdialenosti viac ako 630 kilometrov podľa testovacieho cyklu WLTP (predbežné hodnoty) a BMW iX xDrive40 so systémovým výkonom 240 kW, s kombinovanou spotrebou elektrickej energie od 22,5 do 19,4 kWh na 100 kilometrov a s dojazdom do vzdialenosti viac ako 425 kilometrov podľa testovacieho cyklu WLTP.

BMW i4: elektrická mobilita prichádza do srdca značky BMW

Typ BMW i4 prvý raz prináša plne elektrickú mobilitu do prémiovej strednej triedy. BMW i4 spája mimoriadne športový pohľad na radosť z jazdy bez vypúšťania lokálnych emisií s vnútorným priestorom a praktickým využitím štvordverového Gran Coupé. Jeho progresívny charakter podčiarkujú piata generácia technológie BMW eDrive, nový systém iDrive a široký výber asistenčných systémov vodiča.



BMW radu 2 Coupé: neporovnateľná radosť z jazdy v prémiovom kompaktnom segmente

Nová generácia BMW radu 2 Coupé vytvára svojím dynamicky zameraným konceptom nové športové štandardy v prémiovom kompaktnom segmente. Extrovertný dizajn plný mladíckej sviežosti sa jasne spája s výkonnými vlastnosťami dvojdvierového automobilu, zatiaľ čo pohon zadných kolies a technológia podvozka prevzaté z BMW radu 4 Coupé vytvárajú nenapodobiteľnú radosť z jazdy. To sa prejavuje predovšetkým v novom modeli BMW M240i xDrive Coupé (kombinovaná spotreba paliva: 8,8 - 8,1 l/100 km podľa cyklu WLTP podľa cyklu WLTP). Tento výkonný model od divízie BMW M GmbH poháňa šesťvalcový radový zážihový motor s výkonom 275 kW a z 0 na 100 km/h zrýchli za 4,3 sekundy.



BMW radu 4 Gran Coupé: elegantné spojenie dynamiky a funkčnosti

V novom BMW radu 4 Gran Coupé sa spájajú pre značku BMW typická radosť z jazdy, športová elegancia a moderná funkčnosť. Celkový koncept vozidla so štvoricou dverí, veľkým vekom batožinového priestoru, s dynamicky plynúcimi líniami a s piatimi plnohodnotnými sedadlami, prináša do prémiovej strednej triedy niečo úplne nové a originálne. Druhá generácia BMW radu 4 Gran Coupé sa vyznačuje výrazne upravenou dynamikou jazdy, ostrejšími tvarmi v duchu nového dizajnového jazyka značky BMW, lepším prémiovým pocitom z interiéru a množstvom inovácií v oblastiach ako ovládateľnosť a konektivita. Od začiatku sa predstaví päť motorov s výkonom od 135 kW až po 275 kW.



BMW X3 a BMW X4:

športovejšie, modernejšie a digitálnejšie

Priekopnícky charakter nových generácií typov BMW X3 a BMW X4 zvyrazňujú extrémne športový vzhľad a rozsiahla modernizácia techniky. Svieže dizajnové prvky a dodatočné prvky výbavy zväčšujú príťažlivosť vozidiel zo segmentov Sports Activity Vehicle a Sports Activity Coupé strednej veľkosti a nové stvárnenie prednej a zadnej časti podčiarkuje ich odolný vzhľad a športové zameranie. BMW X4 pridáva extra vizuálny vnem s vypletanými obličkami mriežky chladiča. Do štandardnej výbavy interiéru sa dostali aj prvky ako športové sedadlá čalúnené materiálom Sensatec a trojzónová automatická klimatizácia. Do štandardnej výbavy sa dostali aj 10,25-palcový BMW Live Cockpit Plus, navigačný systém BMW Maps a Inteligentný osobný asistent BMW Intelligent Personal Assistant. Dynamiku a účinnosť všetkých zážihových motorov zlepšuje 48 V mild hybridná technológia.



BMW CE 04:

tichá revolúcia od BMW Motorrad

Divízia BMW Motorrad posúva stratégiu elektrickej mobility v mestských aglomeráciách na ďalšiu úroveň. Typ BMW CE 04 poskytuje radosť z trvalo udržateľnej jazdy na dvoch kolesách. S elektrickým pohonom, futuristickým dizajnom a s inovatívnymi riešeniami konektivity ide o nový skúter, ktorý v jednom balení spája dvojitú funkčnosť (dopravnú aj komunikačnú). S maximálnym výkonom 31 kW má dostatok sily na svižný nárast rýchlosti. Premyslená technológia batérie a nabíjania zabezpečuje dojazd do vzdialenosti 130 kilometrov a rýchle nabíjanie. V štandardnej výbave BMW CE 04 sa nachádzajú prístrojová doska s 10,25-palcovou uhlopriečkou farebnej obrazovky, navigačný systém a rozšírené funkcie konektivity.

-bmw-



Predstavujeme

Kia Sportage ■■■■

IDEÁLNE MESTSKÉ SUV



Tvorcovia piatej generácie Kie Sportage dostali úlohu vytvoriť ju ako ideálne mestské SUV. V septembri spoločnosť Kia Europe predstaví prvú špeciálnu európsku verziu typu Sportage za 28 rokov jeho existencie. Piata generácia tohto typu, s novým logom Kia, opäť prináša inovácie, ktoré túto značku pozdvihujú na novú úroveň.

Úplne nová Kia Sportage, postavená na novej architektúre, prináša spojenie dizajnu zameraného na vodiča a moderného, luxusného interiéru s doširoka pretiahnutým, zakriveným integrovaným displejom, ponúkajúcim prístup k najmodernejším technológiám v oblasti konektivity. Dizajnéri sa sústredili aj na to, aby vytvorili priestor, v ktorom sa budú cítiť príjemne všetci cestujúci. Vďaka dômyselnému usporiadaniu prvkov a využitiu priestoru má každý člen posádky k dispozícii v danej triede najväčší priestor nad hlavou aj v oblasti nôh. Toto SUV nastavuje latku vysoko, aj pokiaľ ide o objem batožinového priestoru. To len podčiarkuje jeho charakter praktického rodinného vozidla na každodenné použitie.

Nový Sportage má vo výbave celý rad prvkov pasívnej aj aktívnej bezpečnosti a high-tech systémov vrátane celosvetovo uznávaného komplexného balíka vyspelých jazdných asistenčných systémov od spoločnosti Kia (ADAS). S cieľom ponúknuť optimálny zážitok z dynamickej, vzrušujúcej jazdy novinka prináša v premiére množstvo inovatívnych, revolučných technológií. Ide napríklad o systém Kia E-Handling, ktorý zlepšuje dynamické vlastnosti vozidla a stabilitu. Elektronicky riadený systém zavesenia kolies (ESC) novej generácie nepretržite v reálnom čase reguluje tlmiče, čím poskytuje optimálny komfort a špičkovú úroveň bezpečnosti za každých okolností.

Terénny režim dodáva novej generácii Sportage výnimočné jazdné schopnosti v náročnejších podmienkach, napríklad na snehu, blate či piesku, vďaka čomu si vodiči môžu dopriať dobrodružnejšie voľnočasové aktivity.

Vďaka moderným pohonným sústavám má nový Sportage veľmi malú spotrebu paliva v reálnych podmienkach, avšak v spojení s veľkým výkonom. Výsledkom je energické, športovo ladené SUV, ktoré je radosť šoférovať.

Nový Sportage je prvým typom značky Kia, ktoré bude v určitých krajinách dostupné v dvoch variantoch: s krátkym a dlhým rázvorom náprav. Piata generácia tak bude môcť naplno vyhovieť rôznorodým potrebám zákazníkov v rôznych regiónoch.



„Nový Sportage je v každom ohľade skutočným inšpirátorom pre segment SUV,“ povedal Artur Martins, hlavný viceprezident spoločnosti Kia Corporation a šéf globálnej divízie pre branding a zákaznícku skúsenosť. „Či už spomenieme futuristický dizajn, špičkový interiér, technológie novej generácie, hospodárne, no dynamické pohonné jednotky, bezpečnostné systémy najvyššej úrovne alebo najmodernejšie konštrukčné novinky, zaručujúce optimálny zážitok z dynamickej jazdy, úplne nový Sportage je skrátka ideálne mestské SUV.“

-ka-

Dacia Logan TCe 100 LPG Comfort ■■■■

CENOVODOSTUPNÉ, DOBRE PÔSOBIACE AUTO



do karosérie), zmenšenie hmotnosti, nová predná náprava (zlepšenie stability jazdy), upravený posilňovač a prevodovka. Nový sedan aktuálne meria na dĺžku 4396 mm (+49 mm), na šírku 1848 mm (+115 mm), na výšku 1501 mm (-16 mm) a má rázvor náprav dlhý 2649 mm (+15 mm). V ponuke je jeden motor (1.0 TCe 100) kombinujúci spaľovanie benzínu a LPG s dvoma výbavami - Essential a Comfort. Nechýba množstvo doplnkov, ktorými si zákazníci môžu svoje auto dovybaviť. Vyskúšali sme novinku s výbavou Comfort v sivej farbe Moonstone, za ktorú si treba priplatiť 440 €.

Priestranný interiér poskytuje päť plnohodnotných sedadiel pre päť dospelých osôb. Dielce z plastov sú vyrobené aj vzájomne zmontované dobre, takže počas jazdy nás nerušili žiadne vrzgové pazvuky. V skúšanom vozidle vo výbave Comfort je pekný textilný potah prístrojov-

V roku 2004 na trh vstúpila prvá generácia Dacie Logan, ktorá stála na základoch svojho súrodca Renaultu Thalia. O tri roky neskôr Dacia predstavila praktické kombi, ktoré dostalo označenie MCV. V roku 2012 Dacia Logan prišla na náš trh v druhej generácii, ktorá naviazala na predchodcu. V tomto roku sa na našom trhu objavila tretia generácia Dacie Logan sedan, ktorý odhaľuje nový modernizovaný vzhľad s robustnou siluetou. Dominuje mu novo navrhnutá predná časť zvýraznená novými reflektormi s LED technológiou so svetelným podpisom v tvare Y.

Nový Logan patrí medzi typy v portfóliu značky Dacia, ktoré ťažia z novej modulárnej platformy CMF-B, ktorá je mimoriadne pevná, čím zlepšuje ochranu posádky pri prípadnej dopravnej nehode. Nové sú uloženie motora (zmenšenie prenosu vibrácií od motora



vej dosky a opierok v predných dverách. Novo navrhnutá prístrojová doska ponúka všetky ovládacie prvky intuitívne vždy v dosahu, vďaka čomu je jazda príjemnejšia. Predné sedadlá sú mäkké, pohodlné, ale so slabšou bočnou oporou. Nový volant je potiahnutý umelou kožou, po novom je nastaviteľný nielen výškovo, ale aj pozdĺžne, čo uľahčuje vodičovi nájsť si ihneď ideálnu polohu. Páčilo sa nám umiestnenie preraďovacej páky blízko volantu a dostatok odkladacích priestorov. Všetky potrebné informácie sa zobrazujú na veľkom dotykovom 8" dotykovým displejom so vstavanou navigáciou. Vo výbave nechýba rádio DAB, zrkadlenie smartfónu prostredníctvom Wifi (kompatibilné s Apple CarPlay a Android Auto), pripojenie Bluetooth, 6 reproduktorov, odnímateľný držiak telefónu, začo si treba priplatiť 190 €. Infotainment s dotykovým displejom funguje dobre, je rýchly a prehľadný. Zachované boli mechanické tlačidlá a panel automatickej klimatizácie (190 €) s otočnými ovládačmi.

Osoby na zadných sedadlách majú dostatok miesta vo všetkých smeroch, sedenie vzadu je pohodlné. K výbave Comfort patria praktické výklopne stolíky uchytené do operadiel predných sedadiel, ktoré po vysunutí skrývajú integrovaný držiak na nápoje. Za elektrické ovládanie zadných okien sa dopláca 100 €. Batožinový priestor má objem až 628 litrov. Ocenili sme plastové prepážky pre organizáciu nákladu. Rezervné koleso pod podlahou nie je, jeho miesto zaberá nádrž na LPG. Pod kapotou pracuje zážihový trojvalec 1.0 TCe s nepriamym vstrekovaním s turbodúchadlom. Jeho maximálny výkon pre spaľovanie benzínu je 67 kW a až 74 kW pre spaľovanie LPG. Motor má krútiaci moment 160 Nm pri benzíne a 170 Nm pri LPG. Vodič si volí druh paliva, ktoré má motor momentálne spaľovať tlačidlom

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:

3-valcový, 12-ventilový prepínaný zážihový, (benzín/ LPG) ventilový rozvod 2x.OHC, zdvihový objem 999 cm³, najväčší výkon 67 kW pri 4800 až 5000 ot./min., LPG 74 kW 4600 až 5000 ot./min., krútiaci moment 160 Nm pri 2100 až 3750 ot./min., LPG 170 Nm pri 2000 až 3500 ot./min.

Prevody:

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, pneumatiky rozmeru 185/65 R-15.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:

d/š/v 4396/1848/1501 mm, rázvor náprav 2649 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1533/1519 mm, svetlá výška 161 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1221/1605 kg, objem batožinového priestoru.628 l, objem palivovej nádrže 50 l, LPG 40 l.

Prevádzkové vlastnosti:

najväčšia rýchlosť benzín 181 km/h, LPG 186 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,6 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke 5,3 l/100 km, CO₂ 119-127/LPG 106-112 g/km.



umiestneným vľavo od volantu na prístrojovej doske (keď svieti, spaľuje LPG), spotrebu LPG a benzínu aj stav v nádržiach sa už zobrazuje aj na displeji palubného počítača. Z pokoja na rýchlosť 100 km/h dokáže Logan s touto sústavou pohonu zrýchliť za 11,6 sekundy a dosiahnuť najväčšiu rýchlosť 181 km/h na benzín a 186 km/h na LPG. Počas týždenného skúšania vozidla na cestách rôznych kategórií v prípade benzínu motor v priemere spotreboval 6,2 l/100 km a v prípade plynu 7,5 l/100 km. Vďaka dvom nádržiam (benzín 50 litrov, LPG 40 litrov) zvládne Logan na plnú nádrž prejsť na benzín viac ako 900 a na LPG ďalších 270 km. Pochvalu si zaslúži aj 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h motor točí okolo 2800 ot./min. Trojvalec má kultivovaný chod pri jazde na plyn aj benzín. Najlepšie mu vyhovuje stredné pásmo otáčok (od 3000 až 4500 ot./min.), nad 5000 ot./min. už stráca dych. Jazda na plyn je aj na pocit mierne dynamickejšia ako na benzín.

Podvozok je tuhší ako mal predchodca, aj s pneumatikami rozmeru 185/65 R-15 vozidlo dobre zvláda i rozbité cesty, podvozok po primeranom spomalení jazdy nesie karosériu cez ne celkom plynne. Pri „dialničných rýchlostiach“ preniká do interiéru viac aerodynamického hluku.

Dacia Logan TCe 100 LPG s úrovňou výbavy Comfort sa predáva za 12 350 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 13 270 €.

Vyskúšali sme

Toyota RAV4 2.5 Plug-in Hybrid e-CVT AWD Selection ■■■■

autori: Tatiana ŤAŽKÁ,

KOMFORTNÉ SUV



Spoločnosť Toyota môže oprávnenne tvrdiť, že uvedením svojho prvého „Rekreačného Aktívneho Vozidla“ s pohonom 4 kolies (RAV4) na trh v roku 1994 vytvorila kategóriu kompaktných vozidiel SUV. Aktuálna, piata generácia je postavená na úplne novej platforme TNGA K, vďaka čomu vozidlo získalo nízke ťažisko, pevný a dobre vyvážený podvozok, disky kolies s väčším priemerom. RAV4 má slušnú aj svetlú výšku (190 mm), takže posádka sa v tomto aute môže vydať do prírody aj po menej kvalitnej ceste s nespúšaným povrchom. V minulosti sme RAV4 vyskúšali s hybridným motorom. Teraz sme vyskúšali novú generáciu s plug-in hybridným pohonom. V ponuke je s dvoma stupňami výbavy – Comfort a Selection. Nová Toyota RAV4 Plug-in hybrid patrí na vrchol piatej generácie RAV4 a zároveň plní úlohu vlajkovej lode hybridných vozidiel značky Toyota. Nami skúšaný model mal výbavu Selection, dvojfarebný lak karosérie (biela perleťová so strechou v čiernej farbe) bol za príplatok 600 €.

Základom plug-in hybridného pohonu je 2,5-litrový zážihový atmosférický štvorvalec (pracujúci v Atkinsonovom cykle, využívajúci pria-

me a nepriame vstrekovanie paliva) s výkonom 136 kW a maximálnym krútiacim momentom 227 Nm pri 3200 až 3700 ot./min. S ním spolupracujú dva elektromotory. Výkonnejší, na prednej náprave, poskytuje výkon 134 kW a krútiaci moment 270 Nm. Zadný elektromotor k tomu pridáva 40 kW a 121 Nm krútiaceho momentu. Celkový výkon hybridného systému je 225 kW, pričom emisie dosahujú len 22 gramov CO₂ na km a spotreba 1,0 l/100 km v kombinovanom cykle WLTP. Pravdaže, to platí dovtedy, kým je v batérii zásoba elektrickej energie. RAV4 Plug-in Hybrid sa v bežnej premávke môže správať ako čistý elektromobil, predvolebným režimom jazdy na elektrinu, v ktorom vozidlo dokáže v meste s plne nabitým akumulátorom prejsť, podľa výrobcu, 75 km až 98 km. Chladená batéria je uložená v podlahe, má kapacitu 18,1 kWh, zložená je z 96 článkov, ktoré pracujú s napätím 355,2 V. Ak je na jazdu potrebná výkonová posila, zapojí sa spalovací motor. Po vybití akumulátora sa vozidlo správa ako hybrid so spotrebou okolo 5 l/100 km. Nám sa podarilo prejsť v elektrickom režime 70 km, aj keď sme sa príliš neobmedzovali z hľadiska jazdného štýlu. Dynamika vozidla s plne nabitou batériou je výborná, dokáže slušne naberať rýchlosť. Vďaka pomoci predného elektromotora môže spalovací motor v hybridnom režime pracovať pri menších otáčkach, čo znamená aj obmedzenie hluku a vibrácií. Akceleráciu z 0 na 100 km/h aj napriek nemalej pohotovostnej hmotnosti 2 tony vozidlo zvládne za 6 sekúnd (hybridná verzia RAV4 s pohotovostnou hmotnosťou 1688 kg za 8,4 s), maximálna rýchlosť je obmedzená na 180 km/h.



Vodič má na výber možnosť voľby jazdných režimov Eco, Normal, Sport, EV (čisto elektrický), HV (hybridný). Nechýba ani režim pre silnejšie dobíjanie batérie počas jazdy. (volia sa otočným prepínačom, pred voličom prevodovky). Páčila sa nám jazda v športovom režime, zrýchli sa pri ňom odozva na pohyb akceleračného pedálu. Prijemnú dynamiku mala aj jazda po kľukatých cestách. Najviac sme však využívali režim Normal. Vozidlo pri nabití batérie ticho zrýchľuje do 135 km/h, potom sa prepne do hybridného režimu. Priaznivé je zachovanie palivovej nádrže s objemom 55 litrov, ktorá vozidlu zaručí solídny dojazd aj s vybitou batériou. Jazda z hľadiska hluku a vibrácií je dobrá, pôsobí kultivovanejším dojmom aj pri jazde na diaľnici (oproti hybridu). Systém je vybavený e-CVT upravenou prevodovkou. Počas týždenného skúšania vozidla sme dosiahli priemernú spotrebu benzínu 5,3 l/100 km. Nabíjanie akumulátora pri použití 22 kW Wallboxu trvá 2,5 hodiny (pri kúpe vozidla je zadarmo, vrátane nabíjacieho kábla), z bežnej 10 A zásuvky trvá nabíjanie 7,5 hodiny.

Interiér je priestraný, s kvalitnými materiálmi a výbornou ergonomiou. Športové predné sedadlá sú pohodlné, s dostatočným bočným vedením. Multifunkčný, kožou obšitý volant (vyhrievaný) je výskovo, pozdĺžne nastaviteľný, prierez venca nám „sadol“ do ruky. Na digitálnom prístrojovom paneli sa v pravom „budíku“ objavujú informácie o stave nabitia batérie hybridného systému. Dominantou interiéru je displej infotainmentu. Auto má dve kamery, jedna ide do displeja infotainmentu (nie je moc kvalitná), druhá je umiestnená za zadným oknom a obraz sa



presúva na digitálne spätné zrkadlo (má výborné nastavenie). Vozidlo bolo vybavené balíkom výbavy VIP (4000 €), ktorý zahŕňal trojstupňové vyhrievanie predných a zadných krajných sedadiel, odvetrávanie predných sedadiel, kožené čalúnenie sedadiel, elektricky nastaviteľné sedadlo vodiča s pamäťovou funkciou, head-up displej, JBL soundsystém s 9 reproduktormi a elektrické panoramatické strešné okno.

Na zadných sedadlách sa z hľadiska priestoru pohodlne odvezú dvaja, hoci aj urastení cestujúci. Batožinový priestor má v základnom usporiadaní objem 520 litrov (čo je o 60 litrov menej ako má verzia bez batérie). Po sklopení zadných sedadiel, priečne delených v pomere 60:40 vznikne predĺžená rovná podlaha a objem sa zväčší na 1168 litrov. Podlaha batožinového priestoru je umiestnená o 35 mm vyššie oproti RAV4 hybrid. Pod podlahou sa nachádza priehradka na uloženie kábla na nabíjanie a menšej batožiny. Za pochvalu stojí množstvo odkladacích priestorov v kabíne a asistenčných a bezpečnostných systémov.

RAV4 Plug-in Hybrid hybrid má dobrú jazdnú stabilitu, veľmi dobrý komfort pruženia. Do kabíny sa ani na väčších nerovnostiach neprenášajú výrazné rázy. Pridaná hmotnosť batérii umiestnených v podlahe znamená nízko umiestnené ťažisko, vďaka čomu sa vozidlo v zákrutách príliš nenakláňa a dobre reaguje na zmeny smeru.

Toyota RAV4 2.5 Plug-in Hybrid e-CVT AWD vo výbave Selection sa predáva za 53 990 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 58 590 €.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: zážihový 4-valcový, 16-ventilový, ventilový rozvod 2xOHC VVT-iE (sacie), VVT-i (výfuk.), kompresný pomer 14:1, zdvihový objem 2487 cm³, najväčší výkon 136 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 227 Nm pri 3200 až 3700 ot./min., kapacita akumulátora 18,1 kWh, menovité napätie 355,2 V, palubná nabíjačka 6,6 kW, výkon predného/zadného elektromotora 134/40 kW, maximálny krútiaci moment predného/zadného elektromotora 270/121 Nm, maximálne napätie 650 V. Celkový výkon hybridného systému 225 kW.

Prevody: e-CVT automatická prevodovka, pohon 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, priemer otáčania stopový/obrysový 11,4/12,2 m, pneumatické rozmeru 235/55 R-19.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4600/1855/1690 mm, rázvor náprav 2690 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2005/2510 kg, svetlá výška 190 mm, objem batožinového priestoru 520/1168 l, objem palivovej nádrže 55 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 6 s., dojazd v EV móde kombinovaný 75 km (mesto 98 km), spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke 5,1 l/100 km, s elektr., WLTP 1,0 l/100 km, CO₂ 22-26 g/km.

Vyskúšali sme

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Citroën C4 PureTech 130 EAT8 Feel Pack ■■■■

VÝBORNÁ NOVÁ GENERÁCIA



Po efenzíve v segmente SUV, ktorá sa vyznačovala úspešným predstavením typov C3 Aircross a C5 Aircross, sa značka Citroën rozhodla posilniť svoju pozíciu aj v segmente trhu hatchbackov nižšej strednej triedy. Výsledkom je nová, tretia generácia Citroënu C4, postavená na platforme CMP. S ponukou troch zážihových motorov (s výkonmi 74, 96 a 114 kW), dvoch vznetrových (s výkonmi 81 a 96 kW) a plne elektrického pohonu odpovedá na požiadavky zákazníkov i „doby“.

Nová generácia Citroënu C4 vyšla z dlhej a bohatej histórie značky Citroën v segmente kompaktných hatchbackov. Výnimčným dizajnom sa odlišuje od konkurencie. Ostatne, ako to robia aj ostatné typy značky už dobré desaťročie. Svetlou výškou 156 mm, dlhým rázvorom náprav (2670 mm), dĺžkou 4360 mm, šírkou 1800 mm, výškou 1525 mm naznačuje už pri pohľade zvonka, že by mali mať v kabíne dostatok miesta



štyria (piati?) cestujúci, s ohľadom na výšku vozidla by sa im mohlo aj ľahšie nastupovať na sedadlá ako pri bežných, nižších hatchbackov a mohli by mať z kabíny aj lepší výhľad. Predná časť so svetelným podpisom v tvare písmena V predstavuje nový jazyk značky Citroën. Dvojité šípky loga siahajú až do reflektorov, ktoré využívajú najmodernejšiu technológiu. Citroën LED Vision s dennými LED svetlami, projektormi s 3 modulmi s LED a LED hmlovkami. LED svietidlá sú aj na zadnej časti karosérie. Zreteľne klesajúca bočná línia strechy (prípomínajúcu kupé) od stredného stĺpika karosérie pôsobí vizuálne efektne, ale neuberá so „svetlej výšky“ interiéru nad zadnými sedadlami. Hlavou sa nebudú dotýkať stropu pri pohodlnom sedení na zadných sedadlách ani osoby s výškou mierne nad 185 cm. K dobrému vzhľadu zvonka a k príjemnej atmosfére vnútri kabíny cez deň prispieva aj presklená strecha. Nechýba oplastovanie bokov karosérie, prvok, ktorý okrem zvýšenej svetlej aj celkovej výšky vozidla dokazuje, že aj súčasná generácia typu C4 opustila „mustru“ platnú pre hatchback a je z nej kríženec, s prvkami automobilov SUV.

V ponuke je 31 možností farieb karosérie, farebných balíkov Pack Color pre exteriér a 6 spracovaní interiéru a štyri úrovne výbavy: Live Pack, Feel, Feel Pack a Shine. Novinku sme vyskúšali s motorom PureTech 130 s automatickou prevodovkou (EAT8) vo výbave Feel Pack v modrej Iceland metalíze.

Interiér je kvalitný, obsahuje nové materiály ako aj prvky z programu Citroën Advanced Comfort. Horizontálne usporiadaná prístrojová doska dodáva posádke pocit veľkorysého priestoru, ponúka mnoho dizajnových zapracovaných odkladacích priestorov, napríklad na prístrojovej



doske, posuvnú schránku v stredovej konzole (celkovo 16 priehradiek s celkovým objemom 39 litrov, rozmiestnených vpredu a vzadu, z ktorých niektoré sú otvorené a iné uzavreté). Novinkou je zásuvka s držiakom na tablet pred spolujazdcom. Volant je aj vizuálnym stredobodom ovládacích prvkov. Vľavo od neho sa nachádzajú ovládacie prvky asistenčných systémov, vpravo infotainmentu. Za volantom sa nachádzajú nové páčky ručného sekvenčného preradenia automatickej prevodovky. Nový je volič automatickej prevodovky na stredovej konzole s tromi intuitívne ovládanými polohami (R, N a D). Dopĺňajú ich dve podsvietené tlačidlá – P na aktiváciu režimu Parking, M na aktiváciu režimu ručného preradenia vo verziách so spaľovacími motormi (B na ovládanie rekuperácie v elektrickej verzii). Na stredovej konzole sa nachádza elektrická parkovacia brzda a volič jazdných režimov, ktorý ovplyvňuje jazdné vlastnosti vozidla s automatickou prevodovkou: Eco, Normal a Sport. Pred vodičom je umiestnená bezrámová HD digitálna prístrojová doska, ktorú dopĺňa dobre čitateľný farebný head-up displej. V strede na hornej časti prístrojovej dosky sa nachádza 10-palcová dotyková obrazovka s dvoma tlačidlami na priamy vstup do menu a otočným ovládačom na nastavenie hlasitosti audiosústavy. Novinkou sú aj „fyzické“ ovládače dvojzónovej automatickej klimatizácie, čo sme ocenili. Predné sedadlá sú pohodlné, majú dostatočne široké sedáky aj operadlá, zosilnené bočnice. Vodič si môže nastaviť aj driekovú opierku. Skúšané vozidlo bolo vybavené za príplatok balíkom výbavy Zima, ktorý obsahuje vyhrievanie predných sedadiel, volantu, vyhrievanie čelného skla a dýz ostrekovačov. Nechýba pekné podsvietenie prístrojového panelu, či indukčné dobíjanie mobilného telefónu, bezkľúčový prístup a štartovanie. Vo vozidle je množstvo moderných asistenčných a bezpečnostných systémov, napríklad adaptívny tempomat, upozornenie na únavu vodiča, rozšírený systém rozpoznávania značiek, systém aktívneho brzdzenia s funkciou chodcov, cyklistov...



Vzadu sa pohodlne odvezú dvaja cestujúci s výškou okolo 185 cm – nad hlavou majú dostatok miesta, na kolená s malou priestorovou rezervou. Nevýhodou je horšia opora stehien v dôsledku kratších sedákov. Batožinový priestor má objem 380 litrov. Po sklopení operadiel zadných sedadiel vznikne dlhšia, takmer vodorovná úložná plocha, nad ktorou je po strop objem pre náklad 1250 litrov.

Vozidlo poháňal turbodúchadlom prepínaný trojvalcový zážihový motor s priamym vstrekaním benzínu. Zo zdvihového objemu 1,2 litra dokáže poskytnúť výkon 96 kW. A krútiaci moment 230 Nm poskytuje už od 1750 ot./min. Pri naštartovaní sa dá postrehnúť charakteristický zvuk trojvalca, ďalej už pracuje kultivovane. Spolupracoval s výbornou 8-stupňovou automatickou prevodovkou. Preradiť vynikajúco, zmeny prevodových stupňov sú hladké. Táto zostava vozidla zrýchľuje z pokoja na 100 km/h za 9,4 sekundy a dosiahne najväčšiu rýchlosť 210 km/h. Motor je pružný, po pridaní plynu sa riadiaca jednotka automatickej prevodovky hneď nesnaží podraďovať, využíva pružnosť motora. Po týždni skúšania tohto vozidla vyšla priemerná spotreba benzínu 6,2 l/100 km, čo považujeme za veľmi dobrú hodnotu, pretože väčšina jazd pripadala na mesto a diaľnicu. Podvozok využíva moderný vynález konštruktérov značky – tlmiče pruženia s hydraulickými dorazmi. Aj vďaka nim veľmi dobre filtruje nerovnosti ciest. Na kvalitnej vozovke vozidlo bez problémov drží zvolenú stopu, v zákrutách sa správa neutrálne a účinne eliminuje náklony karosérie. S vozidlom sa výborne manévruje.

Citroën C4 PureTech 130 s výkonom 96 kW s 8-stupňovou automatickou prevodovkou, s výbavou Feel Pack sa predáva za 22 990 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 23 140 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 3-valcový, 12-ventilový prepínaný zážihový, ventillový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 11:1, zdvihový objem 1199 cm³, najväčší výkon 96 kW pri 5500 ot./min, krútiaci moment 230 Nm pri 1750 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a priečných ramenách, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, vpredu aj vzadu priečný skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, polomer otáčania 5,2 m, pneumatiky 195/50 R-19.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4360/1800/1525 mm, rázvor náprav 2670 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1364/1755 kg, svetlá výška 156 mm, objem batožinového priestoru 380/1250 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 210 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 9,4 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke WLTP 5,7-5,9 l/100 km, CO₂ 130-134 g/km.

BMW 128ti ■■■■



RÝCHLY HATCHBACK



BMW radu 1 je na trhu od roku 2004, v troj a päťdverovej verzii. Jeho dve generácie boli veľmi obľúbené. Tretia generácia prišla so zásadnými zmenami, ale s rovnakou ambíciou úspešnosti na trhu. Vrcholom v rade 1 je model M135i xDrive, ktorý sme mali možnosť vyskúšať minulý rok. „Slabšie“ modely už nedostávajú krútiaci moment z prevodovky na zadné kolesá, ale len na predné. Takým modelom je aj BMW 128ti. História modelov BMW s označením TI (Turismo Internazionale) začala v šesťdesiatych rokoch športovými modelmi 1800 TI a neskôr vrcholným modelom 2002 TI. Koncom 90-tých rokov sa BMW vrátilo s modelmi 323a 325i – už s malými písmenami. História teraz oživuje model 128ti, ktorý sme mali možnosť vyskúšať.

Inžinieri BMW pri jeho stavbe si vzali základ z M135i xDrive, ktorý upravili. Model 128 nemá taký strmý prevod riadenia, má iné naladenie tlmičov, tuhšie pružiny (+8%), auto sa priblížilo o 10 mm nižšie k asfaltu a upravená je aj geometria zadnej nápravy. Kvôli absencii poháňaných zadných kolies je tento model o 80 kg ľahší ako jeho konštrukčný základ. V ponuke je len s 8-stupňovou automatickou prevodovkou Steptronic.

BMW 128i dostalo niekoľko dizajnových prvkov, vďaka čomu ho poznáť na prvý pohľad. Nami skúšané vozidlo bolo bielej farby, ktorú oživujú červené doplnky. Ide o vertikálne časti v prednom a zadnom nárazníku, pásy na prahoch a samolepky „ti“ pred zadnými kolesami. Predný nárazník má väčšie vstupné otvory, M Sport červené strmene brzd, M zadný spojler (258 €) a stmavené sklá vzadu (413 €).

Kabína v prednej časti je koncipovaná podľa ergonomických zásad, ktoré v BMW tradične ctia. Významnú úlohu pri prémiovom pocite z interiéru hrajú kvalitné materiály a špičková akosť spracovania. M Sport dizajn sa v interiéru prezentuje tiež červenými detailami na rôznych miestach, logo „ti“ na laktovej opierke, hliníkovými pedálmi, poťahmi sedadiel kožou Dakota s perforáciou Black (1447 €), M koženým multifunkčným volantom s hrubým vencom a logicky rozmiestnenými tlačidlami. Kokpit sa nesie v typickom BMW štýle orientovanom na vodiča. Športové predné sedadlá (517 €) sú pohodlné s driekovou opierkou a veľkým rozsahom elektrického nastavenia, s možnosťou prífukovania bočníc. Predné sedadlá boli aj vyhrievané. Technické „vychytávky“, ako napríklad BMW Live Cockpit Professional s ovládačom iDrive Touch Controller, Head-up displej na čelnom skle, audio systém Harman/Kardon, automatická klimatizácia sú rozmiestnené tak, aby ich vodič dokázal intuitívne ovládať. Súčasťou doplnkovej výbavy bol napríklad adaptívny tempomat, parkovacie snímače s výborným zobrazením okolia vozidla z vtáčej perspektívy, varovanie pred nechceným opustením jazdného pruhu, asistenčný systém pre jazdu v kolóne, aktívny systém udržiavania rýchlosti s funkciou Stop and Go...



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový prepínaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 9.5:1, zdvihový objem 1998 cm³, najvyšší výkon 195 kW pri 4750 až 6500 ot./min., krútiaci moment 400 Nm pri 1750 až 4500 ot./min.

Prevody:
8-stupňová automatická prevodovka Steptronic, pohon kolies prednej 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 225/40 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4319/1799/1434 mm, rázor náprav 2670 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1520/2000 kg, objem batožinového priestoru 380/1200 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najvyššia rýchlosť 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 6,1 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke 7,4-6,9 l/100 km, CO₂ 157-170 g/km.

Príjemne nás prekvapil dostatok miesta na zadných sedadlách, kde sa už pohodlne odvezú dve osoby s výškou aj okolo 185 cm. Batožinový priestor má objem 380 l, po sklopení delených operadiel zadných sedadiel sa objem zväčší na 1200 litrov.

Pod prednou kapotou pracuje dvojlitrový turbodúchadlom prepínaný štvorvalec s najvyšším výkonom 195 kW pri 4750 až 6500 ot./min. a krútiacim momentom 400 Nm dostupným od 1750 ot./min. po 4500 za minútu. Dokáže vozidlo zrýchliť z 0 na 100 km/h za 6,1 sekundy a pokračovať plynule k maximálnej rýchlosti 250 km/h. Má dostatok sily už pri malých otáčkach, výborne spolupracuje so športovou

8-stupňovou automatickou prevodovkou. Prevodovka preraduje plynule a logicky. Za normálnych podmienok a pokojnejšej jazdy je 128 komfortným vozidlom. Pri voľbe športového režimu vodič naruší šetriacu filozofiu riadiacej jednotky prevodovky a prevodovka preraduje až pri otáčkach, keď ručička otáčkomera je pri červenom poli stupnice. Kedže krútiaci moment 400 Nm smeruje len na predné kolesá, na zvlnenej ceste alebo na mokrom povrchu musí mať vodič volant pevne pod kontrolou. Nemôže sa spoliehať len na elektronických strážcov stability vozidla. Športový charakter tohto modelu umocňuje aj zvuková stopa, ktorú vytvára aktívna klapka vo výfuku.



Spotreba benzínu je závislá na štýle jazdy, nesnažili sme sa jazdiť ekonomicky, užívali sme si výborné jazdné vlastnosti vozidla. Po týždni skúšobných jász sme dosiahli priemernú spotrebu benzínu 7,2 l/100 km. Kto má ambície využiť výkonnostný potenciál motora ešte dôslednejšie, musí rátať s väčšou spotrebou. Na krotenie sily motora musí mať auto účinné brzdy. M Sport brzdy modelu BMW 128 sú príjemne ostré, s presne dávkovateľným brzdným účinkom. Samozáverný diferenciál Torsen zlepšuje záberové vlastnosti kolies pri akcelerácii a zefektívňuje výjazdy zo zákrut pri športovej jazde. Dojem z podvozku tohto vozidla by sme mali pravdepodobne ešte lepší, ak by na kolesách boli vhodnejšie pneumatiky. Bridgestone Turanza T005 neboli podľa nás pre skúšané vozidlo príliš šťastnou voľbou.

BMW 128i sa predáva za 39700 €. S doplnkovou výbavou, ktorú malo nami skúšané vozidlo stojí 53 227 €.



Renault Arkana TCe 140 EDC Intens



Vydarené SUV – kupé Renaultu

Automobilka Renault uviedla na trh svoje prvé SUV-kupé so športovým profilom s názvom Arkana. Postavená je na modulárnej platforme CMF-B, akú majú aj súčasné Renaulty Clio alebo Captur. Nový Renault Arkana má dĺžku 4568 mm, šírku 1821 mm, výšku 1576 mm a rázvor náprav 2720 mm, čo je o 90 mm viac ako má Captur. Tvary karosérie zvýrazňujú chrómované prvky, napríklad lišty zvýrazňujúce okná, bočná ochrana dverí a dekorácia predných blatníkov. Svetlá výška až 200 mm (pre pohodlnejšie nastupovanie), vysoko posadené atletické boky karosérie sú súčasťou sveta SUV. Splyvajúca línia strechy a okien posilňuje dynamickosť vzhľadu. Reflektory LED vytvárajú svetelný podpis v tvare C. Taký svetelný podpis je aj vzadu, spolu s lištou, ktorá sa tiahne po celej šírke veka batožinového priestoru.



V ponuke sú tri verzie pohonných jednotiek, všetky hybridné: E-TECH 145 má hybridný pohon, aký už automobilka používa v type Clio. Obsahuje 1.6-litrový zážihový štvorvalec, dva elektromotory a lítiovo-iónovú batériu. Verzie 12 V (TCe 140 a TCe 160 EDC) sú mildhybridné zážihové motory - štvorvalec 1.3 TCe s 12 V napätím, ktoré sú schopné rekuperovať kinetickú energiu auta pri spomaľovaní na elekrickú a ukladať ju do malej batérie, ktorá je umiestnená pod sedadlom spolujazdca. Zákazníci si môžu vybrať Arkanu v niektorej z troch úrovni výbavy: ZEN, INTENS, R.S. LINE ako aj sedem farieb karosérie a dve veľkosti diskov kolies z ľahkých zliatin s priemerom 17 a 18 palcov.

Vyskúšali sme verziu so štvorvalcovým motorom 1.3 TCe 140 so 7-stupňovou dvojspojkovou prevodovkou a stupňom výbavy Intens. Vozidlo malo bielu Pearl metalízu, za ktorú si treba priplatiť 800 € a za čiernu strechu a čierne spätné zrkadlá sa dopláca 400 €.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový prepíňaný zážihový, rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1332 cm³, najväčší výkon 103 kW pri 4500 až 6000 ot./min., krútiaci moment 260 Nm pri 1750 až 3500 ot./min.

Prevody: 7-stupňová dvojspojková EDC 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 vnútorným chladením, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 215/55 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4568/2034/1576 mm, rázvor náprav 2720 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1521/1584 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1411/1876 kg, svetlá výška 200 mm, objem batožinového priestoru 513/1296 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 205 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,8 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke 5,8-5,91 l/100 km, CO₂ 131-133 g/km.

Interiér má dobré dielenské spracovanie a prevládajú materiály s príjemným mäkkým povrchom (podobný je Capturu). Prístrojová doska má dva digitálne displeje. Pred vodičom plní funkciu prístrojového štítu (7") a voľne stojaci pre infotainment, v nami skúšanom vozidle s uhlopriečkou 9,3". Zahŕňa multimediálny a navigačný systém Easy Link, prémiový audiosystém Bose s 9 reproduktormi vrátane subwooferu Fresh Air (400 €). Má výborné rozlíšenie a rýchlo reaguje na pokyny. V stredovej konzole je veľký úložný priestor s indukčným dobíjaním smartfónov, štyrmi zásuvkami USB (dva vpredu a 2 vzadu) pre dobíjanie elektronických zariadení. Pod displejom infotainmentu sa nachádza jednozónová automatická klimatizácia spojená so vzduchovým filtrom. Vodič a spolujazdec vďaka zvýšenému sedeniu majú pohodlný a ergonomický priestor. Na predných sedadlách, v skúšanom vozidle vyhradených (doplnková výbava 300 €, ktorá zahŕňa aj vyhradenie volantu), je dostatok miesta vo všetkých smeroch. Predné sedadlá majú prepracovanú konštrukciu sedadiel, pyrotechnické predpínače bezpečnostných pásov.

Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú dvaja cestujúci -vyššie osoby môžu mať problém s priestorom na kolená. Pohodlie cestovania na zadných sedadlách zlepšujú nastaviteľné ventilačné otvory na konci stredovej konzoly. Batožinový priestor ponúka v základnom usporiadaní 513 litrov. Praktická je jeho „dvojité“ podlahy. Ak je podlahový panel v hornej polohe, po sklopení operadla zadného sedadla deleného v pomere 60/40 vnikne rovná úložná plocha s objemom 1296 litrov.



Nami skúšané vozidlo bolo vybavené rezervným kolesom (200 €). Vodičovi uľahčuje prácu za volantom paleta asistenčných systémov zameraných na zlepšenie bezpečnosti a komfortu, napríklad v nami skúšanom vozidle za 300 € Easy Pilot – asistencia pre jazdu po diaľnici v kolóne, Pack City a Easy Pack Assist za 300 €, ktorý zahŕňa 360 stupňov parkovacie snímače, zadnú parkovaciu kameru, inteligentný parkovací asistenčný systém pre pozdĺžne, kolmé a šikmé parkovanie. Vo výbave k štandardnej výbave patrí aj adaptívny tempomat, systém sledovania mŕtveho uhlu, Active emergency braking systém s detekciou chodcov, cyklistov, čítanie dopravných značiek, varovanie pred opustením jazdného pruhu a iné. Tvorcom interiéru Arkany sa vydarilo vytvoriť v ňom príjemnú atmosféru.

Zážihový prepíňaný 1,3 l štvorvalec dosahuje výkon 103 kW a krútiaci moment 260 Nm pri 1750 až 3500 ot./min. s mikrohybridnou 12-voltovou technológiou. Mikrohybrid zabezpečuje plynulejšie opätovné štartovanie a znižovanie spotreby paliva o 8 percent. Motor plynule nabera silu už od malých otáčok, veľmi dobre reaguje na každé zošliapnutie plynového pedála. Z pokoja na 100 km/h Arkana s ním zrýchľuje za 9,8 sekundy, dosiahne najväčšiu rýchlosť 205 km/h. Krútiaci moment sa na kolesá prednej nápravy prenáša prostredníctvom 7-stupňovej dvojspojkovvej automatickej EDC prevodovky. Preraduje dobre, rozjazdy sú plynulé. Užili sme si aj preradovanie páčkami pod volantom. Motor pracuje ticho, aj celkom úsporne. Po týždni jazdy pri snahe o plynulú, no nie pomalú jazdu, s veľkým podielom jazdy na diaľnici, sme dosiahli spotrebu 6,51 l/100 km. Podvozok je naladený skôr komfortne, vozidlo má tendenciu sa v zákrutách nakláňať.

Renault Arkana TCe 140 EDC vo výbave Intens sa predáva za 26 900 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 29 600 €.

Predstavujeme

ŠKODA FABIA



NAJVÄČŠÍ VNÚTORNÝ PRIESTOR VO SVOJEJ TRIEDE A ...

V duchu hesla "Všetko, čo potrebujete - a ešte niečo navyše" pokračuje štvrtá generácia vozidla ŠKODA FABIA vo svojom veľmi úspešnom príbehu. Dvadsať rokov od svojej premiéry má tento typ dynamickejši a emotívnejší vzhľad ako kedykoľvek predtým. Nová FABIA je postavená na modulárnej platforme MQB A0 koncernu Volkswagen a ponúka najštedrejší priestor vo svojej triede, viac komfortu a množstvo nových asistenčných systémov. Vozidlo sa môže pochváliť tradičnými prednosťami automobilov ŠKODA, medzi ktoré patria presvedčivý pomer ceny a úžitkovej hodnoty, veľká funkčnosť a množstvo Simply Clever prvkov.



NOVÁ ŠKODA
FABIA

ÚLOŽNÉ PRIESTORY

ŠKODA



Nová ŠKODA FABIA medzigeneračne narástla, je dlhá 4108 mm, objem batožinového priestoru, ktorý bol aj doteraz najväčší vo svojej triede, sa zvýšil o ďalších 50 l na 380 l. V interiéri upútajú pozornosť prístrojová doska so samostatne stojacou centrálnou obrazovkou a virtuálny kokpit dostupný na želanie. Automobil tiež ponúka moderný infotainment a konektivitu. Pri uvedení na trh budú k dispozícii stupne výbavy Ambition a Style. Neskôr ich doplní športová verzia MONTE CARLO a verzia Active. Päť zážihových motorov aktuálnej generácie Evo koncernu Volkswagen pokrýva výkonové spektrum od 48 kW do 110 kW. Vďaka najlepšej aerodynamike vo svojej triede dosahuje súčiniteľ odporu vzduchu hodnotu 0,28. V kombinácii s 50-litrovou nádržou dostupnou na želanie tak dojazd v režime WLTP predstavuje 900 km. Premiéru vo vozidle ŠKODA má rovnako päť nových Simply Clever prvkov.



Oliver Stefani, šéfdizajnér spoločnosti ŠKODA AUTO, hovorí: „Štvrtá generácia vozidla FABIA zostáva ideálnym rodinným vozidlom a partnerom pre každodenné cesty. Zároveň má emotívnejší vzhľad ako kedykoľvek predtým“. Skulpturálne tvary, napríklad na kapote, dynamické proporcie a kryštallické prvky typické pre vozidlá ŠKODA na ostro rezaných predných reflektoroch a zadných svetlách - to všetko dodáva novej generácii výrazný, emocionálny vzhľad. Na predných dverách sa okrem toho nachádza aj malá dizajnová novinka: línie karosérie tu naznačujú charakteristický trojuholníkový tvar českej vlajky.



Nová ŠKODA FABIA je v porovnaní s predchodcom o 111 mm dlhšia a prvýkrát prekonáva hranicu štyroch metrov. Prítom sa takmer podarilo udržať hmotnosť tretej generácie. Rázvor náprav je dlhší o 94 mm (2564 mm), vozidlo je teraz o 48 mm širšie (1780 mm). Zväčšené rozmery takisto znamenajú, že je vo vnútri viac priestoru. Po sklopení zadných sedadiel je objem pre batožinu 1190 l.

Nová FABIA ponúka deväť farieb karosérie, medzi ktoré patria aj nové metalické odtiene oranžová Phoenix a sivá Graphite. Odtiene sivá Graphite a čierna Magic sú tiež použité v rámci Color Conceptu



ako kontrastné farby pre strechu, kryty vonkajších spätných zrkadiel a kolesá z ľahkej zliatiny. Sivá Graphite je navyše použitá pre rámček masky chladiča. Panoramatická strecha je dostupná na želanie.

Prednú časť karosérie zdobí výrazná šesťhranná maska chladiča a úzke ostro rezané predné reflektory, ktoré dosahujú až k maske chladiča a štandardne využívajú LED technológiu pre stretávacie, diaľkové i smerové svetlo a svetlo pre denné svietenie. FULL LED variant, ktorý je dostupný na želanie, ponúka intenzívnejšie stretávacie a diaľkové svetlo a tiež prísvecovanie v zákrutách a pri odbočovaní. Na želanie je tiež v ponuke LED variant ostro rezaných zadných svetiel s kryštalickými prvkami.



nutné, lamely sa samy privrú, čím sa zlepši aerodynamika. Pri konštantnej rýchlosti 120 km/h vďaka tomu dochádza k úspore paliva až o 0,2 l/100 km. FABIA tak s privretými lamelami vypúšťa až o 5 g menej CO₂/km. Pre maximálne chladenie alebo počas krátkych zastavení systém lamely plne otvorí, aby mohlo dovnútra prúdiť maximálne množstvo vzduchu. Nová ŠKODA FABIA má väčší spojler piatych dverí a bočné finlety, ktoré zlepšujú prúdenie vzduchu v zadnej časti. Vpredu usmerňujú otvory v prednom nárazníku, tzv. vzduchové clony Air Curtain, aerodynamický tok vzduchu okolo vozidla a kolies. Veľkú časť podvozku teraz zaplňa dvanásť krytov namiesto doterajších troch, a to najmä v oblasti motorového priestoru a náprav, ktoré sú pre aerodynamiku dôležité.



Pri vývoji novej generácie typu FABIA sa podarilo zmenšiť hodnotu súčiniteľa odporu vzduchu z cx 0,32 predchádzajúcej generácie na cx 0,28. Vývoj aerodynamiky vozidla prebiehal z veľkej časti pomocou simulácií metódou výpočtovej dynamiky tekutín (CFD - Computational Fluid Dynamics). Počas tri a pol roka vykonali konštruktéri spoločnosti ŠKODA AUTO viac ako 3000 výpočtov simulácií prúdenia.

FABIA je prvým typom vo svojej triede, ktorý používa žalúzie chladiča umiestnené v spodnom otvore pre prívod chladiaceho vzduchu na prednom nárazníku. Ak systém vyhodnotí, že chladenie nie je



Kryty elektricky nastaviteľných, vyhrievaných a na želanie elektricky sklopných vonkajších spätných zrkadiel s funkciou automatického stmievania na strane vodiča, ktoré FABIA ponúka prvýkrát, sú menšie ako pri predchádzajúcej generácii. To zlepšuje aerodynamické vlastnosti vozidla rovnako ako disky z ľahkej zliatiny Proxima a Procyon so špeciálnymi aerodynamickými plastovými krytmi dostupnými pre typ FABIA vôbec po prvýkrát. Ponuka kolies zahŕňa 15" ocelové kolesá a deväť kolies z ľahkej zliatiny s priemerom od 15" do 18". Vrcholným variantom sú na želanie dostupné čierne leštené 18" kolesá Libra z ľahkej zliatiny.

Nová FABIA, postavená na modulárnej platforme MQB A0 ponúka veľmi veľkú skrutnú tuhosť karosérie, ktorá zlepšuje bezpečnosť, zlepšuje jazdné vlastnosti vozidla a tiež zaisťuje veľmi dlhú životnosť. Pritom sa takmer podarilo udržať hmotnosť tretej generácie, a to vďaka navrhnutiu karosérie podľa najnovších štandardov a použitím oveľa väčšieho podielu vysokopevnostnej a za tepla tvarovanej vysokopevnostnej ocele v porovnaní s predchádzajúcou generáciou. Tieto prvky boli použité predovšetkým v oblasti A a B stĺpikov, na priečke oddelujúcej motorový priestor od priestoru pre cestujúcich a tunela prevodovky. Podiel troch najpevnějších druhov ocele - pokročilej vysokopevnostnej ocele, ultra vysokopevnostnej ocele a za tepla tvarovanej vysokopevnostnej ocele - sa zväčšil z 15 na 40 %. Karoséria sa tak skladá z takmer 80 % z vysokopevnostnej ocele.

Interiér kombinuje emocionálny vzhľad s ergonomickými prvkami. Zároveň ponúka viac priestoru a vyššiu úroveň komfortu. V súlade s koncepciou súčasných vozidiel ŠKODA zdobí interiér samostatná obrazovka infotainmentu s veľkosťou až 9,2" a sviežimi farbami. Medzi nové prvky patria veľké kruhové bočné výduchy ventilácie a veľký nápis FABIA na bokoch obloženia prístrojovej dosky.

Kateřina Vráňová, vedúca oddelenia Colour & Trim v ŠKODA Design, hovorí: „Nová generácia modelu FABIA využíva aktuálny koncept interiéru vozidiel ŠKODA so samostatnou stredovou obrazovkou a symetrickou prístrojovou doskou. Spodná časť prístrojovej dosky je čalúnená látkou a zdobená kontrastným prešívaním, čo vytvára príjemnú domácu atmosféru. Kvalitný a svieži vzhľad interiéru podčiarkujú farebné dekoratívne prvky, ambientne osvetlenie a pochrómované prvky. Šírku interiéru umocňujú horizontálne ozdobné lišty, ktoré ešte viac zväčšujú pocit priestranosti.“

FABIA po prvýkrát ponúka niekoľko komfortných prvkov, ktoré boli doteraz vyhradené predovšetkým pre vyššie triedy. Patrí medzi ne napríklad vyhrievané čelné sklo, ktoré zaručuje dobrú viditeľnosť a vysokú úroveň bezpečnosti v zimných mesiacoch, a vyhrievaný dvojramenný kožený volant. Trojramenný športový multifunkčný volant s páčkami pre vozidlá vybavené prevodovkou DSG je k dispozícii ako voliteľná výbava. Nová FABIA po prvýkrát ponúka dvojzónovú klimatizáciu Climatronic a výduchy ventilácie na zadnej strane stredovej konzoly pre klimatizáciu zadných sedadiel. Dvojzónová klimatizácia Climatronic, ktorá je k dispozícii na želanie, umožňuje nastaviť teplotu zvlášť pre pravú a ľavú stranu interiéru pomocou dvoch otočných ovládačov na stredovej konzole. Všetky funkcie možno jednoducho ovládať iba ôsmimi tlačidlami.

Kontrastné prešívanie a ozdobné prvky v medenej a sivej farbe prínášajú do interiéru nové farby. Nové ambientne LED osvetlenie, ktoré je štandardom pre výbavu Style, osvetľuje obloženie prístrojovej dosky červenou a bielou farbou. Súčasťou ambientneho osvetlenia sú aj LED svetlá na stredovej konzole vpredu, vnútorných kľúčkach predných dverí a LED lampičkách na čítanie vpredu a vzadu. Sedadlá, ktoré sú prvýkrát v ponuke s nastaviteľnou driekovou opierkou, sú vo výbave Ambition čalúnené sivou látkou so sivým kontrastným prešívaním. Verzia Style má sedadlá čalúnené sivou a čiernou látkou.

Nová FABIA ponúka viac priestoru v kabíne, najmä pre cestujúcich na zadných sedadlách. Vo vnútri kabíny sa nachádza 16 odkladacích priestorov s celkovým objemom 108 litrov. Jedným z nich je sklopná zadná laktová opierka s dvojitém držiakom na poháre.

ŠKODA AUTO v porovnaní s predchádzajúcou generáciou typu FABIA rozširuje ponuku pohonných jednotiek, na želanie môže byť FABIA vybavená aj balíkom výbavy pre zlé cesty - so svetlou výškou zväčšenou o 15 mm. Neskôr bude k dispozícii aj športový podvozok s tuhším nalaďením a o 15 mm menšou svetlou výškou.

Všetky pohonné jednotky generácie Evo sú ešte úspornejšie ako pri predchádzajúcej generácii a spĺňajú emisnú normu Euro 6d. Novou vrcholnou pohonnou jednotkou, ktorá bude k dispozícii neskôr, je motor 1.5 TSI s výkonom 110 kW, štandardne kombinovaný so sedemstupňovou automatickou prevodovkou DSG. Výkonnostné verzie do 70 kW sú vybavené päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Pre motor 1.0 TSI s výkonom 81 kW je na výber šesťstupňová ručne ovládaná prevodovka a sedemstupňová automatická prevodovka DSG. Všetky pohonné jednotky sa štandardne ponúkajú so 40-litrovou palivovou nádržou. S voliteľnou 50-litrovou nádržou ponúka FABIA vybavená trojvalcovými motormi dojazd viac ako 900 km.



ŠKODA AUTO je v rámci koncernu Volkswagen zodpovedná za vývoj motorov MPI pre celý koncern. Trojvalcový motor 1.0 MPI je k dispozícii s výkonom 48 kW alebo 59 kW. V porovnaní s predchádzajúcou generáciou má menšiu spotrebu, jeho výkon sa však zväčšil o 4 kW. Kľukový mechanizmus, vrátane piestov a piestnych krúžkov, bol optimalizovaný tak, aby sa zmenšili trecie straty. Chladiaci okruh bol upravený v oblasti hlavy a bloku motora s cieľom dosiahnuť lepšiu účinnosť chladenia valcov, spaľovacích komôr a integrovaného výfukového potrubia. Motor využíva Atkinsonov spaľovací cyklus, pri ktorom sa sacie ventily zatvárajú až počas kompresného zdvihu piesta, čím sa časť nasávanej zmesi vracia späť z valca do sacieho potrubia. Tým sa zmenší účinný kompresný pomer, ale veľký expanzný pomer 12:1 zostáva nezmenený. Výsledkom týchto opatrení je lepšia účinnosť motora a menšia spotreba paliva.



V oboch motoroch 1.0 TSI s priamym vstrekaním paliva sú liatinové vložky valcov nahradené inovatívnou vložkou valcov s plazmovým povlakom s celkovou hrúbkou 150 mikrometrov (0,15 milimetra). Tento proces znižuje vnútorné trenie, a tým optimalizuje spotrebu paliva a emisie. Optimalizuje tiež tepelné zaťaženie motora vďaka lepšiemu rozloženiu a rozptylu tepla v spaľovacej komore. Motory využívajú Millerov spaľovací cyklus, ktorý znižuje spotrebu. Pri Millerovom spaľovacom cykle (v princípe rovnaký ako Atkinsonov, len pre prepĺňané motory) zostávajú sacie ventily počas kompresnej fázy dlhšie otvorené, čo znižuje hydraulické straty a zlepšuje tepelnú účinnosť. Turbodúchadlo má variabilnú geometriu lopatiek, ktorá zabezpečuje veľký krútiaci moment v širokom rozsahu otáčok motora a menšie emisie.

Najvýkonnejší motor ponúkne automobilka o niečo neskôr. Ide o štvorvalcový motor 1.5 TSI s výkonom 110 kW, ktorý je vybavený systémom Active Cylinder Control (ACT). Systém automaticky vypína dva stredné valce v prípade malého zaťaženia - čo vodič takmer nepostrehne - a znižuje tak spotrebu a emisie CO₂. Motor má vnútro valcov potiahnuté plazmou vytvoreným odolným povrchom a pracuje s veľkým vstrekovacím tlakom až 35, MPA.

Väčšina motorov a všetky prevodovky sa vyrábajú v Českej republike. Motory 1.0 MPI a 1.0 TSI sa vyrábajú v hlavnom závode spoločnosti ŠKODA AUTO v Mladej Boleslavi, rovnako ako ručne ovládané prevodovky. Sedemstupňové automatické prevodovky sa vyrábajú v závode vo Vrchlabí. Všetky motory TSI majú filter pevných častíc.

Okrem štandardného podvozku ponúka nová ŠKODA FABIA aj jeho dve voliteľné verzie. Športový podvozok má o 15 mm menšiu svetlú výšku. Vďaka odlišnej charakteristike odpruženia ponúka viac možností dynamickej jazdy. Balík výbavy pre zlé cesty zahŕňa špeciálne pružiny či tlmiče a dodatočnú ochranu podvozku. Svetlá výška je väčšia o 15 mm.



Nová ŠKODA FABIA je s až deviatimi bezpečnostnými vankúšmi jedným z najbezpečnejších vozidiel vo svojej triede. Kolenný vankúš vodiča a zadné bočné vankúše sú k dispozícii na želanie. Čelné bezpečnostné vankúše vodiča a spolujazdca, hlavové a predné bočné vankúše sú súčasťou štandardnej výbavy. Spolu s úchyty na krajných zadných sedadlách možno bezpečne upevniť až tri autosedačky, pričom úchyty ISOFIX a TopTether pre krajné zadné sedadlá, ako aj na sedadle spolujazdca sú súčasťou štandardnej výbavy. ŠKODA AUTO naplno využila všetky možnosti, ktoré ponúka modulárna platforma MQB A0 koncernu Volkswagen. Umožňuje využívať pokročilé asistenčné systémy, ktoré sú vyhradené skôr pre vozidlá vyššej triedy. Vďaka tomu má FABIA premiéru siedmich asistenčných systémov, ktoré zlepšujú bezpečnosť a prinášajú vyššiu úroveň komfortu.

Travel Assist spája niekoľko asistenčných systémov. S Travel assistom ponúka ŠKODA FABIA automatickú podporu pozdĺžneho a priečneho riadenia. Tento voliteľný systém možno aktivovať jedným tlačidlom. Pomocou funkcie detekcie rúk vozidlo kontroluje, či má vodič ruky neustále na volante. Travel Assist v sebe okrem iného spája adaptívny tempomat (ACC), ako aj asistenciu pre jazdu v jazdnom pruhu (Lane Assist) a Rozpoznávanie dopravných značiek, ktoré má FABIA po prvýkrát. Debutujú aj asistencia pri zmene jazdného pruhu (Side Assist), Front Assist s prediktívnou ochranou chodcov a cyklistov, Park Assist – asistencia pri parkovaní a pri manévrovaní.



Prehľad motorov novej generácie ŠKODA FABIA:

Motor	Počet valcov	Max. výkon		Max. krútiaci moment [Nm]	Prevodovka		Max. rýchlosť* [km/h]		Zrýchlenie 0-100 km/h* [s]		Kombinovaná spotreba* [l/100 km]		Emisie CO ₂ * [g/km]	
		[kW]												
1.0 MPI EVO	3	48		93	5- M		172		15.5		5.1		116–131	
1.0 MPI EVO	3	59		93	5-M		179		15,1		5,1		116-131	
1.0 TSI EVO	3	70		175	5-M		195		10,6		5,1		113-128	
1.0 TSI EVO	3	81		200	6-M	7-DSG	205	205	9,7	9,5	5,0	5,5	114-128	125-139
1.5 TSI EVO	4	110		250	7-DSG		225		7,9		5,6		128-142	

*ide o predbežné údaje

Nová FABIA prináša moderné možnosti konektivity. Prvýkrát je na želanie k dispozícii virtuálny kokpit. Pomocou zabudovanej karty eSIM je FABIA vždy online a umožňuje prijímať internetové rádio alebo využívať rozsiahle mobilné online služby ŠKODA Connect či nové aplikácie infotainmentu. Infotainment môže mať uhlopriečku až 9,2" a virtuálny kokpit s 10,25" displejom ponúka päť režimov zobrazenia. Špičkový infotainment Amundsen sa dá ovládať aj gestami alebo pomocou digitálnej asistentky Laury.

FABIA ponúka najnovšiu generáciu infotainmentu. V ponuke sú tri systémy. Základný systém Swing má farebný displej vo veľkosti 6,5" a ponúka pripojenie Bluetooth a SmartLink. Informačno-zábavný systém Bolero prináša 8" displej, špičkový systém Amundsen má zas konfigurovateľný 9,2" displej a navigáciu s online podporou. Mapové údaje možno aktualizovať online a súčasťou je aj ovládanie gestami. Voliteľne si možno objednať aj hlasové ovládanie pomocou digitálnej asistentky Laury s online podporou. Laura rozumie pokynom v 15 jazykoch, vrátane češtiny.

Bezdrôtová technológia SmartLink umožňuje pripojiť smartfóny cez Android Auto a Apple CarPlay. Voliteľný nabíjací box pre smartfón umožňuje bezdrôtové nabíjanie mobilného telefónu, zatiaľ čo na nabíjanie ďalších mobilných zariadení možno použiť až päť konektorov USB-C vo vozidle FABIA. Jeden z nich sa nachádza pri vnútornom spätnom zrkadle a možno ho použiť napríklad na napájanie palubnej kamery. Všetky infotainment zariadenia umožňujú využívanie mnohých mobilných online služieb ŠKODA Connect.

ŠKODA AUTO už mnoho rokov uľahčuje svojim zákazníkom každodenné cestovanie vďaka inovatívnym Simply Clever prvkom. Nová FABIA pokračuje v tejto tradícii a ponúka päť úplne nových Simply Clever prvkov a osem prvkov, ktoré po prvýkrát preberá od svojich väčších súrodencov. V závislosti od výbavy má FABIA až 43 praktických prvkov, ktoré uľahčujú každodenné používanie vozidla ako nikdy predtým. Ponuka siaha od klasických prvkov značky ŠKODA, ako je škrabka na ľad s ukazovateľom na kontrolu výšky dezénu pneumatík umiestnená vo viečku palivovej nádrže alebo dáždnik vo dverách vodiča, až po úplne nové prvky, ktoré udržiavajú interiér a batožinový priestor uprataný s minimálnou námahou.

O poriadok v interiéri sa v odkladacej schránke v stredovej konzole starajú nové upevňovacie klipy na kreditnú kartu alebo parkovací lístok a gumička slúžiaca ako držiak na perá. Odnímateľný držiak na poháre medzi prednými sedadlami zlepšuje flexibilitu. Podobne aj odkladacia schránka v blízkosti stredového tunela poskytne cestujúcim vzadu priestor na odkladanie drobných predmetov. Schránka sa umiestni medzi stredovú konzolu a zadné sedadlá a sama sa prichytí. Na želanie je k dispozícii aj flexibilná odkladacia schránka, ktorá je umiestnená na boku batožinového priestoru a v prípade potreby sa dá roztrhnúť, aby sa do nej dali uložiť predmety v batožinovom priestore. Ďalším prvkom je snečná clona, ktorá je k dispozícii ako príslušenstvo pre panoramatickú strechu, dostupnú na želanie. Ak ju posádka nepotrebuje, možno ju zložiť na tretinu a uložiť pod kryt batožinového priestoru.

Nová FABIA po prvýkrát prináša aj niekoľko Simply Clever prvkov známych z iných typov značky ŠKODA. Jedným z prvkov je voliteľný konektor USB-C vo vnútornom spätnom zrkadle, ktorý možno použiť napríklad na napájanie palubnej kamery bez toho, aby kábel bránil vodičovi vo výhlade. Ďalšou novinkou je sklopné operadlo sedadla spolujazdca. Multifunkčné vrecko, ktoré je zavesené pod vekom batožinového priestoru, premení inak nevyužitý priestor na miesto na uloženie kabátov alebo bünd. Maximálna nosnosť vrecka je 3,5 kg. Jedným z prvkov, známych z typov OCTAVIA a ENYAQ iV, sú ľahko prístupné odkladacie vrecká na mobilný telefón na zadnej strane operadiel predných sedadiel.

Štvrtá generácia typu FABIA pokračuje v úspešnom príbehu, ktorý sa začal písať v roku 1999. FABIA je po type OCTAVIA druhý najpredávanejší automobil značky ŠKODA a je dôležitým pilierom úspechu značky ŠKODA. Od uvedenia na trh v roku 1999 bolo doteraz predaných viac ako 4,5 milióna vozidiel karosárskej verzie hatchback a kombi.

Tretia generácia bola uvedená na trh v roku 2014 a ešte aj vlni sa veľmi dobre predávala. Najväčším predajným trhom pre ňu bolo v roku 2020 Nemecko s 18 070 predanými vozidlami. Nasledovala Slovenská republika so 17 750 vozidlami, Poľsko s 12 556 vozidlami a Veľká Británia s 9 771 vozidlami. Nová generácia má všetky predpoklady na získanie si priazne veľkého počtu nových zákazníkov.

-ša-

Predstavujeme

Peugeot 308 SW



70 rokov kombi modelov značky PEUGEOT

V predchádzajúcom, letnom dvojčíslí časopisu sme písali aj o novom modeli PEUGEOT 308 SW s karosériou kombi, ktorý značka PEUGEOT predstavila v júni, pár mesiacov po predstavení hatchbacku PEUGEOT 308. V auguste automobilka poskytla médiám ďalšie informácie o tomto vozidle so všetkými prednosťami, ktoré zákazník očakáva v segmente kompaktných kombi. Vráťane stručnej histórie výroby automobilov PEUGEOT s karosériou kombi a plánovanom začiatku uvedenia tejto novinky na trh.

TROCHA HISTÓRIE

Prvý kombi model značky PEUGEOT pochádza z roku 1949. V tom roku automobilka predstavila PEUGEOT 203 vo verzii kombi. V tej dobe bol tento segment ešte len v plienkach a nikto nevedel, či skutočne existuje zákaznícka základňa pre tento vozidlá s týmto typom karosérie. Značka s levom však vedela, že ide o niečo dobré, a to až tak, že o pár rokov ponúkla dve verzie svojho kombi PEUGEOT 403: rodinné kombi a jednoduchší úžitkový automobil.

V roku 1956 uviedol výrobca z mesta Sochaux kombi PEUGEOT 403, ktorý bol ponúkaný vo verziách Family a Commercial.

V roku 1962 ho nahradilo kombi PEUGEOT 404, pričom kombi PEUGEOT 203 prešlo do výroby do roku 1965 a jeho následník sa objavil až s príchodom typu PEUGEOT 204.

Peugeot 403 Commercial



Nouvelle 308SW



A	718
B	597
C1	886
C2	1743
D	857
E	1026
E1	1029
E2	493
E3	797
F	891
G	882
H	570
I	450
J	1428
K	1443
L	1367
M	1414
N	129

Príbeh pokračoval a postupom času sa pridávali nové modely s týmto typom karosérie: v 70. rokoch to boli kombi PEUGEOT 304 a 504, v 80. rokoch modely PEUGEOT 305, 505 a 405, v 90. rokoch minulého storočia PEUGEOT 306 a 406 SW. Na začiatku milénia automobilka PEUGEOT rozšírila túto ponuku o dva nové modely: PEUGEOT 206 SW, ktorý bol v prípade kombi obzvlášť kompaktný a PEUGEOT 307 SW, ktorý využíva niekoľko dobrých nápadov pôvodne používaných v minivanoch.

PEUGEOT 308 SW: ďalšia kapitola

V roku 2021 prišlo na scénu nové kombi značky PEUGEOT: nový model PEUGEOT 308 SW. Rovnako ako hatchback, z ktorého vychádza, aj tento model patrí nepochybne k najzvodnejším vozidlám vo svojom segmente.

Na náklad v batožinovom priestore ponúka objem 608 litrov a po sklopení operadiel zadných sedadiel až 1634 litrov. Praktický je aj nový model PEUGEOT 308 SW s trojdíelnym operadlom zadných sedadiel, ktoré pomocou ovládačov na bokoch možno sklopiť priamo z batožinového priestoru.

Rázvor náprav nového modelu PEUGEOT 308 SW sa oproti sedanu predĺžil o 55 mm. Táto zmena poskytuje cestujúcim vzadu viac miesta a tiež dodáva vozidlu rozhodnejšiu siluetu.



Zoznam pokračuje SW verziami typov vozidiel PEUGEOT 308 a PEUGEOT 407, ako aj prvej a druhej generácie typov PEUGEOT 508. Pri všetkých týchto modeloch asi nie je prehnane tvrdiť, že takmer každý starší motorista si vo svojich spomienkach dokáže vybaviť nejakú verziu kombi značky PEUGEOT.



Či už ide o hatchback alebo kombi SW, nový PEUGEOT 308 poskytuje 10-palcový 3D digitálny prístrojový panel a inovatívnu 10-palcovú stredovú dotykovú obrazovku s veľkým rozlíšením s novým systémom PEUGEOT i-Connect® Advanced. Plne konfigurovateľné i-prepínače nahrádzajú tradičné fyzické ovládacie prvky. Malý volant, ďalšia neoddeliteľná súčasť PEUGEOT i-Cockpit®, umožňuje vodičovi, aby s autom skutočne splynul.

Prvé verzie nového modelu PEUGEOT 308 SW prídu na cesty začiatkom budúceho roka.

Od vzniku prvého typu Peugeot Type 1 v roku 1889 až po predstavenie nových modelov PEUGEOT 308 a 308 SW sa osvetlenie automobilov značky s levom neustále vyvíjalo a napredovalo najmä v oblastiach ako technológia, funkčnosť a dizajn.



OSVETLENIE nových Peugeotov 308

Predné reflektory aj zadné svetlá sa stali kľúčovými prvkami vozidla. Zosobňujú ideu, že technológia a dizajn sa majú navzájom dopĺňať. Primárne vznikli ako bezpečnostné prvky (osvetlenie, signalizácia), no časom sa stali výrazným prvkom identity automobilov značky PEUGEOT a zabezpečili, že sa dajú rozpoznať na prvý pohľad. Príchod LED technológie v roku 2012 znamenal významnú zmenu možností osvetlenia a zároveň aj tvaru reflektorov. Vzhľadom na výkon a kompaktné rozmery poskytla LED technológia dizajnérom väčšiu slobodu pri navrhovaní a tvorbe osvetľovacích prvkov: oslobodili sa od obmedzení predchádzajúcich technológií (halogénovej aj xenónovej) v oblastiach ako tvar a veľkosť a, obrazne povedané, získali možnosť hrať sa so svetlom. Z pohľadu technológie sa svetlo vyžarované LED reflektormi podobá na biele svetlo xenónových reflektorov. Pravdou však je, že toto svetlo je modré. Prechádza cez fosforeskujúcu vrstvu, ktorá absorbuje veľký podiel modrého spektra a dodáva LED reflektorom ich veľmi špeciálnu bielu farbu.



Okrem toho, že sa vyznačujú 10- až 15× dlhšou životnosťou ako halogénové reflektory, vlastnosťou LED reflektorov je aj ich malá spotreba energie. Tým novým modelom PEUGEOT 308 a 308 SW prispievajú k zmenšeniu emisií CO₂.

Nové modely PEUGEOT 308 a 308 SW využívajú LED technológiu aj na vytvorenie charakteristického svetelného podpisu značky. LED technológiu využívajú všetky úrovne výbavy, vrátane základnej.

V úrovniach výbavy GT a GT Pack dostali plne adaptívne LED reflektory s matrix technológiou s označením PEUGEOT Matrix LED Technology. Pozostávajú z troch druhov:

- Denné reflektory v tvare tesákov vytvárajú LED svetelný podpis, ktorý sa na vozidlách značky PEUGEOT prvý raz objavil v roku 2018, a to na type 508.
- Stretávacie reflektory pozostávajú zo štyroch LED modulov zostavených tak, aby dodávali dostatočný svetelný tok.
- Diaľkové reflektory tvoria matrix moduly z 20 LED, ktoré sa pridávajú k stretávacím reflektorom. Z toho vzniká adaptívna funkcia reflektorov, pretože týchto 20 modulov sa dokáže zapínať a vypínať, prípadne, v závislosti od okolitých podmienok, samostatne plynule nastavovať intenzitu svojho svetelného lúča.
- Kamera na vrchu čelného skla sníma okolie a podľa toho upravuje osvetlenie a intenzitu LED matrix reflektorov. Takýmto spôsobom sa prúd svetla automaticky nastavuje a poskytuje optimálne osvetlenie, pričom neustále udržiava diaľkové reflektory zapnuté bez toho, aby oslepovali ďalšie vozidlá.
- Keď sa nové modely Peugeot 308 alebo 308 SW v noci zozadu blížia k vozidlu (pri predbiehaní alebo nasledovaní), systém analyzuje a sleduje celý proces a jeho priebeh. Segmenty diaľkových reflektorov sa okolo vozidla vypnú a vytvoria tak tieňový tunel, takže nebudú oslepovať vodičov v ostatných vozidlách, no zároveň zostane ich okolie plne osvetlené.
- V závislosti od okolitých podmienok dokážu nové modely PEUGEOT 308 a 308 SW vybavené technológiou PEUGEOT MATRIX LED TECHNOLOGY v závislosti od okolitých podmienok prepínať medzi viacerými režimami osvetlenia.
- Režim City: ak vozidlo jazdí rýchlosťami od 0 do 50 km/h, zapnú sa stretávacie reflektory.
- Režim diaľkových reflektorov: v rýchlostiach od 50 do 110 km/h sa predné reflektory prepnú do režimu diaľkových svetiel. To znamená, že poskytujú svoj celý osvetľovací potenciál.
- Režim diaľničných reflektorov: ak vozidlo jazdí dlhšie ako 5 sekúnd rýchlosťou väčšou ako 110 km/h, zmení PEUGEOT Matrix LED Technology uhol predných reflektorov (+ 0,4 %), aby sa tak osvetlila dlhšia časť vozovky pred vozidlom, a pritom sa predišlo osleповaniu ostatných vodičov. Ak by vozidlo viac ako päť sekúnd jazdilo rýchlosťou menšou ako 90 km/h, reflektory sa vrátia do svojho pôvodného nastavenia.
- Predné reflektory PEUGEOT MATRIX LED Technology sa spájajú s full LED zadnými svieidlami, ktoré na modeloch Peugeot 308 alebo 308 SW vytvárajú tri samostatné a nezameniteľné pazúry.
- Tie sú neoddeliteľnou súčasťou dizajnu zadnej časti a ich výnimočný dizajn dotvára prednú aj zadnú časť modelov Peugeot 308 alebo 308 SW, ktorú si s ničím nemožno pomýliť.

-pt-



Predstavujeme

Mercedes-Benz C kombi All-Terrain ■■■■



Bezpečný pohyb aj v ľahšom teréne

Pre koho klasické kombi nie je dosť terénne, ale SUV je už príliš vysoké, pre toho Mercedes-Benz ponúka už aj vo svojom type C všestranné vozidlo ako alternatívu: Triedu C All-Terrain.



Vďaka približne o 40 mm väčšej svetlej výške v porovnaní s konvenčným modelom C kombi, sériovému pohonu na všetky kolesá 4MATIC a dvom terénym jazdným programom model C All-Terrain so svojimi veľkými kolesami pohodlne prejde ľahkým terénom, ako napríklad nespевnenými poľnými cestami. Medzi terénne dizajnové prvky patria charakteristická maska chladiča, špeciálne nárazníky, naznačená ochrana spodku vozidla vpredu aj vzadu a obloženie výrezov kolies v matnej tmavosivej. Crossover okrem toho disponuje mnohými atraktívnymi prvkami z nedávno predstavenej novej Triedy C. Patria sem efektívne štvorvalcové motory so 48 voltovou technikou, učenlivý a intuitívne ovládateľný infotainment MBUX (Používateľský zážitok Mercedes-Benz), ako aj najnovšia generácia asistenčných jazdných systémov. Súčasťou reflektorov DIGITAL LIGHT (mimoriadna výbava) je špeciálne terénne osvetlenie. Trieda C All-Terrain absolvuje svetovú premiéru v septembri na autosalóne IAA v Mníchove. K európskym obchodníkom sa dostane ešte tento rok.

Viac ako 10,5 milióna predaných automobilov Mercedes-Benz C od roku 1982 dokazuje, nakoľko je tento typ obľúbený medzi zákazníkmi. V porovnaní s konvenčnou Triedou C kombi sa model All-Terrain mierne zväčšil. Je o štyri milimetre dlhší a jeho celková dĺžka je 4755 milimetrov. Vzhľadom na obloženie výrezu kolies narástla šírka o 21 milimetrov na 1841 milimetrov. Spolu s väčšou svetlou výškou o približne 40 milimetrov narástla aj výška vozidla, a to na 1494 milimetrov. Štandardne sa vozidlo dodáva s rozmermi pneumatík 225/55 R 17 na kolesách s rozmermi 7,5 J x 17 H2 ET 44,5, na želanie sú k dispozícii pneumatiky s rozmermi 245/45 R 18 na kolesách s rozmermi 8 J x 18 H2 ET 41 a 245/40 R 19 na 8 J x 19 H2 s hĺbkou zálisu 41 mm.

Na rovnakej úrovni zostáva objem a variabilita úložného priestoru: v športovo ladennej zadnej časti sa ukrýva úložný priestor s objemom od 490 až po 1510 litrov. Operadlá zadných sedadiel verzie kombi majú nastaviteľný sklon a sú sklopné v pomere 40:20:40. Vďaka sériovým zadným výklopným dverám EASY-PACK možno piate dvere otvárať alebo zatvárať pohodlne stlačením tlačidla: prostredníctvom tlačidla na kľúči zapalovania, spínačom na dverách vodiča alebo na odistovacej rukoväti zadných výklopných dverí.

Prednú časť charakterizuje maska chladiča s jednou lamelou s pochrómovanými ozdobnými prvkami a zasadenou centrálnou hviezdou. Vertikálne nasmerované mostíky v maske chladiča zdôrazňujú svoju vysokolesklou čiernou farbou hodnotný vzhľad. Osobitý predný nárazník čiastočne pozostáva z tmavosivého plastu s reliéfnym povrchom, čo dodáva dôraz robustnému charakteru tohto modelu.

Keďže modely All-Terrain sú založené na línii výbavy Exteriér AVANTGARDE, ozdobné lišty línie bokov, lemovanie bočných okien a pozdĺžny držiak sú vyhotovené z lešteného hliníka. Kryty na stĺpkoch B a mostíky na zadných bočných oknách sú vyhotovené vo vysokolesklej čiernej farbe.

V prípade balíka Night sú aj ďalšie ozdobné prvky (napr. obrys strechy, línia bokov, vonkajšie zrkadlá) a ozdobné prvky v prednej a zadnej časti vyhotovené vo vysokolesklej čiernej farbe.



Aj interiér AVANTGARDE je v prípade modelu All-Terrain súčasťou sériovej výbavy. Na výber sú tri farebné koncepcie: čierna, béžová macchiato/čierna a sienová hnedá/čierna. Prístrojová doska je vybavená sponou v striebornej chrómovej farbe a ozdobným prvkom v diamantovej matnej sieťotlačí (k dispozícii sú aj iné vyhotovenia). Opulentný dekoratívny panel pokračuje bez prerušenia zo stredovej konzoly až do prístrojovej dosky.



Prístrojová doska je mierne, o šesť stupňov, natočená na vodiča. LCD obrazovka s veľkým rozlíšením v priestore vodiča stojí voľne a pôsobí tak, akoby sa vznášala pred profilom krídla a dekoratívnym panelom. Displej vodiča, na Slovensku dodávaný sériovo s 12,3-palcovou (31,2 cm) uhlopriečkou, sa tým odlišuje od tradičných kokpitov s klasickými kruhovými prístrojmi. Pre model All-Terrain bola vytvorená nová kontextová položka s názvom „Terén“. K dispozícii je v nej špecifický obsah, ako Stúpanie, Klesanie a uhol natočenia kolies. Zobrazia sa aj zemepisné súradnice, ako aj kompas.

Medzi kľúčové prvky patria sedadlá s grafickým stvárnením sedadla špecifickým pre líniu výbavy AVANTGARDE. Ponúkajú množstvo komfortu a dobrú bočnú oporu. Interiér AVANTGARDE okrem toho obsahuje náladové osvetlenie.

O vyvážený komfort jazdy a vysoký stupeň jazdnej stability sa stará komfortný podvozok s pasívnym systémom tlmenia, ktorý je súčasťou sériovej výbavy tohto modelu: účinok tlmenia sa v závislosti od amplitúdovej charakteristiky prispôbuje povrchu vozovky. Pri menších rázoch sa komfort jazdy zosilňuje redukciou účinku tlmenia a pri väčších rázoch sa o viac stability stará maximálne tlmenie.

Okrem programov ECO, KOMFORT, ŠPORT a INDIVIDUÁLNY disponuje model All-Terrain dvoma ďalšími jazdnými programami DYNAMIC SELECT určenými na jazdy mimo spevnených vozoviek: TERÉN je určený do ľahkého terénu, ako napríklad na poľné cesty, štrk alebo piesok; TERÉN+ s DSR (regulácia rýchlosti zjazdu) sa odporúča v o niečo ťažšom a strmšom teréne. DYNAMIC SELECT následne prispôbujú charakteristiku motora, prevodovky,



riadenia, ESP® a 4MATIC. Prepínať medzi programami môže vodič dotykom v ovládacom poli pod centrálnym displejom.

Súčastou sériovej výbavy typu C sú výkonné reflektory s LED. Ako prvok mimoriadnej výbavy si možno vybrať reflektory DIGITAL LIGHT známe z novej Triedy S. V prípade modelu All-Terrain zahŕňajú reflektory DIGITAL LIGHT aj terénne osvetlenie. Pri jazde v ľahkom teréne sa široké osvetlenie stará o to, aby mohol vodič rozpoznať prekážky rýchlejšie aj pri prejazdoch zákrut. Len čo sa aktivuje terénny jazdný program, zapne sa aj terénne osvetlenie. Funkcia zostáva aktívna do rýchlosti 50 km/h a po prekročení tejto rýchlosti sa automaticky vypne.

V prípade technológie DIGITAL LIGHT obsahuje každý reflektor svetelný modul s tromi extrémne výkonnými svetelnými diódami, ktorých svetlo sa láme a smeruje pomocou 1,3 milióna mikro zrkadiel. Rozlíšenie na jedno vozidlo je teda 2,6 milióna pixelov.

S touto dynamikou a presnosťou vytvára spomínaný systém takmer neobmedzené možnosti rozptylu svetla vo veľkom rozlíšení, ktorý sa vynikajúcim spôsobom prispôsobí podmienkam okolia. Rozhodujúcim faktorom však nie je iba technológia v reflektore, ale digitálna inteligencia, ktorá sa schováva v pozadí. Systémy kamier a snímačov vo vozidle rozpoznávajú iných účastníkov cestnej premávky. Výkonné počítače v priebehu milisekúnd vyhodnotia ich údaje, ako aj digitálne kartografické údaje, a vyšlú reflektorom príkazy na prispôbenie rozptylu svetla vo všetkých situáciách.

Revolučnú technológiu osvetlenia možno rozšíriť o funkcie projekcie. Tento systém dokáže zaručiť lepšiu bezpečnosť jazdy vďaka premietaniu vodiacich čiar, symbolov a animácií. Reflektory DIGITAL LIGHT tak napríklad na staveniskách premietajú dve vodiace čiar. Toto označenie zhruba predstavuje šírku vozidla. Vodič sa vďaka tomu dokáže orientovať v zúžených jazdných pruhoch ešte lepšie. Inteligentná technika zvýrazní chodcov v nebezpečnej oblasti funkciou nasvietenia a ich polohu zvýrazní premietnutými smerovými bodmi.

So sériovým pohonom na všetky kolesá a zaťažením prívesu až 1800 kg je model All-Terrain vybavený na prevádzku s prívesom. Ako mimoriadna výbava je k dispozícii čiastočne elektrické spájacie zariadenie s odklopiteľnou guľovou hlavou a stabilizáciou prívesu systémom ESP®. Spájacie zariadenie sa odistuje tlačidlom v batožinovom priestore. Následne ho možno vyklopiť. Keď osvetlenie tlačidla zhasne, znamená to, že je správne zaklapnuté.



Stabilizácia prívesu systémom ESP® dokáže automaticky zasiahnuť v kritických situáciách v rýchlostiach od 65 km/h. Ak je rozpoznané neželané rozkľávanie prívesu, utlmí sa pomocou zásahov brzd na jednotlivých kolesách striedajúcich sa na oboch stranách vozidla.



Väčšinou to postačuje na potlačenie nebezpečných kmitov. V prípade potreby systém navyše zmenší rýchlosť: zmenší krútiaci moment motora a vozidlo sa pribrzdi pomocou všetkých štyroch kolies. Asistenčný systém manévrovania s prívesom sa dodáva len v kombinácii s touto mimoriadnou výbavou a parkovacím balíkom s 360-stupňovou kamerou. Vďaka nemu je manévrovanie s prívesom jednoduché aj pre neskusených používateľov. Asistencia manévrovania s prívesom automaticky reguluje uhol natočenia kolies ťažného vozidla do rýchlosti až 5 km/h a do stúpania na úrovni 15 percent. Asistencia sa aktivuje počas státia vozidla zaradením spiatočky a stlačením parkovacieho tlačidla vľavo vedľa dotykového poľa v stredovej konzole.

Asistencia manévrovania s prívesom sa ovláda intuitívne prostredníctvom systému MBUX: stačí, ak vodič zadá želaný manéver prostredníctvom centrálného displeja alebo dotykového poľa v stredovej konzole. Tak si vodič môže zvoliť, akým uhlom zalomenia má cúvať jazdná súprava. Po prvýkrát sú k dispozícii voľne nastaviteľné zatáčacie manévrovacie úkony až do uhla 90°. Riadenie bude následne automaticky vedené tak, aby sa uhol udržal. Vodič si ďalej môže zvoliť funkciu „Ťahať rovno“, keď príves dosiahne správny smer a ďalej by už mal cúvať iba v priamom smere. Manévrovací úkon možno sledovať z odlišných kamerových perspektív. Dynamické pomocné čiary ukazujú jazdnú dráhu, šírku vozidla a odstupy od rozpoznávaných objektov.



Pohon na všetky kolesá 4MATIC, ktorý je v prípade modelu All-Terrain súčasťou sériovej výbavy ponúka lepšiu trakciu a jazdnú stabilitu aj na horších povrchoch. Do 45 percent krútiaceho momentu motora je prenášaných na prednú nápravu a do 55 percent na zadnú nápravu. Túžba po ešte väčšej efektívnosti a deväťstupňová automatická prevodovka si vyžiadali ďalší vývoj pohonu na všetky štyri kolesá 4MATIC. S rozdeľovacou prevodovkou, ktorá je taktiež nová, sa technikom podarilo významným spôsobom zmenšiť straty spôsobené trením.

Model All-Terrain môže poháňať zážihový aj vznetový motor. V prípade zážihového variantu je použitý nový štvorvalcový motor (M 254) s integrovaným štartovacím generátorom (ISG) druhej generácie. Výkon spaľovacieho motora možno krátkodobo elektricky zvýšiť o 15 kW.

Vďaka rekuperácii a možnosti „klzania“ s vypnutým motorom je zážihový motor oveľa efektívnejší. V motore M 254 spojil Mercedes-Benz po prvýkrát všetky inovácie modulárnej rodiny štvorvalcových a šesťvalcových benzínových a dieselových motorov do jedného agregátu. Medzi inovácie patrí povrchová úprava valcov NANOSLIDE®, honovanie valcov CONICSHAPE® (rúrkové lapovanie) a dodatočná úprava spalín umiestnená priamo na motore. Nové je aj segmentové turbodúchadlo so spojením prúdov, ktoré predstavuje ďalší krok vo vývoji technológie dvojprúdového turbodúchadla (Twin Scroll) pre ešte spontánnejšiu odozvu prepĺňania.

Aj vznetový variant disponuje pomocným hybridným pohonom. Štvorvalcový motor (OM 654 M) je vybavený integrovaným štartovacím generátorom druhej generácie a čiastkovým 48-voltovým elektrickým systémom. Tiež dokáže rekuperovať a „klzať“ s vypnutým motorom. Elektrifikácia umožňuje použitie elektrického kompresora na chladivo pre klimatizáciu.



Predstavujeme

Kia Ceed



ZLEPŠENIA DIZAJNU, TECHNOLOGIÍ A POHONNÝCH JEDNOTIEK

Najpredávanejší rad značky Kia prešiel inováciou, získal významné zlepšenia, medzi ktorými nechýbajú ani akcenty dynamického dizajnu. Päťdverový hatchback, športové kombi a verzia „shooting brake“ prinesú kompletne prepracovaný dizajn prednej časti, športové úpravy zadnej časti, zliatinové disky kolies v novej úprave, svieže farby karosérie a vynovený interiér. Inovované modely sa začnú predávať začiatkom štvrtého štvrťroka, úspešný model XCeed, ako športová alternatíva tradičného SUV, bude inovovaný budúci rok. Vzhľadom na aktuálne trendy v automobilovom odvetví bude tento rad modelov v ponuke aj s novými pohonnými jednotkami a prevodovkami.

Spoločnosť Kia ponúka jednu z najkomplexnejších zostáv vozidiel v rámci segmentu C. Trvalá prítomnosť radu Ceed v jej ponuke zvyšuje vynikajúcu reputáciu a príťažlivosť týchto vozidiel pre zákazníkov. Ceed je dlhodobo uznávaný vďaka svojej kľúčovej úlohe pri etablovaní kórejskej značky v Európe a bol prvým vozidlom, ktoré spoločnosť Kia navrhla, skonštruovala a vyrobila v Európe špeciálne pre Európanov a ich vkus. Rad vozidiel Ceed dnes predstavuje 28 % podielu značky Kia na európskom trhu a zostáva na tomto trhu silným konkurentom vo všetkých segmentoch.

Na kompletne prepracovanej prednej časti je nové logo Kia – zjednodušená grafika názvu spoločnosti, ktorá odráža jej étos vyjadrený sloganom „Movement that inspires“. Zvláštna pozornosť dizajnéri venovali tomu, aby sa jednotlivé varianty (základná úroveň, PHEV, GT-Line a GT) od seba odlišovali a boli čo najunikátnejšie. Kultová mriežka chladiča v tvare tigrieho nosa, podľa ktorej je každé vozidlo Ceed jasne rozpoznateľnou Kiou, má vo svojom novom stvárnení lesklú čiernu úpravu s matným horným a dolným chrómovaným obložením v tvare krídla, ktoré vytvára elegantný a moderný vzhľad. Plug-in hybridné mo-

dely (PHEV) majú uzavretú mriežku chladiča s nápadnou povrchovou úpravou v kontrastných farbách. Do strán cez predný nárazník vystreľujú dva veľké bočné vetracie otvory, čo vytvára športovejší vzhľad. Motív „krídla“ sa opakuje aj v ďalších prvkoch dizajnu prednej časti, ako je napríklad matné chrómované obloženie spodnej mriežky chladiča s prírodnými vzduchmi alebo výrazné bočné obloženie, ktoré siaha až do oblúku predného kolesa. Na zadnej časti vozidla bol v záujme zvýraznenia jednoduchosti nového znaku Kia vyhladený povrch medzi združenými svetlami LED, aby zodpovedal elegantnému novému logu značky. Model PHEV má nový znak viac v súlade s nedávno aktualizovaným vzhľadom loga spoločnosti. Zadný športový nárazník je doplnený o nový difúzor lesklej čiernej farby a evokuje matnú chrómovú povrchovú úpravu, ktorá zdobí prednú časť.



Všetky modely a varianty radu Ceed majú nové reflektory s technológiou Full LED s integrovanými svetlami na denné svietenie, ktoré zlepšujú viditeľnosť a bezpečnosť na ceste. Tri moduly v tvare šípky obklopujú integrované hmlové svetlá LED a moduly diaľkových/stretávacích svetiel. Svetlá na denné svietenie slúžia aj ako smerové svetlá.



Päťdverové varianty hatchbacku GT-Line a GT disponujú združenými svetlami LED, ktoré sú vývojovou novinkou a skladajú sa zo 48 modulov, lemované červeným rámom. Tieto multifunkčné moduly sú usporiadané do piatich radov a pokryté tónovaným sklom. Diódy LED v niektorých radoch sa rozsvietia sekvenčne, keď vodič použije smerové svetlo, aby upozornil, že sa chystá odbočiť.



Pohľad z boku odhalí na všetkých variantoch modelovej zostavy pútavý nový dizajn zliatinových diskov kolies. Momentálne je v ponuke šesť nápadných štýlov, z ktorých tri sú v rámci najnovších inovácií uvedené na trh po prvý raz: 16-palcové disky z ľahkých zliatin v striebornej farbe pre modely so základnou výbavou, lesklé čierne 17-palcové z ľahkých zliatin výlučne pre rad GT-Line a športové 18-palcové disky kolies z ľahkých zliatin s červenými akcentmi pre výbavu GT.

Modely s výbavou GT majú okrem iného živé červené akcenty vpredu, po stranách a vzadu, ktoré zvýrazňujú športovú zdatnosť vozidla. Mriežka chladiča je na modeloch tejto špičkovej výbavy vytvorená technikou dvojstupňového vstrekovania plastov, vďaka čomu vznikla osobitá lesklá čierna a červená povrchová úprava s tmavým chrómovým obložením v hornej i spodnej časti. Pri pohľade spredu vidno na nárazníku modelu GT lesklú čiernu mriežku s prírodnými vzduchmi so špeciálnym „červeným obložením GT“ na každom konci mriežky. Zadný športový difúzor zvýrazňujú kruhové dvojité koncovky výfuku a výrazné nové červené obloženie GT. Model GT sa vyníma na 18-palcových tmavých kovových zliatinových diskoch so špecializovaným dizajnom GT s červenými krytmi kolies, ktoré sú unikátne pre túto výbavu.

V záujme ďalšieho zlepšenia exteriéru je v ponuke výber 13 pôsobivých farieb karosérie. Štyri z nich sú pre rad Ceed nové: bronzová Machined Bronze, žltá Lemon Splash, ocelovosivá Yucca Steel Gray a zelená Experience Green.

V interiéri posádku víta elegantný dekór interiéru, príjemné farby, materiály príjemné na dotyk a usporiadanie, ktoré zaručuje všetkým cestujúcim maximálne pohodlie. Panoramatické strešné okno zaisťuje spojenie s prírodou a vytvára pocit priestoru. Sedenie je v ponuke v deviatich vyhotoveniach čalúnenia, z ktorých štyri sú v tejto inovovanej podobe modelovej zostavy nové. Na výber sú anatomické sedadlá z čiernej velúrovej kože s kontrastným prešivaním okrajov v sivej farbe na modeloch GT-Line a charakteristickej červenej farbe na modeloch GT. V dizajne oboch verzií, GT-Line aj GT, má hlavica preraďovacej páky s novou úpravou moderný vzhľad, zatiaľ čo modely s automatickou prevodovkou sa vyznačujú vyššou úrovňou luxusu vďaka hlavici voliacej páky z perforovanej kože, ktorá vytvára príjemný pocit na dotyk. Verzie s plne automatickou prevodovkou sa dodávajú s lesklým čiernym zobrazovacím panelom PRND.



Veľká 12,3-palcová obrazovka združeného prístroja je spojená s 10,25-palcovou obrazovkou v záujme ďalšieho rozšírenia interakcie vodiča s vozidlom. Každý aspekt interiéru bol navrhnutý s ohľadom na praktické využitie, ako napríklad spínač elektronickej parkovacej brzdy a ďalšie funkcie založené na princípe „ľahko viditeľné, ľahko použiteľné“, ktorý je základom dizajnu vo vnútri kabíny.

Do pamäte elektricky nastaviteľného sedadla vodiča je možné naprogramovať dva profily vodiča. Navigačná obrazovka informačno-zábavného systému je spojená s audiosystémom JBL Premium so sústavou ôsmich reproduktorov a streamovaním cez rozhranie Bluetooth, ktoré zabezpečuje plynulé prepojenie medzi ľuďmi i zariadeniami. Pridané komfortné funkcie na modeloch Sportswagon a ProCeed zlepšujú každodennú interakciu – napríklad funkcia inteligentného elektrického ovládania dverí batožinového priestoru dokáže zistiť prítomnosť inteligentného kľúča a otvorí dvere batožinového priestoru v prípade, ak osoba, ktorá kľúč drží, zostane za vozidlom. Sedadlá v druhom rade je možné sklopiť na diaľku stlačením tlačidla.

Vyhrievané a vetrané predné sedadlá a vyhrievané zadné sedadlá poskytujú hrejivé pohodlie v chladných dňoch, zatiaľ čo za horúcich letných dní sa postará o príjemné ochladenie kabíny špičková dvojitá automatická klimatizácia.



Ľudia považujú svoj automobil za predĺženie vlastného pripojeného životného štýlu a očakávajú, že v ňom budú k dispozícii rôzne technológie na jediné kliknutie alebo stlačenie tlačidla. Konektivita v modernizovanom Ceede sa však zďaleka netýka len telematiky; spoločnosť Kia chce, aby sa vodič cítil prepojený s jazdou, všetkými cestujúcimi i ostatnými účastníkmi cestnej premávky. Vodiča hneď po nástupe do vozidla privíta digitálny 12,3-palcový združený prístroj so zlepšenou grafikou, výberom upokojujúcich farebných kombinácií a štyrmi motívmi, pomocou ktorých si môže prístrojový panel prispôsobiť – jeden z motívov sa napríklad mení podľa aktuálnych poveternostných podmienok a príslušnej časti dňa. Vedľa obrazovky združeného prístroja sa nachádza bezrámový centrálny displej s uhlopriečkou 10,25 palca s funkciami informačno-zábavného systému, navigácie a telematickej konektivity. Systém je navrhnutý tak, aby spoločnosť Kia mohla do vozidla odosielať aktualizácie softvéru a máp bezdrôtovo, čím sa vodičom odbúra potreba návštevy autorizovaného predajcu len za týmto účelom.

Inovácia obsahuje aj softvér, ktorý umožňuje používateľom pripojiť sa k vozidlu diaľkovo pomocou mobilnej aplikácie Kia Connect a používať rôzne funkcie vozidla. Nové funkcie pripojenia pre zostavu vozidiel Ceed obsahujú zlepšené funkcie vyhľadávania cez rozhranie Bluetooth pomocou rozpoznávania hlasu, prepojenie kalendára tretej strany s navigáciou vozidla, režim osobného parkovania, ktorý umožňuje sledovanie vozidla, keď ho riadi niekto iný, a veľmi dôležitú funkciu navigácie na poslednom úseku cesty s rozšírenou realitou. Plug-in hybridný model Ceed Sportswagon ponúka aj ďalšie komfortné funkcie, ktoré



sprístupňujú inšpiratívne technológie pripojenia, ako je napríklad spustenie/zastavenie nabíjania akumulátora na diaľku.

Cestujúci môžu použiť systém Android Auto alebo Apple CarPlay na bezdrôtové pripojenie smartfónu k osemalcovej obrazovke audiosystému vozidla a premietiť tam displej telefónu. Cestujúci na zadných sedadlách majú k dispozícii nabíjací konektor USB umiestnený v podlahe, ktorý im zabezpečuje pripojenie.



Vynovený rad vozidiel Ceed ponúka prvotriednu úroveň bezpečnosti, pohodlia pri jazde a parkovacích technológií. Umožňuje to zlepšená súprava pokročilých asistenčných systémov pre vodiča (ADAS), ktoré pomáhajú zmierňovať mnohé z rizík a stresových faktorov vedenia motorového vozidla a počas každej cesty chránia cestujúcich vo vozidle rovnako ako ostatných účastníkov cestnej premávky. Zlepšený bol napríklad doterajší systém upozornenia na objekty v mŕtvom uhle, ktorý teraz nahradila technológia aktívneho predchádzania nehodám. Ak v prípade použitia smerového svetla, ktorým vodič signalizuje zmenu jazdného pruhu, existuje riziko zrážky s vozidlom vzadu, vodiča na to upozorní nová asistenčná funkcia na predchádzanie zrážkam v mŕtvom uhle (BCA). Ak riziko zrážky aj po upozornení stúpne, systém BCA začne aktívne ovládať vozidlo, aby hrozacej zrážke zabránil. Medzi ďalšie funkcie ADAS, ktoré sú v rade Ceed naďalej v ponuke, patrí asistenčný systém na predchádzanie čelným zrážkam (FCA), ktorý je schopný detekcie nielen vozidiel a chodcov, ale aj cyklistov. Étos značky Kia „**lepšie vidieť a byť vidieť**“ inšpiroval nový dizajn reflektorov so svetlami na denné svietenie LED a integrovanými hmlovými svetlami LED. Päťdverové verzie hatchbacku dostali do vienka sekvenčné smerové svetlá aj do nových zadných svetiel LED, ktoré sú jedinečné len pre niektoré varianty.

K najnovším zlepšeniam boli pridané aj technológie ADAS, ktoré poskytujú vodičovi pohodlie. Jednou z nich je napríklad asistencia jazdy na diaľnici (HDA) s inteligentným tempomatom s podporou navigácie (NSCC) na automatické prispôbenie rýchlosti vozidla pri prejazde zákrutou na diaľnici, ako aj pri prechode cez nájazdové a výjazdové rampy. Asistenciu sledovania jazdného pruhu (LFA) je teraz možné aktivovať nezávisle od inteligentného tempomatu (SCC), vďaka ktorému môže spoločnosť Kia ponúkať systém LFA aj na verziách s ručne ovládanou prevodovkou. Predtým sa tempomat SCC deaktivoval zošliapnutím brzdového pedála a následne sa deaktivoval aj systém LFA. V novej konfigurácii je možné používať systém LFA častejšie a v rôznych jazdných situáciách, kde nemusí byť potrebný tempomat.



Zlepšené sú aj parkovacie manévry v podobe pridaného zadného monitora (RVM) s prepínačom na zobrazenie záberu zadnej kamery na dverách batožinového priestoru a asistencia na predchádzanie nárazom zozadu (RCCA). Systém RVM pri cúvaní do parkovacieho priestoru zobrazuje obraz priestoru, aby vodičovi pomohol pri parkovaní. Táto funkcia je teraz zlepšená tak, že poskytuje ďalší záber prostredníctvom 1,0-megapixelovej kamery, ak by bolo k vozidlu Ceed potrebné pripevniť príves. Okrem toho má systém RVM odteraz aj prepínač, ktorý možno aktivovať počas jazdy, aby vodič prostredníctvom kamery videl, čo sa k nemu môže približovať zozadu. Výstražný systém bezpečného vystupovania z vozidla (SEW) po zaparkovaní vozidla upozorní používateľov, ak sa v prípade otvorených dverí zistí približujúce sa vozidlo. Systém upozornenia na premávku za vozidlom je inovovaný na asistenčnú technológiu.

Rad Ceed teraz ponúka kupujúcim komplexný výber konfigurácií pohonného ústrojenstva vrátane plug-in hybridných (PHEV) a mild-hybridných (MHEV) motorov s výkonom od 74 kW do 150 kW. V ponuke sú aj prepínané zážihové a vznetové motory – konkrétne 1,0-litrové a 1,5-litrové zážihové a 1,6-litrové vznetové motory, pričom všetky využívajú technológiu Smartstream od spoločnosti Kia.

Technológia motorov Smartstream v sebe obsahuje pokročilú a ekologicky šetrnú technológiu nepretržitej regulácie ventilov motorov (CVVD na optimalizáciu výkonu). Plynulo variabilné časovanie ventilov (CVVT) tiež slúži na zmenšenie spotreby paliva spolu s nízkotlakovým systémom recirkulácie výfukových plynov (LP EGR), ktorý vracia časť horúcich plynov produkovaných motorom do spaľovacej komory, čím vzniká chladiaci účinok a zmenšujú sa emisie kyslíčnikov dusíka.

Nový 1,5-litrový motor T-GDi sa vyrába v slovenskom závode spoločnosti Kia v Žiline – kde sa vyrába aj celá rodina vozidiel Ceed. Nový motor Smartstream, ktorý vystriedal doterajší 1,4-litrový agregát T-GDi, je spojený so sedemstupňovou dvojspojkovou prevodovkou (7DCT) alebo šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou (6MT) a dodá 118 kW výkonu a zároveň znižuje emisie. Nový motor 1.5 T je v ponuke aj ako MHEV, zatiaľ čo vznetrový motor s výkonom 100 kW je v ponuke iba ako mild-hybrid, ktorý je možné spojiť buď s inteligentnou ručne ovládanou prevodovkou (iMT) alebo prevodovkou 7DCT.

V rámci najnovších aktualizácií je radu modelov Ceed po prvý raz zavedená aj technológia MHEV a DCT pre 1,0-litrový preplňovaný zážihový motor. Zavedením novej polohybridnej technológie pohonu do zážihových a vznetrových motorov v rámci celého modelového radu Ceed sa znižuje spotreba paliva bez straty výkonu.

Modely PHEV využívajú zážihový motor 1.6 GDi, ktorý má výkon 104 kW a je spojený so šesťstupňovou dvojspojkovou prevodovkou. Táto hnacia sústava je v rodine vozidiel Ceed nová a spolu s akumulátorom s výkonom 8,9 kWh poskytuje elektrický dojazd 57 km na jedno nabitie, čo je optimálna vzdialenosť pre jazdu v meste.



Špičkové modely GT sa dodávajú s exkluzívnym 1,6-litrovým motorom T-GDi, ktorý má jedinečný zvuk. Má výkon 150 kW a je spojený s prevodovkou 7DCT.

Zázitok a prostredie za volantom si môže vodič prispôbiť aj tak, aby zodpovedalo jeho momentálnej náladě a stavu vozovky. Urobí tak pomocou páčok na volante a troch režimov jazdy: Eco, Comfort a Sport. Režim jazdy GT Sports je špeciálne vyladený podľa potrieb a očakávaní vodiča vozidla GT.

Vznetrový mild-hybridný Ceed je jedným z prvých modelov značky Kia, ktorý sa bude v Európe predávať aj s jej novou inteligentnou ručne ovládanou prevodovkou (iMT), vyhradenou výlučne pre polohybridné modely. Tento systém so spojkou bez mechanickej väzby (tzv. „clutch-by-wire“) prispieva k menšej spotrebe paliva celej sústavy MHEV, pričom nestráca nič z atraktívnosti riadenia pomocou konvenčnej ručne ovládanej prevodovky.

Vynovená rodina vozidiel Ceed sa začala vyrábať v auguste vo výrobnom závode spoločnosti Kia v Žiline a v poslednom štvrtroku bude v predaji v celej Európe.

- ka-



Predstavujeme

DS 9 ■■■■

Vrchol ponuky značky DS



Najprestížnejší typ značky DS Automobiles, DS 9, je veľký reprezentatívny sedan. Vozidlo dlhé 493 cm, široké 193 cm a vysoké 146 cm je postavené na novej verzii platformy EMP2 (EMP2 V2.3) s dlhým rázvorom náprav (290 cm). Preberá klasické dizajnové princípy značky DS Automobiles nápadnou prednou časťou s maskou DS Wings.

Plynulú elegantnú siluetu podčiarkuje línia vedúca bez akéhokoľvek prerušenia od masky chladiča cez kapotu, čelné sklo a strechu až po batožinový priestor. Boky sú hladké, všetko podčiarkujú za-

pustené kľučky dverí vo farbe karosérie. Aj zozadu je zjavná túžba integrovať každý prvok do jedného celku. Zadné blatníky, nárazník a batožinový priestor na seba plynulo nadväzujú. Do vytvorenej plochy sú zasadené prepracované zadné svetlá vytvárajúce vďaka kontrastu pôsobivý trojrozmerný motív šupín, typický pre vozidlá DS. Podčiarkujú ich líšty v tvare šablí vzdávajúcich hold dizajnovým prvkom veľkých francúzskych karosárov z 30. rokov. Celkový vzhľad zadnej časti umocňuje tretie mimoriadne tenké brzdové svetlo, ktoré posilňuje vizuálny efekt zadného okna.



Elegancia ušľachtilých materiálov použitých na veľkých plochách, prístrojová doska čalúnená kožou Nappa a spracovanie sedadiel s motívom hodinkového remienku Bracelet podčiarkujú starostlivosť, ktorá bola venovaná každému detailu. Tlačidlá vo forme kryštálov, čalúnenie Alcantara® na celom strope a na slnečných clonách, stropné drždá a bezpečnostný vankúš v strede volantu sú ručne potiahnuté kožou. Lákajú na dotyk a vyvolávajú príjemné pocity.

DS 9 poskytuje vďaka rázvoru dlhému 290 cm veľa priestoru na zadných sedadlách. Sedadlá sú vyhrievané, odvetrávané a sú vybavené masážnou funkciou. Dopĺňajú ich nastaviteľné opierky hlavy Lounge, čo je v tejto kategórii úplná novinka. K celkovému pohodliu prispieva stredová laktová opierka a aj ona ponúka možnosti prevzaté z vyšších segmentov: spracovanie v koži, úložné priestory vybavené USB konektormi, ovládanie masážnych sedadiel a farebné vnútorné osvetlenie. DS 9 ponúka novú definíciu individualizovaného komfortu, kde si možno všetky parametre upraviť pre optimálne pohodlie. Vďaka tomuto detailu si každý cestujúci riadi svoje vlastné pohodlné prostredie sám.

V ponuke sú dve úrovne výbavy: Performance Line a Rivoli. Interiér verzie DS 9 Performance Line je vyhotovený v čiernej Alcantare® ako symbol jasne deklarovanej dynamiky a elegancie. Na karosérii je chrómovaný znak DS Performance Line na predných dverách, DS Wings a chrómovaná lišta batožinového priestoru. Na čiernej lesklej mriežke masky chladiča sa nachádza logo DS Performance Line. Stred 19-palcových čiernych diskov kolies z ľahkých zliatin Monaco dostal karmínový odtieň. Potahy sedadiel kombinujú Alcantaru® s čiernou imitáciou kože a zdobí ich karmínové a zlaté prešívanie. Ladí so stredovou konzolou a s prístrojovou doskou, ktoré sú tiež potiahnuté Alcantarou. Na prístrojovej doske sa nachádza znak DS Performance Line s gilošovaným vzorom z hliníka. Ovládač pod stredovým displejom posiaty kryštálmi podčiarkuje eleganciu vyhotovenia zameranú na každý detail. Multifunkčný volant je potiahnutý perforovanou neštiepanou kožou a prešívanie je vyhotovené v karmínových a zlatých odtieňoch.

Verzia DS 9 Rivoli, ktorá je inšpirovaná parížskou štvrťou Tuileries, kombinuje honosné materiály a ozdobné prvky v tvare diamantu. V ponuke sú tri rôzne štýly interiéru: čierna tlačaná koža basale alebo verzia Opera s možnosťou výberu z dvoch odtieňov kože Nappa so sedadlami s motívom hodinkového náramku v červenom vyhotovení Rubis alebo čiernom Noir.

Na elegancii verzie Opera (na snímkach interiéru) sa podieľa aj použitie kože Nappa na predných i zadných sedadlách, stredovej konzole, paneloch dverí a na prístrojovej doske, ktorá je kožou kompletne potiahnutá. Komfort na zadných sedadlách dotvára luxusná stredová laktová opierka Lounge a nastaviteľné opierky hlavy.



Kvalita materiálov stimuluje zmysly prostredníctvom volantu potiahnutého plnohodnotnou kožou, hlavica voliča automatickej prevodovky z hladkej kože, drždadiel dverí potiahnutých kožou či hliníkových prvkov na pedáloch a na stredovej konzole. Čalúnenie stropu, slnečných clón a krytu batožinového priestoru je z materiálu Alcantara® s perlovým prešíťím inšpirovaným luxusnou módou.

Značka už od svojho vzniku venuje veľkú pozornosť zlepšovaniu akustického komfortu, ktorý sa v DS 9 posunul na novú úroveň aj vďaka špeciálnej úprave zacielenej na potlačenie vonkajšieho hluku. Vrstvené akustické sklo dopĺňa zväranú a lepenú karosériu, ktorá potláča vibrácie. Potešenie umocňuje hi-fi ozvučenie Focal Electra® s výkonom 515 W, ktoré bolo špeciálne vyvinuté pre typ DS 9. Medzi štrnásť reproduktorov rozmiestnených v kabíne pre zvukový zážitok na úrovni koncertnej sály boli pridané nové mriežky výškových reproduktorov z ušľachtilých oceľ.

DS 9 bude najprv v ponuke s plug-in hybridným pohonom E-Tense s celkovým výkonom 165 kW. Tvorí ho zážihový motor PureTech (132 kW) a elektromotor (81 kW), ktorý dokáže vďaka batérii s kapacitou 11,9 kWh prejsť „elektricky“ do vzdialenosti 46 - 50 km (podľa WLTP). Emisie CO₂ sa v závislosti od výbavy pohybujú od 35 do 37 g/km, homologizovaná spotreba v zmiešanom cykle WLTP je 1,5 l/100 km. Súčasťou pohonu je osemstupňová automatická prevodovka. Elektromotor sa používa pri rozbiehaní, na zlepšenie akcelerácie pri akejkoľvek rýchlosti a pre jazdu v režime s nulovými emisiami v mieste prevádzky, a to až do rýchlosti 135 km/h. Pri naštartovaní sa vždy automaticky spustí elektrický režim, doplnený hybridným režimom, ktorý automaticky riadi jednotlivé druhy energie. Vozidlo môže jazdiť v 100 % elektrickom režime, v 100 % benzínovom režime, alebo v režime, ktorý oba režimy kombinuje podľa toho, ako to situácia vyžaduje, prípadne ako si to vodič zvolí. Posádka si túto zmenu ani nevšimne. Režim E-Tense Sport ponúka maximálne spojenie oboch dostupných energií s upravenými nastaveniami akceleračného pedála, prevodovky, riadenia a aktívneho odpruženia.



DS 9 používa systém rekuperácie energie, ktorý dobíja batériu pri spomaľovaní alebo vo fáze brzdenia. Funkcia E-Save navyše umožňuje zabezpečiť rezervu energie v batérii, keď vodič vie, že ho čaká vjazd do centra mesta. Batériu možno nabiť za 1 hodinu a 45 minút pomocou palubnej nabíjačky s výkonom 7,4 kW zapojenej cez kábel dodávaný na želanie do domácej alebo verejnej nabíjacej stanice. Ponuku pohonných jednotiek čoskoro doplnia dva ďalšie plug-in hybridné motory E-Tense, jeden s výkonom 265 kW a s inteligentným



pohonom všetkých 4 kolies, ktorý bol vyvinutý spoločne s divíziou DS Performance. Druhý dosahuje výkon 184 kW, využíva pohon 2 kolies a vyznačuje sa predĺženým dojazdom. V ponuke je aj zážihový motor PureTech s výkonom 165 kW. Všetky modely sa dodávajú s osemstupňovou automatickou prevodovkou.

Systém DS ACTIVE SCAN SUSPENSION zahŕňa kameru snímajúcu cestu, snímače svetlej výšky, akcelerometre a detektory náprav, ktoré zaznamenávajú všetky pohyby a prenášajú ich do systému, ktorý mení tlmenie a odpruženie každého kolesa, aby sa zlepšila bezpečnosť, pohodlie za volantom.

Systém DS DRIVE ASSIST umožňuje vodičovi využívať poloautonómnú jazdu úrovne 2. Rýchlosť sa reguluje podľa okolitej premávky. Systém používa niekoľko snímačov a pôsobí na riadenie, aby udržiaval DS 9 v jazdnom pruhu, ktorý si vodič zvolí. Systém je použiteľný do rýchlosti 180 km/h, reguluje rýchlosť a dráhu jazdy pod dohľadom vodiča, ktorému tým prináša bezpečie a pokoj.

Riadenie rýchlosti sa upravuje pomocou adaptívneho tempomatu, ktorý umožňuje aj jazdu v dopravných zápchach: auto sa automaticky znova naštartuje, ak sa zastaví na menej ako tri sekundy. V prípade dlhšieho zastavenia sa DS 9 opätovne štartuje stlačením tlačidla alebo zošliapnutím pedálu akceleračného.



Palubná kamera systému DS DRIVE ASSIST rozpoznáva prerušované a súvislé čiary. Za jazdy neustále analyzuje okolie a kontroluje situáciu. Umožňuje udržať vozidlo v jazdnom pruhu, dokonca aj v časti jazdného pruhu, ktorú si vodič zvolí. Ak si vodič praje prevziať kontrolu nad riadením, stačí mu pevne uchopiť volant. Úprava smeru sa preruší aj zapnutím smerovky. Systém je možné aktivovať pri rýchlosti väčšej ako 30 km/h.

Funkcia DS PARK PILOT slúži na nájdenie miesta na zaparkovanie, pričom stačí okolo tohto miesta prejsť rýchlosťou do 30 km/h. Vodič potom na dotykovom displeji označí, že chce zaparkovať a vyberie pozdĺžne alebo priečne parkovanie. Potom mu stačí stlačiť tlačidlo Park a nechať všetko na systém. Zrýchlenie, brzdenie a smer jazdy sa riadia automaticky, a to pri parkovaní aj pri výjazde z parkovacieho miesta.

Počas dlhých ciest predstavuje zlá viditeľnosť alebo nepozornosť často zväčšené riziko nebezpečenstva. Systém DS SAFETY zahŕňa 7 hlavných funkcií, vďaka ktorým je jazda výrazne bezpečnejšia: DS NIGHT VISION, DS DRIVER ATTENTION MONITORING, DS ACTIVE LED VISION, sledovanie mŕtvych uhlov, automatické núdzové brzdenie, systém čítania dopravných značiek s uvedením povolennej rýchlosti a systém aktívneho varovania pred neúmyselným opustením jazdného pruhu.

Systém DS NIGHT VISION zaručuje vodičovi lepšie videnie v tme. Infračervená kamera umiestnená vpredu v maske chladiča zaregistruje chodcov, cyklistov či zvieratá na ceste až do vzdialenosti 150 metrov. Vodič vidí scénu v infračervenom zobrazení na digitálnom displeji vo vozidle, kde sa zistené nebezpečenstvo objaví najprv žltou, a potom červenou orámovanou. Vodič môže vďaka tomu lepšie zareagovať.



Systém DS DRIVER ATTENTION MONITORING, ktorý používa infračervenú kameru umiestnenú na stĺpiku riadenia a kameru v hornej časti čelného skla, neustále stráži oči vodiča a ich únavu (žmurkanie), tvár (smer pohľadu) a pohyby hlavy a tým odhaľuje hrozbu roztržitosť, ďalej dráhu automobilu podľa čiar na ceste a najmä vychýlenie zo smeru alebo trhavé pohyby volantom. Akonáhle systém vyhodnotí pri niektorom z týchto faktorov nelineárne alebo zmätčné pohyby, neštandardné žmurkanie očí či iné známky únavy vodiča, automaticky aktivuje zvukový signál a na centrálnom displeji sa objaví výstražná správa. Táto funkcia funguje vo dne aj v noci.

Reflektory DS ACTIVE LED VISION prinášajú vodičovi v noci príjemný výhľad vďaka modulom otáčavým v uhle 180°, navyše dokážu prispôsobiť šírku a dosah svetelného lúča podmienkam na ceste a rýchlosti vozidla. K dispozícii je niekoľko režimov, ktoré sa prepínajú automaticky: Parkovacie svetlá, Mestské osvetlenie (šírka svetelného toku sa zväčší po 3 sekundách jazdy), Vidiecke osvetlenie (zameranie dopredu pri rýchlosti nad 50 km/h), Diaľkové osvetlenie (dosah sa predĺži pri rýchlosti nad 110 km/h), Svetlo pre zlé počasie (pri spustení stieračov sa výkon modulov zväčší a intenzita hlavných reflektorov sa zoslabí) a Diaľkové svetlá (maximálne osvetlenie spojené s automatickým prepínaním diaľkových a stretávacích svetiel). Ponuku doplnia funkcia natáčania reflektorov.

Cena sedanu DS9 (so zážihovým motorom 165 kW) vo verzii výbavy Performance Line začína sumou 45 990 €, vo verzii Rivoli 49 990 €.

Predstavujeme

Volkswagen ID.4 GTX



Elektrické SUV

GTX je nový špičkový model radu ID.4. Táto skratka symbolizuje nový druh športového charakteru automobilov značky Volkswagen. Modelový rad ID.4 vstúpil do celosvetovo najväčšieho segmentu trhu – triedy kompaktných SUV. Model ID.4 GTX je 4582 mm dlhý, 1852 mm široký a 1616 mm vysoký.

V ID.4 GTX má premiéru nový systém pohonu. Športové elektrické SUV má dva elektromotory – na každej náprave jeden, ktoré v prípade potreby pracujú spoločne a tým vytvárajú plne variabilný pohon všetkých kolies. Pohon všetkých kolies dvoma elektromotormi sa zaobíde bez spojok a bez spájacieho hriadeľa medzi nápravami – vďaka čomu je extrémne rýchly a efektívny. Obidva elektromotory sú nielen prepojené navzájom cez ich radiace jednotky, ale sú prepojené aj s regulačnými systémami podvozka a brzd. K tomu pristupuje nový manažér jazdnej dynamiky, vyvinutý značkou Volkswagen, koordinujúci a kontrolujúci komplexnú súhru jednotlivých systémov.



Elektromotory ID.4 GTX poskytujú spolu maximálny systémový výkon 220 kW. Zadný, synchronný elektromotor má výkon 150 kW a maximálny krútiaci moment 310 Nm, predný asynchronný elektromotor poskytuje 80 kW a 162 Nm. Športový špičkový model akceleruje z 0 na 100 km/h za 6,2 sekundy – o jednu desatinu rýchlejšie ako Golf GTI. Maximálna rýchlosť je elektronicky obmedzená na 180 km/h. V cykle NEDC spotrebuje ID.4 GTX 16,3 kWh elektrickej energie na 100 kilometrov, batéria s kapacitou 77 kWh umožňuje dojazd v rozpätí 340 až 480 kilometrov podľa WLTP.



Pri normálnej jazde vozidlo poháňa zadný elektromotor. Keď vodič požaduje väčší výkon ako dokáže poskytnúť zadný elektromotor, v priebehu niekoľkých stotín sekundy sa pripojí elektromotor poháňajúci predné kolesá. Pri tom hrá rozhodujúcu rolu regulácia jazdnej dynamiky. Keď si to jazdná situácia vyžaduje, napríklad rýchla jazda v zákrutách alebo jazda po šmykľavom povrchu, vozidlo poháňajú obidva elektromotory a krútiaci moment sa úplne variabilne rozdeľuje na jednotlivé nápravy.

Elektronický manažér jazdnej dynamiky, prelomový systém vyvinutý značkou Volkswagen, monitoruje všetky pohyby ID.4 GTX – zrýchľovanie, brzdenie a jazdu v zákrute. V podobnom vyhotovení sa využíva aj v aktuálnych modeloch Golf GTI a Golf R, v ktorých prispieva k významnému zväčšeniu celkovej výkonnosti. Manažér jazdnej dynamiky úzko spolupracuje s elektronickým stabilizačným systémom ESC a reguláciou pohonu všetkých kolies. Toto vzájomné prepojenie zabezpečuje, že jazdná dynamika, trakcia a stabilita sú na špičkovej úrovni. Elektronická uzávierka diferenciálu XDS+, ktorá je tiež prepojená s manažérom jazdnej dynamiky, zlepšuje ovládateľnosť pri rýchlej jazde v zákrutách. Mierne pribrzdzuje odľahčené vnútorné kolesá v zákrute, vďaka čomu automobil ľahšie zatáča do zákruty.

So systémom je prepojená aj regulácia adaptívnych tlmičov pruženia DCC, ktorých veľkosť tlmiacich síl sa pre agilné a precízne jazdné vlastnosti môže prispôbovať až 200× za sekundu. Výsledkom je lineárna, predvídateľná reakcia vozidla pri súčasne veľkom pohodlí – a zaručený pôžitok z jazdy.

Oproti automobilom s konvenčným pohonom precíznosť regulácie pohonu všetkých kolies ID.4 GTX dosahuje úplne novú dimenziu. Dôvodom je, že sa neuskutočňuje na základe krútiaceho momentu, ale na základe otáčok. Druhým dôvodom je, že dva elektromotory reagujú na povely riadiaceho systému oveľa rýchlejšie ako ktorýkoľvek spaľovací motor. Prostredníctvom výkonovej elektroniky sú ovládané každú milisekundu nanovo – tak rýchlo a mätko, že vodič korektúry nikdy necíti.

Vodič môže sám rozhodnúť, ako komfortne, stabilne alebo športovo má ID.4 GTX jazdiť – pomocou systému voľby jazdného profilu. Ovpľyňuje charakteristiku posilňovača progresívneho riadenia, elektromotory a adaptívne tlmiče pruženia DCC (súčasť voliteľného kompletu Sportpaket „Plus“) v rámci piatich režimov Eco, Comfort, Sport, Individual (súčasť Sportpaket „Plus“) a Traction.

Režim Eco je vyladený na efektívnu jazdu, režim Comfort na maximálny jazdný komfort. Režim Individual poskytuje vodičovi dodatočné možnosti – môže nastaviť medzistupne medzi Comfort a Sport alebo obidva tieto režimy vyladiť ešte extrémnejšie. Režim Traction je určený špeciálne na jazdu po nespevnenom alebo šmykľavom povrchu a zahŕňa permanentný pohon všetkých kolies do rýchlosti asi 20 km/h. Všetky regulačné procesy sú pri ňom nastavené na maximálnu trakciu, krútiace momenty motorov sú zredukované aby nedošlo k prešmykávaniu kolies a tlmiče DCC sú nastavené mäkkšie, pre udržanie kontaktu kolies s povrchom.

Už základná koncepcia poskytuje najlepšie predpoklady pre športový charakter ID.4 GTX. Veľká lítiovo-iónová akumulátorová batéria pohonu s hmotnosťou 486 kilogramov je uložená v podlahe medzi nápravami pod kabinou posádky. To znižuje ťažisko vozidla a zabezpečuje rovnomerné rozloženie hmotnosti na nápravy. Prednú nápravu tvoria spodné priečne ramená s tlmičovými vzperami McPherson, zadná náprava má päťprvkovú konštrukciu. Priechodnosť na nespevnených cestách okrem režimu Traction podporuje aj svetlá výška 17 centimetrov (verzia s DCC).



Už sériovo má ID.4 GTX športovejšie vyladený podvozok ako modely ID.4 s pohonom zadných kolies. Voliteľný športový balík výbavy obsahuje športový podvozok so svetlou výškou zmenšenou o 15 milimetrov a progresívne riadenie. Jeho prevodový pomer je so zväčšujúcim sa uhlom natočenia kolies čoraz bezprostrednejší – mení sa od 15,9:1 po 14,5:1. Športový balík „Plus“ obsahuje navyše adaptívne tlmiče pruženia DCC s elektronickou reguláciou charakteristiky, ktorá sa prispôbuje v takte päť milisekúnd. To poskytuje na jednej strane veľký jazdný komfort a na druhej športové jazdné vlastnosti.

Rovnako ako ostatné modely radu ID.4 s pohonom zadných kolies má aj ID.4 GTX na zadnej náprave synchronný elektromotor na striedavý prúd s permanentným buđením. Tento elektromotor má vrátane prevodov a výkonovej elektroniky hmotnosť menej ako 90 kilogramov. Jeho silnou stránkou je veľká účinnosť, ktorá vo väčšine jazdných situácií výrazne prevyšuje 90 percent.

Pohon predných kolies zabezpečuje zvlášť kompaktný asynchronný elektromotor. Jeho výhodou je možnosť krátkodobého preťaženia a minimálne straty pri nečinnosti. Elektromotor aj s prevodovkou má hmotnosť približne 60 kilogramov. Rovnako ako synchronný elektromotor na zadnej náprave aj asynchronný elektromotor poháňa kolesá cez jednostupňový prevod zmenšujúci otáčky a diferenciál.

Dôležitým faktorom pre efektívnu jazdu ID.4 GTX je rekuperácia. Vodič môže pomocou prepínača jazdných režimov nastaviť spätné získavanie energie po uvoľnení pedála akceleračného. Pri nastavenom



režime jazdy dopredu D (Drive) elektromobil po uvoľnení pedála akceleračného vo väčšine prípadov dobieha bez pohonu a jeho elektromotory sa voľne otáčajú. Toto tzv. plachtenie má prioritu, pretože je najefektívnejšie.

Keď vodič preferuje rekuperáciu, ID.4 GTX mu na to poskytuje rozličné možnosti. V režime B (Brake) po uvoľnení pedála akceleračného elektromotor pracuje ako generátor a dobíja batériu, hranica leží pri hodnote spomalenia 0,15 g. Ak si to vodič želá, systém Eco Assistant uvedie vozidlo do režimu plachtenia alebo rekuperácie keď sa priblíži k zóne, vyžadujúcej menšiu rýchlosť. Na to Eco Assistant vyhodnocuje dáta z navigácie vrátane topografických informácií a rozpoznané dopravné značky.

Zvlášť veľká je rekuperácia pri elektrickom brzdení, ktoré zabezpečuje najmä synchronný elektromotor vzadu. Pokrýva asi 90 percent všetkých spomalení v každodennej premávke. Jeho hranica leží pri hodnote spomalenia 0,3 g, čo zodpovedá rekuperačnému výkonu viac ako 100 kW. Až pri intenzívnejšom spomalení aktivuje elektrický posilňovač brzd hydraulické brzdy. Prechod medzi elektrickým a mechanickým brzdením je takmer nebadateľný, rekuperácia zostáva aktívna takmer až do úplného zastavenia.

Koncepcia ovládania ID.4 GTX je štíhla a intuitívna. Prístrojový panel bez fyzických tlačidiel a ovládačov je čistý a moderný. Vodič vidí najdôležitejšie prevádzkové údaje na kompaktnom displeji s uhlopriečkou 13,5 cm (5,3 palca), ktorý môže prepínať prostredníctvom multifunkčného volantu. Na pravom okraji displeja je umiestnený veľký kolískový prepínač na voľbu jazdných režimov. V strede prístrojového panelu je veľký dotykový displej, ktorý má sériovo uhlopriečku 25,4 cm (10 palcov), pri balíku výbavy Infotainment „Plus“ až 30,5 cm (12 palcov). Na ňom vodič ovláda telefón, navigáciu, médiá, asistenčné systémy a nastavenie vozidla. Ďalšiu rovinu ovládania predstavuje hlasové ovládanie „Hallo ID.“, ktoré rozumie mnohým formuláciám z bežnej reči a prostredníctvom online pripojenia využíva informácie z cloudu.

Cena Volkswagenu ID.4 GTX začína sumou 53 180 €.

–vw–



Predstavujeme

Honda Africa Twin a Africa Twin Adventure Sport

Ikonické modely získali nový vzhľad a ďalšie zlepšenia



Zlepšenie modelov Africa Twin a Africa Twin Adventure Sports pre rok 2022 sa týkali tiež ďalšieho zlepšenia každodennej praktickosti oboch modelov. CRF1100L Africa Twin po novom ponúka štandardne dodávaný zadný hliníkový nosič, kým CRF1100L Africa Twin Adventure Sports prichádza s novým plexi štítom, ktorý je o 110 mm nižší a je možné ho nastaviť do 5 polôh, čo jazdcovi zabezpečí lepší výhľad bez toho, aby sa tým zhoršila jeho ochrana pred poveternostnými vplyvmi.

Aj po viac ako troch dekádach od svojho prvého predstavenia v Európe zostáva názov Honda Africa Twin synonymom tradície a dobrodružstva. Do roku 2022 vstupuje model CRF1100L Africa Twin aj jeho dobrodružnejší súrodeneц CRF1100L Africa Twin Adventure Sports s novými praktickými zlepšeniami, ako sú upravené nastavenia dvojspojkovej automatickej prevodovky DCT či výrazný nový vzhľad.



• Prevodovka DCT je pre rok 2022 upravená tak, aby ponúkala ešte hladšiu ovládateľnosť pri jazde na prvé dva prevodové stupne, teda najmä pri rozjazdoch a pri malých rýchlostiach. Od prvého predstavenia Hondy VFR1200F v roku 2009 predala značka Honda v Európe viac ako 200 000 strojov s prevodovkou DCT, čo je dôkazom veľkej atraktivity tejto technológie a jej dobrého prijatia medzi zákazníkmi. Dvojvalcový motor so zdvihovým objemom 1084 cm³ disponuje maximálnym výkonom 75 kW a krútiacim momentom 105 Nm.

Farebný 6,5-palcový TFT dotykový multifunkčný informačný displej (MID) umožňuje jazdcovi ovládať všetky systémy stroja Africa Twin, pričom v ľavej hornej časti obrazovky je k dispozícii ponuka všetkých jazdných režimov. MID je možné navyše prispôsobiť tak, aby zobrazoval rôzne úrovne informácií týkajúcich sa zvoleného jazdného režimu, a jeho ovládanie je jednoduché aj v rukaviciach.

Jazdec môže vyberať zo štyroch prednastavených jazdných režimov: TOUR, URBAN, GRAVEL a OFF-ROAD, ktoré pokrývajú väčšinu jazdných podmienok a situácií. Ďalej sú k dispozícii dva nastaviteľné režimy USER s možnosťou uložiť vlastné nastavenia.

Srdcom zlepšených vlastností na ceste aj v teréne je šesťosová jednotka na meranie zotrvačných síl Bosch MM7.10 (IMU), ktorá sa nachádza v samotnom strede stroja. Toto zariadenie v reálnom čase meria uhol a rýchlosť nakláňania, uhol a rýchlosť pozdĺžneho náklonu a uhol a rýchlosť stáčania. Trakcia zadného kolesa je riadená prostredníctvom systémov TBW a HSTC, prílnavosť predného kolesa pri brzdení zabezpečuje ABS umožňujúce brzdiť v zákrutách, jeho stabilitu potom systémy na zamedzenie dvíhania predného a zadného kolesa. Vstupné dáta sú odovzdávané zo snímačov zdvihu a z jednotky na meranie zotrvačných síl (IMU). K dispozícii sú tri režimy nastavenia pre cestu:



Režim SOFT sa vyznačuje najmenšou silou tlmenia pre hladké reakcie, univerzálny MID ponúka nastavenie pre najširší rozsah situácií, zatiaľ čo HARD využíva najväčšiu silu tlmenia v celom rozmedzí rýchlostí zdvihu a robí tak tento režim vhodný na športovejšiu jazdu. Zmeny pre rok 2022 sú pri oboch modeloch zavŕšené výraznými novými farbami a grafickými vyhotoveniami. CRF1100L Africa Twin Adventure Sports prichádza s novým grafickým vyhotovením 'Cracked Terrain' a model CRF1100L Africa Twin novo prichádza s dizajnom 'Big Logo', vyznačujúcim sa prepracovanou farebnou schémou zahŕňajúcou nové čierne hliníkové bočné kryty a výrazný červený podsedlový rám.



Nová generácia populárneho “Z”



Automobilka Nissan predstavila novú, už siedmu generáciu typu Nissan Z. História tohto typu sa začala písať pred viac ako pol storočím a prvé automobily z jeho novej, siedmej generácie začne automobilka dodávať ako prvým predajcom Nissan v USA na jar budúceho roka.



Dizajnéri pri tvarovaní vonkajšku aj vnútra karosérie vychádzali z tézy: “tradícia s modernou technológiou”. Nový Nissan Z má tradičný vzhľad športových automobilov s pohonom zadných kolies. Má teda dlhú prednú kapotu, nižšiu zadnú časť a siluetu, ktorá vzdáva poctu prvej generácii Nissanu Z. LED reflektory sú vytvárané do dvoch polkruhov, ktorých vzorom boli reflektory na Nissane Fairlady 240Z zo 70. rokov minulého storočia.

Odkaz na prvú generáciu tohto typu je najzreteľnejší pri pohľade na vozidlo z boku. Bočná silueta prechádza od predného blatníka cez šikmé čelné sklo a následne plynule klesá do zadného blatníka, vytvárajúc tak štylizované písmeno Z.

Aj v kabíne sa snúbi klasické tvarovanie s novou technológiou. Tvarovaná je tak, aby vodičovi a jeho spolujazdcovi “sedela ako uliata”. Platí to nielen o tvarovaní sedadiel, ale o ergonómii celkovo. “Klasiku” okrem iného pripomínajú tri analógové prístroje informujúce o prevádzkovom stave vozidla (nabíjanie batérie a funkcia turbodúchadla) na hornej časti prístrojovej dosky. Klasický prístrojový panel však nahradil plne digitálny TFT displej. V stredovej konzole prístrojovej dosky je 8-palcový dotykový displej, pod ním, pred preradovacou pákou prevodovky, sú otočné ovládače klimatizácie.

Nové kupé poháňa úplne nový 3-litrový zážihový twin-turbo V6 motor. Prináša výrazný nárast výkonu oproti predchádzajúcej generácii 370Z. Je navrhnutý tak, aby poskytoval ostrú, ale plynulú odozvu na pohyby akceleračného pedála. Najväčší výkon narástol o 50 kW a výrazne, až o 30 % je väčší aj krútiaci moment. Motor dosahuje výkon 298 kW a krútiaci moment 475 Nm – takéto výkonnostné parametre nemal žiadny z motorov predchádzajúcich generácií.



V ponuke sú dve prevodovky: 6-stupňová s ručným ovládaním a 9-stupňová automatická prevodovka. K ručne ovládanej prevodovke si možno za príplatok priobjednať “launch control”. Zaujímavosťou je vyhotovenie spájacieho hriadeľa z karbonového kompozitu. Samozrejmosťou pri športovom aute je technológia “rev matching” pre hladké a bezpečné preradenie nižších prevodových stupňov. Nová automatická prevodovka ponúka rýchle, hladké a logické preradenie.

Úmerne nárastu výkonu motora inžinieri Nissanu vyladili aj podvozok, chladenie, odpruženie a riadenie. Karoséria je tuhšia, elektronici vyladili posilňovač riadenia tak, aby vodič mal pocit že medzi volantom a prednými kolesami je len priame mechanické spojenie.



Zákrutami možno prechádzať rýchlejšie, lebo širšie predné pneumatiky zlepšili prenos bočných síl až o 13 %. Predné aj zadné tlmiče pruženia majú novú jednoplášťovú konštrukciu s väčším priemerom ako mali tlmiče na predchádzajúcej generácii (370Z), majú približne o 20 % menšie tlmiace sily, čo pomohlo zmenšiť rázy do karosérie pri prejazde kolies cez nerovný povrch cesty. Prináša to nielen zlepšenie komfortu jazdy, ale aj ovladateľnosti vozidla. Aj preto, že viaceré komponenty odpruženia predných kolies sú z hliníka (zmenšenie tzv. neodpružených hmôt) a majú novú geometriu, čo napomáha k stabilite vozidla. Na fotografiách je nový Nissan Z určený pre americký trh. Nemáme zatiaľ informácie, či si presne zachová tento vzhľad a technické parametre aj pri dovoze na európsky trh.

-nn-



Technika

TESTOVANIE odolnosti voči opotrebovaniu Fordu Mustang Mach-E

Spoločnosť Ford využíva svoje 118-ročné know-how v oblasti náročného testovania vozidiel, aby zistila, aký odolný voči opotrebovaniu niektorých komponentov je ich elektromobil Mustang Mach-E. Extrémne umývanie v automatickej umývacej linke s vysokotlakovými dýzami, robotické zadky a cesty pokryté ostrým štrkom využil tím konštruktérov Ford pri náročných testoch, pri ktorých sa vozidlo používa nad rámec bežného používania.

„Vynaložili sme maximálne úsilie, aby sme Mustang Mach-E vystavili extrémnym testom, a podrobili ho tak oveľa náročnejšiemu používaniu, akého sa mu dostane od typického spotrebiteľa. Chceme mať istotu, že bude pripravený čeliť náročným podmienkam na cestách,“ povedala Donna Dicksonová, hlavná konštruktérka programu Mustang Mach-E.

UMÝVANIE PODĽA LUBOVÔLE

Približne 13 percent Európanov si nie je istých, či sa elektrické vozidlá môžu počas jazdy v daždi namočiť a ešte menej ich má istotu, či si budú môcť umyť auto v automatickej umývačke. Spoločnosť Ford vystavila Mustang Mach-E 60 brutálnym prechodom automatickou umývacou linkou bez saponátu s postrekovačmi, kefami a sušením, čo predstavuje ekvivalent umývania každé dva týždne počas viac ako dvoch rokov.

Tím vystavil rámy dverí, obloženie, kryty, logá, reflektory, koncové svetlá a lepidlá modelu Mustang Mach-E vysokotlakovému vodnému postrekovaču, aby otestoval netesnosti a iné možné poškodenie vonkajších častí, ktoré by mohla spôsobiť voda. Postrekovač je schopný vyvinúť tlak až 117 barov pri teplote 60 stupňov Celzia a voda pritom striekala zo vzdialenosti približne 25 cm od vozidla. Takýto veľký tlak dokáže spolu s čistiacimi prostriedkami odstrániť olejové škvvrny na príjazdovej ceste.

TEST ROBOTICKÝM ZADKOM

Spoločnosť Ford otestovala takmer všetko, čo by zákazníci mohli položiť na sedadlá, obzvlášť ich zadky. Konštruktéri spoločnosti Ford študovali rôzne hmotnostné zaťaženia sedadiel pomocou širokej škály ľudských tiel. Tím pri tom naprogramoval robota v tvare „zadku“, čiže „robozadok“, aby vykonal simuláciu osoby, ktorá nastúpila do Mustangu Mach-E a vystúpila z neho najmenej 25 000krát.

Rovnako rozsiahlym spôsobom otestovali materiál sedadiel ActiveX, aby vydržali každodenné (aj nesprávne) používanie. Súčasťou bolo aj testovanie chemikálií, aby rôzne produkty (napríklad dezinfekčné prostriedky na ruky) nezhoršovali kvalitu materiálu. Testovali sa tiež vlastnosti pri odieraní, aby povrch odolal simulácii 10-ročného používania, a 100 000× sa ohol materiál sedadla, aby sa overila jeho odolnosť voči praskaniu.



ODOLNÝ VOČI KAŽDODENNÉMU POUŽÍVANIU

Prasknutý displej telefónu nepoteší, ale prasknutý dotykový displej v aute je neprijateľný. Najmä, ak má toľko funkcií ako obrazovka v modeli Mustang Mach-E. Dotykový 15,5-palcový displej Mustangu Mach-E 2021 využíva špeciálnu sklenú vrstvu Dragontrail™, aby sa zabezpečila jeho odolnosť. Je upevnený na vrchu konzoly z vysokopevnostného horčíka, ktorá odolá ťahaniu alebo nárazu.

„Obrazovka v modeli Mustang Mach-E je mimoriadne dôležitá pre zážitok z jazdy. Tvorí ústredný bod interiéru a prirodzene priťahuje pohľady ľudí. Vedeli sme, že musíme pokročiť ďalej, ak chceme mať istotu, že je dostatočne odolná, aby odolala každodennému používaniu. Predstavte si, ako do nej narážajú kabelky a tašky, odierajú sa o ňu domáce zvieratá, hrajú sa s ňou deti a podobne. Musíte hlboko porozumieť zákazníkom, aby ste dokázali identifikovať potenciálne problémy a vedeli im predchádzať,“ povedala Dicksonová.

NEZOSTAL KAMEŇ NA KAMENI

Potenciálni majitelia modelu Mustang Mach-E musia byť presvedčení, že so svojim vozidlom môžu jazdiť aj tam, kde sa končí chodník a začína sa štrková cesta, a pritom si nepoškodia lak. Konštruktéri spoločnosti Ford Mustang Mach-E podrobili testom na štrkových cestách s odlietavajúcimi kamienkami v dĺžke 480 km, aby dokázali vyhodnotiť škody, ktoré na laku karosérie zanechali malé kamienky a škvára. Spoločnosť Ford použila na testovanie dve rôzne triedy štrku. Profesionálni vodiči Mustangu Mach-E takmer 200× prešli rýchlosťou 100 km/h niekoľkokilometrovým úsekom posypaným štrkom. Po dokončení prvého testu tím zamenil štrk za ešte ostrejší druh kameňa a test zopakovali znova.

„Elektrické vozidlá by sa nemali obmedzovať len na pekné, vyasfaltované ulice miest a predmestí. Mustang Mach-E sme otestovali, aby sa zákazníci mohli s dôverou vydať na dobrodružné výpravy po štrkových cestách a nemali strach, že im kamienky poškodia lak,“ doplnila Dicksonová.

-fd-

Limitovaná edícia na oslavu prototypov z roku 1964



Na počesť supersportu Ford GT spoločnosť Ford predstaví prototyp Ford GT '64 Heritage Edition 2022. Limitovaná edícia vozidla sa inšpirovala prototypom Ford GT z roku 1964, ktorý debutoval na medzinárodnom autosalóne v New Yorku 3. apríla 1964 a stal sa jediným americkým supersportom, ktorý vyhral v Le Mans. Na obr. 1 a 2 sú vedľa seba Ford GT z roku 1964 a Ford GT Heritage Edition.

„Toto je prvá edícia Ford GT Heritage Edition, ktorá oslavuje víťazstvá v pretekoch. Táto si skutočne hlboko ctí najstaršie dedičstvo supersportových áut Ford. Prototyp Ford GT '64 Heritage Edition je modernou interpretáciou originálu, pričom neomylné vzdáva hold tomuto autu,“ povedal Mike Severson, manažér programu Ford GT.



Ford GT '64 Prototype Heritage Edition má biely lak Wimbledon White s modrou grafikou Antimatter Blue a trojitý pretekársky pruh na streche. Pozoruhodnými prvkami sú odhalené komponenty z uhlíkových vlákien, 20-palcové disky kolies z uhlíkových vlákien nalakovaných modrou farbou Antimatter Blue, predný splitter z odhalených uhlíkových vlákien, bočné prahy, stopky zrkadiel, mriežky motora a zadný difúzor s lesklým povrchom. Brzdové strmene Brembo® lakované striebornou farbou s čiernou grafikou a čierne matice kolies ešte viac zdokonaľujú estetický vzhľad.

Uhlíkové vlákna sa dostali aj do kabíny v podobe prahov dverí z uhlíkových vlákien, spodnej časti predných stĺpkov a konzoly spolu s matnými registrami z uhlíkových vlákien. Sedadlá z uhlíkových vlákien vo vyhotovení Lightspeed Blue Alcantara® sú prešívané striebornou niťou, zatiaľ čo na sedacej časti a na opierkach hlavy je reliéfne logo GT. Prístrojový panel je čalúnený kožou Ebony a Lightspeed Blue Alcantara, zatiaľ čo stĺpiky a strop čalúnením Ebony Alcantara. Nášivky Antimatter Blue na prístrojovom paneli, lemoch dverí a vzperách sedadiel v tvare X sú zladené s unikátnymi kolesami. Volant je čalúnený kožou Ebony Alcantara s čiernym prešívaním a preradovacie páčky dvojspojkovej prevodovky sú čisté, s lešteným povrchom.

„V histórii typu Ford GT je množstvo milníkov, ktoré sme oslávili, ale tím sa jednotne zhodol, že tým pravým vozidlom je tentoraz pôvodný prototyp z roku 1964, ktorý rozpútal kreatívnu genialitu tímu Ford Advanced Vehicles a vydláždil cestu programu Ford GT. Všetko sa dalo do pohybu,“ povedal Severson.



Originálne prototypy Ford GT zdôrazňujú vynaliezavosť a rýchlosť

Cieľom spoločnosti Ford bolo poraziť Ferrari a vyhrať Le Mans. V roku 1963 preto začala s vývojom vlastného pretekárskeho auta a o necelý rok neskôr na medzinárodnom autosalóne v New Yorku 1964 predstavili prototyp Ford GT (podvozok číslo GT/101).

Bolo vyrobených päť prototypov GT. Prvé modely Ford, ktoré kvôli optimalizácii výkonu pri veľkých rýchlostiach využívali hĺbkovú aerodynamickú analýzu. Toto sú jedny z najvýznamnejších automobilových portfólií spoločnosti Ford. Predstavujú základný kameň programu GT, ktorý vyvrcholil jasným víťazstvom značky a získaním prvých troch pozícií v Le Mans v roku 1966. Tieto vozidlá symbolizujú prelomové majstrovstvo konštruktérov, ktoré pokračuje v podobe prototypu Ford GT Heritage Edition 2022.

Z piatich vyrobených prototypov Ford GT sa ako jediné zachovalo vozidlo s podvozkom číslo GT/105 s dobovými farbami.

Po nárazových testoch v Le Mans a Monze boli vozidlá číslo GT/101 a GT/102 zošrotované. Toto testovanie však rozhodujúcim dielom prispelo výraznému zlepšeniu vozidiel číslo GT/103, GT/104 a GT/105. Prvé víťazstvo modelu GT zaznamenalo vozidlo číslo GT/103 v Daytone v roku 1965 s Kenom Milesom a Lloydom Rubym za volantom, zatiaľ čo vozidlo č. GT/104 sa umiestnilo na treťom mieste s Bobom Bondurantom a Ritchiem Gintherom. Oba modely GT/103 a GT/104 boli prelakované a patria do exkluzívnej expozície v múzeu Shelby v meste Boulder v Colorade.





Predstavujeme MODERNÝ ŠPORTOVEC

Volkswagen Polo GTI ■■■■



SÉRIA HERITAGE EDITION

Séria Ford GT Heritage Edition oslavuje výrazné historické medziny a samozrejme víťazné tituly z Le Mans. K dnešnému dňu si nový Ford GT '64 Heritage Edition 2022 pripomína šesť modelov z ultra-obmedzenej výrobnéj série. Patria medzi ne:

Ford GT '66 Daytona Heritage Edition 2021

- Pôcta pretekárskemu vozidlu Ford GT MK II č. 98
- Vo výrobe

Ford GT '69 Gulf Livery Heritage Edition 2020

- Pôcta pretekárskemu vozidlu Ford GT40 MK I č. 6, ktoré zvíťazilo v Le Mans v roku 1969
- Vyrobených len 50 kusov

Ford GT '68 Gulf Livery Heritage Edition 2019

- Pôcta pretekárskemu vozidlu Ford GT40 MK I č. 9, ktoré zvíťazilo v Le Mans v roku 1968
- Vyrobených len 50 kusov

Ford GT '67 Heritage Edition 2018

- Pôcta pretekárskemu vozidlu Ford GT40 MK IV č. 1, ktoré zvíťazilo v Le Mans v roku 1967
- Vyrobených len 39 kusov

Ford GT '66 Heritage Edition 2017

- Pôcta pretekárskemu vozidlu Ford GT40 MK II č. 2, s ktorým jazdili Bruce McLaren a Chris Amon v Le Mans v roku 1966
- Vyrobených len 27 kusov

Ford GT Gulf Livery Heritage Edition 2006

- Pamätné tituly modelu GT40 v 24-hodinových pretekoch v Le Mans, ktoré značka získala po sebe v rokoch 1968 a 1969
- Vyrobených len 343 kusov



V apríli Volkswagen predstavil typ Polo aktuálnej šiestej generácie po inovácii a o dva mesiace aj jeho športovo ladenú verziu Polo GTI. Nositeľ legendárnej skratky predstavuje vrchol segmentu malých automobilov svojim výkonom, technológiou a športovým charakterom. Zážihový motor TSI s veľkým krútiacim momentom a špeciálne vyladený športový podvozok robia z bestsellera v segmente malých automobilov dynamického športovca s päťdverovou karosériou. Na želanie Polo GTI po prvý raz umožňuje aj čiastočne automatizovanú jazdu. Množstvo asistenčných systémov najnovšej generácie zaručuje ešte väčší komfort a bezpečnosť pre všetkých členov posádky.

Polo nesie skratku GTI od roku 1998 – ako tretí zástupca značky po typoch Golf a Scirocco. Najnovšia generácia plynulo nadväzuje na tradíciu GTI a vytvára nové štandardy v triede malých automobilov. Technický základ na to poskytla modulárna stavebnica komponentov s priečne uloženým motorom MQB koncernu Volkswagen. Srdcom každého modelu GTI je vždy jeho motor. Polo GTI má pod kapotou turbodúchadlom prepínaný zážihový štvorvalec 2.0 TSI so zdvojitým systémom vstrekovania paliva – priamym do valcov a nepriamym do nasávacieho potrubia. Riadiaca jednotka motora využíva štvorjadrový procesor, ventilový rozvod je vybavený prepínateľným zdvihom nasávacích ventilov.

Motor spĺňajúci aktuálne emisné normy dosahuje maximálny výkon 152 kW pri otáčkach 4600 až 6000 za minútu a v pásme otáčok od 1500 do 4500 za minútu poskytuje maximálny krútiaci moment 320 Nm. Krútiaci moment motora sa prenáša na predné kolesá prostredníctvom 7-stupňovej dvojspojkovej prevodovky DSG.

Výkonný pohon v kombinácii s malou hmotnosťou zabezpečujú modelu Polo GTI vynikajúce dynamické vlastnosti – zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 6,5 sekundy a maximálnu rýchlosť 240 km/h.

Model Polo GTI má oproti bežným verziám o 15 mm menšiu svetlú výšku a zaručuje typickú syntézu výbornej jazdnej dynamiky, bezpečnej neutrality a veľkého jazdného komfortu.

Po prvý raz je pre Polo GTI k dispozícii asistenčný systém IQ.DRIVE Travel Assist, ktorý umožňuje čiastočne automatizovanú jazdu. Systém dokáže od rýchlosti 0 km/h až po hranicu regulácie adaptívneho tempomatu ACC (210 km/h) automaticky ovládať riadenie, brzdenie a zrýchľovanie. IQ.DRIVE Travel Assist pri tom využíva na vedenie vozidla v pozdĺžnom smere adaptívny tempomat ACC s radarovým snímačom a na vedenie v priečnom smere sériový systém Lane Assist. Vodič môže asistenčný systém Travel Assist aktivovať osobitným tlačidlom na multifunkčnom volante. Počas funkcie asistenčného systému musí mať vodič ruku na volante a po celý čas je zodpovedný za vozidlo.

Inovovaný model Polo GTI má sériovo adaptívne reflektory IQ.Light – LED-Matrix a osvetlenú listu na maske chladiča dopĺňajúcu denné svetlá. Nápadnou vizuálnou zmenou na zadnej časti sú nové LED zadné svetlá s animovanými brzdovými svetlami a dynamickými smerovými svetlami. Dizajnové zmeny na karosérii zahŕňajú aj nové, športovo tvarované nárazníky. Predný nárazník obsahuje na bokoch dva páry malých šesťuholníkových LED svetiel, ktoré plnia funkciu zákrutových svetiel Adaptive Frontlighting System (AFS). V kombinácii s reflektormi IQ.Light – LED-Matrix zabezpečujú veľmi homogénne osvetlenie cesty a okolia.

Polo GTI je na výber v piatich farbách: čiernej Deep Black Perleffekt, sivej Rauchgrau Metallic, červenej Kings Red Metallic, bielej Pure White a modrej Reef Blue Metallic. Tri posledné farby sa dajú na želanie kombinovať so strechou nalakovanou v kontrastnej čiernej farbe (Roof Pack). Sériovo má Polo GTI 17-palcové disky z ľahkej zliatiny, na želanie sú k dispozícii aj 18-palcové kolesá.

V interiéri sú dominantné farby čierna, červená, sivá a chrómová. Stĺpiky karosérie a strop majú čiernu farbu. K typickým prvkom GTI patria aj červené kontrastné stehy na sedadlách, koženom poťahu multifunkčného športového volantu a na manžete a rukoväti voliacej páky prevodovky DSG. Fascinujúci zážitok z hudby sprostredkúva voliteľný ozvučovací systém s celkovým výkonom 300 W a šiestimi reproduktormi. Jeho zosilňovač je priestorovo úsporne umiestnený pod dvojitou podlahou batožinového priestoru so základným objemom 351 litrov.

-fd-

Predstavujeme

Rolls-Royce Ghost ■■■■

Rolls-Royce Ghost v úprave Mansory



Maniere bohatej klientely sú pri výbere (pre nich) nového luxusného automobilu obvykle zvláštne: nestačí im vybrať si superluxusné a superdrahé vozidlo takého typu, z ktorého bolo vyrobených len niekoľko stoviek či len desiatok kusov a ktoré teda stretnete na ceste len raz za uhorský rok, ale radi by mali niečím ozvláštnenú verziu, ktorá by bola (takmer) jedinečná. Na takéto „ozvlášťňovanie“, pre ktoré sa aj v našom motoristickom slangu vžil termín tuning (ladenie), existujú špecializované podniky, ktoré – ako inak – nazývame tunigovými či ladičskými. Jedným z najznámejších na tuning či úpravy luxusných vozidiel je nemecká spoločnosť Mansory, sídliaca v mestečku Brand. Mansory založil v roku 1989 iránsko-britský podnikateľ Kourosh Mansory.

Jedným z najnovších produktov spoločnosti Mansory je model Rolls-Royce Ghost MY2021, ktorý je odvodený od nedávno predstaveného sériového mole Ghost, od ktorého sa navonok odlišuje viac či menej decentnými úpravami karosérie. Takmer všetky upravené vonkajšie časti karosérie, vrátane ultraľahkého veka motorového priestoru, sú zhotovené z uhlíkových kompozitov, pričom niektoré časti sú lakované priehľadným lakom, umožňujúcim pohľad na samotnú štruktúru

kompozitu. Impozantná mriežka chladiča môže byť decentne osvetlená farebným svetlom, korešpondujúcim s celkovou farebnou koncepciou vozidla. Prednú časť dopĺňajú denné svetidlá na báze LED. Pri pohľade z boku pútajú pozornosť prahy z tmavého kompozitu.

Na zväčšenie prítlaku zadnej nápravy slúži elegantne tvarovaný spojler na zadnom veku i na zadnej hrane strechy. Zadnej časti vozidla dominuje novo vyvinutý difúzor. Úpravy sa nevyhli ani pohonnej jednotke. Inžinieri Mansory vystrojili dvanásťvalcový vidlicový motor novými turbodúchadlami, novým športovým výfukovým systémom a výkonnými katalyzátormi. To, spolu s preprogramovaním riadiacej jednotky motora, viedlo k zväčšeniu maximálneho výkonu motora zo 430 kW na 530 kW, najväčší krútiaci moment vzrástol z 850 Nm na 1020 Nm. Motor s uvedenými hodnotami dokáže rozbehnúť 2,5-tonový Ghost (tento anglický termín možno preložiť ako duch, príznak či zjavenie) na rýchlosť 100 km/h za 4,4 sekundy. Podľa tlačovej správy spoločnosti Mansory má upravený Ghost kombinovanú priemernú spotrebu 16,7 l/100 km. Ekologickí aktivisti sa opäť majú do čoho obúť...

(RM)



Bentley ponúka „staronové“ limuzíny



Pravdepodobne by vás **nepotešilo – ba skôr nahnevalo** – keby ste zistili, že úplne nové auto, ktoré ste si práve kúpili, nie je až také nové, ako by malo byť. Pretože bolo vyrobené pred šiestimi rokmi. Vaše pochybnosti o hodnote auta by zrejme celkom nerozpýtľilo ani ubezpečenie, že s autom vyrobeným v roku 2015, sa skutočne odvtedy „nehýbalo“ a neprešlo takpovediac ani meter. Lenže, nie je auto ako auto. Päťku takýchto „staronových“ áut ponúka britská automobilka Bentley – a niet pochyb o tom, že pôjdu „na dračku“.

Ide totiž o päť superluxusných limuzín Bentley Mulsanne Grand Limousine by Mulliner, ktoré boli vyrobené v roku 2015 a dodané do Spojených arabských emirátov (SAE). S limuzínami sa však vôbec nejazdilo a dokonca neboli v SAE, ani nikde inde, registrované. Ako naznačuje dlhý názov modelu, limuzíny sú odvodené od štandardnej verzie Mulsanne, pričom náročné úpravy vykonala spoločnosť Mulliner. Za najvýznamnejšie úpravy možno považovať predĺženie vozidla o 1000 mm, čím vznikol priestorový interiér pre štyroch cestujúcich

sediacech vo dvojiciach proti sebe (+ vodič). Strecha vozidla bola zdvihnutá tak, že priestor pre hlavy vzadu sediacich cestujúcich sa zvýšil o 79 mm. Medzi sedadlami celkom vzadu sediacich cestujúcich je chladnička nápojov, medzi dozadu otočenými sedadlami je skrinka so súpravou pohárov. Výklopne piknikové stolíky umožňujú cestujúcim v pohodlí pracovať. Klimatizačná sústava umožňuje každému cestujúcemu vytvoriť si okolo seba vhodnú mikroklimu. Priehradku medzi vodičom a cestujúcimi tvorí elektrochromatické sklo, ktorého optické vlastnosti možno stlačením tlačidla zmeniť – sklo môže byť úplne priehľadné alebo úplne nepriehľadné. Na pohon limuzíny slúži ikonický 6,75-litrový vidlicový osemvalec prepíňaný dvoma turbodú-



chadlami. Maximálny výkon motora je 376 kW, jeho najväčší krútiaci moment je 1020 Nm. Pretože model Mulsanne sa vlni prestal vyrábať, päť „staronových“ vozidiel Grand Limousine predstavuje podľa spoločnosti Bentley unikátnu príležitosť vlastniť kus automobilovej histórie. Tak sa s kúpou poponáhľajte...

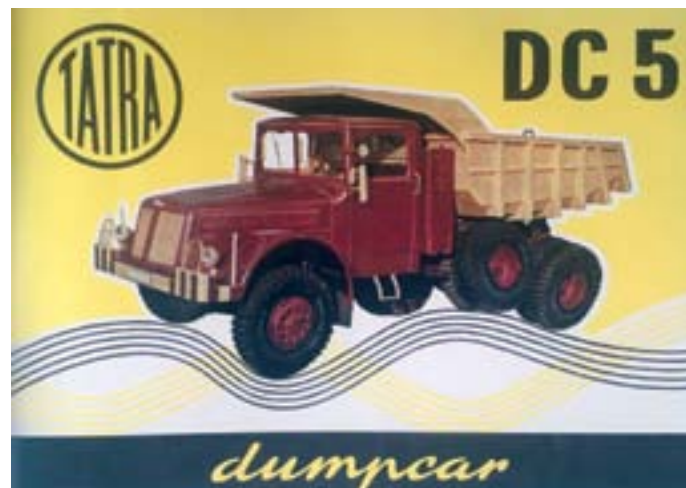
(RM)



Časť expozície stavebných a zemných strojov ŽŤS Detva na veľtrhu v Brne z prvej polovice osemdesiatych rokov

PODPOLIANSKE STROJÁRNE DETVA

Podpolianske strojárne Detva boli najväčším československým výrobcom stavebných a zemných strojov. Na konci osemdesiatych rokov podnik pozostával z jedenástich závodov umiestnených v niekoľkých lokalitách bývalého Stredoslovenského kraja a ročne dodával až sedem tisíc nakladačov a mobilných zemných strojov. Jeho hlavným a v minulosti dobre utajovaným programom však bola výroba obrnených transportérov a neskôr bojových vozidiel pechoty BVP.



Koncom štyridsiatych rokov minulého storočia bolo prijaté strategické rozhodnutie vybudovať na Slovensku (ďalej od západných hraníc) nové výrobné centrá tankov a obrnených vozidiel a premiestniť tam ich produkciu z podnikov ČKD Praha Sokolovo a Škoda Plzeň. Nové závody mali vyrásť v Martine, vo Víglaši (neskôr závod Detva) a v Hriňovej. V Martine a Víglaši sa mali vyrábať podľa licenčnej dokumentácie zo Sovietskeho zväzu tanky T 34 a samohybné delá SU 100, v Hriňovej tankové motory a prevodovky. Po prehodnotení tohto zámeru bola výroba tankov umiestnená len v Martine, vo Víglaši (Detve) sa nakoniec zamerali na výrobu obrnených transportérov a v Hriňovej na prevodové mechanizmy. Stavba oboch závodov Detva a Hriňová začala v roku 1950. Investormi výstavby boli najprv ČKD Sokolovo, potom Tatra Kopřivnice a od 1. 1. 1953 prevzala rozostavané továrne Škoda Plzeň, ktorá od leta 1954 umiestnila do Detvy výrobu ťažkých lanových rýpadlých a pásovom podvozku D 500. V Hriňovej začali s výrobou náhradných dielcov k rýpadlám, výrobou prírub a kalových čerpadel. Následne sa rozbiehala aj výroba vojenskej techniky, označovaná ako „špeciálna technika“.

Jednostranný sklápač Tatra 147 DC-5 Dumpcar - v období 1957-1961 vzniklo v Detve 1024 týchto vozidiel

V roku 1955 sa obe továrne osamostatnili a vytvorili národný podnik Podpolianske strojárne Detva (skratka PPS) so závodmi v Detve a Hriňovej. Do výroby boli zavedené podvozky vagónov, rozmetadlá umelých hnojív, a hlavne nové typy zemných strojov, ako napríklad populárne lanové rýpadlo D-030a umiestnené na trojnápravovom automobilovom podvozku Tatra 111, ktorého prvý prototyp vznikol v Detve už v apríli 1955, aby sa hneď symbolicky zúčastnil nadchádzajúceho prvomájového sprievodu v meste. Okrem toho sa vyrábali motorové a prívesné sklápacie vozy, melioračné pluhy, či zemné a snehové frézy, a neskôr tiež známe dvojnápravové jednostranné sklápacie Tatra 147 DC-5 Dumpcar. V roku 1957 sa stal súčasťou PPS Detva závod v Cinobani – zlievareň sivej liatiny s viac ako storočnou tradíciou, ktorá neskôr prešla výraznou modernizáciou a ďalej rozšírila technologické možnosti celého podniku.



S vojenskou (špeciálnou) výrobou začali v Detve prakticky hneď po dobudovaní závodu. Najskôr to boli repasácie starších pancierových stíhačov tankov a výroba zariadení pre ženijné vojsko. V ďalšom období sa však už podnik špecializoval na produkciu obrnených vozidiel, pričom v Detve zvládli i technologicky náročnú výrobu veľkých pancierových plechov, vrátane ich zvarovania a opracovania. V období 1958 až 1962 vyrobili 1500 ľahkých kolesovo-pásových obrnených transportérov OT-810, skonštruovaných v Tatre Kopřivnice rozsiahlou úpravou pôvodných nemeckých vozidiel typu Hk 16p „HAKL“. Následne bola zavedená produkcia pásových obojživelných obrnených transportérov OT-62 TOPAS, ktoré vznikli vo vývojovej konštrukcii v Martine zásadnou rekonštrukciou sovietskeho transportéra BTR-50 PU. Do roku 1972 bolo v Detve vyrobených 2641 týchto vozidiel pre potreby Československej armády, a tiež na export do Poľska a Egypta. Málo známou skutočnosťou je, že z Detvy pochádzal i pancier pre korby stredného kolesového obrneného transportéra OT-64 SKOT vyrábaného v Československo-Poľskej kooperácii v šesťdesiatych rokoch.



▲ Modernizované verzie HON 051 a HON 053 sa na prvý pohľad odlišovali novou karosériou hranatých tvarov.

V rokoch 1960 až 1974 vzniklo v PPS viac ako 18 tisíc nakladačov radu HON, ktoré boli úspešne exportované do 45 krajín celého sveta

◀ Prvý československý nakladač HON 050 vyrábaný od roku 1960 v závode Hriňová (dnešné Hriňovské strojárne). Po roku 1963 sa jeho produkcia presunula do Detvy



Modernizované lanové bagre D 031a montované na podvozky Tatra 138. Ich výroba bola po roku 1968 presunutá do pobočného závodu v Tisovci

V počiatočnom období podnik nemal vlastnú výskumno-vývojovú základňu. Konštrukčnú dokumentáciu na nové výrobky vojenskej techniky získaval z Vývojového závodu Turčianskych strojární v Martine, na výrobky stavebných a zemných strojov od Výskumného ústavu stavebných a keramických strojov (VÚSK) Brno. V roku 1958 bola v PPS založená vlastná konštrukčná kancelária a prototypová dielňa, ktorá pracovala hlavne na vývoji stavebných a zemných strojov. Vývojová spolupráca s Martinom a Brnom však naďalej pokračovala. V Martine (a čiastočne i v podniku Konštrukta Trenčín) sa spracovávala pre Detvu aj licenčná dokumentácia na obrnené transportéry a neskôr vyrábané bojové vozidlá pechoty.

Nosným programom PPS bola výroba obrnených transportérov. Na fotografii je obojživelný OT-62 TOPAS vyrábaný od roku 1962. Predtým v Detve vznikali polopásové transportéry OT-810



V roku 1970 začala sériová výroba bojových vozidiel pechoty BVP-1. Do roku 1989 vzniklo 17 295 týchto špeciálnych vozidiel. V období 1987-1991 bolo vyrobených tiež 434 vozidiel nového typu BVP-2

Ešte koncom päťdesiatych rokov začali v Podpolianskych strojárňach pripravovať výrobu prvého československého kolesového nakladača, ktorý dostal označenie HON 050 (HON = hydraulický otočný nakladač) a výraznou mierou ovplyvnil ďalšie smerovanie civilnej produkcie podniku. Tento, na svoju dobu pokročilý stroj, vyvinuli opäť v brnenskom výskumnom ústave a jeho sériovú výrobu zaviedli v Hriňovej v roku 1960. O tri roky neskôr sa produkcia nakladačov presunula do základného závodu v Detve, ktorý sa špecializoval hlavne na výrobu zváraných konštrukčných celkov zemných strojov, mobilnej a obrnenej techniky a na ich finálnu montáž. Závod v Hriňovej sa následne orientoval takmer výlučne už len na dodávky prevodových mechanizmov pre civilnú i vojenskú mobilnú techniku.

Nakladače HON našli uplatnenie nielen v stavebníctve, ale i v komunálnej sfére, poľnohospodárstve a v priemysle a stali sa tiež významným exportným artiklom. Prvý model HON 050 so zaoberanou karosériou prevzal kompletnú pohonnú jednotku z traktora Zetor 35 Super. Konštrukčné oddelenie Podpolianskych strojárni pripravilo od roku 1965 inovovanú verziu HON 051 s novou hranatou karosériou a modernejšou pohonnou jednotkou Zetor URI. O rok sa tiež rozbehla výroba nového typu univerzálného zemného dokončovacieho stroja SATUR s charakteristickým výsuvným hydraulicky ovládaným ramenom. Jeho kolesový podvozok s pohonom všetkých štyroch kolies bol osadený osemvalcovým motorom Tatra a mechanickou štvorstupňovou prevodovkou.

V roku 1965 sa Podpolianske strojárne stali jedným zo siedmich zakladajúcich výrobných podnikov novovytvoreného trustu ZŤS (Závody ťažkého strojárstva) so sídlom v Martine a pripravovali sa na ďalší rozvoj vojenskej i civilnej produkcie. Ešte ku koncu šesťdesiatych rokov bol zriadený vlastný vývojový závod vo Zvolene a podnik sa rozrástol o tri nové závody - v Tisovci, Krupine a vo Vlkanovej.

V roku 1970 bola na základe sovietskej licencie zavedená v podnikoch ZŤS sériová produkcia bojových vozidiel pechoty BVP-1, pričom ich montáž prebiehala vzhľadom k veľkej sériovosti paralelne v PPS Detva a SMZ (Strojárske a metalurgické závody) Dubnica nad Váhom. V Detve vyrábali kompletnú pancierovú korbu a ďalšie uzly tiež pre potreby sesterského podniku SMZ Dubnica nad Váhom (vozidlá z Dubnice boli určené na export do Sovietskeho zväzu, v Detve montovali BVP pre potreby Československej armády a pre export do iných krajín). Závod v Hriňovej dodával kompletné prevodové mechanizmy, teda hlavnú prevodovku i bočné prevody. Motor bol vyrábaný vo vtedajších Turčianskych strojárňach Martin, na subdodávkach sa podieľali i iné závody skupiny ZŤS. V súvislosti so zavedením produkcie BVP došlo k ďalšiemu výraznému rozšíreniu závodov v Detve a Hriňovej a k ich vybaveniu modernými technológiami. Hlavný



▲ V polovici šesťdesiatych rokov bol predstavený nový typ univerzálného zemného stroja SATUR s hydraulicky ovládaným výsuvným ramenom

▼ Univerzálny čelný nakladač UNC 151 sa vyrábal v Detve od roku 1969. Po roku 1978 sa jeho produkcia presunula do pobočného závodu v Lučenci, kde sa udržiava až do deväťdesiatych rokov



Nakladače HON nahradil od roku 1974 nový typ UN 050 s hydrostatickým pohonom a veľkou presklenou hranatou kabínou. Priemerná ročná produkcia tohto typu prekračovala dva tisíce strojov



závod v Detve sa rozčlenil na dve samostatné prevádzky – závod na výrobu stavebných strojov a závod na výrobu špeciálnej techniky (teda BVP).

Veľké investície však smerovali i do rozvoja civilnej produkcie a ďalších pobočných závodov. Do závodu Tisovec bola najskôr z Detvy presunutá výroba inovovaných lanových autobagrov D032a, neskôr i univerzálnych zemných strojov SATUR 051k (a v Detve sa tak mohli plne venovať produkcii čelných nakladačov). Zlom vo vývoji závodu Tisovec však nastal v roku 1976, keď v ňom začala výroba známych univerzálnych dokončovacích strojov UDS, osadených na automobilové podvozky Tatra, resp. v menšej miere i na pásové podvozky. Produkcia najnovších generácií zemných strojov UDS, pôvodne vyvinutých vo Zvolene, sa pritom v Tisovci udržiava až do dnešných dní.

V Krupine bola v šesťdesiatych rokoch vybudovaná úplne nová továreň na výrobu prídavných zariadení a náprav pre nakladače. Od roku 1981 v nej začali montovať legendárne malé šmykom riadené nakladače UNC 060, vyvinuté opäť vo Zvolene. Ich výroba rýchlo rástla, a to hlavne z dôvodu exportu do krajín bývalého Sovietskeho zväzu, a na konci osemdesiatych rokov sa priblížila hranici tritisíc nakladačov typu UNC 060 ročne. Tradícia výroby šmykom riadených nakladačov má v Krupine taktiež pokračovanie až so súčasnosti.

Podnik mohutne investoval i do továrne vo Vlkanovej pri Banskej Bystrici, ktorá okrem pôvodného programu výroby bowdenov a mechanických náhonov postupne prebrala produkciu ďalších komponentov pre stavebné stroje a traktory, bočných prevodoviek pre nakladače UNC 060, traktorových riaditeľných hnaných náprav, náhonov hydrogenerátorov a iných prevodových mechanizmov.

V závode na výrobu stavebných strojov v Detve sa od začiatku šesťdesiatych rokov rozbehla výroba čelného nakladača vyššej triedy UNC 151 s nosnosťou 3300 kg a objemom lopaty 1,5/1,9 m³, ktorý bol reakciou na požiadavky domácich a zahraničných zákazníkov na robustné nakladače vyššej hmotnostnej kategórie. Do sériovej výroby nabehol od roku 1974 i nástupca úspešného radu nakladačov HON, univerzálny nosič (nakladač) UN 050, vybavený hydrostatickým pohonom a charakteristickou veľkou hranatou presklenou kabínou. Kapacita montážnej linky UN 050 v Detve prekračovala v druhej polovici šesťdesiatych rokov hranicu dvoch tisícov nakladačov ročne, pričom na vedľajšej montážnej linke vznikalo ďalších približne 150-

◀ Univerzálné dokončovacie stroje UDS sa začali vyrábať v závode Tisovec v polovici sedemdesiatych rokov. Na obrázku typ UDS 113a na automobilovom podvozku Tatra 148. Výroba strojov UDS dodnes pokračuje v spoločnosti CSM Industry Tisovec

200 veľkých nakladačov UNC 151 za rok. Po roku 1980 bol typ UN 050 nahradený modernizovanou verziou UN 053, ktorá dostala nový prepracovaný rám a kinematiku, kabínu vyhovujúcu bezpečnostným normám ROPS, a na želanie tiež pohon všetkých kolies. Výroba tohto typu ďalej rástla až k viac ako trom tisícom nakladačov radu UN 053 ročne. Pre zabezpečenie tak veľkých sérií boli v Detve zriadené moderné prevádzky integrovanej výroby zváraných dielcov, do výroby prevodových agregátov sa okrem závodu Hriňová zapojila i dobudovaná továreň vo Vlkanovej. Do ukončenia produkcie v druhej polovici deväťdesiatych rokov bolo vyrobených celkom 33 144 nakladačov radu UN 053. V tom čase išlo o jednoznačne najrozšírenejší nakladač nielen v Československu, ale i v krajinách bývalého Sovietskeho zväzu a celej strednej a východnej Európy.



Jeden z prvých prototypov veľkého nakladača UNC 200 zo šesťdesiatych rokov. Modernizovaný typ UNC 201 sa vyrábal v období 1990-1998, jeho posledné série už boli osadené motormi Cummins

V roku 1978 došlo k zjednoteniu označenia všetkých podnikov združených vo VHJ ZŤS Martin a Podpolianske strojárne sa premenovali na ZŤS národný podnik Detva. Rok predtým sa začalo s výstavbou novej továrne v Rimavskej Sobote, určenej k produkcii náhradných dielcov a prídavných zariadení k neustále narastajúcemu počtu vyrábanej techniky. Podnik sa rozšíril o ďalší závod v Lučenci, kam bola presunula výroba veľkých nakladačov UNC 151 a od roku 1980 i produkcia nového univerzálného kĺbového nakladača UNK 320 s nosnosťou 3200 kg, ktorý vďaka širokému sortimentu prídavných zariadení našiel uplatnenie tiež v poľnohospodárstve a lesníctve. Program ťažšej triedy nakladačov doplnil nový typ UNC 200 s nosnosťou 4800 kg a objemom základnej lopaty 2 m³, vyrábaný v Detve.



Univerzálny kĺbový nakladač UNK 320 sa vyrábal v ZŤS Lučenec od roku 1980. Jeho produkcia pokračovala až do zániku závodu na začiatku nového milénia

Začiatok osemdesiatych rokov znamenal pre ZŤS Detva tiež vstup do elitného klubu výrobcov priemyselných robotov. Podnik sa zaraďil medzi najvyspelejšie strojárne prevádzky v Československu a v spolupráci s ústavom VUKOV Prešov a Elektrotechnickým výskumným ústavom ZŤS v Novej Dubnici začal vyvíjať a sériovo vyrábať priemyselné roboty a manipulátory na zváranie. Úspešnou bola napríklad produkcia priemyselných robotov OJ-10, ktorých v Detve vzniklo viac ako 250.



Posledný finálny „špeciálny“ produkt z Detvy – obmené vozidlo TATRAPAN, vyrábané po roku 1990 v kooperácii s bývalým podnikom Tatra Bánovce nad Bebravou

Najväčšieho rozmachu dosiahol podnik ZŤS Detva v druhej polovici osemdesiatych rokov, kedy výroba špeciálnej techniky, stavebných mechanizmov, prevodových agregátov, ale i priemyselných robotov a manipulátorov kulminovala. Naplno bežala produkcia BVP-1, nakladačov UN 053 a UNC 200 (v Detve), UNC 151 a UNK 320 (v Lučenci), malých šmykom riadených nakladačov UNC 060 (v Krupine) a modernizovaných dokončovacích strojov UDS 114a na automobilovom podvozku Tatra 815 (v Tisovci). Veľká časť stavebných mechanizmov bola úspešne exportovaná cez podnik MARTIMEX do celého sveta, o export vojenskej produkcie sa staral podnik zahraničného obchodu OMNIPOL. Vyvíjali sa nové produkty, ktoré boli postupne zavádzané do výroby. V Detve pripravovali výrobu nového univerzálného otočného nakladača UNO 180, v Tisovci ďalších modelov UDS, napredovala produkcia robotov a manipulátorov a v roku 1987 začala sériová výroba nového typu bojových vozidiel pechoty BVP-2.



Legendárny šmykom riadený nakladač UNC 060. V závode Krupina vzniklo viac ako 13,5 tisíc strojov tohto typu, mnohé z nich sú dodnes v prevádzke. Bočné prevody vyrábali vo Vikanovej, prídavné zariadenia v Rimavskej Sobote. V Krupine v súčasnosti vyrábajú šmykom riadené nakladače pod značkou Locust

Po roku 1988 však prišiel prudký pokles dodávok vojenskej techniky a v celom kombináte ZŤS začala konverzia zbrojnej výroby. Na základe vládneho uznesenia mala byť výroba BVP ukončená do roku 1992 a ich produkcia nahradená civilným programom. Táto radikálna zmena sa najviac dotýkala závodov v Detve a Hriňovej, v ktorých tvorila špeciálna produkcia viac ako polovicu celkového objemu. Došlo k nadviazaniu spolupráce s nemeckou spoločnosťou Hanomag, pre ktorú začali už v roku 1989 dodávať z Detvy zvarence, pripravovala sa spoločná kooperačná výroba nových typov nakladačov a pracovalo sa i na ďalších nových projektoch.



Typ UN 053 bol najúspešnejším nakladačom značky DETVAN a ešte donedávna i najrozšírenejším nakladačom v krajinách strednej a východnej Európy. Celkovo bolo vyrobených 33 144 strojov tohto typu

Udalosti roku 1989 zasiahli skupinu ZŤS vrátane podniku ZŤS Detva na začiatku procesu konverzie zbrojnej výroby. V polovici roku 1990 navyše došlo k rozpadu kombinátu ZŤS a následne i k strate tradičných odbytov pre výrobky civilného sektoru. Z bývalých pobočných závodov sa vytvorili samostatné štátne podniky, ktoré si v určitých oblastiach produkcie začali dokonca vzájomne konkurovať. Materský štátny podnik sa vrátil k pôvodnému označeniu Podpolianske strojárne (PPS) a na ním vyrábaných stavebných strojoch sa znovu objavil nápis DETVAN.

Dynamický vývoj pokračoval ešte i začiatkom deväťdesiatych rokov, kedy bola snaha zaviesť do výroby veľké množstvo nových strojov, a tým aspoň čiastočne vykompenzovať výpadok tradičnej vojenskej i civilnej produkcie. Išlo napríklad o nový typ malého šmykom riadeného nakladača UNC 061, ktorý na montážnej linke v Detve symbolicky vystriedal posledné série vyrábaných BVP. Následne k nemu pribudli ďalšie typy malých nakladačov UNC 040, UNC 045 a UNC 080. V kooperácii so spoločnosťou Hanomag sa vyvíjali nové nakladače ľahkej a strednej triedy DETVAN 150, v spolupráci s bývalým vlastným vývojovým ústavom vo Zvolene (WUSAM) bolo postavených niekoľko prototypov teleskopických manipulátorov či univerzálnych zemných strojov typu „rýpadlo-nakladač“. S americkou spoločnosťou Cannon bola podpísaná dohoda o výrobe nakladačov ťažkej triedy CET 300/500/700 (neskôr nakladače DETVAN 500/650/850), pokračovala výroba modernizovaných verzií pôvodných strojov UN 053, UNO 180 a UNC 201. V rámci konverzie bol výrobný program rozšírený o úspešnú produkciu zadných poháňaných náprav 11N určených pre autobusy Karosa (v menšej miere i pre ďalších výrobcov autobusov OASA, Novoplan, LIAZ Zvolen, či SlovBUS), o vysokozdvížne vozíky talianskej spoločnosti CESAB, či sériu potravinárskych a poľnohospodárskych strojov AGRODETVAN.

Výroba BVP bola oficiálne ukončená v roku 1991, určité obdobie ešte pokračovala produkcia náhradných dielcov, rekonštrukcie a prestavby už vyrobených BVP, či rôzne individuálne zákazky. V spolupráci s bývalým podnikom Tatra v Bánovciach nad Bebravou boli v Detve vyrobené obrnené transportéry na kolesových podvozkoch Tatra 815 6x6 s širokým využitím v rôznych modifikáciách pod označením TATRAPAN. Išlo však viac menej o kusovú výrobu, ktorá sa už nerozvinula do väčších sérií.



V deväťdesiatych rokoch sa objavili nakladače ťažšej triedy DETVAN / CET



Výroba vysokozdvížnych vozíkov DETVAN realizovaná v spolupráci s talianskou spoločnosťou CESAB



Posledný nakladač značky DETVAN – HON 200. V Detve vznikla menšia séria týchto moderných strojov, väčšina z nich dodnes slúži užívateľom

Koncom deväťdesiatych rokov sa materská akciová spoločnosť PPS Detva (ktorá vznikla privatizáciou štátneho podniku Podpolianske strojárne) dostala do konkurzu. V roku 1998 vyrobila ešte takmer 400 nakladačov, v nasledujúcom roku sa však zastavila hlavná montážna linka a výroba nakladačov pokračovala už iba v kusovom režime. Posledné stroje pôvodnej konštrukcie UNO 180 a UNC 062 boli vyrobené v rokoch 2003 - 2004, neskôr ešte pokračovala zákazková produkcia vysokozdvížnych vozíkov a vznikla tiež menšia séria novo vyvinutých moderných strojov HON 200, ktorou sa kapitola finálnej produkcie nakladačov značky DETVAN uzatvorila. V Detve však na rozdiel od Martina či Dubnice pokračuje výroba v takmer celom rozsiahlom areáli bývalého podniku naďalej. Súčasná nástupníčka spoločnosť PPS Group sa radí medzi významných dodávateľov zváraných podskupín a uzlov pre svetových výrobcov stavebnej, ťažobnej a poľnohospodárskej mobilnej techniky. Takmer sedemdesiatročná tradícia strojárkej produkcie má preto v Detve stále pokračovanie, hoci dnes už v úplne inej podobe.

ŠKODA FABIA: najlepšia aerodynamika vo svojej triede



- Štvrtá generácia úspešného modelu s najlepším súčiniteľom odporu vzduchu vo svojej triede ($C_x = 0,28$)
- Množstvo vylepšených detailov prispieva k zníženiu spotreby paliva a nižším hodnotám emisií
- Vývoj aerodynamiky prebiehal prevažne pomocou simulácií metódou výpočtovej dynamiky tekutín (CFD)

Štvrtá generácia typu ŠKODA FABIA je aerodynamicky prepracovanejšia ako kedykoľvek predtým a je tak vo svojej triede bezkonkurenčná. Vďaka svojmu emotívnemu a dynamickému dizajnu dosahuje nová generácia hodnoty súčiniteľa odporu vzduchu $C_x = 0,28$, čo je výrazne menšia hodnota ako pri predchádzajúcej generácii ($C_x = 0,32$). Vynikajúca aerodynamika je výsledkom mnohých drobných zlepšení, ako sú napr. žalúzie chladiča s aktívnymi lamelami. Počas vývoja aerodynamiky vozidla FABIA vykonala ŠKODA AUTO viac ako 3000 simulácií metódou výpočtovej dynamiky tekutín (CFD - Computational Fluid Dynamics) a výsledky simulácií boli overované a doladované počas skúšobných jazd.

Vít Hubáček, ktorý je zodpovedný za vývoj aerodynamiky tohto typu, hovorí: "Hoci je nová FABIA dlhšia ako jej predchodkyňa a jej predná časť sa zväčšila približne o 3 %, zmenšili sme hodnotu súčiniteľa odporu vzduchu takmer o 10 %. Len to zmenšuje hodnoty emisií CO₂ podľa cyklu WLTP o skoro 3 g/km. Aby sme to dosiahli, vykonali sme

Predná časť vozidla disponuje v nárazníku vzduchovými clonami Air Curtain, ktoré optimalizujú aerodynamiku usmerňovaním prúdu vzduchu za prednými kolesami a pozdĺž celého vozidla.

viac ako 3000 aerodynamických testov, pričom asi 80 % z nich prebehlo virtuálne pomocou CFD simulácií na superpočítači. Bežný osobný počítač by rovnakú prácu robil viac ako 2000 rokov."

Na vývoji aerodynamiky sa podieľali odborníci z niekoľkých oddelení - okrem dizajnérov a špecialistov z oblasti aeroakustiky boli do vývoja zapojení tiež inžinieri zodpovední za karosériu, podvozok a motory. ŠKODA AUTO navyše šikovne kombinovala virtuálne testy pomocou počítačových simulácií s testovaním počas reálnych jazd, ktoré sa robili najmä pre účely overenia výsledkov simulácií.

Oddelenie aerodynamiky v ŠKODA AUTO pracovalo počas vývoja z veľkej časti vo virtuálnom priestore. Optimalizácia aerodynamiky vozidla je obzvlášť náročná úloha, pri ktorej môže mať aj nepatrná zmena množstvo dôsledkov v ďalších oblastiach. Vývojári preto používali super výkonné počítače, za približne tri a pol roka vykonali viac ako 3000 výpočtov simulácií prúdenia, ktoré si vyžiadali desiatky tisíc hodín výpočtového času. Význam aerodynamiky v automobilovom



priemysle za posledné roky značne vzrástol a tento trend bude aj naďalej pokračovať vzhľadom na stále prísnejšie emisné normy. ŠKODA AUTO preto výrazne navýšila svoje personálne a odborné kapacity v tejto oblasti. Kým pred 20 rokmi sa o celú produkciu českej automobilky starali iba 3 špecialisti na aerodynamiku, teraz sú len za samotný typ FABIA zodpovední 3 odborníci.

Žalúzie chladiča znižujú spotrebu paliva pri rýchlosti 120 km/h až o 0,2 l/100 km

Množstvo detailov nového vozidla ŠKODA FABIA prispieva k výbornej aerodynamike. Jedným z nich sú inovatívne žalúzie chladiča v spodnom otvore prívodu vzduchu na prednom nárazníku. ŠKODA FABIA je vôbec prvým typom vo svojej triede, ktorý ich používa. Pri malej potrebe chladenia sa lamely zatvoria a tým sa zlepši aerodynamika. Pri konštantnej rýchlosti 120 km/h tak dochádza k úspore paliva až o 0,2 l/100 km. Vďaka tomu navyše FABIA vypustí až o 5 g menej CO₂ na každý prejdenný kilometer.

Pre maximálne chladenie alebo počas krátkych zastávok systém lamely plne otvorí, aby mohlo dovnútra prúdiť maximálne množstvo

Prúdenie vzduchu pod vozidlom je teraz upravované vďaka 12, namiesto 3 krytov podvozku. Vírenie vzduchu na zadnej časti je vďaka tomu v kombinácii s dlhým zadným spojlerom a finetmi nižšie.

vzduchu. Okrem toho prispieva viacero prvkov k minimalizácii odporu vzduchu. Predná časť vozidla disponuje v nárazníku vzduchovými clonami Air Curtain, ktoré optimalizujú aerodynamiku usmerňovaním prúdu vzduchu za prednými kolesami a pozdĺž celého vozidla. Prúdenie vzduchu pod vozidlom je teraz upravené vďaka 12, namiesto 3 krytov podvozku. Vírenie vzduchu na zadnej časti je vďaka tomu v kombinácii s dlhým zadným spojlerom a finetmi slabšie. Tvar vonkajších spätných zrkadiel smeruje vzduch k odtrhovým hranám pri zadných svetlách. Vzhľadom na to, že samotné kolesá vytvárajú približne 25 % odporu vzduchu, ponúka ŠKODA AUTO teraz prvýkrát pre typ FABIA kolesá s aerodynamickými plastovými krytmi, ktoré ďalej optimalizujú aerodynamiku vozidla.

PEUGEOT 9X8 HYPERCAR



STVORENÝ NA PRETEKY

PEUGEOT 9X8 – najnovší vytrvalostný pretekár, je priamym nasledovníkom typov PEUGEOT 905, víťaz pretekov 24 hodín Le Mans v rokoch 1992 a 1993 a PEUGEOT 908, ktorý francúzsku klasiku vyhral v roku 2009. Spolupráca medzi tímami PEUGEOT Design a konštrukčnými tímami ako aj oddelením PEUGEOT Sport priniesla účinný a výrazný rozdiel najmä v oblasti spoznávania nových možností aerodynamiky a dizajnu, čím vznikol úplne nový a originálny modelový rad. Ich aktivity sa riadili predpismi, ktoré vydala Medzinárodná automobilová federácia FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) a ACO (Automobile Club de l'Ouest) a platia pre novú triedu Le Mans Hypercar (LMH), ktorá nastupuje po predchádzajúcej najvyššej kategórii pretekárskych automobilov LMP1. Vďaka flexibilita, ktorú umožnili športové technické predpisy ohľadom aerodynamiky, dovoľuje úplne nový pohľad, čím vznikajú inovatívne vozidlá a konštruktérske aj dizajnové tímy tak môžu vyjadriť všetky svoje schopnosti.

Nový Hypercar, bojovník značky PEUGEOT, dostal označenie PEUGEOT 9X8.



Automobilka PEUGEOT začiatkom júla predstavila nový typ 9X8, najmodernejšiu generáciu vozidla Hypercar, ktoré v roku 2022 bude mať pretekársky debut v seriáli vytrvalostných majstrovstiev sveta FIA World Endurance Championship (FIA WEC). Vozidlo vynikajúco zapadá do stratégie automobilky PEUGEOT s názvom Neo-Performance zameranej na to, aby bežné aj pretekárske vozidlá dodávali výkon zodpovedným spôsobom. Typ 9X8 odhaľuje novú éru automobilového športu svojimi plynulými líniami, chýbajúcim zadným krídlom aj výkonným úsporným motorom a ďalšími inovatívnymi technickými riešeniami.

Číslica 9 znamená pokračovanie v sérii špičkových pretekárskych vytrvalostných vozidiel s označením PEUGEOT 905 a 908. Písmeno X odkazuje na úplne novú technológiu pohonu všetkých kolies ako aj na hybridný pohon, ktorý zosobňuje elektrifikačnú stratégiu značky vo svete automobilových pretekov. Číslica 8 je príponou, ktorú automobilka PEUGEOT používa na všetkých svojich aktuálnych modelových radoch od 208 a 2008, až po 308, 3008, 5008 a, samozrejme, 508, ktorý prednedávnom prešiel cez ruky konštruktérov a dizajnérov, ktorí vytvorili aj Hypercar, aby sa stal prvým vozidlom s označením Peugeot Sport Engineered.

V roku 2022 budú nasadené do pretekov dva modely PEUGEOT 9X8 v seriáli vytrvalostných majstrovstiev sveta FIA World Endurance Championship.

Svetelný podpis modelu 9X8 vpredu aj vzadu, ktorý dostal tvar pazúrov, čo je typický znak automobilky PEUGEOT, spolu s novým podsvieteným logom ľavej hlavy, dotvárajú prednú časť aj boky vozidla. Sivá farba Selenium Grey a kontrastné ostré zeleno/žlté reflektory zvýrazňujú karosériu aj interiér, čím sa odvolávajú na farebné schému, ktorú si línia výbavy PEUGEOT SPORT ENGINEERED vybrala pre predstavenie svojich modelov 508 a 508 SW.

Dizajnéri venovali veľký dôraz aj interiéru vozidla. Nie je už čisto funkčný, bez spojenia s identitou značky. Spojenie spomínaných farebných kombinácií a typického PEUGEOT i-Cockpit prinieslo do modelu 9X8 cockpit s úplne novým štýlom. Navyše sa aj v záberoch z kamier na palube dá veľmi jednoducho identifikovať, že ide o PEUGEOT.

Zvonku prispievajú tvarované kolesá k vyváženým líniam nezameniteľných, ostro štruktúrovaných bokov, prieduchy blatníkov odhaľujú vrchol pneumatík a dokonale zabudované spätné zrkadlá prispievajú k dojmu, že prúdici vzduch prechádza nerušené. Medzi jemne tvarované detaily zadnej časti vozidla patrí typický svetelný podpis značky, zatiaľ čo samotné svetlá lemujú široký difúzor, nad ktorým je napísaný vtíp „Nechceli sme zadné krídlo“.

Zadné krídla sa v pretekoch 24 hodín Le Mans prvý raz objavili na modeli Chaparral 2 F, ktorý bojoval v pretekoch v roku 1967, takže je to prvýkrát za viac ako pol storočia, keď je ich používanie spochybnené. Inovatívna zadná časť modelu 9X8 pochádza z výskumu usutočneného konštruktérskym tímom PEUGEOT Sport.

Predpisy stanovujú, že je povolené iba jedno nastaviteľné aerodynamické zariadenie bez uvedenia zadného krídla. Výpočtové práce a simulácie vývojárov značky odhalili, že veľký výkon je skutočne možný aj bez neho. Absencia zadného krídla na PEUGEOTE 9X8 je veľkým inovatívnym krokom.



ÚČINNÝ HYBRIDNÝ POHON

Od oznámenia účasti spoločnosti PEUGEOT v novej vytrvalostnej triede Le Mans Hypercar v septembri 2020 závod vo Versailles neďaleko Paríža horúčkovo pracoval na modeli 9X8. Má vzadu umiestnený 2,6-litrový zážihový bi-turbo V6 motor s výkonom 500 kW s 90-stupňovým uhlom medzi radmi valcov. Absolvoval na motorovej brzde od apríla množstvo „kilometrov“ podľa plánu.

Dopredu sa montuje motor-generátorová jednotka s výkonom 200 kW, sedemstupňová sekvenčná prevodovka a batéria, ktoré zodpovedajú harmonogramu overovacích testov na skúšobnej stolici. V spoločnosti PEUGEOT Sport a Saft, dcérskej spoločnosti TotalEnergies, vzniká výkonná, technologicky prepracovaná vysokonapäťová batéria s veľkou hustotou energie pracujúca s napätím až 900 V.

„Naším cieľom v súvislosti s našimi energetickými požiadavkami je bezchybná spoľahlivosť a dokonalá kontrola,“ vysvetľuje Jean-Marc FINOT. „Z Le Mans sa stal 24-hodinový šprinterský závod, ktorý je možné vybrať alebo prehrať vo viacerých zastávkach v boxoch. Výnimočná energetická účinnosť nových vozidiel Hypercar predznamenáva to, čo čoskoro uvidíme vo svete cestných automobilov. Táto úvaha mala zásadný vplyv na našu prácu na balíku PEUGEOT 9X8, ktorého každý aspekt musí prispievať k dosiahnutiu hyperúčinnosti: od pohonnej jednotky až po aerodynamiku.“

LE MANS, LABORATÓRIUM AUTOMOBILKY PEUGEOT

Popri aerodynamickej, mechanickej a elektronickej efektívnosti bude nový automobil slúžiť na prezentáciu rozsiahlych technických skúseností spoločnosti PEUGEOT v nekompromisnom svete vytrvalostných pretekov. Veď 24-hodinové preteky v Le Mans sú notoricky náročná udalosť a 5400 kilometrov, ktoré autá v priebehu pretekov prejdú, sa blíži k dojazdu v celej sezóne formuly 1, takže efektívnosť a spoľahlivosť sú nevyhnutné.

„Účasť spoločnosti PEUGEOT vo vytrvalostných pretekoch nespočíva len v športovom aspekte,“ tvrdí Linda JACKSON.

“Vytrvalostné preteky sú formou motoršportu, ktorá nám poskytuje extrémne laboratórium, čo vysvetľuje, prečo je naša spolupráca s Le Mans taká silná. Dôležitejšie ako výsledky, ktoré získame na pretekárskej dráhe, sú možno príležitosti, ktoré poskytuje na preukázanie našej technológie a ovocia našej výskumnej práce v pretekoch, ktoré na vás hodia 24 hodín extrémnych podmienok, kde si môžeme overiť hybridné systémy a technológie, ktoré v súčasnosti vyvíjame, aby sme zmenšili spotrebu paliva a teda emisií CO2 našich sériovo vyrábaných automobilov. Tímy spoločnosti PEUGEOT Sport sú hrdé na to, že sa ich výskum preniesol do našich sériových typov. Pre našich zákazníkov je Le Mans laboratórium, ktoré svedčí o kvalite našich automobilov.“

PEUGEOT 9X8 má dĺžku 5000 mm, šírku 2080 mm, výšku 1180 mm a rázvor náprav 3045 mm. Zadné kolesá tohto pretekárskeho špeciálu poháňa spalovací motor (500 kW) spolupracujúci so 7-stupňovou prevodovkou so sekvenčným preradením, predné kolesá poháňa elektrický motor-generátor (200 kW) cez 1-stupňovú redukčnú prevodovku.

Predstavujeme

DEBUT NA AMERICKOM TRHU

Corolla Cross ■■■■



Toyota rozširuje svoju ponuku automobilov do segmentu SUV v USA o typ Corolla Cross. Nové subkompaktné SUV je dostupné aj s pohonom všetkých kolies (AWD). Americkí vodiči majú na výber z dvoch crossoverov na platforme TNGA-C a počet SUV v sortimente japonskej značky na tomto trhu narastie na osem.



Do júna ponuku SUV na americkom trhu tvorili štyri typy so samonosnou karosériou na platformách TNGA – kompaktná Toyota C-HR, o čosi väčšia hybridná Venza, RAV4 so zážihovým motorom, ale aj v, hybridnej a plug-in hybridnej verzii, ako aj „zážihový“ a „hybridný“ Highlander. Túto ponuku doplnili tri terénne vozidlá na ráme – 4Runner, Sequoia a Land Cruiser V8, známy aj ako Land Cruiser 200. Teraz sa k nim pridáva kompaktná Corolla Cross, príbuzná s Corollou, ale aj s Toyotou C-HR, ktorá je postavená na tej istej platforme GA-C v modulovej architektúre TNGA.

Američania si môžu kúpiť Corollu Cross s pohonom kolies prednej nápravy alebo všetkých kolies. Automobil dostal zážihový motor Dynamic Force Engine so zdvihovým objemom 2,0 litre a výkonom 126 kW. Ide o modernú jednotku vyvinutú v technológii TNGA, ktorá sa vyznačuje modulárnosťou, výkonom a kompaktnými rozmermi.

Corolla Cross s pohonom všetkých kolies (AWD) má nezávislé zavesenie predných a zadných kolies, verzia FWD má vlečenú zadnú nápravu so skrutne pružnou priečkou. Tým sa líši od Toyoty C-HR, ktorá má vpredu vzpery MacPherson a vzadu viacprvkové zavesenie. Zároveň však Corolla Cross môže bez ohľadu na typ prenosu sily ťahať príves s hmotnosťou až 680 kg.

Verzia AWD je vybavená systémom Dynamic Torque Control, ktorý dokáže presmerovať až 50 % hnacieho momentu na zadnú nápravu, keď si to vyžaduje situácia na ceste, alebo v prípade potreby vypne zadný pohon. Vďaka tomu si auto udržuje dobrú príľnavosť na klzkom aj mäkkom povrchu a znižuje spotrebu paliva.



BOHATÁ VÝBAVA

Nový crossover je k dispozícii v troch úrovniach výbavy – L, LE a XLE. Štandardnou súčasťou sú LED svetlá vpredu aj vzadu a integrovaný zadný spojler. V základnej verzii dostane auto 17-palcové oceľové disky a v najvyššej verzii 18-palcové disky z ľahkej zliatiny. Interiér je podobný Corolle, ktorú v USA ponúkajú ako sedan a hatchback. Môžu byť dodatočne vybavené skleným strešným oknom s elektrickým tienidlom, automatickou jedno- alebo dvojzónovou klimatizáciou, elektricky ovládaným sedadlom vodiča s dierkovým nastavením, vyhrievanými prednými sedadlami a elektricky ovládaným vekom batožinového priestoru.



Výbava Corolly Cross na americkom trhu zahŕňa 7-palcový displej medzi rýchlomerom a otáčkomerom, 8-palcový dotykový displej na stredovej konzole a multimediálny systém s Apple CarPlay a Android Auto. USB porty sú k dispozícii rovnako vpredu aj vzadu, verzie LE a XLE majú aj bezdrôtovú nabíjačku na telefón. Voliteľný multimediálny systém Audio Plus s funkciou Remote Connect a zvukovým systémom JBL s 9 reproduktormi spolupracuje s Amazon Alexa. Corolla Cross je vo všetkých verziách vybavená bezpečnostnými systémami Toyota Safety Sense a STAR Safety System.

TOYOTA C-HR ALEBO COROLLA CROSS?

Kedže **Corolla Cross** je automobil rovnakého segmentu ako Toyota C-HR, vynára sa otázka, aký je rozdiel medzi týmito vozidlami. Prvý rozdiel je viditeľný okamžite – samozrejme dizajn. Avantgardný vzhľad Toyoty C-HR nadchýňa mnohých zákazníkov, iných zasa menej. Pre tých druhých je určený tlmenejší, aj keď moderný model z rodiny Corolla.

Corolla Cross je o čosi väčšia ako Toyota C-HR (439 cm vs. 446 cm), má výkonnejší motor a dostupný pohon všetkých kolies. Je pravda, že obe autá dostali 2,0-litrové zážihové motory, ale Toyota C-HR môže vyvinúť výkon 107 kW, zatiaľ čo Corolla Cross 126 kW.

Pre európskych čitateľov môže byť prekvapením, že ani jeden z dvoch spomínaných typov v USA neponúkajú s hybridným pohonom. Ukázalo sa však, že v USA majú zákazníci odlišné očakávania a hybridný pohon je k dispozícii iba pre väčšie samonosné SUV – počnúc typom Venza, cez RAV4 až po Highlander.

Neznamená to však, že Corolla Cross vôbec nie je elektrifikovaná – hybridný pohon, ktorého základom je 1,8-litrový zážihový motor, je k dispozícii v Brazílii a ázijských krajinách.

-ta-

Predstavujeme

Renault Megane R.S. ■■■■

Ikona **RENAULT Sport** prichádza na slovenský trh



Takmer všetky automobilky sa zúčastňujú rôznych automobilových súťaží, ktoré neraz aj samy vytvorili. Úspešná účasť v pretekoch je považovaná za dôkaz technickej vyspelosti automobilov, ktoré automobilka bežne ponúka na trhu. Jedným z najúspešnejších takýchto projektov bolo rozhodnutie vedenia automobilky Renault postaviť z druhej generácie svojho zástupcu v nižšej strednej triede na európskom trhu športový model. Model Megane R.S. sa od roku 2004 postupne stával najvýraznejším modelom vysokovýkonných športových hatchbackov.

Prvá generácia tohto modelu sa vyrábala do roku 2009 a preukázateľne pomohla obchodnému úspechu sériovo vyrábaných automobilov Megane. Druhá generácia Megane R.S. tvorila históriu tohto modelu v rozmedzí rokov 2010–2016, aktuálna tretia, sa vyrába od roku 2017.

Spolieha sa na podvozok Sport a aktuálne aj na jedinečný zážihový motor 1,8 l turbo s priamym vstrekom s výkonom 220 kW z „okruhovej“ verzie TROPHY. Nárast výkonu sa prejavuje v lepšej akcelerácii aj pri veľkých otáčkach, zatiaľ čo krútiaci moment, jeden z najlepších v tejto kategórii, poskytuje ešte lepšie potešenie z jazdy. Tento motor je výsledkom synergií Aliancie Renault, Nissan). Používa sa tiež v type Alpine A110. Krútiaci moment sa zvýšil o 30 Nm na 420 Nm. Väčšia výkonnosť motora sa prejavuje v lepšej akcelerácii aj pri vysokých otáčkach.



NOVÝ MEGANE R.S. TROPHY: PRE EŠTE OSTREJŠÍ ŠPORTOVÝ ŠTÝL

Model Megane R.S. po modernizácii má aj nový výfuk s mechanickou klapkou, vďaka ktorej je možné regulovať intenzitu zvukového prejavu. Nechýbajú ani ďalšie poznávacie znaky R.S., napríklad podvozok 4CONTROL, ktorý umožňuje maximálnu obratnosť pri zatáčaní a stabilitu v rýchlych zákrutách. R.S. Monitor (voliteľný) zobrazuje rôzne parametre vozidla v reálnom čase: zrýchlenie, brzdenie, uhol natočenia volantu, fungovanie systému 4CONTROL, teplotu, tlak a pod.

Inovovaný model Megane R.S. využíva tiež nové funkcie typu Megane vďaka integrácii nového 9,3" displeja a multimediálneho systému Renault EASY LINK, ako aj nového digitálneho 10,2" prístrojového štítu TFT.

Megane R.S. je vybavený systémom upozornenia pri opustení jazdného pruhu, adaptívnym tempomatom s funkciou Stop & Go (voliteľné) a aktívnym núdzovým brzdením, obzvlášť potrebným pri jazde v meste – funkčným vďaka detekcii prítomnosti chodcov.



Megane R.S. TROPHY je vyvinutý na jazdu na pretekárskom okruhu. Vyznačuje sa exkluzívnym podvozkom Cup spojeným s 1,8-litrovým prepíňaným motorom s výkonom tiež 220 kW. V porovnaní s podvozkom Sport aktuálneho Megane R.S. sa podvozok Cup vyznačuje mechanickým samozáverným diferenciálom Torsen®, ktorý poskytuje výhodu lepšej trakcie pri prejazde zákrutami. Taktiež je vybavený tlmičmi a pružinami, ktorých tuhosť bola zvýšená o 25 % respektíve 30 % a používa o 10 % tuhšie priečne skrutné stabilizátory v porovnaní s klasickým Megane R.S.

Nový Megane R.S. TROPHY si zachováva predné dvojdielne plávajúce brzdové kotúče so stredovou časťou z hliníka. Sú ľahšie o 1,8 kg, ale zároveň účinnejšie vďaka lepšiemu odvádzaniu tepla pri intenzívnom používaní, čím sa optimalizuje ich výdrž. Ďalej tu sú červené strmene Brembo®, ktoré vizuálne odlišujú túto verziu, rovnako ako nápis TROPHY na F1 lište v prednom nárazníku a špecifické disky 19" Jerez (štandard) a Fuji Light (voliteľné). Tie voliteľné sú ľahšie o 2 kg a štandardne sa na ne montujú pneumatiky Bridgestone Potenza S007, špeciálne vyvinuté pre Renault Sport.

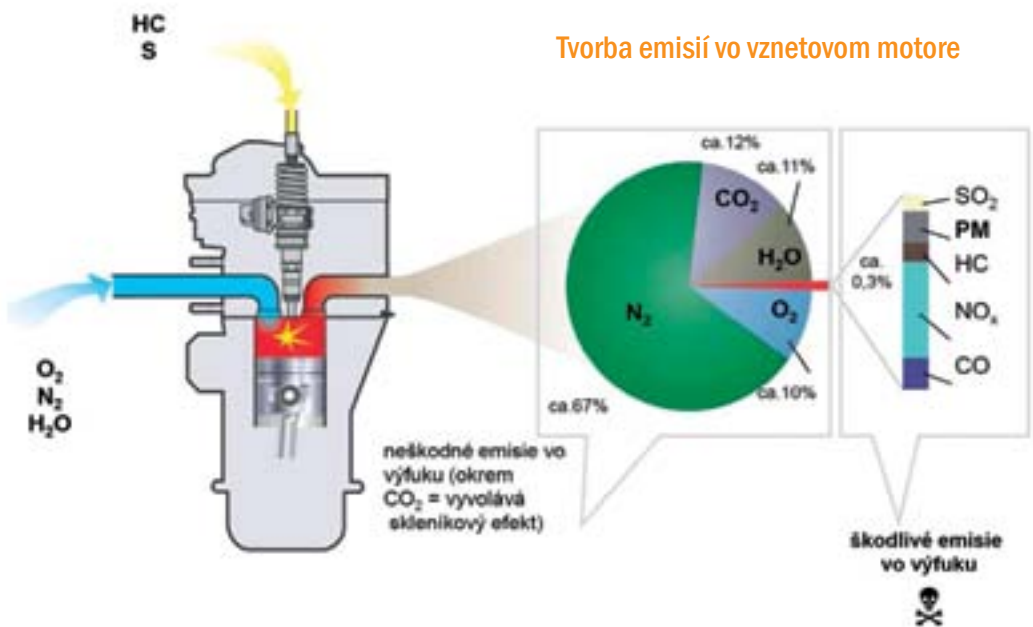
Športové prostredie interiéru s potahmi Alcantara pôsobí modernejšie vďaka novej harmónii červenej a sivej farby. Sedadlá Recaro sú športovejšie a ponúkajú sa ako exkluzívny voliteľný doplnok verzie TROPHY.

Megane R.S. je už k dispozícii aj pre slovenských zákazníkov s motorom TCe 300 EDC vo verzii R.S. s cenou 36 150 €. Cena verzie R.S. TROPHY začína sumou 40 550 €.

-rt-

OD TVORBY EMISIÍ PO LEGISLATÍVU

Emisie výfukových plynov dávajú niektorí klimatológovia a azda všetci ekologickí aktivisti do priamej súvislosti s globálnym otepľovaním. Po prepuknutí emisného škandálu vznetrových motorov koncernu Volkswagen sú emisie výfukových plynov významným argumentom aj politikov snažiacich sa v krátkom čase presadiť náhradu doterajších dopravných prostriedkov poháňaných spaľovacími motormi tzv. bezemisnými. Niektorí komunálni politici dokázali presadiť legislatívu zakazujúcu vjazd osobných automobilov so vznetrovým motorom do vybraných západoeurópskych veľkomiest. Viaceré automobilky na danú situáciu zareagovali vyjadrením, že v krátkom časovom horizonte budú mať k dispozícii vznetrové motory, ktoré budú produkovať emisie pod limitnou hodnotou stanovenou príslušnou legislatívou.



TVORBA EMISIÍ VO VZNETOVOM MOTORE

Tvorba emisií vo vznetrovom motore je schematicky znázornená na obrázku. Vznetrový motor nasáva čistý vzduch, ktorý obsahuje asi 78 % dusíka (N₂), 21 % kyslíka (O₂), približne 1 % tvoria tzv. inertné plyny. Samozrejme, že vo vzduchu sa nachádzajú aj vodné pary, ktorých množstvo závisí od vlhkosti nasávaného vzduchu. Do stlačeného a zohriateho vzduchu na teplotu asi 800 °C sa pod veľkým tlakom (až 200, MPA) vstrekuje uhľovodíkové palivo (HC), spravidla motorová nafta, ktorá obsahuje aj nepatrné množstvo síry (S). Palivo vstreknuté a jemne rozprášené do zohriateho vzduchu sa vznieti a nastáva jeho spaľovanie. Spaľovanie je v podstate oxidácia, teda zlučovanie horľavých látok (vodíka (H₂) a uhlíka (C)) s kyslíkom (O₂) obsiahnutým vo vzduchu nachádzajúcom sa v spaľovacom priestore motora. Pri dokonalom spaľovaní sa uhlík (C) zlučuje s kyslíkom (O₂) na kyslíčnik uhličitý (CO₂), ktorý je zo zdravotného hľadiska neškodný, ale patrí do skupiny tzv. skleníkových plynov.

Pri nedokonalom spaľovaní, teda pri nedostatku kyslíka (O₂) sa vytvára kyslíčnik uhoľnatý (CO), ktorý patrí medzi otravné plyny. Určité malé množstvo kyslíčnika uhoľnatého (CO) sa vytvára aj pri dokonalom spaľovaní v dôsledku lokálneho nedostatku kyslíka (O₂). Vodík (H₂) sa zlučuje s kyslíkom (O₂) na vodu (H₂O) vo forme vodnej pary. Malé množstvo síry (S) obsiahnuté v palive sa zlučuje s kyslíkom (O₂) na kyslíčnik siričitý (SO₂), ktorý je škodlivý. Zvlášť pri malom zaťažení motora sa vzdušný dusík (N₂) zlučuje s nevyužitým kyslíkom (O₂) na nebezpečné kyslíčniky dusíka (NO_x), ktoré majú podiel na „kyslých“ dažďoch. Vo výfukových plynach sa nachádza ešte určité množstvo vzdušného dusíka (N₂) a nevyužitého kyslíka (O₂), čo sú neškodné emisie. Zo škodlivých emisií sú to nespálené uhľovodíky (HC) a tzv. pevné častice (PM), čo sú nespálené častice uhlíka (C) vo forme sadzí. Percentuálne zastúpenie jednotlivých emisií uvedené na obrázku predstavuje priemerné hodnoty, ktoré sa menia v závislosti na zaťažení motora.

Emisné normy pre mimocestné vozidlá platné v EÚ

Kategória	Výkon, kW	Dátum	CO g.kWh ⁻¹	HC	NO _x	PM
Etapu I.			CO	HC	NO _x	PM
A	130 ≤ P ≤ 560	01.1999	5	1,3	9,2	0,54
B	75 ≤ P < 130	01.1999	5	1,3	9,2	0,7
C	37 ≤ P < 75	04.1999	6,5	1,3	9,2	0,85
Etapu II.			CO	HC	NO _x	PM
E	130 ≤ P ≤ 560	01.2002	3,5	1	6	0,2
F	75 ≤ P < 130	01.2003	5	1	6	0,3
G	37 ≤ P < 75	01.2004	5	1,3	7	0,4
D	18 ≤ P < 37	01.2001	5,5	1,5	8	0,8
Etapu III.			CO	HC + NO _x	PM	
H	130 ≤ P ≤ 560	01.2006	3,5	4	0,2	
I	75 ≤ P < 130	01.2007	5	4	0,3	
J	37 ≤ P < 75	01.2008	5	4,7	0,4	
K	19 ≤ P < 37	01.2007	5,5	7,5	0,6	
Etapu III.			CO	HC	NO _x	PM
L	130 ≤ P ≤ 560	01.2011	3,5	0,19	2	0,025
M	75 ≤ P < 130	01.2012	5	0,19	3,3	0,025
N	56 ≤ P < 75	01.2012	5	0,19	3,3	0,025
P	37 ≤ P < 56	01.2013	5		4,7	0,025
Etapu IV.			CO	HC	NO _x	PM
Q	130 ≤ P ≤ 560	01.2014	3,5	0,19	0,4	0,025
R	56 ≤ P < 130	01.2014	5	0,19	0,4	0,025

ROZHODNUTIA MEDZINÁRODNÉHO VÝZNAMU

Najdôležitejšie prvé rozhodnutie medzinárodného významu z hľadiska ochrany životného prostredia bolo urobené dňa 11. decembra 1997, keď bol v meste Kjóto (Japonsko) podpísaný tzv. Kjótsky protokol (Rámcový dohovor OSN o zmene klímy). Do účinnosti vstúpil 16. februára 2005 a do novembra 2009 ho ratifikovalo 187 štátov.

Najdôležitejšia časť tohto dokumentu bola zameraná na znižovanie produkcie skleníkových plynov. Regulovala produkciu šiestich najdôležitejších skleníkových plynov – kyslíčnik uhličitý, metán, kyslíčnik dusíka, hexafluorid síry, halogénové uhľovodíky, perfluorované uhľovodíky (hydroflóruhlík a perflóruhlík) – v atmosfére jednotlivých krajín. Kľúčové mechanizmy a nástroje Kjótskeho protokolu, ktoré boli zamerané na naplnenie redukcie emisií pri rešpektovaní špecifických podmienok jednotlivých krajín, sú: spoločné plnenie záväzkov, mechanizmus čistého rozvoja a obchodovanie s ušetrenými emisiami (dovoľovalo sa členským krajinám predávať nenaplnené limity iným krajinám, ktoré sú v „červených číslach“). Platnosť dohovoru vypršala v roku 2012. Závery zo zasadnutia 18. konferencie zmluvných strán Rámcového dohovoru OSN o zmene klímy a 8. zasadnutia zmluvných strán Kjótskeho protokolu, v meste Doha (štát Katar) na konci roka 2012 ukazujú, že v roku 2012 krajiny s redukčnými záväzkami podľa Kjótskeho protokolu produkovali len 15 % svetových emisií.

V jeho druhom záväznom období tento podiel ďalej klesol, aj keď Japonsko, Ruská federácia, Nový Zéland a Kanada neprijali právne záväzné redukčné ciele na druhé obdobie Kjótskeho protokolu. Slovenská republika sa pridala k potvrdeniu 8-ročného druhého záväzného obdobia Kjótskeho protokolu, ktoré začalo 1. januára 2013 a skončilo 31. decembra 2020. Pre našu krajinu z toho plynuli redukčné záväzky rovnaké ako naše ciele zmenšenia emisií do roku 2020 podľa klimaticko-energetického balíčka.

PLÁN JEDNOTNÉHO EURÓPSKEHO DOPRAVNÉHO PRIESTORU

Dňa 28. marca 2011 bola publikovaná tzv. Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Cieľom bolo vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho existujúce zdroje. Jej všeobecným politickým cieľom bolo vymedziť dlhodobú stratégiu, na základe ktorej by sa dopravný systém Európskej únie premenil na udržateľný systém do roku 2050. Tento všeobecný cieľ sa premieta do viacerých cieľov, pričom jeden z hlavných cieľov je zameraný na zmenšenie emisií skleníkových plynov, čo je v súlade s dlhodobými požiadavkami na obmedzenie nárastu teploty spôsobeného zmenou klímy pod hranicou 2 °C a s celkovým cieľom EÚ zmenšiť emisie o 80 % do roku 2050 oproti roku 1990. Emisie CO₂ súvisiace s dopravou by sa mali zmenšiť približne o 60 % do roku 2050 v porovnaní s rokom 1990. Ďalším cieľom je tiež výrazný pokles pomeru závislosti od ropy v prípade činností súvisiacich s dopravou do roku 2050, ako sa požaduje v stratégii dopravy EÚ do roku 2020, pričom sa vyžaduje tzv. bezuhlíková doprava.

Významným dokumentom dopravnej politiky EÚ je Lisabonská stratégia z roku 2000, ktorá je definovaná ako odpoveď na nepriaznivé trendy vtedajšej doby v oblasti zamestnanosti, hospodárstva a štrukturálnych reforiem. Jej pokračovaním sa stala stratégia Európa 2020 (Agenda 2020), prijatá v júni 2010. Jednou z prioritných oblastí tejto iniciatívy je zameranie sa na udržateľný rast podporujúci nízkoemisné konkurencieschopné hospodárstvo s efektívnou spotrebou zdrojov.

Z hľadiska dopravy EÚ podľa Európskej komisie mala do roku 2020 splniť hlavné cieľ v oblasti klímy, kde sa malo dosiahnuť obmedzenie emisií CO₂ o 20 % a zväčšiť podiel obnoviteľných zdrojov energie na 20 % a zároveň zmenšiť spotrebu energie o 20 %. Iniciatíva, ktorá mala zabezpečiť dosiahnutie tohto cieľa sa nazýva „Európa efektívne využívajúca zdroje“ a podporuje prechod k nízkouhlíkovému hospodárstvu a efektívnemu využívaniu zdrojov. Dosiahnutie tohto cieľa do roku 2020 viedlo k úsporám na dovoze ropy a zemného plynu až do výšky 60 mld. eur.

LEGISLATÍVNE POŽIADAVKY NA EMISIE

Na svete existujú tri hlavné typy emisných noriem stanovených podľa krajín – pre Európsku úniu, Spojené štáty americké a Japonsko. Ostatné štáty tieto normy ratifikujú alebo si ich osvoja s menšími úpravami. Prvá norma regulujúca množstvo emisií pre mimocestné vozidlá v legislatíve Európskej únie bola prijatá v roku 1997. Bola to smernica č. 97/68/EC.

Regulácia emisií bola zahrnutá v dvoch etapách: Etapa I. (od roku 1999) a Etapa II. (od roku 2001 – 2004). Tie boli zamerané na mimocestné vozidlá v závislosti od výkonu motora. Týkali sa mobilných pracovných strojov hlavne v stavebníctve a poľnohospodárstve. Pre poľnohospodárske a lesné traktory boli stanovené normy v smernici č. 2000/25/EC. Etapy III./IV. emisných noriem mimocestných vozidiel v smernici č. 2004/26/EC boli prijaté v roku 2004 a hlavne pre poľnohospodárske a lesné traktory v roku 2005 v Smernici 2005/13/EC. Etapa III. bola platná od roku 2006 do roku 2013 a Etapa IV. je platná od roku 2014.

Emisné normy Európskej únie pre mimocestné vozidlá sú špecifikované dvoma dátumami:

- **dátum schválenia typu – všetky nové rady traktorov musia spĺňať normy,**
- **dátum uvedenia na trh – všetky nové typy motorov umiestnené na trh musia spĺňať normy.**

V tabuľke sú uvedené emisné normy pre jednotlivé etapy. Hodnoty sú stanovené pre dátum uvedenia daného typu motora na trh. Emisné normy stanovené v týchto smerniciach sú záväzné pre výrobcov mimocestných vozidiel a každý nový model musí spĺňať tieto normy. Toto je platné pre výrobcov na celom svete. Keďže výrobcovia žiadali harmonizáciu emisných noriem, Etapy I./II. boli čiastočne harmonizované na US reguláciu a Etapy III./IV. boli zosúladené s normami US Tier 3 /4. Pre Etapy I./II., sa meranie emisií vykonávalo podľa normy ISO 8178, C₁ (8 – bodový cyklus) a hodnoty emisií sú stanovené v g.kWh⁻¹. Takéto motory zvyčajne používajú pre testovanie palivá s obsahom síry 0,1 – 0,2 mg.kg⁻¹. Etapa III. sa delí do dvoch častí – Etapa III. A a Etapa III. B, rozdiel je v kategórii vozidiel, taktiež pre Etapy III./IV. bola vyvinutá nová testovacia metóda tzv. Non-Road Transient Cycle (NRTC). Vykonáva sa dvakrát – so studeným štartom a zahriatym motorom. Konečný výsledok je priemerná hodnota obsahu emisií pri studenom štarte (10 %) a pri zahriatom motore (90 %). Táto nová testovacia metóda je paralelná s normou ISO 8178, C₁.

Na základe dostupných technických a legislatívnych informácií spracovali

prof. Ing. Anton ŽIKLA, CSc.
doc. Ing. Ján KOSIBA, PhD.
SPU v Nitre

POUŽÍVANIE RECYKLOVANÝCH PET FLIAŠ VO VÝROBE PNEUMATÍK

Spoločnosť Continental bude od roku 2022 používať opätovne spracovaný polyester získaný z recyklovaných plastových fliaš vo výrobe pneumatík. Nové, trvalo udržateľné polyesterové vlákno sa získa z polyetyléntereftalátových (PET) fliaš mechanickým spracovaním a použije sa pri výrobe kostry pneumatiky. Môže tak úplne nahradiť tradičný polyester. V spolupráci s partnerom a dodávateľom, spoločnosťou OTIZ, ktorá je špecialistom na vlákna a výrobcom textílií, vyvinul výrobca prémiových pneumatík špeciálnu technológiu na recykláciu PET fliaš bez chemických zásahov, ktoré boli potrebné v minulosti, a technológiu na zabezpečenie funkčnosti polyesterového vlákna pri veľkých mechanických namáhaniach na pneumatiku. V priebehu tzv. upcyklácie (zhodnocovania) sa PET fľaša premení na výkonný PET materiál.



V rámci recyklačného procesu sa fľaše najprv triedia, odstránia sa uzávery a nakoniec sa mechanicky čistia. Po mechanickom rozkúskovaní sa roztavia a premenia na granulát. Nasleduje polymerizácia v pevnom stave a spracovanie modifikovaným pradením. „Náš špeciálne modifikovaný proces výroby nám umožňuje získavať z PET fliaš polyesterové vlákna na výrobu pneumatík bez akéhokoľvek procesu polymerizácie monomérov,“ vysvetľuje Dr. Derren Huang, vedúci Oddelenia výskumu a vývoja spoločnosti OTIZ.

Laboratórne testy, ako samotného materiálu, tak testy pneumatík spoločnosti Continental, ukázali, že vlákna zo sekundárnych surovín majú rovnako dobré vlastnosti ako doteraz používané vlákna. Majú rovnakú kvalitu ako nový PET, sú rovnako stabilné a obzvlášť vhodné na výrobu pneumatík kvôli ich pevnosti v ťahu, odolnosti a tepelnej stálosti.

Bežný PET sa už dlho používa ako materiál na výrobu pneumatík, pretože si zachováva svoj tvar aj pri veľkej záťaži a teplotách, a tak zaisťuje bezpečnosť aj pri veľmi veľkých rýchlostiach jazdy. Použitie recyklovaného PET šetrí cenné zdroje používané pri výrobe pneumatík: bežná pneumatika pre osobné auto v súčasnosti obsahuje približne 0,4 kg polyesterových vlákien. To znamená, že v budúcnosti sa môže pri výrobe pneumatík na jedno vozidlo použiť viac ako 60 recyklovaných PET fliaš.

Cirkulárna ekonomika je neoddeliteľnou súčasťou stratégie trvalej udržateľnosti spoločnosti Continental

Recyklácia sa stáva čoraz dôležitejšou pri vývoji a výrobe pneumatík. Najneskôr do roku 2050 plánuje spoločnosť Continental postupne začať používať pri výrobe pneumatík 100 % trvalo udržateľných materiálov. S používaním recyklovaného PET dosiahne tento výrobca pneumatík ďalší úspešný krok smerom k cirkulárnej ekonomike.

„Odpad je pre nás surovinou zajtrajška, pretože v cirkulárnej ekonomike vidíme vzor pre budúcnosť. Záväzok spoločnosti Continental aktívne pretvárať a presadzovať túto transformáciu nám od začiatku poskytuje náskok pre naše obchodovanie v budúcnosti, a tým aj pre naše prežitie v budúcnosti,“ hovorí Claus Petschick, vedúci oddelenia trvalej udržateľnosti spoločnosti Continental. „Naša ambícia je jasná: Najneskôr do roku 2050 chceme spolu s partnermi a dodávateľmi prepojiť celý životný cyklus produktu s procesom výroby a ekologického získavania zdrojov.“

150 rokov Continental: Technologická minulosť, prítomnosť aj budúcnosť

Technologická spoločnosť **Continental**, založená v roku 1871, ponúka bezpečné, účinné, inteligentné a cenovo dostupné riešenia pre vozidlá, stroje, dopravu a prepravu. V roku 2020 dosiahla obrát 37,7 miliardy eur a v súčasnej dobe zamestnáva viac ako 235 000 zamestnancov v 58 krajinách sveta.

Spoločnosť **Continental** je známa svojimi technologickými inováciami nielen vo svete pneumatík. Najnovšie investuje do najmodernejšieho dynamického simulátora jazdy, avšak za pripomenutie určite stoja napríklad aj rokmi preverené technológie ContiSeal™ či SSR, ktorými prispel Continental k vývoju mobility.

Dynamický simulátor jazdy

Simulátor typu Driver-in-the-loop (DIL) má Continental v pláne inštalovať v priebehu roka 2022 na testovacom okruhu Contidrom vo Wietze neďaleko Hannoveru. Vďaka simulátoru bude spoločnosť vyrábať svoje pneumatiky efektívnejšie. „Vývoj a testovanie prémiových pneumatík predstavuje komplexný a časovo náročný proces. Použitím nového dynamického simulátora jazdy dosiahneme v budúcnosti ešte lepšiu efektivitu vývoja,“ tvrdí Dr. Boris Mergell, vedúci výskumu a vývoja pre obchodné odvetvie pneumatík. Týmto krokom spoločnosť preniesie vývoj pneumatík do virtuálneho priestoru,



čo predstavuje významný krok v tejto oblasti. Ušetrí to čas, náklady a aj cenné prostriedky v reálnom svete. Významne sa tým obmedzí logistická činnosť, pretože kľúčové parametre sa budú môcť overovať na simulátore. Vďaka svojej mobilite poskytne profesionálnym testovacím jazdcom pocit jazdy ako na reálnej testovacej dráhe. To znamená, že si jazdci môžu vyskúšať vyvíjané pneumatiky na širokej škále testovacích scenárov a jazdných situácií.

Continental využíva najnovšiu simulačnú technológiu Delta S3 od spoločnosti Ansible Motion. Vďaka zväčšenému pohybovému rozsahu 4x5 metrov, väčšiemu rozlíšeniu a schopnosti presne vyhodnocovať pneumatiky vo virtuálnom svete umožní technológia Delta S3 technikom z Continentalu simulovať zrýchlenia na dlhších časových úsekoch. Tým sa zaručí realistickjšia skúsenosť, napríklad manévrovanie pri zmene jazdného pruhu, ostrejšie a postupnejšie otáčanie a jazda na rozličných povrchoch.

Continental – najprogressívnejší výrobca pneumatík

Každý testovací cyklus na simulátore znižuje skutočný počet testovacích pneumatík, ktoré treba vyrobiť a pri testoch spotrebovať. Aj týmto Continental prispieva k splneniu ich cieľa stať sa do roku 2030 najprogressívnejším ekologicky udržateľným a spoločensky zodpovedným výrobcom pneumatík. Nový simulátor jazdy podporuje túto snahu konkrétnymi číslami z reálneho sveta: „Ak budú v budúcnosti naši testovací jazdci sedieť v kokpíte simulátora a strávia menej času za volantom vozidla, každoročne sa ušetrí približne 100 tisíc kilometrov na skutočných cestách alebo testovacích dráhach,“ vysvetľuje Dr. Holger Lange, vedúci vývoja pneumatík pre osobné autá v odvetví s originálnym vybavením Continental. „Každý rok tiež môžeme ušetriť nielen približne 10 tisíc testovacích pneumatík, ale aj tomu odovedaajúce množstvo PHM,“ dodáva.

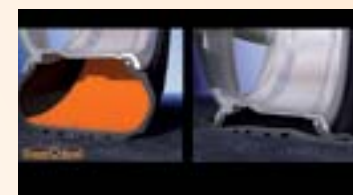
Okrem ekologických plusov prináša táto technológia aj mnoho výhod pri samotnom vývoji pneumatík. Testovací jazdec používa na simulátore veľmi konkrétny model pneumatiky pre konkrétny modelový variant. V prípade anomálií možno všetky parametre kedykoľvek digitálne upraviť. To znamená, že nové modely pneumatík sa dajú predvídateľným spôsobom testovať vo všetkých predstaviteľných oblastiach využitia, jazdných situáciách a na širokej škále povrchov, pričom výsledky sú spoľahlivé už v ranom štádiu procesu vývoja. Dokonca aj nové ekologickejšie materiály (napr. Taraxagum), ktoré Continental intenzívne skúma, sa dajú podrobne testovať a ďalej optimalizovať predtým, ako sa vôbec vyrobí prvá testovacia pneumatika.



pneumatiky systému SSR



systému pneumatík ContiSeal



Významné technológie nielen v oblasti vývoja a testovania

Continental prináša technologické inovácie už 150 rokov. Napríklad technológia **ContiSeal™** predchádza vzniku defektu pneumatiky – a to pre prieryzy až do priemeru 5 mm. Vďaka tomu sa minimalizujú nepríjemnosti na cestách spôsobené práve defektmi – žiadne zastavovanie a okamžitá výmena poškodennej pneumatiky – zákazníkovi stačí pohodlne dôjsť do cieľa svojej cesty. ContiSeal™ je lepkavá viskóznna vrstva utesňovacieho prostriedku nanosená vo vnútri pneumatiky, ktorá v prípade defektu utesní okolie prierazu.

SSR systém je technológia spevnenej bočnice, ktorá podobne ako technológia **ContiSeal™** uľahčuje zákazníkovi život v prípade vzniku defektov a nutnosti vymeniť pneumatiku na ceste. Vodič so sebou nemusí voziť rezervu, pretože v prípade defektu umožňuje vozidlu dojazd až 80 km rýchlosťou až 80 km/h. Princíp SSR je založený na zosilnenej samonosnej vystuženej bočnici. V prípade prerazenia zabraňuje rozdrveniu bočnice a to umožňuje vodičovi pokračovať ďalej v jazde.

-cl-

Šampión v úspore paliva pri doprave na veľké vzdialenosti

Continental pripravil pre prevádzkovateľov vozidlových parkov nové pneumatiky z rodiny pneumatík Conti EcoPlus pre nákladné automobily. Sú určené pre dopravu na veľké vzdialenosti. Získali vynikajúce hodnotenie zásluhou výrazne menšieho valivého odporu, vďaka čomu sa podieľajú na zmenšení prevádzkových nákladov vozidiel a súčasne tiež emisií CO₂ – a to bez negatívneho vplyvu na kilometrový výkon. Vývojári pneumatík zo spoločnosti Continental sa sústredili na dve hlavné veci: novú zmes, ktorú optimalizovali pre dopravu na veľké vzdialenosti, a zdokonalený proces výroby, ktorý pomáha zlepšiť valivý odpor a kilometrový výkon. Pneumatiky Conti EcoPlus HS3 + a Conti EcoPlus HD3 + určené pre riadenú a hnanú nápravu sú dostupné od júla tohto roku v rozmere 315/70. Ďalšie rozmery budú postupne dopĺňané od októbra 2021. Pneumatika Conti EcoPlus HS3 + pre riadenú nápravu má oproti predchádzajúcej generácii o 7% menší valivý odpor. Pneumatika Conti EcoPlus HD3 + pre hnanú nápravu má o 12% menší valivý odpor.

Valivý odpor ovplyvňuje spotrebu paliva až z 30%. Okrem toho je valivý odpor jeden z parametrov využívaných v simulačnom nástroji VECTO pri výpočte palivovej účinnosti nákladného automobilu. V záujme zlepšenia transparentnosti procesu výberu pneumatík spoločnosť Continental ponúka kalkulačnú emisií CO₂ a spotreby paliva vychádzajúce zo simulačného nástroja VECTO. Prevádzkovatelia vozidlových parkov si tak môžu spočítať mieru potenciálneho zmenšenia emisií a spotreby paliva pri výbere správnych pneumatík Continental. Zladenie účelu, štruktúry, tlaku a valivého odporu pneumatík je rozhodujúcim faktorom, ktorý určuje, koľko paliva vozidlový park spotrebuje alebo ušetrí. Continental nedávno predstavil aj webovú aplikáciu, vďaka ktorej si môže každý prevádzkovateľ parku jednoducho zkalukovať ako náklady na spotrebu PHM, tak aj zistiť emisie CO₂; <https://www.conti-etools.com/webapps/vecto/>

-cl-

TAJNÁ ZBRAŇ PROTI ŠKRABANCOM

Najlepšie nápady sú väčšinou tie najjednoduchšie. Aby sme sa vedeli lepšie vysporiadať so škrabancami, Nová Dacia Sandero Stepway a Nová Dacia Duster sú teraz vybavené špeciálnymi ochrannými maskami na lište. Sanam, dizajnérka značky Dacia, porozprávala o estetickej, ekonomickej a environmentálnej výhode ich výrobných metód.



Skid plates! Tento výraz hovorí o kúsku ochranného plastu pod predným a zadným nárazníkom, ktorý chráni spodnú časť vozidla pred opotrebovaním. Kryty tiež slúžia na zlepšenie celkovej estetiky nárazníkov. Dacia prehodnotila spôsob výroby týchto plastov tým, že sa rozhodla pre kusy zo zafarbených plastov „do masy“ (mass-coloured plastics).

Najlepšia hodnota za peniaze

„Ochranné dosky pri nových typoch Dacia Sandero Stepway a Duster predstavujú inteligentné riešenia zamerané na to, aby sme zákazníkom poskytli najlepšiu hodnotu za peniaze bez toho, aby sme ubrali na kráse vozidla. To sa dá dosiahnuť navrhnutím efektívnych výrobných procesov, ktoré zohľadňujú aj environmentálne záujmy,“ hovorí Sanam, dizajnérka značky Dacia.

Tradičný spôsob výroby ochranných dosiek je dvojstupňový proces. Najskôr sa do formy vstrekuje plast, známy ako polypropylén, aby získala doska konečnú podobu. Potom, čo je vstreknutý, môže byť natretý napríklad chrómom pre zlepšenie výsledného vzhľadu.



Farba, ktorá sa nemení

Dacia sa rozhodla pre inú cestu. Dacia Sandero Stepway a Duster majú teraz masky, ktoré majú zafarbený už plast použitý na výrobu dielca v celej jeho hmotnosti. Preto sa farba nikdy nemení, na rozdiel od bežnej vrstvy farby.

„Ak lakujete vonkajšiu časť, napríklad ochrannú lištu, aj keď použijete veľmi odolné farby, obvyklé hrčky a škrabance, ktoré vzniknú pri šoférovaní, zmenia farbu a niekedy ju dokonca úplne odstránia. Použitím nášho zafarbenia vydrží farebná povrchová úprava oveľa dlhšie,“ pokračuje Sanam.

Dacia môže dokonca ťažiť zo zlepšenia dizajnu výmenou čiernych častí za šedé... sú rovnako robustné, nevyžadujú žiadne ďalšie náklady a pôsobia celkovo elegantnejšie. Netreba zabúdať ani na potenciálne úspory pre majiteľov vozidiel, ktorí už po menšom poškrabnutí nebudú musieť nechať dielec vymeniť, len aby udržali celkový vzhľad svojich automobilov.

Vo výrobných procesoch je jednoduchosť tiež často matkou všetkých cností. Z tohto dôvodu sa objemovo zafarbené ochranné dosky vyrábajú v jedinom kroku - vstrekaním plastu - na rozdiel od najmenej dvoch stupňov v prípade dosiek, ktoré sú natreté alebo neskôr opatrené inými časťami. Prichádza tiež s bonusom menších výrobných nákladov, z ktorých majú úžitok koncoví zákazníci a ekologickejší proces.

„Budúcnosť značky je obzvlášť vzrušujúca. Zostaneme verní základným tvarom, ale smerujeme do niečoho viac outdoorového a robustného. A keď hovoríme o robustnosti, znamená to aj starostlivo premýšľať o tom, aké používame materiály. O plastoch sme premýšľali veľmi dlho a máme pocit, že používaním recyklovaných a recyklovateľných plastov dokážeme zintenzívniť stratégiu, ktorú sme predstavili v koncepcii Bigster, vytváraním modelov, ktoré sú o niečo lepšie a majú väčšiu hodnotu za peniaze,“ povedala Sanam.

-da-

INTELIGENCIA ROJA PRE AUTOMATIZOVANÚ JAZDU

Bosch a VW využívajú informácie v reálnom čase pre mapy s veľkým rozlíšením. Tok informácií zo skutočnej prevádzky zaisťuje, že úrovne mapy sú vždy aktuálne.

Podpora prielomu automatizovanej jazdy vďaka každému prejde- mu kilometru? Žiadny problém – aspoň nie pre vodičov, ktorí jazdia s Volkswagenom Golf 8. generácie. Vozidlá môžu počas jazdy posky- tovať informácie pre signatúru cesty Bosch. Táto cloudová služba vyu- žíva dáta získané z reálnej prevádzky pomocou snímačov k poskytova- niu a udržiavaniu aktuálnych viacvrstvových máp s veľkým rozlíšením. Rozhodujúci faktor k stále viac automatizovanému šoférovaniu. „Sme nadšení, že môžeme spolupracovať s partnermi na zavedení mobili- ty zajtrajška už dnes,“ povedal Dr. Mathias Pillin, predseda divízie Cross-Domain Computing Solutions spoločnosti Bosch.

Aby mohli autá v budúcnosti jazdiť samy, budú sa musieť spoliehať na veľmi presné digitálne mapy – a na týchto mapách sa budú musieť samy presne lokalizovať. A presne to umožňuje signatúra cesty Bosch. Využíva informácie z radarových a video snímačov a údaje o pohy- be vozidla na rozšírenie bežných navigačných máp o ďalšie vrstvy pre lokalizáciu a riadenie vozidla. Tieto rozširujúce vrstvy sú kompatibil- né s bežnými formátmi máp. Zatiaľ čo v súčasnej dobe sa vytvárajú dáta pre počiatočné vytvorenie signatúry cesty, od roku 2023 bude k dispozícii s prvými službami vo vozidlách a bude vždy rozširovaná a aktualizovaná na základe priebežných informácií. Ostatné úrovne máp ukazujú svoje silné stránky najmä od funkcií Level2-handsfree, ale ponúkajú taktiež výhody na nižších úrovniach od Level1. „Čím viac vozidiel bude poskytovať informácie teraz aj v budúcnosti, tým väčšia a robustnejšia bude databáza pre automatizovanú a asistovanú jazdu,“ hovorí Pillin.

DIGITÁLNE DVOJČA PROSTREDIA VOZIDLA

VW je v Európe masívne zastúpený typom Golf 8 a ďalšie vozidlá budú nasledovať. Konkrétne to vyzerá takto: Vozidlový park počas jazdy generuje pomocou snímačov prostredia informácie o orientač- ných bodoch, ako sú dopravné značky, zvodičlá, obrubníky alebo zna- čenie jazdných pruhov. Vozidlá odosielať dáta celkom anonymne cez VW Cloud do cloudu Bosch, a taktiež iba tie informácie, ktoré sú potrebné pre mapové vrstvy. Na tomto základe je v cloude Bosch vy- tvorená signatúra cesty: akési digitálne dvojčata skutočného prostredia.

Signatúra cesty Bosch umožňuje veľmi presnú lokalizáciu: Aby vozidlo vedelo, kde sa nachádza, porovnáva v reálnom čase informácie, ktoré mu aktuálne poskytujú snímače prostredia, s informáciami svoj- ho digitálneho dvojčata. Toto porovnanie umožňuje vozidlám locali- zovať sa v jazdnom pruhu s presnosťou na decimeter vzhľadom



na veľmi presnú mapu. Pomocou radaru je lokalizácia spoľahlivo možná aj za nepriaznivých poveternostných podmienok, ako je hmla, dážď a sneh, kedy je detekcia prostredia pomocou kamery obmedze- ná alebo dokonca nemožná.

PRIRODZENÉ JAZDNÉ SPRÁVANIE SA AUTOMATIZOVANÝCH VOZIDIEL

Signatúra cesty taktiež umožňuje pohodlnejšie a bezpečnejšie priečne a pozdĺžne vedenie automatizovaných vozidiel, pretože ob- sahujú nielen informácie o orientačných bodoch, ale taktiež o geo- metrii vozovky, usporiadaní jazdných pruhov, dopravných značkách alebo rýchlostných obmedzeniach, a dokonca aj o typickom správaní sa vodičov v určitých miestach. Ako vodiči vchádzajú do zákruty, kedy pred križovatkou stúpia na brzdu, ako sa správajú pri zmene jazdného pruhu a odbočovaní. Na to služba využíva údaje o pohybe, ako je rýchlosť, uhol natočenia volantu alebo otáčky kolies. V bu- dúcnosti bude signatúra cesty schopná poskytovať tieto informácie vozidlám – a podporiť tak čo najprirodzenejší, najpohodlnejší a naj- bezpečnejší jazdný zážitok pri automatizovanej jazde. S každým prejde- ným kilometrom sa Bosch a VW k tomuto cieľu približujú.

-bch-



Benzín Blue Gasoline

Ponuka obnoviteľných palív pre spaľovacie motory so zmenšeným obsahom CO₂ rastie. Po R33 Blue Diesel teraz spoločnosti Bosch, Shell a Volkswagen prichádzajú aj s benzínom, ktorý produkuje po spálení v motore menej kyslíčnika uhličitého. Palivo, ktoré sa nazýva Blue Gasoline, je zložené až z 33 % z obnoviteľných zložiek a za- bezpečuje tak zmenšenie emisií CO₂ od zdroja po koleso najmenej 20 % na kilometer jazdy. S flotilou 1000 vozidiel VW Golf VIII poháňaných motorom 1.5 TSI je možné za predpokladu 10 000 ročne najazdených kilometrov vy- produkovať o 230 ton CO₂ ročne menej. Spoločnosť Shell taktiež kompenzuje zvyšné emisie CO₂ z používania Blue Gasoline prostredníctvom certifikovaných kompenzač- ných opatrení. V pláne je v priebehu roka zaviesť palivo na bežných čerpacích staniciach v Nemecku.

Palivo Blue Gasoline spĺňa normu EN 228/E10 a dokonca ju v zák- ladných parametroch, ako je stabilita skladovania a frakčné správanie, prekračuje. Kvalitné aditívy zabezpečujú tiež vysokú úroveň čistoty motora a ochrany proti korózií. To znamená, že toto palivo je možné nielen distribuovať prostredníctvom existujúcej siete čerpacích staníc, ale tiež používať vo všetkých nových aj existujúcich vozidlách, ktoré sú schválené na prevádzku s benzínom Super 95 E10. Až 33 percent podielov z obnoviteľných zdrojov sa skladá z nafty na báze biopaliva alebo etanolu certifikovaného certifikačným systémom ISCC (Inter- national Sustainability and Carbon Certification). Nafta sa napríklad získava z talového oleja, ktorý je okrem iného vedľajším produktom pri výrobe buničiny na výrobu papiera. Alternatívne môžu ako výcho- diskové materiály slúžiť aj ďalšie zvyšky a odpadové materiály. V projekte Blue Gasoline všetci traja partneri spoločne špecificky definovali vlastnosti paliva, ktoré je potrebné dosiahnuť, pokiaľ ide

o požiadavky motorov a skladovateľnosť. Vyvinutý produkt bol in- tenzívne testovaný na skúšobných stoliciach motorov a v skúšobných vozidlách – s trvalo pozitívnymi výsledkami. Spoločnosť Bosch zavie- dela Blue Gasoline na svojich nemeckých podnikových čerpacích sta- niciach už v máji 2021, najprv v závode v Schwieberdingene. Dodávky konvenčného benzínu Super 95 E10 potom budú postupne ukončené. Spoločnosť Bosch už od konca roka 2018 ponúka na svojich podniko- vých čerpacích staniciach naftu R33 Blue Diesel ako jediné dostupné palivo pre svoje automobily a interné zásobovacie vozidlá. R33 Blue Diesel je k dispozícii aj na stále viacerých bežných čerpacích staniciach v Nemecku. V súčasnej dobe je v celej krajine už osem čerpacích sta- níc rôznych značiek. Ďalšie budú pribúdať.

OBNOVITELNÉ PALIVÁ NIE SÚ NÁHRADOU ELEKTROMOBILITY

Pre spoločnosť Bosch nie sú obnoviteľné palivá, palivá so zmenšeným obsahom CO₂ alebo CO₂ neutrálne palivá náhradou elektromobility, ale jej doplnkom. Tieto palivá majú v zásade zmysel pre všetky druhy dopravy, ale najmä pre tie, pre ktoré zatiaľ neexistuje jasná a ekonomic- ká cesta elektrifikácie. Okrem lodí a lietadiel ide predovšetkým o ťažké dopravné prostriedky a existujúce vozidlá, ale aj o všetky vozidlá so spaľovacími motormi alebo hybridným pohonom, ktoré dnes sú a pri- chádzajú na cesty a v nasledujúcich desaťročiach stále budú pribúdať na cestách po celom svete. S cieľom podporiť rýchle prenikanie na trh sa kladie dôraz na obnoviteľné biogénne a syntetické zložky pa- lív, ktoré môžu byť vo veľkom rozsahu pridávané do súčasných noriem pre palivá. Používaním Blue Diesel a Blue Gasoline Bosch dokazuje, že nielen nové vozidlá, ale aj existujúci vozidlový park môžu prispieť k zmenšeniu emisií CO₂ v odvetví dopravy, a tým aj k dosiahnutiu cieľov v oblasti klímy.

-bch-

Vítaz ankety

DEDEČEK AUTOMOBIL 2021 PRAGA ALFA



Historické vozidlo Praga Alfa z roku 1914 je víťazom 16. ročníka ankety Dědeček automobil, ktorú tradične vyhlasuje Mobile muzeum ČR z Liberca. Majiteľom víťazného vozidla Praga Alfa z prvej série s výrobným číslom 338 je pán Milan Urban z Doubravice pri Dvore Králové nad Labem. Porota ocenila unikátnosť vozidla a dobu, v ktorej vzniklo.

Projekt Dědeček automobil oceňuje novinky, ktoré sa objavujú medzi historickými vozidlami. Anketa sa koná od roku 2003 a prvým víťazom bolo historické vozidlo RAF 10 vyrobené v roku 1909 v Reichenbergu, dnešnom Liberci.

Posledný v abecede



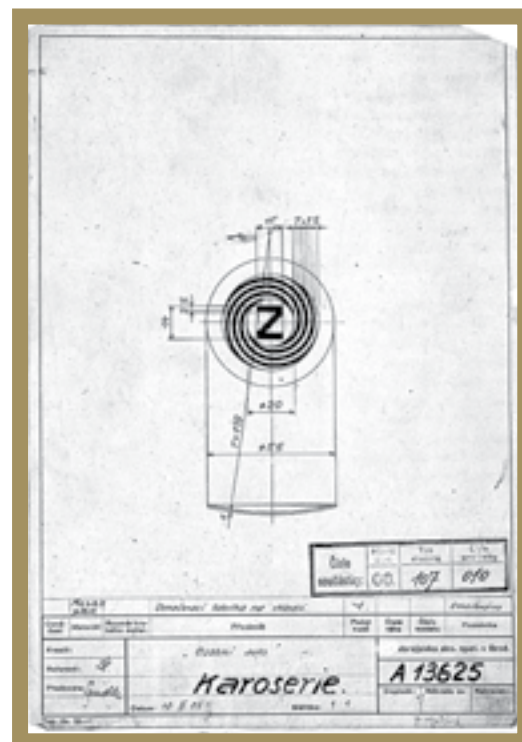
Československá zbrojovka, akciová spoločnosť, so sídlom v Brne mala po skončení prvej svetovej vojny mimoriadne veľké výrobné rezervy. Preto vtedajšie vedenie hľadalo pre fabriku náhradný výrobný program. Jednou z perspektívnych možností sa ukazoval automobilový priemysel.

V roku 1924 vyrobili prvý automobil, ktorý niesol označenie Disk. Išlo o jeden z prvých automobilov v Európe s dvojtaktým štvorvalcovým motorom. O dva roky neskôr predstavili nový typ s písmenom Z a novým logom na kapote.

Originálny znak automobilovej značky Z symbolizuje vnútorný priezor hlavne strelnej zbrane uprostred s písmenom Z. Bol vybraný spomedzi viacerých návrhov a odvtedy (1926) zdobilo všetky automobily vyrobené brnenskou zbrojovkou logo s kruhovou špirálou a s písmenom Z.

Zbrojovka vyrábala tiež bicykle, motocykle, traktory, váhy, mäsiarske stroje a ďalšie produkty. Na všetkých svietilo logo Zbrojovky.

Jej autorom bol vtedy mladý pracovník továrne František Derlík, ktorý tu odpracoval celý život. Jemu vďačí podnik aj za ďalšie názvy produktov, ktoré neskôr vymyslel. Zetina pre šijacie stroje, Zeta pre váhy, alebo kombináciu hlásky „Z“ a druhej časti slova traktor vznikol dodnes svetoznámy Zetor.



Nákladné automobily Škoda 706 RT

Pamätáte si film Dívka na koštěti? Unikajúci chlapi pomocou čarodějnickej knihy neustále menili autá, v ktorých unikali pred policajtmi. Najprv to bola Tatra 57, potom Ford Taunus 17 m a potom Fiat 500. Poslednou premenou bol nákladniak. Bola ním Škoda 706RT.

Začiatkom 50. rokov sa výroba nákladných automobilov Škoda presunula z Avie v pražských Letňanoch do budúceho sídla podniku Liaz v Jablonci nad Nisou a Mnichovho Hradišta. Pokles odbytu typového radu Škoda 706 R prinútil vedenie LIAZu k urýchlenej príprave nového modelu. V podniku Liaz bolo vytvorené nové vývojové oddelenie, ktoré hneď začalo pracovať na vývoji nových nákladných automobilov a to tak proptne, že už koncom roku 1955 bol pripravený prvý prototyp. Je zaujímavosťou, že jeho predvádzania sa zúčastnila i kopřivnícka Tatra s prototypom T-137. Po skúšobných jazdách a porovnaní technických parametrov oboch prototypov bolo rozhodnuté vyrábať práve Škodu 706 RT - ako vozidlo modernej koncepcie, na vyššej technickej úrovni a väčšej konkurenčnej schopnosti na zahraničných trhoch. Trambusová karoséria bola v tom čase medzi nákladnými automobilmi pokrokovým trendom. Nápravy v prototypu pochádzali ešte z predchádzajúcej generácie vozidiel Škoda 706 R, preto v roku 1956 bol dokončený ďalší prototyp, tentoraz už v takmer definitívnej podobe, pripravený do sériovej výroby. Nový typ dostal označenie Škoda 706 RT (T - podľa trambusovej karosérie).

V roku 1957 začala výroba prvých sériových vozidiel modelov RT, RTch, RTC, RTV a aj RTOch, RTD, RTOS a RTD. Výroba z roku 1958 zo 4070 kusov vrástla na 5359 kusov v roku 1959. Maximum dosiahla v roku 1968, kedy vyrobili 9142 vozidiel Škoda 706 RT. Nákladné vozidlá triedy 706 RT boli, spolu s neskôr uvedenými modelmi 706 MT a 100, vyrábané až do 80. rokov minulého storočia. Trieda vozidiel 706 RT sa v porovnaní s predchádzajúcou generáciou 706 R líšila predovšetkým modernizáciou motora, náprav a kabíny. Základnou pohonnou jednotkou bol motor so zdvihovým objemom 11 781 litrov („vrtanie“ x zdvih - 125 x 160 mm), ktorý prevzala z typu 706 R. Motor dostal priame vstrekovanie a mal kompresný pomer 16,5: 1. Spotreba vozidla bola podľa informácií výrobcu 24 litrov nafty a 0,8 litra oleja na 100 km. Štandardne mali vozidlá palivovú nádrž objemu 175 litrov. Na želanie mohol mať automobil dve nádrže. Motor bol kvapalinou chladený, s chladičom umiestneným pred motorom pod čelným panelom kabíny. Nalievacie hrdlo chladiacej kvapaliny bolo umiestnené vpredu na kapote vozidla v úrovni okien. Objem chladiacej kvapaliny bol 45 litrov. Zátka chladiča bola pretlaková a umožňovala zväčšenie tlaku v chladiči o 0,3 atm, čo zväčšovalo bod varu vody na 107 °C. Termostat udržiaval teplotu chladiacej kvapaliny v rozmedzí 85 až 95 °C. K presnejšej regulácii slúžila clona chladiča ovládaná otočným kohútom na motorovom tuneli v dosahu vodiča. Elektrická sústava vozidla pracovala s napätím 24 V s dvoma akumulátormi 12 V/165Ah a dynamom 24 V/300 W. Modernizáciou motora bol výkon zväčšený z 99,2 kW (706 R) na 117,6 kW (706 RT) pri 1900 ot./min. Prevodovka bola päťstupňová, s možnosťou radenia do rýchla. Spojka bola dvojkotúčová, suchá. Vozidlo dosahovalo maximálnu rýchlosť v závislosti od prevodu rozvodovky medzi 60 až 85 km/h.

Zmeny sa dotkli aj oboch tuhých náprav. Kolesá s diskami typu Trillex mali pneumatiky rozmeru 11x20“, na zadnej náprave boli zdvojené kolesá. Riadenie bolo závitovkové s pneumatickým posilňovačom, umiestneným pred prednou nápravou. K niektorým modelom mohli mať vozidlá na želanie hydraulické riadenie. Odpruženie oboch náprav zabezpečovali pozdĺžne listové pružiny s kvapalinovými tlmičmi na prednej náprave. Brzdy malo vozidlo tlakovzdušné.



ASI NAJZNÁMEJŠOU BOLA NADSTAVBA PRE ZBER A ODVOZ DOMOVÉHO ODPADU



NOSIČ KONTAJNEROV NA PODVOZKU S-706RT SLÚŽIL AJ AKO ODŤAHOVKA



PROTOTYP VALNIKOVÉHO PODVOZKU ŠKODA 706 RTCH Z ROKU 1956 NA DISKOVÝCH KOLESÁCH



ŽERIAV NA PODVOZKU ŠKODA 706-RT



Nožná (prevádzková) brzda pôsobila na všetky kolesá, parkovacia bola mechanická a pôsobila na kolesá zadnej nápravy. Okrem toho bolo vozidlo vybavené odľahčovacíou motorovou brzdou. Celková hmotnosť vozidla sa pohybovala v závislosti od vyhotovenia a jeho nadstavby od 5900 – 6850 kg, užitočná okolo sedem ton, tiež v závislosti od nadstavby tak, aby neprekročila celkovú povolenú hmotnosť 15 000 kg.

Vozidlá triedy RT mali úplne novú kabínu trambusového typu, ktorá bola priestrannejšia a pre posádku pohodlnejšia. Pracovisko vodiča bolo umiestnené vpredu, vľavo od mohutného motorového krytu, ktorý prechádzal kabínou po celej jej dĺžke. Na kryte motora bola ovládacia doska a pod ňou ovládacia páka motorovej brzdy. Štandardne bola kabína pre štyri osoby, vozidlá diaľkovej medzinárodnej dopravy boli dvojmiestne, s dvojicou závesných lôžok na odpočinok posádky. Predné sedadlá boli odpružené a polohovateľné, zadné boli pevné a odnímateľné. Vykurovanie interiéru vozidla bolo teplovzdušné. Kabína bola na ráme fixne upevnená pomocou silentblokov, prístup k motoru bol po odňatí krytov motorového tunelu v kabíne. Nákladné automobily Škoda 706 RT sa podľa dokumentácie z roku 1966 dodávali v tých najrôznejších podobách a nadstavbách. Od nákladného valníka, cez sklápač, cisternu až po ťahač návesov.

Automobily Škoda RT sa exportovali prostredníctvom podniku zahraničného obchodu Motokov do mnohých krajín východného bloku, ale i do západnej Európy a zámoria. Návesové ťahače RTTN vyrábané od roku 1960 boli do výroby uvedené na základe požiadaviek zahraničných zákazníkov. Do polovice 80. rokov sa vyrobilo viac ako 150 tisíc vozidiel typu RT. Na cestách Slovenska ich možno ešte i dnes kde-tu zazrieť v prevádzke. Najčastejším variantom vozidiel RT, ktoré sú u nás v prevádzke, sú hasičské striekačky RTHP, ktoré slúžia vo viacerých dobrovoľných hasičských zboroch. Ďalej sú to kropiace vozidlá AKV na podvozkoch RTH. Sem-tam sa objaví ešte aj žeriav, trolejové veže, respektíve vysokozdvížne plošiny. Výroba bola ukončená v roku 1985.

SKÚSOBNÁ VYKLAPANIA VYBUDOVANÁ V PRIESTOROCH LIAZ V MNÍCHOVOM HRADIŠTI

WANDERER V PEZINKU

Koncom 20. rokov minulého storočia bola Bratislava mladým hlavným mestom Slovenska a nemala ani 100 000 obyvateľov.

V tom čase aj v Bratislave začali vznikať zastúpenia zahraničných automobiliek. Boli tam takmer všetky známe značky motocyklov a automobilov. Jednou z mála výnimiek bola automobilka Wanderer, ktorá podľa dobovej reklamy mala zastúpenie v Pezinku. Nevieťme viac o zástupcovi značky ako uvádza plagát, ale možno niektorý z našich čitateľov to vie a o jej zástupcovi nám povie niečo viac.



RODOKMEŇ MERCEDESU ZAČÍNA NA MORAVE

Ak ste vyznávačmi automobilov s trojčipou hviezdou, meno Emil Jellinek je vám určite povedomé.

To, že meno znie príliš česky, nie je náhoda. Jeho otec, Adolf Jellinek, sa narodil v moravskej obci Drslavice, neďaleko Uherskeho Brodu. Bol židovským učencom, liberálnym rabinom a kazateľom známym v Lipsku a vo Viedni. Vypracoval sa až na vrchného rabína.

Jeho syn, Emil Jellinek, sa narodil 6. apríla 1853 v Lipsku. V škole nepatril k tým najusilovnejším a všemožne sa snažil jej vyhnúť. Nakoniec sa mu podarilo uchytiť sa v železničnej spoločnosti, prostredníctvom ktorej sa o dva roky neskôr dostal do Francúzska. Vďaka otcovým známostiam sa dostal na konzulát Rakúsko-Uhorska v Maroku. Tu sa začala jeho diplomatická kariéra. Vojskej službe sa vyhol nástupom na miesto zástupcu konzula v Alžíri. Tu urobil spolu so svojim budúcim svokrom prvý výhodný obchod s tabakom. Ešte lepšie sa mu darilo v poisťovníctve.

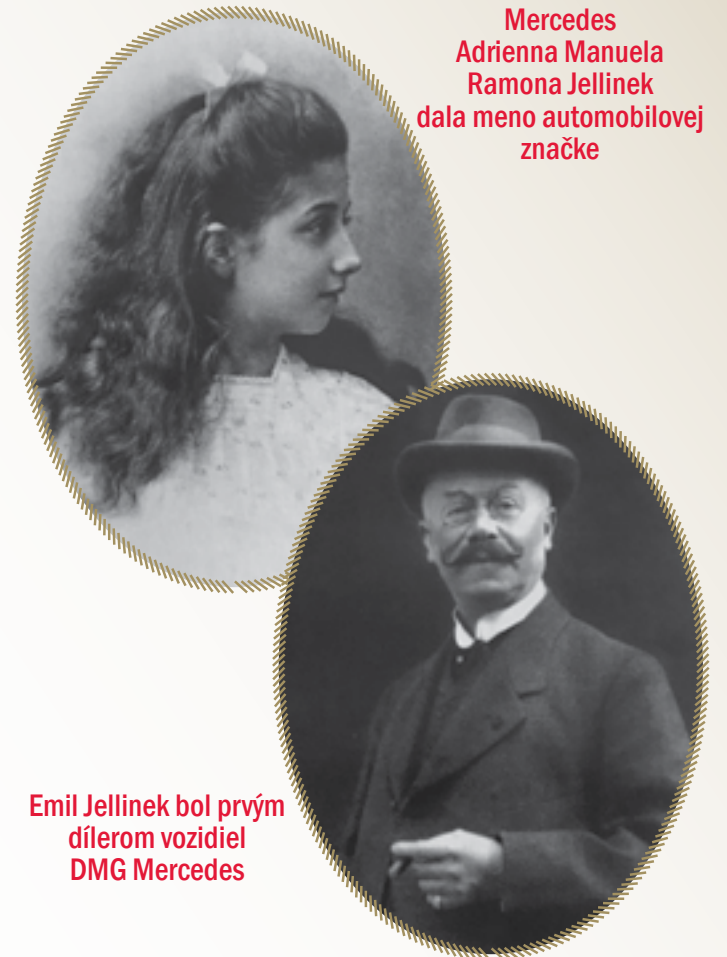
Od roku 1884 žil v Badene neďaleko Viedne. Tu sa jeho manželke v roku 1889 narodila dcéra, ktorú pokrstili Mercedes Adrienna Manuela Ramona. Meno bolo trochu dlhé a tak ju volali Mercedes. O štyri roky neskôr Emil Jellinek ovdovel. Odvtedy zimné mesiace trávil s rodinou na francúzskej riviére. Tam sa čoraz častejšie stretával s prvými automobilmi. Najprv mal francúzsku trojkolesku De Dion Bouton, potom voituretu Léon Bollée a nakoniec Benz. Keď sa v roku 1896 objavil v istom letáku inzerát Gottlieba Daimlera, rozhodol sa navštíviť Cannstatt. Nielen preto, aby si objednal nový Daimler, ale aby spoznal pánov Daimlera a Maybacha. Tam začala ich plodná spolupráca. Jellinek získal zastúpenie Daimlera vo Francúzsku a začal značku propagovať na rôznych podujatiach. Nechcel jazdiť pod svojim menom, preto hľadal nejaký pseudonym. Inšpiráciou mu bola jeho milovaná dcéra Mercedes. Monsieur Mercedes v roku 1899 zvíťazil na vozidle typu Phonix 4,9 l. V apríli roku 1900 sa po prvý krát objavilo označenie Mercedes na spoločne vyvinutom produkte pánov Daimlera a Jellinka a nieslo označenie Daimler – Mercedes. V júni roku 1902 bol názov Mercedes zaregistrovaný ako obchodná značka a o tri mesiace neskôr získal ochrannú známku. V júni 1903 Emil Jellinek požiadal úrady o zmenu priezviska z Jellinek na Jellinek-Mercedes.

Automobilka Daimler rýchlo expandovala a Jellinek mal z nej celkom slušný príjem. Avšak jeho predstavy o smerovaní značky sa podstatne líšili od plánov majiteľov, preto sa zameral na kariéru v diplomatických službách ministerstva zahraničia Rakúsko-Uhorska. Stal sa konzulom Monarchie v Mexiku a potom v Monaku. Peniaze získane obchodom investoval do nehnuteľností. V Nice vlastnil dva hotely, ďalší v Paríži. Patrilo mu kasíno a zámok Chateau Robert na francúzskej riviére. Istá kariéra v diplomatických službách sa skončila vypuknutím prvej svetovej vojny. Nemčina v tom čase sa vo Francúzsku nenosila a Jellinka považovali za špióna. Nakoniec sa rodina uchýlila do Ženevy, kde Emil Jellinek 21. januára 1918 zomrel.

A čo sa stalo s dcérou Mercedes? V roku 1909 sa v Nice vydala za viedenského baróna Karla Schlossera, s ktorým mala dve deti. Po rozvode si vzala ďalšieho baróna a sochára Rudolfa von Weigla, ktorý o niekoľko mesiacov neskôr podľahol tuberkulóze. Tri roky po fúzii tradičných nemeckých automobiliek a vzniku značky Mercedes-Benz zomrela i tá, ktorá dala jej meno. Po kremácii bola urna s jej pozostatkami uložená na centrálnom cintoríne vo Viedni.

A ak niekedy zavítate do mesta Baden pri Viedni, pozrite si v kúpeľnom parku fontánu Undine. Tvár hlavnej postavy modeloval sochár podľa Mercedes Jellinek.

Mercedes
Adrienna Manuela
Ramona Jellinek
dala meno automobilovej
značke



Emil Jellinek bol prvým
dilerom vozidiel
DMG Mercedes



Už v roku 1900 sa v rakúskom časopise objavila
fotografia vozidla s označením Mercedes



Obchodná značka Mercedes bola
zaregistrovaná v roku 1902

KTO OŽIVUJE SVETY EN MINILATURE?

PREISER

To, že značka PREISER ponúka najmodelovejšie a najkvalitnejšie figúrky na svete v najširšom sortimente, vie hádam každý modelár a zberateľ. Existujú aj iné značky - o tom v tomto príspevku čosi viac. **Začnime novinkami PREISER 2021...**



Neuveriteľné: číta celá rodina!
Žiaľ, len v M 1:22,5/LGB



Zberači húb v najväčšej M 1:22,5



Hudobný skladateľ Ludwig van Beethoven (1770 – 1827).

Myslite, že má krátke nohy, či pridlhé nohavice?



Hasiči v moderných uniformách - modrá verzia (M 1:87/H0)



Séria figúrok na tému „Umyvanie áut“ v M 1:87/H0



Pri (či v?) pekárni (M 1:87/H0)



Návštevníci sauny (M 1:87/H0)



Poľovníci a ich pomocníci (M 1:87/H0)

Začnime však novinkami PREISER v najväčšej mierke M 1:22,5 spájanej so záhradnými modelovými železnicami, hlavne LGB. Lebo dokážu jazdiť aj uprostred zimy medzi haldami snehu! V lete medzi záhonmi kvetín a živými bonsajmi. A prečo? Pretože tieto figúrky majú ešte aj oči namalované ako živé! Hľa, scénka dnes už nevšedná – číta celá rodina! Babka svoju neraz prečítanú obľúbenú knižku o tých dvoch mladých šialencoch, Júlii a Rómeovi, ktorí sa zahubili skôr, ako sa stihli zviať. Lebo nemali čas si ani pohovoriť, a veci si vysvetliť. Oma po nej siahne vždy potom, keď už má tých našich kanálov so surovosťami a násilím plné zuby... Vnučka, Etelka sa však len tvári, že číta: sníva. Ako si dá urobiť viacero plastík – nech všetci prasknú od závidosti! Teda raz, ak bude mať na ne raz peniaze... Zato blondavý Peťo číta s hlbokým záujmom: o svojom obľúbenom nemeckom spisovateľovi Karlovi Mayovi (1843 – 1912),

učiteľovi, ktorý mu priniesol do života jeho dvoch najväčších hrdinov! Apačského náčelníka Winnetoua a jeho bieleho brata Olda Shatterhanda/“Roztrásenú“ ruku. Lebo Peťo sa učí aj anglicky – jeden nikdy nevie... Z vlastnej iniciatívy si prekladá aj priezviská a prezývky. A tých bolo pri budovaní železnice v USA v 19. storočí neúrekom... A, len si to predstavte, hoci v Amerike K. May nebol nikdy, všetko opísal tak, ako to tam naozaj bolo: aj tých vagabundov, čo prepadávali vlaky s cestujúcimi už vtedy, hoci železničný úsek ešte dokončený nebol. Iní zas, keď zistili, že americká armáda potrebuje pre vojsko kopy mäsa, žiadne telatníky stavať nezačali, a Indiánom vyhubili takmer všetkých bizónov v prérii skôr, ako ich poslali do ich nových rezervácií. V knihe sa píše aj to, že učiteľ, K. May bol viackrát zatknutý: raz ukradol sviečky z výzdoby triedy, inokedy odcudzil hodinky spolubývajúcemu, nezaplátil za päť kusov zhotoveného

Kriminalisti sa ohradili... podľa textov na páske v USA/GB (M 1:87/H0)



Mestská polícia v USA (2. Sériá) v M 1:87/H0



Svätý Bonifác (kresťanský patrón Nemecka)

šatstva, a manipuloval aj s falošnými peniazmi, či ukradol kone... Prejdime k zberačom húb: hľa, akým dubákom sa pýši tatko, a koľko ich už majú v košíkoch jeho potomkovia! Tak si spomínam: raz, na Važeckých lúkach, ich rástlo po letnom daždi habadej, no najväčší, zdravý a veľký takmer štvrt metra, rástol pri jednej ohradenej chatke, hneď pri bránke ohrady zvonka – aj keď stavať sa tam nesmelo. Ale majiteľ ohradenej chatky si ju postaviť dokázal, a cez leto ľuďom z Prahy prenajímal – platili dobre. No sotva sme ten výstavný dubák odtrhli, hosť z chaty vybehol, kričiac: Co to děláte? Ja si ho hýčkám od rána, a vy mi ho znárodníte... Tak sme aj s mladšou sestrou uháňali do Tatranskej Štrby, kde sa dovolenovalo – cestou pri nás zastavovali autá, či ho nepredáme? Nie – aby rodičia videli, že sme už lepší zberači ako oni... O živote nemeckého hudobného skladateľa Ludwiga van Beethovena (1770 – 1827) sme sa toho vďaka jedinému dobrému učiteľovi hudobnej výchovy na základnej škole dozvedeli mnoho: bol z rodiny hudobníkov v Bonne, starý otec, dirigent kapely pochádzal z Belgicka (preto to zvláštne priezvisko, ktoré sa číta správne „bétóvn“), že malý Ludwig už ako osemročný vystupoval na koncertoch a v jedenástich opustil školu, aby mohol sám aj komponovať... Hoci po tridsiatke začal strácať sluch, a v roku 1816 celkom ohluchol, svoje skladanie nevzdal... našťastie! Ký div, že mal veľký vplyv na vývoj klasickej hudby aj v 19. a 20. storočí! Nečudo, že PREISER mu teraz zhotovil jeho prítazlivú figúrku – ani nie tak pre milovníkov záhradných železníc, aby si ju postavili vedľa parnej (elektrickej) lokomotívky, ale hlavne pre milovníkov jeho hudby! Ráno vstaneš, a z nočného stolíka na teba hľadí veľikán hudby: hneď pookreješ. Večer zaspávaš s pocitmi, že aj keď je to všetko dookola stále čudnejšie, život sa vďaka naozaj dobrej hudbe ešte dá vydržať... Prejdime k novinkám v M 1:87/H0 2021 (I. časti, ďalšia by mala nasledovať): takmer všetky sú na obrázkoch. A čo povedať o ostatných značkách, ktoré dnes figúrky vyrábajú takisto? Perlička: BUSCH tento rok priniesol figúrku inseminátora s jeho vercajchom i kravou... Čo pripomenulo, ako sme raz autom prešli z diaľnice na miestnu asfaltku, dookola kvitli jarné lúky. Po okraji cesty išla mladá žena s kravou na povraze. Krásny pohľad – tak sme ju slušne pozdravili, predstavili sa, a ona seba: som Maríková, z Maríkovej, ideme s Rysulou k bujakovi... Bože môj, ako len ľudia aj tú prírodu obrali o jej prirodzenosť... Mimochodom, BUSCH svoje figúrky používa ako hlavných hrdinov pre svoje nové mini scénky. Nedávno zopakoval v M 1:87/H0 scénu z jedného amerického filmu: štyridsiatka Alíbabových zločínkov sa vracia do basy potom, čo celý deň na páliacom slnku na poli mačetami vytínali náletovú burinu v ich výške – a čo vidia? Dcéra či manželka šéfa zamrežovanej inštitú-

cie špongiou, dookola sama pena, len v plavkách, šampónuje auto. A úmyselne provokuje – načo ste sa, somári, dali pochytať? Somári sa síce z toľkej horúčavy priam zviňajú, no mlčia – do samotky sa nechce nikomu. BUSCH scénu dokonale zopakoval – aj s tým množstvom peny, hoci tentoraz na európskom autíaku. Alíbabových zločínkov nahradil figúrkami od PREISERA – inak žiadny rozdiel. Najširší sortiment aj pohyblivých figúrok, no aj rôznych „živých“ technických zariadení pod označením „eMotion, pohyblivý svet“ ponúka Viessmann: od kamennej pumpy s tečúcou vodou, po krídľ sliepok s kohútom, zobúcim zo zeme zrno. Ten tečúci prúd vody verne imituje priehľadný otáčajúci sa akrylový element v tvare špirály pohyb zabezpečuje max. 50 mm dlhý pod povrch zapustený pohon v tvare valca. Kto to ešte nevidel, žasne: nad koscom kosiacej trávy – jeho žena ju hrabe, nad za stolom sediacimi milovníkmi piva, ktorí si kríglom pripájajú na zdravie, kováč kuje kus žeravého železa (pomohla svietiaci mikroLEDka), nad hráčom na pouličnom verkle, ktorý ho roztáča (opica na ňom sedí, kontrolujúci jeho i zvedavcov – melódie zabezpečuje jeho súčasť, elektronický mikroblok s minireproduktorom, ale nechýba ani vzpínajúci sa kôň, pasúca sa krava hýbucou hlavou, žena prášiaci koberec (pracháč len tak lieta, iná s dreveným valčekom na cesto v ruke víta oneskorený príchod manžela so sklonenou hlavou atď. Aby sme nezašli príďaleko: nechýba ani chlap sediaci v drevenej búde s vyrezaným srdcom na dverách, čítajúci sústredene noviny, takže mu uniká, že vietor striedavo dvere roztvára a zatvára. V ponuke je toho omnoho viac! Vráťane „cenzurovaných“ obrázkov ďalších ľudských aktivít... Policajt stopuje autá s červenou rozsvietenou plackou, vlakový výpravca posieľa všetkých preč zelenou, záchranári ratujú ženu na vozovke – dávajú jej srdcovú masáž... Ale pozor! Keď som si na modelárskej burze kúpil päť prasiatok na prahu dospelosti, zasol som: hoci aj so svinami jedným slušne, vychovane a s citom, dve z nich mi na podložke nechali svoju zadnú šunku aj s paprčkami skôr, ako som ich stihol postaviť na všetky štyri. Dôkaz, že hoci je tvrdý polystyrén na figúrky pevný, na trhu sú aj jeho biedne imitácie... Viete čo? Prelistujte si katalógy jednotlivých modelárskych značiek a zistíte, že pod značkou kibri sú aj figúrky dospelých a detí síce podobné človeku, no viac robotom, aké už obsluhujú hostí v japonských reštauráciách. **A viete, že slovo „robot“ použil ako prvý človek na svete českých spisovateľ Karel Čapek (1890–1938) v svojej dráme RUR? Pre extrémne inteligentný stroj. Svet si ho prisvojil, a je len na nás, aby sme ho nenapodobňovali aj osobne...**



Práca doma

Hasič s dieťaťom

Poštár

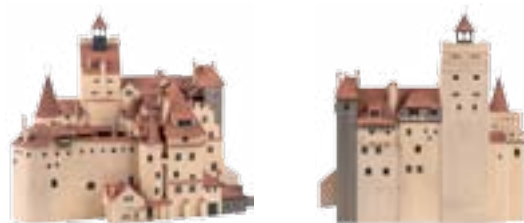
Poľovník so psom a terénnym autom (hotový model v M 1:87/H0)



PREDTÝM KLÁŠTOR, TERAZ HRAD: GRÓFA DRACULU!



Komu by napadlo, že jedného dňa tu bude reč nielen o najprestížnejšom hrade Rumunška dnes, ale aj o krvilačnom Draculovi? A vidíte – aj to už prišlo na rad. Vďaka limitovanému prémiovému modelu v M 1:87/H0 značky FALLER



Je pochopiteľné, ak ľudia jubileá oslavujú, spomínajúc na to, na čom sa sami vôbec nepodieľali... Iní ale áno! Keď v roku 1946 bratia Edwin a Hermann Fallerovci z Čierneho lesa (D) zakladali v svojej malej dielni podnik na výrobu príslušenstva k modelovým železniciam, netušili, že v našich časoch bude ich už dávno moderná, na celom svete známa spoločnosť ročne odosielať do sveta viac ako milión dvestotisíc zásielok (jej katalóg stavebníc modelového príslušenstva ma vyše 500 strán!) - hlavne do Nemecka a susedných krajín. A, že pri 70. výročí založenia podniku (2016) tu bude aj 5 kg stavebnica s viac ako 1400 dielcami, z ktorej sa na ploche 604 x 517 x 374 mm dá postaviť v M 1:87/H0 - celý kláštorový komplex! Presne podľa reálnej predlohy (všetko zmeral dron) z 15. storočia - kedysi benediktínskeho kláštora, dnes evanjelického seminára z württemberského Blaubeurenu. Zopár zaujímavostí o modeli vyvíjanom 14 mesiacov: prvý vzorový hotový model pre fotografiu na veko stavebnice skladali dva mesiace - dohromady však bolo na všetko zaznamenaných vyše 2500 pracovných hodín! Cena stavebnice pri premiére bola bez centa 400 €, novinka charakterizovaná ako limitovaný prémiový model. Aby toho nebolo dosť: podobný model, kláštor Bebenhausen, o polovicu menší (339 x 263 x 230 mm), novinka z roku 2018, dostali aj priaznivci o polovicu menšej M 1:160/N (plošne stačila len ¼ plochy modelu v M 1:87/H0 - bez centa za 200 €. Hoci predlohy kláštorov prechádzali stáročiami rozširovaním a renováciami, ich dnešná podoba je mimoriadne

príťažlivá... Navyše, modelovo verne spodobené boli nielen vonkajšie steny či strechy, ale aj rôzne stavebné ozdobné prvky - aj v interiéri. A priložený bol i servomotor, špecialita spoločnosti FALLER: umožňuje rozhybať kostolný zvon! Kto túži jeho zvonenie aj počuť, mal by vedieť, že rad výrobcov (BUSCH, VIESSMANN...) už roky ponúka špeciálne elektronické stavebné bloky malých rozmerov s mini reproduktorom - kostolník tu potrebný nie je... Summa-summarum: kláštor očarí každú citlivú dušu - aj ateistu... V septembri 2021 (75 rokov existencie značky FALLER), pribudne aj najslávnejší hrad Rumunška, Bran. Skvele udržiavaný - údajné letné sídlo povestného zloducha, grófa Dracula zo Sedmohradska... Hoci pozor! Kým svet ho pozná ako hororovú bytosť, v Rumunsku ho uznávajú ako národného hrdinu! Ako je to možné? Tak, že pre Rumunov ostal hrdinom a bojovníkom proti Osmanskej ríši, kým pre zvyšok sveta len krvilačnou príserou - hlavne vďaka knihe írskoho spisovateľa Brama Stokera (1847 - 1912) z roku 1897 - DRACULA. A po nej aj z radu filmov... Jej viazané vydanie v slovenčine vyšlo v roku 2000 - pre deti od 10 rokov! Pokiaľ ide o Draculove sídla, hlavným sídlom bol stredoveký hrad Poenari, dnes zrúcanina na strmých skalách Transylvánskych Álp. Otázkou je, ako sa hrad Bran, jedna z najdrahších nemovitostí Rumunška (dnes v cene 140 miliónov dolárov) mohol stať jeho údajným letným sídlom - ide len o reklamu turistického ruchu? Tak či onak, je predlohou najnovšieho super modelu značky FALLER... Historicky však patril



aj vojvodovi/kniežatu Vladovi III. Draculovi. Hrad postavilo v roku 1212 spoločenstvo obchodníkov z neďalekého Brašova - mal chrániť prepravu prevážaných tovarov Rucar-Branskou roklinou vedúcou naprieč Karpatmi. Stavbu už v roku 1242 zničili Mongoli. V roku 1377 uhorský kráľ Ľudovít I. Veľký postavil obyvateľom kamennú pevnosť proti výbojom Osmanskej ríše - dnes je tam hrad Bran. V roku 1920 bol sídlom rumunskej kráľovskej rodiny - vlastnila ho bývalá kráľovná Mária Edinburská, ktorá na ňom nechala urobiť rozsiahle úpravy interiérov - mal zostať ako dedičstvo jej dcéry, princeznej Ileany Rumunskej. V roku 1946 však museli obe odísť. V roku 2006 bol hrad vrátený Dominikovi Habsburskému, ktorý ho za 80 miliónov dolárov ponúkol rumunskému štátu - ten ponuku neprijal. Preto tu od 1. 6. 2009 otvoril múzeum. Sú tam však aj luxusné apartmány... Na záver príspevku tu máme aj obrázok idyllickej diorámy „Draculovho hradu“ v M 1:87/H0 (FALLER) - výjav z rumunského Sedmohradska s pasúcimi sa ovčákmi - a známym odkazom otca starorímskej literatúry Q. F. Horácia nad vstupnou bránou v závere textu... Po slovensky: JE SLADKÉ A VHODNÉ ZOMRIEŤ ZA VLASTĽ... I dnes, dokonca na území iného štátu? Ak nevieš, opýtaj sa Dracula... Q. F. Horatius? Nielen autor záverečného verša citovaného v texte pod týmto posledným obrázkom latinsky... No prosím, a z boja v jedinej rímskej vojne (občianskej, prehratej), v ktorej sa osobne zúčastnil ako vojenský tribún (!) - aj on sám zdrhol... Pri tráckom meste Filippol v r. 42 pred n. l. Čo sa o tomto veľkom starorímskom literátovi ešte vie? Kadečo. Len krátko, lakonicky (obyvatelia Lakónie/Lakedaimónu neznášali tých, ktorí melú stále dookola to isté a nič nové - preto sami šetrili slovami, dorozumievajúc sa... telegrafickým spôsobom. Na čom už v svojich anekdotách pred n. l. bavil ľudí aj Plútarchos (asi 46 - 120), predstaviteľ Akadémie, urobiť tak zo slova „lakonický“ špecifické slovo... Náš príklad: ak niekde vypukol požiar, Lakónčania povedali len: „Horí. Kopec.“ - a všetci stotoční ho bežali hasiť, aby im majetok aj s nimi nezhořel. Ostatní len čakali, kým ich po dvoch miléniách zachráni



helikoptéry... O Q.F.H. sa vie, že jeho otec bol bohatý prepustenec, matka otrokyňa. Aby postúpil vyššie, papá ho poslal z Venusie (v Apulii) študovať do Ríma, k učiteľovi a gramatikovi Orbiliusovi - chlapec mu dal prezývku „plagosus“ (štedrý na rany). Keďže Rím najvyššie hodnotil vojsko a jeho silu, otec ho poslal študovať do mesta múdrych - Atén... (Po trapase pri Filippách ho síce omilostili, prišiel však o otcov majetok). No keďže už vládol slovám, a vedel nimi pobaviť, mohol sa pohybovať pri mocných, kde narazil aj na Maecenata (zostalo po ňom slovo mecenáš), ktorý mu v Sabinských horách daroval vidiecky statok, čím bol finančne opäť nezávislý. Najlepšími priateľmi ostali do smrti - zomreli s rozdielom len dvoch mesiacov... Tak vidíte, čo všetko sa môže skrývať za jediným modelom, hračkou pre dospelých - aby mohli v pohode tvorivo relaxovať, udržiavajúc si životnú rovnováhu! A neotravovali iba v svojom záujme všetkých ostatných...

Čo odkazuje známy záverečný latinský verš otca starorímskej literatúry Quintusa Horátiusa Flaccusa (8. 12. 65 - 27. 11. 8) súčasníkom i budúcim DULCE ET DECORUM EST PRO PATRIA MORI nad vchodom do „DRACULOVHO HRADU“? Odhaľuje to záver textu článku...

Patulky po Slovensku

ČO SPÔSOBILO KOLESO

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



Koláž keramiky badenskej kultúry a vyobrazenie vozov ťahaných oslami v sumerskej "bitke pod vlajkou mesta Ur", asi 2600 p. n. l.

Dnes budeme pokračovať v rozprávaní o fascinujúcom mieste európskeho významu, o archeologických nálezoch v Gánovciach.

Že nešlo len o dejinnú epizódu s neandertálcom, dokladujú aj ďalšie archeologické nálezy. Menšie stopy osídlenia sú zaznamenané z mladého paleolitu, patriace kultúre gravettien, asi 25 000 rokov p. n. l. Šlo už pravdepodobne o akúsi širšiu komunitu, keďže ojedinelá čepeľ patriaca tejto kultúre sa našla v Gánovciach tiež v polohe Za stodolami.

Ďalší horizont osídlenia Hrádku predstavuje kultúra s lineárnou keramikou železovského typu, vrátane importov z oblasti bukovohorskej kultúry. Ide o keramiky s mladšou lineárnou, ďalej železovskou a bukovohorskou keramikou, kamenná a štiepaná industria ako sú pazúriková, obsidiánová, rádiolaritová, a brúsená industria. Našli sa sekery, mlaty, klíny, zvieracie kosti domácich i ulovených zvierat. Kostenu a parohovú industriu dokladujú šidlá, dláta, rukoväte kamenných nástrojov a pod. Dokladom o výrobe textilíí sú hlinené prasleny a pod. Išlo s veľkou pravdepodobnosťou o dedinu najstarších spišských roľníkov, chovateľov stád a výrobcov hlineného riadu, aké poznáme aj z iných častí Spiša napr. z Popradu - Matejoviec, Strání pod Tatrami, Smižian a i. Aj v lokalite Za stodolami, archeologickým výskumom, s prestávkami, v rokoch 1987 až 1996, bolo doložené osídlenie z mladšej doby kamennej – neolitu, t. j. 4500 pred n. l. Tu bolo skúmané centrálné neolitické sídlisko so sekvenciou lineárnej, bukovohorskej kultúry železovského typu a importmi skupiny Tiszadob a Szilmege. Travertínové bloky využívali títo najstarší spišskí roľníci na podmurvky stavieb svojich príbytkov. Do tohto obdobia patrí aj kamenná sekerka z neznámej polohy katastrálneho územia obce. Pravdepodobne už v tom čase, teda od mladšej doby kamennej, územím Slovenska prechádzali dve významné cesty, ktoré boli súčasne cestami obchodnými. Prvá, nazývaná Jantárová, prechádzala od Stredomoria okolo Dunaja a rieky Moravy na sever. Druhá prechádzala od severovýchodného Baltu pozdĺž rieky Visly a rieky Popradu. Cesta pokračovala do údolia Hornádu a Potisia, potom na Balkán a až k Stredozemnému moru.

Po hiáte, t. j. dočasnóm prerušení v osídlení určitej oblasti, na lokalitách v Gánovciach je tiež zaznamenané osídlenie z neskorej doby kamennej, eneolitu, čo dokladajú ojedinelé úštepky z jurského podkrakovského pazúrika, kamenná sekerka a miniatúrny model sekeromlatu. V dejinách praveku a archeológii ide o časový úsek medzi neolitom a bronzovou dobou. Nálezy patria predovšetkým badenskej kultúre, v strednej Európe asi 2800 - 2200 p. n. l., podľa staršieho datovania resp. 3600/3500/3400 - 2900/2800 p. n. l. Zastavme sa trochu pri tejto významnej kultúre, pre ktorú sa udomácnili aj staršie názvy ako sú kultúra s kanelovanou keramikou a kultúra so žliabkovanou keramikou. Málokto vie, že vznikla a jej jadro bolo na Slovensku, tzv. boľerázska skupina, ako zmes domácich vplyvov lengyelskej kultúry a balkánsko - anatólskych prvkov. Charakteristická je pre ňu výzdoba nazývaná kanelúra, teda plytký žliabok. Kultúra je pomenovaná podľa jaskyne Königshöhle v rakúskom Badene. Nositelia tejto kultúry už pomerne husto osídlili takmer celé

územie Slovenska, vrátane horských i podhorských regiónov. Prakticky prvý raz v praveku sa na celom Slovensku vyskytla jedna spoločná kultúra. Opäť po dlhšej prestávke, boli osídlené aj vyššie položené oblasti Slovenska. Centrá, ako mocné opevnené ekonomické a mocenské sídla, boli prednostne stavané na vyvýšeninách. Domy boli asi zrubovej konštrukcie. V tomto období sa ďalej rozšíril chov dobytká a oviec, a následné spracovávanie vlny. Dôvodom kultúrneho zjednotenia asi bol masívny nárast mobility obyvateľstva používaním vozov so záprahmi. Jedným z najvýznamnejších vynálezov ľudstva je nepopierateľne koleso. Jeho vynález sa datuje do starovekej Mezopotámie okolo roku 5000 p. n. l. Približne v rovnakom čase sa koleso objavilo aj v Európe. Podľa archeologických nálezov bolo najstaršie koleso nájdené v Slovinsku, pravdepodobne okolo roku 3200 pred n. l. Nálezy hlinených koliesok vozíkov na nálezisku v Gánovciach, nesporne dokladajú kultovú funkciu tejto lokality v eneolite. V období boľerázskej skupiny keramiky má často motív tzv. rybej kosti alebo cikcakovitý ornament a pohárik majú pásičkové ucha čiastočne vybiehajúce nad okraj. V období klasickej badenskej kultúry je keramiky tmavej farby, žliabkovaná alebo leštená. Nálezy z Gánoviec sú zaraditeľné do lokálnej skupiny Ózd - Piliny a Kraków - Nowa Huta/Mogila. Fragment sekerky z pazúrika typu Krzemionki Opatowskie a importy kultúry Nyírség - Zatin je svedectvom intenzívnych obchodných kontaktov. Pozostatky súprav na pitie, ako sú zahrotené črpkáky, krčiazky a šálky svedčia o dôležitom kultovom význame tohto prírodne zaujímavého miesta v čase nastupujúceho patriarchálneho spoločenstva. Súčasťou rituálov bolo jedenie mäsa spojené s popíjaním alkoholických nápojov, hlavne piva. Typické sú džbány a pohárik s vysokým uchom a kanelovanou spodnou časťou, ako aj veľké dvojdielne misy. Na rozvinutú textilnú výrobu poukazujú hlinené prasleny, záťaž na vretená, a cievky na navíjanie nití. Pochovávalo sa prakticky akýmkoľvek spôsobom. Používali sa už vo veľkom medené výrobky, ale ešte aj štiepaná či brúsená industria, čo potvrdzujú aj nálezy v Gánovciach. Predstavujú predovšetkým keramiky, ale aj kamenné štiepané, brúsené, kostené a parohové nástroje, hlinené prasleny a pod. Veľkosť kovových výrobkov sa zmenšila asi preto, že sa už minuli povrchové nerastné ložiská. Pozoruhodné sú významné gánovské nálezy, dokladajúce miestne spracovanie medi, ako sú nákončia dúchadlových mechov alebo hlinený lievik.

Väčšina pamiatok z Gánoviec je uložená vo fondoch Podtatranského múzea v Poprade. Tu je deponovaný aj fragment misy na lalokovitej nôžke resp. amforka, ktoré patria skupine Nyírség - Zatin zo záveru eneolitického vývoja. V minulosti nevšímavosťou, spojenou s ignoranciou došlo k skutočnosti, že značná časť sídliska z eneolitu a nasledujúcej doby bronzovej, zničila výstavba miestneho futbalového ihriska v polohe Za stodolami. Čo tam po nejakých starých črepoch hovoriacich k odborníkom! Nevykonanie archeologického výskumu, bolo hrubým zásahom do úžasného kultúrneho dedičstva, ktoré územie Gánoviec predstavuje.

O ďalších, priam ohurujúcich nálezoch z minulosti územia dnešných Gánoviec, si povieme nabadúce.



NOVÝ PEUGEOT i-COCKPIT®
NOČNÉ VIDENIE
BENZÍN, DIESEL, **PLUG-IN HYBRID 4x4**



NOVÝ PEUGEOT 3008

Čas na zmenu

PEUGEOT **ODPORUČA TOTAL** Kombinovaná spotreba 1,3 – 6,9 l/100 km, emisie CO₂ 29 – 156 g/km (podľa normy WLTP).

Stvorená inšpirovať.

Kia EV6.



Movement that inspires



Buď medzi prvými, ktorí si vychutnajú jazdu s novou Kia EV6.
Objednaj si novú Kia EV6 v exkluzívnom predpredaji.

Obrázok je ilustračný. Údaje o dojazdovej vzdialenosti pri čisto elektrickom pohone predstavujú predpokladané výsledky pri metodike WLTP, čakajúce na homologizáciu pred finálnym potvrdením. Hodnoty rýchlosti dobijania a výkonových parametrov pohonu predstavujú výsledky testov spoločnosti Kia; finálne hodnoty budú zverejnené neskôr. Zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 3,5 s je predpokladaná hodnota v prípade modelu EV6 vo verzii GT, založená na predbežnom vývojovom ciele.

