

LEXUS RX



PREDSTAVUJEME

Lexus RX
Renault RS Turbo 3E
Nissan X-Trail
Dacia Manifesto
Jeep Avenger
Alfa Romeo Giulia a Stelvio
DS 7
BMW XM
Peugeot na autosalóne v Paríži 2022
Mercedes-Benz A
Modely ŠKODA RS
Ford Mustang
Ford Puma ST-Line Gold Edition
Toyota Yaris Cross GR SPORT
Nová Vespa GTS

Alfa Romeo



Giulia

**Z BLATA DO KALUŽE
VÝROBA A VÝVOJ MOTOROV
V MARTINE
MOTOROVÝ OLEJ BEZ OLEJA?**



Úplne nový CIVIC HEV Hybridná sila bez obmedzení

Honda e:TECHNOLOGY

Zobrazený model je Honda Civic 2.0 i-MMD Hybrid Sport v metalickej farbe Premium Crystal Blue. Spotreba a emisie CO₂ podľa WLTP: 4,7 – 5,0 l/100 km, 108 – 114 g/km. Údaje pochádzajúce z výsledkov laboratórnych testov regulovaných EÚ sa uvádzajú na účely porovnania a nemusia odrážať skutočné skúsenosti z jazdy.



CENA ZVÄZU AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU ROZVOJ DIGITALIZÁCIE V AUTOMOTIVE

Zväz automobilového priemyslu vyhlasuje 1. ročník súťaže pre spoločnosti, pôsobiace v oblasti automotive, ktoré sú registrované na Slovensku.

Oceníme inovatívne projekty v oblasti digitalizácie, ktoré prispeli k posilneniu konkurencieschopnosti, k optimalizácii výrobných a logistických postupov, priniesli finančné benefity a majú pozitívny vplyv na životné prostredie.

Projekty bude posudzovať odborná porota na základe vopred stanovených hodnotiacich kritérií. Členmi poroty sú osobnosti z oblasti IT, pôsobiace v automobilovom priemysle, v akademickej a odbornej obci a v profesijných organizáciách.

Víťazi Ceny ZAP SR budú vyhlásení počas konferencie NEWMATEC 2023, kde získajú možnosť prezentácie a medializácie svojich projektov a tiež 2 vstupenky na konferenciu NEWMATEC 2024.

CENA SA UDEĽUJE V 2 KATEGÓRIÁCH:

01

Najlepší projekt v oblasti digitalizácie, ocenený odbornou porotou

02

Najlepší projekt v oblasti digitalizácie, ocenený odbornou verejnosťou

Štatút súťaže a bližšie informácie získate:



+421 911 646 066



ajurikovic@zapsr.sk



www.zapsr.sk



CENA ZVÄZU AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU ROZVOJ DIGITALIZÁCIE V AUTOMOTIVE

HODNOTIACE KRITÉRIA:

PRÍNOSY PROJEKTU - 20 %

stručný popis stavu pred zahájením projektu, dôvody jeho realizácie, dosiahnutý stav po ukončení projektu

INOVATÍVNOSŤ A ORIGINALITA PROJEKTU - 20 %

popis toho, v čom je vaše riešenie jedinečné

FINANČNÉ BENEFITY PROJEKTU - 40 %

popis návratnosti a dosiahnutých úspor, vyjadrený finančne merateľnými benefitmi

VPLYV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE (VZDUCH, VODA, ODPADY) - 10 %

popis vplyvov na životné prostredie

REPLIKOVATEĽNOSŤ/VYUŽITIE V INÝCH SPOLOČNOSTIACH - 10 %

možnosť využitia projektu v iných spoločnostiach

LEHOTA NA PODANIE PRIHLÁŠKY: DO 28. 02. 2023



+421 911 646 066



ajurikovic@zapsr.sk



www.zapsr.sk

| OBSAH |

EKONOMIKA

Z blata do kaluže.....	4
Chýbajúce čipy vyjdú podľa Allianz európsky automobilový sektor na 100 miliárd eur.....	11
Päť rokov Hyundai N.....	78

PRÁVNA RUBRIKA

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

VYSKÚŠALI SME

Lexus ES 300h F SPORT TOP	18
Seat Tarraco FR 2.0 TDI 150 7-DSG	20
Dacia Jogger TCe 100 Extreme	22
Ford Explorer 3.0 EcoBoost PHEV 336 kW A10 Platinum.....	24
Škoda Karoq 1.5 TSI 110 kW 7DSG Ambition.....	26
Citroën C5 X PureTech 180 EAT8 SHINE.....	40
Mazda 2 Hybrid 1.5 SKY-G 116k CVT Select.....	42
BMW 218d Active Tourer	44
Mitsubishi L200 Double Cab 2.2 DI-D 6AT AWD Instyle Power Performance	46
Peugeot 308 SW 1.5 BlueHDi 130k EAT8 GT Pack	48



Seat Tarraco FR 2.0 TDI 150 7-DSG



Dacia Jogger TCe 100 Extreme



Peugeot 308 SW 1.5 BlueHDi 130k EAT8 GT Pack

PREDSTAVUJEME

Lexus RX	28
Renault RS Turbo 3E	33
Nissan X-Trail	34
Dacia Manifesto	38
Jeep Avenger	50
Alfa Romeo Giulia a Stelvio	53
DS 7	56
BMW XM	60
Peugeot na autosalóne v Paríži 2022.....	64
Mercedes-Benz A.....	66
Modely ŠKODA RS.....	74
Ford Mustang	88
Ford Puma ST-Line Gold Edition	93
Toyota Yaris Cross GR SPORT.....	94
Nová Vespa GTS	102

TECHNIKA

Motorový olej bez oleja?	70
Honda o podnikaní s motocyklami.....	72
Nová platforma radových motorov	87
Mobilné technologické laboratórium EDU.LAB.....	100

HISTÓRIA MOTORIZMU

Výroba a vývoj spaľovacích motorov v Martine	80
Lancia Ypsilon: most z histórie do budúcnosti LANCIE	106
Historické vozidlá.....	112

OBSAH ROČNÍKA

.....	96
-------	----

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

Nevyžiadané rukopisy a obrazové predlohy
autorom nevraciam

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 4 820 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. 10. 2022



Ford Mustang



Jeep Avenger



DS 7



BMW XM



Mercedes-Benz A

Z blata do KALUŽE

Predsedička Európskej komisie Ursula von der Leyenová vo svojom prejave o stave Únie 14. septembra okrem iného vyhlásila zákon o „kritických surovinách“ (European Critical Raw Materials Act). Zákon pripravovali najmä zástupcovia Nemecka a Francúzska, má zabezpečiť odolnejšie dodávateľské reťazce „kritických surovín“. Ako vo svojej správe povedala p. Ursula, tzv. kritické suroviny, kde patrí okrem iného lítium a vzácne zeminy, tie budú čoskoro dôležitejšie ako ropa a plyn. Napĺňanie tohto zákona však nebude vôbec jednoduché. Európa sa musí – podľa toho, čo vyhlasujú jej predstavitelia – úplne a rýchlo zbaviť závislosti od ruského plynu a ostatných zdrojov energie. A súčasne sa musí vysporiadať aj so závislosťou od dovozu vzácnych surovín z tretích štátov, najmä Číny.

„Kovid“ ukázal, že európska vrchnosť nevie racionálne myslieť a konať. Z ochorenia, ktorého smrtnosť je približne rovnaká ako pri chrípke, pomohli Svetovej zdravotníckej organizácii (WHO) spraviť pandémiu, nebezpečne narušili základy ekonomiky väčšiny členských štátov EÚ zákazmi pohybu osôb, obrovskými nákladmi na opakované masové testovanie a následne aj očkovanie obyvateľstva, ktoré očkovaným imunitu neprinieslo. A aj keď ešte stále naše médiá uverejňujú štatistiky nakazených, hospitalizovaných a nevoľníkov na „kovid“, v polovici septembra generálny riaditeľ WHO Ghebreyesus povedal, že nákaza ustupuje, zanedlho americký prezident Biden jednoducho oznámil, že pandémie skončila. A tým skončila aj v Európskej únii.

Nemožno vylúčiť, že túto zimu budú musieť vlády členských štátov Európskej únie riešiť problémy spojené s poruchami dodávok elektrickej energie, zemného plynu. Už teraz je isté, že musia (teda, mali by) nájsť vhodný systém pomoci obyvateľstvu aj podnikom, aby prežili dramatický nárast cien všetkého, teda aj základných ľudských potrieb. Keď vypukol „kovid“, vedenie EÚ nevedelo nijako reagovať, rozhodovali vlády štátov. Táto skúška je oveľa vážnejšia ako bola pandémia. Nemyslím si, že počas pandémie zmúdreli. Svedčí o tom aj návrh spomínaného zákona. Európska komisia predstavila už aj akčný plán pre kritické suroviny. Predpokladá v ňom, že európske ambície v oblasti klímy a digitalizácie povedú k prudkému nárastu dopytu po kritických surovinách. Predsedička EK uviedla, že do roku 2050 sa očakáva 500-percentný nárast dopytu po kritických surovinách v dôsledku ekologickej a digitálnej transformácie. Vychádzala pritom z prognózy Svetovej banky, podľa ktorej bude dopyt po kritických surovinách nasledujúce desaťročia raketovo stúpať. Riešením má byť: **zmenšenie závislosti na ich dovoze, rozvoj ťažby v Európe a efektívnejšia recyklácia.** Kto má v hlave mozog schopný rozmyšľania a má aspoň akú-takú predstavu o tom, za aký čas sa dajú tieto tri zásady splniť, tak musí byť vydesený z toho, čo európsku ekonomiku čaká v najbližších mesiacoch a rokoch.

Drahý plyn, veľká inflácia a ktovie, čo ešte

Aj keď viaceré štáty EÚ už investovali naozaj obrovské peniaze do veterných a solárnych zdrojov elektriny, určite sa im investície nevrátili. Lebo ako sa ukázalo u nás v prvých rokoch budovania socializmu, to známe vyhlásenie českého zanieteného marxistu: „Poručíme vetru, dešti“, veľmi predbehlo naše technologické možnosti. Vetru, a v tomto prípade Slnku, nedokážu poručiť ani noví marxisti v EÚ. Spomínané tzv. obnoviteľné zdroje závisia najmä od počasia, takže ak majú byť dodávky elektriny v európskej rozvodnej sieti stabilné, ich základ musia tvoriť dodávky z konvenčných elektrární, ideálne z vodných a atómových. Tie neprodukurujú kyslíčnik



uhlíčitý (CO₂), ktorého sa ekologickí aktivisti boja ako čert svätej vody. Ruskú ropu, ruský plyn aj ruské uhlie možno už o pár rokov dokážeme v Európskej únii fyzicky nahradiť. Fyzicky, ale nie ekonomicky. Pretože veľký podiel zo spotreby plynu, dodávky ktorého sú pre väčšinu štátov EÚ najdôležitejšie, bude musieť tvoriť násobne drahší skvapalnený zemný plyn dodávaný najmä z USA. A pre nich, nech už bude pri moci Biden alebo ho vymení Trump, bude vždy krédom „America first“. Cenám amerického plynu sa prispôbia aj ostatní dodávatelia. Ak bude európsky priemysel nakupovať výrazne drahšie energie ako majú v USA, v Číne, Indii a v ďalších silných ekonomikách, európska produkcia nebude cenovo konkurencie schopná. Pravdaže, USA sú našim spoľahlivým spojencom a nechcú, aby veľké európske priemyselné spoločnosti zanikli. Bola by predsa škoda, keby ich výnimočné „know-how“ sa premenilo na niečo v slovenčine označované obráteným poradím týchto anglických slov. Preto ponúkajú európskym spoločnostiam sériu dotácií, najmä výrazne lacnejšie energie, ak prenesú svoju výrobu do USA. Niektoré spoločnosti, napríklad nemecký BASF, o tom vraj uvažuje. Na toto nebezpečenstvo už zareagovali nemecký kancelár Scholz a francúzsky prezident Macron na svojom stretnutí koncom októbra. Ako zvyčajne, ostro, odvážne. Deklarovali, že Európska únia bude musieť pripraviť voči USA protiopatrenia. Smutné je, že v rámci nich my budeme zrejme ako zvyčajne Ameriku hryzkať vyberajúcou zubnou protézou a Ame-

rika nás trhať tesákmi nasadenými na implantátoch v spevnených čelustiach. Verme však, že túto zimu nezamrzne a ako-tak prežijú aj najdôležitejšie odvetvia európskej ekonomiky. Už je známe, že nemecká vláda podporí takéhoto prežitia sumou 200 miliárd eur. Či sa z dávky podpory ujde dostatočná suma aj pre zachovanie funkčnosti automobilového priemyslu, nevedno. Ak by bol medzi preferovanými odvetvami, možno by to dávalo nádej aj pre naše automobilky, lebo väčšina najdrahších typov koncernu Volkswagen sa vyrába v Bratislave. Prestáňovať ich výrobu kvôli lacnejším energiám napríklad do Španielska, by stálo veľa peňazí aj času.

Takže možno z EÚ dostane naša vláda usmernenie, aby automobilky a ich rozhodujúci dodávatelia komponentov mali energiu za „rozumnú“ cenu. Nemohlo by to platiť len pre Volkswagen Slovakia, ale aj pre tri ostatné automobilky, inak by to bola ich neprehliadnuteľná diskriminácia. To je len moja špekulácia, možno sa ukáže ako blud.



Bludom však nie je moje presvedčenie, že Európa nemá dobré karty v rukách v hre o zabezpečenie spomínaných kritických surovín. Green deal, na plnení ktorého ešte vedenie EÚ stále trvá, je bez dostatku pravidelných dodávok tohto strategického tovaru, utopickým projektom. V tejto „hre“ majú karty s tromfami v rukách najmä súčasní najväčší dodávatelia a spracovatelia kritických surovín. A to je najmä Čína. Jedným z príkladov je lítium, základný materiál pre súčasné trakčné batérie elektromobilov. V Číne sa síce ťaží len asi 9 percent svetového objemu dodávok lítia, ale až okolo 60 percent sa tam spracúva. Z toho je úplne zjavné, že plnenie nášho Zeleného údela je významne závislé od Číny. A keďže USA vyhlásili Číne viac-menej oficiálne ekonomickú vojnu – najnovšie sankciami na dodávky čipov, technológií na ich výrobu ako aj na spoluprácu odborníkov s čínskymi výrobcami – je pravdepodobné na hranici istoty, že štáty EÚ budú tieto Američanmi vyhlásené sankcie dodržiavať. A tak sa môže stať, že Čína zareaguje podobne ako Rusko protisankciami. A kým sa budeme vzájomne hospodársky ubíjať, Európa nebude mať v kritickom čase na preži-

tie ani lacné energetické zdroje z Ruska, ani kritické suroviny na napĺňanie nášho Údelu statočného „donkichotského“ záchranu života na planéte Zem.

Pravdaže, nie je to len lítium, o dodávkach ktorého rozhoduje Čína. Kobalt je ďalší kov, bez ktorého sa mnohé výrobky s veľkou pridanou hodnotou, vrátane súčasných batérií pre elektromobily, nedajú vyrábať. Ťaží sa predovšetkým v Konžskej demokratickej republike, Čína je však globálnym lídrom v jeho ďalšom spracovaní. A ďalší príklad – už vlni vyhlásil európsky hliníkový priemysel poplach, pretože Čína obmedzila, údajne pre kovid na jej území, dodávky horčíka. Čistý hliník nie je konštrukčným materiálom, na automobilové súčiastky, napríklad na skrine motorov a prevodoviek (aj elektromotorov do elektromobilov) či na disky kolies, sa používajú hliníkové zliatiny. Vo väčšine z nich je okrem kremika dôležitý práve nezanedbateľný podiel horčíka. EÚ vlni z Číny dovážala 93 percent tohto, dnes už strategického, materiálu.

▲ Ťažba lítia na argentínskej púšti Salinas Grand
flickr.com

▼ Tieto obrovské sklápače prevážajúce deň noc rudu z bane na ďalšie spracovanie sú súčasťou uhlíkovej stopy budúceho ekologického vozidla



Ťažba kritických surovín a ich recyklácia v štátoch EÚ

Kritické suroviny sú nenahraditeľné pri výrobe elektromobilov, ale napríklad aj pri výrobe solárnych panelov i veterných turbín. Podľa Medzinárodnej energetickej agentúry spotrebuje elektromobil šesťkrát viac týchto materiálov ako konvenčný automobil so spaľovacím motorom.

Európa má značné zdroje niektorých z kritických surovín, napríklad lítia. Lenže to je vo forme rudy zatiaľ stále pod zemou a proces získania povolení na ťažbu môže trvať roky. Aj preto, že obyvatelia v blízkosti ložísk minerálov nechcú znášať nevyhnutné zhoršenie kvality bývania v blízkosti ťažby a spracovania rúd. Príkladom je Portugalsko, ktoré má v EÚ najbohatšie zásoby lítia. Vláda by rada otvorila novú lítiovú baňu, ale narazila na veľký odpor miestnych komún a mimovládnych organizácií. Schvaľovací proces, a to len na prieskum tohto konkrétneho ložiska, vraj trvá už roky. Ostatne, stáva sa to aj u nás. Nie je to tak dávno, čo sa investorm nepodarilo „pretlačiť“ projekt na ťažbu zlata v Kremnici alebo uránu neďaleko Košíc. A aj to sú kritické suroviny, alebo o veľmi krátky čas sa nimi stanú.

Ani recyklácia kritických surovín zatiaľ nie je schopná významnejšie pokrývať súčasnú európsku potrebu týchto materiálov. Získať niektoré z nich späť z už vyradených komponentov, je problémom aj kvôli ešte celkom nezvládanej technológii recyklácie – techniky či cenovo.

Tvorcovia európskej legislatívy opäť nesklamali

Od roku 2035 bude možné v rámci EÚ predávať nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá už len s nulovými lokálnymi emisiami CO₂, teda elektromobily, alebo vozidlá s palivovými článkami „napájanými“ vodíkom. Návrh Európskej komisie odsúhlasili ministri životného prostredia a v súčasnosti sa už pripravuje schválenie tohto nariadenia Európskym parlamentom a členskými štátmi. Je takmer isté, že sa tento nezmysel uzákoní a podľa neho by k uvedenému dátumu spaľovacie motory skončili v osobných aj v dodávkových autách. Platí to aj pre vozidlá s hybridným pohonom, aj s motormi upravenými na spaľovanie LPG, CNG. Nájdu sa premianti, ktorí chcú tento cieľ dosiahnuť skôr: Dánsko, Írsko,

▲ Na mnohých konferenciách sa teraz rieši, či je budúcnosť našich automobilov v batériách alebo vo vodíku ...

Holandsko, Švédsko a Slovinsko chcú zakázať predaj nových áut so spaľovacími motormi do roku 2030, a Nórsko chce spaľovacím motorom v autách odzvoniť už do roku 2025. V rachotiacich motocykloch spaľovacie motory nekončia, čo výrobcovia automobilov považujú za diskrimináciu.

V Nemecku si uvedomujú, že toto nariadenie zničí ich automobilový priemysel a tak presadilo požiadavku, aby Európska komisia vypracovala do roku 2026 správu zameranú na syntetické palivá. Tá by mala potvrdiť, či budú po roku 2035 povolené autá so spaľovacími motormi spaľujúcimi syntetické palivá. Len aby do toho roku 2026 automobilový priemysel prežil. Pretože ak zostanú energie drahé, a rastú aj ceny materiálov, terajšiu veľkorysú vyzerajúcu podporu nemeckej ekonomiky 200 miliárd eur sa už asi nepodari zopakovať aj nasledujúcu zimu. A to nám začne len rok 2024...

Ak zákon o konci predaja a teda aj výroby automobilov so spaľovacími motormi schváli Európsky parlament a parlamenty členských štátov, čo sa očakáva, bude to mať dopad aj na sieť čerpacích staníc „energií“ pre autá. Asi bude postupne ubúdať výdajných stojanov na benzín, naftu a ostatné uhľovodíkové palivá, zahusťovať by sa mala sieť nabíjajúcich staníc pre elektromobily. Podľa návrhu nariadenia EÚ bude povinnosťou členských štátov budovať takéto stanice každých 60 km. To bude vyžadovať obrovské investície, pretože ak dobíjacie stanice nemajú byť len maketami, treba „prekopat“ elektrickú distribučnú sieť. U nás sme pre realizáciu tohto cieľa ešte ani nekopli do zeme a vláda pripravila pre budúci rok rozpočet s obrovským deficitom. My, starí a najstarší občania Slovenska si pamätáme (aspoň niektorí) prípad, keď sa vo svojich odvážnych zámeroch prerátali aj súdruhovia pri zostavovaní päťročných plánov rozvoja.

V roku 1960 bol ústavným zákonom v Československu uzákonený socializmus. Budovateľské úsilie nás malo výrazne priblížiť k najsvetlejšiemu zajtrajšku, ale v roku 1963 sa ukázala nestabilita v niektorých odvetviach vinou nereálneho, nedostatočne prepraco-

vaného päťročného plánu. Na trhu chýbalo množstvo tovaru, základné potraviny, uhlie – ako školák som sa tešil z „uholných prázdnin“. Vláda bola nútená zrušiť tretiu päťročnicu a dlhodobé plány dočasne nahradila ročnými. Súčasní súdruhovia v EÚ k takémuto radikálnemu rozhodnutiu – zrušiť Zelený údel, ktorý devastuje životy Európanov – nemajú dosť rozumu a odvahy, lebo na to zrejme nemajú povolenie od tých, ktorý tento projekt vymysleli.

Politika sa má viesť naozaj premyslene

Aj keď hlavné médiá príliš nestrašia obyvateľstvo nebezpečenstvom zničujúcej vojny, riziko vojenského stretu s použitím jadrových zbraní medzi USA a Ruskom je naozaj veľmi veľké. Dúfajme, že nahromadená para z kotla medzinárodných vzťahov vyfučí nejakým bezpečnostným ventilom a kotol neroztrhne. Média sa radšej venujú „ľahším“ témam, medzi ktoré patrí ekovandalizmus.

Nedávno skončený autosalón v Paríži narušili klimatickí aktivisti z hnutia Extinction Rebellion. Protestovali proti výrobe automobilov tým, že sa prilepili pri športových vozidlách Ferrari a poliali ich červenou farbou.



V nemeckých obchodoch zase hlúpa omladina vylievala mlieko na podlahu, dávajúc takto verejnosti na vedomie, že sa im nepáči chov kráv. A aktivisti z hnutia Letzte Generation v múzeu v nemeckom Postupime obhádzali zemiakovou kašou vzácny obraz francúzskeho impresionistického maliara Clauda Moneta a prilepili sa o podlahu. Kričiac, že fosílna palivá nás zabíjajú. Vo Veľkej Británii radikálni ekoaktivisti zničili niekoľko výdajných stojanov na čerpacích stanicích – a podobných smutno-smiešnych príkladov ekologických protestov by sa našlo viac.

Ak som v úvode tohto odstavca označil ekovandalizmus ako „ľahšiu“ tému pre médiá, nemyslím si, že nad tým možno mávnuť rukou. V časoch ekonomickej neistoty sa mnohí ľudia ľahko radikalizujú a keď im „prepne“, neoblievajú len autá farbou, ale môžu aj nezmyselne zabíjať. V USA azda každý štvrtý frustrovaný striedajú deti v školách a tragický prípad sa stal nedávno aj v Bratislave, aj keď nie v škole. Na ten náš, našťastie zatiaľ ojedinelý, reagovala, ako inak, aj Európska únia. Tento jav agresivity priniesla zmena klímy? Určite nie! Len veľmi zriedka pozerám televíziu a mám k dispozícii len pár kanálov. Ale takmer na všetkých detektívi vyšetrujú vraždy a v správach redaktori pravidelne pribalí informácie o nešťastiach, ktoré ak sa nestali u nás, tak sa dozviem, že v Peru sa prevrátil autobus a zahynulo pätnásť cestujúcich. Mám dosť starostí, takže keď už na pár minút zapnem televízor, rád by som si pozrel niečo pokojné, príjemné. Napríklad o prírode, histórii, umení, o nových vedeckých poznatkoch. Iste nie som sám s takouto predstavou o možnosti ľahko nájsť takéto „normálne“ informácie. Kto hodiny vysedáva pred televízorom, postupne si nebadane zvyká, že násilie a zlo je nevyhnutným sprievodným znakom nášho

života a len silná vláda, nepodplatiteľná polícia a statočná armáda nás ochráni od zlého. Napríklad modlitby sa už nepropagujú, lebo môžu urážať ľudí iného náboženstva alebo neveriacich. O zachovanie pestrosti musíme bojovať len pri ochrane živočíšnych druhov a rastlín. Smutné.



Smutné je aj to, že politici – volení aj nevolení (tí nevolení, ako von der Leyenová, Schwab, Gates, atď sú vlastne tiež len špeciálna forma aktivistov) si možno dodnes neuvedomili, že keď si na presadenie Green dealu často prizývali na pomoc neurotickú Grétku, inšpirovali tak ďalších ekoaktivistov. A tí, ak chcú, aby mali publicitu, už nemôžu raz do týždňa blicovať v škole ako Grétka, musia spraviť onakvejší nezmysel. A už ich aj robia, ale to sa už menej páči aj vrchnosti.

Skúšal som získať hodnoverné informácie o prognóze výroby automobilov v nasledujúcich mesiacoch. Nevyzeralo to vraj zle, výroba by sa nemala rozhodne zastaviť. Ale k „číslam“ som sa nedostal. Preto som sa v tomto článku viac venoval ekonomicko-spoločenskému prostrediu, v ktorom musí aj automobilové odvetvie – vývoj, výroba, predaj, servis – fungovať. Zlé pre toto odvetvie je najmä to, že od „ruskej závislosti“ na energiách prechádzame k „čínskej závislosti“ na kritických surovinách. Pri našom euroatlantickom vnímaní Ruska a Číny je to ako prejsť z blata do kaluže.

POLIKLINIKA MÝTNA

MÝTNA 5, BRATISLAVA – STARÉ MESTO

PRENÁJOM PRIESTOROV AMBULANCIE

Informácie ohľadom priestorov voľných na prenájom
Vám radi poskytneme na



+421 948 947 634



SUZUKI S-CROSS IHNEĎ

OD 21 370 €

Doprajte si nové auto ešte dnes. Športový S-Cross na vás už čaká na sklade, aby ste ho zobrali na nezabudnuteľnú jazdu. Presvedčí vás odvážny dizajn SUV a inteligentné bezpečnostné funkcie. Štedrý priestor uspokojí všetky vaše potreby a vďaka technológii ALLGRIP budete mať kontrolu nad každou cestou. Kliknite na suzuki.sk, nečakajte a jazdite!



NOVÝ **S-CROSS**



S programom Easy Way získate zdarma tri roky záruky a sedem rokov poistenia na motor, turbo, prevodovku a systém Mild Hybrid. Emisie CO₂ 118 – 137 g/km, kombinovaná spotreba paliva 5,2 – 6,1 l na 100 km. Všetky podrobné informácie nájdete na www.suzuki.sk. Ilustračné foto.

Allianz sa na tohtoročnom SIBAF oceňovaní stala najúspešnejšou poisťovňou

Allianz – Slovenská poisťovňa ovládla v poradí už 14. ročník ankety SIBAF® Award 2022. Z troch oceňovaných kategórií si odniesla hneď dve prvé a jedno tretie miesto.

Absolútne prvenstvo Allianz získala v kategóriách poistenie občanov a havarijné poistenie motorových vozidiel. Tretie miesto si odniesla v kategórii poistenie priemyslu a podnikateľov. „Tešíme sa, že naše produkty a služby sú aj v očiach odbornej verejnosti hodnotené ako najlepšie. V čase neustálych zmien a nových výziev na trhu je to pre nás to najvyššie ocenenie a motivácia do ďalšej práce,“ uviedla riaditeľka maklérskeho a firemného obchodu Allianz Mariana Hurtoňová, ktorá ocenenia prevzala.

Produkty a služby poisťovní v ankete SIBAF® Award 2022 hodnotili samostatní finanční agenti. Do hodnotenia sa zapojilo 74 samostatných subjektov, ktorí odovzdali spolu 256 platných hlasov.

-az-



Preferovaná „nafta“

Stagnácia na sekundárnom automobilovom trhu naďalej pokračuje. Používané autá so zážihovým motorom si aj napriek miernemu úbytku v ponuke na Slovensku držia cenu a dajú sa tak kúpiť najčastejšie za 7500 €. Vozidlá poháňané vznetovým motorom mierne zdraželi a rozdiel strednej hodnoty ceny „benzínových“ a „naftových“ áut sa tak prehĺbil na 1700 €. Vyplýva to z analýzy trhu Barometer, ktorú pravidelne realizuje spoločnosť AURES Holdings, prevádzkovateľ siete autocentier AAA AUTO a Mototechna.

„Rast cien palív na európskom trhu značne poznamenal ponuku aj dopyt. Automobilový trh so zážihovým motorom sú dlhodobo lacnejšie ako tie so vznetovým. Rozdiel cien pri rovnakom modeli s podobnou výbavou so zážihovým a vznetovým motorom sa ešte vo februári pohyboval na úrovni tisíc eur. V auguste sa rozdiel strednej hodnoty cien týchto automobilov vyšplhal až na tisíc sedemsto eur,“ uviedol Petr Vaněček, prevádzkový riaditeľ skupiny AURES Holdings, prevádzkovateľa siete autocentier AAA AUTO a Mototechna. Podľa aktuálneho vývoja ponuky na celom sekundárnom automobilovom trhu možno očakávať medzimesačne mierny pokles celkovej ponuky automobilov. Ponuka áut so vznetovým motorom na trhu zatiaľ klesla o 3 % na aktuálnych 24 000 automobilov, podobne aj so zážihovými, ktorých je v ponuke necelých 13 000.

„Cena áut so vznetovým motorom je už tretí mesiac viac-menej stabilná a drží sa na najvyššej úrovni 9200 €, avšak od januára sa zväčšila stredná hodnota o takmer jedenásť percent. Naopak, cena vozidiel so zážihovým motorom na trhu od začiatku roka rástla menej, a to len o 600 €, aj napriek klesajúcemu počtu áut v ponuke. Motoristi sú spolu s nárastom cien energií a spotrebného

tovaru nútení hľadať automobily lacnejšie na prevádzku. Preto je pre nich stále výhodným riešením „naftové“ vozidlo, a to aj za cenu väčšieho nájazdu kilometrov na tachometri,“ upozornil Petr Vaněček. Automobilový trh s oboma druhmi motorov sú najčastejšie vo veku blížiacemu sa k desiatim rokom. Avšak značný rozdiel je v počte najazdených kilometrov, ktorý je pri „naftových“ autách nad hranicou 190 000 kilometrov, teda o takmer 80 000 väčší ako v prípade „benzínových“ vozidiel.

Ceny modelov áut sa ale v jednotlivých variantoch paliva líšia. Najžiadanejšiu Škodu Octavia si možno zaobstaráť so zážihovým motorom medzimesačne o 6,7 % lacnejšie, teda so strednou hodnotou ceny 5600 €. V porovnaní s modelom so vznetovým motorom vyjde medzimesačne o 2 % lacnejšie, priemerná cena „vznetrového“ je 7395 €, a to aj napriek tomu, že na tachometri budete mať najčastejšie o štyridsať tisíc kilometrov viac. Nie vždy ale platí, že je vznetový variant drahší. Napríklad Volkswagen Golf si v oboch variantoch medzimesačne drží takmer rovnakú cenu. V prípade „nafty“ je to 5495 €, ale medián veku je 11,6 rokov a nájazd väčší ako 200 000 kilometrov. V „benzínke“ je za 7000 €, o pol roka mladší a s nájazdom menším o takmer 53 000 kilometrov.

-aa-

Najžiadanejšie automobily na slovenskom trhu v auguste 2022

Škoda Octavia, Škoda Fabia, VW Passat, VW Golf, Kia Ceed, Škoda Superb, Kia Sportage, Hyundai i30, Opel Astra, Hyundai Tucson

Chýbajúce čipy vyjdú podľa Allianz európsky automobilový sektor 100 miliárd eur

Automobilový sektor sa stal obeťou číslo jeden globálneho nedostatku polovodičov. Na ťažký začiatok pandémie reagovali výrobcovia automobilov a dodávatelia automobilového priemyslu výrazným zmenšením zásob polovodičov a objednávok. A hoci dopyt po vozidlách sa v prvej polovici roka 2020 zotavil rýchlejšie ako sa očakávalo, výrobcovia čipov prerozdeleni svoje výrobné kapacity na koncové trhy s rastúcim dopytom, ako sú počítačové a dátové centrá, čím zostala len malá kapacita pre automobilový sektor. Skoro dva roky po prvých signáloch nedostatku polovodičov je výroba áut ešte stále ďaleko pod úrovňou z roku 2019, s kumulovaným výpadkom výroby celosvetovo viac ako 18 miliónov vozidiel. Najhoršia situácia bola v Európe, kde výroba vozidiel v roku 2021 klesla na bezprecedentné minimum 13 miliónov vozidiel. Po náznakoch zlepšenia bolo oživenie výroby opäť brzdené napätím v dodávateľskom reťazci, spôsobené lockdownami v širšom regióne Šanghaja a ruskou inváziou na Ukrajinu.

EURÓPSKA PRODUKCIA UTRPELA

Zatiaľ čo základné dôvody menšej produkcie áut na celom svete sú spoločné pre všetky regióny, podľa Allianz badať výrazný rozptyl v regionálnej výkonnosti. Môžeme pozorovať kritický vplyv výroby lokálneho čipu na odolnosť automobilovej výroby. Zraniteľnosť Európy je o to väčšia, že výroba väčšiny automobilových čipov závisí od dobre zavedených výrobných technológií. Na rozdiel od výpočtových alebo pamäťových čipov v smartfónoch a počítačoch, ktoré využívajú najmodernejšie výrobné technológie („uzly“), ktoré sa nachádzajú iba na Taiwane a v Južnej Kórei, automobilové čipy závisia od vyspelých uzlov zavedených v 90-tych a 2000-ich rokoch.

STRATA 100 MILIÁRD

Kolko stál európsku ekonomiku prepád spôsobený nedostatkom čipov? Allianz meral stratu výroby porovnaním produkcie v rokoch 2021 a 2022 s úrovňami z roku 2019. Kalkulácie Allianz ukazujú, že v roku 2021 sa stratilo viac ako 50 miliárd eur, čo je zhruba 0,4 % HDP regiónu. Za predpokladu, že európska produkcia v roku 2022 klesne o ďalšie 1 percento, **dôjde k strate ďalších 47 miliárd eur, čo je celkovo 98 miliárd eur.** Najväčšiu stratu pritom utrpelo Nemecko, keďže jeho automobilový sektor predstavuje celkovo väčší podiel pridanej hodnoty.

HROZBA VÄČŠEJ ZÁVISLOSTI

Z dlhodobého hľadiska zostanú európske dodávateľské reťazce ohrozené tým, ako sa polovodiče stanú všadeprítomné. Navyše, za posledných 10 rokov sa hodnota obsahu polovodičov na auto viac ako zdvojnásobila.

Autá sú čoraz viac „polo-intenzívne“ kvôli trom faktorom:

1. **Prepojenosť** (teda viac čipov, ktoré zabezpečia, že autá budú cez Wi-Fi prepojené na sieť výrobcu a telefóny vodičov cez Bluetooth atď.)



2. **Bezpečnosť** (pohybové snímače či detekcia mŕtveho uhla atď. vyžadujú čipy),
3. **Elektrifikácia** (elektromobily majú dvakrát toľko polovodičov ako autá so spalovacím motorom).

PODPORA JE NEVYHNUTNÁ

Autonómia polovodičov je pre Európu mimo dosahu, no tvorcovia legislatívy môžu poskytnúť cieľnú podporu. Podpora by sa mala zamerať na segmenty, v ktorých je Európa veľkou výrobňou a zároveň konečným trhom, teda automobilový priemysel, a nie spotrebnú elektroniku. Európa je domovom troch najväčších svetových spoločností, ktoré majú mix outsourcovanej (ázijskej) a vlastnej, väčšinou európskej výroby. Politici preto musia nakloniť váhu stimulov správnym smerom na miestne investície, ktoré majú väčšiu hodnotu ako outsourcing v Ázii. Existujúce plány na rozšírenie výroby polovodičov v Európe síce nepomôžu vyriešiť problém kontinentu, ale začiatok spoločných podnikov je krok správnym smerom.

-az-



RADA ADVOKÁTA

Vážení čitatelia, v Zbierke stanovísk a rozhodnutí Najvyššieho súdu Slovenskej republiky č. 2/2022 bolo zverejnené rozhodnutie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky z 31. marca 2022, v ktorom sa dovolací súd zaoberal rozsahom náhrady nemajetkovej ujmy, plnením z povinného zmluvného poistenia a premĺčaním nárokov v prípade, keď bola následkom dopravnej nehody smrť jedného z účastníkov nehody.

V tejto právnej veci bola žalobkyňou manželka chodca, ktorý zahynul v dôsledku dopravnej nehody, spôsobenej žalovaným v 1. rade. Povinná zmluvná poisťovňa vodiča bola v tomto konaní žalovanou v 2. rade. Zavinenie žalovaného 1. bolo preukázané trestným rozsudkom okresného súdu v spojení s uznesením krajského súdu. V trestnom konaní bol žalovaný v 1. rade uznaný vinným, že viedol v klesajúcom úseku cesty osobné motorové vozidlo väčšou rýchlosťou, ako bola dovolená (65 km/h) a zrazil chodca – manžela žalobkyne, prechádzajúceho cez cestu spoza radu zaparkovaných vozidiel z pravej strany v smere jazdy vozidla, pričom chodec utrpel zranenie, ktorému podľahol. Posudzovaná trestná činnosť bola právne kvalifikovaná ako prečin usmrtenia spáchaný závažnejším spôsobom konania, teda že žalovaný v 1. rade porušil dôležitú povinnosť uloženú mu zákonom o cestnej premávke, keď v uzavretej obci s maximálne dovolenou rýchlosťou do 50 km/h, túto prekročil za situácie, že išlo o večernú dobu na mestskom sídlisku v mieste, kde ústi chodník určený pre chodcov a v mieste, kde po oboch okrajoch vozovky boli odstavené motorové vozidlá a kde je možné predpokladať pohyb chodcov, či osôb z vystupujúcich vozidiel. Za toto protiprávne konanie mu súd uložil trest odňatia slobody na 2 roky, ktorého výkon podmienenečne odložil a stanovil skúšobnú dobu na 3 roky a 6 mesiacov. Zároveň mu bol uložený trest zákazu činnosti riadiť všetky druhy motorových vozidiel na 3 roky a 6 mesiacov.

Manželka usmrteného chodca sa v občianskoprávnom konaní domáhala voči vinnému vodičovi a jeho povinnej zmluvnej poisťovni náhrady nemajetkovej ujmy a náhrady nákladov spojených s pohrebom.

Okresný súd zaviazal žalovaných v 1. a 2. rade zaplatiť spoločne a nerozdIELNE žalobkyni sumu vo výške 20 000 € titulom náhrady nemajetkovej ujmy v peniazoch za neoprávnený zásah do rodinného života, ako aj ďalšiu sumu titulom nákladov spojených s pohrebom manžela.

Súd vzal pri svojom rozhodovaní do úvahy, že v dôsledku neoprávneného zásahu žalovaného v 1. rade došlo v danom prípade k násilnému pretrhnutiu rodinných a citových väzieb, vyplývajúcich predovšetkým z intenzity vzťahu žalobkyne s manželom. Táto intenzita je daná už len tým, že boli manželmi 30 rokov, a keďže ich manželstvo bolo bezdetné, o to viac boli vzájomne na seba naviazaní, pričom všetok voľný čas trávil spoločne. Žalobkyňa pocítila stratu aj po finančnej stránke, keď bola nútená presťahovať sa do menšieho bytu. V konaní bolo preukázané, aký negatívny vplyv mala smrť manžela na život žalobkyne a na jej zdravotný stav. Súd prvej inštancie teda po vykonaní dokazovania prijal záver, že konaním žalovaného v 1. rade, ktorým došlo k usmrteniu manžela žalobkyne, nastal nereparovateľný následok a žalobkyňa stratila akúkoľvek možnosť rozvíjať a naplňovať svoj ďalší manželský život a tak

uspokojovať aj svoje vlastné citové potreby. Následky protiprávneho konania žalovaného v 1. rade nebolo možné odstrániť morálnou satisfakciou, bolo potrebné prihliadať na intenzitu, rozsah a trvanie zásahu pri zohľadnení vzťahu žalobkyne a jej nebohého manžela.

Na základe odvolania účastníkov sa prípadom následne zaoberal krajský súd ako súd odvolací, ktorý považoval za preukázané, že žalovaný v 1. rade svojim protiprávnym konaním zaviniel dopravnú nehodu, následkom ktorej zahynul manžel žalobkyne, čím závažným spôsobom zasiahol do súkromia žalobkyne. Súčasťou práva na súkromie je aj rodinný život, ktorý zahŕňa vzťahy medzi blízkymi príbuznými, ktorou žalobkyňa nepochybne vo vzťahu k manželovi je, pričom strata manžela žalobkyne je neodčiniteľnou ujmom, postihujúcou žalobkyňu. Preto náhradu nemajetkovej ujmy v peniazoch odvolací súd, rovnako ako súd prvého stupňa, považoval za primerané zadostučinenie. Odvolací súd sa stotožnil so súdom prvej inštancie aj v otázke výšky poskytnutej náhrady 20 000 €.

Proti rozhodnutiu odvolacieho súdu podala žalovaná 2. dovolanie na Najvyšší súd Slovenskej republiky, ktorý preskúmal vec a dospel k záveru, že dovolanie žalovanej v 2. rade je dôvodné, keďže zistil odklon odvolacieho súdu od ustálenej rozhodovacej činnosti.

V rozhodnutí sa dovolací súd zaoberal otázkou zohľadnenia správania sa postihnutej osoby pri určení výšky priznanej nemajetkovej ujmy príbuzným obetí dopravných nehôd. V danom trestnom konaní, kde sa rozhodovalo o vine vodiča, boli vypracované tri znalecké posudky, na základe ktorých v občianskoprávnom konaní súd prvej inštancie k posúdeniu spoluzavinenia poškodeného vo vzťahu k výške nemajetkovej ujmy uviedol, že aj napriek skutočnosti, že chodec prechádzal mimo prechodu pre chodcov, je jasné, že je to vždy vodič motorového vozidla, ktorý je vo výhodnejšej pozícii, keďže je chránený samotným motorovým vozidlom. V danom prípade navyše žalovaný v 1. rade nevedel motorové vozidlo rýchlosťou predpísanou, ale väčšou rýchlosťou, čo vyplynulo aj v trestnom konaní.

Odvolací krajský súd sa zamerl výlučne na zavinenie žalovaného v 1. rade, ale z výsledkov dokazovania v trestnom konaní vyplynulo, že podiel na vzniku kolíznej situácie mal aj nebohý manžel žalobkyne. Okrem vodiča motorového vozidla je aj chodec účastníkom cestnej premávky, a teda okrem dodržiavania všeobecnej preventívnej povinnosti je tiež povinný dodržiavať pravidlá cestnej premávky. V zmysle zákona o cestnej premávke je chodec pri prechádzaní cez cestu povinný prednostne použiť priebeh pre chodcov, nadchod alebo podchod. Chodec nesmie vstupovať na vozovku, a to ani pri použití priebehu pre chodcov, ak vzhľadom na rýchlosť a vzdialenosť prichádzajúcich vozidiel nemôže cez vozovku bezpečne prejsť. Mimo priebehu pre chodcov sa smie cez vozovku prechádzať len kolmo na jej os. Chodci smú prechádzať cez vozovku mimo priebehu pre chodcov, len ak s ohľadom na vzdialenosť a rýchlosť jazdy prichádzajúcich vozidiel nedonúti ich vodičov na zmenu smeru alebo rýchlosti jazdy. Pred vstupom na vozovku sa chodec musí presvedčiť, či tak môže urobiť bez nebezpečenstva.

Dovolací súd skonštatoval, že ak krajský súd nezohľadnenie spoluzavinenia chodca odôvodnil nízkou výškou uplatňovanej náhrady nemajetkovej ujmy 20 000 €, táto argumentácia neobstojí. Skutkové okol-

nosti nároku na náhradu nemajetkovej ujmy zásahom do súkromného a rodinného života zavinením dopravnej nehody sa musia posudzovať vo vzťahu k nároku uplatnenému v žalobe, ktorý predstavuje množinu 100 % pre skutkové okolnosti zisťované dokazovaním. Je úlohou súdu určiť vzájomný pomer okolností u osoby postihnutej, ako aj u osoby, ktorá neoprávnený zásah spôsobila.

Dovolací súd poukázal na iný rozsudok Najvyššieho súdu Slovenskej republiky z roku 2010, podľa ktorého na to, aby žalobcovia mohli byť úspešní pri uplatňovaní nároku na ochranu ich osobnosti v prípade, keď žalovaný neoprávnené (protiprávne) zasiahol do ich osobnostných práv zavinením dopravnej nehody, pri ktorej zahynul ich blízky príbuzný, nie je zásadne nutné, aby konanie samej dotknutej osoby muselo byť po právnej stránke bezzávadné. Na to, aby oprávnená osoba mala právo domáhať sa ochrany osobnosti, sa vyžaduje a zároveň stačí, aby išlo o neoprávnený zásah do práv na ochranu osobnosti. V prípade existencie takéhoto neoprávneného zásahu ide potom o objektívnu zodpovednosť, bez ohľadu na zavinenie.

Správanie sa dotknutej osoby pri neoprávnenom zásahu sa však stáva právne významným pri určení výšky náhrady nemajetkovej ujmy v peniazoch, ktorú určuje súd podľa závažnosti ujmy a podľa okolností, za ktorých k porušeniu práva došlo. Týmto okolnosťami sú nielen okolnosti na strane samotného škodcu, ale súčasne sú to aj okolnosti na strane dotknutej osoby. Takéto rozhodovanie je ustálenou rozhodovacou praxou v riešení otázky zohľadnenia miery spoluzavinenia poškodeného pri určovaní výšky nemajetkovej ujmy v peniazoch.

Príslušný súd musí preto určiť percentuálny podiel poškodeného na vzniku dopravnej nehody, ktorá bola príčinou zásahu do práva na súkromný rodinný život žalobkyne a jej zosnulého manžela. Napriek tomu, že tento podiel poškodeného nebol rozhodujúcou príčinou dopravnej nehody, zo znaleckého posudku vyplýva, že sa objektívne podieľal na vzniku nehodového deja. Obsah znaleckého posudku naznačuje, že tento podiel síce nebol výrazný, ale aj tak musí byť odvolacím súdom určený.

V otázke nároku žalobkyne na náhradu škody titulom nákladov spojených s pohrebom dovozateľka správne poukazovala príslušné ustanovenia zákona o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla a Občianskeho zákonníka, z ktorých vyplýva, že sa v rámci tohto nároku nehradia všetky náklady v skutočne vynaloženej výške, ale náhrada týchto nákladov je zákonom limitovaná. Posúdenie primeranosti nákladov spojených s pohrebom je úlohou súdu, ktorý je viazaný limitmi stanovenými v právnych predpisoch. Výška nákladov na pohreb sa na základe nariadenia vlády SR č. 87/1995 Z. z. určuje podľa pracovnoprávných predpisov, teda podľa zákona o sociálnom poistení, ktorý limituje výšku náhrady nákladov spojených s pohrebom maximálnou paušálnou sumou.

Najvyšší súd ako súd dovolací pri posudzovaní premlčania uplatnených nárokov uviedol, že nárok na náhradu nemajetkovej ujmy zásahom do súkromného a rodinného života zavinením dopravnej nehody je nárokom hradeným z povinného zmluvného poistenia podľa zákona č. 381/2001 Z. z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla.

Ustanovenia zákona o povinnom zmluvnom poistení je potrebné vykladať tak, že na premlčanie nároku na náhradu škody i na premlčanie nároku na náhradu nemajetkovej ujmy platí rovnaká právna úprava vo vzťahu k osobe, ktorá škodu spôsobila (škodcovi) i vo vzťahu k poisťovateľovi (poisťovni) tejto osoby a to v tom smere, že vo vzťahu k obidvom subjektom sa aplikuje právna úprava premlčania vyplývajúca z Občianskeho zákonníka, podľa ktorej sa toto právo premlčuje vo všeobecnej trojročnej premlčacej dobe, pretože právo na náhradu nemajetkovej ujmy v peniazoch je právom majetkovej povahy. Zároveň je potrebné uviesť, že podľa Občianskeho zákonníka pri právach na plnenie z poistenia začína premlčacia doba plynúť až rok po poistnej udalosti.



Confidence in Motion

PRVÝ V TRIEDE. S PREHĽADOM.

OBJAVTE BEZPEČNOSŤ

Už od roku 1995 je OUTBACK priekopníkom v segmente crossover SUV a dnes potvrdzuje svoje postavenie **najbezpečnejšieho modelu vo svojej triede**. Unikátna asistenčná technológia **EyeSight** je vaším druhým párom očí, ktoré sledujú cestu a súčasne nohou na brzde pri možných kolíziách. V novej generácii prichádza s **jedenástimi novými funkciami bezpečnostných technológií** a tiež so **systémom monitorovania vodiča**.

ÚPLNE NOVÝ OUTBACK

si zachováva svoj **jedinečný benzínový Boxer motor a symetrický pohon 4x4**, a tak môžete jazdiť s výnimočným pocitom istoty na všetkých cestách i mimo nich.



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.



MIKONA
... ON THE ROAD

Inšpirácia pre vás

JEDINEČNÝ DIZAJN VAŠEJ TERASY



Jeseň je v plnom prúde a s ňou aj posledné teplé dni. Čo tak ich využiť produktívne? Stále zostáva dostatok času na zmenu vašej terasy. Užijete si ju o to viac, keď si na nej budete môcť vychutnať posledné teplé dni a na budúci rok vám starosti s terasou odpadnú. Aby ste však s terasou už naozaj nemali žiadne starosti, tak je potrebné vybrať si tú správnu! A keďže základom každej terasy je podlaha, tak treba začať práve tam. Novinkou na slovenskom trhu sú kompozitné terasové dosky **Alps** od **TIMMDEK**, ktoré majú jedinečný dizajn s vernou kresbou dreva a vašej terase dodajú harmonický a elegantný vzhľad. Na rozdiel od dreva si zachovávajú svoju farbu po celý čas používania a majú záruku 15 rokov. Vyžadujú nenáročnú údržbu – iba pravidelné umývanie. Sú výnimočne jemným prelínaním dvoch farieb, ktorým vnášajú život do každého priestoru. Sú šetrné k životnému prostrediu, pretože sú vyrobené z recyklovaného dreva a plastu. Spojenie týchto dvoch materiálov v kompozitných doskách **Alps** od **TIMMDEK** tvorí odolný a trvácny materiál. Vyberte si tú svoju už dnes a dajte vašej terase nový vzhľad. Viac informácií nájdete na www.dlhoslovakia.sk/timmdek.

VYBITÁ AUTOBATÉRIA? MÁME PRE VÁS RIEŠENIE.



Staňte sa nezávislými od asistenčnej služby či cudzích autobatérií. Pomocou Goal Zero Venture Jump, systému powerbanky a káblov, naštartujete svoje auto v prípade núdze. Navyše nabíja aj drobnú elektroniku, ako sú mobily, notebooky a pod.

Integrované LED svetlo uľahčí prácu aj v náročných nočných podmienkach. Stupeň krytia IP67 zaistí ochranu proti prachu, piesku a nečistotám a vydrží aj ponorenie do vody do hĺbky 1 metra po dobu 30 minút. Súčasťou balenia je aj ochranné puzdro s vreckami na prehľadné uloženie káblov. Goal Zero Venture Jump je možné dobíjať zo zásuvky iba za 3 hodiny a z ľubovoľného štandardného portu USB cca za 4 hodiny. Slnko štartovaciu súpravu nabije pripojením kompatibilného solárneho panelu (ideálne Nomad 10 alebo Nomad 20) približne za 6 hodín.

Odporúčaná cena: 119,90 €
Kúpite na SAVETHEDAY.SK

CHÝBAJÚCI ČAS BÝVA ČASTOU VÝHOVORKOU PRE ZLÉ STRAVOVANIE



Od teraz je však všetkým výhovorkám koniec, a to vďaka KetoMix hotovým jedlám. Sú ideálnym, chutným a rýchlym riešením pre každého, kto nemá čas si jedlo uvariť, ale zároveň nechce jesť nezdravé a chemicky upravené tučné jedlá. S našimi hotovými jedlami si svoju líniu bez obáv ustrážite kdekoľvek a kedykoľvek. www.ketomix.sk



POHODA V BRUCHU S LIEKOM IBEROGAST

Trávacie ťažkosti nás vedú dosiahnuť kdekoľvek – v práci, v škole aj doma. V prípade, že pociťujete príznaky tráviacich porúch, spoľahnite sa na nemeckú kvalitu a bylinkové zloženie. Iberogast je liek z prírodných zdrojov, ktorý obsahuje výťažok z deviatich overených bylín. Výťažky z bylín ako sú pestrec mariánsky, sladkovka, rumanček, iberka horká, rascas, medovka, archangelika, mäta a lastovičník pôsobia blahodarne pri niektorých bežných tráviacich ťažkostiach. Medzi tie patria bolesti žalúdka a brucha, nadúvanie, pocit plnosti, žalúdočno-črevné kŕče a nevoľnosť.

Na tieto problémy existuje komplexná pomôcka a to kvapky Iberogast. Pred použitím lieku si pozorne prečítajte písomnú informáciu pre používateľov lieku a poraďte sa so svojim lekárom alebo lekárnikom. Iberogast je liek na vnútorné použitie. Liek je zložený z kvapalných extraktov rôznych častí bylín.

Viac informácií na www.iberogast.sk



KEĎ IMUNITA PROSÍ O POMOC



Jeseň a zima sú obdobia, kedy sú vaše telá vystavené rôznym vírusovým či chrípkovým ochoreniam. Vyčerpanie, malátnosť a oslabená imunita prosí o pomoc. Jeseň predstavuje jedno z najťažších období pre imunitný systém. Vonku zima, vnútri teplo. Dbať o imunitu je nutné počas celého roka, nielen v čase najvyššej núdze. Výživový doplnok od značky **Maxi Vita** **Vitamín C + Zinok** obsahuje prírodný komplex vitamínu C a zinku. Ten sa významne podieľa na funkcii imunitného systému. Je nevyhnutný na udržanie dobrého zdravotného stavu celého organizmu. Zinok aj vitamín C sú totiž nenahraditeľné pri tvorbe protilátok, ktoré pomáhajú znižovať únavu a podporujú oslabenú imunitu. Jednu tabletu denne stačí nechať voľne rozpustiť v ústach, čo je komfortnejšia alternatíva pre starších ľudí či osoby staršie ako 15 rokov. Viac informácií na www.vitar.sk

CÍTITE HRDLO?



Ak ste podcenili sychravé jesenné počasie a začínate pociťovať bolesti hrdla, nie je to nič príjemné. Rovnako problém s aftami v ústach. Stavte na silu lactoferinu a vyskúšajte výživový doplnok **Preventan® Quattro**. Lactoferin vo forme kolostra účinne bojuje s baktériami a vírusmi vo vašich slizniciach a pomáha aktivovať imunitný systém. Navyše Preventan® Quattro obsahuje unikátnu patentovanú látku ProteQuine® so 4-násobnou kombináciou troch aktívnych a jednej prídavnej látky. Doplnok stravy je špeciálne určený na akútne užívanie už pri prvých príznakoch bolesti hrdla. Zloženie je obohatené aj o vitamín C a betacyklodextrín. **Preventan® Quattro** nájdete v lekárňach vo forme cmúľacích tabliet s citrónovou alebo eukalyptovo-mätovou príchuťou. Je vhodný aj pre deti od 3 rokov. Viac na www.neuraxpharm.sk



DEDIČSTVO TRADIČNEJ VÝROBY

Slovensko je bohaté na tradície a zaužívané zvyky. Tie sa odovzdávajú z generácie na generáciu. Výnimkou nie je ani tvorba vína, ktorá v našej najhodnotnejšej vinárskej oblasti čerpá z rokmi získaných skúseností, preverených časom. Práve vďaka nim vedú miestni vinári majstri, že pri priaznivom počte cibéb, môže vzniknúť jedinečné a vzácné víno. **Tokajský výber 6-putňový od spoločnosti TOKAJ&CO** je výsledkom tvrdej práce majstrov s láskavým požehnaním prírody. Zaujme svojou oxidačno-cibébobou vôňou, ktorá je predzvestou karamelovej chuti. Jantárová farba z neho robí dokonalé dielo, ktoré je samo o sebe klenotom miestnych viníc. Vychutnajte si vzácné víno, ktoré formovali roky tradícií a poctivej práce, prinášajúce symfóniu chuti a remesla v každom dúšku. Viac na www.tokaj.sk



ROZPUSTITE NAPÄTIE



Každý z nás občas cíti vnútorný nepokoj alebo napätie. Situácií, kedy pociťujeme stres, odôvodnené obavy a úzkostné stavy, je v poslednom období viac než dost. Ak sa to deje aj počas noci, môže to ovplyvniť kvalitu spánku. Vhodným riešením je zdravý životný štýl, pravidelný šport a následný relax.

Na ceste k vnútornému pokoji a k lepšiemu spánku môže pomôcť aj **rastlinný liek Lavekan**, určený na liečbu dočasných úzkostných stavov. Obsahuje silicu levandule lekárskej. Účinné látky z levandule upokojujú nervovú sústavu, zmierňujú pocit napätia, vnútorný nepokoj, a zároveň pomáhajú aj k pokojnému spánku. Voľno predajný rastlinný liek je bezpečný a nenávykový, po jeho užití sa môže šoférovať a neohrozuje riziko rozvoja závislosti. O užívaní sa poraďte s lekárom alebo s lekárnikom a prečítajte si priloženú písomnú informáciu. www.lavekan.sk

KEĎ „POD PAROU“ ŠETRÍ ČAS AJ ENERGIE

Byť „pod parou“ za volantom je tabu, ak však „pod parou“ a pod tlakom varíte, je to úžasné! Skôr môžete servírovať jedlo hladošom a neminiť ani tolko energií ako na bežnom sporáku.

Multifunkčný hrniec Orava MH-04 má až 9 prednastavených varných programov, kedy varí tlakovo ako „papiňák“, ale aj ako klasický hrniec, fritéza či jogurtovač. Varenie v pare, slow cook, či špeciálny program na prípravu polievok ocenia aj vyznávači zdravého životného štýlu. Vďaka funkciám Odložený štart a Keep Warm až na 12 hodín dokáže uvariť gurmánsky pokrm načas tak, aby vás teplý čakal po príchode domov. OMC: 139 €. www.orava.eu



HIT TOHTOROČNÝCH VIANOC - RODINNÁ HRA KÚZLO VIANOC

Kúzlo Vianoc je hra, vďaka ktorej si s rodinou užijete veľa zábavy a tej pravej vianočnej atmosféry. Vašou úlohou je pomôcť spoločne Márii a Jozefovi dostať sa do Betlehema. Cestou plníte rôzne úlohy a dozviete sa zaujímavé veci o Vianociach. Hra vám spríjemní čas adventu a vianočných sviatkov a je inšpiratívna a stmelovacia aktivita pri vianočných stretnutiach so svojimi blízkymi. Je jednoduchá na pochopenie a baví všetky generácie. Môžete ju hrať opakovane a vždy bude úplne iná. Určená je pre 2 až 16 hráčov všetkých generácií. Už vieme, čo sa bude túto zimu hrať v slovenských rodinách, no predsa Kúzlo Vianoc.

Kúzlo Vianoc kúpite na www.familium.sk a v sieti kníhkupectiev. Odporúčaná cena: 26,90 €



PRÍPITOK VO VIANOČNOM ŠTÝLE



Po návrate domov z dlhých ciest nastal čas vychutnať si so svojou láskou pohár kvalitného červeného vína, ktoré k zime neodmysliteľne patrí. V prémiovej kolekcií **Toy's Delight** od nemeckej porcelánky **Villeroy & Boch** nájdete poháre s objemom 0,47 l a výškou 23,5 cm z krištáľového skla, zdobeného minimalistickými vianočnými motívami.

Hodia sa na prípitky až do Troch kráľov a potešia aj ako vianočný darček. Dvojicu pohárov kúpte v predajni **Potten & Pannen – Staněk** v OC Central Bratislava alebo na www.pottenpannen.sk

Automobilka Subaru predala vo svete už 5 miliónov vozidiel so systémom EyeSight

Spoločnosť Subaru Corporation oznámila, že súhrnný globálny predaj vozidiel Subaru vybavených asistenčným systémom vodiča EyeSight prekročil v júni tohto roka hranicu piatich miliónov. Tento medzník sa podarilo dosiahnuť 14 rokov a jeden mesiac od prvého predstavenia systému v máji 2008 v Japonsku.

Systém EyeSight ako prvý na svete poskytol vodičovi asistenčné systémy čisto na báze technológie stereokamery, ako napríklad adaptívny tempomat či systém protikolízneho brzdenia, ktorý vie rozpoznať nielen vozidlá, ale tiež chodcov, cyklistov a motocyklistov v dráhe vozidla. Automobily vybavené systémom EyeSight v súčasnosti tvoria 91 % celosvetového predaja značky Subaru. V Európe sa od roku 2014, kedy bol uvedený na trh systém EyeSight, predalo viac ako 145 000 vozidiel vybavených touto technológiou, dôležitou z hľadiska preventívnej bezpečnosti.

Štúdia spoločnosti Subaru vychádzajúca z údajov japonského Inštitútu pre výskum a analýzu dopravných nehôd (ITARDA) odhalila, že nehodovosť vozidiel vybavených systémom EyeSight sa v Japonsku pohybuje na úrovni len 0,06 %. A štúdia amerického Poistného inštitútu pre bezpečnosť cestnej premávky (IIHS) zasa zistila, že v USA sa vďaka uvedenému systému až o 85 % zmenšil počet nárazov zozadu s následkom zranení.

Vďaka asistenčnej technológii vodiča EyeSight, ktorá je najnovšou generáciou systému na prevenciu nehôd od automobilky Subaru, dosiahol typ Outback v bezpečnostných testoch organizácie Euro NCAP najlepšie skóre 95 % za bezpečnostné asistenčné systémy, ako aj historicky najlepší výsledok, aký kedy dosiahlo vozidlo značky Subaru v nárazových testoch bezpečnostných asistenčných systémov.



Subaru už viac ako 30 rokov, odkedy sa v roku 1989 pustila do vývoja automobilovej stereokamery, neustále zlepšuje svoju technológiu stereokamery, ktorá je kľúčovým komponentom systému EyeSight. Súčasná stereokamera má omnoho širší zorný uhol a k tomu aj zlepšený softvér na rozpoznávanie a spracovanie obrazu. Vďaka tomu dokáže vodičovi pomôcť pri širšej škále situácií. V Japonsku predstavila spoločnosť Subaru aj pokročilý asistenčný systém vodiča EyeSight X, ktorý využíva stereokameru v spojení so štyrmi radarmi na prednom a zadnom nárazníku, novovytvorenú mapu s veľkým rozlíšením, lokalizátor vozidla a ďalšie pokročilé technológie.

Ponúka rozšírené funkcie, ako je napríklad asistencia pri zmene jazdného pruhu, regulácia rýchlosti pred zákrutou či asistencia bezdotykovej jazdy v zápche, ktoré na japonských diaľniciach zaručujú bezpečnejšiu a pohodlnejšiu jazdu.

-su-

Viac ako len pneumatiky

Návrat veľtrhu Bauma, popredného svetového veľtrhu stavebných a banských zariadení, dal spoločnosti Goodyear príležitosť, aby prezentovala postavenie, ktoré v tomto odvetví zohráva pri naplňaní cieľov v oblasti efektivity a trvalej udržateľnosti pneumatík a pri riešení pre správu pneumatík.

Pneumatiky Goodyear GP-3E pre kolesové nakladače, kĺbové sklápáče a grejdery mali na veľtrhu Bauma 2022 európsku výstavnú premiéru. Po zapracovaní námetov zákazníkov, ktorí často poukazujú na veľké náklady a na význam pohodlného pracoviska vodiča, sa GP-3E vyznačujú inovatívnou konštrukciou s malou hmotnosťou. Ich hlavnými prednosťami sú zmenšené náklady na hodinu prevádzky, naplňajú cieľ udržateľnosti a nízku úroveň vibrácií, ktorá zlepšuje pohodlie vodiča pri práci. Všestranné pneumatiky sú vhodné na najrôznejšie použitie a ponúkajú dobrú rovnováhu medzi trakciou a flotáciou. Ďalšou vystavenou novinkou boli pneumatiky Goodyear Powerload®. Pneumatiky Powerload sú určené pre kompaktné kolesové nakladače a grejdery. Ide o pneumatiky, ktoré si tvrdé zaobchádzanie priamo užívajú. Technológia Smooth Guard Technology™, mimoriadne silná a hladká ochranná vrstva gumy v oblasti ramien a bočníc, zlepšuje ich odolnosť proti prerezaniu. Pokročilá samočistiaca konštrukcia behúňa zaručuje vynikajúcu trakciu vpred aj do bokov a bezproblémovú prevádzku v náročných podmienkach bez prestávok.

Pneumatiky GP-3E a Powerload sú pripravené aj na elektrický pohon. Možno ich využiť na strojoch s elektrickým a hybridným pohonom, rovnako ako na technickom zariadení s bežným vznetovým motorom. Spoločnosť Goodyear na veľtrhu Bauma predstavila aj svoj zdokonalený systém „TPMS Heavy Duty“, ktorý komunikuje prostredníctvom aplikácie Goodyear FleetHub (mobilná + webová aplikácia) alebo Goodyear DriverHub (mobilná aplikácia) a poskytujú vodičom a správcom vozidlových parkov prediktívne a preskriptívne informácie, ktoré im umožňujú proaktívnu a preventívnu údržbu vozidiel.

-gr-



Nový parkovací asistenčný systém Toyota T-MATE

Spolu s typmi Corolla Cross, Toyota bZ4X a Corolla 2023 debutuje na trhu aj nová generácia bezpečnostných systémov Toyota T-MATE s Toyota Safety Sense 3. generácie a ďalšími systémami podporujúcimi vodiča počas jazdy a parkovania.

Predkolízny bezpečnostný systém (PCS) teraz po prvýkrát ponúka funkciu zamedzujúcu nechcenému zrýchleniu (Acceleration Suppression) pri malých rýchlostiach jazdy, dopravnú asistenciu pri zaraďovaní sa na križovatkách, ako aj zdokonalené rozpoznávanie protiúdúch vozidiel a asistenciu pri odbočovaní na križovatkách. Z ďalších nových funkcií Toyota Safety Sense 3 možno spomenúť asistenčný systém vodiča na núdzové zastavenie vozidla (EDSS) a online aktualizácie (OTA) cez komunikačný modul DCM na spoľahlivú aktualizáciu a dopĺňanie ďalších funkcií počas celej životnosti vozidla.

Okrem mnohých nových a zlepšených asistenčných funkcií vodiča počas jazdy obsahuje Toyota T-MATE s TSS 3 rozsiahlu sadu systémov na zaistenie bezpečnosti pri manévrovaní, parkovaní a vystupovaní z auta. Nová asistencia bezpečného vystupovania (SEA), funkcia upozornenia na zabudnuté objekty na zadných sedadlách a systém detekcie prekážok sa pridávajú k známym funkciám, ako je 360-stupňový panoramatický monitor a výstraha pred prejazdom vzadu (RCTA) s automatickým brzdením. (ICS) zlepšený o systém na obmedzenie zrýchlenia pri malých rýchlostiach. Toyota T-MATE obsahuje aj Toyota Teammate Advanced Park, ktorý debutoval v type Yaris Cross.

Poloautonómny parkovací systém Toyota Teammate Advanced Park preberá kontrolu nad volantom, plynom a brzdou pri cúvaní a paralelnom parkovaní, ako aj pri výjazde z paralelných parkovacích miest. Využíva 360-stupňovú kameru a 12 ultrazvukových parkovacích snímačov namontovaných okolo auta, vďaka ktorým dokáže presne vchádzať a vychádzať z parkovacieho miesta. Systém má aj funkciu vyhľadávania parkovacieho miesta a zapamätania si najčastejšie používaných parkovacích miest vodiča, aj keď nie sú označené čiarami alebo inými referenčnými bodmi.

-ta-

Dojazd Hyundai IONIQ 6 je 614 km na jedno nabitie

Spoločnosť Hyundai Motor Company oznámila, že jej elektrifikovaný streamliner IONIQ 6 poskytne až 614 kilometrov dojazdu na jedno nabitie podľa celosvetového harmonizovaného testovacieho postupu WLTP. So spotrebou energie podľa WLTP už od 13,9 kWh/100 kilometrov bude IONIQ 6 po uvedení do predaja jedným z energeticky najefektívnejších elektrických vozidiel na trhu.

Pôsobivý dojazd typu IONIQ 6 je z veľkej časti možný vďaka elektrickej globálnej modulárnej platforme (E-GMP) a extrémne malému aerodynamickému odporu vozidla (jeho koeficient má hodnotu len 0,21). E-GMP poskytuje optimálny elektrický výkon a 800 V architektúra umožňuje ultrarýchle nabíjanie. Zákazník môže získať za 15 minút nabíjania na dostatočne výkonnej nabíjačke až 351 kilometrov dojazdu, resp. dokáže nabiť batériu z 10 % na 80 % jej kapacity za približne 18 minút. E-GMP podporuje aj bežné 400 V nabíjanie bez potreby ďalších komponentov alebo adaptérov.

Ďalšou výhodou, ktorú IONIQ 6 z platformy E-GMP čerpá, je dlhý, až 2950 mm rázvor náprav, ktorý posádke vozidla poskytuje množstvo priestoru vo vnútri vozidla. Vďaka E-GMP a inovatívnej technológii Vehicle-to-Load (V2L) môže byť IONIQ 6 doslova pojazdnou kanceláriou alebo power bankou na kolesách. V2L umožňuje vozidlu nabíjať či prevádzkovať externé elektrické zariadenia, ako sú



Asistenčný systém bezpečného vystupovania po otvorení dverí pomôže posádke vyhnúť sa kolízii s autom, bicyklom alebo chodcom. Táto funkcia využíva systém sledovania mŕtveho uhla na upozornenie, ak je za autom iné vozidlo alebo účastník cestnej premávky. Auto tiež pri vystupovaní upozorní vodiča na zabudnuté predmety na zadnom sedadle.

Zabráni sa tak náhodnému zamknutiu detí v aute alebo ponechaniu vecí na zadných sedadlách.

Novinkou v systéme detekcie prekážok (ICS) je systém na obmedzenie zrýchlenia pri malých rýchlostiach (do 15 km/h). Táto funkcia sa aktivuje, keď počas pomalej jazdy vodič prudko stlačí plynový pedál a pred autom je iné vozidlo, cyklista alebo chodec. Ak vodič aktivuje smerové svetlo a potom otočí volant, aby sa vyhol prekážke, systém sa neaktivuje. Toto riešenie bude dostupné len v hybridoch, elektromobiloch a autách s automatickou prevodovkou.



napríklad elektrické bicykle, počítače či kempingové spotrebiče, čím vytvára úplne nové možnosti vo využití vozidla, ktoré zodpovedajú rôznorodému životnému štýlu zákazníkov.

Elegantný vzhľad IONIQ 6 a viaceré funkčné dizajnové prvky, ako napríklad aktívna vzduchová klapka, vzduchové clony kolies či integrovaný zadný spojler, výrazne zlepšili aerodynamické vlastnosti vozidla a zaradili ho v tomto smere medzi svetových premiantov.

-hi-

Vyskúšali sme Lexus ES 300h F SPORT TOP

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Siedma generácia luxusného sedanu v Európe



Lexus typ ES v Európe dlho nepredával, pod „vlajkovou loďou“ LS, mal typ GS. Až v roku 2018 sa to zmenilo, na európsky trh sa dostala siedma generácia najpredávanejšieho sedanu značky Lexus v USA, typ ES. Medzi sedanmi vyššej strednej triedy prémiového segmentu vyniká pohonom predných kolies. Porovnanie rozmerov s predchádzajúcou generáciou, ktorá v Európe nebola, nemá prílišný význam, preto iba spomenieme, že Lexus sleduje trendy konkurencie a novinka je dlhšia, širšia a o niečo nižšia ako jej predchodca. Súčasná generácia je postavená na novej platforme GA-K. Ponúka novú úroveň dizajnu a luxusu. Vyznačuje sa novou prednou maskou, obsahuje menší počet vertikálnych mriežok, novo navrhnutými reflektormi. Vyskúšali sme Lexus ES 300h vo verzii F SPORT TOP v zaujímavej modrej metalíze v kombinácii s lesklými čiernymi 19" diskami, ktoré ladia s ikonickou čiernou mriežkou chladiča a zadným spojlerom. V skúšanom vozidle sme boli veľmi dobré matrixové reflektory.



Interiér má tiež nápaditý exkluzívny dizajn, s kvalitnými materiálmi a výborným spracovaním. Je vydareným spojením funkčnosti a luxusu. Pre športovejší dojem variant F Sport ponúka interiér Tahara v bielo – čiernej farebnej kombinácii. Zaujme nový vzhľad prístrojovej dosky s kovovými detailmi na paneli klimatizácie, kožou obšitý športový volant s hrubým vencom. Hodnotne pôsobia výborné nízko ukotvené športové sedadlá (elektricky nastaviteľné s nastaviteľnou driekovou opierkou), mohutný stredový tunel, ktorý slúži aj ako laktová opierka s úložnou schránkou, nový dizajn brzdového pedála (zväčšená oblasť tlaku chodidla) a iné ozdobné prvky F SPORT. Prístrojový štít pred vodičom je digitálny. Nový je 12,3-palcový displej multimediálneho systému Lexus Link, ktorý ponúka komplexnú škálu funkcií a hladký displej. Je vybavený navigáciou Lexus Premium s 3D grafikou. Vodič a spolujazdec môžu používať aplikácie zo svojho smartfónu vďaka službe Android Auto alebo bezdrôtovému Apple CarPlay. Ovláda sa touchpadom z dotykovej plošky na stredovom paneli. Ovládanie infotainmentu počas jazdy je hodne náročné, v takom inak veľmi kvalitnom aute až nevhodné. Boli sme spokojní, že vo vozidle ostali zachované niektoré klasické hardvérové ovládače a tlačidlá. Ak je aktivovaná dvojzónová automatická klimatizácia so snímačom vlhkosti, klimatizačný asistenčný systém automaticky reguluje vyhrievanie sedadiel a volantu, či odvetrávanie sedadiel pre optimálnu teplotu v kabíne. Cestovanie posádke spríjemňujú aj prémiový audiosystém Mark Levinson PurePlay so 17 reproduktormi, konektory AUX, USB, analógové hodiny a iné luxusne pôsobiace prvky. Lexus ES poskytuje viac-menej dostatok priestoru pre všetkých členov posádky. A to „menej“ sa vzťahuje len k priestoru nad hlavami cestujúcich na zadných sedadlách. Dlhá hlava testujú kvalitu stropného potahu. Cestovanie na zadných sedadlách spríjemňujú vhodne umiestnené výduchy klimatizácie, vyhrievanie sedadiel a USB konektory. Batožinový priestor ponúka objem 454 litrov. Na auto s dĺžkou takmer 5 metrov možno pre niekoho málo, ale zákazníci, ktorí siahnu po autách tohto druhu, obrovský batožinový priestor nepotrebnú. Samozrejme, nechýba množstvo bezpečnostných systémov, napríklad asistencia núdzového brzdenia, poloautonómnej jazdy v jazdnom pruhu, dynamický adaptívny tempomat, digitálny monitor na sledovanie priestoru po bokoch vozidla a iné.

Lexus ES 300h je vybavený novou, štvrtou generáciou hybridného pohonného systému. S iným pohonom sa nepredáva. Využíva kombináciu hospodárneho 2,5-litrového štvorvalcového zážihového motora

pracujúceho v Atkinsonovom cykle a elektromotora. Dosahuje výkon 131 kW pri 5700 ot./min. a krútiaci moment 221 Nm od 3600 ot./min. Elektromotor má výkon 88 kW a krútiaci moment 202 Nm. Nový 2,5-litrový zážihový motor v hybridnom pohone využíva technológiu rýchleho spaľovania, ktorá z neho robí jeden z tepelne najefektívnejších motorov, aké kedy boli skonštruované. Prispievajú k tomu priame nasávacie otvory, zväčšené uhly ventilov a laserom opracované sedlá ventilov. Na dobrej účinnosti motora sa podieľajú aj olejové čerpadlo s premenlivým objemom, vstrekovače s viacerými otvormi, variabilné časovanie ventilov a variabilný chladiaci systém. Vďaka novej variátorovej prevodovke (s menšími rozmermi a lepšou mechanickou účinnosťou) dynamické zrýchlenie pri predbiehacích manévroch sprevádza príjemnejší zvuk motora. Zmeny neobišli ani elektromotor, ktorý je kompaktnější a čerpá energiu z nikel-metal hybridného akumulátora. Uložený je pod zadnými sedadlami. Celkový výkon hybridného systému pohonu je 160 kW. Umožňuje veľkému sedanu zrýchľovať z 0 na 100 km/h za 8,9 sekundy a dosiahnuť maximálnu rýchlosť 180 km/h. Riadiaca jednotka prevodovky zabezpečuje plynulý a jemný rozjazd vozidla. Aj keď Lexus ES pôsobí mimoriadne športovým dojmom, jeho hybridný pohon má najradšej, keď ho vodič nechá pracovať pohodovo, bez vytáčania k maximu otáčok. To neznamená, že jazda v ňom je nudná. Spotreba benzínu je výrazne závislá od spôsobu jazdy, v meste, mimo mesta a na diaľnici. Nám sa podarilo najazdiť 800 km a priemerná spotreba bola 5,4 l/100 km. V meste sme dokázali jazdiť so spotrebou pod 5 l/100 km. Stabilita vozidla je príkladná, podvozok aj pri 19-palcových kolesách dokáže dobre tlmiť nárazy od nerovností cesty. K silným stránkam tohto auta patrí dobré odhlučnenie kabíny.

Lexus ES 300h F Sport TOP sa predáva od 65 400 €. V nami skúšanom vozidle sa priplácalo 1200 € za metalický lak.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 2487 cm³, najväčší výkon 131 kW pri 5700 ot./min., krútiaci moment 221 Nm pri 3600 až 5200 ot./min., maximálny výkon elektromotora 88 kW, maximálny krútiaci moment elektromotora 202 Nm, najväčší systémový výkon hybridnej sústavy 160 kW.

PREVODY: prevodovka E-CVT, pohon kolies prednej nápravy.

PODVOZOK:

predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, zadná viacprvková náprava, vzduchové pruženie s reguláciou svetlej výšky, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s posilovačom, obrysový priemer otáčania 12,2 m, pneumatiky rozmeru 235/40 R-19. (vzadu lichobežníková náprava)

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4975/1865/1445 mm, rázvor náprav 2870 mm, pohotovostná/celková 1755/2150 kg, objem batožinového priestoru 454 l, objem palivovej nádrže 50 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,9 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke 5,2-5,6 l/100 km, CO₂ 119-128 g/km.

Vyskúšali sme Seat Tarraco

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

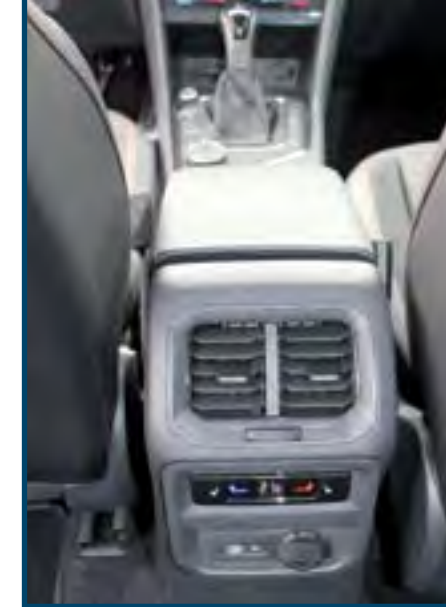
Úsporné veľké SUV



Automobilka Seat v minulosti po typoch Ateca a Arona predstavila ich najväčšieho súrodenca, typ Tarraco. Je určený pre vodičov, ktorí potrebujú veľký batožinový priestor a kladú dôraz na estetiku a eleganciu vozidla. V ponuke sú pre Tarraco tri stupne výbavy Style, Xcellence FR a zážihové aj vznetrové motory. Vyskúšali sme Tarraco po modernizácii v päťmiestnom vyhotovení a s úrovňou výbavy FR. Poháňal ho dvojlitrový vznetrový motor s výkonom 110 kW (slabší z ponuky vznetrových dvojlitrových motorov) so 7-stupňovou DSG prevodovkou. Poháňané sú predné kolesá (pohon všetkých kolies 4Drive je spojený so silnejším TDI s výkonom 147 kW). Vozidlu veľmi pristala zelená farba laku Dark Camouflage (848 €). Zaujímavo pôsobia aj 19-palcové zliatinové disky kolies. Výbava FR sa vyznačuje charakteristickou mriežkou chladiča, rozšírenými lemmami blatníkov, špecifickými FR nárazníkmi, spodnou časťou dverí lakovanou vo farbe karosérie, krytmi spätných zrkadiel v sivej farbe, strešným spojlerom v športovom dizajne FR, čiernymi lištami okolo okien, či spojlerom vzadu.



Interiér je dostatočne priestorový. Predné športové sedadlá s integrovanými hlavovými opierkami sú vyššie osadené, do auta sa tak pohodlne nastupuje. Sedadlá sú kvalitné, s dobrým bočným vedením, s kombinovanými poťahmi látka/alcantara koža. Predné boli aj vyhrievané. Vyhrievaný bol aj multifunkčný trojramenný kožený volant s klasickými tlačidlami, je prestaviteľný výškovo i pozdĺžne. K športovo ladennej výbave FR patrí okrem už spomínaných prvkov ozdobná lišta, kontrastné prešívanie červenu nitou, kovové pedále, interiérové osvetlenie priestoru nôh... K štandardnej výbave patrí digitálny 10,25" displej (nahradil klasické analógové prístroje). V skúšanom vozidle bol navigačný systém Plus s displejom 9,2" (doplňková výbava). Pod ním sa nachádza dotykový panel trojzónovej klimatizácie (ovládanie vpredu aj vzadu). Nechýba laktová opierka vpredu, vzadu, digitálny rádioprijem, Seat Drive profile s otočným ovládačom, zadná parkovacia kamera, bezdrôtové nabíjanie telefónu, podpora Apple, CarPlay, Andorid Auto a iné. V Seate



Tarraco naozaj všetko funguje, ako má. Tvorcovia vozidla si zaslúžia pochvalu aj za počet a praktickosť odkladacích priestorov v kabíne. Mnohí ocenia elektronické ťažné zariadenie s kamerou na navádzanie (doplňková výbava).

Vďaka dlhšiemu rázvoru náprav (2787 mm) aj výške interiéru majú cestujúci na zadných sedadlách dostatok priestoru na nohy aj hlavu. V pozdĺžnom smere sa sedadlá dajú aj posúvať (rozdelené sú v pomere 60/40), dá sa meniť aj sklon operadla. Objem batožinového priestoru má objem v základnom usporiadaní 760 litrov (v 7-miestnom usporiadaní 700 litrov), po sklopení sedadiel sa objem zväčší na 1920 litrov. Vo vozidle bolo dojazdové rezervné koleso, 230 V a 12 V zásuvky. Model bol vybavený množstvom asistenčných systémov, napríklad asistenciou jazdy v kolóne, adaptívny tempomat, rozpoznávanie dopravných značiek, navádzanie na stred jazdného pruhu, monitorovanie priestoru pred vozidlom vrátane funkcie núdzového brzdenia, systém rozšírenej proaktívnej ochrany chodcov a cyklistov, predné Full LED svetlá...

Motor 2.0 TDI s výkonom 110 kW po studenom štarte akusticky prezrádza svoj vznetrový spôsob fungovania, po zohriatí sa jeho klepotanie stráca a na diaľnici ho pri rýchlejšej jazde ani nepočuť. Pri menších otáčkach, asi do 1500 za minútu, pracuje ležérne, čo vyhovuje obvyklému tempu prúdu vozidiel jazdiacich na cestách medzi obcami. Vďaka nástupu najväčšej hodnoty krútiaceho momentu 360 Nm už od 1600 (do 2750) otáčok za minútu dokáže tento model efektívne zrýchľovať. Z 0 na 100 km/h to zvládne za 10,1 s a dosiahne najväčšiu rýchlosť 196 km/h. So 7-stupňovou dvojspojkovou automatickou prevodovkou DSG si rozumie veľmi dobre. Riadiaca jednotka prevodovky sa pri bežnej jazde snaží držať otáčky motora v spodnej polovici ich pracovného rozsahu. Odozva motora na pohyby akceleračného pedálu sa líši podľa zvoleného jazdného režimu – Eco, Normal a Sport. Jazda s Tarracom je príjemná. Počas týždenného skúšania vozidla (väčšinou v režime Normal) sme prešli okolo 950 kilometrov a dosiahli priemernú hodnotu spotreby nafty 6,2 l/100 km.



Nami skúšané vozidlo nebolo vybavené príplatkovým balíkom adaptívneho podvozku, ktorý zlepšuje komfort cestovania. Podvozok v skúšanom vozidle bol naladený tvrdšie, čo pri prejazde väčších nerovností, hlavne pri režime Sport, pocítia osoby na zadných sedadlách. Pri rýchlejšom prejazde zákrut sa vozidlo správa predvídateľne, málo sa nakláňa. Vďaka vyššej svetlej výške sa s vozidlom dá bezpečne vyjsť aj mimo asfalt.

Seat Tarraco FR 2.0 TDI 150 7DSG sa predáva za 40 790 €.
Nami skúšané vozidlo s doplňkovou výbavou stálo 42 927 €.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

4-valcový, 16-ventilový prepíňaný vznetrový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1968 cm³, najväčší výkon 110 kW pri 3000 až 4200 ot./min., krútiaci moment 360 Nm pri 1600 až 2750 ot./min.

PREVODY:

7-stupňová automatická dvojspojková prevodovka DSG, pohon kolies prednej nápravy.

PODVOZOK:

predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacerprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 255/45 R-19. 235/45 R-19.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4735/1839/1665 mm, rázvor náprav 2787 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1814/2270 kg, objem batožinového priestoru 760 l, objem palivovej nádrže 58 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 196 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,1 s, spotreba nafty v kombinovanej prevádzke WLTP 5,4-5,7 l/100 km, CO₂ 142-149 g/km.

Vyskúšali sme Dacia Jogger TCE 100 Extreme

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

SEDEMMIESTNE RODINNÉ AUTO



Dacia novým typom Jogger znovu objavila rodinný automobil so siedmimi sedadlami (v ponuke je aj 5-miestna verzia) a ponúka ho za dostupné ceny. Dacia skoncipovala rodinné auto tak, aby spĺňalo každodenné potreby rodín a zároveň plnilo túžby po výletoch a dobrodružstvách v prírode. Svojou dĺžkou 4547 mm (najdlhší z ponúkaných typov značky), šírkou 1784 mm, rázvorom náprav 2897 mm a svetlou výškou 200 mm je ideálnym vozidlom na splnenie týchto požiadaviek. Jogger má tri verzie výbavy - Essential, Comfort a Extreme a je dostupný v šiestich farbách karosérie. Zákazníci majú možnosť si vozidlo dovybaviť množstvom doplnkov. V ponuke je s dvoma motormi so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou: s úplne novým zážihovým motorom TCE 110 a dvojpalivovým benzín/LPG motorom ECO-G 100. Túto dvojicu doplní v roku 2023 hybridná verzia pohonu. Vyskúšali sme novinku s najvyššou úrovňou výbavy Extreme v sedemmiestnom usporiadaní, v hnedej Terracotta farbe, za ktorú si treba priplatiť 550 €. Najvyššia výbava disponuje 16-palcovými zliatinovými diskami v čiernej farbe.

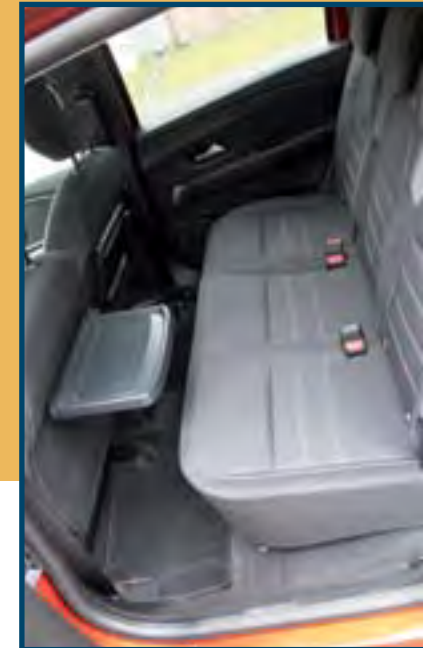


Predná časť Joggera je inšpirovaná hatchbackom Sandero Stepway. Má vertikálnu prednú masku so širokou mriežkou, ktorá je typická pre značku Dacia. Výrazné blatníky, kolesá v rohoch karosérie a spojler na vekú batožinového priestoru dodávajú vozidlu dynamiku. Vertikálne zadné svetlá zabezpečujú dobrý prístup do batožinového priestoru a ich tvar zvýrazňuje široké zadné blatníky a dotvára tak robustnosť vzhľadu vozidla. Svetidlá vpredu aj v zadnej časti karosérie vytvárajú nový svetelný podpis Dacie v tvare písmena Y. LED technológia sa používa v predných denných aj stretávacích reflektoroch. Poskytujú lepšiu svetelnú účinnosť cez deň, ale hlavne v noci. Prijemný dojem z priestraného interiéru dotvárajú kvalitnejšie materiály. Novo navrhnutá prístrojová doska ponúka všetky ovládacie prvky intuitívne vždy v dosahu, vďaka čomu je jazda príjemnejšia. Jogger ostal verný klasickému prístrojovému panelu s prehľadnými analógovými prístrojmi. V strede



prístrojovej dosky sa nachádza displej infotainmentu, ktorý poznáme z iných typov značky. Dacia použila horizontálne rozdelenú prístrojovú dosku, ktorej hornú a dolnú časť oddeľuje stredový pás. Pod týmto pásom sa nachádzajú na dosah ruky tlačidlá ovládania automatickej klimatizácie s otočnými ovládačmi. Predné sedadlá sú mäkké, pohodlné, ale so slabšou bočnou oporou. Boli vyhrievané (190 €). Vodič si môže nastaviť výšku sedadla, výšku volantu, čo mu uľahčuje nájsť si vhodnú polohu na vedenie vozidla. V skúšanom vozidle bol balík výbavy Technológia Extreme za 400 € (elektrická parkovacia brzda, stredová laktová opierka, sledovanie mŕtveho uhla a predné snímače prekážok) a balík Media Nav za 230 €. Zahŕňa navigáciu a bezdrôtové zrkadlenie smartfónu. Dacia Jogger má v kabíne úložné priestory na „drobnosti“ s celkovým objemom 24 litrov rozložené po celom vozidle, aby ich mohli používať všetci cestujúci.

Prístup do druhého a tretieho radu uľahčuje veľký vstupný otvor s doširoka sa otvárajúcimi zadnými dverami. Sedadlá v druhom a treťom rade sú zvýšené. Osoby v druhom rade majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Výklopné stolíky umiestnené zo zadnej strany predných sedadiel mierne uberajú z priestoru pred zadnými sedadlami, teda z voľného priestoru pre kolená cestujúcich, čo môže zhoršovať pohodlie cestovania osobám vysokého veku. Sedadlá v druhom rade sú delené v pomere 60:40, na krajných sedadlách sa nachádzajú úchytky ISOFIX pre detské autosedačky. V treťom rade sú dve samostatné sedadlá, cestujúci na nich majú k dispozícii na bokoch karosérie laktové opierky, držiaky na nápoje, 12 V konektor a výklopné okná. Boli sme prekvapení, že v treťom rade majú dostatok miesta aj osoby s výškou okolo 180 cm. Batožinový priestor v sedemmiestnom usporiadaní má objem 160 litrov (v päťmiestnom 708 litrov). Zadné sedadlá tretieho radu je možné ľahko sklopiť, preklopiť alebo aj vybrať. Druhý rad sedadiel sa nedá vybrať, dá sa len sklopiť a aj preklopiť dopredu. Maximálny objem batožinového priestoru je 1819 litrov. Vo vozidle bolo aj rezervné koleso (150 €), umiestnené v priestore vzadu pod vozidlom.



Nový litrový trojvalcový prepíňaný zážihový motor TCE 110 s priamym vstrekovaním benzínu dosahuje výkon 81 kW a krútiaci moment 200 Nm pri 2900 ot./min., spolupracuje so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Motor aj pri plnom obsadení má dostatok temperamentu, nemá problém ani pri dynamickejšom predbiehaní. Aj preto, že Jogger má malú pohotovostnú hmotnosť (1,3 t pri 7-miestnom usporiadaní). Motoru nevyhovuje pásmo otáčok pod 2000 za minútu, kde sa prejavuje „zvuk trojvalca“. Najlepšiu výkonnosť má v strednom pásme otáčok (od 3000 až 4500 ot./min.), nad 5000 ot./min. už stráca dych. Z pokoja na rýchlosť 100 km/h dokáže Jogger s touto sústavou pohonu zrýchliť za 11,2 s dosiahnuť najvyššiu rýchlosť 183 km/h. Počas týždenného skúšania vozidla na cestách rôznych kategórií motor v priemere spotreboval 6,2 l benzínu na 100 km. Podvozok je tvrdší, po primeranom spomalení jazdy nesie karosériu cez nerovnosti celkom plavne. Prejazd cez väčšie nerovnosti už v kabíne počuť. Pri „dialničných rýchlostiach“ preniká do interiéru viac aerodynamického hluku. Pri rýchlejšom prejazde zákrut sa auto mierne nakláňa. Jogger zvláda aj nespevnené cesty, limitom je však pomerne dlhý rázvor náprav.

Dacia Jogger TCE 100 s úrovňou výbavy Extreme v 7-miestnom usporiadaní sa predáva za 19 700 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 21 720 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

3-valcový, 12-ventilový prepíňaný zážihový, ventilový rozvod 2x.OHC, zdvihový objem 999 cm³, najvyšší výkon 81 kW pri 5000 až 5250 ot./min., krútiaci moment 200 Nm pri 2900 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 205/60 R-16.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/s/v 4547/1784/1691 mm, rázvor náprav 2897 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1520/1509 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1280/1862 kg, objem batožinového priestoru 160/708/1819 l objem palivovej nádrže 50 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najvyššia rýchlosť 183 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,2 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke 5,6-5,7 l/100 km, CO₂ 127-129 g/km.

Vyskúšali sme Ford Explorer 3.0 EcoBoost PHEV 336 kW A10 Platinum

autor: Samuel BIBZA

VEĽKÝ POHODLNÝ „PREPRAVNÍK“



Ford Explorer je v Amerike legendou už desaťročia. Po 18 rokoch sa vo veľkom štýle na európsky trh vrátil vo svojej šiestej generácii. Pre prísne emisné normy je pre Európu určený len jeden variant pohonu s plug-in hybridnou technikou. Novinka prináša veľkú porciu luxusu, pohodlia a priestoru. Explorer je v prúde osobných áut ťažko prehliadnuť pre jeho hmotnosť 2,5 tony a rozmery (dĺžka 5049 mm, šírka 2004 mm, výšku 1778 mm a rázvor náprav 3025 mm). V rámci výbavy si vodič môže zvoliť dve vyhotovenia: športovú ST Line a luxusnú Platinum. Vyskúšali sme druhú z nich. Vyznačuje sa množstvom chrómu s matnou povrchovou úpravou na maske chladiča s fabrickým logom uprostred, chrómovanými pozdĺžnikmi strešného nosiča, chrómovanými linkami v nárazníkoch, kľučkách, 20-palcových diskoch a nápisom Explorer na dverách batožinového priestoru. Vzadu je výrazná štvorica koncoviek výfuku, ktoré ponúkajú solídny zvuk. Vozidlo bolo vybavené adaptívnymi Full LED reflektormi s koncepciou Ford Dynamic LED. Svojou účinnosťou pri jazdách v noci nás nenadchli.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

6-valcový, 24-ventilový prepínaný zážihový biturbo+ elektromotor, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 2956 cm³, najväčší výkon 267 kW pri 5750 ot./min., krútiaci moment 555 Nm pri 2500 ot./min.

ELEKTROMOTOR: synchronný s perm. magnetmi: výkon 75 kW, krútiaci moment 300 Nm. Systémový výkon 336 kW, krútiaci moment 825 Nm, batéria 13,6 kWh (využitelná kapacita 10,7 kWh), elektrický dojazd 45 km.

PREVODY:

10-stupňová automatická prevodovka, pohon kolies prednej a zadnej nápravy.

PODVOZOK:

predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 255/55 R-20.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 5049/2004/1778 mm, rázvor náprav 3025 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2541/3160 kg, svetlá výška 204 mm, objem batožinového priestoru 330/1137/2274 l, objem palivovej nádrže 70 l.

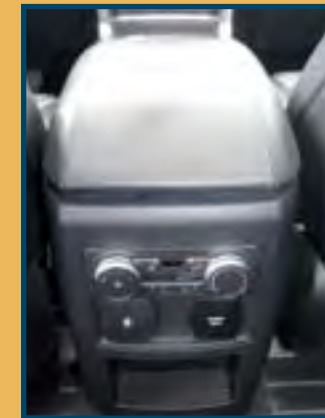
PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 230 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 6 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 2,9 l/100 km, CO₂ WLTP 66 g/km.

Ford Explorer nezaprie americký pôvod. Všade vládne koža - na sedadlách vo všetkých troch radoch (poťah sedadiel Salerno s diamantovou perforáciou), na prístrojovej doske, na výplniach dverí, laktovej opierke aj na vyhrievanom volante. Na sedacej časti sedadla vodiča sa koža pokrčila, čo síce nebol funkčný defekt, ale estetický áno. V interiéri, ktorého prístrojovú dosku zdobí aj pravé drevo, je to zbytočná chyba. Explorer je vybavený siedmimi pohodlnými sedadlami. Predné sedadlá sú elektricky nastaviteľné, pohodlné, vyhrievané, odvetrávané a zároveň vybavené masážnou funkciou aj bedrovej časti. Digitálny prístrojový panel s 12,3" farebným displejom s 3D grafikou má jednoduchú grafiku. Centrálny dotykový displej infotainmentu s navigačným systémom a mapami pre Európu (10,1") je otočený na výšku, veľkosť jeho uhlopriečky nie je dostatočne využitá, napríklad pri zobrazení navigácie cez Andorid Auto alebo pri parkovacej kamere zobrazuje len v hornej polovici obrazovky. V interiéri sa nachádza množstvo veľkých klasických tlačidiel. Nechýba výborný audiosystém so 14 reproduktormi vrátane subwooferu, automatická trojzónová klimatizácia (obsahuje zadné výduchy), ambientne LED osvetlenie interiéru s možnosťou voľby farebného podsvietenia, bezdrôtové nabíjanie telefónov, Bluetooth, 5 vstupov pre USB, panoramatická strecha s elektrickým ovládaním a iné.

V druhom rade sú tri sedadlá, pohodlne sa tu usadia aj vyšší cestujúci bez akýchkoľvek obmedzení. Krajné sedadlá sú posuvné, sklopné, vyhrievané. Pri dvoch obsadených krajných sedadlách môžu cestujúci využiť veľkú laktovú opierku (stredné sedadlo). Cez krajné posuvné a sklopné sedadlá sa cestujúci dostanú do tretieho radu sedadiel, delených v pomere 50/50. Pohodlne sa tu odvezú hlavne deti alebo osoby nižšieho veku. Tretí rad sedadiel sa ovláda elektricky pomocou tlačidiel v batožinovom priestore (vyklopenie aj sklopenie do podlahy). Batožinový priestor ponúka pri využití všetkých troch radoch sedadiel objem 300 litrov, pri 5-miestnej konfigurácii 635 litrov. Po sklopení druhého a tretieho radu sa objem zväčší na 2274 litrov. Kryciu roletku pri plne obsadenom vozidle niet kde uložiť, treba ju nechať doma. Ocenili sme elektrické otváranie veka batožinového priestoru s virtuálnym pedálom, pod podlahou schránku na nabíjací kábel a pod úrovňou medzipodlahy dojazdové rezervné koleso. Explorer umožňuje aj vzdialené ovládanie vozidla pomocou aplikácie v mobilnom telefóne (Ford Pass Connect), napríklad predhriatie kabíny, jej odomykanie, či zamykanie. V kabíne je aj veľké množstvo praktických odkladacích priestorov.

Ford pri plug-in hybride siahol po trojlitrovom šesťvalci (3.0 EcoBoost), ktorý spolu s elektromotorom má celkový systémový výkon 336 kW (spaľo-



váci motor s výkonom 267 kW, krútiacim momentom 555 Nm, 75 „elektrických kW“ je zabudovaných priamo v 10-stupňovej automatickej prevodovke). Systémový krútiaci moment vrcholí hodnotou až 825 Nm. Výsledkom je vynikajúca akcelerácia, výborné zrýchlenie pri akýchkoľvek rýchlostiach. Toto vozidlo s hmotnosťou 2,5 tony dokáže z pokoja na 100 km/h zrýchliť za 6 sekúnd a dosiahnuť maximálnu rýchlosť až 230 km/h. Cez 10-stupňovú automatickú prevodovku prenáša výkon na obidve nápravy, s prioritnou zadnou nápravou. Motor sa správa kultivovane. Batéria s kapacitou 13,6 kWh (využitelných je len 10,7 kWh) podľa výrobcu zvládne na plné nabitie prejsť na elektrinu 45 km. Elektrický pohon pri plne nabití batérie dokáže pracovať až do 130 km/h. Nám sa podarilo prejsť 34 km na plné nabitie. Nabitie na verejnej nabíjačke trvá 3,5 hodiny, cez palubnú nabíjačku s výkonom 3,6 kW nabitie trvá okolo 6 hodín. S plne nabitým akumulátorom sa nám podarilo jazdiť so spotrebou pod 7 l/100 km. Automatická prevodovka sa snaží neustále držať otáčky čo najnižšie. Akumulátor sa nikdy celkom nevybijie, aby sa nezničil. Vozidlo po vybití akumulátora funguje ako klasický hybrid, vrátane rekuperácie. Spotreba počas testu s vybitou batériou na okresných cestách sa pohybovala na úrovni 8,6 l/100 km, na diaľnici (pri rýchlosti 130 km/h) spotreba stúpala na 10 l/100 km. V teréne je to viac aj o liter. Vozidlo s 825 Nm krútiaceho momentu dokáže utiahnuť až 2500 kilogramový príves. Vodič má k dispozícii výber 7 jazdných režimov, napríklad na sneh, piesok, nespevnené cesty, klzké povrchy, športovú jazdu, ťahanie prívesu. Samozrejme, na výber sú aj prevádzkové módy Normal, Eco a Sport.

Podvozok je naladený komfortne, k dobrej stabilite vozidla v zákrutách určite významne napomáha pohon 4x4, užitočný aj pri jazde po nespevnených cestách. Žiaľ, na vyskúšanie auta mimo spevnených ciest sme pre iné povinnosti nemali čas.

Vozidlo je vybavené plejádou bezpečnostných a asistenčných systémov - adaptívny tempomat, aktívny automatický parkovací asistenčný systém, systém kontroly trakcie, asistencia rozjazdu do kopca, systém rozpoznávania dopravných značiek, udržiavanie jazdného pruhu, dodržiavanie rýchlostných limitov, asistencia pre jazdu v kolónach a iné.

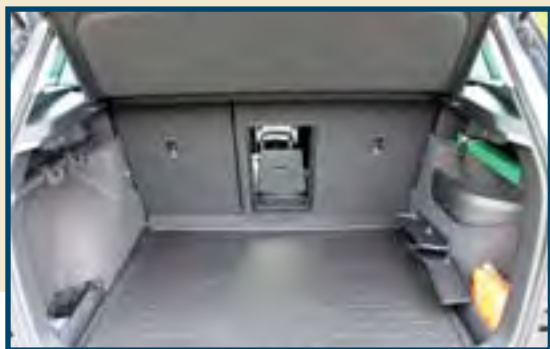
Ford Explorer 3.0 Eco Boost PHEV 336 kW A10 AWD vo výbave Platinum sa predáva za 78 990 €. V nami skúšanom vozidle sa priplácalo 260 € za špeciálny metalický lak – modráFlight (79 250 €).



Vyskúšali sme ŠKODA KAROQ 1.5 TSI 110 KW 7DSG AMBITION

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

ÚSPEŠNÉ RODINNÉ SUV ŠKODY



Karoq na náš trh prišiel v roku 2017 ako nástupca typu Yeti. Veľkostne stredný crossover z ponuky mladoboleslavskej Škody Auto po štyroch rokoch prešiel modernizáciou. Spolu s Octaviou a Kamiqom patrí k trom najpredávanejším typom Škody (za posledné štyri roky sa predalo viac ako pol milióna vozidiel tohto typu).

Najvýraznejšou zmenou je veľká šesťhranná maska chladiča, upravený predný nárazník lakovaný vo farbe vozidla (v jeho spodnej časti sa nachádza nasávací otvor s kryštalickou mriežkovou štruktúrou), čierny predný spojler a užšie predné svetlá. Na bokoch pribudli vertikálne otvory zlepšujúce aerodynamické vlastnosti vozidla. Novinkou sú disky kolies s aerodynamickými krytmi a ostrejšie rezané LED reflektory s novou grafikou denného svietenia. Zmeny sa dotkli aj zadných svetiel (majú novú vnútornú štruktúru, sú užšie, s dynamickými smerovkami). Predĺžený je zadný spojler, výrazný tvar má aj zadný difúzor. V ponuke zostali zachované úsporné zážihové a vznetrové motory, pohon predných, alebo všetkých štyroch kolies, ručne ovládaná, či automatická prevodovka (7DSG).



Vyskúšali sme Karoq 1.5 TSI s pohonom predných kolies so 7-stupňovou automatickou prevodovkou DSG. Mal strednú úroveň výbavy Ambition a novú metalickú sivú farbu Graphite Grey. Myslíme si, že v dnešnej dobe pôjde o najpredávanejšiu verziu populárneho SUV. Vozidlo je vybavené základnými full-LED reflektormi, majú dobrý výkon. Priplatiť si vodiči môžu za svetlá s Matrix technológiou, s „vyrezávaním“ protiľadúcich áut v režime diaľkových svetiel, za čo si vo výbave Ambition treba priplatiť 1579 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

4-valcový, 16-ventilový prepínaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC zdvihový objem 1498 cm³, najvyšší výkon 110 kW pri 5000 až 6000 ot./min., krútiaci moment 250 Nm pri 1500 až 3500 ot./min.

PREVODY: 7-stupňová dvojspojková automatická prevodovka DSG, pohon kolies prednej nápravy.

PODVOZOK:

predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrtný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 215/55 R-17.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4390/1841/1603 mm, rázor náprav 2638 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1576/1541 mm, stopový priemer otáčania 10,2 m, pohotovostná/celková hmotnosť 1407/1635 kg, objem batožinového priestoru 521/1630 l, objem palivovej nádrže 50 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najvyššia rýchlosť 210 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke podľa WLTP 6,2-6,7 l/100 km, CO₂ 139-152 g/km.



V interiéri sa toho moc nezmenilo, štruktúra prístrojovej dosky ostala zachovaná. Vo vozidle počas jazdy nič nevŕzgalo, použité plastové materiály pôsobili dobre. V skúšanom vozidle boli klasické analógové prístroje a medzi nimi digitálny palubný počítač. Infotainment Bolero s 8" obrazovkou (balík Ambition Plus 699 €, ktorý zahŕňa aj hlasové ovládanie, bezdrôtové pripojenie SmartLink, disky z ľahkej zliatiny 17" s aero krytmi a KESSY, alarm so SAFE systémom) pokladáme za dostačujúci a výhodný pre vodičov. Vystačili sme si so svojim smartfónom a nechýbal nám navigačný systém Amundsen (za príplatok 848 €). Nami skúšané vozidlo v štandardnej výbave malo vyhrievané predné sedadlá. Nájst si ideálnu polohu za dvojramenným multifunkčným koženým (za trojramenný si treba priplatiť), výškovo a pozdĺžne nastaviteľným volantom, nebol žiadny problém. Predné sedadlá s mäkkým čalúnením sú veľké s primeranou bočnou oporou. Páčilo sa nám zachovanie klasických hardvérových tlačidiel, a samostatného panelu dvojzónovej automatickej klimatizácie. Ako každé vozidlo Škoda aj Kamiq bol vybavený množstvom Simple Clever doplnkov. Vozidlo je štandardne vybavené tempomatom, systémom Front Assist s funkciou núdzovej brzdy a prediktívnu ochranou chodcov, za príplatok 865 € Travel Assist, ktorý zahŕňa niekoľko asistenčných systémov.

Priestoru na zadných sedadlách majú dostatok dvaja cestujúci aj s výškou okolo 185 cm. Na stredovom tuneli majú pre zlepšenie pohodlia cestovania výduchy klimatizácie, 12 V zásuvku a výklopnú laktovú opierku s držiakmi na nápoje (za USB-C vo verzii Ambition si treba doplatiť 217 €). Batožinový priestor má základný objem 521 litrov. Po sklopení operadiel zadných sedadiel vzrastie priestor pre batožinu na 1630 litrov. V batožinovom priestore sa nachádza dostatok háčikov, drobné priehradky na odkladanie menších predmetov. V skúšanom vozidle si našlo miesto aj rezervné koleso.

Zážihový 1,5-litrový motor s výkonom 110 kW pracoval kultivo- vane. Vďaka skorému nástupu najväčšej hodnoty krútiaceho momentu 250 Nm už od 1500 otáčok za minútu dokáže zväčšovať rýchlosť Karoqu veľmi efektne a dynamicky. Zrýchlenie z pokoja na 100 km/h tento model zvláda za 9 sekúnd a umožní autu dosiahnuť maximálnu rýchlosť 210 km/h. Motor je vybavený aktívnym riadením valcov, v prípade malej záťaže automaticky vypína oba prostredné a znižuje spotrebu. Prevodovka je dobre vyladená, preraduje rýchlo a logicky. Nemali sme k nej žiadne výhrady. Spokojní sme boli aj so spotrebou. Počas týždenného skúšania vozidla v kombinovanej premávke bola 6,5 l/100 km. Pri pokojnej jazde sme dosahovali spotrebu aj pod 6 l/100 km. Auto je dobre odhlučnené, ani na diaľnici sa do kabíny nedostáva veľa hluku. Podvozok je naladený komfortne, výborne zvláda nerovnosti ciest. Karoq má dobrú jazdnú stabilitu, v zákrutách sa len nepatrne nakláňa, bezpečne drží zvolenú stopu.

Škoda Karoq 1.5 TSI s výkonom 110 kW a 7DSG s úrovňou výbavy Ambition sa predáva za 28 230 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 30 666 €.

ZMENA V DYNAMICKÝCH PARAMETROCH



Spoločnosť Lexus predstavila novú generáciu svojho veľkého luxusného SUV RX. Nadviazala na jeho skvelú tradíciu a zároveň prekročila nové hranice v oblasti dizajnu a technológií, aby rozšírila jeho schopnosti a oslovila ešte širšiu základňu zákazníkov. Pôvodný Lexus RX vytvoril v roku 1998 trhový segment luxusne zameraných SUV. Odvtedy sa neustále vyvíjal a stal sa prvým elektrifikovaným vozidlom na prémiovom trhu, keď v roku 2005 prišla na trh jeho hybridná verzia RX 400h. Dnes je pevne etablovaný ako globálny ťažiskový typ značky Lexus, z ktorého sa predalo vo svete 3,5 milióna kusov, z toho 300 tisíc v Európe.

Lexus RX spolu s nedávno predstaveným typom NX a pripravovaným plne elektrickým typom RZ pomôže začať písať „ďalšiu kapitolu“ (angl. „Next Chapter“) značky Lexus. Vďaka týmto trom novinkám bude mať spoločnosť doposiaľ najkomplexnejšie pokrytý trh luxusných SUV triedy D/E, ktorý je ústredným bodom jej obchodnej činnosti. Značka Lexus vyvinula pre nový typ RX nový dizajnový jazyk „Next Chapter“. Tím RX sa inšpiroval aj bohatou tradíciou tohto typu a vytvoril vozidlo, ktoré je okamžite rozpoznateľné ako RX, ale je dynamickejšie a elegantnejšie. Vo vnútri je kokpit Tazuna zameraný na vodiča, ktorý umožňuje priame a intuitívne ovládanie vozidla podľa zásady „ruky na volante, oči na ceste“. Okrem toho zlepšuje zážitok z jazdy vďaka intuitívnemu a prehľadnému usporiadaniu, ktoré umocňuje nový multimediálny systém Lexus Link Multimedia s palubným asistentom „Hej Lexus“, 14-palcovým dotykovým displejom a diaľkovými funkciami, ku ktorým má vodič prístup prostredníctvom mobilnej aplikácie Lexus Link.

Výrobca pri vytváraní „Rukopisu jazdy značky Lexus“ pre nový RX optimalizoval základné prvky SUV, ako je ťažisko, parametre zotrvačnosti, zmenšenie hmotnosti, tuhosť a hnacia sústava s cieľom vytvoriť prirodzenejší dialóg medzi vozidlom a vodičom. Zlepšené jazdné vlastnosti a citlivosť sú založené na vývoji platformy GA-K z dielne spoločnosti Lexus, ktorá ponúka vynikajúcu tuhosť karosérie a nízke ťažisko.



Nový typ RX sa v Európe dodáva s tromi rôznymi elektrifikovanými pohonnými jednotkami. Základom ponuky značky v západnej Európe je model RX 450h+, ktorý ako prvý model RX využíva plug-in hybridnú technológiu od spoločnosti Lexus. Hybridný elektrický Lexus RX 350h je efektívnou alternatívou maloobjemových vznetrových a zážihových motorov. A pre zákazníkov, ktorí hľadajú vzrušujúcejší výkon, Lexus predstavuje svoj prvý hybridný prepĺňaný model RX 500h, ktorý sa dodáva so systémom riadenia hnacej sily DIRECT4.

RX využíva prvotriedne bezpečnostné technológie z dielne spoločnosti Lexus a výhody tretej generácie bezpečnostného systému Lexus Safety System + so zlepšeným prednázorovým bezpečnostným systémom, novým proaktívnym asistenčným systémom jazdy a voliteľným rozšíreným bezpečnostným balíkom. V ponuke je aj s možnosťou asistenčného systému bezpečného vystupovania z vozidla, ktorý v spojení so systémom elektronického otvárania dverí zabráňuje otvoreniu dverí do dráhy iných vozidiel alebo cyklistov blížiacich sa zozadu.

V rámci dizajnu „Next Chapter“ tvorcovia prevzali tvar vretena z mriežky chladiča charakteristickej pre značku Lexus a vytvorili nový efekt vretena karosérie, pričom tento tvar je integrovaný do celej prednej časti vozidla. Samotná mriežka má nové stvárnenie v podobe jednoliateho celku, ktorý po okrajoch splyva s karosériou. Nové štíhle reflektory a rozchod predných kolies, ktorý je širší o 15 mm, zvýrazňujú nižšie ťažisko a pevný postoj vozidla. Hoci má nový Lexus RX rovnakú celkovú dĺžku ako súčasný, jeho kapota sa predĺžila, stĺpik čelného skla je viac posunutý dozadu a rázvor náprav sa predĺžil o 60 mm. Tvarované povrchy na paneloch dverí, rozšírené zadné blatníky a 21-palcové kolesá mu dodávajú charakter silnej trakcie a dynamiky.

Charakteristický efekt „plávajúcej strechy“, ktorý na RX vytvára zatmavený zadný stĺpik, zostal zachovaný, ale získal výraznejší trojrozmerný vzhľad. Zadná časť vozidla vyjadruje charakter sily a výkonu vďaka kratšiemu previsu, širšiemu rozchodu kolies (+45 mm) a plynulému prechodu od zaoblených blatníkov k zadným svetlám. Zadné združené svetlá sú vsadené do svetelnej lišty, ktorá sa tiahne po celej šírke vozidla a presahuje rohy karosérie.

V ponuke je deväť farieb karosérie, vrátane novej medenej Sonic, ktorá ako jedna z viacerých voliteľných farebných možností využíva pokročilú technológiu sonického lakovania, aby farba získala ligotavejší povrch s hlbokými kontrastmi.



Štíhle reflektory LED s tromi projektormi sú v ponuke v luxusnom stupni výbavy RX Luxury a – spolu so systémom adaptívnych diaľkových svetiel (AHB) BladeScan pri výbave Luxury ako aj v modeli F SPORT Performance; ostatné verzie ponúkajú riešenie s jedným projektorom. Nachádzajú sa nad svetlami na denné svietenie s plošným osvetlením a majú výraznejší trojrozmerný vzhľad a siluetu, zatiaľ čo na modeloch s vyšším stupňom výbavy sa vyznačujú elegantným osvetlením s efektom zjasňovania. Kvalita je vyjadrená aj v smerových svetlách so svetlovodmi, ktoré zaisťujú efekt jednoliateho osvetlenia.

Predné hmlové a odbočovacie svetlá predstavujú diskretné jednotky zabudované v rámčekoch umiestnených v spodnej časti predného nárazníka.

V zadnej časti vozidla sú združené svetlá zasadené do svetelnej lišty v tvare písmena L s jednou šošovkou, ktorá sa tiahne po celej šírke vozidla a presahuje rohy karosérie, čo umocňuje výrazný dizajn a podčiarkuje nové logo LEXUS.



Vizuálna príťažlivosť vonkajšieho dizajnu vozidla zodpovedá jeho aerodynamickej účinnosti. Medzi efektívne prvky patrí presný výpočet tvaru a polohy zadného spojlera, ozdobná lišta bočnej línie zapustená do karosérie a pridaná lamela na spodnej hrane zadného nárazníka, ktorá potláča turbulencie prúdiaceho vzduchu za zadnými kolesami. Pod vozidlom sa nachádza kryt motora s vrúbkovým povrchom, ktorý pri pohybe vozidla vytvára vzduchové víry, a zväčšuje pocit pevného kontaktu s vozovkou. Každý model radu RX má väčšiu plochu plochého spodného krytu a tepelné izolátory s plochým povrchom, ktoré vytvárajú rovnú podlahu na zaistenie plynulejšieho prúdenia vzduchu.

DIZAJNOVÉ PRVKY F SPORT

Hybridný RX 500h sa uvádza na trh výlučne ako výkonný model F SPORT Performance s dodatočnými výkonnostnými konštrukčnými prvkami. Z hľadiska dizajnu sa modely F SPORT vyznačujú exkluzívnymi štýlovými prvkami v interiéri aj exteriéri. K prvkom exteriéru patria špeciálne 21-palcové 10-lúčové disky kolies z ľahkých zliatin s matným čiernym povrchom, čierne pozdĺžne strešné nosiče a vonkajšie spätné zrkadlá, jednoliata mriežka chladiča so špeciálnym sieťovinovým vzorom s klavírnym čiernym lakovaním, predný a zadný nárazník F SPORT, čierny znak F SPORT na prednom blatníku a dodatočné čierne lišty z nehrdzavejúcej ocele na dverách a nárazníkoch. Pre výkonný model F SPORT Performance je v ponuke šesť farieb karosérie, medzi nimi aj nová medená Sonic. RX 500h bude k dispozícii v dvoch stupňoch výbav – F SPORT PERFORMANCE a F SPORT PERFORMANCE TOP.

Okrem štýlových doplnkov sú tu aj ďalšie aerodynamické prvky: spodná hrana predného nárazníka je tvarovaná tak, aby vytvárala väčší prítlak, a dodatočné lišty podbehov kolies slúžia na uvoľnenie tlaku v nárazníku a reguláciu prúdenia vzduchu okolo predných kolies. Vo vnútri ponúka model F SPORT prvky, ako je volant a páka prevodovky potiahnuté perforovanou kožou, displej meracích prístrojov, hliníkové športové pedále a prvky obloženia, prahové lišty s označením F SPORT a športové predné sedadlá v čiernej alebo červenej koži Dark Rose so semišovými vankúšmi Ultrasuede. Ozdobné vložky sú z nového hliníka Dark Spin so vzorom vodorovných línií, ktorý dodáva povrchu tieň a štruktúru.

DIZAJN INTERIÉRU RX

V interiéri modelov RX je luxus vyjadrený jednoduchosťou. Tento prístup v duchu hesla „menej je niekedy viac“ upúšťa od zbytočných detailov v prospech rozvážneho a moderného vzhľadu s jednoduchými, čistými a prehľadnými povrchmi bez zbytočnosti.

Kabína si zachováva prvky, ktoré vyjadrujú luxus ručného remeselného spracovania Takumi a pôsobia na všetky zmysly. Dôsledná pozornosť sa venovala dokonca aj zvuku dverí pri zatváraní a otváraní. Jednoduchosť nového dizajnu sa prejavuje v čistej a súvislej forme prístrojovej



dosky, v ktorej je obsiahnutý kryt prístrojov, prístrojový panel a lišty dverí. Zavedením systému elektronickej západky dverí e-latch do vybavenia vozidla bolo možné posunúť vnútorné kľučky nižšie a vyrezať hornú časť panelov dverí, a vytvoriť tak prirodzené pokračovanie prístrojovej dosky.

RX je v ponuke s novou, väčšou panoramatickou strechou s otváracou prednou časťou. Aby bol zo zadných sedadiel čo najlepší výhľad, stredový stĺpik má čo najtenší prierez bez toho, aby došlo k zhoršeniu bezpečnosti pri náraze.



Koncepciu Tazuna vidno napríklad aj v takých prvkoch, ako je nový multimediálny systém: veľký 14-palcový dotykový displej a prítomnosť fyzických tlačidiel pre najčastejšie používané funkcie prispievajú k minimálnemu pohybu hlavy vodiča. Modulárna konštrukcia a umiestnenie hlavných informačných zdrojov – meracích prístrojov, displeja stredovej konzoly a voliteľného projekčného displeja – zaisťujú, že vodičovi stačí na ich sledovanie len drobný pohyb očí a nepatrný odklon od línie zorného poľa.

Riešenie interiéru je ako v pravom SUV a zabezpečuje potrebné praktické využitie, pohodlie a flexibilitu. Základné výhody vyplývajú z platformy GA-K, ako je napríklad nižšie ťažisko (-15 mm), väčší rázvor náprav (+60 mm na 2850 mm) a širší rozchod kolies (vpredú +15 mm, vzadu +50 mm), čo sa podarilo dosiahnuť v rámci celkovej dĺžky, ktorá je rovnaká ako pri súčasnom modeli RX (4890 mm).

Väčšie zorné pole zabezpečuje špičkový výhľad, ktorý napomáha bezpečnejšej a pohodlnejšej jazde. K tomu prispieva aj nová ergonomická konštrukcia oblasti okolo predných stĺpikov, ktorá poskytuje lepší výhľad pri prejazde zákrutami. Presnému sledovaniu dráhy vozidla napomohlo aj zvýšenie prednej hrany kapoty, aby vodič vedel ľahšie odhadnúť rohy vozidla, a optimalizácia výšky stredovej vydutiny kapoty. Podobne aj užšie stĺpiky zadného postranného okienka poskytujú vodičovi lepší výhľad dozadu, napríklad pri zaraďovaní sa do premávky na diaľnici.

Konštrukcia poskytuje viac priestoru pre kolená cestujúcich na zadných sedadlách a lepší výhľad do strán i dopredu, čomu napomáha nižšia bočná línia karosérie a širšie zorné pole vodiča pred vozidlom. Nastupovanie uľahčuje nižší vzťažný bod bedrového kľbu a úprava elektrického nastavenia funkcie jednoduchého nastupovania.

Batožinový priestor sa objemom vyrovná súčasnemu RX, a to aj napriek tomu, že nová generácia má kratší zadný previs karosérie. Je to vďaka premysleným konštrukčným riešeniam, ako sú tenšie zadné dvere či nižšie položené nakladacia hrana. Objem podľa VDA je 612 litrov so zadnými sedadlami vo vzpriamenej polohe. Pod prístrojovou doskou je ďalší priestor na uloženie náradia a menších predmetov a k dispozícii sú aj pozdĺžniky strešného nosiča, ktoré umožňujú montáž príslušenstva, ako sú strešné boxy či nosiče bicyklov. Strešné nosiče sú kompatibilné na použitie s voliteľnou panoramatickou strechou.

Prioritným cieľom vývoja nového RX bolo vytvoriť kabínu, ktorá bude za každých okolností pohodlná a tichá. K jednotlivým konkrétnym cieľom patrilo dosiahnutie príjemného zvuku pri zatváraní dverí bez nežiadúceho hluku, zmenšenie dunenia pri voľnobehu hnacej sústavy a menší prenos hluku z vozovky, najmä pri zmene povrchu. V záujme dosiahnutia ideálneho zvuku pri zatváraní dverí sa odstránil nežiaduci vysokofrekvenčný hluk, a to detailnými konštrukčnými zmenami a použitím materiálu s veľkou tlmiacou silou. Dunenie dostali konštruktéri pod kontrolu opatreniami na potlačenie vibrácií čelného skla a zadných dverí, zatiaľ čo použitím tmelu s veľkou účinnosťou tlmenia na streche a bočných paneloch dverí sa znížila úroveň hluku z vozovky vo vnútri vozidla.



Nový systém vzpier MacPherson na predných kolesách je optimalizovaný tak, aby zabezpečoval jazdný komfort a lineárnu odozvu na vstupy vodiča do riadenia s lepším tmením nárazov a vibrácií na nerovnej vozovke. To si vyžiadalo komplexné zlepšenie všetkých kľúčových komponentov vrátane usporiadania a výkonových parametrov ramien, puzdier a tlmičov. Vzadu je nové viacprvkové zavesenie, ktoré je navrhnuté na zaistenie lepšej bočnej stability a zvládanie vyššej úrovne krútiaceho momentu.

Systém adaptívneho variabilného odpruženia (AVS), ktorý je súčasťou štandardnej výbavy luxusného stupňa Luxury a verzií F SPORT/F SPORT Performance, zabezpečuje nezávislé riadenie tlmenia na každom kolese. V porovnaní so systémom v súčasnej generácii RX sa zväčšil rozsah tlmiacej sily, takže systém AVS je účinný v ešte širšom rozsahu kvality povrchu a pri rôznych jazdných úkonoch. Jemnejšie nastavenie tlmiacej sily umožňuje plynulejšie reagovať na zmeny kvality vozovky a reakcia je rýchla, čo zabezpečuje lepšie ovládanie a znižuje nakláňanie karosérie.

Vodič si môže vybrať z dvoch režimov riadenia tlmiacej sily. Bežný režim „Normal“ poskytuje dobrú rovnováhu medzi odozvou riadenia a komfortom jazdy, zatiaľ čo v športovom režime „Sport“ má prednosť odozva riadenia a plynulosť jazdy s častejším používaním tvrdej/veľkej tlmiacej sily.

Nové hybridné elektrické modely RX disponujú novým elektronicky riadeným brzdovým systémom AHB-G, systémom s tlakom na požiadanie, ktorý využíva výkonný elektromotor s čerpadlom, vďaka čomu poskytuje prirodzený pocit pri brzdení, ovládateľnosť a odozvu. Rozdelenie brzdnej sily vpredú a vzadu je riadené nezávislou reguláciou tlaku, čo pomáha vozidlu udržať pri brzdení stabilnú polohu. Zdokonalenie systému sa prejavuje aj v novom tlmiacom mechanizme brzdového pedála, ktorý zaisťuje plynulý chod a ovládateľnosť.

Model F SPORT je vybavený väčšími vetranými prednými brzdovými kotúčmi s priemerom 400 mm a novými protilahlými šesťpiestikovými hliníkovými monoblokovými strmeňmi. Nové strmene majú čierne lakovanie, nesú logo Lexus a sú mimoriadne tuhé. Poskytujú väčšiu plochu brzdových doštičiek a rovnomerný tlak. „Zážiťové“ modely RX 350 sú vybavené podtlakovou brzdovou sústavou s optimalizovanými vlastnosťami posilňovača a hlavného valca, ktoré poskytujú vynikajúcu brzdnú silu, ovládanie a odozvu.

Značka Lexus ako prvá na svete použila systém ovládania polohy pri brzdení vozidla, zabezpečujúci vodičovi pocit lineárneho brzdenia a bezpečného kontaktu všetkých štyroch kolies s vozovkou. Tento



systém, ktorým sú vybavené modely RX 450h+ a RX 350h, mení rozloženie brzdnej sily vpredú a vzadu podľa tlaku vodiča na brzdový pedál a vertikálnych pohybov zavesenia kolies. Tým sa zmenšuje náklon karosérie a zachováva stabilná poloha vozidla. Na hybridnom modeli RX 500h sa na ovládanie polohy vozidla využíva aj systém riadenia hnacej sily DIRECT4.

Model RX 500h F SPORT Performance využíva systém dynamického riadenia zadných kolies (DRS), ktorý automaticky vypočítava optimálny uhol smerového natočenia zadných kolies v závislosti od rýchlosti a smeru jazdy vozidla. Maximálny uhol natočenia zadného kola sa zväčšil na štyri stupne. Tým sa zlepšuje manévrovanie vozidla pri malých rýchlostiach a udržiava stabilita pri veľkej rýchlosti.

Pri malých a stredných rýchlostiach sa zadné kolesá otáčajú v protismere k predným kolesám, zatiaľ čo pri veľkej rýchlosti sa otáčajú vo fáze s prednou nápravou.

Režim Trail je v type RX v ponuke po prvý raz. Integruje ovládanie systému pohonu všetkých kolies, brzdenia a hnacej sily s cieľom zabrániť preklzu kolies pri jazde na klzkých alebo nerovných cestách. To umožňuje využiť maximálnu hnaciu silu aj pri jazde na nerovnej vozovke.

Model RX 500h predstavuje prelom v technológii hybridného elektrického pohonu. Využíva úplne novú paralelnú hybridnú architektúru, ktorú tvorí 2,4-litrový prepíňaný zážihový motor so šesťstupňovou prevodovkou, integrovaný predný motor a jednotka riadenia výkonu, hybridný akumulátor a kompaktná zadná e-náprava s výkonom 80 kW. Celkový výkon systému je 273 kW s krútiacim momentom 550 Nm, čo umožňuje zrýchlenie z nuly na 100 km/h za 6 sekúnd. Predný elektromotor je umiestnený medzi motorom a prevodovkou (ktorá má na oboch stranách spojku), čo umožňuje veľkú mieru flexibility pri dodávke výkonu a možnosť prevádzky vozidla v plne elektrickom režime (EV). Riadiaci systém hybridného pohonu automaticky prepína medzi paralelným a elektrickým režimom podľa jazdnej situácie, čím zabezpečuje výkonné zrýchlenie a zároveň úsporu paliva. Kým výkon je na úrovni typickej pre vozidlo s 3,0-litrovým zážihovým V6 motorom, hybridná sústava modelu RX 500h dokáže dosiahnuť približne o 20 percent menšiu spotrebu paliva.

Dodávku výkonu riadi DIRECT4, nová exkluzívna technológia riadenia hnacej sily, ktorou disponuje aj nové batériové elektrické SUV RZ 450e. Tento inteligentný systém pohonu všetkých kolies využíva samostatný elektromotor a menič na neustále vyrovňovanie výkonu a krútiaceho momentu medzi prednou a zadnou nápravou v každej jazdnej situácii. Automaticky a plynulo upravuje úroveň hnacej sily medzi oboma nápravami – rýchlejšie a presnejšie, ako by to dokázal akýkoľvek mechanický systém.

Plug-in hybridný systém použitý v modeli RX 450h+ je rovnaký ako ten, ktorý značka Lexus predstavila v novom NX. Tvorí ho štvorvalcový 2,5-litrový zážihový motor pracujúci v Atkinsonovom cykle a dobíjajúci lítiovo-iónový akumulátor s kapacitou 18,1 kWh, prídavný zadný elektromotor umožňuje plnohodnotný pohon všetkých kolies E-Four.

Hoci ponúka podobný výkon ako odchádzajúci model RX 450h, produkuje väčší krútiaci moment a rýchlejšiu akceleráciu (z 0 na 100 km/h za 7 sekúnd).

Jednotka riadenia výkonu (PCU) je taktiež nová. Navrhnutá je tak, aby dokázala zvládnuť väčší výkon systému PHEV a súčasne stále podporovala efektívnu spotrebu paliva. Je namontovaná rovnako ako v plne hybridnom elektrickom systéme modelu RX 350h, len je o niečo väčšia. Obsahuje zosilňovací menič, pričom prevodník jednosmerného prúdu (DC/DC) je premiestnený pod zadné sedadlo.

Nový model RX 350h charakterizuje plynulejší a účinnejší systém hybridno-elektrického pohonu bez nutnosti dobíjania štvrtej generácie. Tento systém s 2,5-litrovým zážihovým motorom zabezpečuje vozidlu zrýchlenie z 0 – 100 km/h za 8 sekúnd, čo je zrýchlenie porovnateľné s aktuálnym modelom RX 450h, a zároveň produkuje menej emisií.

Nový modelový rad RX prináša pokročilé možnosti pripojenia, ktoré sú rýchlejšie a stabilnejšie než doposiaľ. Nová konektivita ponúka najnovšiu multimediálnu technológiu, služby stáleho pripojenia „always connected“ a pohodlné aktualizácie prostredníctvom bezdrôtového prenosu. K dispozícii má vodič približne sto spôsobov interakcie so svojim vozidlom, vďaka konektivitě smartfónu a navigácie.



Nové modely RX predávané v západnej a strednej Európe sa štandardne dodávajú so štvorročným balíkom dátového predplatného; na prístup ku cloudovým službám sa nevyžadujú žiadne ďalšie poplatky ani párovanie telefónu.

Predpredaj tohto typu je už spustený. Lexus RX 350 h začína na sume 69 900 €, verzia s označením Lexus RX 450 h + je dostupná od 79 900 € a RX 500 h je k dispozícii od 94 900 €. Prvé vozidlá sa na Slovensku očakávajú v januári 2023.

-ls-

Predstavujeme

Renault RS TURBO 3E

POCTA RENAULTU 5



V januári 2022 odštartovala automobilka Renault oslavy 50. výročia typu Renault 5, jednej z najvýznamnejších ikon značky. Po účasti na Rallye Monte-Carlo Historique, autosalóne Rétromobile, Le Mans Classic a ďalších slávnostných udalostiach, predstavila svoj elektrický showcar Renault 5 Diamant. A 25. septembra aj koncept R5 TURBO 3E na súťaži Chantilly Arts & Elegance 2022.

Tento plne elektrický showcar vzdáva hold najslávnejším športovým verziám typu R5, modelom Renault 5 Turbo a Turbo 2. Logicky dostal názov R5 TURBO 3E, „3“, pretože nasleduje po Turbo 2 a „E“ pre elektrický. R5 TURBO 3E je skonštruovaný pre výkon na trati, plne elektrický a s pohonom zadných kolies. Rovnako ako aj jeho ikonický predchodca je striktné dvojmiestny. Teraz je však v zadnej časti uložená hnacia sústava – dva elektromotory, z ktorých každý poháňa jedno z kolies, pričom batérie sú v strede pod podlahou. Má rúrkový rám, ktorý je chránený plochou základňou a ochrannými rámami schválenými Fédération Internationale de l'Automobile (FIA). Motor má celkový výkon 280 kW a 700 Nm okamžite dostupného krútiaceho momentu. Táto nová generácia sa dokáže rozbehnúť na vzdialenosť 100 metrov za 3,5 sekundy (3,9 sekundy v režime Drift) a dosiahnuť maximálnu rýchlosť 200 km/h. Jeho 42 kWh batéria má dostatok kapacity na niekoľko kôl. V týchto situáciách má uhol natočenia volantu viac ako 50°, takže sa ľahšie vyhýba prekážkam.

Na uľahčenie nahrávania výkonov na palube sa R5 TURBO 3E dodáva s približne 10 montážnymi držiakmi pre vnútorné a vonkajšie kamery. Kapota, dvere a kokpit majú rovnaký tvar ako ich predchodcovia – tentoraz je však karoséria vyrobená z uhlíkových vlákien. Má nový pohľad na ikonické vstupy vzduchu Turbo 2 na zadných blatníkoch. Je 2,02 metra široký (o 25 cm viac ako jeho predchodca), 4 metre dlhý a 1,32 metra vysoký. Jeho najvýraznejším prvkom je obrovský zadný spojler, ktorý pritlačí auto k zemi aj pri tých najdivokejších driftoch. Veľké otvory na privod vzduchu na prednom nárazníku chladia motor



a zväčšujú prítlak. Štvorcové hmlové svetlá vyzerajú veľmi podobne ako tie z minulosti, no teraz sú štyri a každé obsahuje 16 svietiacich diód. Vpredu a vzadu sú ružové, modré a žlté LED pásy, ktoré blikajú, keď auto driftuje, a pripomínajú atmosféru videohier z 80. a 90. rokov. Náznaky histórie v dizajne R5 TURBO 3E sú opakom nostalgie. Svojím súčasným a hravým spracovaním posúvajú showcar k modernosti. Napríklad na kapote je otvor, cez ktorý sa dá nabíjať batéria. A cez priehľadné časti karosérie – najmä tie nad zadnými svetlami – poskytujú priestor na skúmanie elektrického mechanizmu vozidla.

V interiéri R5 TURBO 3E panuje veselá kombinácia charakteristických znakov motoristického športu, videohier a ikon Renault 5 a Renault 5 Turbo 2. Pretekárske sedadlá z uhlíkových vlákien, bezpečnostný postroj a volant sú výsledkom tímovej práce so spoločnosťou Sabelt. Páka ručnej brzdy je žltá a prelína sa s ružovou, aby dodala iskru sivému a čiernemu tartanu – na sedadlách a prístrojovej doske. Farebné prvky kontrastujú s čiernou korkovou podlahou a alcantarou lemujúcou hornú časť prístrojovej dosky a výplne dverí. V Renaulte 5 Turbo 2 bolo 10 analógových číselníkov nasmerovaných k vodičovi. Na prístrojovej doske R5 TURBO 3E boli nahradené 10 digitálnymi obrazovkami. Fungujú ako widgety, vyzerajú podobne ako Pixel Art a Glitch Art.

-rt-

Moderný dizajn aj moderné technológie

Na autosalóne v Paríži mala európsku premiéru štvrtá generácia Nissanu X-Trail. Z prvých troch generácií sa celosvetovo predalo takmer sedem miliónov vozidiel tohto typu. Prvá generácia mala premiéru v roku 2000, pri najnovšej Nissan vychádzal z dobre zavedenej DNA, ktorá prechádza všetkými tromi predchádzajúcimi generáciami X-Trail: svalnatý dizajn, flexibilné úžitkové vlastnosti a pokročilé možnosti pohonu všetkých kolies. Nový X-Trail bude k dispozícii v päť- a sedemmiestnej konfigurácii.

Vďaka novej aliančnej platforme CMF-C, ktorá predstavuje pokročilé inžinierstvo, inovácie a pokročilé technológie, nový X-Trail opäť zvýši latku v segmente crossoverov.

Exteriér zvýrazňuje charakteristické dizajnové prvky Nissan, ako je plávajúca strecha a mriežka chladiča V-motion. Predná časť je orámovaná výraznými reflektormi, ktoré sa zdajú byť vylišané v karosérii predného nárazníka, s kombinovanými dennými svetlami a smerovkami umiestnenými pozdĺž línie zatvárania kapoty. Tvar C-stĺpika pripomína plutvu delfína a prináša napätie do zadnej časti.

Medzi kľúčové aerodynamické prvky patria „3D“ deflektory pneumatík v spodnej časti prednej masky, aktívne mriežky chladiča na ovládanie prúdenia vzduchu do motorového priestoru, špeciálne tvarovanie A-stĺpika, kryty spodku na riadenie prúdenia vzduchu pod vozidlom a jedinečná „vzduchová clona“ ktorá presne usmerňuje prúdenie vzduchu spredu do strán vozidla. Nový X-Trail bude dostupný v 10 farbách karosérie s piatimi dvojfarebnými kombináciami, vďaka čomu si môžete vybrať z 15 variácií.



Pohon e-POWER

Nový X-Trail bude druhým typom v ponuke Nissanov v Európe, ktorý bude vybavený inovatívnym systémom pohonu e-POWER. Ten bol prvýkrát predstavený v Japonsku na type Note v roku 2017 - stal sa najpredávanejším autom. Systém e-POWER pre X-Trail sa skladá z výkonnej batérie a hnacej sústavy pozostávajúcej zo zážihového motora s premenlivým kompresným pomerom, generátora energie, meniča a predného elektromotora s výkonom 150 kW. Sila na kolesá pochádza iba z elektromotora, čo má za následok okamžitú, lineárnu odozvu na plyn.

Na splnenie typických požiadaviek európskych spotrebiteľov a ich každodennej jazdy bola technológia e-POWER pre nový X-Trail výrazne zlepšená. Aplikácia v japonskom Note obsahovala 1,2-litrový zážihový motor nabíjajúci batériovú jednotku s konečným výkonom 78 kW. Pre Európu bol modernizovaný na 1,5-litrový prepíňaný zážihový motor s variabilným kompresným pomerom s konečným výkonom systému 150 kW.

Jedinečným prvkom e-POWER je, že zážihový motor sa používa výhradne na výrobu elektriny, zatiaľ čo kolesá sú plne poháňané elektromotorom. To znamená, že motor môže vždy pracovať v optimálnom rozsahu otáčok, čo vedie k menšej spotrebe paliva v mestských podmienkach.

Vďaka čisto elektrickému pohonu nedochádza k oneskoreniu ako pri spaľovacom motore alebo tradičnom hybride. Neoddeliteľnou súčasťou konštrukcie technológie e-POWER je „lineárne ladenie otáčok motora“, ktoré riadi činnosť zážihového motora a zabezpečuje, že otáčky sú primerané k rýchlosti auta na ceste, čím sa predchádza zvukovému efektu „otáčok“ tradičných hybridov pri prudkom zrýchlení. Druhou výhodou je kultivovanosť, ktorá zabezpečuje, že motor pracuje len pri otáčkach, ktoré potrebuje, ktoré sú v mestských a prímestských podmienkach zvyčajne malé. Okrem týchto výhod pohonný systém e-POWER zaručuje tichú jazdu, napríklad pri rýchlosti 40 km/h sa zvuk v aute zmenší o 8 dB v porovnaní s konkurenciou.

e-Pedal Step

Vzhľadom na to, že 70 % času jazdy pravdepodobne zákazníci strávia v prímestských oblastiach, Nissan vyvinul systém jazdy s jedným pedálom s názvom e-Pedal Step. E-Pedal Step, navrhnutý tak, aby odstránil opakované namáhanie pri jazde v meste stop-štart, kde vodič často pohybuje nohou medzi plynovým pedálom a brzdou, umožňuje vodičom zrýchľovať a brzdiť iba pomocou akceleračného pedálu. Systém sa musí najskôr aktivovať spínačom na stredovej konzole a po stlačení akceleračného pedálu vozidlo zrýchli ako zvyčajne. Po uvoľnení akceleračného pedálu X-Trail spomalí o 0,2 g, čo je dostatočné





na rozsvietenie brzdových svetiel a zmenší rýchlosť na „plazivú“, nie na úplné zastavenie. Vďaka tomu môžu byť parkovacie manévry pri malej rýchlosti plynulé.

Mild - hybridná verzia

Zatiaľ čo verzia X-Trail vybavená systémom e-POWER bude tvoriť veľkú väčšinu dopytu po vozidle, vybrať si možno aj pohon prepĺňaným 1,5-litrovým motorom s variabilným kompresným pomerom, ktorý poháňa kolesá tradičným spôsobom. S výkonom 120 kW a krútiacim momentom 300 Nm bude v ponuke iba v konfigurácii s pohonom predných kolies, pričom výkon na kolesá sa prenáša cez bezstupňovú prevodovku Xtronic. V jazdných scenároch s uvoľnenou jazdou a miernou akceleráciou sa motor prepne na veľký kompresný pomer pre optimalizovanú spotrebu paliva, zatiaľ čo v situáciách, keď je potrebný väčší výkon, sa kompresný pomer nastaví na nízku úroveň. Hnacia sústava je tiež vybavená 12 V mild hybridnou technológiou. Systém poskytuje asistenciu krútiaceho momentu, predĺžené zastave-

nie pri voľnobehu a rýchly reštart, čo prináša výhody z hľadiska spotreby paliva a emisií CO₂.

Pri spomaľovaní sa energia regeneruje a ukladá do lítium-iónovej batérie. Táto energia sa potom používa na chod systémov auta, keď je motor zastavený, napríklad pri čakaní na červenú. Navyše pri akcelerácii môže dôjsť k zväčšeniu krútiaceho momentu o približne 6 Nm.

e-4ORCE

V novom type X-Trail v Európe je predstavený nový systém pohonu všetkých kolies navrhnutý tak, aby spolupracoval s elektrifikovanými pohonnými jednotkami Nissan. „e“ v e-4ORCE znamená systém pohonu kolies elektromotormi. „4ORCE“ označuje fyzickú silu a energiu vozidla, pričom „4“ predstavuje poháňanie všetkých kolies. Neskôr v roku 2022 bude predstavený aj na elektrickom crossoveri Ariya.

Dva motory majú celkový výkon 157 kW, aj vďaka zadnému (94 kW) motoru, má tento model zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7 sekúnd. Má 10 000× rýchlejšiu odozvu krútiaceho momentu vzadu ako mechanic-

ký systém 4WD. Okrem toho, konštantné prerozdelenie krútiaceho momentu a takmer dokonalé vyváženie hmotnosti prispievajú k dokonalnej ovládateľnosti a jazdnému komfortu, čo umožňuje výkonnú, ale plynulú jazdu.

Špecifickým riadením výkonu motorov a brzdného výkonu každého kolesa, sa zabezpečuje plynulosť a stabilita. Napríklad v zákrutách na zasnežených cestách môže vozidlo verne sledovať vodičom zamýšľanú líniu vďaka mimoriadne presnému rozdeľovaniu krútiaceho momentu a ovládaniu brzd. Inžinieri doladili technológiu presného riadenia a dva elektromotory e-4ORCE, aby poskytli bezkonkurenčný jazdný komfort. Priečne aj pozdĺžne náklony karosérie sú minimalizované pridaním regeneratívneho brzdzenia zadným motorom k obvyklému regeneratívne mu brzdzeniu predným motorom, ktoré dnes využívajú typické elektrické a hybridné systémy.

Okrem optimalizácie rozdelenia krútiaceho momentu vpredu a vzadu systém aplikuje nezávislé ovládanie brzd na každom zo štyroch kolies, aby maximalizoval prenášanú silu v zákrute každým z nich. To poskytuje zatáčanie, ktoré verne sleduje zámery vodiča s minimálnymi úpravami riadenia.

Prémiový pocit v interiéri

Pokročilé technológie Nissan Intelligent mobility sú na dosah ruky vodiča s pohodlím a kvalitou v každom dotyku. Nové prémiové materiály, inteligentné funkcie a premyslené detaily zlepšujú dojem z kabíny.

Značná pozornosť bola venovaná ergonomickej a hmatovej kvalite spínacích zariadení a tlačidiel. Zákaznícky prieskum jasne ukázal, že zákazníci uprednostňujú jednoduché základné funkcie, takže X-Trail má jednoduché, intuitívne ovládanie klimatizácie, ako aj tlačidlá, ktoré ovládajú funkcie centrálnej obrazovky, ako je audio a navigácia.

Najvyššia úroveň usporiadania plávajúcej stredovej konzoly obsahuje elektronickú preradovaciu páku, volič jazdných režimov a dva držiaky na poháre, ako aj 15-wattovú bezdrôtovú nabíjaciú podložku pre smartfóny. K dispozícii je kombinovaná laktová opierka pre cestujúcich na predných sedadlách, ktorá má otváranie v strede do oboch strán. Pod hornou vrstvou plávajúcej konzoly je úložný priestor pre predmety, ako je kabelka alebo tablet.

V celej kabíne je použité nové biele ambientne osvetlenie, ktoré vytvára upokojujúce prostredie, pričom svojou jednotnosťou pôsobí prémiovým a harmonickým dojmom.

Aby sa uľahčilo nakladanie predmetov, inštalácia detskej sedačky alebo pohodlie v aute, prístup k sedadlám v druhom rade je teraz ešte jednoduchší vďaka zadným dverám pre cestujúcich, ktoré sa otvárajú takmer na 90 stupňov.

Druhý rad sedadiel je rozdelený v konfigurácii 60:40 a navyše je tu centrálné sklopné operadlo, takže dlhé predmety, ako napríklad lyže, možno ľahko prepravovať bez toho, aby bolo potrebné sklápať ktorúkoľvek časť druhého radu sedadiel. Druhý rad sedadiel sa dá posunúť dopredu, aby sa maximalizoval batožinový priestor a umožnil sa ľahký prístup do tretieho radu pri konfigurácii so 7 sedadlami.

O cestujúcich v druhom rade je dobre postarané vďaka ovládacím prvkom klimatizácie, stálemu prísunu energie na udržanie napájania elektronických zariadení. Rodičia bábätké ocenia integrovanú slnečnú clonu do zadných dverí spolujazdca, ktorá ponúka ochranu počas slnečných dní s jednoduchým ovládaním jednou rukou.

Vďaka efektívnosti aliančnej platformy CMF-C je nový X-Trial k dispozícii s tretím radom sedadiel. Jednotlivé sedadlá, ktoré bez námahy zapadnú do podlahy, sú navrhnuté tak, aby vyhovovali cestujúcim s výškou do 160 cm, čím sa zaraďujú medzi najštedrejšie vo svojom segmente. Priestor bol optimalizovaný tak, aby si cestujúci v treťom rade mohli dať nohy pod druhý rad sedadiel.

Prístup do tretieho radu si vyžaduje jednoduchú operáciu, aby sa vonkajšie sedadlo sklopilo dopredu, čo umožňuje ľahký nástup.

Keď sa nepoužívajú dve zadné sedadlá, výsledný objem batožinového priestoru je 585 litrov, čo predstavuje nárast o 20 %.

Na zlepšenie pohodlia nový X-Trail ponúka pokročilý informačno-zábavný systém so širokým portfóliom prepojených služieb vrátane bezproblémovej integrácie smartfónov, WiFi v aute až pre sedem zariadení a služieb NissanConnect a špeciálnej aplikácie, s ktorou možno komunikovať a sledovať vozidlo.

Nová plne digitálna 12,3" TFT multi-informačná obrazovka s veľkým rozlíšením ponúka výber konfigurovateľných rozložení na zobrazenie navigácie, zábavy, premávky alebo informácií o vozidle, všetko ovládané pomocou nového dotykového ovládača na volante. K digitálnemu pozadiu TFT displeja je pridaný vzor brúseného skla „Kiriko“ – odkaz na japonskú DNA Nissan.

Inovatívny nový 10,8" Head-up displej je najväčší v segmente. Kľúčové informácie ako navigácia, asistencia vodiča a informácie o ceste, sa premietajú na čelné sklo v zornom poli vodiča.

Prostredníctvom aplikácie pre smartfóny NissanConnect Services sú k dispozícii funkcie ovládania vozidla, ako je diaľkový klaksón a svetlá, diaľkové zamykanie a odomykanie dverí. Je možné nastaviť aj inteligentné upozornenia vrátane rýchlosti, času a zóny s upozoreniami aplikácie, ak vozidlo prekročí nastavené parametre. Keď sú vo vozidle, vodiči môžu aktivovať funkciu hlasového ovládania a jednoducho využívať rôzne funkcie a vybavenie vo vozidle prostredníctvom hlasových príkazov bez toho, aby museli spustiť oči z vozovky.

Nový X-Trail je vybavený ďalšou generáciou asistencie vodiča ProPILOT, ktorá prináša väčšiu podporu vodiča v širšom spektre okolností. Systém ProPILOT s Navi-link bol navrhnutý tak, aby znižoval únavu a stres počas jazdy. ProPILOT s Navi-link dokáže zrýchliť a zabrzdíť vozidlo v rámci jedného jazdného pruhu na diaľnici. Systém dokáže zrýchliť vozidlo na nastavenú rýchlosť a môže vozidlo zabrzdíť až na 0 km/h v hustej premávke. Systém je schopný automaticky obnoviť činnosť, ak vozidlo stojí menej ako tri sekundy.

Na novom Nissane X-Trail je teraz aktualizovaný systém schopný prispôbiť rýchlosť auta dodatočným vonkajším okolnostiam: keď auto prejde na diaľnici do zóny s menším rýchlostným limitom, systém dokáže čítať dopravné značky a zohľadniť údaje o rýchlostnom limite navigačného systému. Systém môže tiež použiť údaje z navigačného systému na úpravu rýchlosti pre približujúce sa zákruty na diaľnici, ktoré majú menší polomer.

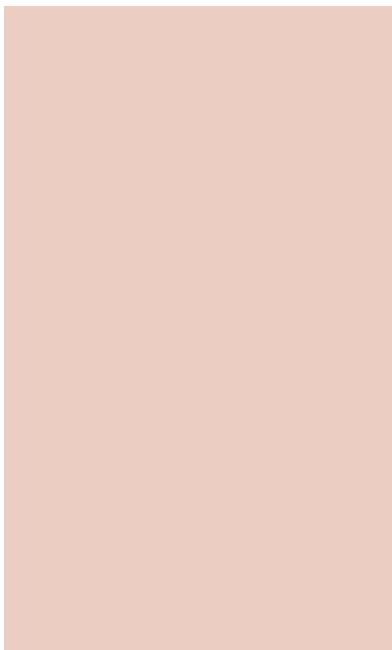
Aktívna a pasívna bezpečnosť

Dodatočné zabezpečenie prichádza vo forme inteligentného núdzového brzdzenia vpred s prediktívnou funkciou Nissan. Vďaka pokročilej radarovej technológii sú snímače schopné čítať cestu za vozidlom idúcim vpredu a zistiť, či vozidlo náhle zabrzdí. Systém použije brzdy, aby zoslabil pravdepodobnosť kolízie.

Bezpečnosť v noci zlepšuje vybavenie pokročilej technológie reflektorov. Pomocou série maticových LED jednotiek, ktoré riadia smer lúča, sa jednotlivé maticové LED svetlá deaktivujú, keď je detegovaná premávka v protismere, čím je zvyšok vozovky efektívne osvetlený, ale neoslňuje vodiča približujúceho sa vozidla.

Ďalšou črtou sady bezpečnostných prvkov je nový stredový bezpečnostný vankúš, ktorý sa nafúkne medzi dvoma prednými sedadlami, aby zabránil cestujúcim v prednom rade v kontakte v prípade bočného nárazu.

-nn-



Dacia Manifesto



Concept car Dacia MANIFESTO

Hoci MANIFESTO nepredstavuje budúci sériovo vyrábaný typ, stelesňuje víziu značky Dacia o zásadných, sviežich, silných, cenovo dostupných a ekologických vozidlách.

Je to testovacia plocha najnovších inovatívnych funkcií, pričom niektoré z nich skončia v sériových typoch. MANIFESTO je kompaktné, ľahké vozidlo, ktoré je viac agilné ako rýchle a určené do terénu a divočiny. Je to slobodné vyjadrenie vízie Dacia, ktoré slúži ako hmatateľná reprezentácia jej hodnôt a značiek.

So svojím vyťahovacím jediným reflektorom, systémom Media Control a rozhraním príslušenstva YouClip, ktoré bude debutovať v nadchádzajúcej generácii Duster, je MANIFESTO PODSTATNEJŠIE a SVIEŽEJŠIE ako kedykoľvek predtým.

MANIFESTO je SILNÉ a so svojimi bezvzduchovými pneumatikami si dokáže poradiť s každým terénom. Automobil je vodotesný a dá sa ľahko umyť hadicou zvnútra aj zvonka.

MANIFESTO je ECO-SMART, používa Starkle®, jedinečný materiál, ktorý je vyrobený z 20 % recyklovaného plastu so škrvritým vzhľadom. Debut bude mať v rámci ďalšej generácie typu Duster.

"MAT EDÍCIA" DUSTER, ZBERATEĽSKÝ AUTOMOBIL

Od svojho uvedenia na trh v roku 2010 bolo predaných viac ako 2 milióny automobilov typu Duster, ktorý sa stal ikonickým typom značky Dacia.

Vzhľadom na požiadavky automobilových nadšencov dostal Duster v stánku Dacia na autosalóne čestné miesto so zberateľskou „Mat Edition“. Exkluzívna edícia bude obsahovať jedinečnú zostavu využívajúcu



výkonný a efektívny motor TCe 150 s prevodovkou EDC, najlepšiu výbavu Dacia v ponuke a exkluzívnu farbu karosérie. Charakteristický dizajn modelu Duster „Mat Edition“ opäť zväčši príťažlivosť značky so začatím objednávok na konci roka 2022.

Motor 140 HYBRID bol v stánku Dacia ako súčasť demo modelu. Jogger sa budúci rok stane prvým hybridom značky Dacia. Rozširujúci sa rad riešení ECO-SMART teraz po prvýkrát zahŕňa hybridný motor s výkonom 103 kW (140 k). Technológia, ktorú si už osvojila Skupina Renault, je pre značku Dacia ďalšou príležitosťou využiť osvedčené komponenty a overenú technológiu.

Predaj je plánovaný na jar 2023.

-da-

NOVINKY DACIE NA AUTOSALÓNE V PARÍŽI

Dacia nedávno začala novú kapitolu, keď prijala novú identitu značky. Zahŕňa nové logo, ktoré sa objavilo súčasne v rámci celej ponuky (Spring, Sandero, Logan, Duster a Jogger), nových predajných miest, nového dizajnu a nových farieb. Tohtoročný autosalón v Paríži bol miestom, kde Dacia po prvýkrát predstavila tieto novinky širokej verejnosti. Vystavený bude celý rad vozidiel, ktoré teraz nesú nový emblém – Dacia Link – kde sa elegantné línie „D“ a „C“ spájajú ako články reťaze, čo symbolizuje masívnosť a jednoduchosť. Dacia prostredníctvom svojho loga podčiarkuje svoje hodnoty: základná značka, ktorá je úsporná a ekologická.



Dacia Sandero je najpredávanejším automobilom súkromnej klientely v Európe od roku 2017. Po troch generáciách a neustále rastúcej popularite získal tento typ ikonický status na automobilovom trhu. Je to ikonický hráč na trhu a prvá voľba súkromných klientov v Európe každoročne od roku 2017. Ako teda tento typ, ktorý sa objavil v roku 2008, počas troch generácií uspel a prilákal všetky skupiny zákazníkov s veľmi odlišnými profilmi (2,6 miliónov predaných vozidiel) bez toho, aby sa zmenili jeho základné hodnoty?

Po Logane v roku 2004 sa Dacia v roku 2008 rozhodla priniesť na trh ďalší revolučný typ: Sandero, robustné agilné mestské vozidlo pre všetkých. O rok neskôr prišla na trh verzia Stepway, ktorá avizovala prvé kroky značky na outdoorový trh. Vďaka svojim veľkorysým rozmerom, veľkej svetlej výške, praktickému dizajnu a vždy dostupnej cene si získal srdcia „šikovných“ kupujúcich. Vďaka týmto atribútom je Sandero od roku 2017 najpredávanejším automobilom medzi európskymi súkromnými klientmi.

V roku 2021 pokračoval úspešný príbeh treťou generáciou Sandero, ktorej príťažlivosť posilnil odvážnejší a modernejší dizajn v spojení s inteligentným a inovatívnym vybavením – v skratke dokonca „sviežejšie“ a cenovo stále dostupné.

Verzia Stepway prekonala všetky očakávania. Je všestranná, oveľa praktickejšia ako tradičné mestské auto na výlety do terénu, ale menej objemná ako SUV. Oslovila všetky kategórie zákazníkov a dnes tvorí 66 % predajov typu Sandero.

Tri generácie Sandero na seba navzájom nasledovali, čím sa celkový počet predaných vozidiel od uvedenia modelu na trh zvýšil na 2,6 milióna. Jeho päť najväčších trhov v Európe tvorí Francúzsko, Nemecko, Taliansko, Španielsko a Spojené kráľovstvo. V súčasnosti 42 % predaných automobilov jazdí na ekologických dvojpaliivových benzínových a LPG motoroch.

-da-



Vyskúšali sme Citroën C5 X PureTech 180 S&S EAT8 SHINE

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Pohodlné rodinné auto



Citroën v roku 2017 ukončil výrobu typu C5, ale teraz sa vracia s jeho zlepšenou verziou. Nový Citroën C5 X spája eleganciu sedanu, dynamiku kombi a zvýšený postoj SUV. Je to vlastne „liftback“. Vyrába sa aj pre európsky trh v čínskom meste Čcheng-tu. Novinka, ktorá sa má stať vlajkovou loďou značky, je dlhá 4805 mm, široká 1865 mm a vysoká 1485 mm, čím zapadá do stredu segmentu D. Automobilka uvádza, že C5 X je najpokrokovejším vyjadrením filozofie značky - odvaha a inovácia pre pohodlie a komfort na cestách. Dizajnéri kladli mimoriadny dôraz na aerodynamiku. Dlhá kapota, plynulé a aerodynamické línie, vysoká bočná línia karosérie a prelis nad zadnými kolesami vytvárajú výnimočnosť a dynamiku. Vďaka väčšej svetlej výške (194 mm), ako mávajú bežné sedany a vďaka zliatinovým diskom kolies s priemerom 19“ prináša vyššiu pozíciu sedenia, teda aj



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-ventilový, 16-ventilový zážihový prepínaný turbodúchadlom, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1598 cm³, najvyšší výkon 133 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 250 Nm pri 1650 ot./min.

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava so skrutnou pružnou priečkou, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektro-hydraulickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 205/55 R-19.

KAROSÉRIA: 5-dverová, 5-miestna typu liftback.

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4805/1865/1485 mm, rázvor náprav 2785 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1595/1600 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1542/1930 kg, objem batožinového priestoru 545/1640 l, objem palivovej nádrže 53 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najvyššia rýchlosť 230 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,1 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke WLTP 6,5-6,6 l/100 km, CO₂ WLTP 147-149 g/km

viac výhľadu a bezpečnosti. C5 X využíva nový svetelný podpis značky v tvare písmena V, ktorý sa nachádza vpredu aj vzadu (mal premiéru na novej generácii typu C4). Jeho súčasťou sú LED reflektory.

V ponuke je s úrovnami výbavy Feel, Feel Pack, Shine Shine Pack a so šesticou farieb karosérie. Nový Citroën C5 X je k dispozícii s dvoma zážihovými motormi PureTech 130 s výkonom 96 kW (troj-ventilový) a PureTech 180 (štvrtventilový) s výkonom 133 kW, a plug-in hybrid s výkonom 165 kW. Vyskúšali sme model poháňaný zážihovým motorom s objemom 1,6 litra, ktorý spolupracoval s 8-stupňovou automatickou prevodovkou. Mal výbavu Shine (čo je sivá ARTENSE metalická farba + strecha BITON čierna, strešné nosiče – doplnková výbava).

Typ C5 X, verný filozofii individuálnych úprav značky Citroën, ponúka originálne vyhotovenie interiéru, ktorý si môžu zákazníci upraviť podľa svojich predstáv. Pre zlepšenie pohodlia na najvyššiu možnú mieru sa konštruktéri venovali dôkladne aj akustike. Vďaka použitiu vrstvených predných aj zadných „akustických“ okien, je interiér veľmi dobre izolovaný od vonkajších hlukov. Predné sedadlá Advanced Comfort sú výškovo a pozdĺžne nastaviteľné, s dliekovou opierkou a hlavovými opierkami nastaviteľnými 4 smermi. Predné sedadlá boli vyhrievane (doplnková výbava). Orientované sú hlavne na pohodlie, naozaj ich možno prirovnať ku kreslám v obývačke. V zákrutách síce veľmi telo nepodržia, málokto však bude chcieť v takomto, na pohodlie jazdy zameranom aute, „športovať“. Multifunkčný kožený a vyhrievaný volant možno nastaviť v oboch smeroch. Pôžitok priestoru podporuje v kabíne mnoho svetla, ktoré vchádza cez veľké presklené plochy v rozsahu 360° po obvode celého vozidla, vrátane bočných okien. Prístrojový panel je digitálny (uhlopriečka 12”), s možnosťou úpravy zobrazenia. Súčasťou výbornej konektivity je dotyková 12” HD obrazovka, 4 ko-

nektory USB-C ako aj bezdrôtové nabíjanie mobilných telefónov. Aktualizuje sa pomocou spojenia so službami využívajúcich Cloud a s mobilnými telefónmi sa prepája vďaka rozhraniu Mirror Screen. Systém dokáže rozpoznávať povely v prirodzenej reči. Ovládanie automatickej dvojzónovej klimatizácie je riešené cez manuálne ovládače, umiestnené na spodnej časti stredovej konzoly. Veľký rozšírený farebný Head-up displej zobrazuje informácie premietaním na čelné sklo vo veľkých rozmeroch. Ku komfortu vo výbave Shine prispieva stredová laktová opierka vpredu, výklopná stredová laktová opierka vzadu s držiakom na nápoje a otvorom na lyže, klimatizovaná schránka pred spolujazdcom, výduchy vzduchu pre druhý rad sedadiel, LED osvetlenie interiéru, snímače prekážok vzadu aj vpredu, cúvacia kamera Top Rear Vision, extra farebne tónované zadné okná a iné prvky.

Pri rázvore náprav s dĺžkou 2785 mm tento automobil poskytuje výnimočný priestor aj na zadných sedadlách, kde sa pohodlne odvezú aj cestujúci vysokého vzrastu. Batožinový priestor ponúka v základnom usporiadaní objem 545 litrov, po sklopení operadiel zadných sedadiel vznikne rovná plocha a objem sa zväčší na 1640 litrov. Kryt batožinového priestoru je spojený s vekom a uľahčuje nakladanie aj keď má osoba s „nákladom“ práve plné ruky. Nakladacia hrana je o niečo nižšia, otvor batožinového priestoru je široký, funkčný, je tu umiestnená aj 12 V zásuvka. Nový Citroën C5 X je vybavený množstvom asistenčných systémov, má napríklad automatické brzdenie po kolízii, rozšírený systém rozpoznávania dopravných značiek, adaptívny tempomat, s funkciou ACC, systém sledovania mŕtveho uhla na dlhú vzdialenosť, upozornenie na premávku za vozidlom, automatické prepínanie diaľkových svetiel...

Zážihový 1,6-litrový štvorvalec dokáže vyvinúť výkon 133 kW, krútiaci moment 250 Nm poskytuje už od 1650 ot./min. Spolupracoval s 8-stupňovou automatickou prevodovkou, preraduje výborne, zmeny prevodových stupňov sú hladké. Táto pohonná zostava vozidlo zrýchľuje z pokoja na 100 km/h za 8,1 sekundy a dosiahne najvyššiu rýchlosť 230 km/h. Po pridaní plynu sa riadiaca jednotka automatickej prevodovky hneď nesnaží podradovať, využíva pružnosť motora. Zo začiatku sa nám stávalo, keď sme sa pohli z miesta, alebo sme sa posúvali v kolónach, že vozidlo malo trhavé pohyby (pri malých rýchlostiach), ale postupne sme si nato zvykli. Po týždni skúšania vozidla vyšla priemerná spotreba benzínu na hodnotu 6,0 l/100 km, čo považujeme za dobrú hodnotu, pretože väčšina jazd pripadala na mesto a diaľnicu. S plnou nádržou (53 l) sa dá prejsť okolo 960 kilometrov. Podvozok je ladený komfortne (pruženie Advanced Comfort), so stabilitou v zákrutách nie sú problémy. Vďaka väčšej svetlej výške sme s vozidlom pohodovo jazdili aj na ceste s nespevneným, nie príliš blatistým povrchom.

Skúšaný Citroën C5 X PureTech 180 S & S EAT8 s úrovňou výbavy Shine stojí 30990 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 38 165 €.

Vyskúšali sme Mazda 2 Hybrid 1.5 SKY-G116k CVT Select

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Favorit do mesta



Karoséria má rovnaké krivky ako Toyota Yaris, o ktorej sme viac krát písali tohto roku. Jediným rozdielom sú emblémy na prednej maske, kolesách, či veku batožinového priestoru. Vo výbave Select má hybridná Mazda LED hlavné reflektory, LED zadné smerové svetidlá, zatmavené zadné a bočné sklá, elektrické sklápanie vonkajších spätných zrkadiel, lakovanú spodnú časť masky chladiča, chrómovanú lištu dverí, satínovanú a 16" hliníkové kolesá. Vo výbave Select si možno pripočítať len za metalický lak a za panoramatické strešné okno. Interiér sa vyznačuje dobrou ergonómiou ako aj ideálnym rozložením ovládačov. Vodič a spolujazdec majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Športové predné sedadlá v kombinácii čalúnenia látky a umelej kože sú pohodlné, dobre tvarované, v skúšanom vozidle vyhrívané. Za veľkým rozsahom prestavovania mohutného vyhrívaného koženého volantu sa bez problémov usadia osoby každej postavy. Prístrojový štít pozostáva z dvoch prístrojov (ľavý ukazuje napríklad činnosť hybridnej pohonnej sústavy, pravý rýchlosť, teplotu chladiacej kvapaliny, množstvo benzínu v nádrži). V strede sa nachádza malý digitálny displej. V jeho menu vodič musí občas dlhšie hľadať, kým sa „prekliká“ k potrebným informáciám. Nad prostredným displejom sa nachádza pruh s kontrolkami. Kontrolky a kruhové displeje sú dobre čitateľné. V strede prístrojovej dosky je umiestnený displej infotainmentu, ovláda sa pomocou tlačidiel po stranách, alebo dotykom. Jeho čitateľnosť na slnku nie je najlepšia. Nechýba pripojenie so smartfónom prostredníctvom Android Auto a Apple CarPlay. Pod displejom sa nachádza panel duálnej automatickej klimatizácie s analógovými tlačidlami. Tak ako v Yaris aj tu sa nachádza head-up displej, kde sa zobrazujú dôležité údaje pre vodiča.

Zadné sedadlá sú určené pre dvoch cestujúcich nie príliš vysokého vzrastu. Batožinový priestor v základnom usporiadaní má objem 286 litrov. Po sklopení zadných sedadiel vznikne schod a objem sa zväčší na 935 litrov. V kabíne sa nachádza dostatok odkladacích priestorov. Mazda 2 Hybrid v stupni výbavy Select obsahuje množstvo prvkov zlepšujúcich pasívnu a aktívnu bezpečnosť, napríklad tempomat, predné a zadné parkovacie senímače s funkciou brzdenia, systém monitorovania mŕtveho uhla, systém varovania pred neúmyselným opustením jazdného pruhu.

Hlavnými časťami hybridného pohonu je trojvalcový 1,5-litrový motor, elektromotor a 0,76 kWh batéria. Vďaka veľkému zdvihu piestov zážihového motora, rýchlemu spaľovaniu, veľkému kompresnému pomeru 14:1 a regulácii tlaku dosahuje tento motor pracujúci v Atkinsonovom cykle veľkú tepelnú účinnosť. Dosahuje výkon 68 kW pri 5500 ot./min. a krútiaci moment 120 Nm pri 3600 až 4800 ot./min. Maximálny celkový výkon hybridného systému je 85 kW. O prenos sily na predné kolesá sa stará prevodovka e-CVT. Vďaka elektromotoru a akumulátoru, ktorý pomáhajú hybridnej sústave, dokáže Mazda 2 v meste prejsť určitú vzdialenosť výlučne na elektrickú energiu. Batéria sa dobíja pri spomaľovaní, brzdení a plachtení s nastavením B režimu. Rekuperácia a s ňou spojené spomaľovanie vozidla je pomerne silná a chce to trochu skúseností, aby sa využíval jej potenciál na 100 percent a tým sa aj šetril benzín. Vozidlo dokáže zrýchliť z 0 na 100 km/h za 9,7 s a dosiahnuť rýchlosť 175 km/h. Hybridná Mazda sa najlepšie cíti v meste a jeho okolí. Veľmi pomáha elektromotor, kto-

rý má veľký krútiaci moment už od nulových otáčok. Pri razantnejšom zrýchľovaní však počuť typický zvuk trojvalca (aj na diaľnici) ako aj prácu bezstupňovej e-CVT prevodovky. Odhlučnenie kabíny nie je silnou stránkou tohto vozidla. Vodič môže využívať obvyklé módy – EV (čisto elektrický), ECO (hybridný, šetrný) a Power (poskytujúci dynamiku-Sport). Ak je štýl jazdy vodiča predvídavý, jazda plynulá, odmenou sú veľmi priaznivé hodnoty spotreby. Z jazd v meste nami skúšaná Mazda dosiahla priemernú spotrebu len 3,6 l/100 km, na diaľnici pri dodržaní rýchlosti 130 km/h bola spotreba okolo 4,6 l/100 km. Hybridný pohon tohto modelu je stavaný na malú spotrebu paliva, nie na oslnivý výkon.

Podvozok väčšinu nerovností povrchu ciest dokáže vyžehliť dobre. Karoséria sa v zákrutách bočne nakláňa len nepatrne a kolesá vytrvalo držia stopu, do ktorej ich nasmeroval vodič volantom s presným a citlivým systémom riadenia. Mazda 2 Hybrid je vhodná pre vodičov, ktorí uprednostňujú komfort a malú spotrebu paliva.

Mazda 2 Hybrid 1.5 SKY-G116k CVT vo výbave Select sa predáva za 24 710 €. V nami skúšanom aute sa priplácalo 450 € za metalický lak.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

3-valcový, 12-ventilový zážihový + HEV, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 14:1, zdvihový objem 1490 cm³, najvyšší výkon 68 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 120 Nm pri 3600 ot./min., hybridný pohon: maximálny výkon 85 kW,

PREVODY: e-CVT prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

PODVOZOK:

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

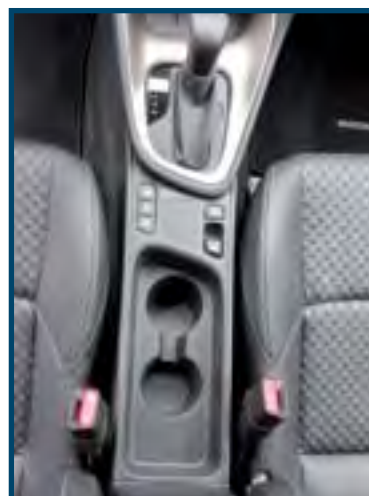
KAROSÉRIA: 5-dverová, 5-miestna typu hatchback.

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 3940/1745/1500 mm, rázvor náprav 2560 mm, svetlá výška 143 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1200/1615 kg, objem batožinového priestoru 286 l, objem palivovej nádrže 36 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najvyššia rýchlosť 175 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,7 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 3,8-4 l/100 km, CO₂ WLTP 87-92 g/km.



Vyskúšali sme BMW 218d Active Tourer

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Prémiový malý „van“



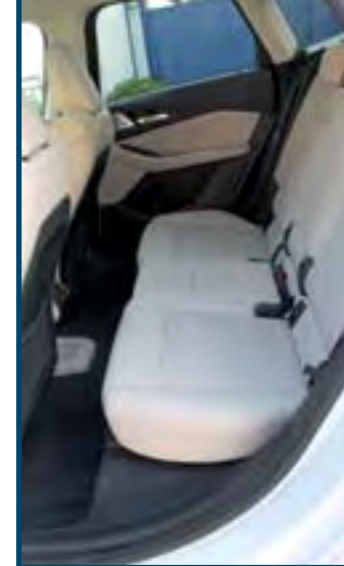
BMW radu 2 s prívlastkom Active Tourer bol prvým typom v histórii bavorskej automobilky s pohonom kolies prednej nápravy. A je aj jej prvým viacúčelovým vozidlom (MPV). Vedenie BMW malo pre prelomenie svojej nepísanej zásady nevyrábať autá z predným pohonom racionálny dôvod. Aj keď stále platí, že nekomplikovať predným kolesám funkciu smerového riadenia ešte i prenášaním hnacích síl, je z fyzikálneho hľadiska výhodné. Automobilky sa snažia pokryť čo najviac segmentov automobilového trhu, veľí im to ekonomika a konkurenčný boj.

Mníchovská automobilka uviedla na trh druhú generáciu typu 2 Active Tourer, ktorá je predĺžená o 32 mm (4386 mm), rozšírená o 24 mm (1824 mm) a zvýšená o 21 mm (1576 mm). Rázvor náprav zostal na pôvodnej hodnote 2670 mm. Automobilka v tlačovej správe píše, že sa ide o crossover. Zvonku došlo k modernizácii prednej časti s aktívnymi lamelami masky chladiča, nové sú veľké „obličky“, nový tvar kľučiek, zošíkmené predné sklo. Dobře vyzerá aj elegantná zadná časť.



Novinka BMW Active Tourer je v ponuke s piatimi motormi (pribudne aj plug-in hybrid): zážihové 218i (100 kW), 220i (125 kW), 223i (160 kW), 223i xDrive (160 kW) a vznetrový 218d (110 kW). Mali sme možnosť vyskúšať práve ten posledný, poháňaný dvojlitrovým motorom s výkonom 110 kW vo výbave LINE Luxury Line, za ktorú si treba priplatiť 2171 €. V bielej metalíze Mineral White (775 €) a zaujímavými 19"Al diskami Multi-spoke Bicolour (1829 €) pôsobí naozaj prémiovým dojmom.

V interiéri došlo k veľkým zmenám. Kvalita spracovania je na vysokej úrovni. Prakticky všetky ovládače sú už dotykové, čo sa niektorým vodičom nemusí páčiť. Interiéru dominuje prístrojový panel (BMW Curved Display), ktorý pozostáva z dvoch displejov pod zakriveným sklom. Digitálny kokpit má 10,7", centrálny dotykový displej funkcií má uhlopriečku 10,25". Displeje majú novú grafiku a ovládanie. Nájdete tu už známy otočný ovládač iDrive. Nahradila ho plávajúca stredová konzola, kde je umiestnené štartovacie tlačidlo, volič automatickej prevodovky, ovládanie hlasitosti rádia, tri tlačidlá na ovláda-



nie základných funkcií – voľba jazdných režimov, obraz parkovacích kamier a funkcia Auto Hold. Na nový infotainment iDrive sme si dlhšie zvykali, menu je zložitejšie a pre mnohých užívateľov bude asi aj náročné na ovládanie. Nám chýbal samostatný panel klimatizácie. V zornom poli vodiča sa nachádza Head-Up displej, dáta sa premietajú na sklíčku, ktoré sa vysunie z vrchnej časti prístrojovej dosky. Na predných i zadných sedadlách sa bez problémov usadia za seba aj osoby s výškou okolo 185 cm. Vodič má vďaka vyššej pozícii za volantom dobrý výhľad pred seba. Predné vyhrievané sedadlá s nastaviteľnou dĺžkou sedacích častí sú pohodlné, s účinnými bočnými oporami. Silnejším postavám môžu byť trochu úzke. Za športovým koženým volantom s hrubým vekom si každý vodič nájde ideálnu polohu.

Zadné delené sedadlá možno pozdĺžne posúvať (13 cm), delené sú v pomere 40:20:40, čím sa dá variovať objem batožinového priestoru. Batožinový priestor ponúka v základnom usporiadaní objem 470 litrov. Po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1455 litrov. Prémiový charakter tohto vozidla prezrádzajú aj prvky ako moderné náladové osvetlenie, automatická klimatizácia, zadná kamera, vyhrievaný volant, HiFi reprosústava Harman/Kardon, mobilná kompatibilita s rozšírenými funkciami pre telefóny, smartfóny, konektory USB-C, panoramatické strešné okno, stmavené sklá vzadu, drevené interiérové lišty s otvorenými pórmi a iné. Vozidlo bolo vybavené veľkým množstvom bezpečnostných a asistenčných systémov, napríklad systémom udržiavania rýchlosti s funkciou brzdenia, reaguje aj na protiúderu premávku pri odbočovaní vľavo, na chodcov, cyklistov, rozšírenou asistenciou parkovania vrátane kamery, asistenciou cúvania, adaptívnym tempomatom, asistenčným systémom pre jazdu v dopravnej zápche... Dvojlitrový prepínaný vznetrový štvorvalcový motor dosahuje výkon 110 kW a maximálny krútiaci moment 360 Nm pri 1500 až do 2500 ot./min. Motoru sa najlepšie dýcha v strednom pásme otáčok, kedy má dostatok sily. Nárast krútiaceho momentu je plynulý, na pridanie plynu motor reaguje rýchlo, dokáže vozidlo z pokoja na 100 km/h zrýchliť za 8,8 sekúnd a rast rýchlosti končí, ak sú na to podmienky, na hranici 214 km/h. Za tieto parametre zodpovedá aj výborná 7-stupňová automatická prevodovka Steptronic, ktorá preraduje krásne plynule. Vodič má prostredníctvom ovládača jazdných režimov (My Modes) možnosť doladiť celkový charakter vozidla podľa jazdnej



situácie alebo osobných preferencií. Kto by si myslel, že dvojlitrový motor, aj keď na „naftu“, musí byť nenásytný, mylí sa. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h sme dosiahli spotrebu 5,6 l/100 km, v meste sme spotrebovali 5,3 l/100 km a mimo mesta sa spotreba pohybuje okolo 4,5 l/100 km. Výborné je aj odhlučnenie kabíny.

Aj keď má tento typ ťažisko o niečo vyššie ako napríklad jeho súrodenci z trojkového radu, bočné náklony karosérie či presnosť vykrajo-vania zákrut kolesami ani pri rýchlostiach presahujúcich bežný spôsob jazdy neboli na pocit iné. Tradične výborná práca konštruktérov podvozok v BMW sa ukázala aj na tomto vozidle. V nami skúšanom vozidle bol za príplatok 713 € adaptívny M podvozok, čo pokladáme za dobrú investíciu.

BMW 218d Active Tourer sa predáva za 35 850 €. S doplnkovou výbavou bola cena vozidla 52 212 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

4-valcový, 16-ventilový prepínaný vznetrový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1995 cm³, najväčší výkon 110 kW pri 3750 až 4000 ot./min., krútiaci moment 360 Nm pri 1500 až 2500 ot./min.

PREVODY: 7-stupňová automatická prevodovka, 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 posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/45 R-19.

KAROSÉRIA: 5-dverová, 5-miestna typu van (hatchback)

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4386/1824/1576 mm, rázvor náprav 2670 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1620/2085 kg, objem batožinového priestoru 470/1455 l, objem palivovej nádrže 45 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 214 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,8 s, spotreba nafty v komb. prevádzke WLTP 4,8-5,3 l/100 km, CO₂ 132 g/km.



Vyskúšali sme Mitsubishi L200 Double Cab 2.2 DI-D 6AT AWD Instyle Power Performance

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Pick-up s komfortom SUV



Skúšaný model je navrhnutý ako mestský „show car“, môže slúžiť nielen ako úžitkové vozidlo, ale súčasne ako rodinné auto, napríklad na cestu na dovolenku. Má úzke reflektory v štýle Dynamic Shield a robustnú prednú časť, ktorej dizajn sa priblížil k ostatným typom značiek s logom troch diamantov. České zastupiteľstvo automobilky poskytlo na Slovensko imidžové Mitsubishi L200 v najvyššej výbave Instyle vo vyhotovení Power Performance. Malo oranžovú metalízu (650 €) s výraznými polepmi odkazujúcimi na navýšený výkon pohonnej jednotky. L200 bolo vybavené ochranným rámom za kabínou, nosičmi a praktickou krycou roletou nákladného priestoru. Zadnej časti dominuje korba s nosnosťou okolo 1 tony. Vozidlo utiahne brzdený prívies s hmotnosťou až 3,1 tony, čo sú výborné parametre pre úžitkovú stránku hodnotenia tohto vozidla. Imidž novej generácie zvýrazňujú aj disky kolies z ľahkých zliatin, na ktorých sú 18 palcové balónové pneumatiky do náročného terénu, masívne plastové blatníky, či vysoká svetlá výška podvozka.



Mitsubishi L200 Pick-up sa vyrába už od roku 1978 a od tej doby japonská automobilka vyrobila takmer 5 miliónov kusov. Autá s karosériou pick-up boli dlho v predstavách väčšiny motoristov rýdzo úžitkovými vozidlami, ktoré posádke nezabezpečovali dostatočný komfort cestovania. Teda, hlavne nás, Európanov. V Severnej Amerike sa pick-upy začali meniť z úžitkových na „rekreačné“ a na denne využiteľné aj obyvateľmi miest pred pár desaťročiami. Takýmto autom s hodnotne pôsobiaceou kabínou a dostatočným komfortom jazdy je aj šiesta generácia Mitsubishi L200. Staví na úspechoch svojich predchodcov, ale zároveň ponúka novinky, ktoré mu dávajú novú užívateľskú kvalitu (predstavená bola na konci roka 2018).

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

4-valcový, 16-ventilový prepíňaný vznietový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 14,4:1, zdvihový objem 2268 cm³, najväčší výkon 127 kW pri 3100 ot./min, krútiaci moment 502 Nm pri 17500 až 2250 ot./min.

PREVODY:

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

PODVOZOK:

rebrinový rám, predné kolesá zavesené na priečných ramenách a pružiackej vzpere, priečný skrutný stabilizátor, zadná tuhá náprava, listové pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 265/60 R-18. Uzávierky stredového aj zadného diferenciálu..

KAROSÉRIA: 4-dverová, 5-miestna typu pick-up.

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 5305/1815/1775 mm, rázvor náprav 3000 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1520/1515 mm, rozmery nákladového priestoru d/š/v 1520/1470/475 mm, výška úložnej plochy nad zemou 850 mm, svetlá výška 205 mm (235 mm medzi nápravami), pohotovostná/celková hmotnosť 2110/3110 kg, predný/zadný nájazdový uhol 30°/22°, prechodový uhol 24°, polomer otáčania 5,9 m, objem palivovej nádrže 75 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 171 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,8 s, spotreba nafty v kombinovanej prevádzke WLTP 9,7 l/100 km, CO₂ 254 g/km.

V ponuke je L200 len s jedným motorom, ktorým je 2,2 litrový vznietový štvorvalec s výkonom 110 kW a krútiacim momentom 400 Nm. Motor je spojený so 6-stupňovou ručne ovládanou alebo automatickou prevodovkou s rovnakým počtom prevodov. Novinka s balíkom výbavy L200 Plus (1199 € – vrátane montáže), ktorú sme mali možnosť vyskúšať, predstavuje navýšenie výkonu prostredníctvom chiptuningu od spoločnosti Steinbauer. Výkon narástol o 15 % na 127 kW a krútiaci moment až o 25 % na 502 Nm. To už je úprava na efekt, podobne ako generátor zvuku Sound Booster (nainštalovaný je v blízkosti výfukového potrubia) od spoločnosti Kufatec. Tento systém má externý generátor zvuku, vlastnú riadiacu jednotku, ktorá dokáže spolupracovať s riadiacou jednotkou motora a reagovať tak akusticky na prídanie plynu, štartovanie... Pripomenieme, že sa ovláda pomocou mobilnej aplikácie. Vyskúšali sme, ale nejako extra nás to neoslovalo.

V kabíne v najvyššej výbave Instyle poznať snahu o ukázanie istého luxusu, hlavne čo sa týka výberov materiálov. Kabína je účelná, jednoduchá ale zároveň pohodlná aj na dlhšie cesty. Prístrojová doska je rovnaká ako v predchádzajúcej generácii, prístrojový panel má klasické, prehľadné analógové ukazovatele. Dobre fungoval aj multimediálny systém s farebným dotykovým displejom, má pohotovú reakciu na dotyk. Všetky tlačidlá na prístrojovej doske sú veľké, čo sme ocenili. Sedadlá sú pohodlné, potiahnuté kožou, predné boli aj vyhrievané. Kožou je potiahnutý aj multifunkčný výškovo a pozdĺžne nastaviteľný volant. Nebol žiadny problém nájsť si za ním ideálnu polohu. Výbava Instyle zahŕňa, už okrem spomínaných prvkov LED reflektory, nabíjacie USB vstupy, automatickú dvojzónovú klimatizáciu, tempomat, digitálne rádio, podporu Android Auto a Apple CarPlay, 6 reproduktorov a iné. Mitsubishi L200 má množstvo bezpečnostných systémov, napríklad varovanie pred opustením jazdného pruhu, tempomat, parkovaciu kameru vzadu s projekciou na displeji audiosystému, asistenciu pre zjazd z kopca... V kabíne nechýba množstvo odkladacích priestorov.



Nové Mitsubishi L200 ponúka viac vnútorného priestoru a komfortnejšie sedenie ako jeho predchodca aj na zadných sedadlách. Sedáky sú síce kratšie, ale dostatočne pohodlné sa na zadných sedadlách odvezie dvojica dospelých štandardnej výšky. Majú k dispozícii USB konektor, držiaky nápojov v zadnej laktovej opierke. Nákladový priestor má rozmery 1520/1470/475 (d/š/v).

Štvorvalec so zdvihovým objemom 2268 cm³ (označenie DI-D) dosahuje po úprave riadiacej jednotky najväčší výkon 127 kW a krútiaci moment 502 Nm. Užitočnosť úpravy spočíva najmä v náraste krútiaceho momentu - pri ťahaní ťažkého príviesu, jazde do strmého kopca, prejazde náročných terénnych prekážok, ale aj lepšou pružnosťou pri predbiehaní. Motor je spojený so 6- stupňovou automatickou prevodovkou s hydrodynamickým meničom krútiaceho momentu, preraduje hladko, umožňuje plynulé rozjazdy. Prevodové stupne možno preradovať aj ručne a to páčkami pod volantom alebo voľicím prevodovky. Zrýchľovanie z 0 na 100 km vozidlu trvá 11,8 sekundy a dosiahne maximálnu rýchlosť 171 km/h. Hoci je zadná náprava typická pre úžitkové autá - tuhá, odpružená pozdĺžnymi listovými pružinami - cez väčšinu nerovností ciest auto prechádza plavne. „Nervóznejšie“ reaguje na rolety vyskytujúce sa pred hranicami niektorých križovatiek a podobné cyklicky sa opakujúce priečne nerovnosti. Po zaťažení korby sa aj na takýchto nerovnostiach citelne podvozok upokojí. Klasický zlepšený rebrinový rám, svetlá výška 235 mm, predný nájazdový uhol 30°, zadný nájazdový uhol 22°, prejazdový uhol 24° a robustný podvozok sú konštrukčným základom výbornej priechodnosti tohto vozidla, ktoré zvládne aj ťažký terén. Spomenúť treba, že L200 má uzávierku diferenciálu zadnej nápravy. Vodič má k dispozícii systém Super Select -II (inšpirovaný typom Pajero), ktorý umožňuje prepínať medzi pohonom len zadnej nápravy a pohonom 4x4 bez nutnosti zastaviť, a to do rýchlosti 100 km/h. Nami skúšané vozidlo bolo vybavené módom 4HLc s aktivovanou medzinápravovou uzávierkou (štrk, blato, sneh, piesok, skaly). Do najťažších podmienok je určený mód s redukciou 4LLc.

Mitsubishi L200 Double Cab 2.2 DI-D 127 kW 6AT AWD Instyle Power Performance sa predáva za 44040 €. Automobilka poskytuje na tento typ predĺženú záruku na 7 rokov alebo 150 000 km.

Vyskúšali sme

Peugeot 308 SW 1.5 BlueHDi 130k EAT8 GT Pack

autori: Tatiana ŤAŽKÁ

Príťažlivé kombi v športovej úprave



Zdalo by sa, že segment automobilov kombi nižšej strednej triedy je najviac ohrozený rastúcim záujmom o kompaktné športovo-úžitkové automobily (SUV). Za uplynulé desaťročie si však v Európe kombi tejto veľkosti kupuje každý rok prakticky rovnaký počet zákazníkov. Zmenila sa však ich veková štruktúra – omladla. Kombi si kupujú najmä mladé páry s deťmi, alebo aj bez nich, ale zvyčajne s intenzívnymi voľnočasovými aktivitami. Od svojho nového auta vyžadujú príťažlivý vzhľad, dobré jazdné vlastnosti a konektivitu. Takýmto autom je aj nový Peugeot 308 SW (Station Wagon), ktorý automobilka predstavila minulý rok po ôsmich rokoch spolu s modelom s karosériou hatchback. Obidve verzie využívajú modernizovanú modulárnu platformu EMP2.

Nový Peugeot 308 SW s novým znakom uprostred (hlava leva ukrýva radar potrebný pre niektoré bezpečnostné asistenčné systémy) inovovanej bezrámovej prednej masky chladiča zaujme robustným vzhľadom, ktorý je



umocnený predĺženou kapotou a posunutým čelným sklom smerom dozadu. Vybavený je inovovaným svetelným podpisom značky. Predné Full LED reflektory, aj s technológiou Matrix LED, ktorá spríjemňuje vodičom hlavne jazdu v noci sú efektne previazané so svetidlami pre denné svietenie v tvare tesákov. Plynulé línie karosérie kombi prispievajú k jej hladkému obtekaniu vzduchom počas jazdy – koeficient aerodynamického odporu vzduchu má hodnotu 0,277. Zadná časť karosérie je mohutná, jej aerodynamika bola optimalizovaná znížením strešnej línie. Dobre vyzerajú zadné 3D Full LED svetlá s motívom levích pazúrov. Pre nás je teraz tento model najkrajším rodinným kombi na trhu.

V ponuke preň je zážihový 3-valec 1.2 Pure Tech s výkonom 81 alebo 96 kW. Priaznivci PHEV majú na výber z dvoch alternatív – jedna má systémový výkon 133 kW, druhá 165 kW. K dispozícii je aj známy vznetrový 4-valec 1.5 BlueHDi s výkonom 96 kW, ktorý sme mali možnosť vyskúšať s 8-stupňovou automatickou prevodovkou (v ponuke je aj 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka) v peknej červenej metalíze ELIXIR. Mal výbavu GT Pack. K štandardnej výbave GT Pack patrí exkluzívna GT predná maska s prvkami v čiernej farbe a chróme, zaujímavé 18" zliatinové disky Portland, hliníkové prahy dverí, spätné zrkadlá s projekciou loga, veko batožinového priestoru s pekným integrovaným spojlerom, predné Full LED Matrix reflektory a iné.



Príjemný dojem z interiéru dotvárajú kvalitné materiály, náladové osvetlenie a presklená panoramatická strecha. Pred vodičom je tretia generácia iCockpitu. Malý volant s novou detekciou rúk kombinuje s 10-palcovým prístrojovým panelom s 3D zobrazením a 10-palcovým infotainmentom i-Connect. Dotykový 10-palcový displej nového infotainmentu i-Connect umožňuje s ikonami narábať podobne ako na displejoch smartfónov, čo znamená bohatú personalizáciu usporiadania funkcií. Infotainment sa nám páčil, má rýchle reakcie. Mobil si možno počas jazdy nabiť bezdrôtovo. Vo výbave GT sa najdôležitejšie informácie z 3D digitálneho panelu zobrazujú trojrozmerné vo forme hologramu. Pod obrazovkou sa nachádza pás kapacitných ovládačov (i-Toggles) pre vstup do hlavných vetiev menu. Predné sedadlá sú pohodlné, ponúkajú dostatok bočnej opory. Vo výbave GT Pack sú elektricky ovládané, vyhrievané, potiahnuté v kombinácii koža a alcantara s kontrastným prešivaním. Majú aj masážnu funkciu. Novinkou v kabíne je miniatúrny trojpolohový joystick automatickej prevodovky, kombinovaný s voličom jazdných režimov. Vyhrievanie volantu a čelného skla je obohatením výbavy v porovnaní s predchádzajúcou generáciou. Vzadu sa pohodlne odvezú aj vyššie osoby, majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Kombi vyniká aj veľkosťou batožinového priestoru. V základnom usporiadaní má objem 608 litrov, po sklopení priečne delených operadiel zadných sedadiel v pomere 40/20/40 je pre náklad od podlahy po strop k dispozícii objem 1634 litrov. V kabíne je dostatok odkladacích priestorov na drobnosti, ich spoločný objem je 34 litrov. Balík bezpečnostných asistenčných systémov je bohatší, pribudla napríklad asistencia pri zmene jazdného pruhu, či inteligentný obmedzovač rýchlosti upravujúci rýchlosť pred vjazdom do zákrut na základe dát navigácie a dopravného značenia.

Pod kapotou skúšaného vozidla pracoval vznetrový 1,5-litrový motor s najväčším výkonom 96 kW a krútiacim momentom 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. V skúšanom Peugeote presvedčil, že je úsporný, čomu napomáha aj vhodne



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

4-valcový, 16-ventilový, prepíňaný vznetrový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1499 cm³, najväčší výkon 96 kW pri 3720 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 225/40 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4636/2062/1442 mm, rázvor náprav 2732 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1559/1554 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1475/1950 kg, objem batožinového priestoru 608/1634 l, objem palivovej nádrže 53 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 208 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,9 s, spotreba nafty v komb. prevádzke WLTP 4,5-4,7 l/100 km, CO₂ WLTP 118-123 g/km.

sprevádzaná 8-stupňová automatická prevodovka EAT8. Preraďuje hladko a logicky. Je tu aj možnosť ručného preraďovania páčkami pod volantom. Zrýchlenie z 0 na 100 km/h tento model zvládne za 10,9 sekundy a vozidlo dosiahne najväčšiu rýchlosť 208 km/h. S veľkým podielom jazd v meste a na diaľnici sme jazdili so spotrebou 5,1 l/100 km.

Podvozok verzie GT je „tuhší“, ale nie o toľko, aby nedokázal účinne tlmiť rázy od prejazdu nerovností cesty do karosérie. Pochvalu si konštruktéri zaslúžia aj za dobré odhlučnenie kabíny, ani na diaľnici sa do kabíny nedostáva výraznejší aerodynamický hluk ani hluk od pneumatík. S vozidlom sa veľmi dobre manévruje, vrátane parkovania. Novinka ponúka 360-stupňový kamerový systém (Visio Pakr 360 so 4 kamerami). Zadná 180-stupňová kamera má veľké rozlíšenie. Skúšaný model 308 SW GT je „športovo ladený“, ale skutočným športovým náradím nie je.

Peugeot 308 SW 1.5 BlueHDi 130k EAT8 GT Pack sa predáva za 31 590 €.





ELEKTRICKÉ SUV

Značka Jeep na parížskom autosalóne predstavila nový typ Avenger, jeho prvé batérové elektrické vozidlo. Kompaktný Avenger je prvým typom pripravovaného portfólia plne elektrických vozidiel pre Európu a predstavuje kľúčovú súčasť globálnej stratégie elektrifikácie.

Avenger bol od začiatku navrhovaný ako typický Jeep a okrem typickej DNA ponúka jedinečnú kombináciu schopností, štýlu, funkčnosti a technológií na uspokojenie potrieb neustále pripojených zákazníkov. Nový Avenger vyrábajú v modernom závode Stellantis v poľských Tyčách. Štandardne je vybavený systémami SelecTerrain a Hill Descent Control, ktoré spolu s vynikajúcimi uhlami nájazdu a zjazdu, ako aj svetlou výškou prinášajú do daného segmentu pôsobivé schopnosti. Pokiaľ ide o elektrifikáciu, Jeep Avenger je vybavený novou generáciou 400-voltového elektrického pohonu, ktorý kombinuje nový elektromotor a novú batériu.

Nový Avenger bol vyvinutý s ohľadom na špecifické potreby európskych zákazníkov. Kompaktné SUV svojou dĺžkou štyri metre spadá do rýchlo rastúceho segmentu B-SUV, teda do druhého najväčšieho európskeho segmentu z hľadiska objemu predajov. Očakáva sa, že v roku 2023 segment B-SUV dosiahne celkový ročný objem 2,2 mi-



lióna vozidiel, čo predstavuje jedno z piatich vozidiel predaných v Európe. Nový Avenger veľkostne stojí pod typom Renegade a dopĺňa ponuku značky Jeep v segmente B-SUV.

Druhá generácia 400-voltového elektrického hnacieho systému je prvým produktom spoločnosti Emotors, joint venture podniku spoločností Stellantis a Nidec Leroy-Somer Holding. Systém poskytuje výkon 115 kW a krútiaci moment 260 Nm. Nová 54 kWh batéria vyrábaná skupinou Stellantis má veľkú energetickú hustotu a vynikajúci pomer medzi menovitou a využiteľnou energiou. Batéria je zložená zo 17 modulov a 102 článkov s lítium-iónovou technológiou NMC 811 a poskytuje dojazd 400 km v cykle WLTP a 550 km v mestskom cykle.

Batéria, ktorá bola testovaná na viac ako 2 milióny kilometrov, je kompaktná a uložená pod prednými a zadnými sedadlami a stredovým tunelom. Pri jazde v teréne je chránená veľkou svetlou výškou a krytmi



podvozku. Dobíjanie je jednoduché. Pomocou 100 kW kábla Mode 4 na jednosmerný prúd a rýchlej verejnej nabíjacej stanice je možné batériu nabiť na 30 km dojazd iba za 3 minúty. Za 24 minút sa potom batéria nabije z 20 na 80 %. Vzhľadom na to, že európski užívatelia prejdú denne v priemere 30 km, je pravdepodobné, že s vozidlom budú môcť bez nabíjania jazdiť niekoľko dní. Pomocou 11 kW kábla Mode 3 pre striedavý prúd a pripojeného Wallboxu či verejnej nabíjacej stanice je možné vozidlo nabiť z 0 na 100 % za 5,5 hodiny.

Základným pilierom SUV značky Jeep sú ich schopnosti, ktoré dnes vďaka plug-in hybridnej technológii 4xe a plne elektrickým pohonným jednotkám vychádzajú z ekologickejšieho prístupu.

Nový Avenger je prvým vozidlom značky Jeep s pohonom **predných kolies**, ktorý je štandardne vybavený systémami **Selec-Terrain®** a **Hill Descent Control**. Systém **Selec-Terrain®** ponúka **šesť režimov**: „Normal“ pre každodennú jazdu; „Eco“ na predĺženie dojazdu; „Sport“ pre viac zábavy z jazdy; „Snow“ pre maximálnu trakciu na zľadovatenej vozovke alebo cestách; „Mud“ na optimalizáciu výkonu a zlepšenie priľnavosti v blate; a „Sand“, ktorý eliminuje riziko uviaznutia na piesočnatej pôde.

Avenger je iba 4,08 m dlhý, čo je o 16 cm menej ako pri type Renegade. Jeho proporcie dokonale zvyrazňujú krátke previsy karosérie vpredu a vzadu. Vďaka kombinácii krátkych previsov a veľkých kolies ponúka Avenger najlepšiu svetlú výšku vo svojej kategórii (200 mm), rovnako ako vynikajúce uhly nájazdu (20°), prejazdu (20°) a zjazdu (32°), ktoré sú nevyhnutné pre jazdu v teréne, ale určite sú užitočné aj v mestskej premávke, napríklad pri jazde cez parkovaciu rampu.

Avenger sa riadi „**dizajnovým prístupom**“, ktorý ponúka modernú interpretáciu dizajnu Jeep v kompaktnom balení. Predná časť vozidla sa vyznačuje ikonickou sedemotvorovou maskou chladiča, ktorá má z dôvodu väčšej účinnosti viac horizontálne usporiadanie. Zaoblená maska chladiča je umiestnená pred reflektormi, aby ich chránila v prípade nárazu.

Pri pohľade zboku upútajú pozornosť klasické lichobežníkové blatníky, ktoré boli navrhnuté tak, aby umožňovali zdvih kolesa pri maximálnom výkyve náprav. Avenger je vybavený impozantnými 18-palcovými kolesami s robustným dizajnom a diamantovou povrchovou úpravou. Silueta vozidla prezrádza dobrú aerodynamickú účinnosť a sprostredkováva pocit dynamiky, čo zvyrazňuje aj „plávajúci“ stĺpik „C“, ďalší typický prvok súčasného radu vozidiel Jeep.

Zadná časť vozidla je charakteristická svetlami inšpirovanými tvarom klasických palivových kanistrov so vzorom X. Symbol „X“ sa opakuje aj na ďalších miestach exteriéru a interiéru prostredníctvom vzoru „X-Camo“, ktorý kombinuje koncept „kamufláže“ s písmenom „X“.

Na zmenšenie poškodenia pri nárazoch v malých rýchlostiach, čo predstavuje 70 % kolízií v Európe, je nový Avenger vybavený ochrannými krytmi, lištami okolo celej karosérie a zapustenými reflektormi. Vďaka týmto riešeniam môže zákazník zmenšiť potenciálne náklady na škody spôsobené nehodou o približne 1000 €. Ochranné kryty sú vyrobené z prefarbeného lisovaného polyméru. To v praxi znamená, že pri poškriabaní nie je poškodenie viditeľné. Viac exponované miesta, vrátane dverí, disponujú vyšším obložením, čo zaručuje špičkovú ochranu.



Nadčasový dizajn



Čistý a robustný štýl interiéru, ktorý sa vyznačuje štíhlou prístrojovou doskou, bol inšpirovaný históriou značky Jeep, najmä typom Jeep Wrangler. Horná časť prístrojovej dosky má jeden horizontálny prvok, ktorý zahŕňa všetky výduchy ventilácie, ambientne osvetlenie a centrálny 10,25-palcový dotykový displej umožňujúci sledovanie vodičom aj spolujazdcom. Spodná strana prístrojovej dosky ponúka širokú odkladaciu schránku.

Nový Avenger je charakteristický množstvom detailov, ktoré sú pre túto triedu vozidiel jedinečné, napríklad koženými sedadlami s elektrickým nastavením a masážnou funkciou, viacfarebným ambientným osvetlením, ktoré znižuje namáhanie očí pri nočnej jazde, a širokým strešným oknom (k dispozícii neskôr). Smerové svetlá zostávajú viditeľné aj po otvorení zadných výklopných dverí, čo ďalej zlepšuje celkovú bezpečnosť. Stredová konzola bola navrhnutá tak, aby maximalizovala využiteľný priestor pre vodiča a spolujazdca. Pri predných sedadlách je k dispozícii celkom 34 litrov úložného priestoru, čo je vzhľadom na priemer v segmente (15 litrov) pôsobivá hodnota. Pravidlá funkčného dizajnu boli aplikované aj na batožinový priestor. Jeho objem patrí k najlepším v segmente (380 litrov) a špičková funkčnosť je viditeľná napríklad v menšej výške nakladacej hrany (720 mm), šírke zadných výklopných dverí, ktorá dosahuje viac ako meter a voliteľnej funkcii hands-free elektrického ovládania výklopného veka.

Jeep Avenger bol vytvorený pre „vždy pripojených“ zákazníkov a zabezpečuje plne digitálny zážitok. Najmodernejším infotainmentom sú vybavené všetky verzie. Ide o rádio Uconnect s 10,25-palcovým displejom kombinovaným s plne digitálnym prístrojovým panelom v dvoch variantoch (7 a 10,25 palca). Avenger ponúka sadu služieb a funkcií, ktoré môžu užívatelia využívať na diaľku. Vďaka aplikácii Jeep Mobile môžu lokalizovať polohu svojho vozidla priamo na smartfóne. Môžu tiež zamykať a odomykať dvere, kontrolovať stav batérie, nastavovať funkcie klimatizácie, nabíjať vozidlo a komunikovať s Avengerom prostredníctvom hlasového asistenta.

Avenger ponúka celú škálu bezpečnostných prvkov. Pochváliť sa môže autonómnym riadením úrovne 2, ktoré prostredníctvom adaptívneho tempomatu a systému udržiavania v jazdnom pruhu automaticky upravuje rýchlosť a trajektóriu vozidla. Vozidlo zostáva uprostred jazdného pruhu a v bezpečnej vzdialenosti od vpredu idúceho vozidla. Ponúka okrem iného aj systém rozpoznávania dopravného značenia, ktorý číta a interpretuje dopravné značky, automatické núdzové brzdenie s rozpoznávaním chodcov a cyklistov, ktoré s cieľom zabrániť alebo zmierniť následky nehody spomalí vozidlo, a to až do úplného zastavenia.

Ako je už tradíciou značky Jeep, nový Avenger je možné zlepšiť špecifickým príslušenstvom a balíkami personalizácie.

-jp-



Alfa Romeo v závere októbra predstavila modernizované typy Giulia a Stelvio. Táto dvojica si získala celosvetové uznanie vďaka svojej vynikajúcej charakteristike – dokonalému rozloženiu hmotnosti, príkladnej jazdnej dynamike v daných triedach, špičkovým technológiám a motorizáciám – a nadčasovému dizajnu, ktorý robí z nich nadčasové „pohyblivé umelecké dielo“. Krása talianskeho dizajnu je u oboch typov teraz ešte zreteľnejšia najmä vďaka štýlistickým zmenám na prednej časti. Inovované typy Giulia a Stelvio budú k dispozícii od februára 2023.

Predná mriežka chladiča s logom Alfa Romeo a spodná mriežka dvoch hlavných prívodov vzduchu dostali jedinečnú povrchovú úpravu, ktorá slávnemu prvku Trilobo poskytuje novú interpretáciu. Hlavnou novinkou prednej časti sú však reflektory „3+3“ s novou adaptívnou full-LED matrixovou technológiou. Pripomínajú jeden zo slávnych prvkov značky, ktorý sa predstavil na ikonickej Alfe Romeo SZ Zagato a koncepte Alfa Romeo Proteo. Trojica modulov tvorí jedinečnú prednú časť novej Giulie a Stelvia a zahŕňa aj dynamický ukazovateľ smeru. Reflektory poskytujú špičkovú viditeľnosť vďaka radu moderných technológií. Systém „Adaptive Front Lighting System“ neustále nastavuje stretávacie svetlá v závislosti od rýchlosti a jazdných podmienok. Technológia „Glare-Free High Beam Segmented Technology“ za zlých svetelných podmienok automaticky sleduje oba smery prevádzky, aby nedochádzalo k oslňovaniu ostatných vozidiel. Funkcia „Welcome and Goodbye“ potom zapína reflektory zakaždým, keď vodič zavrie alebo otvorí vozidlo. To všetko prináša väčšiu účinnosť v zmysle životnosti a úspory energie, ako aj lepšiu bezpečnosť vďaka menšiemu namáhaniu očí. Modernizáciou prešli aj zadné LED koncové svetlá, ktoré sú teraz dokonalou kombináciou štýlu a dômyselných technológií. Zároveň zdôrazňujú športovú dušu

oboch typov. Nová Giulia má koncové svetlá s priehľadnou povrchovou úpravou, zatiaľ čo na type Stelvio sú svetlá v dymovom vyhotovení s lesklou čiernou úpravou.

Typy Giulia a Stelvio sú vybavené najmodernejšou technológiou poskytujúcou pohodlný a prepojený zážitok, avšak s typickým pôžitkom z jazdy Alfa Romeo. Najvýznamnejšou novinkou je prístrojový panel s historickým „teleskopickým“ dizajnom. Ten zahŕňa nový digitálny 12,3“ TFT displej, na ktorom je možné zobrazovať všetky informácie o vozidle, ako aj parametre súvisiace s autonómnym riadením. Prístrojový panel je možné navyše konfigurovať jedným z troch nastavení: Evolved, Relax a Heritage. Evolved predstavuje budúcnosť dizajnu Alfey Romeo a využíva centrálnu oblasť obrazovky, zatiaľ čo dva bočné kvadranty zostávajú na rovnakom mieste. Relax sa zameriava na pohodlie, a preto neobsahuje podrobné informácie o vozidle a zaoberá sa tak bez dvoch bočných kvadrantov. Nastavenie Heritage je inšpirova-





né ikonickými typmi šesťdesiatych a sedemdesiatych rokov a vyznačuje sa výraznými detailmi, akými sú obrátené čísla na konci rýchloameru. Inovované Giulia a Stelvio sú vybavené plynulým a intuitívnym rozhraním HMI (Human Machine Interface), aby mal vodič všetky funkcie po ruke. Infotainment navyše poskytuje funkcie a služby Alfa Connect, ktoré ponúkajú širokú škálu užitočných bezpečnostných a komfortných služieb navrhnutých s ohľadom na aktualizáciu „vzduchom - Over the Air“. Napríklad, funkcia „My Remote“ zahŕňa služby pre ovládanie niektorých funkcií vozidla (otváranie/zatváranie dverí, rozsvietenie svetiel) na diaľku prostredníctvom smartfónu/inteligentných hodín. V modernizovaných typoch Giulia a Stelvio je teraz k dispozícii aj technológia nezameniteľných tokenov NFT (Non-Fungible-Token). Ide o unikátny prvok v automobilovom odvetví, ktorý sa predstavil prvýkrát v rade Tonale a teraz je ponúkaný pri všetkých typoch značky. Technológia je založená na koncepte „**blockchain karty**“, šifrovaného a nemodifikovateľného digitálneho registra, do ktorého sa zaznamenávajú hlavné informácie o každom vozidle. Tento výrazný off-board prvok, ktorý sa ľahko používa a je udržateľný, ďalej zdôrazňuje inovatívny charakter Alfey Romeo. Na základe voľby zákazníka technológia NFT vygeneruje certifikát s údajmi o živote vozidla. Ten je možné použiť na preukázanie riadnej údržby a tým na podporu zostatkovej hodnoty. Certifikát NFT je zdrojom dôveryhodnosti, ktorý pomáha majiteľovi/predajcovi, ale súčasne uisťuje kupujúceho pri výbere používaného vozidla.

Jazdná dynamika Giulie a Stelvia vedie k príjemnému zážitku z jazdy v autentickom duchu Alfey Romeo, čo znamená správnu rovnováhu medzi talianskym dizajnom, najmodernejšími motorizáciami, dokonalým rozložením hmotnosti, špeciálnymi technológiami a vynikajúcou výkonnou hmotnosťou. Podstata minulých aj súčasných automobilov Alfey Romeo spočíva práve v tomto magickom vzorci, ktorý sa od uvedenia typu Tonale (symbol premeny značky) vyvíja tak, aby



definoval športovosť pre 21. storočie, čo znamená s ohľadom na udržateľnosť. Pri hľadaní novej úrovne účinnosti a športovosti sa talianska značka spolieha na svoju preslávenú dokonalosť. Bezchybné a športové dynamické správanie sa typov Giulia a Stelvio je podporené širokým použitím ultraľahkých materiálov, akými sú hliník (motory) a karbón (napr. hnací hriadeľ), ktoré majú svoj pôvod vo svete motoristického športu.

POHON VŠETKÝCH KOLIES S TECHNOLOGIOU Q4:

Pohon všetkých kolies bol navrhnutý tak, aby riadil trakciu vozidla reaktívnym a prediktívnym spôsobom, a to s cieľom poskytnúť najvyššiu úroveň výkonu, účinnosti a bezpečnosti. Technológia Q4 zaručuje všetky výhody pohonu všetkých kolies a zároveň prináša menšiu spotrebu paliva, lepšiu odozvu a skvelé potešenie z jazdy s vozidlom s pohonom zadných kolies. Srdcom systému Q4 je aktívna prevodovka (ATC), ktorá v reálnom čase monitoruje podmienky príľnavosti a vstupy vodiča, aby zabezpečila najlepší možný výkon.



Systém Alfa Romeo Q4 umožňuje pohon zadných kolies a v prípade horšej príľnavosti či na základe špecifickej požiadavky vodiča môže okamžite preniesť až 50 % krútiaceho momentu motora na prednú nápravu. To všetko v čase pod 150 ms. Zabráni tak preklzávaniu kolies a zabezpečí maximálny výkon vozidla a účinnosť jazdy.

MECHANICKÝ SAMOZÁVERNÝ DIFERENCIÁL Q2:

Pri výbave Veloce je možné pohon všetkých kolies Q4 kombinovať s mechanickým samozáverným diferenciálom Q2, ktorý je k dispozícii aj pre verzie s pohonom zadných kolies. Samozáverný diferenciál zlepšuje agilitu a športovosť, zaručuje dokonalú trakciu pre lepšiu stabilitu vozidla v rýchlych zákrutách, väčšie bočné zrýchlenie a špičkovú bezpečnosť na mokrej alebo klzkej vozovke, a to tým, že udržiava rovnomernejší tok krútiaceho momentu na obe kolesá nápravy a znižuje tak ich preklzávanie.

ODPRUŽENIE ALFA LINK:

Riadenie Alfey Romeo je príjemným zážitkom. To je dané aj exkluzívnou architektúrou zavesenia kolies Alfa Link™. Predná náprava využíva dvojité lichobežníkové zavesenie s polovirtuálnou osou riadenia (exkluzívne v Alfe Romeo), ktorá optimalizuje filtračný efekt a umožňuje rýchle a presné riadenie pre presnú ovládateľnosť. Zadnú nápravu tvorí viacprvkové riešenie so štyrmi a pol ramenami - patent Alfey Romeo - ktoré poskytuje lepšiu ovládateľnosť a vynikajúci komfort. Špeciálna edícia Competizione je exkluzívne vybavená aktívnym odpružením Alfa™ s elektronicky riadenými tlmičmi, ktoré sa v okamihu prispôbujú jazdným podmienkam a vodičovi dovoľujú zvoliť nastavenie zamerané viac na výkon alebo naopak pohodlie.

INTEGROVANÝ BRZDOVÝ SYSTÉM (IBS):

Je to elektromechanický systém, ktorý kombinuje systém kontroly stability s brzdovým systémom, čím zaručuje okamžitú odozvu brzd, skracuje brzdnú dráhu a umožňuje znižovanie hmotnosti. Použitie systému brake-by-wire umožňuje výraznú redukciu počtu súčastí v motorovom priestore a nahradenie hardvéru jedinou jednotkou zloženou z čerpadla, posilňovača brzd a ESP, čo zaručuje menšiu hmotnosť a väčšiu agilitu vozidla.



K špičkovej jazdnej dynamike typov Giulia a Stelvio prispieva aj extrémne priame riadenie a 8-stupňová automatická prevodovka ZF s hliníkovými páčkami preradenia. Oba prvky zaručujú bezkonkurenčnú ovládateľnosť v zákrutách. Pre dokonalú rovnováhu medzi potešením z jazdy a asistenčnými systémami ponúkajú nová Giulia a Stelvio kompletnú sadu pokročilých asistenčných systémov vodiča (ADAS) pre autonómne riadenie 2. úrovne. To znamená, že vodič môže za určitých podmienok nechať vozidlo ovládať plyn, brzdú a volant, a to prostredníctvom elektronických systémov.

OD DS7 CROSSBACK K DS7



Prvý úplný dizajn, ktorý vznikol pod hlavičkou DS Automobiles a predstavil sa v roku 2017, priniesol typ DS 7 CROSSBACK. DS 7 CROSSBACK, uznávaný pre svoj jedinečný interiér, neustále zlepšovanie a špičkovú technológiu, otvoril cestu pre nový vývoj, ktorý teraz stelesňuje nový typ DS 7.



Charakter nového typu DS 7 pochádza z významných zmien v prednej a zadnej časti. Stále elegantný nový DS 7 prináša viac dynamiky s ostrejšími, prepracovanými líniami a s veľmi jednotným dizajnom. Úplne nová predná časť vyniká ostrejšími líniami rozvíjajúcimi vyváženosť každého prvku. Špecifická pozornosť sa venovala úzkemu prepojeniu medzi tímom DS DESIGN STUDIO PARIS a výrobným tímom v továrni v Mulhouse (Francúzsko), ktorý dosiahol výnimočné výsledky z hľadiska kvality a odolnosti. Svetelný podpis sa posunul k ešte výraznejšiemu vzhľadu. Kombinácia nových užších reflektorov DS PIXEL LED VISION 3.0 a denných svetiel DS LIGHT VEIL je ukážková a nesie sa v duchu špičkovej módy haute couture.

DS PIXEL LED VISION 3.0 predstavuje novú technológiu, ktorá dodáva vozidlu ďalší rozmer. Nové moduly PIXEL novej DS 7 vynikajú upraveným riadením svetelného výkonu pri zachovaní 3 identifikačných modulov, ktoré sú súčasťou celého modelového radu. Funkcia PIXEL poskytuje výhodu optimálneho osvetlenia. Svetelný tok je silnejší, pravidelnejší a s dosahom, ktorý sa zväčšil až na 380 metrov (stretávacie svetlo). Pri rýchlosti menšej ako 50 km/h dosahuje lúč šírku 65 metrov. Na vnútornej hrane sa nachádzajú dva moduly stretávacích reflektorov/obrysových svetiel, ktoré svietia spolu. Vonkajší okraj modulu diaľkových svetiel PIXEL obsahuje 84 LED diód v troch radoch. Osvetlenie v zákrutách riadi intenzitu vonkajších LED



diód modulu PIXEL v závislosti od uhla natočenia volantu. Svetlá pre denné svetlenie sa inšpirovali návrhmi na štúdiách DS X E-TENSE a DS AERO SPORT LOUNGE. Zdá sa, že svetlo prechádza cez farbu karosérie. DS LIGHT VEIL sa skladá z jedného svetelného prvku denného svetlenia a štyroch vertikálnych svetelných prvkov tvorených 33 LED diódami. Táto inovácia pochádza z výrobného procesu: laserom leptaný polykarbonátový povrch je nalakovaný zvnútra, aby získal vzhľad striedajúci sa medzi svetlom a časťami vo farbe karosérie. Vytvára efekt hĺbky a jasú podobný šperku. DS LIGHT VEIL sa rozsvieti a zhasne, keď je auto zamknuté a odomknuté.

DS WINGS a mriežka chladiča sú väčšie a paleta farieb prešla úpravami v závislosti od modelu. Prepracované boli aj zadné LED svetlá s vírivým efektom s tmavou metalickou povrchovou úpravou. Zdôrazňujú jedinečný výraz nového typu DS 7. Dvere batožinového priestoru prešli zmenami s ostrejšími líniami, zatiaľ čo názov DS AUTOMOBILES, ktorý nahrádza označenie CROSSBACK, sa teraz podpíše na vizuálne pretiahnutejšej zadnej časti DS 7. Súčasť profilu DS 7 dotvárajú aj disky kolies. Nové 19-palcové disky kolies EDINBURGH a SILVERSTONE sú vybavené vložkami zlepšujúcimi aerodynamickú účinnosť, zatiaľ čo úprava ich dizajnu zväčšuje ich vnímaný priemer. Nové 21-palcové kolesá BROOKLYN s prepracovaným technickým dizajnom sú k dispozícii len pre nový model DS 7 E-TENSE 4x4 360.



Okraje okien a pozdĺžniky strešného nosiča sú v ponuke aj v leskej čiernej verzii, aby vynikla dynamika siluety.

Rovnako ako najvýznamnejšie parížske módné domy, aj DS Automobiles venuje osobitnú pozornosť výberu materiálov a spôsobu ich spracovania. Prostredníctvom čalúnenia v interiéroch DS 7 vzniklo špeciálne prostredie, vďaka ktorému je každá cesta iná.



Nová mimoriadne rafinovaná výbava DS 7 OPERA je v ponuke vo dvoch farbách kožených potahov Nappa: v čiernom Basalt Black a sivom Pearl Grey. V širšom rozsahu pokrytia dodáva najkvalitnejšia časť kože interiéru prirodzený a rafinovaný nádych. Nové čalúnenie s nariaseným efektom na koženom obložení Nappa sa teraz nachádza na prístrojovej doske a paneloch dverí, ide o razenie s líniami pripomínajúcimi podpis DS LIGHT VEIL. Bez švov a spojov si obloženie zachováva pocit a vzhľad prírodnej kože.

Pozornosť venovanú detailom tohto interiéru dokazuje aj perličkové prešívanie ponúkané v nových farbách White a Zephyr, celokožený volant s bezpečnostným vankúšom potiahnutý kožou, reliéfne embosované prvky „Clous de Paris“, ktoré sú ikonické pre automobilku DS Automobiles a nezabudlo sa ani na čalúnenie v podobe remienka hodiniek, ktoré je prvýkrát v ponuke aj vo farbe Pearl Grey.



Prepracovanosť sa nachádza aj v koženom interiéri s označením RIVOLI, ktorý je v čadičovej čiernej farbe Basalt Black a má prešívané čalúnenie v kombinácii s čalúnením Claudia s výraznejšou textúrou kože.

Interiér PERFORMANCE LINE sa vyznačuje hlbšou čiernou farbou s mikrovláknovou textúrou Alcantara® a zlatými a karmínovými prvkami, ktoré zdôrazňujú dynamický vzhľad.

Interiér BASTILLE osviežuje nová povrchová úprava DS Canvas a znom Basalt Black pripomínajúca štruktúru kože.

Všetky tieto interiéry dopĺňa náladové osvetlenie, ktoré si možno prispôbiť a novým vzorom založeným na ozdobných embosovaných prvkoch v tvare malých pyramíd „Clous de Paris“.

Tím DS Automobiles, inšpirovaný kovovým náramkom luxusných hodínok, vyrobeným z množstva navzájom spojených dielcov, vytvoril sedák a operadlo sedadla z jedného kusu kože a bez lemu prešívania, čím vytvoril nevidaný komfort. Sedadlo je vyrobené z peny s veľkou hustotou a s väčším množstvom materiálu ako pri tradičnom sedadle. Komfort je lepší a vďaka hustejšiemu materiálu sa s pribúdajúcimi rokmi nemení. Veľmi kvalitná hovädzia koža Nappa má hrúbku 4 milimetre a je použitá len najkvalitnejšia časť kože. Koža sa farbí špeciálnou farbou: čiernou Basalt Black alebo sivou Pearl Grey. Komfort sedadla dopĺňajú funkcie masáže, vyhrievania a odvetrávania.

Nový model DS 7 E-TENSE 225 poháňa zážihový motor PureTech 180 a elektromotor s výkonom 81 kW prepojeným s osemstupňovou automatickou prevodovkou a doplnený o rozvodovku s pohonom predných kolies.

Nové modely DS 7 E-TENSE 4x4 300 a DS 7 E-TENSE 4x4 360 prinášajú pohon všetkých štyroch kolies s motorom PureTech 200, ako aj elektromotormi s výkonom 81 kW a 82 kW na každej z náprav. Model 360 špeciálne vyladila spoločnosť DS PERFORMANCE.

Nová 14,2 kWh batéria poskytuje podľa kombinovaného cyklu WLTP dojazd s nulovými emisiami do vzdialenosti až 65 kilometrov a až 81 kilometrov v mestskom cykle. Doba nabíjania na 7,4 kW nabíjačke je približne dve hodiny.

V ponuke je stále k dispozícii aj pohonná jednotka 130 BlueHDi.

Informačno-navigačný systém je jednou z najväčších zmien DS 7 a jeho súčasťou je aj rozhranie DS IRIS SYSTEM. Toto rozhranie je úplne konfigurovateľné, reaktívne a bezproblémové a podporuje rozpoznávanie povelov vydaných hlasom. Prepracovaná 12-palcová dotyková obrazovka s veľkým rozlíšením obsahuje ponuku zloženú z miniaplikácií na prístup ku všetkým funkciám jediným pohybom:



na ovládanie online navigácie, ventilácie, digitálnych zdrojov zvuku a informácií o ceste. Táto veľká obrazovka, ktorá sa veľmi pohodlne používa, umožňuje aj zobrazenie pohľadov na vozidlo spredu a zozadu, ktoré poskytujú nové digitálne kamery s veľkým rozlíšením, ako aj prístup k funkcii Mirror Screen cez wi-fi. Nový veľký 12-palcový digitálny prístrojový panel s displejmi, ktoré je možné upravovať a personalizovať, obsahuje vynovenú grafiku so všetkými dôležitými informáciami, ako je pri plug-in hybridných verziách napríklad aj tok energie.



DS 7 ponúka technológie pre zlepšenie komfortu, ako sú DS ACTIVE SCAN SUSPENSION a DS NIGHT VISION. DS ACTIVE SCAN SUSPENSION je kamerou riadený systém pruženia, ktorý je vo svojej triede úplne jedinečný. Nastavuje každé koleso nezávisle podľa nerovnosti na vozovke.

V prípade technológie DS NIGHT VISION infračervená kamera sníma vozovku a jej okraje, aby rozpoznala cyklistov, chodcov a zvieratá na vzdialenosť až 100 metrov. Vodič dostáva informácie na novom digitálnom prístrojovom displeji s veľkým rozlíšením, na ktorom sa v prípade nebezpečenstva zobrazí špeciálne varovanie. Bezpečnosť zlepšujú aj technológie DS DRIVER ATTENTION MONITORING a DS DRIVE ASSIST, ktorý poskytuje poloautonómnu jazdu úrovne 2.

DS DRIVER ATTENTION MONITORING pomocou dvoch kamier analyzuje úroveň pozornosti vodiča. Prvá kontroluje správanie sa auta v jeho okolí a druhá, zameraná na tvár vodiča, diagnostikuje smer jeho pohľadu, jeho tvár a pohyb očných viečok, čo sa premieta do úrovne ospalosti a pozornosti. To je v tomto segmente jedinečné.



DS 7 je vybavený adaptívnym tempomatom DS DRIVE ASSIST, ktorý dokáže zastaviť a opätovne rozbehnúť vozidlo bez zásahu vodiča a taktiež aj systém aktívneho udržiavania vozidla v jazdnom pruhu (LPA).

DS 7 sa pre všetky európske trhy vyrába v Mulhouse (Francúzsko) a pre čínsky trh v meste Šen-čen. Objednávky je už možné realizovať aj na Slovensku v DS STORES Bratislava Final-CD a prvé vozidlá budú k dispozícii v priebehu novembra.

-ds-

NOVÁ IDENTITA A LOGO ZNAČKY CITROËN

Citroën predstavil novú korporátnu identitu a logo značky, čo signalizuje odvážnu, vzrušujúcu a dynamickú novú éru 103-ročnej značky, ktorá zrýchľuje svoje poslanie sprístupniť elektrickú mobilitu všetkým a rozširuje svoju základnú DNA o cenovú dostupnosť, odvahu a blaho zákazníka.

Nanovo interpretuje pôvodné logo, ktoré ako prvý vytvoril zakladateľ **André Citroën**, inšpirované úspechom jeho prvej kovospracujúcej spoločnosti, ktorá vyrábala prevodové systémy so šípovým ozubením v tvare písmena V. Známy a technický odkaz dvoch šípov, alebo deux chevrons, zostal odvtedy jadrom identity značky Citroën. Ide o desiatu významnú úpravu loga automobilky Citroën od založenia spoločnosti v roku 1919, pričom sa vyznačuje širšími a výraznejšími šípmi v kontraste s jemnejším vertikálnym oválnym rámom. Je príznačné, že výraz-

nejší, vylepšený vertikálny ovál iniciuje nový smer v jazyku produktového dizajnu, v ktorom sa vizuálne výrazný znak stane okamžite rozpoznateľným charakteristickým prvkom všetkých automobilov Citroën. Alexandre Revert, dizajnér značky Citroën, hovorí: „*Keď sa snažíme objasniť naše budúce zameranie, bolo logické, že sme uzavreli kruh tým, že sme sa graficky vrátili k prvému logu Andrého Citroëna, ktoré predstavovalo skutočný prísľub cenovo dostupnej a inovatívnej mobility pre všetkých. Postupný prechod k výraznejšiemu a viditeľnejšiemu podpisu značky pre naše budúce vozidlá je významnou, aj keď jemnou evolúciou, kde presnosť technických a funkčných šípov kontrastuje s teplom a takmer ľudskou mäkkosťou oválu, ktorý ich obklopuje.*“

Logo doplnia svieža, zjednodušená farebná paleta a nové písmo vyvinuté zo súčasných vlastných fontov značky Citroën, čo ešte viac posilní novú identitu značky. Do portfólia farieb sa v blízkej budúcnosti vráti upokojujúca modrá farba Monte Carlo Blue inšpirovaná významnou historickou farbou značky Citroën, ktorá sa používala na ikonických autách počas celej histórie spoločnosti vrátane modelov 2CV a DS. Zároveň sa objaví aj na detailoch palety identity značky pre podnikové a maloobchodné využitie. Navyše, energetickejšia a výraznejšia červená farba Infra Red nahradí v súčasnosti používanú červenú, čím dodá vyváženosť a dynamický kontrast vo fyzických, tlačových a digitálnych aplikáciách.

Nové poslanstvo značky – Nič nás nerozchýbe ako Citroën – sa začne selektívne používať v korporátnej a produktovej komunikácii a aktivitách.

-cn-



Vrchol produktovej ofenzívy v jubilejnom roku



Kedže oslavy 50. výročia pokračujú, divízia BMW M GmbH prináša svoj úplne prvý výkonný automobil s elektrifikovaným pohonom. Plug-in hybridný systém pozostávajúci zo zážihového motora V8 a výnimočne silného elektromotora zaručuje, že BMW XM (kombinovaná spotreba paliva: 1,6 – 1,5 l/100 km v cykle WLTP; kombinovaná spotreba elektrickej energie: 30,1 – 28,9 kWh/100 km v cykle WLTP) sa vyznačuje podmanivou dynamikou.

Novo vyvinutý pohonný systém M HYBRID, extravagantný dizajn a progresívne luxusné prostredie vytvárajú v interiéri BMW XM novú interpretáciu konceptu Sports Activity Vehicle (SAV) pre segment výkonných vozidiel, ktorý otvorí ten nenapodobiteľný pocit M aj novým cieľovým skupinám a trhom.

Vrchol produktovej ofenzívy značky v jej jubilejnom roku, typ BMW XM, je zároveň prvým originálnym výtvorom divízie BMW M od legendárneho vozidla BMW M1. Precízne vypracované prvky vonkajšieho dizajnu pripomínajú legendárne športové vozidlo s motorom v strede. Výroba BMW XM sa v závode BMW Group Spartanburg v USA rozbehne v decembri 2022 a k predajcom po celom svete dorazí na jar 2023. Kľúčovými predajnými trmi budú USA, Čína a Blízky východ.

Pohon M HYBRID v BMW XM poskytuje celkový výkon 480 kW, ktorý vytvára kombinácia spaľovacieho motora s výkonom 360 kW a elektrického pohonu s výkonom 145 kW. Základom je novo vyvinutý, klasicky vysokootáčkový motor V8 so špičkovou technológiou M TwinPower Turbo. Tento 4,4-litrový osemvalec je vybavený priečne uloženým výfukovým potrubím a optimalizovaným procesom separácie oleja.

Zážihovému motoru pri jeho práci pomáha elektromotor integrovaný do osemstupňovej automatickej prevodovky M Steptronic. Pohon M HYBRID produkuje maximálny celkový krútiaci moment 800 Nm (spaľovací motor s krútiacim momentom 650 Nm v kombinácii s elektromotorom do 280 Nm). Predradený stupeň zväčšuje efektívny maximálny krútiaci moment elektromotora na vstupe do prevodovky na 450 Nm.

Inteligentne riadená súhra medzi spaľovacím motorom a elektromotorom poskytuje vo všetkých jazdných situáciách dobre vyriešený zážitok z výkonu hodný znaku M. Vyznačuje sa obrovským nárastom výkonu, ktorý sa začína okamžite od naštartovania a zostáva konštantný v celom rozsahu otáčok. BMW XM šprintuje z 0 na 100 km/h za 4,3 sekundy, pričom ho sprevádza energiou nabitý soundtrack,



ktorý sa vyznačuje vzácnou emocionálnou prítlačivosťou osemvalcového motora. Vychádza z jeho športového výfukového systému s elektronicky riadenými, plynule nastaviteľnými klapkami a so šesťhrannými dvojitémi koncovkami, ktoré sa na BMW M prvýkrát nachádzajú umiestnené nad sebou.

Tlačidlo M Hybrid na stredovej konzole sa používa na výber jedného z troch jazdných režimov vrátane režimu ELECTRIC pre jazdu s nulovými lokálnymi emisiami pri rýchlostiach do 140 km/h a na maximálnu vzdialenosť 82 – 88 km* (podľa cyklu WLTP). Je to vďaka lítium-iónovej vysokonapäťovej batérii zabudovanej do spodnej časti vozidla, ktorá poskytuje využiteľnú kapacitu 25,7 kWh. Kombinovaná nabíjacia jednotka v BMW XM umožňuje nabíjanie striedavým prúdom až do výkonu 7,4 kW.

Vhodnú podpornú zvukovú stopu pre dodávku energie elektromotora vytvára súbor zvukov BMW IconicSounds Electric vyvinutý v spolupráci medzi spoločnosťou BMW Group a skladateľom filmovej hudby Hansom Zimmerom. Zvuk elektrického pohonu špecificky upravený pre divíziu M poskytuje pri každom pohybe akceleračného pedála pri jazde v jazdnom režime bez lokálnych emisií autentickú spätnú väzbu. V režimoch Sport alebo Sport Plus, keď pohonný systém pracuje v režime HYBRID, podčiarkne elektrickú asistenciu spaľovacieho motora ďalší špeciálne vytvorený zvuk.

Nastavenie systému pohonu všetkých kolies M xDrive uprednostňuje zadné kolesá, čo sa prejavuje najmä v režime 4WD Sport. Vodiči si môžu zvoliť aj režim 4WD Sand, ktorý bol navrhnutý špeciálne pre jazdu cez duny a podobné povrchy. Plne variabilne pracuje aj diferenciál M Sport na zadnej náprave.

BMW XM LABEL RED pribudne do modelového radu na jeseň 2023. Najvýkonnejší sériovo vyrábaný automobil v histórii divízie BMW M GmbH bude mať systémový výkon 550 kW, ktorý dodá spaľovací motor s výkonom až 430 kW a elektrický pohon s výkonom 145 kW. Doplní ho maximálny systémový krútiaci moment 1000 Nm generovaný kombináciou spaľovacieho motora s hodnotou 750 Nm a elektrického pohonu s krútiacim momentom 280 Nm. Ide o predbežné hodnoty založené na aktuálnom štádiu vývoja vozidla.

Proporcie moderného vozidla z kategórie SAV, výrazné kontúry, dynamicky natiahnutá silueta, dizajnové prvky typické pre divíziu M, prepracovaná interpretácia vzhľadu prednej časti vytvorená pre modely luxusného segmentu BMW a množstvo výrazných akcentov dodávajú typu XM jedinečnosť a extrovertnú auru.

Charakteristickým znakom prednej časti sú predné reflektory rozdelené do dvoch samostatných celkov, „obličky“ masky chladiča BMW so zlatými rámami a súvislé obrysové osvetlenie, ako aj veľké otvory na privod vzduchu. Zvýrazňujúci pás v zlatej farbe, ktorý sa posúva do strany, pripomína čierny pásik pozdĺž karosérie typu BMW M1. Ďalšie spojenie s minulosťou prichádza v podobe loga BMW vyrytého do plochého zadného okna a pútavej lamelovej štruktúry plasticky spracovaných zadných svetiel. M disky kolies z ľahkej zliatiny, ktoré sú štandardne montované v 21-palcovom formáte s možnosťou ďalších variantov až do veľkosti 23 palcov, sa môžu pochváliť veľmi výrazným dizajnom.

Expresívny štýl vonkajšieho dizajnu pokračuje aj v interiéri. Kokpit a predné sedadlá sú navrhnuté výhradne pre aktívny zážitok z jazdy. Štandardná výbava zahŕňa M multifunkčné sedadlá, oporné plochy na kolená a M kožený volant špecifický pre daný typ, spolu so špecifikou M grafikou vrátane indikátorov radenia zobrazených na zaoblenej obrazovke BMW Curved Display aj na BMW Head-Up Display. Veľkorysý pocit priestoru, kvalitné materiály a extravagantný dizajn premieňajú zadnú časť BMW XM na exkluzívny priestor M Lounge.

Vyhrievané operadlá siahajúce až po boky zadného priestoru a špeciálne navrhnuté vankúše ponúkajú cestujúcim luxusnú úroveň pohodlia. Tvarovaný strop sa vyznačuje jedinečnou trojrozmernou hranolovou štruktúrou, okrajom v štýle fotomontáže a 100 osvetľovacími LED jednotkami. Na prispôsobenie interiéru sú na výber štyri rôzne čalúnenia, ako aj nová koža Vintage pre horné časti prístrojovej dosky a výplne dverí. V štandardnej výbave sa nachádzajú aj náladové osvetlenie, štvorzónová automatická klimatizácia, ozvučenie Harman Kardon Surround Sound System a Travel & Comfort System, zatiaľ čo zoznam voliteľných možností dodávaných na požiadanie zahŕňa ozvučenie Bowers & Wilkins Diamond Surround Sound System s 1500-wattovým zosilňovačom a s ďalšími štyrmi reproduktormi zabudovanými v oblasti strechy.

Sofistikované podvozkové systémy s M špecifickým naladením umožňujú vozidlu ponúknuť najširšie možné spektrum medzi charakteristickou M dynamikou a nadpriemerným jazdným komfortom vo svojom segmente. Vodiči si tiež môžu prispôsobiť nastavenia vozidla prostredníctvom ponuky M Setup. Integrovaná aplikácia všetkých systémov pohonnej sústavy a podvozku na rôznych typoch ciest – od mestskej jazdy, cez vidiecke cesty, až po diaľnice – viedla k maximálne zabezpečenej a dobre vyriešenej ovládateľnosti za každých okolností. Konštrukcia podvozku zahŕňa prednú nápravu s dvojíťmi priečnymi ramenami a päťprvkovú zadnú nápravu so špeciálne vyladenými kinematickými a elastokinematickými vlastnosťami. BMW XM sa štandardne dodáva s adaptívnym M podvozkom Professional vrátane elektronicky ovládaných tlmičov a aktívnej stabilizácie nakláňania Active Roll Control so 48 V elektromotormi. Je to zároveň prvý typ BMW M s integrovaným aktívnym riadením Integral Active Steering, ktoré je tiež súčasťou štandardnej špecifikácie.

Prvky ako výstrahu pred kolíziou Front Collision Warning, výstrahu pred opustením jazdného pruhu Lane Departure Warning vrátane návratu do jazdného pruhu s asistenciou riadenia, asistenciu pri vyhýbaní sa Evasion Assistant, bdlosti Alertness Assistant a systém čítania dopravných značiek s rýchlostným obmedzením Info Limit Speed Limit. Na požiadanie dodávaný systém Driving Assistant Professional kombinuje Systém udržiavania rýchlosti s funkciou Stop & Go s množstvom ďalších funkcií vrátane asistencie riadenia a jazdného pruhu Steering and Lane Control Assistant, rozpoznávania semaforov, automatickej asistencie pre obmedzenie rýchlosti Speed Limit Assist a aktívnej navigácie Active Navigation.

Súčasťou štandardnej výbavy je aj parkovacia asistencia Parking Assistant Plus. Okrem Cúvacieho asistenčného systému Reversing Assistant obsahuje aj funkcie Parking View, panoramatické zobrazenie Panorama View vpredu a vzadu a 3D zobrazenie.



tovú jazdu a zmení sa aj obsah zobrazovaný na informačnom displeji. Pomocou tlačidiel M na volante možno uložiť a následne vyvolať dve individuálne konfigurovateľné nastavenia vozidla spolu s preferovanými nastaveniami pre režim systému M HYBRID, zvuk motora, dynamickú kontrolu stability (DSC) a charakteristiku radenia prevodovky.

BMW XM sa štandardne dodáva s BMW Live Cockpit Professional, ktorý so sebou prináša M-špecifickú verziu najnovšej generácie multisenzorického zážitku z vozidla BMW iDrive. Využíva operačný systém BMW Operating System 8 a obsahuje zakrivený displej BMW Curved Display tvorený 12,3-palcovým informačným displejom prístrojovej dosky a stredovým ovládacím displejom so 14,9-palcovou uhlopriečkou. Nové zoskupenie displejov a neustále sa rozširujúce možnosti inteligentného osobného asistenta BMW Intelligent Personal Assistant znamenajú, že nové ovládanie BMW iDrive bolo zámerne zamerané na dotykové ovládanie a ovládanie gestami, ako aj na dialóg pomocou pokynov vydávaných prirodzenou rečou. Ovládač iDrive a multifunkčné tlačidlá na volante navyše v štandardnej výbave dopĺňajú BMW Head-Up Display a ovládanie gestami BMW Gesture control.

BMW XM



Cloudový navigačný systém BMW Maps tvorí ďalšiu súčasť súboru prvkov BMW Live Cockpit Professional. Na požiadanie dodávaný digitálny kľúč BMW Digital Key Plus umožňuje zákazníkom zamknúť a odomknúť svoje nové vozidlo BMW XM pomocou zariadenia Apple iPhone pomocou technológie ultraširokopásmového rádia (UWB) so zlepšeným zabezpečením. Vo vozidle BMW XM sa nachádzajú aj prvky ako integrácia smartfónov s rozhraniami Apple CarPlay® a Android Auto™, personalizovaná funkcia BMW ID a virtuálna eSIM karta navrhnutá pre mobilnú technológiu 5G.

-bmw-



Trakcia, agilnosť a smerová stabilita profitujú z obmedzovania preklzu kolies v blízkosti akčného člena a zo sieťového prepojenia všetkých riadiacich systémov v rámci integrovaného riadenia priečnej dynamiky. Brzdy M Sport spolupracujú s integrovaným brzdovým systémom, ktorý dáva vodičovi možnosť nastavenia dvoch úrovní reakcií brzdového pedálu.

Vozidlo BMW XM sa môže pochváliť najširšou ponukou výberu asistenčných systémov vodiča – či už ako súčasť štandardnej, alebo ako voliteľnej výbavy – pre akékoľvek výkonné vozidlo od BMW M GmbH. Štandardná výbava zahŕňa systém Driving Assistant, ktorý obsahuje

Ovládací panel na stredovej konzole BMW XM obsahuje rad tlačidiel špecifických pre daný typ, ktoré slúžia na prispôsobenie zážitku z jazdy. Prvýkrát sem patrí aj tlačidlo M Hybrid, ktoré slúži na výber požadovaného režimu pohonného systému. Vodiči si môžu vybrať medzi režimami HYBRID, ELECTRIC a eCONTROL. Nechýba ani tlačidlo Setup poskytujúce priamy prístup ku konfiguračným nastaveniam systému pohonu, podvozku, riadenia, brzdového systému, pohonu všetkých kolies M xDrive a úrovne rekuperácie brzdnej energie. Ďalšie tlačidlo sa používa na výber režimu M. Keď vodič prepne z predvoleného nastavenia Road na Sport, zásahy asistenčných systémov vodiča sa obmedzia len na základné funkcie potrebné pre špor-



EXPOZÍCIA v duchu elektromobility

PEUGEOT, obľúbená značka Francúzov vo všetkých kategóriách, mala na autosalóne v Paríži konanom od 17. do 23. októbra expozíciu s rozlohou 900 m².

Predstavila 3 svetové premiéry, ktoré, ako inak v tejto dobe, demonštrujú zrýchlenú elektrifikáciu celkovej ponuky značky a jej vynaliezavosť:

- ❑ **Inovatívny PEUGEOT 408 predstavila aj nekonvenčným spôsobom : dostupný na pohľad zo všetkých uhlov vo veľkej priehľadnej guli (+ 4 vozidlá tohto typu vystavené „klasicky“).**
- ❑ **PEUGEOT E-208 predviedol svoju účinnú 100 % elektrickú pohonnú jednotku so zvýšením výkonu o 15 % a dojazdom dlhším o 10,5 %.**
- ❑ **A ako dôkaz svojho záväzku elektrifikovať všetky svoje riešenia mobility, PEUGEOT predstavil 100 % elektrický skúter PEUGEOT e- Streetzone, ktorý dokáže prejsť 112 km na jedno nabitie.**
- ❑ **Výročný prieskum inštitútu YouGov zverejnený v septembri 2022**

Priaznivci výkonnej elektrifikácie mohli obdivovať aj PEUGEOT 9X8 Hybrid Hypercar, predstavený prvýkrát na autosalóne, ako aj jeho civilného príbuzného PEUGEOT 508 PSE s hybridným pohonom s výkonom 265 kW, vyvinutý rovnakým tímom dizajnérov a inžinierov.

Vo vyhradenom stánku si návštevníci mohli pozrieť aj technológiu vodíkových palivových článkov: PEUGEOT E-EXPERT HYDROGEN bol nielen vystavený, ale počas výstavy bol k dispozícii aj na testovanie.

PEUGEOT E-208 a intenzívna elektrifikácia v roku 2023



Z hľadiska elektrifikácie je PEUGEOT pred zákonodarcami. V roku 2030 bude 100 % typov značky predávaných v Európe aj 100 % elektrických, teda o 5 rokov skôr, ako to určujú požiadavky regulátorov. A od roku 2023 budú všetky autá PEUGEOT elektrifikované, teda poháňané pohonnými jednotkami, ktoré sú buď 100 % batériové alebo poháňané vodíkovým palivovým článkom, prípadne hybridy či nabíjateľné hybridy. Na dosiahnutie tohto cieľa PEUGEOT v roku 2023 urýchlí uvedenie elektrických a elektrifikovaných typov: 3008 a 5008 budú prvé vozidlá v skupine Stellantis Group, ktoré dostanú úplne nový hybridný pohon s výkonom 100 kW, ktorý dokáže zmenšiť spotrebu paliva o 15 %. Okrem uvedenia sedanu PEUGEOT E-308 a kombi E-308 SW bude značka ponúkať aj novú verziu svojho modelu E-208 – najpredávanejšieho elektrického automobilu vo Francúzsku od začiatku roka.

Na základe technológie E-308, nového elektromotora s výkonom 115 kW (+15 % výkonu) a batérie novej generácie, okrem série opatrení, ktoré od roku 2021 výrazne zlepšili jeho energetickú účinnosť, môže dojazd nového modelu PEUGEOT E-208 dokonca presiahnuť 400 km. Spotreba elektrickej energie je výnimočná, s hodnotou len 12,0 kWh/100 km (užitočná energia/dojazd WLTP), je etalónom medzi elektromobilmi segmentu B.

PEUGEOT 9X8: pretekárske laboratórium pre elektrifikáciu budúcich modelov



PEUGEOT 408



PEUGEOT e-Streetzone



Jednou z atrakcií v expozícii značky PEUGEOT bolo aj vozidlo PEUGEOT 9X8 HYBRID HYPERCAR, zaradené od júla do kategórie Le Mans Hypercar Majstrovstiev sveta vo vytrvalostných pretekoch (WEC). V roku 2023 sa PEUGEOT a 9X8 zúčastnia výnimočného podujatia 100. ročníka pretekov 24 hodín Le Mans.

PEUGEOT 9X8 je vďaka plynulosti tvarov, mačaciemu vzhľadu a hybridnému motoru (V6 s dvojitém turbodúchadlom s výkonom 520 kW vzadu a elektromotor s výkonom 200 kW vpredu) laboratóriom pre elektrifikáciu cestných modelov značky PEUGEOT. Počnúc modelom PEUGEOT 508 PSE, ktorý v expozícii predstavili aj vo verzii SW: vyvinutý tým istým tímom, ktorý vytvoril PEUGEOT 9X8, poháňa ho hybridný motor kombinujúci účinnosť a veľký výkon 265 kW a pre výnimočný pôžitok z jazdy je vybavený elektrifikovaným pohonom všetkých kolies.

Peugeot novým elektrickým skútom PEUGEOT e-Streetzone od spoločnosti PEUGEOT Motorcycles demonštruje, že svoju ponuku elektrifikovanej mobility rozširuje aj na dvojkoľosové vozidlá, bicykle a skútre. Vystavovaný skúter bol v dvoch verziách – s jednou alebo dvoma batériami – pričom druhá z nich ponúka v režime ECO dojazd až 112 km. Vďaka vyberateľným batériám je možné PEUGEOT e-Streetzone rýchlo a jednoducho dobiť z akejkoľvek domácej zásuvky.

Vďaka osvedčenému podvozku a ovládateľnosti je PEUGEOT e-Streetzone od PEUGEOT Motorcycles ideálnym vozidlom na pohyb v centrách miest.

-pt-

PEUGEOT E-308 A E-308 SW



Vedenie automobilky Peugeot v polovici septembra informovalo verejnosť, že možnosti pohonu v type 308 obohatia aj o čisto elektrický pohon. Obe karosárske verzie tohto typu, hatchback a kombi, prídu na trh postupne v polovici roka 2023. Pre priaznivcov elektromobility budú modely PEUGEOT E-308 a E-308 SW, dostupné v stupňoch výbavy Allure a GT.

Pre tieto elektrické modely boli špeciálne vyvinuté nové 18-palcové hliníkové kolesá. Zvláštna pozornosť bola venovaná ich aerodynamickej účinnosti na optimalizáciu výkonu. Prídu na trh s novým elektromotorom s výkonom 115 kW a maximálnym krútiacim momentom

260 Nm (dostupným od 0 km/h). Elektromotor doplní súčasnú ponuku, ktorá zahŕňa plug-in hybridy s výkonom 180 k/132 kW a 225 k/162 kW a verzie so spaľovacími motormi.

Redukčná prevodovka vo vozidlách PEUGEOT E-308 a E-308 SW optimalizuje dojazd, pričom zachováva vysokú úroveň výkonu a odzvy špecifické pre elektrické motory. Aj vysokonapäťová batéria je novej generácie – s kapacitou 54 kWh (51 kWh využiteľná kapacita), s novým chemickým zložením s podielom 80 % niklu – 10 % mangánu – 10 % kobaltu (pri základe lítia).

Pracuje pri napätí 400 V a umožňuje dojazd viac ako 400 km podľa protokolu WLTP (v procese schvaľovania).

-pt-

NAĎALEJ AKO HATCHBACK AJ SEDAN



Nový Mercedes-Benz A má športovo dynamický exteriér s vyváženými proporciami, najnovšiu generáciu systému MBUX a modelovú paletu dôsledne orientovanú na plnenie želaní zákazníkov.



Nová, v prednej časti klesajúca kapota motora s dvoma charakteristickými prelismi a so strmým žraločím nosom, prepracovaná maska chladiča so vzorom hviezd a ploché reflektory, ktoré sú na želanie k dispozícii ako variant so svetelnými diódami s novonavrnutým vzhľadom, sú dominantné prvky prednej časti vozidla. Športový charakter zdôrazňujú zvonku lícujuce kolesá so štyrmi dodatočnými dizajnami diskov s rozmermi do 19 palcov, ako aj lesklé disky z ľahkej zliatiny s mnoholúčovým dizajnom s čiernym lakom (na želanie) a ráfikom osústruženým do leskla pre líniu výbavy AMG Line. Nový zadný difúzor a sériové zadné svetidlá s LED sa cez deň aj v noci postarajú o emocionálny a fascinujúci vzhľad. Prvotriedny exteriér dopĺňa atraktívny výber exteriérových lakov: k dispozícii je množstvo jednovrstvových lakov alebo metalíz a lakov z programu MANUFAKTUR. Exkluzivita sa odráža aj v interiéri. Absolútnym vrcholom výbavy a stredobodom pozornosti je sériový, voľne stojaci dvojitý displej, ktorý



pozostáva z displeja s uhlopriečkou 7 palcov a z displeja s uhlopriečkou 10,25 palca. Na želanie sa dodávajú dva displeje s uhlopriečkou 10,25 palca, ktoré so vzhľadom širokouhlej obrazovky navodzujú dojem, akoby sa vznášali. Priestorová architektúra, ktorá je jedinečná v tejto triede, vytvára celkom osobitnú svetelnú atmosféru, ktorá pripomína svetelné efekty futuristickej budovy v noci. Ódou na svet letectva sú tri typicky športové kruhové dýzy so vzhľadom turbín. Prepracovaný kompaktný volant aktuálnej generácie je štandardne potiahnutý kožou napa.

Modelová paleta splní všetky individuálne želania aj v interiéri: už v základnej verzii ponúka kvalitné komfortné sedadlá s novým trojrozmerným štruktúrovaným potahom ARTICO, ktoré zdôrazňuje športové vlastnosti vozidla. Variant výbavy Progressive ponúka tri rôzne farby interiéru: čiernu, luxusne pôsobiacu béžovú a novú šalvióvu sivú, ktorá zodpovedá duchu doby. Nový tmavý ozdobný prvok so vzhľadom uhlíkových vlákien v týchto modeloch na pohľad zlepšuje hodnotu prístrojovej dosky aj dverí. Línia výbavy AMG Line je navrhnutá

pre výkonnosť a v sériovom vyhotovení očarí svetlými kefovanými hliníkovými ozdobnými dielcami a červenými kontrastnými ozdobnými švami sedadiel z materiálu ARTICO/MICROCUT.

Výrobca automobilov Mercedes-Benz sa v rámci plánu Ambition 2039 zaviazal, že od roku 2039 v celom hodnotovom reťazci a v celom životnom cykle vytvorí autopark nových CO₂ neutrálnych osobných motorových vozidiel a vanov. Cieľom je zmenšiť emisie CO₂ na každé osobné motorové vozidlo v autoparku nových vozidiel v celom životnom cykle vozidla do konca tohto desaťročia v porovnaní s rokom 2020 minimálne o polovicu. Jedným z opatrení je použitie recyklovaných materiálov. Preto bola pri navrhovaní novej generácie triedy A prehodnotená zostava všetkých materiálov, ktoré sa majú použiť, a boli overené možnosti trvalo udržateľných alternatív. V komfortných sedadlách sú v stredovej časti zakomponované látky, ktoré do 100 percent pochádzajú z recyklovaných materiálov. V prípade sedadiel z ma-

teriálu ARTICO/MICROCUT sa v ploche na sedenie použilo 65 percent a v spodnej vrstve 85 percent tejto látky.

Nová trieda A už v rámci štandardnej výbavy ponúka množstvo zakomponovaných prvkov, ako je napríklad cúvacia kamera, balík USB. Od variantu výbavy Progressive sa zákazníci môžu sériovo tešiť aj na predné reflektory so svetelnými diódami, sedadlo s driekovou opierkou, parkovací balík a balík zrkadiel.

Mercedes-Benz celkovo výrazne zjednodušil logiku ponuky balíkov výbavy, čím sa zmenšila námaha pri výbere mnohých jednotlivých prvkov výbavy. Funkčné prvky výbavy, ktoré sa často nakupujú spoločne, sú začlenené do balíkov výbavy na základe reálneho správania sa zákazníkov pri nákupe. Okrem toho sú k dispozícii ešte ďalšie funkčné možnosti. Pokiaľ ide o dizajnové prvky výbavy, ako sú farby, čalúnenie, ozdobné prvky a kolesá, zákazníci si môžu naďalej individuálne nakonfigurovať svoje vozidlo.

Najnovšia generácia systému MBUX sa ovláda intuitívne a je učenlivá. Displeje vodiča a centrálné displeje poskytujú ucelený, estetický

Mercedes-Benz A



zážitok a na želanie ich možno prispôbiť individuálnym želaniam prostredníctvom novonavrnutých štýlov zobrazovania (Klasický so všetkými relevantnými informáciami pre vodiča, Športový s dynamickým otáčkomerom, Decentný s redukovaným obsahom), troch režimov (Navigácia, Asistencia, Servis) a siedmich farebných svetov. Centrálny displej pritom ponúka všetky doterajšie funkcie ako Navigácia, Médiá, Telefón, Vozidlo atď. a možno ho ovládať priamo a komfortne ako dotykový displej.

Systém telematiky bol prepracovaný, má nový dizajnom a zlepšenú výkonnosť. Novinkou je navyše aj integrácia snímača odtlačkov prstov (predbežne k dispozícii od 1. štvrtroku 2023) na identifikáciu a autorizáciu vodiča. Samozrejmosťou je bezdrôtové prepojenie s modernými telefónmi prostredníctvom platformy Apple Carplay, príp. Android Auto a na zlepšenie konektivity bol pridaný ďalší port USB-C a bol zväčšený výkon nabíjania cez rozhranie USB.

Vďaka aktivácii onlinových služieb v aplikácii Mercedes me je hlasový asistent Hey Mercedes ešte schopnejší viesť dialógy a je učenlivejší. Určité úkony možno napríklad vyvolať aj bez aktivačného pojmu Hey Mercedes. Hlasový asistent MBUX okrem toho dokáže vysvetliť aj

funkcie vozidla a pomáha napríklad aj pri pripájaní telefónu prostredníctvom rozhrania Bluetooth alebo pri hľadaní lekárníčky. Vďaka zlepšeniu balíka asistenčných systémov pre vodiča je napríklad ovládanie asistencie udržiavania v jazdnom pruhu výrazne komfortnejšie s použitím aktívnej regulácie riadenia. Ďalšia generácia parkovacieho balíka pomáha pri parkovaní v pozdĺžnom smere a okrem iného ponúka 360-stupňovú vizualizáciu pri parkovaní s podporou kamery pomocou 3D obrazov.

Program zážihových motorov bol priebežne elektrifikovaný a zahŕňa štvorvalcové agregáty so 7-stupňovou, príp. 8-stupňovou automatickou prevodovkou DCT v rámci sériovej výbavy. Tieto agregáty sú ako mierne hybridné pohony dodatočne vybavené 48-voltovým elektrickým systémom, ktorý podporuje agilnosť pri rozjazde dodatočnými 10 kW výkonu.

Nový, remeňom poháňaný štartovací generátor (RSG) citelne zlepšuje komfort. RSG sa pri štartovaní napríklad postará o štartovanie s menšími vibráciami a hlukom ako bežný štartér. Okrem toho pri rovnomernej jazde umožňuje „plachtenie“ s vypnutým spaľovacím motorom. Počas brzdenia a pri pomalom posúvaní RSG rekuperuje, čím napája 12-voltový elektrický systém a 48-voltový akumulátor. Takto získanú energiu je možné využiť v priebehu zrýchľovania na podporu spaľovacieho motora. Funkcia Skóre ECO 3.0, ktorá bola nanovo zavedená pre niektoré motory, okrem toho prostredníctvom inteligentného vyhodnotenia rozličných jazdných fáz motivuje vodiča k úspornému jazdeniu.

V ponuke sú aj hybridné pohony dobíjateľné zo siete (hatchback Mercedes-Benz A 250 e: kombinovaná vážená spotreba paliva (WLTP) 1,1 – 0,8 l/100 km, kombinovaná vážená spotreba elektriny (WLTP) 17,0 – 15,0 kWh/100 km; sedan Mercedes-Benz A 250 e: kombinovaná vážená spotreba paliva (WLTP) 1,0 – 0,8 l/100 km, kombinovaná vážená spotreba elektriny (WLTP) 16,7 – 14,8 kWh/100 km).

Trakčný akumulátor bol zlepšený, väčší využiteľný obsah energie vedie k predĺženiu elektrického dojazdu. Výkon elektromotora bol zväčšený o 5 kW a dosahuje výkon 80 kW. Na strane nabíjania sú naďalej k dispozícii tri možnosti: okrem štandardného výkonu 3,7 kW možno zlepšený akumulátor nabíjať aj striedavým prúdom s výkonom až 11 kW namiesto doterajšieho výkonu len 7,4 kW. Aj naďalej je možnosť nabíjať akumulátor jednosmerným prúdom s výkonom až 22 kW. Nabíjanie jednosmerným prúdom z 10 % kapacity batérie na 80 % trvá približne 25 minút, vďaka čomu je zabezpečené všestranne využiteľné nabíjanie, ktoré vyhovuje každodennému použitiu.

Aj značka Mercedes-AMG predstavuje novú triedu A, ktorá vytvára športový vrchol tohto konštrukčného radu. Vrcholový model Mercedes-AMG A 45 S 4MATIC+ (kombinovaná spotreba paliva 9,2 – 8,8 l/100 km) a najmä model Mercedes-AMG A 35 4MATIC (hatchback: kombinovaná spotreba paliva 8,6 – 8,2 l/100 km; sedan: kombinovaná spotreba paliva 8,5 – 8,1 l/100 km) profitujú z oživenia z Affalterbachu. Model A 35 sa svojím prepracovaným vzhľadom ešte viac približuje rodine AMG a je naďalej k dispozícii ako hatchback a sedan, model A 45 S je naďalej dostupný ako hatchback.

Exteriér: prepracované predné reflektory, maska chladiča špecifická pre AMG a nová, kruhová plaketa s erbom AMG namiesto hviezdy Mercedes s vavrínovým vencom. Okrem toho nový spojler predného nárazníka modelu A 35 a charakteristické prelisy známe z modelu A 45 vytvárajú novú, zhodnú tvár AMG. Vzhľad AMG zdôrazňuje nový dizajn kolies, odtrhová hrana na strešnom spojleri, prepracované zadné svetidlá, ako aj typicky kruhové koncovky výfuku (dvojvetvové pri modeli Mercedes-AMG A 45 S 4MATIC+).

Interiér: nová trieda A od Mercedes-AMG sériovo ponúka volant AMG Performance vrátane tlačidiel AMG na volante, pomocou ktorých môže vodič ovládať funkcie špecifické pre AMG, napríklad trojstupňový systém ESP alebo funkciu Dynamika AMG – nemusí pritom skladať ruku z volantu. Okrem toho je známe sedadlo AMG Performance teraz k dispozícii aj v trendovej šalviovovej sivej farbe.

Technológia: zlepšením prešli aj motory. Model Mercedes-AMG A 35 je v súlade so sériovými modelmi vybavený čiastočnou 48-voltovou sústavou a remeňom poháňaným štartovacím generátorom (RSG) a dosahuje výkon 225 kW pri maximálnom krútiacom momente 400 Nm. Vo verzii s mierne hybridným pohonom RSG podporuje agilnosť o 10 kW väčším výkonom pri štarte. Okrem toho je súčasťou výbavy 8-stupňová prevodovka AMG SPEEDSHIFT DCT. Nový predný chladič uľahčuje manažment teploty na hranici možnosti vozidla.

V čase uvedenia novej triedy A od značky Mercedes-AMG na trh bude exkluzívne a na obmedzený čas dodatočne k dispozícii celkom osobitné vyhotovenie modelu Mercedes-AMG A 45 S 4MATIC+: edícia AMG Street Style Edition s extravagantnými a exkluzívnymi prvkami výbavy. Vďaka základnému laku vo farbe horská sivá magno, fóliám špecifickým pre túto edíciu s kombináciou farieb čierna/antracitová v matnom vyhotovení a farebným akcentom vo farbe žiarivá oranžová sú zvýraznené prvky aerodynamického balíka. Dokonalým doplnením vzhľadu sú 19-palcové disky kolies s novým dizajnom v matnej čiernej farbe a žiarivo červené strmene brzd. Tomuto vzhľadu je nezameniteľným spôsobom prispôsobený aj interiér edície AMG Street Style Edition: sedadlo AMG Performance v čiernej farbe s potahom z mikrovlákná MICRO CUT zobia švy a atraktívne prvky v žiarivej oranžovej farbe. V oranžovej farbe je vyhotovené aj označenie na opierke hlavy. Volant AMG Performance vo vyhotovení z kože/mikrovlákná MICRO CUT s oranžovými kontrastnými ozdobnými švami, ako aj ozdobné prvky AMG z hliníka s rovnakým vzorom ako v prípade vonkajších fólií sú ďalšie zvýrazňujúce prvky interiéru.

Edícia AMG Street Style Edition má motor s výkonom 310 kW a dodáva sa s aerodynamickým balíkom AMG, balíkom AMG Night I a II a osobitným vekom palivovej nádrže AMG.

-mz-



Technika

MOTOROVÝ OLEJ bez oleja?

Prečo sú motorové oleje stále redšie a redšie a v určitom okamihu už nemusia obsahovať vôbec žiadny olej? Vývoj smeruje k stále redším motorovým olejom, aby sa zmenšila spotreba paliva a klesli emisie. Pre takýto olej však musí byť motor taktiež konštruovaný, inak hrozia veľké škody. Motorový olej však nemôže byť ľubovoľne riedky – aspoň pokiaľ je na báze oleja. Oliver Kuhn, zástupca vedúceho olejového laboratória spoločnosti LIQUI MOLY, vysvetľuje súvislosti.

Ako je to s hustým a riedkym motorovým olejom?

Oliver Kuhn: Viskozitu motorového oleja udávajú dve čísla, napríklad 5 W-30. Prvé číslo označené písmenom „W“ znamená viskozitu pri nízkych teplotách, teda ako tekutý olej pri nízkych teplotách ešte je. Druhé číslo predstavuje vysokoteplotnú viskozitu, teda to, aký tekutý je olej pri vysokých teplotách. Pre obe čísla platí: Čím väčšie je číslo, tým väčšiu viskozitu olej má, a je tak hustejší. A naopak: Čím menšie je číslo, tým redší olej je.

Prečo je motorový olej stále redší?

Oliver Kuhn: Stoja za tým výrobcovia automobilov a ich snahy o ďalšie zmenšovanie emisií vozidiel. Čím je motorový olej redší, tým menší výkon musí motor vynaložiť na jeho čerpanie. To zmenšuje spotrebu motorových palív. Tento efekt nie je veľký, ale riedky olej je jednou z mnohých „regulačných skrutiek“, ktorými výrobcovia automobilov otáčajú, aby zlepšili účinnosť svojich vozidiel. Našou úlohou ako výrobcu olejov je vyvíjať motorové oleje, ktoré sú riedke a napriek tomu poskytujú potrebný výkon.

Ako ale môže taký riedky olej ešte správne mazať?

Oliver Kuhn: To je možné iba pomocou najmodernejšej technológie mazania. Motorové oleje sa skladajú z dvoch základných komponentov: základného oleja a aditívnych balíčkov. Predtým bol najdôležitejším nositeľom výkonu v motorovom oleji základný olej, dnes sú to aditívne balíčky. V prípade nízkoviskózných olejov sú to práve ony, ktoré zaisťujú nielen čistenie a ochranu proti korózii, ale aj chladenie a mazanie. Základný olej, teda vlastný olej, je sotva viac než len nosná kvapalina pre aditívne balíčky. Moderné oleje sa skladajú takmer z jednej tretiny z aditívnych balíčkov.

Čo sa stane, keď tak riedky olej nalejeme do motora, ktorý preň nie je konštruovaný?

Oliver Kuhn: Ak na taký olej motor nie je konštruovaný, rozhodne by sa to nemalo robiť. Potom je totiž olejový film pre motor príliš riedky. Nie je nosný a spôsobuje trhanie mazacieho filmu. Prasknutý olejový film znamená výrazne zväčšené opotrebovanie, ktoré môže viesť až k zadretiu ložísk. To potom generuje následné škody, a dokonca aj obrovské poškodenie motora.

Čo sa stane, keď do motora doplníme príliš hustý olej?

Oliver Kuhn: Vlastné mazanie je tu menším problémom, okrem toho, že sa zväčšuje spotreba paliva. Aby sa však hustý olej pretlačil malými olejovými kanálkami určenými pre riedky olej, musí olejové čerpadlo pracovať intenzívnejšie. V dôsledku toho môže dôjsť k jeho preťaženiu a poškodeniu. A potom je motor úplne bez mazania.

Ako poznáme, ktorý olej je pre dané vozidlo ten správny?

Oliver Kuhn: To sa dá dozvedieť z príručky, kde je uvedené, aká špecifikácia oleja je požadovaná. Alebo napovie napríklad bezplatný sprie-



vodca výberom olejov na www.liqui-moly.com. Stačí iba pár kliknutí a človek hneď získa prehľad vhodných olejov.

Aký riedky môže motorový olej vôbec ešte byť?

Oliver Kuhn: To je zaujímavá otázka. Najmenšia viskozita, ktorá je aktuálne špecifikovaná pre motorový olej, je 0 W-8. To už je takmer jednorozsahový olej. Problémom je tu okrem mazania predovšetkým odparovanie, pretože čím je olej redší, tým ľahšie sa odparuje. Pri 0 W-8 je možné túto rovnováhu takmer zachovať. Pre ešte menšiu viskozitu by pravdepodobne bola potrebná úplne iná chémia, ktorá by už nebola založená na oleji. Olej 0 W-8 je každopádne obmedzený zatiaľ len na japonský trh. Špecifikáciu pre 0 W-8 zatiaľ zverejnila iba Japonská organizácia pre automobilové normy (JASO), ale doteraz tak neurobila ani Európska asociácia výrobcov automobilov (ACEA), ani americká API. Okrem toho je 0 W-8 určený výhradne pre zážihové motory. Pre vznetové motory je v súčasnej dobe olej s najmenšou viskozitou 0 W-20. Je to spôsobené väčším zatažením tlakom.

Tak riedke motorové oleje sú vidieť predovšetkým pri automobiloch. Ako je to pri motocykloch, úžitkových vozidlách a lodiach?

Oliver Kuhn: Zďaleka najviac práce na vývoji nízkoviskózných motorových olejov prebieha v odvetví osobných automobilov. Pri úžitkových vozidlách sa trend smerom k redším olejom prejavuje tiež, ale oveľa pomalšie. Tu panujú veľké obavy, že úspora paliva bude vykúpená väčším opotrebením. V prípade motocyklov trend smeruje aj k redším olejom, ale iba do xW-30. Dôvodom je tiež skutočnosť, že motorový olej v mnohých typoch maže aj prevodovku, a preto musí mať špeciálne vlastnosti. A lode vo všeobecnosti nepotrebuje malú viskozitu pri nízkych teplotách – málokto sa vydáva na vodu pri teplote mínus 20 °C. Okrem toho sa technológia lodných motorov nemení tak rýchlo ako pri automobiloch.

-ly-

SEAT prekročil hranicu milión predaných SUV

Obluba SUV naďalej rastie. Vozidlá kategórie SUV (Sports Utility Vehicle) si každý rok ukrajú čoraz väčší podiel z trhu. V roku 2021 na ne pripadlo 46 % nových registrácií v Európe, čo predstavuje nárast o 5 % oproti predchádzajúcemu roku. Jasným príkladom tohto rastu je aj ponuka značky SEAT. V roku 2022 celkový počet predaných SUV španielskej značky prekročil jeden milión kusov, a to iba šesť rokov od uvedenia prvého z nich. V uplynulom roku na typy Arona, Ateca a Tarraco už pripadlo 49 % z celosvetového predaja značky s počtom 192 100 kusov.



Miliónym SUV značky bol SEAT Arona, ktorý je najpredávanejším typom tejto kategórie. Od uvedenia na trh v roku 2017 sa prvé mestské SUV značky SEAT etablovalo ako jej najpopulárnejší typ, z ktorého sa doteraz celosvetovo predalo 481 585 kusov. Od svojho debutu sa ho v Španielsku predalo takmer 98 000 kusov. SEAT Arona sa vyrába v závode Martorell.

Na vyššom stupienku produktového programu je robustný SEAT Ateca, prvé SUV v histórii značky. Z kompaktného SUV sa doteraz predalo 435 443 kusov. Jeho elegantné línie a športový charakter mu dodávajú nezameniteľnú identitu, ktorú podčiarkuje verzia s pohonom všetkých kolies 4Drive – jedna z najefektívnejších na trhu. SEAT Ateca má veľkú popularitu v Nemecku, kde sa z neho doteraz celkovo predalo viac ako 108 000 kusov.

VELKOSŤ A DIZAJN. Vrchol ponuky SUV španielskej značky predstavuje SEAT Tarraco. Predáva sa od roku 2018 a doteraz si ho kúpilo 88 820 zákazníkov na celom svete. Tarraco vyniká moderným dizajnom, no oproti svojim konkurentom boduje najmä priestranou kabínou, ergonomickým interiérom v ktorom môže byť až 7 sedadiel a objemom batožinového priestoru až do 1775 litrov. Rovnako ako pri rade Ateca je aj pre Tarraco najväčším trhom Nemecko, kde sa z neho doteraz predalo 29 000 kusov.

-st-

Predaje vozidiel SUV a 4x4 v AAA AUTO sa za šesť rokov takmer zdvojnásobili

Za posledných šesť rokov sa dopyt po SUV a off-road vozidlách v sieti autocentier AAA AUTO na Slovensku, ktoré prevádzkuje spoločnosť AURES Holdings, rapídne zväčšil, a to až o takmer dvojnásobok. „Dopyt po SUV vozidlách každým rokom významne rastie. V súčasnosti tvorí štvrtinu celkových predajov skupiny. Predá sa ich teda len o zlomok menej ako hatchbackov alebo kombíkov, ktoré bojujú o absolútne prvenstvo v rebríčku popularity. Tretina predaných SUV a off-roadov je zánovných a štvrtina sa predá v hlavnom meste,“ uviedol Petr Vaněček, prevádzkový riaditeľ skupiny AURES Holdings.

REBRÍČEK TOP 10 NAJPREDÁVANEJŠÍCH SUV A OFF-ROADOV V ROKOCH 2016 A 2022

2016

Kia Sportage
Nissan Qashqai
Hyundai ix35
Dacia Duster
Toyota RAV 4
Škoda Yeti
VW Tiguan
Honda CRV
Ford Kuga
Hyundai Santa Fe

2022

Kia Sportage
Suzuki Vitara
Hyundai Tucson
VW Tiguan
Dacia Duster
Suzuki SX4 S-Cross
VW Tiguan
Hyundai ix35
Toyota RAV 4
Ford Kuga

Skupina predala za prvých desať mesiacov tohto roku už skoro štyri tisíce automobilov SUV a off-road, čo je skoro dvakrát viac ako v roku 2016. Z celkového počtu tohto roku predaných SUV a off-roadov má 39 % automatickú prevodovku. Pred šiestimi rokmi ju pritom malo len 25 % týchto áut. Zážihový motor má 47 % automobilov a rovnako 47 % vznetový. V roku 2016 malo vznetový motor až 69 % vozidiel. Z alternatívnych palív rastie najviac záujem o hybridy, ktoré patria skôr medzi luxusnejšie typy – dopyt po hybridných SUV a off-roadoch medziročne vzrástol o 59 %. Štatistiky dlhodobou ukazujú, že SUV si nekupujú ľudia len do terénu, ale bežne aj do mesta pre lepší komfort a bezpečnosť. Aj napriek tomu má pohon 4x4 takmer polovica tohto roku predaných áut v AURES Holdings. Zatiaľ čo pred šiestimi rokmi bola medzi SUV najobľúbenejšou značkou Kia, počas jedného roka bola zosadená na druhú pozíciu značkou Nissan. V prípade farieb vozidiel vedie strieborno sivá, potom nasleduje biela a čierna.

-aa-

HONDA O PODNIKANÍ S MOTOCYKLAMI

Spoločnosť Honda usporiadala tlačovú konferenciu týkajúcu sa jej obchodných iniciatív v podnikaní s motocyklami, ktorú prezentovali Kohei Takeuchi (Director, Executive Vice President and Representative Executive Officer) a Yoshishige Nomura (výkonný riaditeľ).

ZHRNUTIE BRÍFINGU JE NASLEDOVNÉ:

1. Prístup k uhlíkovej neutralite motocyklových produktov

S cieľom uspokojiť potreby zákazníkov a požiadavky na celom svete pokrývajú motocykle Honda široký rozsah od malých dochádzajúcich až po veľké zábavné typy a používajú sa globálne v rozvojových aj rozvinutých krajinách. Najmä v rozvojových krajinách, kde sú zákazníci v každodennom živote závislí od motocyklov ako verejnej služby, je dopyt po motocykloch na dochádzanie do práce veľký. Prijatie elektrických modelov však čelí výzvam, ako je hmotnosť a cena. Takisto dopyt po elektrických modeloch závisí vo veľkej miere od vládnych stimulov a nariadení a dostupnosti nabíjacej infraštruktúry.

Vzhľadom na tieto okolnosti Honda urychlí elektrifikáciu motocyklov ako primárne zameranie environmentálnych stratégií pre motocyklový biznis a zároveň bude pokračovať v rozvoji spaľovacích motorov s cieľom dosiahnuť uhlíkovú neutralitu pre všetky svoje motocyklové produkty počas 40. rokov 21. storočia.

Okrem toho, čo sa týka environmentálnych iniciatív, Honda chce aj naďalej zostať lídrom v tomto odvetví.

S cieľom dosiahnuť uhlíkovú neutralitu a zároveň splniť široké spek-

trum požiadaviek zákazníkov a podmienok užívania, ktoré sú pre motocykle jedinečné, spoločnosť Honda pokračuje vo svojich iniciatívach na zmenšenie emisií CO₂ spaľovacích motorov, pričom aktívne vyvíja modely poháňané palivami kompenzujúcimi emisie uhlíku, ako sú zmesi benzínu a etanolu.

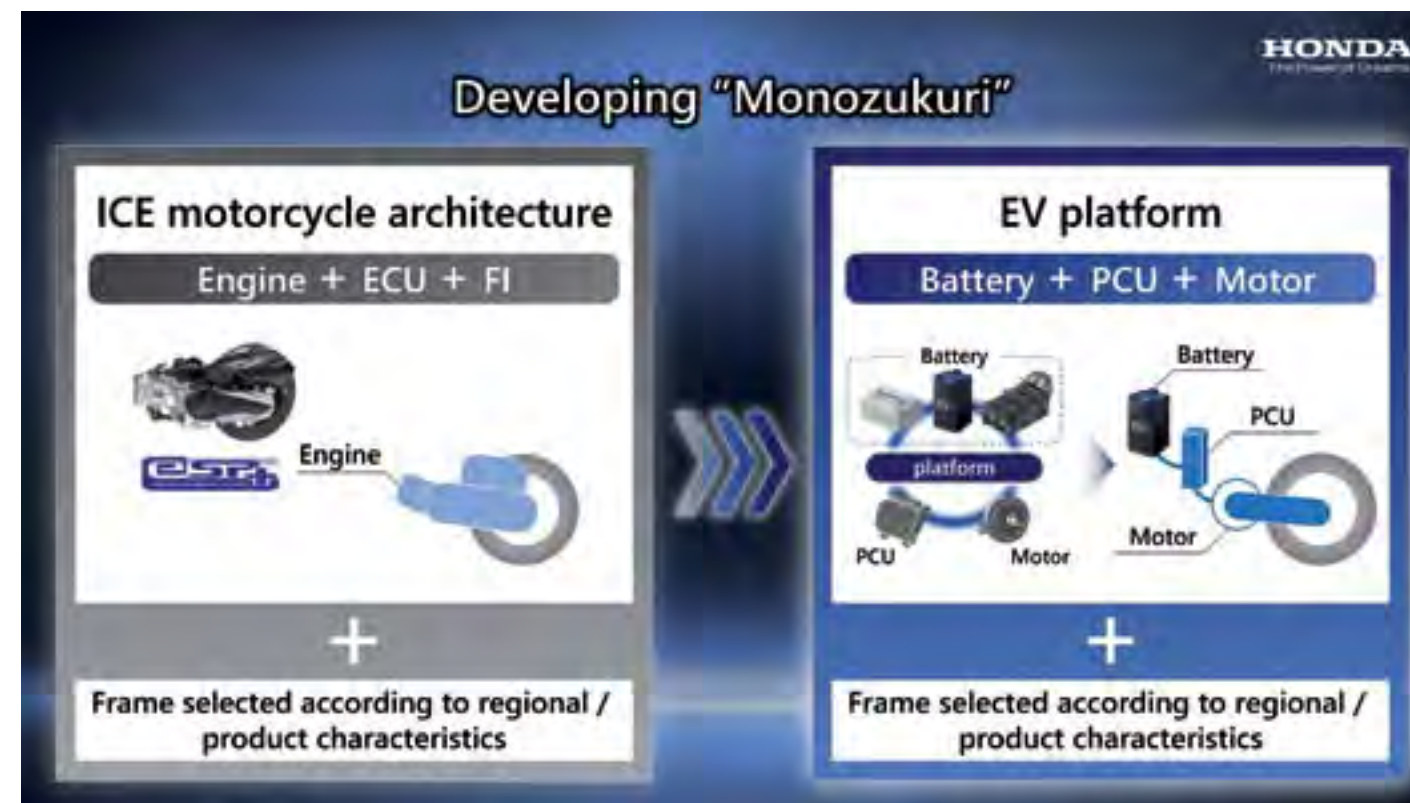
Okrem modelu na flex-fuel (E100) uvedeného v Brazílii plánuje spoločnosť Honda uviesť na trh v Indii, jednom zo svojich hlavných motocyklových trhov, modely na flex-fuel (E20) od roku 2023 a modely na flex-fuel (E100) v roku 2025.

2. Iniciatívy v oblasti elektrifikácie

S rozširovaním trhu bude Honda uvádzať na trh elektrické motocykle pokrývajúce široké spektrum požiadaviek zákazníkov. Uvedením viac ako 10 nových modelov elektrických motocyklov, na dochádzanie a zábavných elektro modelov, do roku 2025, chce Honda dosiahnuť ročný predaj elektrických motocyklov na úrovni 1 milióna kusov v priebehu nasledujúcich piatich rokov a 3,5 milióna kusov (približne 15 % z celkového predaja) do roku 2030.

Dochádzkové elektromobily

Ako riešenie problémov s rozšíreným používaním elektrických motocyklov, s dojazdovou vzdialenosťou a časom nabíjania, vyvinula spoločnosť Honda vymeniteľné batérie Honda Mobile Power Pack (MPP). MPP sú vhodné na podnikové použitie, ako sú napríklad dodávky malých zásielok, a rad motocyklov Honda e: batérie MPP už používajú Japonská pošta a Vietnamská pošta.



Na osobné použitie plánuje Honda v rokoch 2024 až 2025 uviesť na trh dva malé modely na elektropohon pre Áziu, Európu a Japonsko. Elektrické mopedy EMs / Elektrické bicykle EBs pre dochádzanie. Viac ako 90 % súčasného celosvetového trhu s elektrickými motocyklami (približne 50 miliónov kusov) tvoria elektrické mopedy (EM) a elektrické bicykle (EB). V Číne, najväčšom svetovom trhu, sú EM/EB široko prijímané ako vhodná forma mobility a spoločnosť Honda využíva svoje silné stránky v rýchlosti miestneho rozvoja na vývoj produktov pre tento trh. Vzhľadom na celosvetovú expanziu trhu EM/EB plánuje spoločnosť Honda uviesť na trh päť kompaktných a cenovo dostupných modelov EM a EB od teraz do roku 2024 okrem Číny aj v Ázii, Európe a Japonsku.

Zábavné FUN elektromotocykle

Honda okrem elektromotocyklov na dochádzanie aktívne vyvíja aj elektrifikované modely v zábavnej kategórii FUN. Na základe svojej platformy zábavných elektromobilov FUN EV, ktorá sa vyvíja, plánuje v rokoch 2024 až 2025 uviesť na trh tri veľké typy FUN EV v Japonsku, USA a Európe.

Prístup „Monozukuri“, na rozšírenie ponuky a predaja elektrických modelov

Na základe svojho konkurenčného know-how „Monozukuri“ (umenie robiť veci), vytvoreného prostredníctvom vývoja a aplikácie platforiem pre modely poháňané spaľovacím motorom, Honda vyvinie a použije platformy pre elektrické motocykle, ktoré spájajú tri kľúčové komponenty pre elektrické vozidlá – batéria, riadiaca jednotka pohonu (PCU) a motor – s telom motocykla. Pokiaľ ide o batériu, základnú súčasť elektrických vozidiel, cieľom spoločnosti Honda je vybaviť svoje modely elektrických motocyklov plne polovodičovou batériou, ktorú Honda v súčasnosti vyvíja aktívnym využívaním vlastných zdrojov.

3. Používanie elektrického motocykla bez problémov a stresu

Rozvinutá nabíjacia infraštruktúra a štandardizované batérie sú životne dôležité pre široké uplatnenie elektrických vozidiel. V rámci zlepšovania nabíjacej infraštruktúry Honda pracuje na popularizácii zdieľania batérií.

- Honda založila spoločný podnik v Indonézii, jednom z hlavných motocyklových trhov, za účelom prevádzkovania služby zdieľania batérií s využitím MPP a motocyklov poháňaných MPP. Spoločný podnik v súčasnosti prevádzkuje službu zdieľania batérií na Bali.

- V Indii plánuje spoločnosť Honda do konca tohto roka spustiť službu zdieľania batérií pre elektrické trojkolieskové taxíky (takzvané „rikše“). Spoločnosť Honda tiež plánuje rozšíriť zdieľanie batérií do ďalších ázijských krajín.

- V Japonsku v apríli tohto roku Eneos a štyria hlavní japonskí výrobcovia motocyklov spoločne založili spoločnosť Gachaco, Inc., ktorá plánuje na jeseň tohto roku spustiť obchod so zdieľaním batérií pre motocykle.

V Japonsku sa štyria hlavní japonskí výrobcovia motocyklov dohodli na spoločných špecifikáciách pre vymeniteľné batérie.

V Európe je spoločnosť Honda súčasťou európskeho konzorcia batérií a v Indii svojimi partnerstvami podporuje štandardizáciu vymeniteľných batérií.

Posilnenie oblastí softvérových technológií

Na zlepšenie pridanej hodnoty elektrických motocyklov bude spoločnosť Honda naďalej rozvíjať svoje podnikanie s cieľom transformovať sa z jednorazového podnikania v oblasti predaja produktov na opakujúce sa podnikanie kombinujúce hardvér a softvér.

V oblasti vývoja softvéru, spolupracuje Honda so svojou softvérovou dcérskou spoločnosťou Drivemode na zlepšovaní a tvorbe novej hodnoty pre svoje elektrické motocyklové produkty vo sfére konektivity. Počnúc modelom EV pre dochádzanie, ktorý sa má začať predávať v roku 2024, Honda ponúkne funkcie používateľského prostredia, ktoré neustále obohacujú kvalitu jazdy prostredníctvom konektivity, ako napríklad ponúkajú optimálnych možností trasy, ktoré zohľadňujú zostávajúci dojazd, upozornenie na miesto nabíjania, školenie bezpečnej jazdy a popredajná servisná podpora.

Pri pohľade do budúcnosti bude spoločnosť Honda pracovať na vybudovaní prepojenej platformy, ktorá bude generovať väčšiu hodnotu prepojením nielen svojich motocyklov, ale aj prepojením produktov Honda a realizovaním konektivity mimo ich produktových domén.

-ha-





TRADIČNE ŠPORTOVÉ

Skratka RS (Rally Sport) u značky ŠKODA už približne 50 rokov reprezentuje dynamické modely s veľkým výkonom. S modelom FABIA RS Rally2 ako najmladším členom rodiny ŠKODA RS chce ŠKODA AUTO na pretekárskych tratiach pokračovať v sérii úspechov v kategórii Rally2. Skratka RS označuje od roku 2000 aj najšportovejšie sériovo vyrábané vozidlá značky ŠKODA. V súčasnosti sú v ponuke modely OCTAVIA RS, OCTAVIA RS iV s plug-in hybridným pohonom, SUV KODIAQ RS a čisto elektrický ENYAQ COUPÉ RS iV. Vozidlá RS sú názornou ukážkou toho, ako môžu špeciály kategórie motoršport a sériové automobily navzájom zdieľať technológie.



RS – Motoristický úspech vyrobený v Mladej Boleslavi

Označenie RS zaviedla ŠKODA AUTO prvýkrát v roku 1974, a to pri pretekárskych prototypoch ŠKODA 180 RS a 200 RS. V roku 1975 automobilka predstavila legendárny model 130 RS, ktorý má vďaka početným motoristickým úspechom pevné miesto v histórii značky ŠKODA. Dvojdvorové kupé vyvinuté pre pretekárske nasadenie vychádzalo zo sériového modelu ŠKODA 110 R a vďaka dôsledne odľahčenej konštrukcii z hliníka (strecha a vonkajšie panely dverí) a laminátu (blatníky a kapota) malo hmotnosť len 720 kg. Pretekársky špeciál s pohonom zadných kolies disponoval motorom s objemom 1,3 l a výkonom 103 kW. Do roku 1983 vybojoval na medzinárodných súťažných tratiach a pretekárskych okruhoch množstvo úspechov. V roku 1977 skončil špeciál ŠKODA 130 R, ktorý bol prezývaný aj Porsche Východu, na legendárnej Rallye Monte Carlo vo svojej kategórii na prvých dvoch miestach a zvíťazil aj na Rally Akropolis. Na okruhoch bol tento automobil v roku 1981 víťazom celkového hodnotenia Majstrovstiev Európy cestovných automobilov.

FABIA RS Rally2 odkazuje na úspechy modelu 130 RS

Aktuálna FABIA RS Rally2 svojim modelovým označením pripomína úspechy modelu 130 RS a na trase rely vracia legendárnu kombináciu písmen. Nástupca modelu FABIA Rally2 evo, najúspešnejšieho rely vozidla vo svojej kategórii, ťaží nielen z najlepšej aerodynamiky vo svojej triede, ale aj z mimoriadne tuhej karosérie súčasného sériového automobilu FABIA štvrtej generácie. Nový prepĺňaný motor s objemom 1,6 l vychádza z motora 2.0 TSI z rodiny zážihových motorov EA888, ktorý ŠKODA používa aj v modeloch OCTAVIA RS a KODIAQ RS.

ŠKODA AUTO už viac ako dvadsať rokov používa označenie RS aj pre vrcholové športové varianty niektorých sériových vozidiel. Túto tradíciu začala v roku 2000 ŠKODA OCTAVIA RS s prepĺňaným motorom s objemom 1,8 l a výkonom 132 kW, športovým podvozkom a výrazným zadným spojlerom. Najsprávnejšie bola ponúkaná ako liftback, o dva roky neskôr aj v karosárskej verzii kombi. Od tej doby





ponúka značka ŠKODA oba karosárske varianty modelu OCTAVIA aj vo verzii RS. V druhej generácii modelu OCTAVIA RS, ponúkanej od roku 2005, mal prepĺňaný zážihový motor s objemom 2,0 l výkonom 147 kW. Ponuku modelu doplnil aj vznetový motor 2.0 TDI s výkonom 125 kW. Tretia generácia modelu OCTAVIA RS, ktorá bola ponúkaná od roku 2013, mala motor 2.0 TDI s výkonom 135 kW, ktorý bol prvýkrát k dispozícii s pohonom všetkých kolies. Výkon zážihového motora 2.0 TSI sa v priebehu vývoja zväčšil z pôvodných 162 kW až na 180 kW. Vo štvrtej generácii si od roku 2020 možno prvýkrát objednať aj model OCTAVIA RS iV s plug-in hybridným pohonom a systémovým výkonom 180 kW.

Vývoj portfólia modelov RS

Po úspechu prvého modelu OCTAVIA RS spoločnosť ŠKODA AUTO v roku 2003 rozšírila rodinu RS o model FABIA RS s motorom 1.9 TDI a výkonom 96 kW. V roku 2010 automobilka na trh uviedla variant RS druhej generácie typu FABIA. Zážihový motor s objemom 1,4 l a výkonom 132 kW bol vybavený kombinovaným prepĺňaním turbodúchadlom a kompresorom, pričom prenos výkonu zabezpečovala sedemstupňová automatická prevodovka DSG. FABIA RS bola prvýkrát k dispozícii aj v karosárskej verzii kombi. V roku 2018 sa objavil KODIAQ RS ako prvý model SUV v rodine ŠKODA RS. Sedemmiestny automobil mal spočiatku motor 2.0 TDI s dvojstupňovým prepĺňaním a s výkonom 176 kW. Od modernizácie v roku 2021 je KODIAQ RS poháňaný zážihovým motorom 2.0 TSI s výkonom 180 kW. V roku 2022 sa ponuka vozidiel RS rozšírila o čisto elektrický ENYAQ COUPÉ RS iV, ktorý bol prvým čisto elektrickým modelom RS. So systémovým výkonom 220 kW je v súčasnosti najvýkonnejším sériovo vyrábaným automobилом značky ŠKODA. Mladoboleslavská automobilka rodinu RS čoskoro rozšíri o ďalší model.



ENYAQ COUPÉ RS iV ako najnovší vrcholný model značky ŠKODA

ENYAQ COUPÉ RS iV ponúka ako vrcholný model aktuálnej produktovej palety mimoriadne bohatú štandardnú výbavu vrátane prednej masky **Crystal Face** so **131 LED diódami**, ktoré osvetľujú vertikálne lamely masky chladiča a horizontálny svetelný pás. O pohon všetkých kolies sa starajú dva elektromotory. Prvý čisto elektrický model RS značky ŠKODA tak z 0 na 100 km/h zrýchli za 6,5 sekundy a dosahuje maximálnu rýchlosť 180 km/h.



Interiér vozidla ENYAQ COUPÉ RS iV je k dispozícii v dizajne RS Lounge a RS Suite. Interiér RS Lounge má čierne sedadlá čalúnené mikrovláknom Suedia, ktoré sú olemované paspulou a kontrastnými švami v limetkovej farbe. Rovnakú farbu majú kontrastné švy na vyhríevanom multifunkčnom športovom volante, ktorý zdobí plaketa s nápisom RS. Prístrojová doska je potiahnutá mikrovláknom Suedia v čiernej farbe a rovnako tak je ozdobená kontrastnými švami. Tento model na prianie ponúka interiér RS Suite. Sedadlá potiahnuté čiernou perforovanou kožou olemované sivou paspulou a sivými kontrastnými švami tu vytvárajú optické akcenty. Multifunkčný športový volant má sivé prešívanie. Prístrojovú dosku potiahnutú syntetickou kožou zdobia kontrastné švy.

ŠKODA FABIA RS Rally2

V porovnaní s predchádzajúcim modelom má FABIA RS Rally2 výrazne lepšie jazdné vlastnosti. Pretekársky špeciál ťaží z lepšieho rozloženia hmotnosti a vyváženia vďaka širšej karosérii a dlhšiemu rázvoru náprav sériového vozidla FABIA. Podvozok a ďalšie komponenty boli takisto ďalej posilnené pre špecifické požiadavky rely.

Už dlho pred predstavením vozidla v júli 2022 absolvoval tím ŠKODA Motorsport s vozidlom FABIA RS Rally2 rozsiahly a náročný testovací program. Auto sa na svoje nasadenie v rely takmer rok pripravovalo v rôznych poveternostných podmienkach vďaka jazdám na asfalte, šotoline a na snehu. Od leta 2021 prebiehali testovacie jazdy v Českej republike, Francúzsku, Taliansku, Chorvátsku, Nemecku, Belgicku, Španielsku a rovnako tak v extrémnych zimných podmienkach na severe Fínska.

Podvozok aktuálneho sériového vozidla FABIA umožnil tímu ŠKODA Motorsport ešte viac zlepšiť jazdné vlastnosti pretekárskej verzie. FABIA RS Rally2 ťaží z karosérie, ktorá je v porovnaní s predchádzajúcou verziou širšia o 48 mm, a hlavne ťaží z rázvoru predĺženého o 94 mm. Vďaka tomu je jazda pokojnejšia a zadná časť zároveň stabilnejšia. V porovnaní s predchádzajúcim vozidlom ŠKODA FABIA Rally2 prišlo aj k zmene umiestnenia palivovej nádrže. V motorovom priestore tak mohli inžinieri využiť viac miesta pre väčší medzichladič.

Aj podvozok je dôsledne navrhnutý tak, aby spĺňal vysoké nároky rely športu. Pri modeli **FABIA RS Rally2** sa znížilo trenie v tlmičoch, bol predĺžený ich zdvih a v porovnaní s predchádzajúcim modelom je pevnejšie aj zavesenie náprav MacPherson. Na základe dlhšieho rázvoru navrhli konštruktéri novú kinematiku podvozka. Zlepšila sa aj funkčnosť diferenciálu a zlepšila sa účinnosť prevodovky pri radení či odolnosť komponentov s cieľom zmenšiť prevádzkové náklady. Patria tu čapy, brzdový systém a káblové zväzky. Vzhľadom k tomu, že technické predpisy FIA vylučujú akékoľvek použitie elektronickej asistencie pre zlepšenie trakcie, sú na prednej a zadnej náprave povolené len mechanické samozáverné diferenciály. Použitie medzinápravových diferenciálov s uzávierkou je zakázané.

Okrem výkonu sa zlepšilo aj ovládanie vozidla. FABIA RS Rally2 je vybavená zväčšeným hlavným displejom, ktorý posádke poskytuje ešte lepší prehľad o dôležitých hodnotách získavaných zo snímačov vozidiel. Navyše má aj nové funkcie, napríklad prehrávanie videa. V interiéri sa nachádza aj nový centrálny ovládací panel s dotykovou obrazovkou a integrovaným ovládaním interkomu. Vodič má prístup k mnohým funkciám priamo pomocou tlačidiel na volante. Štartovacie tlačidlo je umiestnené takisto na volante, kde na neho v prípade vzniku situácie, že vozidlo je potrebné znovu naštartovať, vodič ľahko dosiahne.

ŠKODA Motorsport vyvinula pre model FABIA RS Rally2 nový motor. Pohonná jednotka prešla tými najnáročnejšími testami, vďaka čomu mohla byť dobre optimalizovaná. Motor má výkon približne 214 kW. Maximálny krútiaci moment 430 Nm je prenášaný na všetky štyri kolesá prostredníctvom sekvenčnej päťstupňovej prevodovky. Maximálnu ochranu pilota a spolujazdca zabezpečuje ochranná kľetka z oceľových rúrok a proti následkom bočného nárazu posádku chráni špičkové materiály.

Predpisy Medzinárodnej automobilovej federácie (FIA) pre vozidlá kategórie Rally2 nariaďujú prepĺňanú pohonnú jednotku s objemom 1,6 l, ktorá vychádza zo sériovo vyrábaného motora. Novo tvarované sacie a výfukové kanály, zlepšené piesty a spaľovacie komory, ako aj variabilné časovanie ventilov novo vyvinutého štvorvalca zaručujú výrazne lepšiu prípravu zmesi a zlepšený proces spaľovania. Celkovo prepracovaný systém mazania zabezpečuje účinné mazanie motora s menšou spotrebou oleja. Okrem toho je k dispozícii optimalizovaný výfukový systém s novým turbodúchadlom, nový medzichladič, prepracovaný chladiaci okruh s väčším chladiacim výkonom a nový softvér pre riadenie motora. Technické predpisy kategórie Rally2 vyžadujú pre motor reštriktor sania s priemerom 32 mm.



Sekvenčná päťstupňová prevodovka, špeciálne navrhnutá pre nasadenie v rely, jazdcovi umožňuje meniť prevodové stupne počas niekoľkých milisekúnd, a to pomocou preradovacej páky bez použitia spojky. FABIA RS Rally2 má síce manuálnu spojku, ale tá sa používa len pri rozjazde, pri parkovaní alebo pri pomalejšej jazde. Odpojovacia spojka medzi prednou a zadnou nápravou je pri zatiahnutej ručnej brzde ovládaná elektrohydraulicky a zadné kolesá blokuje len pri zatáčaní do ostrých zákrut na trati rely. Elektrohydraulické ovládanie je pri modeli FABIA RS Rally2 novo vyvinutou technológiou, predchádzajúci model mal len hydraulicky ovládanú odpojovaciu spojku. V záujme čo najlepšieho zrýchlenia na úzkych a kľukatých rýchlostných skúškach má FABIA RS Rally2 relatívne krátke prevodové pomery. Aj tak však dosahuje postačujúcu maximálnu rýchlosť 200 km/h.

Rely auto sa od sériových modelov výrazne líši aj v oblasti ochrany posádky. Okrem pretekárskych sedadiel s integrovanou ochranou hlavy a šesťbodovými bezpečnostnými pásmi obsahuje aj mechanické prvky ako bezpečnostná kľetka a prepracovaná bočná ochrana v prípade bočného nárazu. Medzi vonkajším plášťom dverí a interiérom sa nachádza štruktúra pohlcujúca energiu, ktorá sa skladá z absorpčnej peny a dverových panelov vyrobených z kompozitných materiálov. Zloženie kompozitných panelov je vopred určené: päť vrstiev uhlíkového kompozitu a jedna vrstva kevlaru, pričom kevlarová vrstva je najbližšie k posádke, aby ju pri nehode chránila pred prípadnými ostrými úlomkami uhlíkových kompozitov. Absorpčná pena musí byť schválená FIA a jej minimálny objem stanovujú predpisy. Pena počas nárazu absorbuje energiu a znižuje tak zaťaženie ľudského tela. Bočné okná z bezpečnostných dôvodov nie sú vyrobené zo skla, ale z ľahkého polykarbonátu a v súlade s predpismi FIA ich možno ľahko odstrániť.

Inžinieri ŠKODA Motorsport na základe počítačových výpočtov vyvinuli pre vozidlo FABIA RS Rally2 aj novú ochrannú kľetku. Tá je vyrobená z 35,8 m rúrok z vysokopevnostnej chróm-molybdénovej ocele a skladá sa z pozdĺžnych, priečnych a diagonálnych rúrok v mieste dverí, pod strechou vozidla, okolo čelného skla a za sedadlami. Rozmery a materiál ochranné kľetky sú definované technickými predpismi Medzinárodnej automobilovej federácie (FIA). ŠKODA Motorsport s novým vozidlom FABIA pre rally tieto požiadavky výrazne prekračuje. Ochranná kľetka v prípade nehody zabezpečuje priestor pre prežitie jazdca i navigátora, a to aj v prípade, že je karoséria silne deformovaná. Ochranná kľetka sa privára k podvozku ešte počas stavby karosérie a až potom sa k nej pripevnia bočné panely a strecha. Hlavným cieľom tohto postupu je väčšia presnosť, lepšie spojenie rúrok s karosériou a lepšie prispôsobenie rúrok karosérii. Pre optimálne rozloženie síl vznikajúcich pri bočnom náraze sú obe strany karosérie vozidla FABIA RS Rally2 spojené štruktúrou držiacej sedadla a k tomu prídavným profilom. Aj výstupy v mieste dverí sú dimenzované na väčšie sily, ako vyžadujú predpisy FIA. Pre optimalizáciu pevnosti bodov uchytenia ramenných pásov dostala FABIA RS Rally2 na každej strane prídavnú rúrkú rámu.

-ša-



Päť rokov Hyundai N

Hyundai v októbri oslavil 5. výročie od uvedenia svojich výkonných N modelov na európsky trh. Vozidlá s ikonickým emblémom N za toto obdobie dosiahli nespochybniteľné úspechy u odbornej aj laickej verejnosti, ktoré prekonal všetky prvotné očakávania automobilky. Svedčia o tom nielen dosiahnuté predajné čísla, množstvo prestížnych ocenení, ale aj uznanie odborníkov a vytvorenie silných fanúšikovských komunit, tzv. N-tuziastov, ktorých každoročne hostí aj slovenský dovozca značky na špeciálnych N podujatiach.

Koľko N-iek teda po piatich rokoch predaja jazdí po slovenských cestách? Podľa údajov Zväzu automobilového priemyslu SR ich bolo ku koncu septembra 2022 predaných už takmer tristo. Z 296 N vozidiel pripadá až 262 na model i30 N, ktorý sa vyrába v českom závode Hyundai Motor Manufacturing Czech, 29 registrácií má na konte kompaktný i20 N a prvých zaregistrovaných 5 kusov zaznamenala aj zatiaľ ostatná N novinka, KONA N.

MODEL	1. – 9. / 2022	Od začiatku predaja do 9 / 2022
i20 N	27	29
i30 N	37	262
KONA N	4	5
SPOLU	68	296

Nevídaný úspech i30 N

Len málokteré vozidlo zarezovalo pri svojom uvedení na trh tak, ako sa to podarilo hot-hatchovej prvotine z dielne Hyundai, modelu i30 N. Medzi prvými, ktorí si mali možnosť vyskúšať jazdu na i30 N, patrili zástupcovia slovenských médií. Po septembrových prvých jazdách v Taliansku bolo vozidlo v slovenskej premiére predstavené novinárskym odborníkom na prvom N podujatí, ktoré sa konalo 17. a 18. októbra 2017 na okruhu SLOVAKIA RING.

„Dodnes si pamätám na prvé novinárske jazdy s i30 N na Slovensku,“ spomína na výnimočné podujatie Marek Kopča, šéf marketingu a PR v Hyundai Slovensko. „Zišla sa tam skvelá partia ľudí, ktorí milujú poctivé, rýchle autá. Pár dní pred akciou bolo strašné počasie. Fúkal vietor, pršalo. Klasická jeseň. Ale v deň, keď sa prvý N Day konal, sa akoby zázrakom obloha vyčistila a slnko vytiahlo teplotu nad 20 stupňov Celzia. Dokonalé babie leto. Sedeli sme v tričkách na terase, popíjali chladené nápoje, diskutovali o skvelých autách a jazdili na okruhu od rána do neskorého poobedia. Takáto úžasná súhra okolností urobila pre nás a našich hostí z tohto podujatia doslova nezabudnuteľný zážitok.“



Od prvých novinárskych jazd, počas ktorých dovozca zverejnil aj cenník i30 N, sa začal písať úspešný príbeh značky N na Slovensku. Od začiatku predaja do konca septembra 2022 eviduje slovenský importér už 262 predaných N-kových i30-tok. Z tohto počtu 180 kusov pripadá na i30 N s karosériou hatchback a 82 na verziu fastback. Najobľúbenejšou farbou slovenských zákazníkov je charakteristická „šmolková“ Performance Blue (95 ks), ktorú nasledujú sivá Shadow Grey (54 ks) a čierna Phantom Black, resp. biela Polar White (po 32 ks). Zaujímavosťou je, že až 44 z týchto vozidiel si majitelia dovybavili panoramatickým strešným oknom. Za prvých deväť mesiacov roka 2022 pribudlo na slovenských cestách už 37 vozidiel i30 N.

Niet sa čo čudovať, že i30 N je najoceňovanejším z aktuálnej trojice N modelov, ktoré sa predávajú v Európe. Už v roku 2018 získal i30 N ocenenie Game Changer Award podľa prestížneho britského magazínu Autocar a bodoval aj v nemeckej ankete Auto Bild Sports Cars Award. Úspechy a ocenenia prichádzali aj v ďalších rokoch, napr. Best Hot Hatch v cenovej kategórii 22 až 27 tisíc libier podľa The What Car vo Veľkej Británii (2019) a dvojnásobná obhajoba ocenenia Auto Bild Sports Cars Award v Nemecku (2019, 2020). Na Slovensku sa i30 N dlhodobo teší obrovskej popularite medzi zákazníkmi a v sub-segmente hot-hatchov je najpredávanejším autom. Od roku 2018 sa i30 N popri hatchbacku predáva aj v karosárskej verzii fastback, čo ešte zväčšuje atraktivitu a možnosti výberu pre zákazníkov. Na Slovensku sa o šírenie dobrého mena i30 N úspešne stará aj jeho ambasádor, automobilový pretekár Maťo Homola.

i20 N úspešne kráča v stopách staršieho brata

V poradí druhým modelom, ktorý sa môže pyšiť logom a schopnosťami N, je kompaktný hatchback i20 N, ktorý Hyundai predstavil na jar v roku 2021. Ku koncu septembra 2022 si túto „pocket rocket“, ako často i20 N novinári aj priaznivci označujú, prevzalo už 29 majiteľov na Slovensku. Aj v tomto modeli s výkonom 150 kW je najobľúbenejšou farbou modrá Performance Blue (19 ks), ktorá je však takmer v tretine prípadov ozvláštnená dvojfarebným vzhľadom so strechou v čiernej Phantom Black farbe (6 ks). Druhou najčastejšou farbou i20 N predaných u nás je červená Dragon Red Pearl (4 ks). Najčastejšie vybranou príplatkovou výbavou je Techno Pack s integrovanou navigáciou s 10,25-palcovým displejom, službami konektivity, vyhrievanými prednými sedadlami a prémiovým audiosystémom BOSE, po ktorom siahlo až 17 z 29 majiteľov.

O tom, že i20 N vykročil odvážne v stopách svojho staršieho brata, nie je pochyb. Svedčia o tom uznanlivé komentáre motoristických novinárov a viaceré špičkové ocenenia, ktoré sa tomuto vozidlu ušli prakticky okamžite od spustenia predaja. K takým určite patrí napríklad titul Car of the Year 2021 vo výročnej ankete prestížneho britského magazínu Top Gear.



Prvý výkonný SUV crossover KONA N

Tretím a nateraz najnovším členom európskej N-rodiny je prvý výkonný SUV crossover z dielne Hyundai, model KONA N. Stále čerstvá novinka si stihla ku koncu septembra 2022 pripísať na svoje konto 5 registrácií. Aj keď ide zatiaľ o malú štatistickú vzorku, ako top exteriérová farba sa zatiaľ ukazuje bleďo-modrá Sonic Blue (3 ks).



Úspechy a budúcnosť N modelov

Aká budúcnosť čaká N modely v budúcnosti?

Hyundai to naznačil vo svojej prezentácii v júli tohto roka, keď predstavil dvojicu fascinujúcich konceptov – RN22e dizajnovu vychádzajúcu elektrického sedanu IONIQ 6 a vodíkový hybrid s retro-futuristickým dizajnom N Vision 74.



Prvým skutočným sériovým elektrickým N-kom však bude IONIQ 5 N. Svetová premiéra tohto vozidla, ktoré spája športové emócie N so špičkovými technológiami a dizajnom najoceňovanejšieho auta v histórii značky Hyundai, je plánovaná na rok 2023 a prvé vozidlá by sa na Slovensku mohli objaviť už na prelome rokov 2023 a 2024. Mimochodom, hmlistú predstavu o tom, aké zaujímavé môže byť spojenie elektrického IONIQ 5 a výkonného N, naznačil aj šprinterský duel týchto dvoch vozidiel, ktorý Hyundai Slovensko pripravil na jar tohto roku. Fascinujúci príbeh značky N od Hyundai teda úspešne pokračuje.

Výroba a vývoj spaľovacích motorov v Martine

Ešte v nedávnej minulosti sídlilo v Martine pomerne významné centrum výroby a vývoja spaľovacích motorov. Prvé motory zmontovali v miestnych strojárňach už pred sedemdesiatimi rokmi. Spočiatku to boli agregáty určené na pohon tankovej a obrnenej techniky, neskôr k nim pribudli výkonné motory montované do lokomotív, lodí, či rôznych mobilných a stacionárnych pracovných zariadení. Od polovice sedemdesiatych rokov bol program rozšírený o produkciu veľkých sérií traktorových motorov Zetor UR II a na začiatku deväťdesiatych rokov bola zavedená výroba maloobjemových motorov talianskej značky Lombardini, ktorá sa v Martine udržala až do apríla tohto roku.

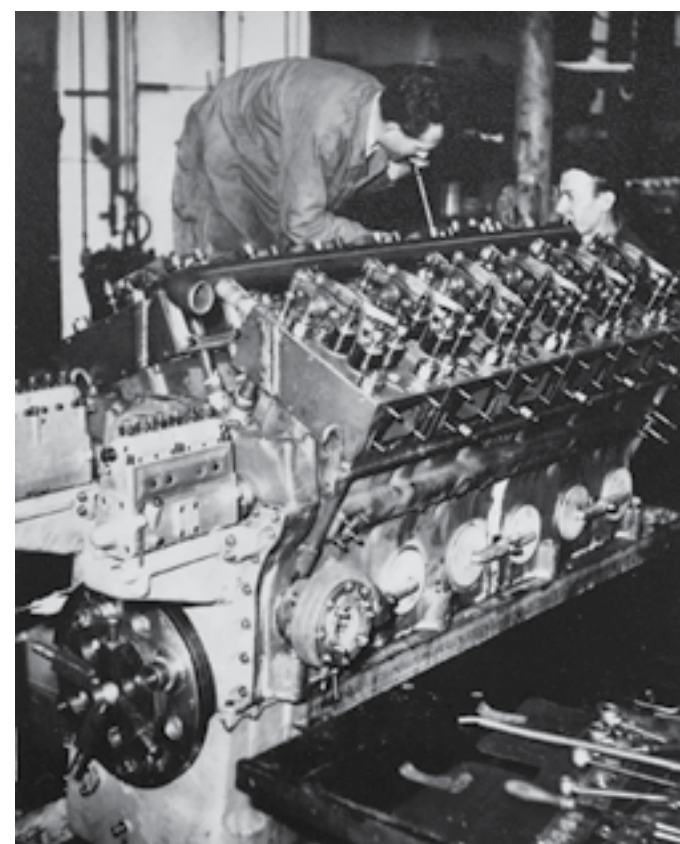


Mohutné motory Pielstick sa v rámci výrobného závodu presúvali na špeciálne zhotovenom prívese. Príves ťahá traktor Zetor 8111, predstaviteľ inovovaného radu UR II B, ktorý bol vrátane motora taktiež vyrábaný v Martine



◀ Začiatok výroby motorov súvisel so strategickým umiestnením produkcie tankovej techniky do Martina. Rez tankovým 12-valcovým motorom, vyrobený pre školiace účely, je dnes vystavený vo vojenskom múzeu v Piešťanoch

Výroba motorov v novovybudovanom závode s neskorším označením Turčianske strojárne (skratka TEES; v roku 1978 premenované na ZTS Martin) bola zavedená v prvej polovici päťdesiatych rokov v súvislosti s produkciou tankov T 34. Prvým motorom vyrábaným v Martine bol licenčný vznetrový 12-valcový tankový motor V-2/34 s priemerom valcov 150 mm usporiadaných v tvare „V“ s výkonom 368 kW, ktorého produkcia bola presunutá zo Škody Plzeň. Konceptné riešenie motora V-2 bolo zachované aj pre nasledujúce typy tankovej techniky s inováciou v oblasti výkonu a prevádzkových parametrov. Pre tank T 54 A to bol motor V54-G, neskôr V54-A s výkonom 382 kW a pre tanky T 55 motory V55 s výkonom 426 kW. V roku 1954 bolo v rámci podniku vytvorené vlastné



vývojové stredisko, ktoré sa podieľalo na zdokonaľovaní vyrábanej tankovej techniky, neskôr i na konštrukcii nových aplikácií vojenských pásových vozidiel. Na prelome päťdesiatych a šesťdesiatych rokov bol v rozvojovej konštrukcii vyvinutý a v podniku TEES od roku 1964 sériovo vyrábaný prvý československý vozidlový prepĺňaný motor PV-6. Šlo o šesťvalcový, vznetrový, radový motor výkonu 220 kW odvodený, a teda aj čiastočne unifikovaný, s tankovým motorom V54-A. Bol určený na pohon pásových obrnených transportérov OT-62 TOPAS vyrábaných v podniku PPS Detva hlavne pre potreby Československej armády, ale tiež na export do ďalších deviatich štátov. Ďalším agregátom určeným na pohon tzv. špeciálnej techniky, ktorého výroba bola umiestnená do Martina od roku 1968 v súvislosti so zavedením licenčnej výroby bojových vozidiel pechoty BVP 1 v Detve a v Dubnici nad Váhom, bol motor UTD-20. Išlo o úplne nový vznetrový, 6-valcový motor s výkonom 220 kW s usporiadaním valcov v tvare „V“ pod uhlom 120 stupňov.

MOTORY A LOKOMOTÍVY ČKD

Na konci päťdesiatych rokov bola produkcia motorov na pohon vojenskej pásovej techniky vhodne doplnená tiež „civilnou“ výrobou veľkých vznetrových motorov pre lokomotívy a rôzne stacionárne zariadenia. Dôvodom bola snaha o lepšie vyťaženie kapacít našich zbrojoviek, v prípade Marina šlo navyše o celkom logický krok vzhľadom k skúsenostiam a technologickému vybaveniu k produkcii spaľovacích motorov väčších výkonov. V druhej polovici roku 1959 bola do Martina

◀ Montážna hala lokomotív bývalých Turčianskych strojárň. Okrem kompletných lokomotív závod vyrábala aj ich motory

▼ Prepĺňané verzie K12V 170DR boli určené hlavne na pohon lokomotív a koľajových vozidiel



◀ Na jeseň 1959 bola do prevádzky uvedená nová hala, v ktorej začala výroba starších motorov radu 12V 170DR podľa dokumentácie prevzaté z podniku ČKD Praha. Prvý motor ČKD bol v Martine vyrobený 27.10.1959

na základe dokumentácie prevzaté z podniku ČKD Praha premiestnená výroba rýchlobožných motorov staršej konštrukcie ČKD 12 V 170 DR, následne doplnená i o výrobu kompletných lokomotív. V martinskom vývojovom stredisku ešte pred presunom sériovej výroby pripravili modernizáciu týchto agregátov, pri ktorej došlo predovšetkým k zväčšeniu ich výkonu a zlepšeniu prevádzkových parametrov. V novej prototypovej dielni zriadenej v roku 1957 pripravili tiež niektoré špeciálne aplikácie: diesel-elektrické centrály AMA 200 s automatickým spustením pri výpadku prúdu, automaticky regulované systémy pre dodávky stlačeného vzduchu (motorové kompresory) MOKO 800, či plnoautomatické diesel-čerpacie agregáty určené pre núdzové zabezpečenie chladenia v prípade výpadku elektrického prúdu vysokých pecí, elektrární a ďalších priemyselných zariadení. Vznetrové motory pôvodnej konštrukcie ČKD boli v Martine vyrábané v dvoch hlavných verziách. Motor s atmosférickým plnením 12 V 170DR a základným výkonom 305 kW pri 1400 ot./min. bol určený primárne na pohon rôznych stacionárnych aplikácií, lodí a technických plavidiel, ľahších typov lokomotív T334 a koľajových vozidiel. Jeho vlastná hmotnosť dosahovala zhruba 2500 kg. Prepĺňaná verzia K12V 170DR s výkonom 515 kW, resp. výkonom zväčšeným na 559 kW (pri tzv. modernizovanej 4. sérii) bola určená predovšetkým na montáž do motorových lokomotív radu ČKD T444 a T475, ktorých časť produkcie bola spolu s motormi taktiež presunutá z podniku ČKD Praha do Martina. Hneď dva spriahnuté agregáty tohto typu slúžili tiež na pohon motorovej lokomotívy T478 s hydrodynamickým prenosom výkonu, vyvinutej už priamo v Turčianskych strojárňach. V prvej polovici šesťdesiatych rokov bola v Martine realizovaná ešte posledná väčšia modernizácia motorov K12V 170DR, pri ktorej došlo okrem iného k zväčšeniu výkonu až na 634 kW pri zlepšených prevádzkových parametroch (tzv. motory 5. série).

MOTORY VEĽKÝCH VÝKONOV PIELSTICK

Napriek niekoľkým modernizáciám prestávali tieto agregáty staršej konštrukcie už vyhovovať požiadavkám zástavby do novo vyvíjaných lokomotív a ďalších finálnych produktov. V Martine preto začali pracovať na prototypoch novej generácie motorov JSJ-17/18D a 8H-17/18D určených pre koľajové vozidlá. Okrem toho boli v šesťdesiatych rokoch postavené i prototypy nového radu motorov 13/12, resp.



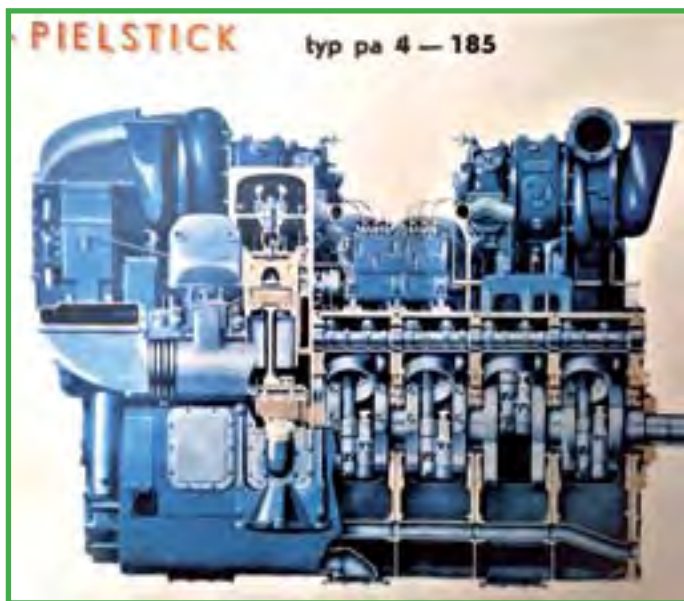
motorov väčších výkonov TV-18/19D, ktorých sériová výroba však nebola realizovaná. Potreba urýchleného zavedenia produkcie nových moderných agregátov viedla nakoniec v roku 1966 k zakúpeniu licencie francúzskej spoločnosti S.E.M.T. pre výrobu vznetrových motorov veľkých výkonov 600 až 1800 kW. Išlo o 6, 8 a 12-valcové motory radu Pielstick PA4-185 určené pôvodne na pohon nových typov lokomotív vyvíjaných v Martine. Uplatnenie však našli i v oblasti lodnej dopravy, vo vrtiacich a čerpacích súpravách a rôznych ďalších aplikáciách. Veľké dvanásťvalcové motory s vlastnou hmotnosťou takmer 6000 kg boli určené hlavne pre nové verzie lokomotív vyvíjaných v Martine (predovšetkým typy T466.0 a T466.1), a tiež na export do Juhoslávie, kde poháňali lokomotívy miestnej proveniencie. Časť produkcie tiež bola zabudovaná do plavidiel vyrábaných v Slovenských lodeniach v Komárne a Českých lodeniach Praha. V polovici sedemdesiatych rokov sa navyše podarilo získať významnú zákazku od bieloruského výrobcu ťažkotónážnych vozidiel Belaz, kam sa cez podnik zahraničného obchodu Martimex začali dodávať veľké série modernizovaných



▲ Okrem lokomotív a koľajových vozidiel slúžili tiež na pohon lodí a technických plavidiel, veľkoobjemových sklápacích automobilov a pre rôzne stacionárne aplikácie

◀ Skúšobňa motorov bola zriadená v roku 1960 najskôr v priestoroch hlavného závodu, v roku 1969 k nej pribudla vývojová skúšobňa motorov veľkých výkonov umiestnená vo Vývojovom závode TEES. Po roku 1981 bola doplnená mraziacou komorou na skúšanie agregátov pracujúcich v extrémnych podmienkach

▼ Licenčné motory Pielstick PA4-185 boli pôvodne určené na pohon nových typov motorových lokomotív vyvíjaných v Turčianskych strojárňach v druhej polovici šesťdesiatych rokov



▲ Pohľad do montážnej dielne motorov Pielstick v osemdesiatych rokoch

šesť a hlavne osemvalcových typov 8PA4-185 M1 s výkonom 880 kW určených pre mohutné 60 až 80-tonové sklápáče. Motory Pielstick PA4 sa tak zaradili k dlhodobu najúspešnejším produktom podniku, celkovo bolo v Martine až do ukončenia ich montáže v roku 2006 vyrobených zhruba 5000 týchto mohutných agregátov.

Do sériovej produkcie boli okrem hlavnej „motorárne“ zapojené i hutnícke prevádzky materského podniku v Martine, ktoré zabezpečovali odliatky blokov a hláv valcov, či rôzne výkovky, a tiež ďalšie pobočné závody a externí dodávatelia. Strojárne v Prakovciach s viac ako



◀ Montáž traktorových motorov Zetor URII začala v Martine v roku 1975. Na ich produkcii sa podieľali aj ďalšie závody ZTS: napríklad z Bardejova dodávali ojnice a vodné čerpadlá, z Vlkavovej zubové olejové čerpadlá

▼ Modernizovaný osemvalcový motor 8PA4-185/M2.1 z roku 1983 určený pre montáž do 80-tonových sklápáčov



dvestoročnou tradíciou bola k TEES pripojená v roku 1958 a okrem iného zabezpečovala výrobu kovaných ojnic a dielcov sacieho a výfukového potrubia. Pobočný závod v Hliníku nad Hronom zase od roku 1969 dodával pomerne veľké počty zváraných blokov motorov Pielstick. Zásoboval nimi nielen materský podnik, ale tiež maďarskú spoločnosť GANZ Mávag, ktorá menšie série týchto licenčných pohonných jednotiek taktiež montovala pre použitie do lokomotív vlastnej produkcie. Výkovky kľukových hriadeľov pre Pielstick dodával podnik vo Wildau v Nemecku, ich mechanické opracovanie bolo neskôr umiestnené do sesterského podniku ZTS Bardejov. Pobočný závod v Námestove sa špecializoval na niektoré drobné lisované dielce, a neskôr tiež na opracovanie ventilov motorov pre „špeciál“. K najvýznamnejším externým dodávateľom sa radila Škoda Plzeň (hliníkové bloky a hlavy valcov motorov pre „špeciál“), SONP Kladno (kľukové hriadele motorov pre „špeciál“ a 12 V 170DR), Buzuluk Komárov (piestne krúžky), Motorpal Jihlava (vstrekovacie čerpadlá) a závod „První brněnská strojárna“ vo Veľkej Bíteši (turbokompresory pre prepíňané motory).

MOTORY ZETOR URII

Dôležitý impulz pre ďalšie smerovanie podniku nastal za začiatku sedemdesiatych rokov po rozhodnutí presunúť výrobu traktorových motorov 58-117 kW unifikovaného Zetor URII z podniku Zbrojovka Brno do Martina (ktorú neskôr nasledovalo i premiestnenie montáže kompletných traktorov tohto radu). V TEES Martin v tom čase hľadali nový civilný program, ktorý by vhodne doplnil stále dominantnú špeciálnu produkciu, naopak oba Brnenské podniky Zbrojovka (s výrobou traktorových motorov) a Zetor (s produkciou traktorov) zápasili s nedostatkom kapacít. Hoci toto rozhodnutie je dodnes nostalgicky, hlavne zo strany niektorých bývalých zamestnancov Zetora, nie príliš pozitívne prijaté, v danej dobe umožnilo skokovite navýšiť a ďalej rozvinúť produkciu úspešných a na domácom i zahraničných trhoch žiadaných traktorov ľahšieho radu URI (výroba koncentrovaná do Brna), resp. ťažšieho radu URII Crystal (produkcia v Martine a v Poľsku v podniku ZPC Ursus).

Postupný presun produkcie traktorových motorov URII do Martina začal v roku 1973, kedy došlo k zriadeniu nového závodu „Motory Zetor“, umiestneného mimo areál hlavného podniku v zrekonstruovanom objekte bývalého učilišťa na Langsfeldovej ulici v Martine (výroba motorov Pielstick, a tiež motorov pre špeciálnu techniku bola zase organizačne začlenená pod tzv. „závod Motory“, umiestnený v hlavnom areáli podniku). Nový závod najskôr postupne pre-



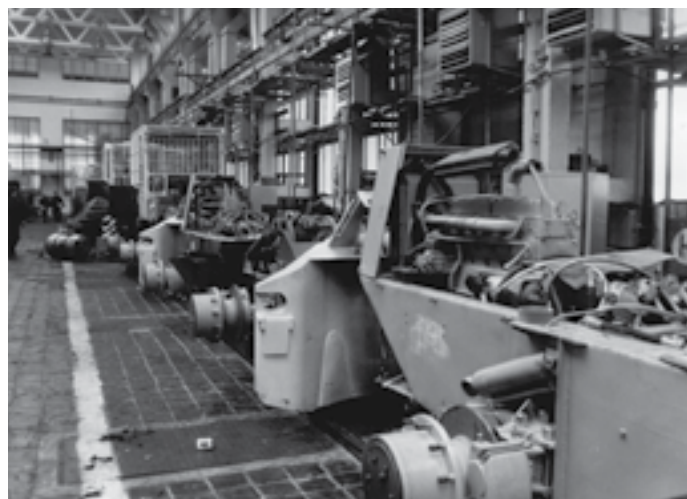
▲ Výroba motorov UTD-20 pre bojové vozidlá pechoty prebiehala v rokoch 1968-1990

beral produkciu zotrvačníkov, viek ložísk, hláv valcov, olejových vaní, kľukových skriní a ďalších dielcov, ktoré dodával na montážnu linku motorov URII do Zbrojovky Brno, a tiež pre náhradnú spotrebu. Po dvoch rokoch sériovej výroby komponentov sa v apríli 1975 pristúpilo k montáži overovacej série prvých 20 motorov a následne bola v júli 1975 spustená sériová výroba a montáž kompletných agregátov, ktorá pomerne rýchlo napredovala. Ešte do konca roku 1975 bolo v Martine vyrobených viac ako päťtisíc štvorvalcových motorov základného typu Z-8001, a tiež aj prvých dvesto väčších šesťvalcových Z-8601. Necelý rok od spustenia montáže bol v Martine v máji 1976 vyrobený desiatitisíc motor, jubilejný dvadsaťpäťtisíc opustil linku v priebehu ďalšieho roku 1977. Plánovaná výrobná kapacita bola dosiahnutá v roku 1979, kedy montážnu linku v Martine opúšťal každých 12 minút nový motor, výrobu jubilejného stotisícneho motora oslávili v januári 1982.

Tieto 4 a 6-valcové vznetrové motory s priamym vstrekovaním a atmosférickým plnením boli primárne určené na pohon traktorov Zetor Crystal 8011/8045 (4-valcový Z-8001 s výkonom 58 kW) a Zetor 12011/12045 (6-valcový Z-8601 s výkonom 88 kW), resp. prakticky identických traktorov montovaných v poľskom podniku ZPC Ursus. Pomerne veľké série však boli dodávané i pre zabezpečenie pohonu mobilných závlahových súprav (Sigma Olomouc), po-



jazdných kompresorov (Škoda Dýšina), rôznych poľnohospodárskych a stavebných mechanizmov. Upravené motory Z-8001 montovali v pobočnom závode TEES (po roku 1978 ZŤS) v Trstenej tiež do lesných kolesových ťahačov LKT 80, silnejší šesťvalcový Z-8601 zase do prvých sérií lesných ťahačov LKT 120. Od roku 1977 boli do výroby postupne zavádzané ďalšie dve verzie s prepíňaním a väčším výkonom. Prepíňaný 4-valcový motor Z-8002 bol primárne určený na pohon traktorov Zetor Crystal 10011/10045, 6-valcový prepíňaný Z-8602 zase do najsilnejšej verzie traktora Z-16045, ktorým bola v druhej polovici roku 1978 (spoločne s typom Z-12011) začatá montáž poľnohospodárskych traktorov radu URIV v Martine. Presunom výroby poľnohospodárskych traktorov a motorov do Martina prevzal vtedajší podnik ZŤS i kompetencie za ich ďalšie moder-



▲ Viac ako desaťtisíc motorov URIV bolo každým rokom dodávaných na kompletáciu traktorov Zetor a Ursus. Ďalšie veľké série boli určené na pohon poľnohospodárskej a lesnej techniky, nakladačov, stavebných a zemných strojov. Pohľad na montážnu linku lesných kolesových ťahačov LKT 120 v ZŤS Trstena

nizácie a vývoj nových typov. Vo Výskumno-vývojovom ústave ZŤS v Martine (ZŤS VVÚ) bolo zriadené spoločné československo-poľské konštrukčné stredisko traktorov a už existujúce kapacity v oblasti vývoja a testovania motorov boli posilnené výstavbou novej skúšobne traktorových motorov, umiestnenej v lokalite na Bukovinách. Na začiatku osemdesiatych rokov boli do výroby postupne zaradené nové 4 a 6-valcové motory s atmosférickým plnením Z-8401 a Z-8701, ktoré od roku 1983 nahradili oba pôvodné typy Z-8001/Z-8601. Spoločne s inovovanými prepíňanými verziami Z-8002/Z-8602 poháňali modernizované Zetory radu URIVB (typy 8111/8145, 10111/10145, 12111/12145, 16145), ktorých montáž v ročnom objeme asi 5000-6000 kusov už kompletne zabezpečoval podnik ZŤS Martin (približne rovnaký počet prakticky identických traktorov bol každý rok para-

◀ Modernizované traktory radu Zetor URIV boli osadené inovovanými motormi Z-8401/8002/8701/8602. Produkciu týchto traktorov a motorov zabezpečoval podnik ZŤS Martin

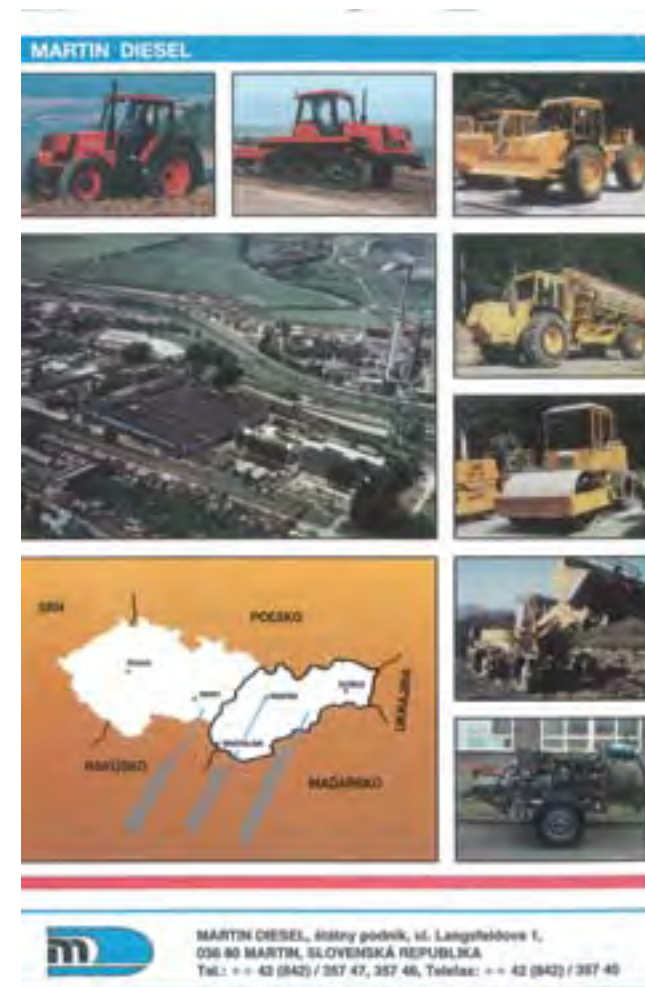


▲ Šesťvalcový prepíňaný motor Zetor v prototypu lesného stroja LOS 160 vyvíjaného v ZŤS VVÚ Martin



▲ V rámci konverzie zbrojnej výroby začala ešte v roku 1989 produkcia pásových buldozérov nemeckej spoločnosti Hanomag. Zvažovaná výroba motorov tejto značky však nakoniec nebola realizovaná

lelne zmontovaný i v poľskom Ursuse). V roku 1987 bola predstavená ďalšia inovácia s označením Zetor URIV a v polovici osemdesiatych rokov začal v Martine vývoj úplne novej generácie motorov (a traktorov) radu URIV (motory Z-8403/Z-8703 s atmosférickým plnením a prepíňané verzie Z-8004/Z-8604). Okrem celého radu mobilnej poľnohospodárskej a stavebnej techniky sa počítalo s ich nasadením dokonca aj pre pripravovaný nový stredný nákladný a terénny automobil SNA/STA Devín, ktorého vývoj a neskoršiu výrobu mal zabezpečovať podnik BAZ Bratislava ako náhradu za dosluhujúce vozidlá Praga V3S. Tento projekt však bol ešte v polovici roku 1989 zastavený.

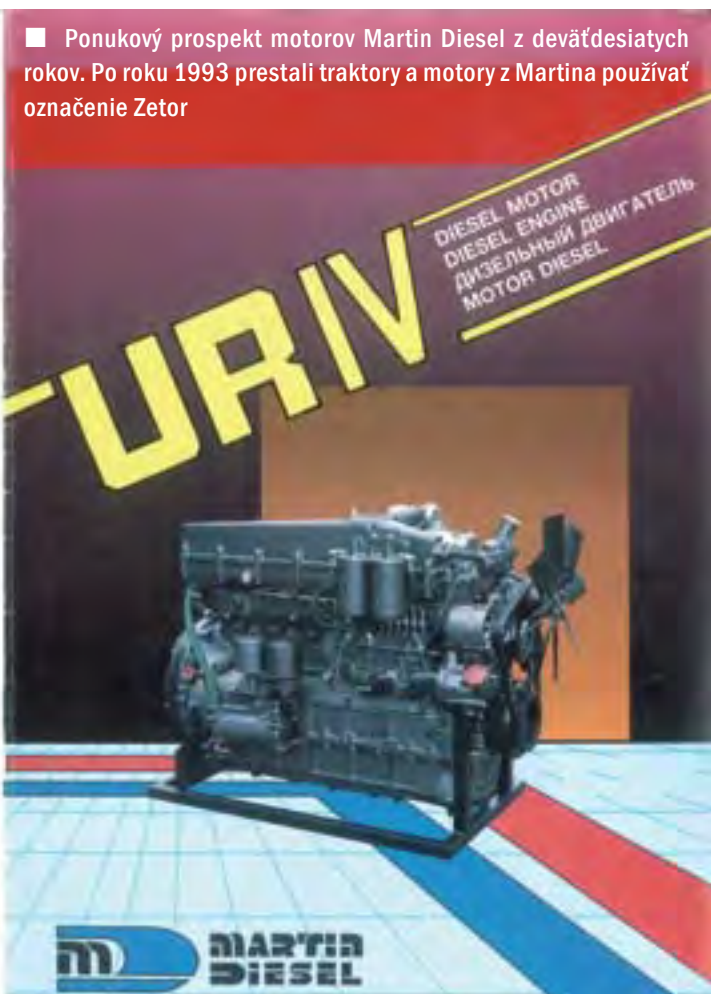


KONVERZIA A LOMBARDINI

V druhej polovici osemdesiatych rokov dosahoval podiel vojenskej produkcie ZŤS Martin stále až zhruba 65 percent celkového objemu. V oblasti výroby motorov pre „špeciál“ síce došlo k určitému poklesu spôsobenému utlmením montáže tankových agregátov V55 po roku 1983 (motory pre tanky novej generácie T 72 boli riešené subdodávkami z Poľska), produkcia motorov UTD-20 však v tom období dosahovala stále pomerne veľkú sériovosť. V oblasti civilnej produkcie dominovala hlavne výroba poľnohospodárskych a lesných traktorov, banských lokomotív a tiež takmer 20 tisícov motorov Zetor URIV ročne spolu s niekoľkými stovkami agregátov Pielstick PA4. Špeciálna produkcia v roku 1988 ešte kulminovala, avšak hneď v nasledujúcom roku 1989 už poklesla zhruba na polovicu a na konci roku 1990 došlo k jej ďalšiemu skokovému zmenšeniu danému predovšetkým ukončením sériovej výroby motorov UTD-20 a výrazným obmedzením produkcie tankovej techniky. V rámci procesu konverzie bola ešte v roku 1988 nadviazaná spolupráca s nemeckou spoločnosťou Hanomag, ktorá počítala so zavedením kooperačnej produkcie buldozérov a nakladačov tejto značky v podnikoch ZŤS. Jedným zo zámerov bolo v Martine zaviesť tiež výrobu vznetrových motorov Hanomag, k jej realizácii ale nakoniec nedošlo.

V máji 1989 bola vedením vtedajšieho kombinátu ZŤS Martin podpísaná zmluva s talianskou spoločnosťou Lombardini o zavedení licenčnej ročnej produkcie 30 tisíc maloobjemových motorov. Umiestnená mala byť pôvodne do podniku ZŤS Trnava (išlo o bývalé Trnavské automobilové závody, ktoré sa v roku 1988 dočasne stali súčasťou kombinátu ZŤS), kde mala nahradiť výrobu zastaraných zážihových motorov Š1203. V Trnave už pripravovali výrobu prvých dielcov pre Lombardini, do produkcie sa mala zapojiť i miestna moderne vybavená kovárňa a zlievareň. V roku 1990 sa však trnavský podnik osamostatnil a pokračoval vlastnou cestou, preto sa realizácia tohto projektu presu-

■ Ponukový prospekt motorov Martin Diesel z deväťdesiatych rokov. Po roku 1993 prestali traktory a motory z Martina používať označenie Zetor



nula do novo zriadeného štátneho podniku ZŤS Turčianske strojárne, kde mala aspoň čiastočne kompenzovať prepad produkcie agregátov pre „špeciál“. V roku 1992 začala v Martine sériová výroba licenčných kvapalinou chladených 3 a 4-valcových vznetrových motorov Lombardini LDW 1503 CHD (1551 cm³, 26,4 kW) a LDW 2004 CHD (2068 cm³, 35,3 kW). Spočiatku sa k ich hlavným odberateľom radili predovšetkým bývalé sesterské závody ZŤS, ktoré po osamostatnení sa ešte niekoľko rokov pokračovali vo výrobe pôvodných a nových typov stavebnej, zemnej a poľnohospodárskej techniky. Hoci bol okruh zákazníkov rozšírený i o ďalšie podniky hlavne zo strednej a východnej Európy, pôvodný zámer sa nepodarilo nikdy naplniť a priemerná ročná produkcia sa v deväťdesiatych rokoch pohybovala zhruba v rozsahu 1000-2000 motorov Lombardini za rok. Príčinou bol hlavne rozpad tradičných trhov a s tým súvisiaci prudký pokles produkcie u finálnych výrobcov mobilnej techniky. V deväťdesiatych rokoch bol tiež rozpracovaný projekt spoločného podniku na montáž motorov radu LDW CHD v novovybudovanom závode v Číne (spočiatku z dielcov - CKD sad - zasielaných z Martina a neskôr kompletnej výroby motorov pre miestne trhy), ktorý ale nakoniec nebol realizovaný.

To všetko sa prejavilo nielen na nenaplnení pôvodného zámeru produkcie Lombardini, ale i na výraznom poklese dodávok ďalších agregátov. V roku 1993 došlo k odčleneniu pôvodného závodu na výrobu motorov Zetor od bývalého materského podniku, ktorý následne vytvoril samostatný štátny podnik (neskôr po privatizácii akciovú spoločnosť) a pokračoval v produkcii traktorových motorov pod novým označením Martin Diesel. V prvej polovici deväťdesiatych rokov ešte celkom úspešne rozšíril za podpory exportného podniku Martimex okruh zahraničných odberateľov o ďalších výrobcov traktorov, kombajnov, nakladačov, cestných valcov a inej techniky z Poľska, Bulharska, či Číny. Naďalej pokračovali dodávky motorov pre ZŤS a Ursus, ktoré boli priebežne za pomoci bývalého ZŤS VVÚ modernizované.



V prvej polovici deväťdesiatych rokov bola zavedená i sériová výroba motorov novej generácie URIV, avšak vzhľadom k situácii na trhu sa už nerozvinula do výraznejších objemov.

Vedenie strojárni sa v druhej polovici deväťdesiatych rokov snažilo produkciu motorov Pielstick a Lombardini stabilizovať a rozšíriť ju o ďalšie agregáty s výkonom viac ako 150 kW, ktoré by ju vhodne doplnili. Boli nadviazané rokovania s anglickou spoločnosťou Cummins ohľadom možnej výroby jej agregátov v Martine, projekt sa však nepodarilo zrealizovať. Stále relatívne priaznivo sa vyvíjala výroba motorov Pielstick PA4, a to predovšetkým 8-valcových modifikácií na export pre Belaz. I tu došlo k pomerne výraznému poklesu ročných objemov produkcie, ktorá však aj napriek tomu stále dosahovala zaujímavú sériovosť a ziskovosť. Tieto mohutné agregáty boli preto ďalej priebežne modernizované (napr. verzie 8PA4-185 M2.2 a M4) a boli tiež vyvinuté nové aplikácie 6 a 12-valcových motorov pre projekty rekonštruovaných lokomotív a koľajových vozidiel.

Napriek snahe rozšíriť a stabilizovať produkciu sa vtedajšia štátna akciová spoločnosť ZTS Martinské strojárne dostala do konkurzu a v roku 2002 ukončila činnosť. Vo výrobe vznetrových motorov Pielstick ešte do roku 2006 pokračovala spoločnosť SEMT Production, dodávkami náhradných dielcov sa zaoberalo i niekoľko ďalších súkromných podnikov. V rovnakom období sa začala dostávať do problémov i produkcia motorov Martin Diesel. Po výraznom obmedzení a neskoršom zastavení montáže traktorov ZTS URII a URIV sa podnik v spolupráci s poľským partnerom snažil zaviesť na náš trh traktory podobnej konštrukcie so staronovým označením Crystal s motormi z Martina, ale ani to už nepomohlo zvrátiť nepriaznivú situáciu a neskôršie úplné ukončenie výroby agregátov URII/URIV.



◀ Jedna zo stacionárnych aplikácií traktorového motoru vyvinutá v deväťdesiatych rokoch v bývalom ZTS VVÚ Martin

▼ V roku 1992 začala sériová výroba maloobjemových vznetrových motorov Lombardini. Ich produkciu po roku 2000 prevzala spoločnosť Lombardini Slovakia. Posledný motor bol v Martine vyrobený v apríli tohto roku



Bývalý Výskumno-vývojový ústav ZTS v Martine si ešte pomerne dlho zachoval kapacity a know-how pre modernizácie a skúšky motorov, pri ktorých úzko spolupracoval s podnikmi ZTS a Martin Diesel. Bohužiaľ, ako klesali počty vyrábaných agregátov UTD-20, PA4 a URII/URIV, klesal i záujem ich výrobcov o tieto služby. Konštrukčné a testovacie kapacity motorov preto boli zrušené a dnešná nástupníčka, a. s. Vývoj Martin sa venuje inej oblasti strojárnej produkcie. Až do apríla tohto roku sa v Martine ako posledná udržala produkcia motorov Lombardini, po roku 2000 realizovaná v dcérskej spoločnosti Lombardini Slovakia, založenej priamo talianskou spoločnosťou Lombardini S.r.l. V roku 2007 kúpila celú skupinu Lombardini nadnárodná spoločnosť Kohler Co., ktorá v martinskom závode pokračovala vo výrobe niekoľkotisícových ročných sérií modernizovaných agregátov radu LDW 1603/2204/2204/T CHD. Tie po dlhé roky nachádzali odbyt u mnohých európskych výrobcov malotraktorov, vysokozdvížných vozíkov, elektrocentrál, kogeneračných jednotiek, čerpadel a ďalšej techniky. Bohužiaľ, rozhodnutím majiteľa bola produkcia nových verzií motorov koncentrovaná len do bývalého materského závodu v Taliansku, čo po tridsiatich rokoch viedlo k zastaveniu výroby v Martine a tým i k ukončeniu takmer sedemdesiatročnej tradície produkcie motorov v tejto lokalite.

◀ Poľský traktor Crystal s motorom Martin Diesel

Technika

Motory Scania

Nová PLATFORMA RADOVÝCH MOTOROV

Nová motorová platforma Scania je hotová po desiatich rokoch inovácií a vývoja. „Toto je náš najúspornejší motor všetkých čias, má väčší krútiaci moment, väčší výkon a až o 50 percent dlhšiu životnosť. V oblasti pohonných riešení zmení pravidlá hry,“ hovorí Joel Granath, Senior Vice President Scanie a riaditeľ pohonných riešení. Pozitívny dopad na spotrebu paliva má zlepšený systém výmeny výfukových plynov, zmenšené vnútorné trenie a väčšia účinnosť turbodúchadla. V prípade 13-litrového motora to znamená sedempercentné zlepšenie spotreby v porovnaní so súčasnou generáciou motorov s rovnakým výkonom. V absolútnych číslach ide o úsporu štyri litre naftu na hodinu prevádzky motora pod plným zaťažením.

Pokým sa budú spaľovacie motory používať, musí sa zmenšovať ich dopad na klímu. Nová platforma spája výkon a spoľahlivosť, na ktoré sú zákazníci Scanie zvyknutí, ale navyše prináša menšie emisie kyslíčnika uhličitého. „Chceme byť motorom udržateľnejšej budúcnosti a vedúce postavenie, ktoré máme medzi nákladnými vozidlami a autobusmi, zaujať aj v oblasti pohonných riešení a priemyselných motorov.“ Nové agregáty navyše spĺňajú požiadavky dané zmenami predpisov a zvládnu spaľovať zmesi bionafty a HVO.



Nové motory sú vyrábané s použitím špičkových technológií a hlavnou motiváciou pri ich vývoji bolo, aby s nimi dokázali zákazníci dosiahnuť väčšie príjmy. Napríklad čas medzi generálnymi opravami dosahuje až 25 000 hodín. Medzi niektoré nové prvky patrí oveľa cieľenejšie chladenie, pevnejší blok motora a hlava valcov a robustnejší rozvod motora s optimálne dimenzovanými ozubenými kolesami.

„Počas vývoja novej motorovej platformy sme uvažovali nad tým, ako zákazníkom uľahčiť prechod na ňu a zároveň dosiahnuť zmenšenie spotreby paliva a väčší výkon,“ hovorí Henrik Nilsson, riaditeľ produktového manažmentu spoločnosti Scania pre pohonné riešenia.



FAKTY:

Nový 13-litrový motor má výkon v rozmedzí 368 až 450 kW. Výkon je v porovnaní so súčasnou generáciou väčší až o 11 percent a krútiaci moment o 21 percent. Nový 11-litrový motor sa potom ponúka vo verziách s výkonom od 202 do 368 kW.

Prichádza najlepšie auto Pony



Spoločnosť Ford odhalila novú generáciu typu Mustang, ktorý je najpredávanejším športovým kupé na svete. V novej podobe má prepracovaný digitálny kokpit, nový pokročilý motor V8 a trendovejší štýl. Vďaka tomu teraz Mustang prináša najväčšie potešenie z jazdy.

„Investícia do ďalšej generácie typu Mustang je významná vec v období, keď mnohí naši konkurenti upúšťajú od výroby vozidiel so spalovacím motorom. Ford však zrýchľuje svoj plán rastu vozidiel so spalovacím motorom a do svojich najziskovejších a najobľúbenejších áut pridáva prípojné technológie, neúprosné deriváty a hybridné možnosti – všetky z rodiny Ford Blue. Okrem toho do roku 2026 investuje 50 miliárd dolárov do elektrických vozidiel,“ uviedol Jim Farley, generálny riaditeľ spoločnosti Ford Motor Company.



Úplne nový Mustang GT je vybavený motorom s novým systémom nasávania vzduchu s dvojitými sacími otvormi a dvojitou konštrukciou tela škrtiacej klapky, čím sa minimalizovali straty pri nasávaní a dosiahol sa väčší prietok.

Výkonnostné parametre v rôznych jazdných podmienkach optimalizuje až šesť interaktívnych režimov jazdy, ktoré si môže vodič osobne prispôsobiť: Normal, Sport, Slippery, Drag, Track a osobné nastavenie s viacerými dostupnými profilmi, ktoré je prispôbené individuálnym preferenciám každého vodiča. Pri výbere konkrétneho režimu sa na digitálnom prístrojovom paneli rozsvieti grafika s veľkou kvalitou zobrazenia, ktorá privedie zvolený režim k životu.

Reakcie pri jazde sa zlepšili vďaka menšej poddajnosti od volantu k pneumatike, zatiaľ čo rýchlejší prevod riadenia umocňuje dynamiku nového vozidla pri prejazde zákrutami.

Súčasťou štandardnej výbavy modelu GT je systém regulácie otáčok, ktorý udržiava otáčky motora pri zapnutej spojke, aby sa zachoval maximálny krútiaci moment medzi manuálnymi zmenami prevodových stupňov. To dodáva ešte väčšiu presnosť a kultivovanosť modelu, ktorý je z hľadiska jazdy na trati najzdatnejším Mustangom vôbec.

Model GT sa dodáva s možnosťou výberu 10-stupňovej automatickej prevodovky alebo šesťstupňovej ručne ovládanej prevodovky od spoločnosti Ford. Štandardný balík výbavy obsahuje 19-palcové disky kolies z ľahkých zliatin, športový samozáverový diferenciál na zaistenie lepšej trakcie, 19-palcové brzdy Brembo a výfuk s aktívnym ventilom, ktorý dodáva nastaviteľný zvuk motora zodpovedajúci príslušnému scenáru jazdy. Voliteľné aktívne odpruženie MagneRide® sleduje podmienky na ceste rýchlosťou tisíckrát za sekundu a pomocou elektronicky riadenej kvapaliny prispôsobuje odpor tlmenia stavu cesty.

Za kultovou vonkajšou siluetou Mustangu siedmej generácie sa skrýva technologicky najvyspelejší kokpit zameraný na vodiča, pretože sa v ňom spája to najlepšie z minulosti, súčasnosti aj budúcnosti.

Najvýraznejším prvkom je odstránenie hornej časti prístrojovej dosky s tradičným tvarom „dvojitého obočia“, ktorá bola pre Mustang typická. Nahradil ju splyývavý otvorený presklený stredový panel nabitý technológiami.

Za novým, hrubším volantom s plochým dnom je 12,4-palcový digitálny prístrojový panel, ktorý je možné prispôsobiť tak, aby zobrazoval rôzne dizajny, a tiež nové, rovnako prispôsobiteľné združené prístroje závislé od režimu jazdy, ktoré sú v novej generácii novinkou.

„Využívame každý pixel. K zobrazovaniu potrebných informácií o jazde sme pristúpili kreatívne a dávame vodičovi možnosť vybrať si farby, klasické ukazovatele typu Mustang či dokonca, pokojnú obrazovku, na ktorej bude zobrazené len minimálne množstvo informácií.“ uviedol Craig Sandvig, manažér interaktívneho dizajnu modelu Ford Mustang.

Digitálny prístrojový panel plynule prechádza do 13,2-palcového stredového panela SYNC 4 za tým istým integrovaným sklom, nakloneným smerom k vodičovi. Ergonomická poloha obrazoviek zabezpečuje zreteľné vizuálne informácie a ovládacie prvky na dosah ruky, čo spoločne vytvára pôsobivý digitálny zážitok.

Plne prispôsobiteľné bloky prístrojov a vnútorná atmosféra kokpitu začínajú medenými a tmavými farbami s podobným motívom, aký sa použil v SUV Mustang Mach-E, a používateľ si ich môže plne nakonfigurovať. Združené displeje a osvetlenie vnútorného prostredia je možné nakonfigurovať v tónoch, ktoré si zvolí sám zákazník, pričom združené prístroje sa prispôbujú zvolenému režimu jazdy. Pri voľbe osobných nastavení jazdných režimov sa na stredovom paneli zobrazí vizualizácia nastavenia



vozidla pomocou softvéru Unreal Engine 3D, čo je základný softvér pre počítačové hry, ktorý vytvára zobrazenia v reálnom čase. Interakciou s dotykovou obrazovkou je možné upravovať nastavenia vozidla a posúvaním grafiky možno vozidlo virtuálne otáčať.

„Vedeli sme, čo si zákazníci želajú, a navrhli sme plne digitálny Mustang, pričom sme zachovali kokpit zameraný na vodiča. Odstránenie niektorých fyzických tlačidiel, napríklad na ovládanie rádia alebo klimatizácie, a ich integrácia do digitálneho displeja sa vo výskume stretli s veľkým ohlasom a obľubou rovnako u mileniálov, ako u príslušníkov generácie Z či tradičných vodičov vozidiel Mustang,“ vysvetľuje Ricardo García, manažér interiérového dizajnu spoločnosti Ford.

Interiér Mustangu novej generácie má svieži zrnitý vzor, ktorý bol vyvinutý špeciálne pre túto značku. Kokpit modelu je čo najviac zameraný na vodiča. Nový Mustang ponúka kožené sedadlá, plasty príjemné na dotyk na prístrojovom paneli a výplniach dverí a má tiež celokožený volant.

Modely vyšších úrovní výbavy ponúkajú možnosť výberu farebného prešívania volantu a jedinečný perforovaný vzor čalúnenia na celej stredovej konzole, ktorý dopĺňajú farebne zladené asymetrické pruhy s akcentom na bezpečnostných pásoch.

Najnovší komunikačný systém Ford SYNC 4 je plne kompatibilný so systémami Apple CarPlay a Android Auto a plne integrovaný do aplikácie FordPass. Rovnako ako plne elektrické SUV Mustang Mach-E, aj nový Mustang je vybavený funkciou bezdrôtových aktualizácií Ford Power-Up.

Za volantom sú nainštalované konektory USB, ktoré sú vhodne umiestnené pre sledovacie kamerové zariadenia, a zabraňujú tak tomu, aby sa káble ťahali po celej kabíne.

Najnovší audiosystém značky B & O poskytuje jasný zvuk prostredníctvom sústavy 12 reproduktorov a jedného doplnkového basového reproduktora (subwoofera). Využíva tiež technológiu elektronického zlepšenia zvuku od spoločnosti Ford na zosilnenie zvukov motora priamo v kabíne.

Siedma generácia dodáva dizajnu inšpirovanému tradíciou moderný trendový nádych, ktorým chce Mustang oslovíť širokú skupinu zákazníkov.

Nízke horizontálne „**obočie**“ v prednej časti charakteristickej trojdielnej kapoty je v jednej línii s novými reflektormi LED. Vytvára tak pôsobivejšiu prednú časť, ktorú ovplyvnil pôvodný dizajn zo 60. rokov minulého storočia, a ktorá je teraz optimalizovaná aj na ochranu chodcov. Elegantná línia strechy vozidla, široký šprinterský postoj a skrátený zadný previs karosérie sú taktiež verné autentickým proporciám prvej generácie, zatiaľ čo rozšírené zadné boky poukazujú na silu nad kolesami v štýle pravého Mustangu.

V zadnej časti sa na predĺženej plošine nachádza nové, nápadité charakteristické osvetlenie s tromi lištami a prepracovaný difúzor na zlepšenie aerodynamickej rovnováhy.

Po prvý raz má každý model novej zostavy Mustang vlastnú unikátnu prednú časť, vďaka čomu si môžu zákazníci vybrať vzhľad, ktorý najlepšie vyhovuje ich osobnosti. Verzia GT, srdce značky Mustang, má väčšie otvory v mriežke chladiča, ktorých konštrukcia umožňuje zvýšený prietok vzduchu, čo sa odráža v náraste výkonu. Aerodynamika vozidla sa optimalizovala aj pridaním nových vetracích otvorov do kapoty a prepracovaním predného rozdeľovača.

Kabriolet Mustang pokračuje vo svojej tradícii a ponúka maximálnu voľnosť pod holým nebom. Plne podšitá látková strecha s izoláciou sa otvára a zatvára vďaka jednoduchej aktivácii jediným dotykom pomocou stredovej západky s jednou rukoväťou. Táto kompaktná konštrukcia strechy a nezávislé zavesenie kolies tiež prispeli k značnej veľkosti batožinového priestoru, do ktorého sa vojdú až dva golfové vaky.

Pod kapotou sa nachádza nový kryt motora, čierna vzpera medzi vežami, prepracovaný znak a uhladnejšie vedenie káblov a palivového a brzdového potrubia. Zákazníka pri príchode k vozidlu privíta animované uvítacie osvetlenie a uvítacie obrazovky jedinečné pre Mustang.

Nový Mustang sa uvádza na trh s možnosťou výberu 12 farieb, medzi ktorými sú tri nové odtiene: pútavé modré tóny Blue Ember, Vapor Blue a žltá Yellow Splash. Zákazníci si môžu vybrať aj čierny alebo červený farebný variant brzdových strmeňov Brembo, z ktorých všetky zdobí logo Mustang. Na výber sú aj dva nové dizajny 19-palcových diskov kolies z ľahkých zliatin.

Kupé a kabriolet siedmej generácie sú podobne ako **SUV Mustang Mach-E** vybavené novou generáciou asistenčných funkcií. Patrí k nim aj systém rozpoznávania dopravných značiek, inteligentný adaptívny tempomat s funkciou automatického spúšťania a vypínania motora, asistencia udržiavania vozidla v strede jazdného pruhu, radenia pri únikových manévroch a brzdový asistent pri cúvaní. Ďalšou dôležitou funkciou je systém aktívneho zmierňovania jazdy po výmoloch, ktorý neustále monitoruje pruženie, karosériu, riadenie a brzdy a podľa toho upravuje odozvu odpruženia. Novinkou je aj služba v prípade odcudzenia vozidla, funkcia FordPass, ktorá poskytuje 24-hodinovú pomoc v prípade krádeže.

Majitelia môžu zostať v spojení so svojím Mustangom prostredníctvom aplikácie FordPass aj inak a využívať vzdialené funkcie, ako je napríklad diaľkové štartovanie a zastavenie vozidla, odomykanie a zamykanie dverí, plánovanie času štartu, lokalizáciu vozidla, stav vozidla či kontrola stavu vozidla. V aplikácii FordPass majú používatelia okamžite k dispozícii dôležité informácie o vozidle, ako je napríklad úroveň hladiny paliva a oleja, história servisných prehliadok či informácie o záruke.

Spolu s novým Mustangom GT debutuje aj Mustang Dark Horse, ktorý je dokonalým vyjadrením zdatnosti vozidla na pretekárskej trati a základom úsilia značky v oblasti motoristického športu.

Séria Mustang Dark Horse, ktorá stavia na atletickom štýle, trendovejšom dizajne a digitálnych zážitkoch siedmej generácie typu Mustang, prináša doposiaľ najpresnejší Mustang zameraný na pretekárske trate.

„Vzali sme úplne nový Mustang, to najlepšie z výkonu nášho nového 5,0-litrového motora V8, k tomu sme pridali ďalší výkon, zlepšili aerodynamiku, pneumatiky, riadenie a vytvorili interaktívny kokpit. Tak vznikol Mustang, ktorý prekoná každý 5,0-litrový Mustang pre ním,“ hovorí Krenz. Srdcom tohto Mustangu je výkonnejšia verzia nového motora V8 štvrtej generácie s novými vačkovými hriadelmi a jedinečným ladením Mustang Dark Horse s dvojítm dizajnom nasávania škrtiacej klapky, ktorý umožňuje motoru nasávať dvojnásobne viac čerstvého vzduchu, a dosahovať tak maximálny výkon. Mustang Dark Horse sa štandardne dodáva s jedinečnou šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou TREMEC s titánovou guľôčkou riadenia vytlačenou na 3D tlačiarňu, ktorá je exkluzívna iba pre tento model, alebo s 10-stupňovou automatickou prevodovkou od spoločnosti Ford s páčkami.



Mustang Dark Horse sa štandardne dodáva s balíkom výbavy Výkon, ktorý vozidlu zaisťuje schopnosti umožňujúce spĺňať požiadavky značky na „šprint“. Kľúčovým faktorom tejto pridanej schopnosti je pomocný chladič motorového oleja, chladič oleja prevodovky (pri automatickej prevodovke), a chladič zadnej nápravy. Štandardný samozáverný diferenciál Torsen maximalizuje dostupnú trakciu v záujme lepšej akcelerácie a rovnováhy v zákrutách.

Tento balík výbavy obsahuje tiež jedinečné ladenie podvozka, väčšie zadné stabilizátory a predné tlmiče určené na veľké zaťaženie, 19-palcové predné brzdy Brembo s pevnými piestami s väčšími kotúčmi, výstuhu vzpery, zadnú rozperu v tvare písmena K, stupňovito namontované disky kolies (19 x 9-palcové predné a 19 x 9,5-palcové zadné) a pneumatiky Pirelli P Zero PZ4. Aktívne odpruženie MagneRide® sa dodáva v štandardnej výbave na zaistenie optimalizovaného výkonu na ceste i na trati.

Elektronická driftovacia brzda prináša na pretekársku trať novú technológiu, ktorá otvára driftovacie možnosti pri pohone zadných kolies a vizuálnu pritažlivosť i funkčnosť tradičnej mechanickej ručnej brzdy. Elektronická parkovacia brzda Performance je skonštruovaná tak pre začínajúcich vodičov, aby sa naučili a zlepšili svoje driftovacie zručnosti, ako aj pre skúsených vodičov, pre ktorých predstavuje systém plne pripravený na súťaže.

Mustang Dark Horse ponúka aj vizuálne zlepšenia, ktoré majú odrážať jeho postavenie vrcholného modelu siedmej generácie a zároveň umocňovať jeho schopnosti na trati.

Odvážna tieňová grafika vpredu obklopuje zatmavené reflektory LED, ktoré dopĺňa jedinečná lesklá čierna mriežka chladiča s lichobežníkovými nozdrami a prepracovaný predný spodný nárazník s lesklými „tesákmi“. Spodné bočné prahy a pevné zadné krídlo, unikátny difúzor inšpirovaný pretekárskymi modelmi a zatmavená štvorica koncoviek výfuku dávajú jasne najavo dizajnové prvky vozidla zacieleného na pretekársku trať.



Tradičné znaky Mustang nahradilo nové logo Mustang Dark Horse na predných podbehoch kolies, zadných dverách a prahoch dverí, zatiaľ čo na prednej časti zostala eloxovaná verzia slávneho poníka v tmavej matnej úprave. Pre Mustang je to vôbec po prvý raz, keď je kôň obrátený čelom vpred. Je agresívny, trochu zlovestný a vyráža z tieňa rovno vpred, čelom k víťazstvu. Vo vnútri zasa štandardné logo poníka Mustang na prístrojovom paneli a digitálnych obrazovkách nahradil unikátny znak Mustang Dark Horse a každé vozidlo má okrem toho vlastné číslo podvozka.

Jedinečným prvkom modelu Mustang Dark Horse je metalický lak Blue Ember – chladný tmavý odtieň, ktorý pri dopade svetla vyžaruje teplú žiaru a udáva tón celkovému účelnému vzhľadu vozidla. Na výber je aj aplikovaná alebo lakovaná grafika pozdĺž strechy a dolu kapotou v rôznych farbách a štýloch. Voliteľný balík výbavy Vzhľad obsahuje brzdové strmene Brembo v tmavomodrej farbe Notorious Blue so svetlejšim modrým logom v odtieni Grabber Blue.

Vo vnútri vozidla je hrubší volant s plochým dnom, na ktorom sú eloxované strieborné preraďovacie páčky a špeciálne tlačidlo na voľbu režimov jazdy na dosah palca. Volant má jedinečné prešívanie s akcentmi modrej farby Indigo Blue a vnútornú semišovú podšívku. Priamo za ním sa nachádza digitálny prístrojový panel s 12,4-palcovou uhlopriečkou s prispôbitelnými obrazovkami a klastrami závislými od režimu jazdy.

Kontrastné modré prešívanie na paneloch dverí, sedadlách, manžetách páky prevodovky a stredovej konzole pozdvihuje atmosféru v kabíne, ktorú ešte umocňujú jedinečné modré bezpečnostné pásy. Balík výbavy Vzhľad pre model Mustang Dark Horse ponúka aj sedadlá tmavomodrej farby Deep Indigo Blue s jedinečnou perforáciou, spod ktorej vyžarujú ďalšie náznaky modrej farby. Obloženie interiéru, obruby a vetracie otvory sú vyhotovené v čiernej úprave Black Alley. Ide o tmavý metalický lesk, ktorý nahradil svetlé strieborné odtiene známe z iných stupňov výbavy modelu Mustang.

Mustang Dark Horse sa dodáva s najnovším audiosystémom značky B & O, ktorý poskytuje jasný zvuk prostredníctvom 12 reproduktorov a jedného doplnkového basového reproduktora (subwoofera).

Predstavenie modelu Mustang Dark Horse vytvára základ pre vozidlá Mustang, ktoré budú súťažiť v rôznych celosvetových súťažiach a pretekárskych sériách, vrátane GT3, GT4 a NASCAR. Mustang Dark Horse S je vyrobený špeciálne pre motoristický šport ako odľahčená verzia sériového modelu určeného na cesty. Všetky nepodstatné diely a ozdobné prvky boli z neho odstránené a vo vnútri je bezpečnostná kľetka s kompletným certifikátom FIA, bezpečnostné siete, pretekárske sedadlo s bezpečnostnými pásmi a pretekársky volant s rýchlopínačom. K ďalším bezpečnostným prvkom patria elektrické odpojovače a protipožiarny systém.

Značka Ford sa vracia k pretekom továrenských automobilov GT3 s úplne novým pretekárskym modelom Mustang GT3 IMSA, ktorý bude k dispozícii aj pre zákazníkov, a to počnúc pretekmi 24 hodín Daytona v roku 2024. Ford Mustang GT3 z dielne športovej divízie Ford Performance a spoločnosti Multimatic, ktorý poháňa 5,4-litrový motor V8, prinesie zákazníkovi vo svete plný potenciál modelu Ford Mustang pre vytrvalostné preteky.

V sezóne 2023 bude mať premiéru aj nový Mustang GT4, ktorý bude rovnako dostupný aj komerčným zákazníkom. K dispozícii bude pre globálne triedy GT4 v súťažiach IMSA, SRO a FIA GT. V budúcej sezóne bude mať premiéru aj nová verzia Mustangu, ktorá sa prvý raz predstaví v austrálskej sérii Australian Supercars. V nadchádzajúcich rokoch budú debutovať nové modely v sérii pohára NASCAR a pretekoch NHRA Factory X.

-fd-

Predstavujeme

Ford Puma ST-Line Gold Edition

LIMITOVANÁ SÉRIA



Minulý rok automobilka Ford požiadala svojich priaznivcov o pomoc pri navrhovaní špeciálnej edície výkonného modelu **Puma ST** s limitovaným počtom kusov. Takmer 275 tisíc priaznivcov sa zúčastnilo na hlasovaní o farebných kombináciách a štýle prostredníctvom Twitteru a Instagramu a pomohli aj vybrať názov: **Puma ST Gold Edition – zlatá edícia Puma ST.**

Hotový produkt vyzeral tak dobre, že vo Forde sa rozhodli použiť podobný špeciálny štýl aj na mladšieho súrodenca Pumu ST – model Puma ST-Line.

Nová edícia Puma ST-Line Gold Edition je v ponuke v dvoch nápadných farebných vyhotoveniach: s lakom karosérie v čiernej farbe Black Agate s pruhmi matnej čiernej farby Matte Black a zlatej Gold Aurora, alebo vo svetlejšej verzii so sivým lakom karosérie Grey Matter s bielymi pruhmi. Obe verzie sú vybavené 18-palcovými diskami kolies z ľahkých zliatin zlatej farby Gold Aurora.

Zlatý motív pokračuje aj vo vnútri a v celom interiéru sa nachádzajú prvky Gold Aurora, vrátane ručnej brzdy a manžety preraďovacej páky prevodovky v úprave Sensico®.



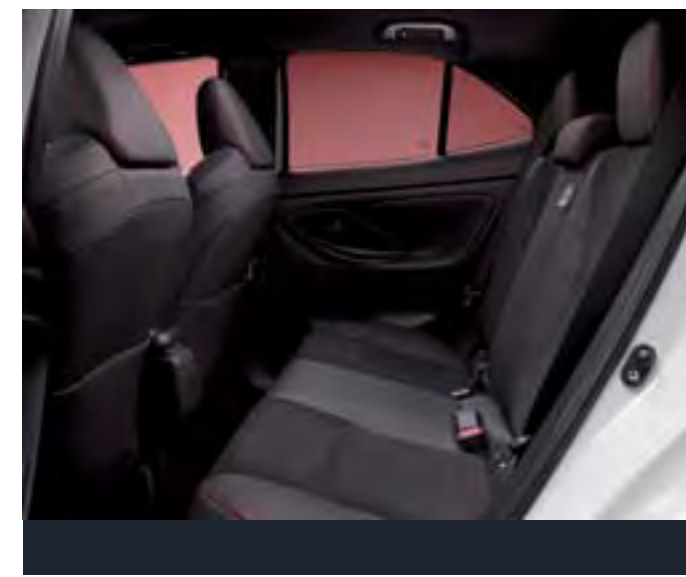
Medzi inteligentné technológie patrí hlasom aktivovaný informačno-zábavný systém SYNC 3 s centrálnou osempalcovou dotykovou obrazovkou. V ponuke je aj 12,3-palcový digitálny prístrojový panel a bezdrôtová nabíjacia podložka pre kompatibilný smartfón.

Ford Puma ST-Line Gold má ponuke motorov aj výkonný 1,0-litrový hybridný agregát EcoBoost Hybrid s výkonom 114 kW s možnosťou výberu šesťstupňovej ručne ovládanej alebo sedemstupňovej automatickej prevodovky. Homologizovaná spotreba benzínu podľa WLTP pre tento model je 5,6 – 5,7 l/100 km.

-fd-

Športový charakter a štýl

Toyota rozširuje svoju ponuku modelových verzií Yaris Cross v kategórii kompaktných SUV a uvádza novú líniu výbavy GR SPORT inšpirovanú športovými úspechmi tímu TOYOTA GAZOO Racing, mnohonásobného víťaza svetového šampionátu. Predpredaj novej verzie GR SPORT bol v Európe spustený v treťom štvrtroku 2022.



Yaris Cross GR SPORT s exkluzívnymi prvkami exteriéru a interiéru a odlišne naladeným odpružením v prospech ostrejšieho a atraktívnejšieho ovládania má potenciál osloviť ešte širšiu skupinu záujemcov, pričom nadviaže na úspechy už etablovaných verzií Corolla, Toyota C-HR a Yaris GR SPORT.

Pri pohľade zvonka rozpoznať nový Yaris GR SPORT podľa nových 18-palcových zliatinových kolies s desiatimi lúčmi a brúsenými povrchmi. Športové detaily zahŕňajú nový zadný difúzor a mriežku chladiča s exkluzívnym (za tepla lisovaným) vzorom rastra vo vyhotovení s čiernym lakom a decentným označením GR. Charakteristickým

odtienom verzie GR SPORT je nový odtieň Sivá Dynamic, ktorú si možno zvoliť aj vo dvojfarebnom vyhotovení v kombinácii s kontrastnou čiernou strechou a stĺpkami.

Predné športové sedadlá zaujmú novým sivým čalúnením s červeným prešívaním, pričom podobné výrazné prešívanie je použité aj na volante a hlavici preraďovacej páky. Nápadné logo GR skrášľuje hlavové opierky predných sedadiel, tlačidlo spúšťania motora, panel združených prístrojov i volant a ďalej sú použité modrosivé dekory vo výplniach dverí a v oblasti prístrojového panela, vyhradené iba pre GR SPORT.

Yaris Cross využíva preverenú podvozkovú platformu GA-B zaisťujúcu neoceniteľné jazdné správanie – rovnaké ako v prípade európskeho Auta roka 2021, Toyoty Yaris vo verzii hatchback – a tak sa pyši nízokým ťažiskom, veľmi tuhou karosériou a vyváženým podvozkom. Jazdné schopnosti GR SPORT ešte zlepšuje odlišne naladený systém odpruženia pre lepšie reakcie riadenia, potlačenie náklonov a zlepšenie príľnavosti.

Nová verzia **GR SPORT** si inak zachováva všetky kvality, ktoré Toyote Yaris Cross pomohli získať titul Svetové mestské auto roka 2022. Model spájajúci uznávané konštrukčné schopnosti značky Toyota na poli malých vozidiel a SUV vyniká kvalitou aj praktickosťou. Zákazníci oceňujú zvýšenú polohu za volantom SUV v kombinácii s jazdnou dynamikou tradičných vozidiel, teda prednosti spájané s originálnou Toyotou RAV4 – celosvetovo prvým zástupcom vozidiel SUV na voľný čas.

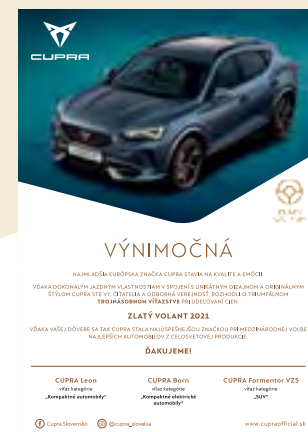
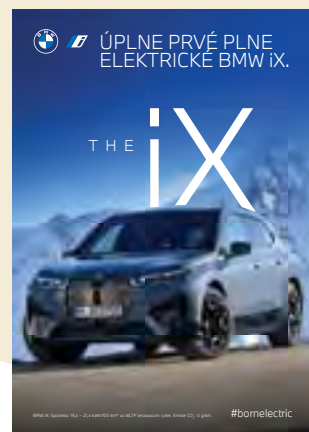
K praktickosti prispievajú zadné sedadlá delené a sklopné v pomere 40:20:40 a delená/sklopná podlaha batožinového priestoru umožňujúca zväčšiť priestor pre náklad z 397 litrov (pri nesklopených sedadlách) až na maximálnych 1097 litrov. Vďaka rozumnému obstaraniu priestoru sa podarilo maximalizovať miesto v kabíne pri zachovaní kompaktných vonkajších rozmerov, ktoré sú ideálne na obratný pohyb v mestskej premávke.

Yaris Cross GR SPORT predstavuje vyššiu líniu výbavy po boku verzií Yaris Cross Executive a Adventure, a tak sa pyši dlhým zoznamom štandardnej výbavy vrátane dvojzónovej klimatizácie, vyhrievania predných sedadiel a tmavého tónovania zadných okien. Výbava verzie GR SPORT ďalej zahŕňa pokročilé systémy Toyota T-Mate pre aktívnu bezpečnosť a podporu riadenia.

Yaris Cross GR SPORT poháňa hospodárny trojvalec Toyota 1,5 litra Hybrid Dynamic Force. Veľká termodynamická účinnosť (40 %) tejto sústavy vyplýva z dlhého zdvihu piestov, vysokorychlostného spaľovania, veľkého kompresného pomeru 14:1 a systémov na reguláciu teploty a tlaku. Parametre emisií CO₂ a spotreby paliva Toyoty Yaris Cross GR SPORT by mali byť porovnateľné s verziami Yaris Cross Executive a Adventure.

Yaris Cross

Toyota Yaris Cross, uvedená v roku 2021, sa stabilne radí k najpredávanejším modelom značky v Európe s predajom viac ako 77 000 vozidiel za prvý polrok 2022 (podiel 7,7 % v segmente malých SUV). V uvedenom období tak Yaris Cross tvoril 48 % predaja modelového radu Yaris.



BEZPEČNOST PREMÁVKY

Stanice technickej kontroly v EÚ čakajú zmeny.....5-6/8

EKONOMIKA

Majitelia pravdy1-2/4
 Ľudia, alebo slnko?1-2/9
 Nové centrum pre emisné kontroly spoločnosti S-EKA.....1-2/10
 Toyota v Poľsku spustila ďalšiu linku1-2/35
 Prístup značky Peugeot k predaju elektromobilov1-2/76
 Logistické centrum pneumatík koncernu Continental.....1-2/95
 Slovensko – letecká veľmoc?1-2/99
 Zelená transformácia krajiny3-4/4
 Stromy a cesty3-4/9
 Allianz už druhý pandemický rok odhalil rekordnú sumu podvodov.....3-4/10
 Dilerstvá Dacia s novou tvárou.....3-4/11
 Napriek lockdownu minulý rok Allianz platil najmä za škody na vozidlách3-4/13
 Prvá vodíková čerpacia stanica vodíka v SR3-4/94
 Zadymený „Zelený údol“5-6/4
 Volkswagen Slovakia ukončil druhý krízový rok so solídnymi výsledkami5-6/6
 Škoda Auto Group dosiahla v roku 2021 rentabilitu tržieb viac ako 6 %5-6/7
 Škoda Auto Group v roku 2021: Finančné výsledky5-6/7
 Hybridným SUV Hyundai sa v Európe aj na Slovensku darí.....5-6/16
 Najväčšia priemyselná investícia v histórii Španielska.....5-6/90
 Najrýchlejší „ultralajt“ na svete... 5-6/100
 Konferencia NEWMATEC 2022.....7-8/1
 CEE Automotive Supply Chain 2022 7-8/1
 Kedy bude lepšie?7-8/4

Opravy za škody po zrážke so zverou... ..7-8/10
 Allianz je partnerom filmu o slovenskej prírode... ..7-8/11
 Slovenské a pritom svetové – Tomark Viper SD4 a Skyper GT97-8/94
 Predaje nových áut v Európe medziročne klesajú.....9-10/1
 Chcelo by to Babu Vangu.....9-10/4
 Na čo nezabudnúť pri kúpe vozidla v autobazári?.....9-10/7
 Volkswagen Slovakia oslavuje 20. výročie výroby SUV9-10/8
 Úrazov a úmrtí na horách pribúda 9-10/9
 Nárast globálneho predaja Suzuki.....9-10/41

HISTÓRIA

85 rokov ZŤS Dubnica nad Váhom 1-2/80
 Jubilantom je aj automobil.....1-2/108
 Turčianske strojárne Martin.....3-4/80
 Peugeot 301 až 3083-4/96
 HI-TECH tajomstvá nového loga na Peugeote 3083-4/98
 Vývojové štúdiá vozidiel Volkswagen – AutoMuseum VW – Wolfsburg.....3-4/108
 Autožeriavy Turčianskych strojárni 5-6/80
 75 motocyklových rokov7-8/80
 Volkswagen Chrobák – príbeh ľudového vozidla7-8/101
 55 rokov cestných a stavebných mechanizmov z Tisovca9-10/80
 VW Transporter – evolúcia inovácií.....9-10/102

HISTORICKÉ VOZIDLÁ

Tatra 80.....1-2/111
 Renault 19.....1-2/112
 Na zdravie! (Michelin)1-2/114
 Prvý osobný automobil v armáde 1-2/115

Spoločnosť, ktorú plánovali na dvadsať rokov, netrvala ani dva mesiace . 1-2/115
 Barkas B 10003-4/112
 Wankelov motor stále žije.....3-4/114
 Žltá expedícia.....3-4/114
 Spomienka na Willibalda Gattera.....3-4/115
 Johann Puch.....5-6/111
 Renault 55-6/113
 Mercedes-Benz 300 SLR „Uhlenhaut kupé“ najdrahšie auto na svete ..7-8/110
 Začiatok motoristického športu pre „škodovku“7-8/111
 Škoda 706 RTO-LUX.....7-8/112
 Moskvíč 407.....7-8/114
 GAZ M-20 Pobeda9-10/112
 Walter – český Rolls-Royce.....9-10/114

PONUKA SLUŽIEB

Vybrané typy Hyundai v edícii PLAY.....9-10/61

POTULKY PO SLOVENSKU

Kus ŽELEZA, ktorý môže zmeniť dejiny.....1-2/120
 Obec spišských kopijníkov3-4/120
 Reč symbolov5-6/120
 Pokrytectvo7-8/120
 Jedna z ciest.....9-10/120

PRÁVNÁ RUBRIKA

Rada advokáta: 1-2/12, 3-4/12, 5-6/12, 7-8/12, 9-10/12

PREDSTAVUJEME

Kia Sportage.....1-2/28
 Kia Niro1-2/31
 Suzuki S-Cross1-2/32
 Škoda Karoq.....1-2/36
 Volkswagen T-Roc.....1-2/50

Lexus GX1-2/53
 Toyota Aygo X1-2/54
 Alpine A110.....1-2/58
 IONIQ SEVEN1-2/62
 BMW X3 a BMW X4.....1-2/72
 Cupra UrbanRebel Concept v pohybe.....1-2/91
 Dacia Spring Electric1-2/92
 Range Rover1-2/96
 Škoda Enyaq Coupé iV3-4/28
 Brabus 800 Adventure XLP Superblack....3-4/33
 Toyota Aygo X3-4/34
 Fabia Monte Carlo3-4/37
 Volkswagen Taigo3-4/50
 Subaru Forester e-BOXER.....3-4/54
 Kia Niro3-4/56
 Peugeot 9X8 Hybrid Hypercar3-4/72
 Ford Ranger Raptor.....3-4/75
 Lexus NX PHEV Offroad a vodíkový ROV3-4/79
 Cupra Leon VZ CUP3-4/88
 Dacia Duster Extreme.....3-4/101
 Volkswagen T-ROC.....5-6/28
 Brabus 9005-6/33
 Honda Civic e:HEV5-6/34
 Honda DAX5-6/38
 Dacia Jogger.....5-6/50
 Lexus RZ 450e5-6/54
 BMW X75-6/56
 Renault Austral.....5-6/60
 Mercedes-Benz T.....5-6/70
 Kia EV9 Concept5-6/74
 Kia EV6 GT.....5-6/77
 Mercedes-Maybach S 680.....5-6/85
 Opel Astra5-6/94
 Nissan JUKE Hybrid5-6/98
 Peugeot 4087-8/28
 Hyundai IONIQ 67-8/32
 Toyota Corolla.....7-8/36
 Volkswagen ID.Aero7-8/39

Cupra Terramar, Tavascana, UrbanRebel7-8/50
 Renault Megane E-TECH Electric... 7-8/52
 Žiacke vozidlo Škoda7-8/54
 BMW X17-8/58
 Lexus RX7-8/64
 Ford Pro Electric SuperVan7-8/68
 Škoda Fabia RS Rally27-8/74
 Mercedes-AMG ONE.....7-8/86
 Scenic Vision7-8/91
 Kia XCeed9-10/16
 Hyundai XCIENT9-10/21
 Honda Civic e:HEV 20229-10/28
 Škoda Vision 7S.....9-10/34
 Lexus ES.....9-10/52
 Lexus RX9-10/53
 BMW M3 Touring9-10/54
 IONIQ 6.....9-10/58
 Citroën C4 X, E-C4 X Electric.....9-10/62
 Bentley Batur.....9-10/66
 Land Rover Defender 130.....9-10/68
 MG ZS, EHS.....9-10/74
 Volkswagen ID.4 Pro 4MOTION... 9-10/78
 Toyota Sera9-10/86
 Honda Civic Type R.....9-10/90
 Novinky Mercedes-Benz Vans na veľtrhu Caravan Salon v Dusseldorfe.....9-10/96
 Mercedes AMG GLE Edition 55 ... 9-10/98

SVET V MINIATÚRE

Bude ako bývalo? Iba čas ukáže. 1-2/116
 História letectva – zo škatúl od topánok..1-2/118
 Namiesto koľajiska: Svet jazdiacich modelov automobilov3-4/116
 Na svetovej špičke modelárskeho umenia5-6/116
 50 rokov najmenšej „vláčiárskej“ veľkosti Z.....7-8/116
 Zdá sa, že aj svet en miniature sa mení ..9-10/116

Nové modely automobilov en miniature – BUSCH 20229-10/118

TECHNIKA

Automobilové pohony – ich účinnosť a ochrana klímy1-2/86
 NVH experimentálne metódy využívané pri vývoji automobilov a ich komponentov1-2/88
 Zažite radosť z digitálnych inovácií značky Peugeot.....1-2/107
 Lietanie & motorizmus & kultúra.. 3-4/58
 Pohon e:HEV v Honde HR-V.....3-4/78
 Renault Austral.....3-4/90
 Nové reflektory Toyoty3-4/92
 Diskusia akumulátor vs. Vodík3-4/99
 Prvá Toyota s batériou s pevným elektrolytom bude „hybrid“.....3-4/100
 Technológie na zmenšenie obsahu emisií vo výfukových plynoch3-4/102
 Nové balíky príslušenstva zlepšujú pohodlie a štýl3-4/105
 Klinické testy: hlas zákazníkov....3-4/106
 Dacie na LPG.....3-4/107
 Open Sesame5-6/86
 Budú autonómne autá jazdiť ako skúsení vodiči?5-6/88
 Nový atraktívny ovládač automatickej prevodovky pre Peugeot 208 a 2008.....5-6/92
 Volant signalizuje vybočenie z jazdného pruhu5-6/93
 Jubileum druhej generácie pohonu 4MATIC.....5-6/108
 Technické centrum Aubevoye.....7-8/35
 Dacia navrhnutá tak, aby vydržala!7-8/62
 e-POWER pre Qashqai7-8/63
 Fiat TwinAir SGE – ambiciózný dvojvalec s neistým osudom7-8/70
 Nová identita Dacia.....7-8/78

LED diaľkové a stretávacie svetlá LEDri- ving XTR	9-10/41
Elektromotor s dvoma patentovanými inováciami	9-10/73
Úroveň bezpečnostných prvkov a komfor- tu pri používaných vozidlách... ..	9-10/77
Nový pohľad na interiér nového SUV EQE.	9-10/88
3. generácia 4Control Advanced 9-10/93	
Všetky tajomstvá AWD-i – ako funguje inovatívny pohon Toyoty.....	9-10/94
Systém DIRECT4 debutuje v modeli Lexus RX 500h	9-10/95
Umelú inteligenciu využívajú pri výrobe Toyoty Highlander	9-10/100
Autonómne taxíky v Číne.....	9-10/101
Problematika riešenia akustického kom- fortu vozidiel z hľadiska S/R/B hlukov.....	9-10/110

VYSKÚŠALI SME

BMW 530d xDrive Touring.....	1-2/18
Peugeot 3008 1.2 PureTech 130k EAT8 Allure Pack	1-2/20
Peugeot e-208 100 kW 50 kWh Allure Pack	1-2/21
Suzuki Swift Sport 1.4 BoosterJet Hybrid 2WD 6MT	1-2/22
Škoda Kamiq Scoutline 1.0 TSI 81 kW 7° AP	1-2/24
Hyundai BAYON 1.0 T-GDi 7DCT MHEV 4x2 Style	1-2/26
Renault Arkana R.S.Line E-TECH Hybrid 145	1-2/40
Toyota Highlander 2.5 Hybrid Dynamic Force 248k AWD-i e-CVT.....	1-2/42
SsangYong Korando 1.5 Turbo GDI Pre- mium	1-2/44
Dacia Duster TCe 100 LPG 4x2 Prestige	1-2/46
BMW X6 M Competition	1-2/48

Mazda CX-30 e-Skyactiv X 186 AT GT Plus.....	1-2/64
Kia Stonic 1.0 T-GDi 88 kW MHEV 7DCT GT-Line.....	1-2/66
Opel Mokka 1.2 Turbo 96 kW Start/Stop 8AT Ultimate.....	1-2/68
Mercedes-Benz C 220d sedan.....	1-2/70
BMW M8 Competition Coupé 4.4 V8 Twin Turbo.....	3-4/18
Peugeot 2008 GT 1.2 PureTech 155k EAT8	3-4/20
SsangYong Tivoli Grand 1.5 Turbo e-XGI Style.....	3-4/22
Toyota Hilux 2.8 Double Cab A/T D-4D	3-4/24
Škoda Enyaq iV 80	3-4/26
Hyundai Tucson 1.6 CRDi MHEV 100 kW 7DCT 4x4 N Line	3-4/40
Honda Jazz Crosstar 1.5 i-MMD Executive	3-4/42
Mitsubishi Space Star 1.2i 59 kW 5MT Invite Sport	3-4/44
Seat Ibiza FR Family 1.5 EVO 7-DSG	3-4/46
Škoda Octavia RS 2.0 TSI 180 kW 7° AP DSG.....	3-4/48
Kia Stonic 1.0 T-GDi 73,6 kW M6 Gold	3-4/64
BMW 420d xDrive Gran Coupé.....	3-4/66
Suzuki S-Cross 1.4 BoosterJet Hybrid AllGrip 6MT Elegance.....	3-4/68
Dacia Spring Electric 45 Comfort Plus.....	3-4/70
BMW M4 Competition Coupé	5-6/18
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid Dynamic Force FWD e-CVT	5-6/20
Seat Arona 1.0 TSI 110 EVO 7-DSG XPe- rience Family	5-6/22
Subaru Outback 2.5 i-T CVT Premium.....	5-6/24
Citroën C3 Aircross PureTech 130 S&S	

6AT C-Series	5-6/26
Škoda Fabia 1.0 TSI 81 kW 7AP Style, 1.0 TSI 70 kW 5MP Ambition	5-6/39
Mitsubishi Eclipse Cross PHEV Instyle	5-6/42
Renault Express Van Cool Blue dCi 95.....	5-6/44
Kia Ceed SW 1.5 T-GDi Gold	5-6/46
Honda HR-V e:HEV 1.5 i-MMD Advance	5-6/48
Škoda Octavia Scout 2.0 TDI 147 kW 7AP 4x4.....	5-6/64
Peugeot 3008 1.5 BlueHDi 130k EAT8 Allure Pack	5-6/66
Kia ProCeed 1.6 T-GDi 150 kW 7DCT GT	5-6/68
BMW 430d xDrive Coupé	7-8/18
Škoda Fabia 1.5 TSI 110 kW 7° AP DSG Monte Carlo	7-8/20
Renault Captur E-Tech Plug-in 160 Intens	7-8/22
Kia Sportage 1.6 T-GDi MHEV 7DCT 4WD GT-Line.....	7-8/24
Citroën e-C4 Electric Shine	7-8/26
Škoda Karoq 2.0 TDI EVO SCR 110 kW 7° AP DSG 4x4	7-8/40
Peugeot 3008 1.6 Hybrid4 300k e-EAT8 4x4 GT	7-8/42
Dacia Jogger TCe 100 LPG Comfort	7-8/44
Hyundai Tucson 1.6 T-GDi PHEV 4x4 N Line	7-8/46
Volkswagen Multivan T6.1 Comfortline Cruise 2.0 BITDI 4Motion 150 kW 7-DSG.	7-8/48
Kia EV6 168 kW/77,4 kWh 2WD Earth	9-10/18
Seat Alhambra FR-LINE 1.4 TSI 150 6-DSG	9-10/22
Škoda Kodiaq RS 2.0 TSI 180 kW 7° AP DSG 4x4	9-10/24

Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid Dynamic Force 116k e-CVT AWD-i Executive.....	9-10/26
Kia Ceed 1.5 T-GDi 7DCT GT-Line	9-10/42
Renault Megane E-TECH Electric Iconic EV60 220k optimum charge	9-10/44
Volkswagen Taigo 1.5 TSI ACT DS7 Style	9-10/46
Peugeot e-Expert	9-10/48
BMW X3 3.0 210 kW x Drive 30d	9-10/50

Z DOMOVA

Klienti Allianz digitálnou komunikáciou ušetrili už viac ako 100 stromov ..	1-2/13
Registrácie motorových vozidiel v SR.....	1-2/13, 9-10/9
Štvormiliónte vozidlo z Trnavy.....	1-2/79
Aké autá si vyberajú muži?.....	7-8/7
Medziročne vzrástla cena aj počet použí- vaných vozidiel na trhu	7-8/7
Allianz radí ako bezpečne cestovať au- tom na dovolenku.....	7-8/8
Kontroly v STK	7-8/9
Najžiadanejším používaným typom ostá- va Škoda Octavia kombi.....	7-8/13
Stáčanie kilometrov má nový rekord	9-10/10
Citroëny 2CV sa stretli v Košiciach	9-10/10
Ceny niektorých typov ojazdených vozi- diel na slovenskom trhu klesajú	9-10/11
Výber používaného auta podľa farby.....	9-10/11

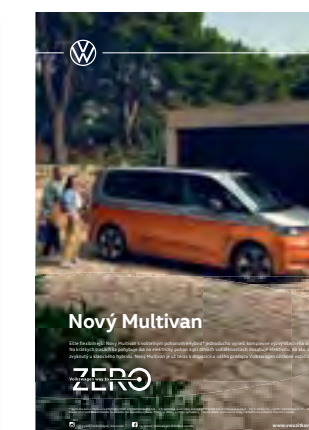
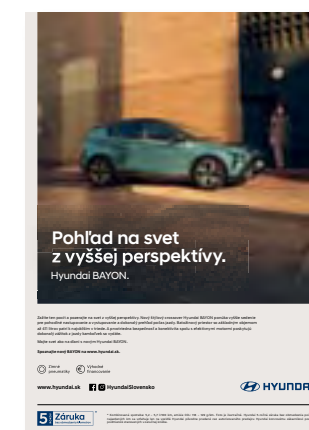
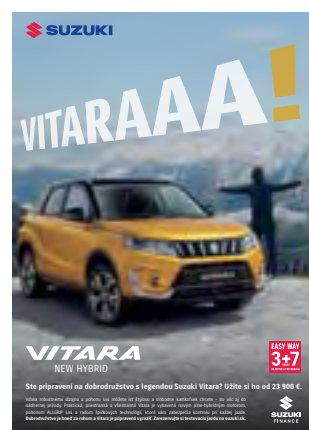
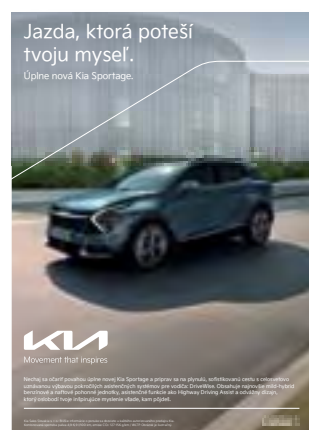
ZO SVETA

Ford Tourneo Connect.....	1-2/17
Štúdia malého elektrického SUV ...	1-2/17

Prvý pohľad do interiéru vozidla Škoda Slavia	1-2/90
Daimler vstupuje do novej éry ako Merce- des-Benz Group.....	3-4/16
Nová generácia Mitsubishi ASX.....	3-4/16
Dvojciferný nárast odbytu i produkcie automobilov Suzuki.....	3-4/16
Kia ovládla štúdiu J.D.Power 2022 3-4/17	
Spolupráca pri vývoji automatizovaných jazdných systémov nasledujúcej generá- cie	3-4/17
Hyundai v roku 2021 v Európe raketovo rástol	3-4/63
Pribeh zelenej farby British Racing Green	3-4/93
Rekordný vlašajšok pre Bentley..	3-4/111
Hyundai IONIQ 5 je svetovým autom roka 2022.....	5-6/10
Honda Civic Type R vytvoril rekord na okruhu v Suzuke	5-6/10
Divízia Ford Pro.....	5-6/11
Cupra napreduje s Cupra a uvedením Metahype	5-6/78
LED diaľkové a stretávacie svetlá LEDriVing XTR	5-6/87
Nová mobilita od Suzuki?.....	5-6/87
Mitsubishi sa v roku 2023 vráti do európ- skej triedy malých áut	5-6/107
Dlhá história spolupráce medzi francúz- skymi žandármi a značkou Peugeot.....	5-6/110
Spoločnosť Range Rover vybrala digitál- ne osvetlenie áut od spoločnosti ZKW	7-8/16
Akustická dokonalosť pre Peugeot 308	7-8/16
Toyota Smart Connect.....	7-8/17
100 rokov osláv Jeana Rédélého... 7-8/17	
GEFCO predstavilo nové intermodálne riešenie tokov pre Toyota Motor Europe....	9-10/89

INZERCIA

Allianz
BMW
Cupra
Honda
Hyundai
Kia
Newmatec 2022
Peugeot
Subaru
Suzuki
Škoda
Volkswagen
ZOH čitateľská súťaž



Mobilné technologické laboratórium EDU.LAB



ŠKODA AUTO PREDSTAVILA V BRATISLAVE A ŽILINE JEDINEČNÉ MOBILNÉ TECHNOLOGICKÉ LABORATÓRIUM EDU.LAB

Na Slovensko po prvý krát zavítala jedinečná technologická roadshow ŠKODA EDU.LAB. V dňoch 18. - 21. októbra 2022 sa predstavila v Bratislave, pokračovala 24. - 25. októbra v Žiline. Návštevníci a návštevníčky mohli prostredníctvom nej interaktívne spoznávať najmodernejšie technológie a inovácie, rovnako tak sa oboznámili so zázemím jednej z najväčších automobiliek v Európe. Ponúkla ukážky z oblasti robotiky, umelej inteligencie či kybernetickej bezpečnosti a nahliadnuť návštevníci mohli aj do oblasti elektromobility. Cieľom EDU.LAB je pútavou a inovatívnou formou podporovať študentov a študentky v záujme o štúdium technických smerov a predstaviť im ich ako možnú profesionálnu dráhu.

„Cieľom tohto ojedinelého projektu je priblížiť mladým ľuďom pokročilé technológie, ktoré sa ako súčasť Priemyslu 4.0 používajú v najmodernejších závodoch, vrátane výrobných procesov automobilky ŠKODA AUTO. Prínosom je aj prehĺbenie znalostí a zväčšenie záujmu o technické odbory v ich ďalšom štúdiu. Sme veľmi radi, že po prvý raz sme mohli túto roadshow predstaviť aj na Slovensku,“ povedal **Tibor Reisz**, Vedúci Business Development zo ŠKODA AUTO Slovensko.

Roboty, virtuálna realita či kybernetická bezpečnosť

Počas návštevy EDU.LAB sa študenti a študentky rozdelili do dvoch skupín a vystriedali sa vo vnútornej a vonkajšej expozícii. V nich sa zoznámili s virtuálnou realitou, 3D tlačou, termovíziou, robotikou, umelou inteligenciou či s oblasťou kybernetickej bezpečnosti. Na dotykovej obrazovke si vyskúšali hry zamerané na optimalizáciu výroby a logistiky.

V exteriérovej expozícii si mohli vyskúšať programovateľné roboty, ktoré podporujú vynaliezavosť a kreativitu. Súčasťou expozície je aj plne elektrický typ ŠKODA ENYAQ COUPÉ iV, pri ktorého vývoji a výrobe sa uvedené technológie naplno využívajú. V rámci stanovišťa ŠKODA Motorsport si mohli otestovať „pneucasovku“, nechýbala ani odborná prezentácia vystaveného ťahača Scania.

Jednotlivé stanovišťa projektu EDU.LAB sú navrhnuté v spolupráci s partnermi, ktorí patria k špičke vo svojich odboroch. Ide napríklad o spoločnosť ABB, ktorá dodala robota YuMi, či spoločnosť Prusa Research, vďaka ktorej je možné si vyskúšať návrh objektov a následne ich 3D tlač. Dôležitým účastníkom akcie je aj výrobca nákladných vozidiel Scania, pričom jeden z nich slúži aj na prevoz celého mobilného laboratória. So stanoviskom RETRO IT sa programu zúčastňuje aj nezisková organizácia Czechitas, ktorá sa venuje predovšetkým vzdelávaniu dievčat a žien v odbore IT.



Cieľom EDU.LAB je pútavou a inovatívnou formou podporovať študentov a študentky v záujme o štúdium technických smerov a predstaviť im ich ako možnú profesionálnu dráhu

Jednotlivé stanovišťa projektu EDU.LAB sú navrhnuté v spolupráci s partnermi, ktorí patria k špičke vo svojich odboroch. Ide napríklad o spoločnosť ABB, ktorá dodala robota YuMi



Počas návštevy EDU.LAB sa študenti a študentky rozdelili do dvoch skupín a vystriedali sa vo vnútornej a vonkajšej expozícii. V nich sa zoznámili s virtuálnou realitou, 3D tlačou, termovíziou, robotikou, umelou inteligenciou či s oblasťou kybernetickej bezpečnosti.

-ša-

Certifikát kvality, garancia pôvodu a stavu, či výhodné financovanie

Široká ponuka vozidiel, preverený pôvod, garancia najazdených kilometrov a stav, na ktorý sa môžeme spoľahnúť. To sú najčastejšie požiadavky motoristov, ktorí sa zaujímajú o kúpu používaného auta. Aj keď sa týmito vyjadreniami pýši takmer každý predajca, nie všetci tieto hodnoty vyznávajú, preto sú zákazníci opatrní. Pri programe ŠKODA Plus, ktorý prednedávnom spustila spoločnosť ŠKODA AUTO Slovensko v rámci siete svojich autorizovaných predajcov, sa však zákazníci môžu spoľahnúť, že ponúkané vozidlá prešli skutočne detailným preverovaním pred tým, ako ich zaradili do predaja. Automobily v ponuke sú navyše podporené aj kvalitným servisným zázemím značky ŠKODA a výhodným financovaním prostredníctvom ŠKODA Financial Services.

Program ŠKODA Plus je predajný systém používaných vozidiel u autorizovaných predajcov značky ŠKODA na Slovensku, v rámci ktorého sú v ponuke okrem modelov ŠKODA aj vozidlá iných značiek, a to rozdelené podľa veku do troch rôznych kategórií. Samostatnou kategóriou sú tzv. Ročné vozidlá, čo sú automobily, ktoré sú ešte v záruke od výrobcu. Značka ŠKODA chce týmto certifikovaným programom kultivovať trh s používanými autami a prispieť tak k dobrému menu a renomé trhu s jazdenými vozidlami.

Okrem zánovných jazdených vozidiel však zákazníci môžu nájsť v rámci programu ŠKODA Plus aj staršie autá s garanciou pôvodu a technického stavu. Prechádzajú skutočne detailným preverovaním, ktoré zabezpečuje, že vozidlá zaradené do tohto programu budú spĺňať náročné podmienky a motorista sa tak môže spoľahnúť na servisnú históriu, garanciu najazdených

kilometrov, pôvod vozidla a jeho stav. Tieto autá je pritom možné nájsť u autorizovaných predajcov momentálne na 18 miestach po celom Slovensku, alebo na vynovenej webstránke www.skodaplus.sk.

V rámci programu ŠKODA Plus sú ponúkané autá rozdelené do troch základných skupín, podľa ich veku. Ročné vozidlá zahŕňajú automobily značky ŠKODA s vekom maximálne 18 mesiacov a najazdom do 30 tisíc kilometrov. Ide o autá v perfektnom stave, ešte v záruke. Kategória Vyskúšaných používaných vozidiel zahŕňa automobily všetkých značiek do veku 5 rokov spĺňajúcich prísne kvalitatívne kritériá. Majú jasný pôvod a históriu doloženú certifikátom. Autá s vekom nad 5 rokov je možné nájsť v kategórii Jazdené vozidlá, pričom stále ide o dôsledne vybrané automobily, pripravené a skontrolované autorizovaným servisným partnerom značky ŠKODA. Autá preverujú certifikovaní mechanici, ktorí v rámci každého auta kontrolujú viac ako 100 položiek.

V rámci programu ŠKODA Plus zákazníci môžu používané vozidlá nielen kupovať, ale aj predávať. Výkup vozidla môže slúžiť tiež na protiúčtet pri výbere nového automobilu. Pri predaji používaného vozidla do programu ŠKODA Plus sa zákazníci môžu spoľahnúť na férové ocenenie, rýchle konanie a peniaze do 24 hodín od podpisu zmluvy. Pri kúpe nového vozidla je to zasa certifikát kvality, široký výber vozidiel, rýchle vybavenie formalít či priaznivé podmienky financovania a poistenie prostredníctvom ŠKODA Financial Services. To všetko v príjemnom prostredí siete predajní patriacich do programu ŠKODA Plus alebo na webstránke www.skodaplus.sk.

-ša-

Predstavujeme

NOVÁ VESPA GTS

VLAJKOVÁ LOĎ RODINY VESPA



GTS

Vespa GTS sa za viac ako 7 desaťročí stala jedným z najobľúbenejších jednostopových vozidiel na svete. S Vespou je štýlová jazda mestom rovnako zábavná ako cesta krajinou.

Rodina veľkých skútrov Vespa, zrodená v roku 2003 uvedením modelu Vespa Granturismo 125 a 200, sa od roku 2005 ďalej vyvíjala uvedením verzie GTS 250 a potom zväčšením výkonu prostredníctvom zdvihového objemu až na 300 cm³. V roku 2016 bol rad Vespa GTS doplnený o rodinu motorov i-get, ktorý je k dispozícii v zdvihovom objeme 125 a 150 cm³. V roku 2019 mal premiéru motor 300 hpe s výkonom viac ako 17 kW, najvýkonnejší motor, ktorý Vespu kedy poháňal a verzia SuperTech, prvá Vespa s veľkým podvozkom, ktorá je vybavená farebným displejom TFT.

Avšak v roku 2023 bude celý rad Vespa GTS ešte atraktívnejší! Jedinečný dizajn doplnil rad technických inovácií, ktoré zlepšujú bezpečnosť, komfort a zmysel pre detail. Nový rad Vespa GTS s bohatou výbavou sa skladá zo štyroch verzií, z ktorých každá má svoj jasne definovaný charakter: klasická a elegantná Vespa GTS, moderná GTS Super, športová GTS SuperSport a technologicky najpokročilejšia Vespa GTS Super Tech.

Všetky modelové verzie sú ponúkané s dvoma rôznymi variantami efektívneho motora: známym a obľúbeným jednovalcovým motorom 125 i-get a 300 hpe (High Performance Engine), jedným z najnovších výsledkov práce konštruktérov Piaggio Group, ktorí sa stále viac zameriavajú na vývoj pokročilejších a účinnejších motorov s cieľom zmenšenia emisií a spotreby paliva.



NADČASOVÝ ŠTÝL S DÔRAZOM NA DETAIL

Štylisticky vyvinutý produkt, ktorý by sa zapísal do histórie talianskeho dizajnu po celom svete je výzvou, ktorú dizajnové štúdio Piaggio Group Style Center prijíma vždy, keď rieši novú generáciu typu Vespa. A to bol tiež prípad novej Vespy GTS. Precízna práca dizajnérov je zrejmá už pri pohľade spredu: svetelné prvky na boku, ktoré slúžia ako svetlá pre denné svietenie a smerovky, teraz využívajú LED technológiu a vďaka absencii viditeľných spojovacích prvkov sú dokonale integrované do kapotáže. Mení sa tiež výrazná „kravata“ s menšími a dynamickejšími lamelami, pričom vetracie otvory po stranách kapotáže sú nižšie a predný blatník užší. Nové ozdobné lišty na kapotáži teraz majú rôzne farby pre jednotlivé verzie.

Riadidlo s charakteristickým guľatým LED reflektorom bolo kompletne prepracované: kvôli lepšej ergonómii je širšie a má inak umiestnené brzdomé páčky, zatiaľ čo ovládacie prvky sú teraz zoskupené do dvoch chrómovaných elektronických blokov pripomínajúcich radenie z historických skútrov Vespa. Toto riešenie umožňuje jednoduchšie a intuitívnejšie ovládanie. Nové sú tiež rukoväte a modernejší vzhľad dotvárajú prepracované spätné zrkadlá. Celkový dojem väčšej štylistickej čistoty pokračuje aj na vnútornej strane krytu nôh, kde tlačidlo bezkľúčového systému nahrádza spínač zapalovania a čierny rám prístrojovej dosky je teraz zjednotený do jediného prvku, v ktorom je zabudovaný centrálny háčik na tašku.



GTS



Tiež zadná skupina svetiel bola prepracovaná, pričom LED smerovky sú teraz menšie a zadné obrysové svetlo dostalo hranatejší profil. Spodné lišty bočných panelov teraz plynulo prechádzajú a dodávajú pohľadu zozadu čistotu a dynamiku.

Typický päťlúčový dizajn ráfikov bol nahradený jemnejším vzhľadom. A konečne, všetky modely v oboch verziách motora sa vyznačujú novým dizajnom krytu tlmiča výfuku.

Po zavedení plne farebného TFT displeja vo verzii SuperTech teraz všetky ostatné verzie preberajú nový, komplexnejší panel, ktorý využíva potenciál systému konektivity VESPA MIA (štandardne v modeloch SuperSport a SuperTech, voliteľne v ostatných verziách). Dokonalá kombinácia historickej elegancie prístrojov Vespa a inovácie: prístrojový panel si zachováva štýlový analógový rýchlomer, pod ktorým je teraz 3-palcový LCD displej, ktorý zobrazuje množstvo jazdných údajov (maximálnu rýchlosť, priemernú rýchlosť, okamžitú spotrebu, priemernú spotrebu, dojazd a úroveň nabitia batérie). Keď je skúter pripojený k smartfónu prostredníctvom systému VESPA MIA, je možné zobraziť všetky upozornenia na hovory, správy a informácie o hudbe.

Povestná praktickosť a jednoduchá ovládateľnosť Vespy GTS je ďalej umocnená uvedením systému Keyless, ktorý umožňuje ovládanie zapalovania bez vkladania tradičného kľúča, čo uľahčuje všetky operácie, ako je štartovanie, otváranie sedadla a zamykanie riadenia. To všetko je možné pohodlne spraviť s diaľkovým ovládačom vo vrecku. Na vnútornej strane krytu nôh je klasický spínač zapalovania so zámkou nahradený praktickým otočným ovládačom: pre naštartovanie vozidla ho stačí stlačiť (tým sa aktivuje povolenie štartu signalizované uvítacou správou na prístrojovej doske) a otočiť ho do polohy ON. Motor sa spúšťa ako obvykle tlačidlom na pravom ovládacom bloku.

Nová Vespa GTS podčiarkuje veľké cestovné ambície, ktoré boli Vespám vždy vlastné, tým, že ponúka nové pohodlnejšie sedadlo: jazdec ťaží z optimalizovanej ergonómie, vďaka ktorej ľahšie dočiahne na zem, zatiaľ čo spolujazdec má širšie a pohodlnejšie sedadlo. Veľké úložisko pod sedadlom optimálne využíva dostupný priestor a pojme dve prilby Vespa Visor 3.0 a ešte niečo navyše. Vo verzii SuperTech je podsedadlový priestor vybavený podložkou a osvetlený praktickým vnútorným svetlom.

Nabíjaciu kapacitu Vespy GTS zväčšuje odkladacia priehradka na vnútornej strane krytu nôh, v ktorej je USB port na nabíjanie mobilného telefónu alebo iného elektronického zariadenia.

Nová Vespa GTS je vybavená najnovšou verziou jednovalcového, kvapalinou chladeného, štvortaktového motora 278 cm³ s elektrickým vstrekovaním: jednotka 300 hpe (High Performance Engine) je výsledkom skúseností výskumného a vývojového centra Piaggio Group a bola posilnená mnohými úpravami zameranými na dosiahnutie väčšieho výkonu a lepšej ovládateľnosti pri súčasnom zmenšení spotreby paliva a hluku.

Maximálny výkon je 17,5 kW pri 8250 ot./min, maximálny krútiaci moment 26 Nm pri 5250 ot./min. Tieto špičkové hodnoty sú okamžite zrejmé pri akcelerácii a sú spojené s výrazným zmenšením spotreby paliva: spotreba paliva v režime WMTC je 3,3 l na 100 km. Vahadlá ventilového rozvodu OHC sú vybavené valčekovými zdvihákmi miesto klzných blokov, čo má pozitívny vplyv na plynulosť chodu a životnosť a znižuje mechanické straty. Profil valčkového hriadeľa ovplyvňuje pozmenený zdvih ventilov a zároveň znižuje hlučnosť: Dlhší zdvih ventilu zaisťuje lepšie plnenie spaľovacieho priestoru a teda aj väčšiu účinnosť. Aj pružiny ventilov boli odpovedajúcim spôsobom upravené z hľadiska zaťaženia a veľkosti a k lepšiemu spaľovaniu prospieva i použitie vysokotlakového viacprúdového vstrekovača



SUPER



paliva. Výdatnejšie vstrekovanie spoločne s optimalizovanou dĺžkou potrubia zlepšuje prenos krútiaceho momentu pri malých otáčkach a zaručuje výnimočne plynulú jazdu pri všetkých rýchlostiach. Irídiová zapalovacia sviečka zabezpečuje dlhšiu životnosť za rovnakých podmienok použitia.

Automatická prevodovka s variátorom je rovnako vyrobená z materiálov znižujúcich trenie a hluk, a navyše disponuje odhlučneným krytom.

Motor riadi najnovšia generácia riadiacej jednotky Magneti Marelli MIUG4, ktorá má zväčšenú výpočtovú kapacitu a pomáha zlepšiť celkovú účinnosť pohonnej jednotky. Zároveň umožňuje naštartovanie motora takmer okamžite po iba dvoch otáčkach kľukového hriadeľa.

Všetky modely nového radu Vespa GTS sú k dispozícii aj s motorom 125 i-get s elektronickým vstrekovaním, štvorventilovou konfiguráciou a kvapalinovým chladením. Motor 125 i-get je jedným z najlepších vo svojej objemovej triede z hľadiska výkonu a šetrnosti k životnému prostrediu. Motory i-get sú vybavené systémom Start & Stop RISS (Regulator Inverter Start & Stop System) patentovaným spoločnosťou Piaggio. Systém namiesto klasického štartéra používa bezkomutátorový elektrický štartér „direct mount“, inštalovaný priamo na kľukovom hriadeľi. Výhod je mnoho: tichšie, ľahšie a spoľahlivejšie štarty, menšia spotreba. Systém Start & Stop spoločnosti Piaggio automaticky vypne motor 3 až 7 sekúnd po zastavení (v závislosti od toho, či motor dosiahol správnu prevádzkovú teplotu alebo nie). K opätovnému naštartovaniu motora v úplnom tichu stačí ľahké pootočenie plynom, keďže tu nie je klasický štartér. Pri vyklopení bočného stojana alebo aktivácii snímača náklonu riadiaca jednotka deaktivuje funkciu Start & Stop, to znamená, že motor sa vypne a znovu sa automaticky nenaštartuje.

Motor 125 i-get poskytuje výkon 10,3 kW pri 8750 ot./min., krútiaci moment 12 Nm pri 6750 ot./min, ktorý dáva Vespe GTS skvelý záťah pri rozjazdach. A to pri spotrebe 2,4 l na 100 km v režime WMTC.

Karoséria Vespy GTS, rovnako ako pri všetkých Vespách od roku 1946 dodnes, je vyrobená výhradne z ocele: udržateľného materiálu, ktorý je 100% recyklovateľný a ponúka neporovnateľnú robustnosť a jedinečné bezpečnostné a dynamické vlastnosti. Výsledkom je obzvlášť skvelá ovládateľnosť v mestskej aj prímestskej prevádzke: kombinácia vzrušujúcej obratnosti a upokojujúcej stability, a to aj vďaka veľkoprofilovým pneumatikám na ráfikoch s priemerom 12 palcov.

Predné zavesenie bolo prepracované tak, aby poskytovalo lepšiu sta-

bilitu, najmä pri veľkých rýchlostiach, pričom si zachováva tradičnú jednostrannú konštrukciu. Zmeny umožnili nové naladenie podvozku, ktoré prospelo aj komfortu a ovládateľnosti.

Brzdová sústava s prednou a zadnou kotúčovou brzdou je vybavená novými strmeňmi a hlavnými brzdovými valcami Brembo, ktoré nielen výrazne skracujú brzdnú dráhu, ale tiež poskytujú vždy dostupný brzdný účinok aj pri športovom štýle jazdy a lepšiu ovládateľnosť, ktorá vyhoví aj neskúseným vodičom.

Piaggio Group bola prvým výrobcom, ktorý predstavil elektronickú kontrolu trakcie ASR, ktorá bola doposiaľ dostupná iba v špičkových motocykloch a zabráňuje preklzavaniu zadného kolesa na skútroch. Systém ASR je štandardnou súčasťou výbavy rodiny Vespa GTS 300 hpe. Balíček elektronických bezpečnostných ovládačov dopĺňa protiblokovací systém ABS, riadený novou výkonnejšou ECU Bosch.

Systém konektivity VESPA MIA (štandardne pri Vespa GTS SuperSport a SuperTech) umožňuje pripojiť smartfón k palubnej elektronike Vespa GTS cez Bluetooth a ponúka exkluzívne funkcie pre ešte príjemnejší zážitok z jazdy. VESPA MIA a nová aplikácia Vespa App sú špeciálne navrhnuté na pripojenie mobilných zariadení iOS alebo Android k najnovšiemu modelom Vespa. Akonáhle posádka pripojí svoj smartfón k Vespe GTS a prepojí ho so strojom prostredníctvom špeciálnej aplikácie Vespa, ktorú je možné stiahnuť z App Store alebo Google Play, zobrazia sa na displeji všetky upozornenia na prichádzajúce hovory a správy. Systém tiež umožňuje spravovať hovory pomocou praktického joysticku na ľavom ovládacom bloku a používať hlasové príkazy na volanie alebo prehrávanie hudby a aktiváciu zoznamu skladieb. Aby sa dali plne užiť všetky tieto funkcie, je v ponuke príslušenstva prilba Vespa Visor 3.0 s integrovanou náhlavnou sadou a Bluetooth interkomom. Pri Vespa GTS SuperTech funguje TFT displej tiež ako navigácia, ktorá pomocou piktogramov vedie jazdca po trase navolenej v aplikácii Vespa. Okrem funkcií infotainmentu a navigácie poskytuje aplikácia skvelý zdroj užitočných informácií o stave vozidla, jazdných parametroch a štatistikách jász, ktoré je možné prehliadať v smartfóne.

Vespa GTS sa dodáva v metalických farbách Beige Avvolgente, Nero Convinto a Verde Amabile. Každý detail je zakončený elegantným chrómovaním. Patria medzi ne profily karosérie, lamely typickej „kravaty“, pružina predného zavesenia, rám reflektora a kryt tlmieča. Šedé sedadlo s vertikálnym reliéfnym prešívaním na sedadle farebne ladí s madlami a gumovými vložkami na stúpadlách, ktoré sú tiež šedé. Ráfiky sú lakované strieborno-šedou farbou.

Vespa GTS Super stelesňuje typické hodnoty Vespa GTS – štýl, komfort a bezpečnosť – ku ktorým pridáva veľkú dávku športového charakteru a odkaz legendárnych športových modelov, ako sú Vespa GS 150 z roku 1955, Vespa 180 SS z roku 1965 a T5 "Pole Position" z roku 1985. Vespa GTS Super, okamžite rozpoznateľná podľa grafítovo sfarbených ráfikov s lešteným okrajom a čierneho sedadla s bielym lemovaním, sa dodáva v troch lesklých jednofarebných vyhotoveniach: Nero Deciso, Bianco Innocente a Rosso Coraggioso. Viaceré chromované povrchy dopĺňajú športové čierne detaily, ako sú rukoväte a gumové vložky na lištách stúpačiek a predné odpruženie.

Vespa GTS SuperSport je najšportovejším modelom Vespa: jej silný a robustný charakter okamžite prezradia grafítovo sfarbené ráfiky so špeciálnymi grafickými prvkami a početnými čiernymi detailmi, ako je napríklad obloženie krytu nôh. Typická „kravata“ vpredu dodáva karbónovému vzhľadu niečo navyše a je ešte agresívnejšia vďaka fluorescenčným oranžovým lamelám. Sedadlo je čierne a má sedák s kontrastným fluorescenčným oranžovým dvojitém prešívaním. K dispozícii je päť farieb zlepšených novou špeciálnou grafikou: lesklé plné farby Arancio Impulsivo a Bianco Innocente a matné metalické farby Grigio Travolgente, Nero Convinto a Verde Ambizioso.

Vespa GTS SuperTech predstavuje vrchol radu Vespa GTS a spája to najlepšie zo športu a technológií. Esteticky vyniká špeciálnou saténovou dymovo šedou povrchovou úpravou rámečkov a lišt rýchloameru a reflektorov, grafítovo sfarbenými ráfikmi s leštenou hranou a matnými farbami so špeciálnou grafikou, Grigio Ottimista, Blu Energico a Grigio Entusiasta. Ďalšími originálnymi kontrastnými prvkami sú „kravatové“ lamely a pružiny predných tlmiečov lakované neónovo zelenou farbou. Sedadlo sa tiež vyznačuje high-tech povrchovými úpravami, ako je dvojfarebné prešívanie s neónovo zelenými prvkami.



SUPERSPORT



SUPERTECH



Nová Vespa GTS je na Slovensku k dispozícii od novembra. Cena (odporúčaná dovozcom za model GTS 125) začína sumou 6099 €.

-va-

Lancia Ypsilon: most z histórie do budúcnosti LANCIE

O talianskej automobilke Lancia založenej v roku 1906 v Turíne aktuálne počujeme len v súvislosti s jej bohatou históriou. Jedného z najstarších výrobcov automobilov založili Vincenzo Lancia a Claudio Fogolin. Lancia sa do histórie zapísala ako významný konštrukčný a technický inovátor a jej vozidlá vždy patrili medzi „viac prepracované“. Napriek slávnej minulosti sa posledné roky zapísali ako neslávne, pretože značka prežíva len s jediným typom v ponuke.



◀ Obrázok 1 Lancia/Autobianchi Y10, na obrázku verzia Y10 Turbo [zdroj: Lancia]

Hovoríme o Lancii Ypsilon, malom mestskom automobile segmentu B, ktorý sa už siedmy rok predáva len na domácom talianskom trhu. Práve tento typ má podľa aktuálnych informácií predstavovať pomyselný most z histórie do budúcnosti LANCIE, pretože v roku 2024 sa v Španielsku začne vyrábať jeho piata generácia. Typ Ypsilon však má pomerne bohatú 37-ročnú históriu, pripomeňme si preto jeho jednotlivé generácie.

TYP Y10

Prvá generácia typu Ypsilon sa obchodne označovala ako Y10. S kódovým označením 156 sa vyrábala v rokoch 1985 až 1995. Napriek tomu, že ho verejnosť pozná ako Lancia Y10, počiatky typu siahajú vlastne k inej talianskej automobilke s názvom Autobianchi. Tá kedysi patrila Fiatu a v spolupráci s Lanciou vyrábala malý hatchback – typ A112, ktorý bol mimoriadne obľúbený najmä medzi mladými vodičmi. Darilo sa mu v Európe, ale veľký odyt bol zaznamenaný aj vo Veľkej Británii. V továrni LANCIE vzniklo 1,3 milióna automobilov Autobianchi A112 – predchodcu typu Y10.

Koncom sedemdesiatych rokov vznikla potreba Autobianchi nahradiť. V tomto období prišlo k integrácii podniku Autobianchi pod Lanciu a nástupca tak už vznikol pod taktovkou LANCIE. V dôsledku neslávnej ekonomickej situácie talianskych podnikov sa kládol veľký dôraz na to, aby mal nástupca úspech. Bol dokonca usporiadaný veľký prieskum u zákazníkov vo Veľkej Británii, ako by chceli, aby vyzeral nástupnícky typ.



▼ Obrázok 3 Lancia/Autobianchi Y10, na obrázku verzia Y10 Fire [zdroj: Lancia]



KOMPLIKOVANÝ VÝVOJ

Vznik automobilu bol veľmi komplikovaný jednak pre zlú ekonomickú situáciu a obavu z nenadviazania na úspech predchodcu, ale aj zmenou vedenia v čase vývoja. Projekt s označením Lancia/Autobianchi Lambda 144 sa rozbehol v roku 1978. Na začiatku stálo zadanie pre dizajnérske tímy Pininfarinu a Italdesign – navrhnuť nové malé mestské auto ako nástupcu Autobianchi A112 veľkostne umiestnené pod typ Lancia Delta. Spomenutý prieskum trhu uskutočnený vo Veľkej Británii naznačil, že malý hatchback by mohol uspieť ako Lancia za predpokladu, že bude vnímaný ako luxusný automobil s určitými špecifikami. Dizajnéri sa teda pustili do práce. Zatiaľ čo Italdesign navrhol model, ktorý nazval crossover s moderne tvarovanou karosériou, Pininfarina chcel využiť DNA predchodcu a zameral sa na moderne stvárnené miniauto.

VÝVOJ S KNIŽNOU ZÁPLETKOU

Schvaľovanie dizajnu v procese vývoja automobilu smerovalo k využitiu myšlienkového návrhu dizajnu karosérie podľa Pininfarinu. Boli vypracované ďalšie modely a presnejšia definícia karosérie, ktorú možno vidieť na obrázku č. 7. Keď však v roku 1979 nastúpil do vedenia Fiatu Vittorio Ghidella, došlo k zmene. Pôvodný návrh od Italdesignu presmeroval k typu Fiat Uno a nariadil, aby sa pre Lanciu v Centro Stile Fiat vypracoval ďalší variant. Vývojový tím LANCIE ostal vo veľkom sklamaní, že stratili tisíce hodín práce a po nezhodách dokonca niekoľko ľudí z Fiatu odišlo.



■ Obrázok 5 Dizajnový model s presklenou zadnou časťou z dielne spoločnosti Pininfarina [Zdroj: Car Design Archives]



▲ Obrázok 6 Ideový návrh mestského „crossoveru“ od Pininfarinu so špecifickým umiestnením spätných zrkadiel a originálnou maskou chladiča v tvare loga Autobianchi [Zdroj: Car Design Archives]



▲ Obrázok 4 Dizajnový model z dielne spoločnosti Italdesign [Zdroj: Car Design Archives]



▲ Obrázok 7 Definovaný dizajn karosérie od Pininfarinu [Zdroj: Car Design Archives]

POMALÝ NÁVRAT K PROJEKTU

Presunutý dizajn karosérie pod Fiat sa však dočkal úspešného uvedenia do sériovej výroby ako známy Fiat Uno. Nový projekt pre Lanciu sa plnohodnotne opäť podarilo rozbehnúť až v roku 1981. Začal sa prvýkrát označovať ako Y10. Autorom nového dizajnu typu Y10, ktorý sa dočkal sériovej výroby, bol Antonio Piovano, vtedajší dizajnér Centro Stile Fiat.



▲ Obrázok 8 Inovatívny interiér s koženými sedadlami od Pininfarinu. Aj tento skončil ako Fiat Uno [zdroj: Car Design Archives]



◀ Obrázok 9 Kresba dizajnu karosérie typu Y10 od Antonia Piovaniho [zdroj: autoblog.it]

Nový projekt Y10 už mal jasne definované technické špecifiká - aerodynamická karoséria, dvere batožinového priestoru zo vstrekaných kompozitných materiálov pre zmenšenie hmotnosti, strecha bez odkvapových líšt, športová verzia s turbom alebo kompresorom, riadenie s premenlivým prevodom otáčania a komfortne nalaďené zavesenie kolies. Vedenie automobilky požadovalo, aby bočný profil automobilu štýlisticky pripomínalo klin v čo najjednoduchšom možnom stvárnení.

SÉRIOVÁ PODOBA

Vývoj napokon trval omnoho dlhšie ako sa očakávalo, a to najmä pre vysokú úroveň zadaných požiadaviek. Vývojový tím musel na ceste k sériovému vozidlu pristúpiť k viacerým kompromisom. Napríklad dvere batožinového priestoru ostali ocelové, ale aspoň na odlišenie - lakované vždy v matnej čiernej farbe. Výsledkom sa stal malý trojdverový hatchback s priečne uloženým motorom a pohonom prednej nápravy. Použitá bola zavesenie prednej nápravy typu McPherson, vzadu bola využitá náprava typu Omega. Napriek minimalistickej dĺžke len 3,37 metra si typ Y10 okamžite získal označenie „Rolls-Royce“ do mesta. Pod karosériu ukryl nevšednú techniku a vzhľadom na svoju triedu nebývalo luxusnú výbavu.

Nový typ Y10 bol predstavený na autosalóne v Ženeve 17. marca 1985 ako Lancia. Napriek tomu, že niesol logo LANCIE, hovorilo sa mu „Lancia narodená ako Autobianchi“. Na niektorých trhoch sa Y10 z obchodných dôvodov predával aj s označením Autobianchi Y10. Vyrábať sa začal v roku 1985 v talianskej továrni Desio Autobianchi pri Miláne, neskôr sa výroba presunula do kedysi slávnej továrne Alf Romeo v Arese.

Karoséria aerodynamického typu Kammbach mala koeficient odporu vzduchu c_x len 0,31, čo je hodnota súčasných automobilov. Vďaka tomu bolo auto tiché, ale aj úsporné. Zatiaľ čo karoséria niesla prísne hranatý, no dynamicky vyzerajúci dizajn, interiér prekvapil svojou bohatosťou. Prístrojová doska a sedadlá mohli byť potiahnuté alcantarou alebo kožou, rádio sa ukrývalo v uzamykateľnej priehradke.

Elektronika bola prvýkrát považovaná za integrálnu súčasť vozidla v segmente malých áut. Nechýbali teda elektricky ovládané predné okná, ale aj elektrické vyhrievanie zadného skla. Prvýkrát bolo použité centrálné zamykanie a praktickejšie delenie zadné sedadlá. Malý automobil Y10 mal na želanie aj elektronicky riadenú klimatizáciu a digitálny prístrojový panel. Čelné sklo nebolo konvenčne osadené s gumovým tesnením, Taliani zainvestovali do toho, aby bolo inovatívne lepené. Spolu so zapustenými kľučkami dverí tak zlepšovali aerodynamiku.



▼ Obrázok 10 Kresba renderu sériového typu Lancia/Autobianchi Y10 [zdroj: autoblog.it]

VERZIE A MOTORY

Typ prišiel na trh v 85-tom roku v troch verziách – Y10 Fire, Touring a Turbo. O rok neskôr sa pridala verzia Fire LX. Pre pohon slúžili výlučne zážihové motory a premiéru tu mal úplne nový a prvýkrát použitý slávny motor FIRE (Fully Integrated Robotized Engine). Štvorvalec so zdvihovým objemom 999 cm³ na tú dobu prekvapil kultivovanosťou, malou spotrebou a veľkým krútiacim momentom dostupným už pri malých otáčkach. Práve po ňom boli pomenované verzie Fire a Fire LX.



▲ Obrázok 11 Technická kresba typu Lancia/Autobianchi Y10 [zdroj: Lancia]



◀ Obrázok 12 Interiér typu Lancia /Autobianchi Y10 – verzia Y10 Turbo [zdroj: Lancia]

▶ Obrázok 13 Lancia/Autobianchi Y10 vo verzii Selectronic s automatickou prevodovkou ECVT [zdroj: Lancia]

Zaujímavosťou je použitie brazílskeho štvorvalcového motora s objemom 1049 cm³ pre Touring. Motor využíval konštrukciu liatinového bloku a hliníkovej hlavy motora. Rozvod typu SOHC bol poháňaný remeňom.

Vo verzii Y10 Turbo bol použitý brazílsky motor z Touringu s turbodúchadlom značky IHI s vlastným medzichladičom. Malá Lancia bola „na stovke“ za 9,5 sekundy a dokázala jazdiť maximálnou rýchlosťou 178 km/h. Aby Ypsilon Turbo vydržal, konštruktéri navrhli výfukové ventily motora chladené sodíkom a dodávku benzínu do motora zabezpečili úplne novo vyvinutým elektrickým palivovým čerpadlom. Každý motor bol spárovaný s päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. V decembri 1989 debutovala verzia s automatickou prevodovkou Y10 Selectronic s ECVT, teda elektronicky riadenou prevodovkou s plynule meniteľným prevodom. Prevodovka Selectronic sa dodávala k motoru 1.1 Fire a mala plynule meniteľný prevod s elektromagnetickou spojkou – nie hydraulickou ako Fiat Uno Selecta. Prevodovku CVT vyrábala pre Lanciu japonský Fuji a bola rovnaká ako v Subaru Justy.

POHON 4x4

Už rok po premiére debutovala verzia s pohonom všetkých štyroch kolies označená ako 4WD. Lancia pripravila aj plastové doplnky karosérie, veľké zásterky a oproti bežnej verzii už dvojicu spätných zrkadiel. Pohon zadnej nápravy sa dal pomocou jednoduchého tlačidla na prístrojovej doske vypnúť. Pre Y10 4x4 bola vyvinutá špeciálna pneumatika s asymetrickým dizajnom. Vnútorňý dezén pre čo najlepšiu priľnavosť na snehu a v blate, vonkajší pre skvelé komfortné a akustické vlastnosti na cestnom povrchu. Výkon litrového Fire pre pohon všetkých kolies zväčšili na 50 k (37 kW) a neskôr, po modernizácii v roku 1989, ho nahradil rovnomenný motor s objemom 1,1 litra a výkonom 54 k (40 kW).



▲ Obrázok 14 Lancia/Autobianchi Y10 4x4 [zdroj: Lancia]

PRVÁ MODERNIZÁCIA Y10

Označovaná bola ako séria 2 a verejnosti bola predstavená v roku 1989. Priniesla mierne upravený vzhľad exteriéru, novšiu prístrojovú dosku, skôr sa však zamerala na techniku. Z Fiatu Tipo sa pod kapotu Y10 dostal motor 1.1 Fire s elektronickým vstrekaním paliva. Ukázalo sa, že komponenty náprav verzie Turbo výkon prepĺňaného motora nezvládajú, a tak ju v roku 1989 nahradila verzia GT s atmosférickým motorom s objemom 1,3 litra. K dispozícii boli dve verzie, nižšia s objemom 1297 cm³ s katalyzátorom a vyššia s objemom 1301 cm³ bez katalyzátora. Výkon bol zmenšený oproti pôvodnému Turbu na 72, resp. na 76 koní (54 kW, 57 kW), palivo tu bolo vstrekané elektronicky systémom od Magneti Marelli. V roku 1990 už mali všetky motory elektronické vstrekovanie paliva SPI a s výnimkou „väčšej“ 1.3 GT aj katalyzátor.

► Obrázok 15 Lancia/Autobianchi Y10 [Zdroj: FavCars.com]

DRUHÁ MODERNIZÁCIA

S presunom výroby do závodu Alf Romeo v Arese v roku 1992 odštartovala výroba Lancia Y10 s upravenou karosériou a novým interiérom, označenej ako séria 3. Y10 sa inšpiroval vtedajším typom Dedra, podľa ktorého mal riešenú prednú masku a úzke svetlá. Zadné svetlá prešli taktiež modernizáciou spolu s predným aj zadným nárazníkom. Modernejšia prístrojová doska, nový volant s integrovaným ovládaním rádia, kvalitnejšie plasty a nové čalúnenie boli zmenami v interiéru.



▲ Obrázok 16 Asymetrický dizajn pneumatík pre model Lancia/Autobianchi Y10 4WD [zdroj: Centro Storico Fiat]



▲ Obrázok 17 Modernizovaná Lancia Y10 GT už s logom Lancia [zdroj: FavCars.com]

ŠPECIÁLNE EDÍCIE

Typickým znakom modelového radu Ypsilon sú špeciálne série. Aj v prípade najstaršieho typu Y10 ich bolo na tú dobu hneď niekoľko – spomenúť možno Ego, Fila, Martini, Missoni alebo Avenue. Špecifikom verzie Missoni bol napríklad interiérový koberec rovnakej farby ako karoséria, či hnedé obloženie prístrojovej dosky a dverí. Verzie Ego boli špecifické koženým interiérom a Avenue interiérom čalúneným alcantarou nielen na sedadlách, výplniach dverí, ale aj prístrojovej doske. Pre vybrané trhy boli k dispozícii verzie Yearling, Chic alebo Avantgarde.



▲ Obrázok 18 Modernizovaná Lancia Y10 Fire [zdroj: FavCars.com]



Postupne sa Y10 predával aj v edíciách Mia 1 až 3, Iglo a Junior. Treba dodať, že každá táto verzia mala individuálne spracované čalúnenie interiéru a špecifickú výbavu. Práve takáto starostlivosť o modelovú paletu, precízne vypracovanie detailov sú nezvyčajné pre automobily v danej veľkostnej triede.

KULT YPSILON

Precízne vypracovanie detailov, odhlučnenie karosérie na vysokej úrovni, komfortné zavesenie kolies a konkrétne prvky ako elektronicky riadená klimatizácia, elektricky ovládané predné, ale aj výklopné zadné vetracie okná, sedadlá z pravej kože a čalúnená prístrojová



▲ Obrázok 19 Obnovená Lancia Y10 už vyrábaná v závode Arese patriacom Alfe Romeo [zdroj: FavCars.com]



▲ Obrázok 20 Inovovaný interiéru Lancia Y10 série 3 [zdroj: Lanciclub.net]

◀ Obrázok 21 Interiéru špeciálnych edícií si potrpeli na pestrosť a luxusný vzhľad [zdroj: Lancia]

doska. To sú prvky, ktoré vytvorili kult modelového radu Ypsilon určeného pre ľudí, ktorí nehľadali len nástroj prepravy do mesta, ale ako hovorí jedna z kampaní – „symbol statusu“.

Tri série a jeden veľký „facelift“ tvoria históriu prvej generácie moderného mestského automobilu. Podľa knihy „All Lancias“ bolo v rokoch 1986 až 1996 v Taliansku vyrobených celkovo 1610170 kusov Y10, typ 156. Kult typu pokračoval ďalšou generáciou – typom 840, ktorý sa do výroby dostal v roku 1996.

Článok bol vypracovaný s podporou projektu VEGA 1/0318/21



▲ Obrázok 22 Lancia Y10 Fila [zdroj: Lancia]

Technické údaje				
Rozmery v milimetroch				
Dĺžka		3390		
Šírka		1510		
Výška		1420		
Rázvor náprav		2159		
Motorová paleta				
Motor	Objem motora	Výkon	Krútiaci moment	Maximálna rýchlosť
1.0 FIRE 8V	999	45 k (33,5 kW) pri 5000 ot./min	80 Nm pri 2750 ot./min	150 km/h
1.0 FIRE 8V (4x4)	999	50 k (37 kW) pri 5500 ot./min	78 Nm pri 3500 ot./min	149 km/h
1.05 8V	1049	55 k (40,5 kW) pri 5850 ot./min	81 Nm pri 3000 ot./min	162 km/h
1.05 8V turbo	1049	84 k (62,5 kW) pri 5750 ot./min	122 Nm pri 2750 ot./min	178 km/h
1.3 GT	1301	75 k (56 kW) pri 5750 ot./min	100 Nm pri 3250 ot./min	175 km/h
1.3 GT katalyzátor	1297	71 k (53 kW) pri 5750 ot./min	100 Nm pri 3200 ot./min	170 km/h
1.1 FIRE 8V	1108	50 k (37 kW) pri 5250 ot./min	84 Nm pri 3000 ot./min	150 km/h
1.1 FIRE 8V	1108	54 k (40 kW) pri 5500 ot./min	85 Nm pri 3250 ot./min	155 km/h



Zdroje:

- [1] Driven To Write, Small Wonder : 2, <<https://driventowrite.com/2016/12/16/1985-lancia-autobianchi-y10-history/>>
- [2] Autobianchi, <<https://en.wikipedia.org/wiki/Autobianchi>>
- [3] Drivetribe, 35th anniversary of the Lancia, <<https://drivetribe.com/p/35th-anniversary-of-the-lancia>>
- [4] Car Design Archives, <<https://www.facebook.com/cardesignarchives/>>
- [5] Autoblog, Autobianchi Y10, <<https://www.autoblog.it/post/138765/autobianchi-y10>>
- [6] Y10club.it, <<http://www.y10club.it>>

Bentley & Breitling

Bentley, výrobca legendárnych automobilov, Breitling, fenomén vo svete hodín. Dva silné elementy, odlišné sféry pôsobenia, ale s rovnakým zmyslom pre výnimočnosť a absolútnu dokonalosť.



Len málokomu je však známe, že spojenie týchto legendárnych značiek má i osobný rozmer z konca 40-tych rokov 20. storočia. V tom čase, Willy Breitling, predstaviteľ spoločnosti G. Léon Breitling S.A. so sídlom v Ženeve, cestoval svojim automobilm Bentley Mk.VI so zákazkovou karosériou britskej spoločnosti H.J. Mulliner z roku 1947 nielen za svojimi pracovnými záležitosťami po Švajčiarsku a v zahraničí, ale i na miesta letných dovolení jeho rodiny, a to do Buchillonu neďaleko Ženevského jazera. Kvalita a spoľahlivosť Bentley Mk.VI v každodennej prevádzke ho presvedčili o výnimočnosti týchto automobilov.

Po uplynutí desiatok rokov, toto spojenie pripomenula značka Breitling i v rámci kolekcie Breitling for Bentley klasickým chronografom, ktorý rovnako ako vozidlá Bentley Mk.VI, vyrábané v rokoch 1946 až 1952, stavila na kvalitu a luxus tradičného nadčasového štýlu.

Kolekcia hodín Breitling for Bentley je perfektná symbióza techniky a estetiky pre znalcov výnimočnej švajčiarskej kvality a klasickej britskej elegancie.

Súčasná spolupráca týchto dvoch svetových značiek, ktoré vo svojich odvetviach ponúkajú špičkové výrobky najvyššej kvality, sú širokej verejnosti známe. Každému sa rýchlo v mysli vybaví, pri pohľade na chronografy triedy Breitling for Bentley, určitý špecifický detail dizajnu luxusných automobilov Bentley.

Mercedes Benz 190 (W201)

V decembri roku 1982 sa predstavil úplne nový malý Mercedes



Dizajnéri venovali aerodynamickému odporu veľkú pozornosť. Prototypy dôkladne testovali v aerodynamickom tuneli. Mimochodom, za dizajn bol zodpovedný taliansky karosár Bruno Secco

Koncom roka 1982 bol predstavený nový malý Mercedes. To, čo sa spočiatku pre automobilku zdalo ako krok do neznáma, viedlo k vzniku úspešnej modelovej triedy C. Mercedes bol v povedomí zapísaný vždy ako výrobca luxusných vozidiel vyššej triedy. Technické novinky v 30. rokoch samozrejme viedli k rastu cien vozidiel, ktoré si mohli dovoliť len najmajetnejší klienti. Ropná kríza v polovici sedemdesiatych rokov zamestnala najmä výrobcov luxusných automobilov otázkou ekonomickosti. No a z USA, ako jedného z najdôležitejších trhov Mercedesu prišiel tiež jeden zaujímavý poznatok. V rodine, kde už bol jeden veľký Mercedes, chceli i manželky vlastniť a jazdiť s bezpečným, ale menším vozidlom.

SPÄŤ NA ZAČIATOK

V lete roku 1975 sa objavila správa o súčasnej situácii osobných automobilov a ich budúcom vývoji. Na základe toho si vedúci predstavitelia spoločnosti Daimler-Benz uvedomili, že bez rozšírenia ponuky produktového radu nadol nemajú zaručený úspech na prežitie. Hneď na jeseň 1976 sa začalo s prípravou projektu „Baby-Mercedes“. Úlohou bolo navrhnúť typ s rozmermi, ktorý by usporil 30 cm z dĺžky, 10 cm zo šírky a 280 kg z celkovej hmotnosti vozidla z typu W123, ktorý práve prichádzal na trh. Nový typ mal osloviť v prvom rade mladých klientov. Od polovice roku 1978 sa pracovalo na podvozku, novom podvozku a modernej karosérii. Práca potom dostala už rýchly spád. Na jeseň roku 1981 začali s ručnou výrobou prototypu, vo februári 1982 pripravili nultú overovaciu sériu a v septembri začala sériová výroba, spočiatku 100 kusov denne.

PREDSTAVENIE

S veľkými obavami sa očakávali reakcie predstavenia nového Mercedesu 190, ktoré pripadlo na 8. decembra 1982. Koniec koncov, išlo o výrobcu luxusných automobilov a teraz prichádza so „skromným“ typom bez akýchkoľvek zbytočných okras. Prvé modely typu 190 mali štvorvalcové motory - karburátorový s výkonom 66 kw a 190 E s 90 kW. Úvodné ceny modelov boli 25 538 resp. 27 742 DM (nemeckých mariek). Pritom príplatkový zoznam bol v porovnaní s dnešnými cenníkmi veľmi obsiahly. Ak ste chceli mať vonkajšie spätné zrkadlo priplatili ste si 153,- DM, za otáčkomer 226,- DM, uzamykateľná schránka pred spolujazdcom stála 29,- DM, posilňovač riadenia 819,- DM, tónované skla 333,- DM

Až 16-ventilovým motorom objemu 2,3 l si začal získavať čoraz viac sympatizantov



alebo centrálne zamykanie 412,- DM. Päťstupňová prevodovka bola k dispozícii od septembra 1983. Jediné, čo bolo od začiatku v sériovej výbave pre všetky modely, bol antiblokovací systém (ABS), jeden (čelný) bezpečnostný vankúš pred vodičom, klimatizácia a oddelené vykurovanie, tempomat, vyhrievané sedadlá a diskové brzdy na všetkých kolesách.

PRVÝ TLAČENÝ PROSPEKT BOL VYDANÝ V OKTÓBRI 1982

Ešte začiatkom roka 1983 boli klienti zdržanliví a úlohou distribútorov bolo zmeniť vnímanie značky. Až rozšírením palety modelov 190-ky o poháňaný vznietovým motorom a športový model 190E 2.3-16 v priebehu roku 1983 získal nový malý typ Mercedesu sympatie mnohých klientov. V novembri 1985 išla výroba už na plné obrátky, s ročnou produkciou 100 000 vozidiel a v polovici roku 1988 dosiahol počet vyrobených kusov 190-ky jeden milión.

Od septembra 1988 mal tento typ nové lakované nárazníky a bočné ochranné pásy. Nové boli aj predné sedadlá s výškovo nastaviteľnými bezpečnostnými pásmi a elektricky ovládaným pravým vonkajším zrkadlom. V ďalších rokoch sa rozšírila paleta modelov o 190D 2.5 Turbo, 190E 2.6 a 190E 1.8, posledný model nahradil pôvodnú „dvojlitrovú“ verziu MB 190. Od januára 1991 mala „stodevätidesiatka“ dvojitý výfuk, ktorý zväčšoval výkon o 4 k na 122 koní (90 kW), pri modeli 190E 2.0 a pri modeli 190E 2.3 na 136 koní (100 kW). Od februára 1992 bola k dispozícii „nadupaná“ verzia 190E 3.2 AMG s výkonom 172 kW.

Z histórie automobiliek vieme, že akonáhle sa začínajú objavovať špeciálne modely, príde v krátkom čase k zámene typu. V roku 1992 Mercedes prišiel s akčnými modelmi Avantgarde rosso (1.8), azzurro (2.3) verde (D 2.5) a nakoniec akčným modelom MB 190 Berlin 2000 sozdvihovými objemami motora 1,8, 2,3 a 3,2 l. Vo februári roku 1993 sa výroba MB 190 W201 ukončila.

Za desať rokov produkcie sa vyrobilo viac ako 1,8 milióna automobilov Mercedes-Benz 190. Za celé to obdobie bol v ponuke len v jednej karosárskej variácii – ako štvorverový sedan. Kompaktná samonos-



◀ Typickú mercedesovskú masku chladiča dopĺňali veľké reflektory, ktoré nadväzovali na smerovky v rohoch karosérie

▼ Veľa vecí bolo za príplatok. Jediné čo bolo od začiatku v sériovej výbave pre všetky modely, bol antiblokovací systém (ABS), čelný bezpečnostný vankúš pred vodičom, klimatizácia a oddelené vykurovanie, tempomat, vyhrievané sedadlá a diskové brzdy na všetkých kolesách



▼ Za desať rokov produkcie sa vyrábal len s jedným typom karosérie – štvordverový sedan



ná karoséria s rázvorom náprav 2665 mm a s vonkajšími rozmermi 4420 x 1678 x 1383 mm mala v bočnom profile jemne klinový tvar. Vpredu typickú mercedesovskú masku chladiča dopĺňali veľké svetlá, ktoré nadväzovali na smerovky v rohoch karosérie. Dizajnéri venovali zvláštnu pozornosť aerodynamickému odporu, prototypy testovali v aerodynamickom tuneli. Mimochodom, za dizajn bol zodpovedný taliansky karosár Bruno Secco, ktorý skôr ako prišiel do Mercedesu, pracoval v štúdiách Ghia a Pininfarina. Jeho prvým samostatným konceptom v Mercedese bol koncept C111/III v roku 1977 a potom MB W123 tzv. piano. Spolu s malou hmotnosťou vozidla 1130 kg (190 E mal o 30 kg viac) mal veľmi priaznivú spotrebu približne 10 l/100 km. Úspora hmotnosti neubrala na bezpečnosti vozidla, vďaka vidlicovému deformačnému členeniu konštrukcie prednej časti karosérie a výstuhám v dverách. Najmenej 47 % produkcie smerovalo do zahraničia, z toho 10 % len do USA.

WALTER GOTSCHKE

Z výtvarníkov, ktorí sa upísali automobilom, je len málo takých, ktorí získali medzinárodné uznanie už za svojho života. Patrí k nim aj Walter Gotschke.

Majstrovsky vedel zachytiť súhru vozidla a špecifickú charakteristiku každého pretekára a jeho štýl jazdy. Gotschkeho obrazy nás aj dnes vtiahnu do atmosféry pretekov so všetkými zvukmi a vôňami motoristického športu. Jeho impresionistické maľby zachytávajúce autentické historické udalosti vyhľadávajú zberatelia plagátov po celom svete.

konali ďalšie preteky a pri tej príležitosti vypísala Česká automobilová asociácia súťaž o najlepšiu reklamnú plagát. V tejto súťaži Gotschke zvíťazil a získal tak voľný vstup na všetky súťaže.

Gotschke uverejňoval svoje skice aj v novinách. Po skončení štúdia sa Walter Gotschke nevenoval architektúre, ale pracoval ako grafik na voľnej nohe. Na jar roku 1938, keď sa vyostřila politická situácia v Československu a Rakúsko bolo pripojené k nemeckej ríši, podnikol Gotschke cestu do Nemecka a snažil sa nájsť si prácu v niektorej automobilke. Tú našiel 1. júna 1938 v spoločnosti Daimler-Benz v Štutgarte. Jeho práca spočívala vo vytváraní technických výkresov, rôznych perspektív a označovaní leteckých a lodných motorov. Koncom roku 1939 sa Gotschke oženil s dcérou brnenského profesora, Erikou Krohmerovou a spoločne odcestovali do Štuttgartu. Rok nato vytvoril pre spoločnosť Daimler-Benz v rámci súťaže kalendár, pri výrobe ktorého použil maliarsku techniku kvaš, ktorá ostala pre neho typická až do konca života.

VOJNOVÉ ROKY

V roku 1940 bola kvôli reorganizácii výroby na vojnové účely obmedzená činnosť reklamného oddelenia spoločnosti Daimler-Benz a Gotschke bol prepustený. Krátky čas pracoval ako grafik na voľnej nohe pre rôzne časopisy a vydavateľstvá. V júli 1941 musel narukovať a bol pridelený do propagandistickej jednotky, ktorá sledovala postup tankových divízií pri útoku na Sovietsky zväz. Pre časopis Signal vytvoril rad kresieb zachytávajúcich boje nemeckých divízií a ich postup od hraníc až k Leningradu. V roku 1942 dostal cenu Carla Schnebela, ktorá sa udeľovala každoročne za kresby pre vojnové spravodajstvo. V novembri 1942 sa Gotschke presunul do Francúzska, kde okrem iného vytvoril sériu kresieb potopenia časti francúzskej flotily v prístave Toulon a demontáž iných lodí v meste Marseille.

V roku 1943 nakladateľstvo A. Daehler-Verlag dodalo z poverenia OKH k narodeninám Adolfa Hitlera mapu ruského ťaženia, ktoré bolo doplnené Gotschkeho kresbami. Tie Hitlera tak zaujali, že prejavil záujem stretnúť sa s ich autorom. Na základe toho bol Gotschke prevelený z Francúzska do Nemecka, ale k stretnutiu s Hitlerom nikdy nedošlo. Prijal ho len generálplukovník Guderian a Gotschke bol pridelený k tankovej škole v Postupime. V roku 1943 sa mu narodila druhá dcéra (prvá v roku 1941). Jeho žena Erika bola spolu s deťmi evakuovaná do Karlovíc v Sliezsku. Avšak v januári 1945 sa pri požiari obe deti otrávil dymom. Gotschke potom sprevádzal svoju ženu do Tirolska. Pretože chcel byť v jej blízkosti, prihlásil sa k tamojšiemu švábskemu pešiemu pluku. Následne bol poverený činnosťou lavínovej hliadky a súčasne pomáhal miestnym roľníkom ako pastier dobytky. Po kapitulácii Nemecka sa ako vojak dostal do amerického zajateckého tábora. Odtiaľ bol ale prepustený. Do Šudiet sa už vrátiť nemohol, preto si našiel nový domov v Tirolsku. Najprv síce opäť pásol kravy, ale netrvalo dlho a jeho skice začali vychádzať v časopise Tiroler Tageszeitung.

AUTOMOBILY

Vďaka svojej práci si postupne získaval všeobecné uznanie a nové zákazky. Prestažoval sa do Stubaitalu, čo je dnes známe turistické stredisko v Tirolsku. Tu si zriadil malý ateliér a vo februári 1946 sa mu narodila tretia dcéra. Pre jeho ďalšiu prácu sa stal rozhodujúcim zážitok, keď v rakúskom meste Bregenz stretol kolónu amerických áut smerujúcich na oslavy do Švajčiarska. Od roku 1949 opäť pracoval prevažne pre spoločnosť Daimler-Benz. Aby bol bližšie, presťahoval sa do Štuttgartu. Potom v roku 1951 uverejnil v časopise Das Auto článok „Automobilarchitektur – Eine fast zu späte Betrachtung der Formprobleme im Automobilbau“. Predseda Daimler-Benz považo-



Mimoriadne expresívny dizajn piateho ročníka Veľkej ceny Československa. Nemecké Strieborné šipy, ktoré rok predtým začali zbierať úspechy na pretekárskych okruhoch, prišli v roku 1935 na Masarykov okruh. Víťazstvo z týchto pretekov si vtedy odniesol Bernd Rosemeyer. Plagát rozmeru 92,3 x 125,5 cm podľa návrhu Waltera Gotschkeho vytlačila pražská tlačiareň V. Neubert. Na aukcii plagátov v New Yorku v januári roku 2014 sa jeden z nich predal za cenu 26 000 USD.

val článok za kritiku svojich produktov, preto s Gotschkeom ukončil spoluprácu. Ten však automobilový priemysel neopustil. Najal si ho nemecký Ford ako grafika pri propagácii nového typu Ford Taunus M. V ďalších rokoch potom spolupracoval so spoločnosťami MAN, Klockner-Humboldt-Deutz (neskôr Magirus Deutz), Kassbohrer, Shell, Maybach, Goodyear, Gulf Benzol, Austin, Ford England, Fiat, Nissan, Volkswagen, Clymer Publications a množstvom ďalších. Vo februári 1955 sa mu narodil syn.

Keďže od šesťdesiatych rokov v reklame nahrádzajú kresby fotografie, ťažisko prác Gotschkeho sa presunulo k ilustráciám v motoristických časopisoch ako Motor-Revue, AMS, Sports-Illustrated, Quattroruote, Road & Track, Automobile Quarterly. V roku 1976 zomrela jeho manželka Erika Gotschke. O päť rokov neskôr sa druhýkrát oženil. Za manželku si zobral o 26 rokov mladšiu Gerhild Drückerovú, ktorá ho v práci mimoriadne podporovala a dodnes šíri jeho meno. O jeho práce sa začali zaujímať zberatelia automobilového umenia, jeho práce boli prezentované na výstavách a stal sa členom Automotive Fine Art Society (AFAS). Na začiatku deväťdesiatych rokov sa odsťahoval na vidiek a stiahol do ústrania.

Popri reklamných kresbách ostali jeho najobľúbenejšou témou automobilové súťaže až do roku 1985, kedy úplne stratil zrak. A 28. augusta v roku 2000 zavrel oči naposledy.

UŽ 70 ROKOV: SVETOVÁ JEDNOTKA – V SÉRII *Herpa Cars*

(MODELÝ AUTOMOBILOV 2022 v M 1:87/H0)

Keď sa pred 70 rokmi po prvý raz na stránkach modelárskych časopisov objavili prvé štyri modely osobných automobilov novej značky HERPA v mini mierke M 1:87/H0, vyrazili zberateľom dych: boli na nerozoznanie od svojich skutočných predlôh!



Časom sa mi tieto prvé modely dostali do rúk a bolo jasné, že aj tu retuš vtedy vylepšovala realitu... HERPA, našťastie, pri ďalších novinkách série Herpa Cars/Autá stále viac zlepšovala ich detaily – dávno platí, že predloha a model sú na pohľad veľmi identické... Čo platí aj o modeli a jeho predlohe najvyrábanejšieho osobného automobilu sveta: VW Chrobák (predloha) parkuje už desaťročia, skvele udržiavaný, priamo pred vchodom do jej budovy v Diethenhofene. V roku 2019 sa medzi autičkami en miniature objavil prvý „PYRASER I“ spoločnosti Thoma Transporte (D) – okamžite ho vypredali. Bohato pomalovaný ťahač MAN TGX GM a obe skrine totiž dizajnér Walter Rosner striekacou pištoľou nastriekal zo všetkých strán tak pestré, že v aktuálnej ponuke noviniek priam „svietil“. 2022 sa všetko zopakovalo s novinkou, modelom „PYRASER II“. I ten vypredali ihneď! Útecha? Tešme sa na jeho prípadnú ďalšiu sériu, ktorá však istá nie je: potlač takýchto modelov je náročná a drahá... Ak by druhá séria nebola? Ostane aspoň spomienka v podobe nášho obrázka. Hoci vieme, že sú aj obchodníci, ktorí vyhľadávajú model skladujú roky – neskôr ho predajú zberateľovi za viacnásobok pôvodnej ceny. To, že ženy majú prednosť aj v manželstve, potvrdila teraz HERPA opäť: už prv zaradila medzi novinky ťahač s návesom „Babe Tamara“ (manželkin), 2022 aj ťahač DAF XF SSC so sedlovým návesom s nápisom JOKER TRUCKS.DE – len na jednej strane – jej manžela, špeditéra Henry Tuttasa. Takže obaja majú doma svoje silné mašiny – spolu



Ing. Štefan ŠTRAUCH
Foto: archív The World en miniature a Branislav KOUBEK



▲ Sú tu 70 rokov, s každoročne novými modelmi automobilov - 2022 vrátane... Zo série Herpa Cars/Autá je najfarebnejší nový Py-raser II s ťahačom MAN TGX FM a dvoma novými „skriňami plnými nápojov“ tu v M 1:87/H0. Predloha: Thoma Transporte (D)

◀ Sídlo spoločnosti HERPA v hornobavorskom Diethenhofene: nie náhodou parkuje pred ním najvyrábanejší automobil sveta, VW Chrobák...



▲ DAF XF SSC so sedlovým návesom „Joker Trucks“ špeditéra H. Tuttasa v M 1:87/H0. Manžel H. Tuttasa jazdí na svojom oplachte-nom „dafa“, manželka-špeditérka má svoj vlastný! Šťastné to manželstvo...

▼ Jednofarebné, veľkolepo pôsobiace aj v M 1:87/H0, nové „Švédske kombi“ J.Carlssona/DHL z mesta Örebro - Scania CS 20 HD s radmi reflektorov vpredu. Ký div, keď v Škandinávii majú v zime svetla pomenej...



najmenej dve. Uvažovali sme, či nový model manžela ukázať aj z druhej strany... s fotkou manželky „oben ohne“/hore bez“. No blížila sa Vianoce, vraj sviatky mieru a pokoja (kiežby už aj na Ukrajine!) – načo provokovať ešte aj „en miniature“ moralistky zrelišieho veku? Zvedavý si ho kúpi – a vec posúdi sám...

Čo zapríčinilo, že medzi novinkami 2022 dominujú hlavne „ťažké váhy“ – ťahače s návesmi (aj v mini vitrínkach PC)? Zrejme to, že sa predávajú za väčšie ceny – ročný hospodársky obrat sa aj číselne splniť musí! Hoci to iba jednofarebné, žlté, no najväčšie z noviniek je „Švédske kombi“ Jimmiho Carlssona/DHL z mes-

◀ Symbol doby? Scania CR 20 ND s návesom naloženým guľatinou – po toľkých prírodných smrŕtiach všade to ani neprekvapuje... (M 1:87/H0)



ta Örebro – s ťahačom Scania CS 20 HD aj v M 1:87 pôsobí ako predloha na siedmich nápravách – veľkolepo a príťažlivo! Iste bude preto aj súčasťou zbierok mnohých Škandinávcov: tí značku HERPA milujú tak, ako aj ich veľké „vlaky na cestách Škandinávie“ – na pneumatikách... Viete, ktorá tohoročná novinka nás potešila obzvlášť? M-B Actros'18 so sedlovým chladiarenským návesom z (pod)série „Sedem divov sveta“ s témou „Vikingovia“ – už druhý raz... Často platí, že keď predloha modelu po rokoch doslúži, a jej majiteľ si nevie predstaviť, že by svoje najkrajšie vozidlo už nemal, kúpi nový ťahač rovnakej značky, a náves si dá namaľovať znova od toho istého dizajnéra, hoc aj s novými obrazmi, ako mal pôvodný motív. Lebo sa stal trvalým symbolom pre jeho spoločnosť, čo v konkuren-cii znamená veľké plus! Síce aj náš pôvodný model z dvanásťkusovej série „História ľudstva“ už raz vo svojej vitríne/PC na čiernom podstavci s prie-hľadným krytom proti prachu i dotyku masných prstov už v našom archíve bol (hoci s inými obrazovými motívami nastriekanými „vzduchovým štet-com“ tým istým skvelým dizajnérom W. Rosnerom), onen model už dlhšie



▲ VW Touran a M-B triedy A v červenej metalíze – nie celkom rovnakej! (M 1:87/H0)

nevieme v archíve nájsť... Čo zamrzí vždy, keď otvoríme škatuľu s predtým už kompletnou historickou sériou – teraz len s jedenástimi modelmi. Ešte-že je tu odrazu nádej, že všetky historické témy budú v babičkinej škatuli od keksov kompletne opäť! Hm... asi za to môže ten malý, krásny, kovový Jaguar typ E v červenej metalíze z roku 1964 britskej spoločnosti LESNEY, kedy do Československa prvý raz po ostatnej svetovej vojne prenikli aj na náš trh jej svetoznáme „angličáky“ (už dávno sú pod americkou značkou), no keď HERPA zasa zaradí medzi novinky model nového osobného auto-mobilu v tak atraktívnej červenej metalíze, začíname opäť snívať... Tento-raz sú to hneď dve jej novinky: VW Touran v kráľovskej červenej metalíze a M-B A-triedy v patagónskej červenej metalíze – oba v M 1:87/H0. Už dlhšie figurujú medzi novinkami HERPA aj modely vozidiel so značkou „Acargo“ – v roku 2022 oslavuje svoje prvé desaťročie. Na scénu ju v M 1:87 dotiahol ťahač Volvo FH GI. XL so sedlovým návesom a 20-palcovým kon-tajnerom s nápisom MAERSK Rainbow/Dúha, HAMBURG. Predloha patrí známej kontajnerovej spoločnosti – jej kontajnery vidno v prístavoch, na železnici, aj diaľniciach všetkých kontinentov – v nenápadných farbách. Aby nebola na kontajneroch prívelmi vidieť ich opotrebovanosť, či vplyvy počasia na rôznych kontinentoch. Ak by ich všetky museli natierať farbami dúhy, spoločnosť by už dávno vyšla na psí tridsiatok... a jej kontajnery by mali zrejme prívlastok „najošuchanejšie“ – keďže na farebných náteroch je ich opotrebovanie oveľa viditeľnejšie. Napokon, kto svoje mini modely áut neparkuje vo vitríne zamedzujúcej nielen prístupu prachu, ale aj UV žiare-



▲ Vianočný ťahač Herpa 2022: Renault T facelift s 15 m sedlovým návesom. (2022 však absentuje jeho každoročná súčasť, vianočný osobný automobil

◀ VW6. 6.1 California – čo znamená bodka za druhou šestkou? Že predloha i model majú už novú karosériu...

◀ M-B Actros '18 s chladiarenským sedlovým návesom - a už druhou verziou témy „Sedem divov sveta“ z historickej série „Herpa - Dejiny sveta“ 3.2 a la Schumacher

niu priamych slnečných lúčov, ten o tom už svoje vie: pôvodný svieži „lak“ jeho modelov mu postupne bledne... Aj preto HERPA svoje najprestížnejšie modely áut upevňuje na čierny plastový podstavec zakrytý prieľadným kry-tom, tzv. PC – chráni i proti dotyku masných prstov! Idú Vianoce... a čo tradičné vianočné motívy na až dvoch vianočných modeloch áut HERPA? Boli sme prekvapení: kým tentoraz nepomaľovaný ťahač Renault T facelift svoj 15 m dlhý vianočný „kufor“ s nádherným obrazovým motívom na oboch stranách a vzadu na scénu dotiahol, s podobným motívom ozdobený osobný automobil po prvý raz – vypadol! Škoda... Ale, veď žiadny človek predsa nemôže mať všetko (ani tí nešťastne postihnutí, vidiaci iba tie vysnívané pe-niaze – čoby svoje! Ktorých ale nikdy nebudú mať dosť...).

Preto si radšej úprimne zažejte to naozaj dôležité: pevné zdravie a duševnú pohodu – seba i ostatných! Lebo ak ešte dokážeme snívať, a iným pritom neublížujeme, môžeme veriť, že zas bude aj dobre – žeby už v roku 2023?

▼ Niektorá rád fialky, spoločnosť Stelzl z bavorského Bayern/Heldecku už dlhodobo fialovú metalizu: aj na najnovšom modeli známej série Herpa, Scania R '13 TL - tentoraz s Eleanor...



▲ Sériu stavebných strojov doplní model v tradičnej M 1:87/H0 – „funkčný“ mobilný bager A 920 Litronic značky Liebherr (D)

▲ 10 rokov značky Acargo pripomí-na nový model podľa predlohy s 20-palcovým kontajnerom MAERSK Rainbow/Dúha z Hamburgu (D) v M 1:87/H0



Strieborné jubileum 2022: na obálke jubilejného čísla magazínu WINGSWORLD (č. 3/jún 2022) spoločnosti HERPA sú oba modely len s dodatočne vymyslenými nápismi – poznáte však ich reálne predlohy?
(Odhalenie je na začiatku textu článku – so zaujímavosťami)



ŠTVRTSTOROČIE MAGAZÍNU WINGSWORLD (SVET KRÍDEL)

Najoblúbenejšími zberateľskými mierkami modelov lietadiel európskej jednotky HERPA sú M 1:500 a M 1:200 (no vyrába ich aj v ďalších mierkach). Isté je, že k ich svetovému úspechu u zberateľov prispieva už 25 rokov aj podnikový magazín WINGSWORLD/SVET KRÍDEL

Tlačia ho na stranách vedľa seba dvojjazyčne: nemecky a anglicky. Jeho prednosť: súbežne s modelmi lietadiel zo série HERPA WINGS/HERPA KRÍDLA približuje zberateľovi aj reálne svety ich predlôh a prostredí, v ktorých sa pohybujú dnes, či fungovali včera. Modely na obálke WINGSWORLD č. 3 z júna 2022: dolu modrý Boeing 747-400, americké lietadlo so širokým trupom, vyvinuté Boeing Commercial Airlines – neustále modernizované. Technické údaje: hmotnosť 183 500 kg, cestovná rýchlosť 933 km/h, dolet 13 450 km, dĺžka 71 m, max. rýchlosť 988 km/h, náklady na jeden kus 234 000 000 – 266 500 000 USD, typy motorov: General Electric CF6, Rolls-Royce RB 211, Pratt & Whitney PW 4000. Tento model HERPA v M 1:200 v roku 1997 dostalo prvých tisíc predplatiteľov nového magazínu zdarma – ako podakovanie za podporu pri jeho štarte... Červený model vzadu je Douglas DC-3, amerického dvojvrtuľového dopravného a transportného lietadla z 30./40. rokov 20. storočia. Vyvolalo revolúciu v leteckej doprave – ide o jedno z najvýznamnejších lietadiel leteckej histórie. Prvý let malo 17. 12. 1935, American Airlines ho zaradili do prevádzky 25. 6. 1936. Vyrábali ho v rokoch 1936/1942 a 1950 – spolu 607 kusov. Cena 79 500 USD (2018 zodpovedala 1 452 805 USD). Obsluha 2 osoby, preprava 21 – 32 osôb. Rozpätie 29,00 m, plocha krídel 91,70 m², dĺžka 9,70 m, hmotnosť (prázdna) 8300 kg, vzletová 11 400 kg, max. rýchlosť 381 km/h, dostup 7300 m, dolet 1650 km... Licenčne vyrábaný v ZSSR (ako Li-2) a Japonsku (ako L2D). Vlastnila ich aj ČS letecká spoločnosť 1937/39. V r. 1998 bolo celosvetovo v službe ešte viac ako 400 kusov! Model en miniature je podľa predlohy majiteľa Dana Grydera, ktorý ju dozdobil a predvádzal aj na najväčšej leteckej šou sveta (Oskosh, Wisconsin/USA). Novinka „naj“ lietadla 2022: brazílsky Embraer E-Jet E2. HERPA 2022 ho ponúka v luxusnej verzii v M 1:200, i najmenšej M 1:500 – aj do kabelky dám „pre šťastie“. (Ukáže sympatickému chlapovi s čím sa hráš – a je tvoj i on!). Tie väčšie, „kráľovská veľkosť“, sú v darčekových škatulkách s prepracovanejšími detailami, info textom v angličtine na spodnej strane príklopu obalu, pod ním ochranné okienko: nech zvedaví model obdivujú, no prstami nezamastia – odtlačky na vyleštenom povrchu by rušili moment ohromenia a následný pôžitok! Viac prezrádzajú priložené obrázky elegantnej škatulky – obalu – dôkaz, že „obal

► **Skutočný Embraer E195-E2 TechLion pri západe slnka – tu z príklopu obalu modelu HERPA v M 1:200**

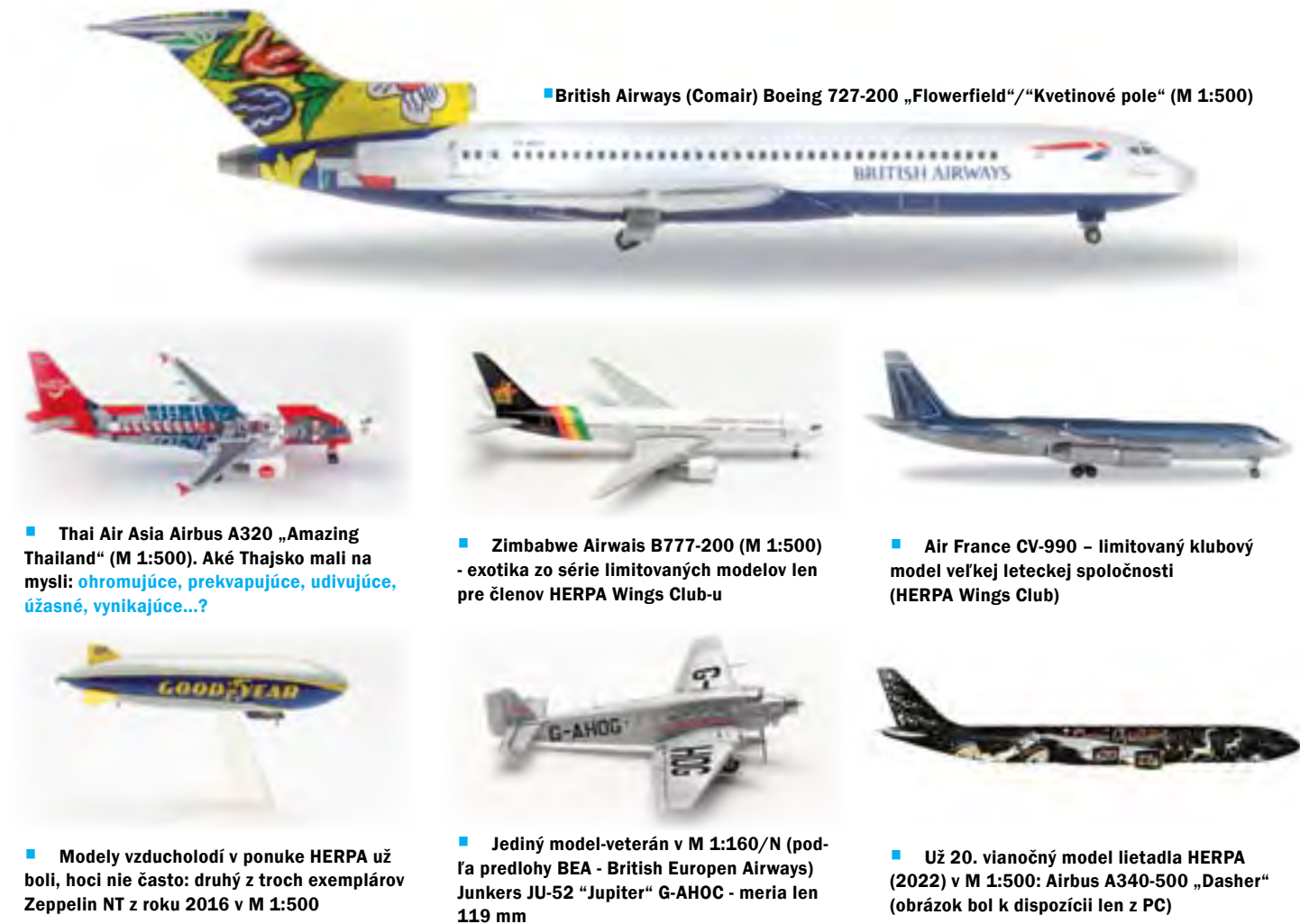
► **Ozajstný Embraer E195-E2 nad večerným mestom (časť dna obalu škatule)**

► **Aj spodný okraj obalu škatule, a nielen na pulte obchodu, zosilňuje dojem, že ide o super model lietadla v M 1:200**

► **Zadný okraj obalu škatule – netradične s hlavou grafického leva. Jeden z troch motívov zdobiacich dnes „záhadnú“ prednú časť trupu Embraera E195-E2 TechLion**



Ing. Štefan ŠTRAUCH
Foto: archív The World en miniature a Branislav KOUBEK



► **Thai Air Asia Airbus A320 „Amazing Thailand“ (M 1:500). Aké Thajsko mali na mysli: ohromujúce, prekvapujúce, udivujúce, úžasné, vynikajúce...?**

► **Zimbabwe Airways B777-200 (M 1:500) - exotika zo série limitovaných modelov len pre členov HERPA Wings Club-u**

► **Air France CV-990 – limitovaný klubový model veľkej leteckej spoločnosti (HERPA Wings Club)**

► **Modely vzducholodí v ponuke HERPA už boli, hoci nie často: druhý z troch exemplárov Zeppelin NT z roku 2016 v M 1:500**

► **Jediný model-veterán v M 1:160/N (podľa predlohy BEA - British European Airways) Junkers JU-52 „Jupiter“ G-AHOC - meria len 119 mm**

► **Už 20. vianočný model lietadla HERPA (2022) v M 1:500: Airbus A340-500 „Dasher“ (obrázok bol k dispozícii len z PC)**

predáva!“ Model možno aj nastoknúť na priložený priesvitný skladací stojan – a vznáša sa! Embraer E-Jet E2 je revolučné regionálne lietadlo z Brazílie, z rodiny troch dvojmotorových prúdových regionálnych dopravných lietadiel so stredným doletom (E175/E190/E195-E2) – jeho tri varianty majú úzky trup ako predchádzajúce verzie, avšak inovované krídla, citelne úspornejšie motory, novú avioniku, fly-by-wire systém (nahrádza ručné riadenie elektronickým) a o 40 % zväčšené batožinové priestory nad hlavou. Už v apríli 2017 mali 233 objednávok – nové stroje postrčili výrobcu do trojice najväčších v produkcii civilných lietadiel – k Boeingu a Airbusu. Prvý let sa uskutočnil 23. 4. 2016, zaradené do prevádzky 24. 4. 2018 (Wideroe), no slúži napríklad aj v Air Astana, národných aerolínií Kazachstanu (od 2001). Pôvodné hrôzostrašné (ale pôsobivé!) podoby dravcov na prednej časti Embraera E-Jet E2 (žraloka, orla, tigra) nahradila pri predlohe i modeli Herpa... už len grafická hlava leva. Perlička: dvere týchto lietadiel vyrába česká spoločnosť Latocoere Czech Republic... Modely vzducholodí tu už boli, v roku 2022 pribudne aj Zeppelin NT z roku 2014 – prvý z troch dodaných do USA výrobcovi pneumatík Goodyear. Výroba jeho komponentov bola v Nemecku, konečná montáž v hangári vzducholodí pri jazere Wingfoot Lake v štáte Ohio/USA. Druhý exemplár dostala v roku 2016 pani Savannah Jamesová, manželka hráča basketbalu a superstar NBA LeBrons Jamesa – obaja pochádzajú z Akronu, hlavného sídla spoločnosti Goodyear. Popri množstve letov pri početných športových akciách bol „Wingfoot Two“ prítomný aj pri veľkých udalostiach: finále NBA či udeľovanie Oscarov. V M 1:500 má hmotnosť len 117 gramov, cenu 30 €. Asi toľko stojí v rovnakej mierke aj atraktívny, v roku 1965 zavedený BAC 1-11 – prvý Jet/prúdové lietadlo (v detstve sme ho nazývali „tryskáč“) nasadzovaný írskou leteckou spoločnosťou Aero Lingus na európskych linkách. Posledné predlohy „One-Eleven“/1-11 boli z obehu stiahnuté po štvrtstoročí, v roku 1974 však dostali nový atraktívny náter, ktorý robí aj 54 gramový model v M 1:500 trvalo príťažlivým... Pokiaľ ide o ďalšie modely zo série HERPA WINGS na priložených obrázkoch, z archívu sme vybrali aj skupinku tých, ktoré HERPA vyrobila iba v limitovanom počte v M 1:500 – len pre členov svojho Wings Clubu. Ten svojim členom zaručuje rad exkluzívnych výkonov: šesť vydaní magazínu WingsWorld ročne, každoročný archív DVD s kompletnou dokumentáciou všetkých doposiaľ vyrobených Wings-modelov HERPA (podobný existuje aj pre jej Cars-modely automobilov). Umožňuje im prístup do exkluzívneho Online-Clubu

so všetkými modelmi HERPA, zaručuje nový limitovaný každoročný model lietadla v internetovom Online-Shope, aj v Museum-Shope priamo v sídle HERPA v Dietenhofene v Hornom Bavorsku. Ale aj na všetkých výstavných akciách s jej účasťou... To všetko rýchlo nahradí vstupný poplatok za členstvo aj v HERPA Wings Clube a automobilov v HERPA Cars Clube. Lebo i toto dnes patrí k skvelému marketingu spoločnosti, ktorá sa i takto vypracovala na svetovú jednotku v oboch modelových oblastiach: modelov lietadiel/Herpa Wings a modelov automobilov/Herpa Cars – vyrábaných podľa predlôh radu automobiliek z Nemecka i zahraničia – a výrobcov lietadiel v Rusku. Že hračky pre dospelých majú ešte aj iné modelárske oblasti, potvrdili v júni 2022 „mierne prekvapujúce“ titulky v médiách: **PODVODNÍK-ZBERATEL**: „Muž si za európske dotácie kúpil 8000 vláčikov!“. Aj-jaj... kde na ne vzal? Stačilo len, aby potom už hlavný páchatel a jeho dvaja spoločníci predstierali v ČR realizáciu „zložitých vedeckých projektov“ v odbore nano-technológie – a razom získali dotácie z EÚ, ba dokonca aj zo štátneho rozpočtu ČR... len aby prekonal aj Japoncov, ktorí zo svojich nano-nití tkajú aj handričky na utieranie okuliarov – bez nutnosti musieť predtým na ich sklá dýchať! Ako inde, i v ČR, v dodatočnom konaní, predkladali aj fiktívne podklady: vymyslené objednávky, faktúry, zmluvy... potvrdené falošnými pečiatkami a podpismi. Aby si mali kam postaviť aj veľké modelové koľajisko, investovali milióny i do nehnuteľného majetku... čo ich vyšlo na 50 miliónov českých korún (asi dva milióny eur). Policajti sa potom činili, všetko im zhabali – vraj im hrozí až 10 rokov odňatia slobody – len si predstavte, bez vláčikov! Lebo poškodili naraz EÚ i ČR... Čo dodať? Hádam len – taká je už doba, ktorú prežívame... ziaľ. Ja osobne napríklad s dôchodkom 452,- eur mesačne (s vysokoškolským diplomom) – bez citelnej úpravy penzie od roku 2007 smerom nahor... Aj s ostatnými normálnymi, slušnými dôchodcami v SR. Dodajme ešte, že jediným modelom lietadla v M 1:160/N je nemecká klasika z 30. rokov 20. storočia, Junkers JU-52 „Jupiter“, patriaci BEA (British European Airways). A čo tradičné vianočné lietadlo Herpa 2022 v M 1:500? Je ním Airbus A340-500 „Dasher“. Milujem angličtinu – pre jej širokú paletu možností môcť si vybrať... Ale, rozhodnime spolu, čo – slovo „dasher“ – tu vlastne znamená: elegán, fičúr, frajer, odvážlivec, švihák alebo trulo? Viac už nájdete v aktuálnych tohoročných číslach magazínu WINGSWORLD/SVET KRÍDEL. Všetky, aj tie staršie, sa však oplatí zbierať: kvôli zaujímavým informáciám a obrázkom, aké inde nájdete sotva...

Panta rhei - všetko plynie



Všetko sa mení. „Panta rhei - všetko plynie“, známa Platónova skrátená interpretácia zhruba 2 a pol tisíc rokov starého tvrdenia antického filozofa Herakleita z Efezu, citujem: „Zostupujeme i nezostupujeme do tých istých riek, sme to my i nie sme to my, lebo sa nedá dva razy vstúpiť do tej istej rieky“.

Jeden z najznámejších gréckych filozofov Platón to chápal tak, že všetko sa neustále mení, a preto neexistuje bytie v pravom zmysle slova.

Napriek obrovskému pokroku v neurovedách, zobrazovacích technikách, ako sú napríklad magnetická rezonancia, výskumov v kognitívnych vedách, zaoberajúcich sa skúmaním ľudskej mysle, teda procesov vnímania, myslenia, rozhodovania, učenia, konania, atď., a súvisiacimi otázkami, napríklad tým, ako sú tieto procesy implementované v mozgu, ani dnešná veda nám nedáva odpoveď na základnú otázku, ktorá tisíce ročia trápi filozofov, vedcov, religionistov, kazateľov, laickú verejnosť, atď. Čo vlastne je to tá samotná myšlienka? Odpovede na túto otázku sú veľmi vágne - neurčité, neisté, nejasné, nepresné. Jedna z nich hovorí o náhodnom, stále sa meniacom, komplexnom, hierarchickom, sieťovom usporiadaní synapsií mozgových buniek na úrovni atómov, v určitom okamihu. A zase nič. Sme na úrovni kvantovej fyziky, kde nič nie je stále, všetko je v pohybe, kde vládne doslova „zoologická záhrada“ rôznych častíc, kde platia úplne iné zákonitosti a pravidlá ako poznáme z nášho bežného okolia. Známy výrok amerického fyzika Richarda P. Feynmana, ktorý za svoju prácu o kvantovej elektrodynamike získal v roku 1965 Nobelovu cenu za fyziku, citujem: „Môžem pokojne prehlásiť, že kvantovej teórii nerozumie nikto“, nás zase privedie na začiatok. V kvantovej fyzike je všetko možné, samozrejme, s určitou pravdepodobnosťou.

A dnešná doba nám to potvrdzuje. Čo sa „zrodí“ v hlavách súčasných „vodcov“ sa nedá ani odhadnúť, ani predpokladať. Väčšina ľudí je proti „super, nepochopenom géniovi“ a „zástupcovia“ toho istého ľudu v parlamente, de facto - zamestnanci jeho, s. r. o., ho podporia. Nepochopiteľné, ale možné! „Výskum“ „verejnej mienky“ dá nejaký výsledok, ktorý sa interpretuje, že menej je viac – ako ten vtíp, kde dvaja A a B bežia a zvíťazí A, sa dá interpretovať napríklad tak, že B dobehol na čestnom druhom mieste a A bol predposledný. Nepochopiteľné, ale možné. EÚ si svojou „politikou“ doslova a do písma podpíluje konár, na ktorom sedí vo všetkých oblastiach. Je jasné, že pád s veľkou pravdepodobnosťou bude mať fatálne dopady, ale sme presvedčení, „vodcami“ a tiež „správnymi médiami“ o správnosti takéhoto konania. Nepochopiteľné, ale možné. Do hláv nám od malička „vtĺkajú“, že život má najvyššiu cenu. V „zástupnej“ vojne stoja proti sebe v podstate dve veľmoci. „Územné zisky“ získavané dlhé mesiace, sú v priebehu dní „stratené“, ale to, že každú sekundu nezmyselne umiera množstvo ľudí za nejaké záujmy tých najmocnejších, je niekde v pozadí. A zase sme presvedčení, aké je to správne vyprázdňovať sklady starých zbraní a doplniť ich novými, ktoré treba odskúšať „v praxi“. Neuveriteľné, ale možné. Žijeme v dobe, kde sa všetko mení. Ľudstvo sa pohybuje na veľmi tenkom ľade. Nič nie je nemožné. Dochádza k zmenám. A tieto prebiehajú buď evolučne, alebo skokom. A ten skok môže byť pri súčasných ničiacich zbraniach pre ľudstvo osudný. História nám prináša dôkazy rýchlych zánikov ríš, ich menových systémov, ich vládnych dynastií. Ak apokalypsou nedôjde k úplnej deštrukcii planéty Zem, Matka Príroda si vždy nájde cestu, ako zachovať život. V akejkoľvek forme, v akýchkoľvek podmienkach. A to aj bez ľudskej populácie.

A tak aj my sa vrátme v našich Potulkách k Matke Prírode, k jej kráse a sile. K zatiaľ našej krajine, Slovensku, ktorú ako mohutný napätý luk obopína Karpaty na západe, severe a východe. Na jednom konci luk vystupuje z vôd Dunaja, na druhom konci sa vnára do vôd Tisy. A na tomto luku akoby ležala obrovská ruka, večný symbol práce, lásky, nehy, ale aj tvrdosti a zloby. Jej prsty, to sú hrebene pohorí a údolia riek, jej dlaňou sú úrodné nížiny, jej pulzom je tlkot srdca tu žijúcich ľudí a ich úsilie v dobe, ktorú majú osudom vymedzenú.

A tak pokiaľ ešte vnímame, náhlým, veľkým skokom sa prenesme z podtatranského kraja do okolia Žiliny a začneme sa „túlať“ údolím najdlhšej slovenskej rieky, údolím Váhu. A „skočme“ rovno na križovatku za obcou Hrabov, kde sme sa spolu „túlali“ v našich Potulkách v novembri roku 1991, teda pred neuveriteľnými 30 rokmi! Panta rhei!

Prvou obcou na ceste „dolu Váhom“, samozrejme mimo diaľnicu (tá pred tridsiatimi rokmi ešte nestála), je spojená obec, ktorá sa skladá z dvoch samostatných častí. Časti Maršová a časti Rašov, obidve sa nachádzajúce na jednom katastrálnom území Maršová. Obec vznikla zlúčením obcí Urbanov, Rašov a Maršová. Najstaršou spomínanou časťou je Urbanov. Prvýkrát sa spomína v písomných prameňoch v roku 1269 ako kuriálna obec. Patrila zemianskym rodninám Urbanovských a Hrabovských. Hoci to bola malá obec, v roku 1598 mala len 4 domy, v historických prameňoch sa vyskytuje často. Do držby Urbanova sa postupne dostali i členovia rodiny Beňovských. Korene rodu Beňovský sú však v malej obci Beňov, ktorá je oproti, na pravej strane Váhu, na svahu Javorníkov. Starší uhorskí genealógovia a heraldici vychádzajú z roku 1423, kedy bol rodu Beňovských udelený erb a ich majetok sa rozdelil medzi Benjámina (Beňov) a Urbana (Urbanov) Beňovských. V archíve rodiny Ambrózy sa zachovali aj staršie listiny dopĺňajúce údaje o majetkoch potomstva Beňovských vo Vrbovom a Lehniciach. Áno jeden, dá sa povedať, svetoznámy obyvateľ Slovenska, gróf Móríc Beňovský, má svoje korene v Beňove. Bol to prvý Európan, ktorý sa plavil v severnom Pacifiku, pričom preskúmal západné pobrežie Aljašky medzi ústím Yukonu a Kuskokwinu, plavil sa pozdĺž ostrova Unimak (Aleuty) a jeho cesta do Macaa bola prvá známa cesta zo severozápadného pobrežia Ameriky na juhovýchodné pobrežie Ázie. Bol prvý obyvateľ Uhorska, ktorý navštívil štyri kontinenty Európu, Áziu, Afriku a Ameriku. Ako prvý človek na svete preskúmal Ostrov svätého Vavrinca. Bol významný výskumník Madagaskaru, prvý kráľ zjednoteného Madagaskaru a prvý autor celosvetového bestselleru. Bol to prvý obyvateľ dnešného Slovenska, ktorý zasiahol do vývoja väčšieho počtu krajín, minimálne Poľska, USA, Francúzska, Rakúska a Madagaskaru.

Vidíte, priatelia Potuliek, aký malý je ten náš svet! Panta rhei.

Nezabudnuteľné chvíle na dosah jediného tlačidla.

Úplne nová rodina modelov Kia Niro.



Movement that inspires

Čas je vzácny. Preto je úplne nová Kia Niro vybavená inteligentným parkovacím asistentom s diaľkovým ovládaním. Umožňuje ti to zmestiť sa do úzkych priestorov. Stačí stlačiť tlačidlo a auto plynule zaparkuje na správne miesto, zatiaľ čo ty si môžeš vychutnať chvíle, na ktorých záleží.

Kia Sales Slovakia s. r. o. : Bližšie informácie o ponuke sa dozviete u každého autorizovaného predajcu Kia. Kombinovaná spotreba elektrickej energie a emisie CO₂ (WLTP): Kia Niro EV: 16,2 kWh/100 km, 0 g/km.

Kombinovaná spotreba paliva a emisie CO₂ (WLTP): Kia Niro HEV: 4,4 – 4,7 l/100 km, 100 – 107 g/km.

Kombinovaná spotreba (vážený priemer) a emisie CO₂ (WLTP): Kia Niro PHEV: 0,8 – 1,0 l/100 km, 18,6 – 23 g/km. Obrázok je ilustračný. Pre viac informácií navštívte www.kia.sk

Vysokonapäťové lítium-iónové akumulátory Kia využívané na elektrický pohon v elektromobiloch (EV), hybridných vozidlách (HEV) a vozidlách typu plug-in hybrid (PHEV) sú konštruované tak, aby mali dlhú životnosť. Na tieto batérie sa vzťahuje záruka spoločnosti Kia, platná 7 rokov od prvého prihlásenia vozidla alebo do 150 000 najazdených kilometrov, podľa toho, čo nastane skôr. Vo vozidlách typu EV a PHEV spoločnosť Kia garantuje 70 % kapacity akumulátora, na pokles kapacity akumulátorov vo vozidlách typu HEV sa záruka nevzťahuje. Prípadné zníženie kapacity akumulátora je možné minimalizovať dodržiavaním pokynov uvedených v Príručke pre majiteľa vozidla. Podrobnejšie informácie o záruke spoločnosti Kia nájdete na www.kia.sk

ZRODILA SA HVIEZDA

ELEKTRICKÉ SUV ROKA
ŠKODA ENYAQ iV



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ENYAQ iV
elektrické SUV roka 2022



MyŠKODA
aplikácia automobilky 2022

iV

Uvedené informácie a fotografie majú len informatívno-ilustračný charakter. Kombinovaná spotreba elektrickej energie a emisie CO₂ automobilov ŠKODA ENYAQ iV podľa cyklu WLTP: 17,3 – 18,2 kWh/100 km a 0 g/100 km. Ďalšie informácie o ponuke, konečných cenách, špecifikácii vám poskytne autorizovaný predajca značky ŠKODA.

