

MOT'or

Nová technika



HONDA EM1e Location

**ÁUT JE DOSŤ, CHÝBAJÚ ZÁKAZNÍCI
VÝVOJ A VÝROBA TRAKTOROV V ZŤS MARTIN
NOVÉ TECHNOLOGIE PRE EMISNÉ KONTROLY**

LEXUS LBX



PREDSTAVUJEME

Hyundai i20, Volkswagen Touareg, Toyota Yaris, MG4 Electric, Dacia Extreme, Hyundai STARIA, Autá Subaru na motokrosevej trati, Subaru BRZ, Mitsubishi Colt, Elektrifikované modely Honda, Megane R.S. Ultime, Kia EV9, Lexus LBX, Land Rover Discovery Sport, Maybach Night Series, BMW Slovenská republika nadviazala na úspešné podujatia v Danubiane, Honda ZR-V

JÚL | AUGUST 2023 | 2,00 €



Od ciest na dlhé vzdialenosti k líderstvu v elektrickej mobilite. IONIQ 5.

S dojazdom až do 507 km na jedno nabitie.



Nechajte Hyundai poháňať váš svet.

Niektorí z nás radi plánujú každý detail. A to aj v prípade, keď ide o jazdenie. Ale čo ak by ste mohli jazdiť oveľa viac, no plánovať oveľa menej? S IONIQ 5 sa môžete spoľahnúť až na 507 km tichého elektrického dojazdu a ultrarýchle nabíjanie. Jediná vec, ktorú bude musieť niekto naplánovať, je krátka prestávka. Pretože stačí len 5 minút nabíjania a získate dojazd na ďalších 100 kilometrov. A po chvíľke ste pripravení opäť vyraziť na cestu za akýmkoľvek dobrodružstvom. **Zistite viac na [Hyundai.sk](https://www.hyundai.sk).**

Hyundai smeruje k dosiahnutiu uhlíkovej neutrality do roku 2045.



5 ROKOV Záruka
bez obmedzenia kilometrov

Kombinovaná spotreba IONIQ 5: 16,7 – 19,1 kWh/100 km, emisie CO₂: 0 g/km. Foto je ilustračné. Dojazd až 507 km na jedno nabitie podľa WLTP pri IONIQ 5 s batériou 77,4 kWh, pohonom 4 x 2 a 19" diskami kolies. Dojazd sa môže mierne líšiť v závislosti od stavu vozovky, štýlu jazdy, teploty okolia a typu použitých pneumatík. Časy nabíjania sa môžu líšiť v závislosti od dostupných podmienok nabíjania, vrátane typu a výkonu nabíjačky, teploty batérie a okolitej teploty v mieste použitia.

* Hyundai 5-ročná záruka bez obmedzenia počtu najazdených km sa vzťahuje len na vozidlá Hyundai pôvodne predané cez autorizovaného predajcu Hyundai koncovému zákazníkovi podľa podmienok stanovených v záručnej knižke.

** Záruka 8 rokov alebo 160 000 km sa vzťahuje na vysokonapäťový akumulátor určený na pohon vozidla. Podmienky v jednotlivých štátoch sa môžu líšiť. Prosím, informujte sa u svojho predajcu Hyundai o presných podrobnostiach.

8 ROKOV Záruka
na batériu/160 000 km



CEE Automotive
Supply Chain 2023

Conference/Exhibition/b2b/Networking



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU



ZVÄZ AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

24. - 25. OKTÓBER 2023
NH COLLECTION OLOMOUC CONGRESS • ČR

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

www.ceeautomotive.eu

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

Grafika:
pp@peterparnican.sk

Nevyžiadané rukopisy a obrazové predlohy
autorom nevraciamy

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@slposta.sk

Mediaprint Kapa a.s., oddelenie inej
formy predaja, tel.: 02/49893566,
02/49893563, 0800 188 826
fax: 02/3222256
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,
štvrtročné - 51364, Bratislava

ISSN 1336-4200

Číslo bolo zadané do tlače:
30. 06. 2023



20
BMW M440i xDrive Gran Coupé



36
MG4 Electric



46
Kia Picanto T-GDi M5 X-Line



18
Cupra Formentor 2.0 TDi 150 6-G



54
Subaru BRZ

MOT'or
Nová technika

Obsah

Ekonomika

Áut je dosť, chýbajú zákazníci.....4
Československá klasika, značka Barum oslavuje 75 rokov8

Bezpečnosť premávky

Nové technológie pre emisné kontroly automobilov v prevádzke10

Právna rubrika

.....12

Vyskúšali sme

Cupra Formentor 2.0 TDi 150 6-G18
BMW M440i xDrive Gran Coupé 20
Citroën CX5 X Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 Shine 22
SsangYong Rexton G4 2.2 e-XDi Premium+24
Mazda6 20th Anniversary Skyactiv-G194 AT..... 26
Ford Focus kombi 1.0 EcoBoost 92 kW A7 Active..... 40
Fiat 500e 42 kWh La Prima42
Honda Civic 2.0 i-MMD Sport.....44
Kia Picanto T-GDi M5 X-Line.....46
Dacia Duster Journey Tce 150 EDC 4x2..... 48
Peugeot 408 1.2 PureTech 130k EAT8 GT 66
Škoda Superb 2.0 TSI 206 kW 7DSG 4x4 Style 68
Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC 70



62
Mitsubishi Colt



66
Peugeot 408 1.2 PureTech 130k EAT8 GT



86
Lexus LC 500 Convertible



88
Land Rover Discovery Sport

Predstavujeme

Hyundai i20 28
Volkswagen Touareg..... 30
Toyota Yaris..... 33
MG4 Electric..... 36
Dacia Extreme..... 38
Hyundai STARIA 50
Autá Subaru na motokrosovej trati 52
Subaru BRZ 54
Elektrifikované modely Honda 56
Megane R.S. Ultime61
Mitsubishi Colt 62
Kia EV9..... 65
BMW Slovenská republika nadviazala na úspešné podujatia v Danubiane 72
Lexus LBX 76
Lexus LC 500 Convertible..... 86
Land Rover Discovery Sport 88
Maybach Night Series91
Honda ZR-V..... 92

História motorizmu

Vývoj a výroba traktorov Zetor v ZŤS Martin 80
Volkswagen Golf II. – potvrdenie úspešnosti VW Golf I. 98
Spomienky syna dizajnéra na dianie v bratislavskej vetve Tatry Kopřivnice 106

Historické vozidlá

.....110

Technika

Videnie za zákrutu a kopce prináša ďalšie úspory 103
Peugeot Panoramic i-COCKPIT 104

Modely

Svet v miniatúre116

Poznávame vlasť

Potulky po Slovensku 120

ÁUT JE DOSŤ, CHÝBAJÚ ZÁKAZNÍCI

Nie, nie, čipov pre autá je stále nedostatok. Automobilky, najmä tie európske, sa stále obávajú, že priamo z ich montážnych liniek si nebudú autá hneď odvázať distribučné spoločnosti, ale ich budú musieť kvôli niektorým chýbajúcim elektronickým súčiastkam ukladať na rôznych odstavných plochách. Túto vážnu komplikáciu už väčšina európskych automobiliek zažila v závere „éry kovidu“. Chýbajúce čipy napokon zohnali, domontovali ich do nedokončených áut a výroba v automobilkách sa dostáva do štandardného režimu. Chcel som vedieť, ako sa to prejavuje u našich dovozcov áut. A z ich odpovedí vyplynul názov pre tento článok. Nie je to len slovenské špecifikum, ani inde v Európe nie sú v tomto roku predpoklady na vytvorenie rekordne veľkých predajov nových automobilov.

Automobilový priemysel je u nás stále najvýznamnejším priemyslým odvetvím, v ktorom priamo pracuje 176 000 pracovníkov a aj s odvodenými pracovnými pozíciami od automobilového priemyslu je to zdroj výplat pre 261 000 ľudí. Na tržbách z priemyslu v SR má podiel 50,3 %. Od kondície automobilového odvetvia pôsobiaco na Slovensku, ktoré je najvýkonnejším odvetvím nášho priemyslu, sme teda závislí prakticky všetci. V akom je stave a o viacerých faktoroch, ktoré ho ovplyvňovali v nedávnej minulosti a prognózach jeho fungovania, som sa rozprával s pánom Ing. Pavlom Prepiakom, výkonným viceprezidentom Zväzu automobilového priemyslu SR.



■ Začnime pohľadom do obdobia pandemických reštrikcií...

Závody automobilového priemyslu na Slovensku – automobilky aj ich subdodávatelia – nadpriemerne dobre zvládli „kovid“, problémy s nedostatkom čipov. To, že niekedy automobilky nedokázali vyexpedovať autá pre chýbajúce komponenty, nemalo taký negatívny dopad na výrobu ako v niektorých automobilkách v zahraničí. Zásluhou našej flexibility. Boli situácie, že nik vo fabrike nevedel, aké nedostatkové komponenty v noci dostanú a ráno, ak komponenty prišli, zamestnanci operatívne nastúpili do práce a vedenie automobiliek aj vedenia dodávateľských podnikov skvele organizovali výrobu. Takže ja si osobne veľmi vážim ľudí, ktorých máme v automobilovom priemysle za to, ako sa v ťažkých časoch zachovali a čo dokázali. Skvele sa prezentovali pred vedením ich materských koncernov a opäť urobili Slovensku dobré meno.

? Čítiteľ už v automobilovom priemysle na Slovensku prechod od výroby áut so spaľovacími motormi na elektromobily?

Nielen finálni výrobcovia, ale aj hlavní výrobcovia komponentov, najmä tých, ktorí sú napojení aj na zahraničie, už idú v plánoch transformácie. Transformácie, v rámci ktorej sa bude znižovať podiel výroby automobilov so spaľovacími motormi, a bude rásť podiel vozidiel s bezemisným pohonom počas jazdy.

Tento trend vyplýva z demografického vývoja – čoraz väčší počet obyvateľov žije vo veľkých mestách. OSN odhaduje, že okolo roku 2050 bude žiť vo veľkomestách asi 80 až 85 % všetkých ľudí na svete. Je logické, že pri veľkej koncentrácii ľudí nie je zo zdravotných dôvodov vhodné, aby tam používané dopravné prostriedky produkovali výfukové plyny so škodlivými zložkami alebo ak, tak v malom rozsahu.

Ing. Pavol Prepiak

Osobne si však myslím, že veľmi náročná transformácia v automobilovom priemysle, ak sa má uskutočniť v tak krátkom čase, neprinesie výsledky, ktoré od nej politici a tvorcovia environmentálnej legislatívy očakávajú. Prítom nie som odporca elektrických pohonov v autách. Používam auto s plug-in hybridným pohonom, mám k dispozícii „nabíjací bod“ doma v garáži aj na pracovisku, takže v pracovné dni v teplejších obdobiach roka jazdím po Bratislave čisto v elektrickom režime – do 90 km. V priemere dva dni v mesiaci musím absolvovať pracovnú cestu mimo Bratislavu, kde už v aute pracuje aj spaľovací motor. Na čerpacích staniách sa zastavujem oveľa častejšie pre to, aby som si umyl čelné sklo na aute alebo si dal kávu, ako kvôli doplneniu benzínu. Som teda priaznivcom používania „elektriky“ v mestách, ale konzervatívne vnímam snahu za každú cenu presadzovať jedinú technológiu pohonu. Automobilový priemysel v posledných desaťročiach pripravil pre svojich klientov bohatý výber druhov vozidiel a viaceru technicky vyspelých pohonov. Mnohí výrobcovia napríklad ponúkajú aj viac typov dnes populárnych športovo-úžitkových vozidiel (SUV), ale v ponuke majú aj autá s karosériami hatchback, sedan, kupé, kombi, či kabriolet. Zákazníci si ich môžu vybrať aj v rôznych úrovniach výbavy, s rôznymi motormi, prevodovkami, pohonom kolies jednej alebo oboch náprav. Odporcovia vznetrových motorov by napríklad mali uznať, že autá používané často v prevádzke na dlhých trasách majú takú malú spotrebu paliva (nafty), že zanechávajú najmenšiu celkovú „uhlíkovú stopu“ zo všetkých dnes realizovateľných pohonov. Takže zahodiť všetky tie pozoruhodné výsledky technického výskumu a vývoja, ktoré automobilky za desaťročia vykonali v prospech svojich zákazníkov, nepovažujem za správne.

■ Ak je motiváciou pre rýchlu náhradu spaľovacích motorov v osobných autách elektromotormi znečistenie ovzdušia v mestách spalínami, nebol by riešením tohto problému rozvoj hromadnej dopravy? Ubdlo by aj autá na parkoviskách pred „činzákmi“...



Celkom iste. V niektorých štátoch, zväčša na západ od nás, tento spôsob prepravy osôb v mestách a ich okolí priebežne zdokonaľujú už dlhé roky. Mám na mysli hlavne Nemecko, Belgicko, Holandsko, Francúzsko aj vo veľkých mestách v Španielsku, kde veľmi dobre funguje napríklad sieť prímestských vlakov. Dopravné nehody na železničných sú veľmi zriedkavé, takže tento spôsob dopravy je spoľahlivý. Ak sa stane dopravná nehoda na diaľnici, stojí celá doprava v danom smere, vrátane autobusov s ľuďmi, pretože čoskoro sa autami upchajú aj paralelné cesty, ktoré nie sú dimenzované na taký nápor vozidiel. S touto nepríjemnou stránkou cestnej dopravy máme oveľa viac skúseností, ako by sme si želali. O preferovaní železničnej dopravy pozitívne hovoria naši ministri dopravy azda každej vlády, ktorú sme tu mali. Ale viem len o „jednokolajke“ z Bratislavy smerom na Šamorín a Dunajskú Stredú, ktorá zabezpečuje spoľahlivý, rýchly presun tisícov ľudí z okolia trate do hlavného mesta a naopak, do ich domovov.

V Nemecku na podporu používania prostriedkov hromadnej dopravy pred dvoma rokmi vytvorili projekt „9-eurového lístka“ na všetky druhy verejnej hromadnej dopravy po celom území Nemecka. Osvedčil sa, mnohí ľudia upustili od používania osobného auta. V európskom Pláne obnovy a odolnosti sa Slovensko zaviazalo, že vytvorí univerzálny lístok na rôzne druhy verejnej hromadnej dopravy do roku 2030. Máme viacero vidieckych oblastí, kde sa v zime dá na jeden lyžiarsky lístok lyžovať na viacerých svahoch, na rovnaký lístok parkovať auto, ísť na plaváreň alebo i do kina. Tam to miestni dokázali vyriešiť raz-dva. Ale štát si na to dal lehotu 8 rokov, minie na to určite milióny eur...

■ Priaznivcom elektromobility u nás sa nepozdáva slabá podpora štátu pre jej rozvoj...

Azda doteraz najlepším marketingovým ťahom vlád na podporu elektromobility bolo zavedenie zelených podkladov na evidenčných značkách vozidiel s elektrifikovaným pohonom. Kvôli celkom zanedbateľnej úspore nákladov sa pri výrobe značiek od 1. januára tohto roka nepoužívajú dva druhy fólie, ale len jedna. Okrem iného to má zabrániť neoprávnenému prideleniu „ekologickej“ značky na auto so spaľovacím motorom. Zelených značiek bolo vydaných menej ako desaťtisíc, takže k neoprávnenému vydaniu takejto značky dochádzalo zriedkavo. Vládni úradníci, ktorí to mali v kompetencii, ako sa hovorí, vyliali spolu s potenciálne špinavou vodou z vaničky aj zdravé dieťa. Dotácie na kúpu áut s elektrifikovaným pohonom trvali krátko, koncepcia rozvoja nabíjajúcich staníc tiež nie je svetoborná. Takže podpora elektromobility zo strany štátu nie je postačujúca.

? Ako hodnotíte momentálnu výrobu v automobilkách pôsobiacich u nás?

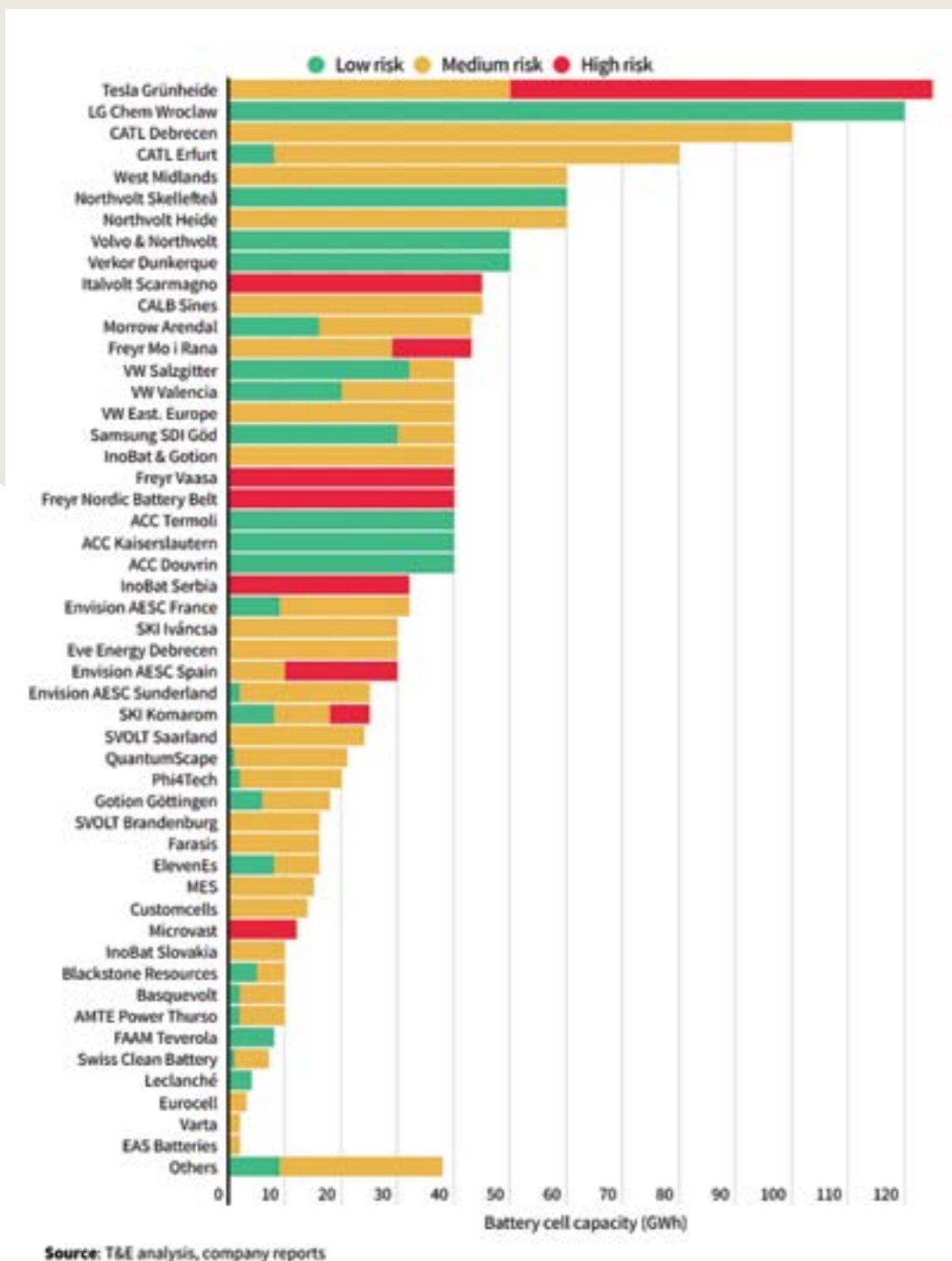
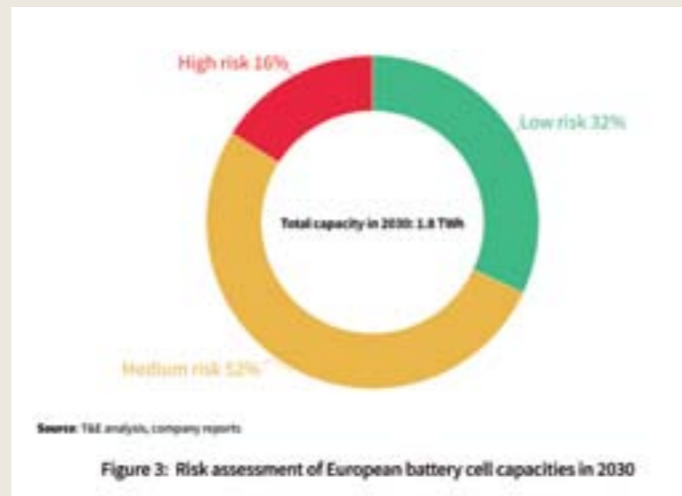
Takmer všetky majú na 5 až 7 rokov zabezpečený výrobný program, aj teraz v nich nabieha výroba nových typov automobilov, takže o ich budúcnosť v strednodobom období by sme sa nemuseli príliš obávať. Zdôrazňujem to „príliš“. Rozhodne treba, aby budúca vláda dbala na udržiavanie dialógu s vedeniami automobiliek, pretože ak sa raz rozhodnú u nás skončiť, tak už to nezvrátame. Pred asi rokom a pol sa nám podarilo „dorovnať“ pracovnú legislatívu na úroveň okolitých konkurenčných štátov o tzv. Kurzarbeit. Umožňuje zamestnávateľom pri nutnosti dočasne výrazne obmedziť výrobu, udržať v zamestnávateľskom pomere svojich pracovníkov, lebo časť mzdových nákladov uhrádza štát. Tento ekonomický nástroj kompletne vznikol na pôde Zväzu automobilového priemyslu a s podporou našich partnerov z Asociácie priemyselných zväzov a dopravy sa nám po veľmi náročných rokoch s príslušnými členmi vlády a parlamentu podarilo tento nástroj na udržanie zamestnanosti presadiť. Platí od 1. 3. 2022.

■ Portál EURACTIV Slovensko uverejnil začiatkom roka článok s názvom „Automobilový priemysel má pred sebou ďalší búrlivý rok“. Autor v ňom okrem iného píše, že v roku 2023 čaká automobilový priemysel veľké množstvo strategických rozhodnutí a rokovaní o novej legislatíve, ktorá ovplyvní jeho smerovanie v ďalších rokoch. Výkonnosť priemyslu bude naďalej ovplyvňovať energetická kríza, témou bude aj nástup čínskych automobiliek na európsky trh.

Udalosťou roka 2022 bola pre európsky automobilový priemysel dohoda na zákaze predaja nových osobných áut a ľahkých úžitkových vozidiel so spaľovacími motormi od roku 2035. Tento rok čaká sektor na návrh emisných štandardov pre ťažké úžitkové vozidlá od Európskej komisie. Dôležité budú tiež rokovania o novej smernici o rozvoji obnoviteľných zdrojov energie (RED III) a o odpovedi Únie na americký zákon o zmenšení inflácie (Inflation Reduction Act).

? Akým rizikám môže čeliť európsky automobilový priemysel v dohľadnom čase podľa Vás?

Transport and Environment je najvýznamnejšia európska lobistická organizácia podporujúca transformáciu automobilového priemyslu smerom k výrobe elektrických áut, plne rešpektovaná v štruktúrach Európskej únie. V marci vydala komplexný materiál s názvom „Ako nestratiť všetko“. Okrem iného sa tam píše, že Európa sa pripravuje na výrobu batérií pre svoje elektromobily s celkovou kapacitou 1,8 TW (1,8x10¹² watt). Mali by pokryť ročnú výrobu 16 miliónov elektromobilov. Je to ambiciózný počet vozidiel, pretože 13 miliónov áut v Európe vyrábame len „v dobrých rokoch“. Keď sa nám dari menej, je to len 10 – 11 miliónov.



Source: T&E analysis, company reports

Figure 5: Risk assessment of European battery cell production capacities in 2030 by factory

Keď pracovníci tejto lobistickej organizácie skúmali, ako je zabezpečená výroba batérií, zistili, že približne len jedna tretina z uvedenej celkovej kapacity 1,8 TW je spoľahlivo „krytá“. Až dve tretiny sú v zóne stredného až veľkého rizika, že sa napokon ich výroba nezrealizuje. To riziko vyplýva najmä z kapitálového krytia vybudovania výrobných kapacít. K tomu prístupujú ďalšie riziká vyplývajúce zo zabezpečenia materiálov pre výrobu batérií. Európska únia naplánovala, že v Európe sa batérie nemajú len montovať, ale má tu byť celý výrobný postup – počnúc ťažbou a recykláciou všetkých potrebných materiálov.

Som trochu skeptický v tom, či štáty, na území ktorých sú napríklad ložiská lítovej rudy, umožnia ich ťažbu a schvália prevádzku hút na jej spracovanie. Premena rudy na kov je totiž proces nesmierne náročný na energiu i vodu. Aj získanie lítia recykláciou z nefunkčných batérií súčasne známymi technológiami je najmenej o jeden rád drahšie ako jeho výroba z rudy. Takže ak Európska únia rozhodne, že v nových batériách musí byť napríklad 10 % recyklovaného lítia, batérie okamžite významne zdražejú.

Je veľmi pravdepodobné, že sa v dohľadnom čase nepodarí „doma“ zabezpečiť všetky potrebné materiály na výrobu batérií s celou plánovanou kapacitou. Ich dovoz komplikuje aj bezpečnostná doktrína deliaca štáty na schopné „priateľskej spolupráce“ a menej priateľské. Čína, ako významný hráč v obchode s lítiom, sa najnovšie pre transatlantickú skupinu - štáty EÚ a USA - dostala do skupiny menej priateľských štátov, čo významne skomplikuje splnenie ambiciózneho plánu výroby batérií v Európe.

Výrobu batérií v Európe nepriaznivo ovplyvnil aj v USA prijatý protiinflačný zákon, ktorý okrem iného významne zvýhodňuje investorov prichádzajúcich do USA. Viacero už v Európe rozbehnutých projektov, nielen v oblasti výroby batérií, investori zmrazili a peniaze presunuli do projektov na území USA, prípadne Kanady. Spomenul som len jedno z rizík pre európsky automobilový priemysel, ale v tejto fáze jeho transformácie riziko azda kľúčové.

? Obávate sa významného poklesu predaja nových áut na našom trhu?

Tento rok by sme mohli dosiahnuť celkom dobré predajné výsledky. Aj preto, že dobiehajú dodávky automobilov z výroby, na ktoré zákazníci čakali aj viac ako rok. Zatiaľ majú zákazníci na výber aj dostatok automobilov so spaľovacími motormi. Cena plug-in hybridných alebo čisto elektrických áut začína sumou nad 30 000 €, a na to už u nás každý nemá. Tento rok by mohol byť pre automobilový trh ešte úspešný.



V čase písania tohto článku, podstatu ktorého tvorí rozhovor s pánom Prepiakom, aj niektoré naše médiá informovali o veľkom počte lesných požiarov v Kanade. Lesy tam, podobne ako aj v iných častiach sveta, horia pravidelne každý rok. Zaujala ma správa, ktorú vydala 27. júna tlačová agentúra TASR o lesných požiaroch v Kanade:

„Emisie uhlíka z tohtoročných rozsiahlych lesných požiarov v Kanade sú približne 160 megaton, čo sú najväčšie ročné emisie v tejto krajine za 21 rokov merania. Dym z požiarov viedol k výrazne zhoršenej kvalite ovzdušia v celej Severnej Amerike a v druhom júnovom týždni doputoval cez Atlantik až k európskemu pobrežiu. V tlačovej správe o tom dnes informovala agentúra Európskej únie pre monitorovanie atmosféry a klimatických zmien Copernicus.

Požiare vypukli na západe Kanady na začiatku mája, ich šíreniu až na východ štátu napomohlo nezvyčajne suché počasie a vysoké teploty. Dva mesiace požiarov v Kanade majú na svedomí 160 megaton emisií uhlíka. Vlnajšie lesné požiare v Európe pridali za celý rok do ovzdušia zhruba 1450 megaton uhlíka, oznámili zástupcovia služby Copernicus.

Podľa denníka The Washington Post sú tohtoročné požiare najhoršie v moderných kanadských dejinách. Ohne už zničili 72 tisíc kilometrov štvorcových pôdy. Tretina zničenej rozlohy pripadá na provinciu Québec, kde v nedeľu stále horelo osem desiatok požiarov, z ktorých tri desiatky neboli pod kontrolou hasičov.“

Pri súčasnom tlaku na zmenšovanie emisií CO₂, ktoré podľa organizátorov Green Dealu je jedinou možnosťou udržania života na našej planéte, každý rok zhoria na Zemi lesy na obrovskom území. Pre porovnanie – od tohtoročného mája do 27. júna zhoreli v Kanade lesy na ploche rovnvej takmer dvojnásobku územia Slovenska. To naše má plochu 49 035 km². A to ešte požiare neuhasili...

Ako to, že ekologickým aktivistom neprekáža, že každoročne sa z lesných požiarov dostáva do ovzdušia kvantum podľa nich tak veľmi pre našu planétu nebezpečného kyslíčnika uhličitého. A neznepokojuje ich, že spálené stromy už nedokážu fotosyntézou meniť počas dňa ten veľmi nebezpečný kyslíčnik uhličitý a uhlík z neho využívať na tvorbu dreva. Prečo OSN a Európska únia nevenuje svoju energiu a peniaze na včasnú likvidáciu lesných požiarov, pri ktorých nezriedka zomierajú ľudia a vždy zahynie nepredstaviteľné množstvo živočíchov. V médiách dokážu tvrdo odsúdiť človeka, ktorý napríklad neumožnil zahniezdiť na balkóne svojho bytu sokolovi myšiarovi, ale koľko takých „sokolov“ aj s ich mláďatami zomiera mučivou smrťou v plameňoch horiacich stromov? Desaťtisíce? Milióny? Z lesných požiarov na celom svete unikne do ovzdušia určite viac CO₂, ako z výfukov áut so spaľovacími motormi. Ak by sme sa sústredili na ich včasné hasenie, na čo nám je – voči bežným Európanom krutý, finančne nás devastujúci – Green Deal? Načo máme hyzdiť krajinu vrtulami veterných elektrární, meniť polia alebo lúky na fotovoltaické elektrárne – obidva zdroje elektriny absolútne nespoľahlivé? Načo máme meniť autá so spaľovacími motormi, pre ktoré máme dobre vybudovanú štruktúru na podporu ich prevádzky za elektromobily s veľmi pochybným ekologickým prínosom? Kedy sa odvážia nastoliť tieto otázky politikom napríklad vysokoškolskí pedagógovia alebo pracovníci vývoja motorových vozidiel? Možno by to ohrozilo ich kariéru, ale väčšina z nich má deti. Malo by im teda záležať na tom, v akom svete budú žiť.

Československá klasika, značka Barum, oslavuje **sedemdesiatpäť rokov**

Pred 75 rokmi zaregistrovali dodnes používané logo značky Barum. Tradičný český výrobca nadväzuje na viac ako deväťdesiatročnú tradíciu výroby pneumatík v Zlíne a jeho okolí. Dnes sa pod značkou Barum vyrábajú desiatky miliónov pneumatík ročne a v rámci celého koncernu Continental je v Európe druhou najpredávanejšou značkou. Medzi českými vodičmi si už niekoľko rokov drží pozíciu najobľúbenejšej značky pneumatík, na Slovensku patrí takiež medzi najznámejšie a najpreferovanejšie.



BAĽA PRIEKOPNÍKOM MIESTNEJ VÝROBY PNEUMATÍK

Barum disponuje zaujímavou históriou siahajúcou až do roku 1932, kedy sa bratia Tomáš a Antonín Baťovci rozhodli, že si budú pneumatiky pre svoje podnikové nákladné vozidlá vyrábať sami a zmenšia tak náklady na prepravu. Ešte pod značkou Baťa začali tieto pneumatiky dodávať na slovenský trh a neskôr k nim pridali aj obutie pre osobné vozidlá. Značka Baťa tým spôsobila doslova revolúciu na vtedajšom československom trhu s pneumatikami, pretože dovtedy boli domáci vodiči závislí predovšetkým na dovoze pneumatík zo zahraničia a domáci výrobok tak pomohol zmenšiť cenu na trhu. Výroba vďaka tomu výrazne rástla, svoj vrchol dosiahla v roku 1939, kedy Baťov závod opustilo 250 tisíc novo vyrobených pneumatík.

Podľa prieskumu spoločnosti Continental Barum, s. r. o. až 68 percent respondentov v Čechách a 41 percent na Slovensku v minulosti vlastnilo pneumatiky Barum. Značka je v oboch štátoch dlhodobo veľmi obľúbená, a to najmä pre svoj tuzemský pôvod, kvalitu, spoľahlivosť aj dobrý pomer ceny a výkonu.

„Mimoriadne postavenie značky Barum ako československej klasiky vnímame prakticky každý deň. Tohtoročné 75. výročie jej vzniku iba potvrdzuje obrovskú tradíciu a neustále inovované produkty, ktoré svojim zákazníkom značka Barum ponúka. Sme radi, že toho môžeme byť súčasťou a tešíme sa na ďalšie spoločné výzvy, ktoré nás určite čakajú,“ hodnotí významné jubileum v histórii značky Barum Magda Nagy, riaditeľka Divízie marketingu v spoločnosti Continental Barum, s. r. o.

Oblúbenosť pneumatík Barum potvrdzujú aj ďalšie dáta z prieskumu. Značka Barum je na Slovensku vnímaná najmä ako kvalitná značka pneumatík za dobrú cenu. Ďalšie priradené vlastnosti k Barumu sú spoľahlivosť, odolnosť a bezpečnosť. Veľká časť Slovákov si dokonca myslí, že Barum je slovenská značka pneumatík. Z prieskumu tiež vyplynulo, že zákazníci by si pneumatiky Barum vo väčšine prípadov kúpili znovu, a rovnako tak ich odporúčali aj svojim známym.



ZAČIATKY V BRATISLAVE

Na Slovensku sa pneumatiky ako prvé vyrábali v závode Matador v Bratislave, ktorý bol zároveň prvým výrobcom pneumatík v Československu. Spočiatku sa Matador venoval výrobe gumových výrobkov, hadíc a remeňov. S výrobou pneumatík o šesť rokov predbehol bratov Baťovcov. Matador obúval slávne značky našej automobilovej histórie a súčasnosti, ako Škoda, Tatra alebo Aero. V roku 1930 získal Matador dokonca patentové právo na systém spojenia železa a gumeny. To viedlo neskôr k zrodeniu prvej československej terénnej pneumatiky s názvom Goliath. V tom roku sa začína písať história značky Barum, ktorá sa stala najväčším československým výrobcom pneumatík a neskôr sa začlenil pod značku Barum.

VZNIK A PREMENOVANIE NA ZNAČKU BARUM

S príchodom druhej svetovej vojny však došlo k spomaleniu výroby, a to najmä z dôvodu nedostatku výrobného materiálu. Zásadný zvrät vo vývoji značky nastal, keď vtedajší československý prezident Edvard Beneš podpísal v dôsledku oživovania produkcie dekrét o znárodnení a zlínsky podnik tak postupne prešiel do vlastníctva štátu. Matador sa krátko po vojne, v roku 1946, stal národným podnikom.

V roku 1947 vznikla dohoda o vytvorení novej obchodnej organizácie, ktorá zastreší distribúciu a predaj pneumatík. Spojením prvých písmen značiek Baťa, Rubena a Matador/Mitas tak vzniká nový podnik s názvom Barum. Pod jeho menom sa neskôr predávali nielen všetky pneumatiky vyrobené a predané na Slovensku, ale aj všetky gumárske výrobky v Československu. Vďaka stúpajúcej dopytu po pneumatikách bola postavená nová výrobná továreň v Púchove, kam bola následne od 1. mája 1950 presunutá celá výroba. Prvá pneumatika sa z Púchova dostala na trh ešte v tom istom roku.



PARTNERSTVO S RALLY, SPUSTENIE VÝROBY V OTROKOVICIACH

Vozidlá vybavené pneumatikami Barum vyhrali viaceré motoristické súťaže v rokoch 1931 až 1960. V roku 1971 prebehol prvý ročník najslávnejších motoristických pretekov na území Československa s názvom Barum Rally. Značka Barum bola od začiatku hlavným partnerom a s rally spojila aj oficiálny názov. V tom čase to bolo jedno z najvýznamnejších športových podujatí v krajine. V Otrokoviciach v Českej republike postavili v roku 1966 moderný výrobný závod na zväčšenie výroby týchto kvalitných pneumatík. V súčasnosti sa tam stále vyrábajú.

SILNÝ ČLEN KONCERNU CONTINENTAL

Po roku 1989 musel Barum pre zachovanie svojej existencie nájsť silného partnera. Našiel ho v nemeckom koncerne Continental AG. Zmluva o joint-venture bola podpísaná 21. 12. 1992 a platnosť nadobudla 1. 3. 1993. Vznikla tak spoločnosť Barum Continental, s. r. o. (dnes Continental Barum, s. r. o.) a značka Barum sa stala súčasťou koncernu Continental AG. Vďaka novému silnému partnerovi spoločnosť získala prístup k najrôznejším know-how a moderným technológiám, výsledkom čoho bol výrazný rast výroby a dramatický nárast kvality pneumatík značky Barum.

MÍLNIKY V HISTÓRII ZNAČKY BARUM

- 1932 Vyrobená prvá pneumatika značky Baťa
- 1948 Vznik značky Barum
- 1959 Prvé bezdušové pneumatiky
- 1967 Prvá radiálna pneumatika Barum 155-14 OR 1 určená oi pre legendárnu Škodu 1000 MB
- 1971 Začiatok výroby v továrni v Otrokoviciach, dnes najväčšom závode spoločnosti Continental v Európe. Prvou vylišovanou pneumatikou bola radiálna Barum 155-14 OR 6
- 1971 Prvý ročník najslávnejších motoristických pretekov na území Československa s názvom Barum Rally, značka Barum je celý čas jej partnerom
- 1987 Pneumatiky OR 37 pre Škodu Favorit
- 1993 Barum sa stáva súčasťou koncernu Continental AG
- 2002 Pneumatika Barum Bravuris zvládne rýchlosť až 240 km/h
- 2010 Uvedená nová letná pneumatika Barum Brillantis
- 2018 Uvedená nová zimná pneumatika Barum Polaris 5
- 2019 Uvedená nová generácia obľúbenej letnej pneumatiky Barum Bravuris 5 HM
- 2023 75. výročie založenia značky Barum

NOVÉ TECHNOLOGIE PRE EMISNÉ KONTROLY AUTOMOBILOV V PREVÁDZKE

Aj keď motorové vozidlá pri schvaľovaní technickej spôsobilosti pre prevádzku musia spĺňať postupne sprísňované limity škodlivín vo výfukových plynoch, z hľadiska vplyvu na životné prostredie sú rozhodujúce ich skutočné emisie počas prevádzky. Úroveň týchto emisií ovplyvňujú konkrétne hodnoty parametrov zapalovacej a palivovej sústavy spaľovacieho motora, jeho celkový stav, odchýlky od menovitých hodnôt, stav katalyzátora a časticového filtra. To je predmetom pravidelných emisných kontrol motorových vozidiel, ktoré sa u nás zaviedli postupne počnúc rokom 1992 (obr.1).



◀ Obr. 1:
Pracovisko emisnej kontroly,
ako ho poznáme v súčasnosti

Zabudovanie systémov palubnej diagnostiky OBD do vozidiel umožňuje kontrolu funkcie riadiaceho systému motora a čítanie pamäte chýb pomocou diagnostického zariadenia. Je pomocou, ale nie náhradou za meranie emisií, keďže jeho možnosti sú obmedzené. Skutočné hodnoty emisií škodlivých látok vo výfukových plynoch, ako sú kyslíčnik uhoľnatý (CO), nespálené uhľovodíky (HC), kyslíčniky dusíka (NOx), pevné častice a dodržiavanie stanovených limitov zistíme len meraním ich koncentrácie na konci výfukového systému. Potvrdili to aj výsledky emisných kontrol automobilov v Nemecku, kde sa do roku 2017 vykonávali emisné kontroly vozidiel vyrobených po roku 2006 len prostredníctvom OBD. Výskyt nevyhovujúcich vozidiel bol relatívne malý, napríklad v roku 2012 to bolo v priemere len 6,9 % kontrolovaných vozidiel. V roku 2018 – po zavedení merania emisií vo výfukových plynoch – bol výskyt nevyhovujúcich vozidiel v priemere až 27 %.

POUŽÍVANÉ POSTUPY MERANIA EMISÍ A ICH SÚČASNÉ LIMITY

Pri vozidlách so zážihovým motorom a riadeným katalyzátorom zahŕňajú meranie koncentrácie CO a HC vo výfukových plynoch pri voľnobežných otáčkach nezaťaženého motora. Ďalej meranie koncentrácie CO pri zväčšených stabilizovaných otáčkach nezaťaženého motora min. 2500

ot/min. a hodnoty súčiniteľa prebytku vzduchu lambda. Pri vozidlách zatých do evidencie od 1. 1. 2005 je postup doplnený o kontrolu systému palubnej diagnostiky OBD. Pri vozidlách so vznetrovým motorom sa vykonáva meranie dymivosti (opacity) metódou voľnej akcelerácie a pri vozidlách zatých do evidencie od 1. 1. 2008 tiež kontrola systému palubnej diagnostiky OBD. Aj v tomto prípade sa pri samotnom meraní motor zatažuje len zrýchľovaním vlastných zotrvačných hmôt, posuvných aj rotujúcich, hmôt spojky a prevodovky. V súčasnosti však rastie tlak zo strany organizácií na ochranu životného prostredia a popredných výrobcov autodiagnostiky a katalyzátorov na zavedenie merania koncentrácie škodlivín pri zataženom motore, keďže len takýto postup umožní spoľahlivé posúdenie stavu a účinnosti katalyzátora. Aktuálne sú aj úvahy o rozšírení štandardnej emisnej kontroly o meranie emisií kyslíčnikov dusíka, ktoré sú pre ľudský organizmus významnou škodlivinou a ovplyvňujú tiež tvorbu smogu. To by umožnilo aj posúdenie účinnosti SCR katalyzátora, v ktorom sa pri chemickej reakcii za pomoci činidla AdBlue (močoviny) rozkladá NOx na čistý dusík a vodu. Keďže NOx sa tvorí pri veľkých teplotách v spaľovacom priestore zataženého motora, hľadajú sa vhodné spôsoby simulácie zataženia, čo si zrejme vyžiada ďalšie investície do skúšobnej techniky. Vo viacerých štátoch USA sa na pracoviskách emisnej kontroly používajú jednoduché valcové výkonové skúšobne, takže je umožnené meranie emisií všetkých relevantných škodlivín.

OČAKÁVANÝ VÝVOJ

Uznesenie Európskeho parlamentu z 27. 4. 2021 už vyzvalo Európsku komisiu, aby náležite zohľadnila nové emisné skúšky v reálnych jazdných podmienkach (RDE) stanovené v predpise EURO 6 (a budúcich revíziách), pri ktorých je motor zatažovaný. Doslova, aby zahrnila merania, ktoré by odrážali takéto skúšky v rámci pravidelných technických/emisných kontrol. Z toho vyplýva, že na meranie emisií pri zataženom motore sa zrejme bude potrebné pripraviť. Možné riešenie predstavila nemecká spoločnosť MAHA (obr. 2), ktorej koncept valcovej skúšobne poskytuje dve funkcie. Jednak klasickej skúšobne brzd, pričom na tých istých valcoch je možné vyvolať aj zataženie motora pri obvodovej rýchlosti približne 20 km/h a ťažnej sile 4 kN. Pri predstavení konceptu uviedla, že je možné adaptovať už existujúce valcové skúšobne brzd na obidve funkcie, dokonca bez väčších nákladov. Podľa nových informácií však v tomto projekte už nepokračuje, takže sa zrejme budú hľadať aj iné riešenia. Meranie pri zatažení motora by pri použití hmotnostného prietokomera výfukových plynov s vhodným softvérom (napríklad tzv. modul Vmas) a analyzátorom CO, HC a NOx umožnilo aplikovať emisné limity dané priamo predpisom EURO 6 v g/km so zohľadnením primeraného faktora zhody. A tieto limity sú jednotné pre všetky značky a typy vozidla jednej kategórie.

Pri vozidlách so vznetrovým motorom sa pripravuje prechod od súčasného merania dymivosti (opacity) výfukových plynov na meranie počtu častíc (počet/cm³). To umožní aj spoľahlivejšie zistenie prípadných chýb vo funkcií filtrov pevných častíc (DPF) ako aj prípadných manipulácií s nimi, ktoré nie sú zriedkavé. Podľa štúdie belgickej organizácie pre technické a emisné



ČO PRINESÚ NOVÉ POSTUPY?

Podľa dohody štátov Európskej únie by sa od roku 2035 mohli predávať už len nové osobné a ľahké úžitkové automobily s nulovými emisiami CO₂, čo spĺňajú elektromobily a tiež automobily s palivovými článkami na vodík. Autá so spaľovacím motorom na benzín alebo naftu ako ich poznáme dnes, túto podmienku nedokážu splniť. Po dlhých diskusiách sa však nakoniec presadil (najmä zásluhou Nemecka) návrh na výnimku pre automobily so spaľovacími motormi, ktoré budú používať výhradne CO₂ neutrálne syntetické palivá. Výsledkom dosiahnutého kompromisu teda je, že nové autá so spaľovacími motormi sa budú môcť predávať aj po roku 2035, ak budú používať výlučne syntetické palivá (označované ako e-palivá). Treba si však uvedomiť, že v súčasnosti je v Európskej únii registrovaných približne 280 miliónov automobilov, z toho v SR viac ako 2,5 milióna (k 31. 12. 2022 celkom 2 555 431 osobných automobilov) a ich počet sa ešte zväčšuje. Automobily so spaľovacím motorom (na klasické ropné palivá – benzín aj naftu) samozrejme zostanú v prevádzke aj po roku 2035. Prítom podľa údajov ACEA (Asociácia európskych automobilových výrobcov) z roku 2020 tvorili automobily s alternatívnym pohonom len 3,8 % vozidlového parku EÚ a tiež sa uvádza, že len 0,4 % zo všetkých osobných automobilov prevádzkovaných v EÚ je možné nabíjať elektrinou zo zásuvky. Dodajme, že v SR bolo k 31. 12. 2022 evidovaných len 5757 batériových elektromobilov a viac ako 8000 plug-in hybridných automobilov (vozidiel s hybridným pohonom bolo evidovaných celkom 57 884). Elektrinou zo zásuvky je teda možné u nás nabíjať len 0,54 % osobných automobilov.

◀ Obr. 2:
Ukazovateľ konceptu valcovej skúšobne MAHA
s dvoma funkciami

kontroly GOCA je v Európe v prevádzke asi 60 miliónov vozidiel s DPF, pričom až 10% z nich má chybný alebo manipulovaný DPF. Dodajme, že najväčší počet áut so vznetrovým (dieselovým) motorom je práve v Belgicku a Rakúsku (až 49 %).

Princíp prístrojov na meranie počtu častíc zahŕňa nabíjanie častíc, ich modulovú separáciu a detekciu vo Faradayovom pohári a označuje sa ako Diffusion Charging (DC). Je výsledkom vývoja rakúskej spoločnosti AVL a rozsah merania zahŕňa veľkosť častíc 20 – 300 nm v počte 1000 až 10 000 000 na cm³ (obr. 3) a je použiteľný aj pre zážihové motory. V podstate rovnaký prístroj má vyrábať aj spoločnosť MAHA. Pripravuje sa jeho postupné zavedenie do legislatívy v Holandsku, Belgicku, Nemecku a v rámci harmonizácie postupne v celej EÚ.



◀ Obr. 3:
Prístroj na meranie počtu častíc
vo výfukových plynoch
AVL DiTest COUNTER



RADA ADVOKÁTA

Vážení čitatelia,

dňa 1. júla 2023 nadobudol účinnosť zákon č. 202/2023 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Cieľom novely bolo podľa dôvodovej správy k zákonu najmä zmiernenie tvrdosti zákona a jeho negatívneho vplyvu na vodičov a prevádzkovateľov vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3500 kg alebo jazdných súprav s najväčšou prípustnou hmotnosťou nad 3500 kg, ktorí mali byť za prípadné porušenie jednotlivých povinností na úseku výberu mýta neprimerane prísne a viacsobne sankcionovaní.

Zmena sa týka napríklad ukladania pokuty za priestupok na úseku výberu mýta, ktorého sa dopustí vodič vozidla tým, že užíva vymedzené úseky ciest vozidlom bez úhrady mýta.

Za tento priestupok bolo doposiaľ možné uložiť pokutu vo výške stopäťdesiatnásobku neuhradeného mýta, najviac však 1050 €. V blokovanom konaní mohla pokuta dosiahnuť sumu vo výške stonásobku neuhradeného mýta, pričom výsledná suma sa zaokrúhlila na celú sumu deliteľnú piatimi, najviac však do výšky 700 €. Ak nebolo možné určiť výšku neuhradeného mýta, uložila sa pokuta vo výške 700 €.

Novelou zákona sa od júla zosúladiť výška sankcií medzi zákonom o výbere mýta a zákonom o diaľničnej známke. Identické porušenie povinnosti bolo podľa zákonodarcu doposiaľ upravené dvojkolajne. Sankcie v prípade vodiča v dikcii zákona o výbere mýta boli oproti zákonu o diaľničnej známke v porovnaní maximálnych sadzieb pokút o 250 % väčšie.

Podľa novej právnej úpravy sa za uvedený priestupok uloží pokuta vo výške päťdesiatnásobku nedoplatku mýta, najviac však 800 €, a v blokovanom konaní vo výške tridsaťnásobku nedoplatku mýta, pričom výsledná suma sa zaokrúhli na celú sumu v eurách deliteľnú piatimi, najviac do výšky 500 €. Ak nebude možné určiť výšku nedoplatku mýta, uloží sa pokuta vo výške 500 €.

Obdobne došlo k zmene aj v prípade ukladania pokuty za správny delikt na úseku výberu mýta, ktorého sa dopustí prevádzkovateľ vozidla, užívajúci vymedzené úseky ciest vozidlom bez úhrady mýta. Zákon do 30. júna 2023 stanovoval, že za takýto správny delikt sa prevádzkovateľovi vozidla uloží pokuta vo výške od 1050 € do 10000 €. V súčasnosti už platí pravidlo, že za tento delikt sa prevádzkovateľovi vozidla uloží pokuta vo výške od 100 € do 600 €. Ak prevádzkovateľ vozidla uhradí nedoplatok mýta do 24:00 hodiny nasledujúceho kalendárneho dňa od dňa porušenia povinnosti, pokuta sa neuloží.

Novelou zákona bolo zmenené i ustanovenie, ktoré bolo podľa dôvodovej správy k novele veľmi oklieštené a nevhodné a cieľom zmeny bolo odstrániť dvojkolajnosť sankcionovania. Správne orgány údajne viacsobne sankcionovali prevádzkovateľov vozidiel za porušenie jednej a tej istej povinnosti, ak toto porušenie presahovalo obdobie jedného kalendárneho dňa.

Účelom sankcie však nemá byť len represia, ale súčasne má mať preventívny a výchovný charakter a teda nemôže byť pre podnikateľský subjekt likvidačná. Doterajšia úprava bola podľa dôvodovej správy nastavená zjavne neproporcionálne a neprimerane povahe skutku a jeho dôsledkom, hoci nebol dôvod dvojkolajne sankcionovať rovnaké porušenie povinnosti.

Staršia právna úprava totiž obsahovala ustanovenie, podľa ktorého sa za viac správnych deliktov toho istého prevádzkovateľa vozidla, spáchaných na úseku výberu mýta v priebehu jedného kalendárneho dňa tým istým vozidlom, uložila pokuta v jednom samostatnom konaní, podľa ustanovenia vzťahujúceho sa na najprísnejšie postihnutelný správny delikt. Viaceré správne konania vedené za viaceré kalendárne dni pritom nebolo možné spojiť do jedného konania. O viacerých správnych deliktov toho istého prevádzkovateľa, spáchaných na úseku výberu mýta v priebehu jedného kalendárneho dňa rôznymi vozidlami, sa rozhodlo a pokuta sa uložila osobitne vo viacerých samostatných konaniach vedených podľa vozidla, ktorým bol správny delikt spáchaný. Samostatné konania o všetkých správnych deliktov toho istého prevádzkovateľa spáchaných v priebehu jedného kalendárneho dňa viacerými vozidlami nebolo možné spojiť do jedného konania ani o takýchto deliktov rozhodnúť jedným rozhodnutím.

Od 1. júla 2023 sa za viac správnych deliktov toho istého prevádzkovateľa vozidla spáchaných na úseku výberu mýta tým istým vozidlom uloží len jedna pokuta v jednom konaní. O viacerých správnych deliktov toho istého prevádzkovateľa vozidla spáchaných rôznymi vozidlami sa rozhodne a pokuta sa uloží osobitne vo viacerých samostatných konaniach vedených podľa vozidiel, ktorými bol správny delikt spáchaný. Samostatné konania o všetkých správnych deliktov toho istého prevádzkovateľa vozidla spáchaných viacerými vozidlami nie je možné spojiť do jedného konania ani o takýchto správnych deliktov rozhodnúť jedným rozhodnutím.

Podľa prechodného ustanovenia k úprave účinnej od 1. júla 2023 sa konanie o priestupku a správnom delikte začaté a právoplatne neskončené pred 1. júlom 2023 dokončí podľa predpisov účinných od 1. júla 2023.



002647

Každý km stojí za to

SKODA
Let's Explore

Inšpirácia pre vás

TEN PRAVÝ NA GRILOVANIE



Z elektrického grilu sa nedymí, nepotrebujete naň žiadne extra palivo a pri náhlej zmene počasia dogrilujete mäso a zeleninu hoci aj uprostred kuchyne. **Elektrický gril Orava Grillchef-3** je kombináciou dvoch grilovacích platní s neprílnavou povrchovou úpravou proti pripečeniu – hladkej a rebrovanej. V zaklopenom stave ho môžete použiť ako kontaktný gril na grilovanie zvonka prepečených, avšak vo vnútri šťavnatých mäsových kúskov, na grilovanie zeleniny i syra aj na zapekanie panini. Keď vás je viac a hodilo by sa vám grilovanie na väčšej ploche, použite ho roztvorený. Umožňuje nastaviť teplotu grilovania od 80 do 230 °C, čas prípravy podľa potreby a na splnenú úlohu vás upozorní zvukovou signalizáciou. OMC:149 €. www.orava.eu



VYLADENÉ TRÁVENIE

Počas leta si doprajeme viac ako zvyčajne. Náročné cestovanie, časové posuny, strava, na ktorú nie ste zvyknutí – to všetko môže vaše trávenie vyviesť z rovnováhy. Bohatá ponuka all inclusive stolov láka k prejedaniu, svoje spraví aj zmena režimu a celkového biorytmu na dovolenke. Vyladte ho späť do pohody a uľahčite to svojej črevnej mikroflóre. Užívajte kvalitné živé kultúry, aké nájdete vo výživovom doplnku **Pearls**. Je výnimočný spôsobom ochrany probiotického komplexu. Vysoké množstvo živých baktérií vo svojom vnútri bezpečne uchováva unikátna „perla“ s trojvrstvovým obalom. Výživové doplnky Pearls netreba uchovávať v chladničke. Vysoký obsah prospešných baktérií originálnych kmeňov laktobacilov je garantovaný počas celej doby trvanlivosti. Hľadajte výlučne v kamennej alebo internetovej lekárni. **Probiotiká Pearls Acidophilus** si rozhodne pripaľte na cesty. www.probio-pearls.sk

PRÍRUČNÝ BUFET AJ NA CESTÁCH



Do **prenosnej autochladničky Orava TF-200** s termoelektrickým chladiacim boxom s objemom 20 litrov pohodlne uložíte potraviny aj PET fľaše s obľúbenými nápojmi, aby vás na cestách nedobehol ani smäd, ani hlad. Zmestia sa do nej aj 1,5-litrové fľaše s drinkami vychladenými na tú správnu teplotu, ktoré vám uhasia smäd pri vode, v kempe aj počas dlhej cesty. Orava TF-200 chladí potraviny až 12 °C pod teplotu okolia. Dokáže ich aj ohriať, a to až do teploty 55 °C, čo oceníte na cestách s malými deťmi. TF-200 má vysokokvalitnú izoláciu veka a celého tela, Eco režim a duálne napájanie 12 V/230 V. Stane sa vašim osobným príručným bufetom všade tam, kde sa budete mať chuť občerstviť vlastnými zásobami. OMC: 69 €. www.orava.eu

PRIRODZENÁ CESTA K ROVNOVÁHE



Tri zo štyroch žien postretne aspoň raz za život intímna infekcia. Pribalťte si do cestovnej batožiny „prvú pomoc“, aby vás na dovolenke chúlóstivá nepríjemnosť nezaskočila. Značka Canesten predstavuje novinku – 7 hygienicky zabalených, anatomicky tvarovaných vaginálnych guľôčok Canesbalance. Ponúkajú prirodzenú cestu k obnoveniu rovnováhy pošvovej mikroflóry a liečbu vaginálneho diskomfortu, spôsobeného vaginózou.

Zmierňujú jej obťažujúce príznaky: potláčajú nezvyčajný výtok, uľavia od nepríjemného zápachu a pomáhajú obnoviť vaginálnu mikroflóru. Pohodlne a ľahko sa zavádzajú, a to po dobu 7 po sebe nasledujúcich dní. Obsahujú kombináciu vaginálneho prebiotika s postbiotikom. Novú zdravotnícku pomôcku **Canesbalance vaginálne guľôčky** hľadajte v lekárni a pred jej použitím si pozorne prečítajte návod na použitie.

Novinku vám prináša značka Canesten, expert v riešení intímnych ženských problémov. www.canesten.sk

GRILOVANIE V PLNOM PRÚDE!

Obdobie lahodných grilovačiek a opekačiek je konečne späť. Azda každý si rád vychutná grilované maškrtky v kruhu priateľov a rodiny, ktorí ich kulinárske schopnosti dokážu patrične oceniť. Tajomstvo grilovaných lahôdok však spočíva v detailoch, ktoré vyladíte len so správnymi pomocníkmi. Dôležité je staviť na kvalitné dochutenie, ktoré získate len s korením od kvalitných a dôveryhodných dodávateľov. Stavte aj vy na 142 rokov skúseností od Kotányi a objavte širokú škálu grilovacích korení, ktoré vás rozhodne nenechajú v štiachu! Počas grilovania v prírode nezabúdajte ani na jej ochranu. To platí aj pre vaše obľúbené grilovacie korenia. Objavte ich všetky v novom šate, ktorý znižuje ich záťaž na životné prostredie až o 20%. Užite si leto plné jedinečných chvíľ, na ktorého chuť nikdy nezabudnete. Viac na www.kotanyi.com/sk.



STOP štípancom pomocou Filmogelu®



Ak v lete bojujete s nepríjemnými štípancami od komárov či iného drobného hmyzu, rýchlu a účinnú pomoc vám poskytne **URGO Filmogel® Po uštipnutí hmyzom**, ktorý je vyrobený jedinečnou technológiou Filmogel®. Po jednoduchej a rýchlej aplikácii vytvorí priehľadný a flexibilný film, ktorý upokojuje podráždenú pokožku, uľavuje od pocitu svrbenia, pálenia a zabraňuje škrabaniu. Kosmetický výrobok sa nanáša špeciálnou špachtličkou (súčasť uzáveru), ktorá zabezpečuje rovnomerné pokrytie postihnutej oblasti. **URGO Filmogel® Po uštipnutí hmyzom** je odolný voči vode a hneď po aplikácii je možné pokožku vystaviť slnku. Produkt je voľne dostupný v lekárňach a je vhodný pre dospelých a deti od 1 roka. Pred použitím si pozorne prečítajte návod na použitie.

Viac informácií nájdete na www.magnapharm.sk

URGO Filmogel® Po uštipnutí hmyzom je kozmetický výrobok, Distribúcia na Slovensku: MagnaPharm SK s.r.o., Digital Park III/E, Einsteinova 19, 851 01 Bratislava



BIONECT Krém

BIONECT Krém s kyselinou hyaluronovou pomôže s hojením rán a podráždenou pokožkou

BIONECT Krém sa stane nevyhnutnou súčasťou vašej domácej a cestovnej lekárničky. Pomôže vám s drobnými kožnými poraneniami, odreninami i popáleninami. Podporuje hojenie rán a ukladňuje podráždenú pokožku. Prípravok obsahuje kyselinu hyaluronovú, ktorá na zranenom mieste vytvorí vlhké prostredie, pretože to je potrebné pre celkový proces hojenia. Pre viac informácií navštívte: www.bionect.sk



Ak ste milovníci sladkostí, ale nechcete sa báť o svoju postavu, vyskúšajte s nami súťažiť o dobroty značky Prodielix. Lahodná proteínová tyčinka so zníženým obsahom cukru a tuku, s vysokým obsahom bielkovín a prírodnými sladidlami, to je Protein Bueno. Každý kúsok zaručí potešenie z lahodného krému, jemnej čokolády a chrumkavej oplátky. Máte skôr chuť na niečo ešte luxusnejšie? Siahnite po proteínových tyčinkách Prodielix Deluxe a nechajte sa zviať úžasnou chuťou.

Obsahuje tyčinka
Protein Bueno aj superpotravinu quinou?

Odpoveď nájdete na www.prodielix.sk

VYDARENÝ AKT

Jeden deň, toľko času potrebovala spoločnosť Dacia na to, aby dosiahla znamenitý priemyselný úspech. Všetky typy v troch závodoch v Pitesti, Tangeri a Casablance prešli v rovnakom čase na novú identitu značky.

Výroba vozidla zahŕňa komplexný a zložitý výrobný proces, ale aj napriek tomu sa spoločnosť Dacia podarilo zmeniť celú ponuku vozidiel na novú identitu značky. A to v rovnakom čase a v troch rôznych závodoch súčasne: Pitesti v Rumunsku a v Casablance a Tangeri v Maroku. Takto značka radikálne zmenila svoj imidž a prešla na novú identitu vyjadrujúcu jej záväzky do budúcnosti a základné hodnoty. Táto nová stratégia identity značky Dacia je prvým krokom v rámci strategického plánu Renaultion, ktorý rieši niekoľko veľkých výziev, počnúc logistikou náhradných dielcov cez školenia zamestnancov až po sieť predajcov.

Aby sme pochopili, ako sa na vozidlách, ktoré v pondelok ráno zišli z výrobných liniek, objavil napríklad nový emblém Dacia Link na maske chladiča, pričom vozidlá vyrobené len 24 hodín predtým, boli ešte "staré verzie", pozrieme sa do zákulisia závodov spoločnosti Dacia, ktoré umožnili nemožné.

KAPITOLA 1: PRIEMYSELNÁ VÝZVA

V troch závodoch spoločnosti Dacia v Pitesti, Tangeri a Casablance z výrobných liniek každých 50 sekúnd zide jedno vozidlo. Celkovo 3100 vozidiel denne muselo niesť nové označenie značky. Práve toľko vozidiel musela vymeniť od pondelka 24. októbra 2022 od 9.00 h, keď sa vozidlá dostali na linku a mali sa na ne namontovať nové dielce.

Zmena vizuálnej identity v celom sortimente, a to v priebehu jedného dňa, bola nevyhnutnou podmienkou úspechu projektu. Nové kompo-



Špeciálna edícia SEAT Ibiza a Arona Marina Pack

Spoločnosť SEAT S.A. pokračuje vo svojej spolupráci s organizáciou SEAQUAL INITIATIVE v rámci podpory inovácií, cirkulárnej ekonomiky a ochrany prírodných zdrojov Stredozemného mora. Značka nadviazala novú spoluprácu aj so spoločnosťou Autoneum, špecializovanou na výrobu akustických a tepelných izolačných prvkov do automobilových interiérov. Tento výrobca dodáva španielskej automobilke koberce z recyklovaných materiálov LABEL blue by BORGERS®. Surovinu na ich výrobu poskytujú viac ako 2 milióny plastových fliaš, ktoré sa každoročne vylovia z oceánu.

Vďaka tomu sa zlepšila udržateľnosť typov SEAT Ibiza a Arona so špeciálnou edíciou Marina Pack, ktorá používa materiál SEAQUAL® YARN na potahy sedadiel. Okrem toho všetky verzie SEAT Ibiza a Arona odteraz používajú recyklované materiály LABEL blue by BORGERS® na koberce a rohožky.

SEAQUAL INITIATIVE a LABEL blue by BORGERS® spolupracujú s mimovládnyimi organizáciami, rybármi, orgánmi štátnej



nenty boli vopred zaregistrované v IT systémoch, ktoré boli všetky prepnuté v pondelok ráno, aby sa eliminovalo riziko chýb a zabezpečil sa úspešný prechod bez zhoršenia kvality. Logistické priestory boli tiež prispôbené tak, aby sa do nich zmestili nové dielce a aby sa zabránilo ich zmiešaniu so starými komponentami.

KAPITOLA 2: LOGISTICKÁ VÝZVA

Prechod na novú identitu značky bol spojený aj s veľkou logistickou výzvou: zmena všetkých typov - Duster, Sandero Logan a Jogger - v troch závodoch súčasne, vo veľmi krátkom čase a pri veľmi napätom harmonograme vývoja a výroby. Logistický tím musel zvládnuť 190 nových produktov od 57 rôznych dodávateľov vrátane loga, nového emblému a nových farieb. A to počas nedostatku náhradných dielcov a surovín, čo znamená, že tím musel prijať ďalšiu výzvu, ktorou bolo dohnať meškanie a zabezpečiť, aby všetky dielce spĺňali dohodnuté normy.

KAPITOLA 3: TRÉNINGOVÁ VÝZVA

Ďalším dôvodom, prečo táto radikálna zmena fungovala, bola mimoriadna tímová práca 20000 ľudí v troch závodoch spoločnosti Dacia. Oddané ženy a muži, ktorí boli v kontakte s dielňami prekonali všetky výzvy, postupovali rýchlo a zároveň dodržiavali celý postup vývoja a priemyselnej výroby.

KAPITOLA 4: VÝZVA V OBLASTI PREDAJA A MARKETINGU

Výzva v oblasti predaja a marketingu súvisela s očakávaniami zákazníkov: bolo potrebné začať prijímať objednávky skôr, ako sa nová identita značky dostala do výrobných závodov.

Tento priemyselný počin a nová identita značky nesú posolstvá značky Dacia a robia ju ešte atraktívnejšou ako predtým.

-da-



správy a miestnymi komunitami pri čistení morí a oceánov. Odpad z morských pláží, dna a vody, ako aj odpad prinášaný do mora riekami a zhrmažďujúci sa v ich ústiach sa zbiera v rámci programov čistenia prírody. Po vytriedení jednotlivých druhov materiálu sa plasty čistia a recyklujú. Takto vytvorený materiál sa využíva na výrobu vlákien SEAQUAL® YARN na potahy sedadiel a na polyesterové vlákna LABEL blue by BORGERS® na výrobu kobercov a rohožíek na podlahu kabíny automobilov.

Špeciálna edícia SEAT Ibiza a Arona Marina Pack obsahuje potahy sedadiel z materiálu SEAQUAL® YARN, ako aj koberce a textilné rohožky na podlahu z recyklovaného polyesteru LABEL blue by BORGERS®, vyrobeného z plastu vyloveného z mora. Vo výrobe sú od júna 2023.

-st-

Škoda Kodiaq



Kodiaq bol v roku 2016 prvým typom úspešnej SUV ofenzívy značky Škoda. Zároveň zaviedol typické názvoslovie, ktorým sa odvtedy riadia všetky SUV značky Škoda so spalovacími motormi.

V súčasnosti v Škode Auto finišujú s vývojom druhej generácie tohto úspešného typu. Zo súčasnej, teda prvej generácie sa do polovice júna predalo takmer 792 000 vozidiel celkom v 60 krajinách. Najdôležitejšími trhmi pre Kodiaq sú Čína so 160 000 predanými kusmi do konca roku 2022 a Nemecko so 114 200 kusmi. Nasledovala Veľká Británia so 47 200 predanými vozidlami a Česká republika so 42 400 vozidlami.

Škoda Auto už uverejnila takmer všetky informácie o zmenách, ktoré prinesie druhá generácia Kodiaqa oproti prvej, ale uverejnila len sadu fotografií exteriéru vozidla maskovaného prvkami kamufláže. Sériová výroba nového Kodiaqa má začať v januári budúceho roka. Má mať výraznejší vzhľad a ešte väčší priestor v kabíne, najmä pre cestujúcich v treťom rade sedadiel. Druhá generácia modelu Kodiaq sa tiež vyznačuje novým konceptom interiéru s dotykovým displejom vo veľkosti až 12,9", ovládaním prevodovky novo umiestneným na stĺpiku riadenia pod volantom, manuálnymi a digitálnymi ovládacími prvkami a stredovou konzolou, ktorá má jednoduchý čistý vzhľad. Ponuka motorov zahŕňa dva zážihové a dva vznetové motory, pričom pokrýva výkonnové spektrum od 110 kW do 150 kW. Prvýkrát sa Kodiaq predstaví aj vo verzii s plug-in hybridným pohonom, ktorý ponúkne dojazd na elektrinu viac ako 100 km. Bezpečnostná výbava je opäť na špičkovej úrovni, môže sa pochváliť napríklad druhou generáciou Matrix-LED predných reflektorov a ešte pokročilejšími asistenčnými systémami. Prevodovky v novom Kodiaqu budú už len automatické, významné úpravy dostane podvozok.

-ša-



Škoda X: Nové centrum digitálnych služieb a riešení mobility

Škoda Auto DigiLab je od začiatku júna Škoda X: pod touto novou značkou Škoda Auto výrazne posúva digitalizáciu svojich produktov a služieb. Inovačné centrum v Prahe sa viac orientuje na zákazníka a bude riadiť digitálne služby pre značku Škoda. Písmeno „X“ v názve znamená Exponential, Exploring, Expanding. Inovovaná stratégia vyhľadávania nových technológií sa zameria na európske start-upy a technologické centrá. Škoda X od toho očakáva rýchlosť, flexibilitu a veľkú efektívnosť. Ako nová značka bude Škoda X podporovať hlavnú činnosť materskej spoločnosti Škoda Auto a podporovať digitalizáciu jej produktov a služieb.

„Premenou spoločnosti Škoda Auto DigiLab na Škoda X sa dostávame z prevažne vývojového prostredia k využitiu nových technológií v každodennom živote. Škoda X bude ako nová značka samostatne prevádzkovať novo vyvinuté digitálne služby a starostlivo načúvať našim zákazníkom. To nám umožní porozumieť prániam klientov, reagovať na nich a poskytovať presne tie služby, ktoré potrebujú,“ povedal Martin Jahn, člen predstavenstva spoločnosti Škoda Auto pre predaj a marketing.

Škoda Auto DigiLab bola doposiaľ zameraná hlavne na vývoj nových služieb mobility. Jej transformáciou do novej značky Škoda X sa česká automobilka presúva z laboratória do reálneho sveta implementácie. Škoda X sa zameria hlavne na zavádzanie nových digitálnych služieb vo vozidlách Škoda. Automobilka tak reaguje na potreby svojej cieľovej skupiny Contemporary Explorers a snaží sa vyjsť v ústrety všetkým jej požiadavkám s výraznou orientáciou priamo na zákazníkov.

Cieľ: zákazníci značky Škoda by mali mať možnosť využívať digitálne služby na zväčšenie hodnoty ich produktu a na získanie nových zážitkov a skúseností. Škoda X ponúkne svojim zákazníkom celkom nové služby, inteligentné technológie pre užívateľov vozidiel i pre testovanie, požičiavanie alebo nabíjanie. Škoda X podporuje materskú spoločnosť v ďalšom rozvoji jej zákaznícky orientovaného prístupu a posilňuje tak hlavnú činnosť automobilky. Škoda X už na vybraných trhoch prevádzkuje služby: Pay to Fuel, Pay to Park, Offers, HoppyGo, Citymove, DigiCert a Charging Hub.

Digitálny certifikát Škoda poskytuje zákazníkom komplexný prehľad dát o ich vozidle v rámci funkcie Vzdialený prístup v službe Care Connect, čo sa môže hodiť hlavne v prípade predaja vozidla. Údaje



zahŕňajú identifikáciu vozidla, technické parametre, aktuálny počet najazdených kilometrov, prípadný predplatený servis a predĺženie záruky a rovnako tak servisnú históriu. Zákazníci sa tak kedykoľvek môžu dostať k informáciám o svojom vozidle, a to bez toho, aby museli navštíviť predajcu a platiť za každý vytvorený certifikát. Digitálny certifikát ukladá najazdené kilometre vozidla vždy každý týždeň od okamihu aktivácie Vzdialeného prístupu v rámci služby digitálneho prepojenia s vozidlom Škoda Connect. Pri predaji ojazdeného automobilu digitálny certifikát zlepšuje dôveru v ponúkané vozidlo a tým aj jeho predajnú hodnotu. Táto služba je dostupná na všetkých európskych trhoch.

S aplikáciou Ponuky môžu zákazníci automobilky Škoda od partnerov dostávať informácie o výhodných ponukách. Tieto cieľené návrhy sa spúšťajú na základe aktuálnej polohy, často používanej trasy a ďalších údajov o vozidle. Medzi partnerov patria čerpacie stanice, reštauračné zariadenia či obchody a na niektorých trhoch aj predajcovia značky. Informácie o ponukách sa zobrazujú na prístrojovej doske v informačnom a zábavnom systéme vozidla. Zákazník svoju voľbu potvrdí kliknutím alebo naskenovaním QR kódu z displeja a následne obdrží čiarový kód, ktorý môže uplatniť prostredníctvom emailu alebo prostredníctvom aplikácie MyŠkoda v mobilnom telefóne. K dispozícii v Nemecku, Českej republike, Rakúsku, Poľsku, Fínsku, Slovensku, Veľkej Británii a v Španielsku. Čoskoro: Taliansko, Francúzsko. Služba zdieľania vozidiel HoppyGo sa v rámci Škoda X mení na komplexnú platformu mobility, ktorú môžu napríklad predajcovia Škoda využívať pre špecifické testovacie jazdy. Vďaka HoppyGo môžu zákazníci napríklad pred kúpou elektromobilu získať priamu skúsenosť s riadením vozidla Škoda Enyaq. K dispozícii v Českej republike, na Slovensku a v Poľsku.

-ša-

CUPRA Formentor 2,0 TDI 150 6-G

Štýlové SUV



Segmentom automobilového trhu, ktorý uplynulých 12 rokov exponenciálne rástol v Európe, ale aj v ďalších regiónoch sveta, je segment SUV (Sport Utility Vehicle). Všestrannosť, väčšia svetlá výška a atraktívny dizajn urobili z tohto segmentu favorita zákazníkov. No automobilový svet sa neustále vyvíja a postupuje novými smermi. Preto rastie popularita vozidiel kategórie CUV (Crossover Utility Vehicle), ktoré sú kombináciou SUV a kompaktného automobilu. Jedným z nich je CUPRA Formentor predurčená byť jedným z veľkých hráčov. Značka Cupra vznikla ako športová divízia značky Seat. Kľúčovým momentom pre predajný úspech tohto typu bolo poskytnúť zákazníkovi väčší priestor a zvýšenú polohu sedadla vodiča, no pritom negatívne neovplyvniť dizajn a výrazný športový charakter vozidla, čo sú atribúty značky. Tvorcom Formentora sa to podarilo splniť. Formentor má dĺžku 4450 mm, výšku 1528 mm a šírku 1839 mm, poháňané predné kolesá, na výber je viac farieb karosérie a motorov.



Vyskúšali sme Cupru Formentor 2.0 TDI so vznetovým štvorvalcom s výkonom 110 kW, spolupracujúcim so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Biela farba v kombinácii s čiernymi doplnkami, bronzovými Cupra detailmi a príplatkovými 19" zliatinovými kolesami v matnej čiernej farbe vyzerá veľmi dobre. Každý si zrejme na prvý pohľad všimne vzájomne prepojené LED zadné svetlá, ktoré sa tiahnu celou zadnou časťou, svalnaté krivky zadných blatníkov, predné LED reflektory dodávajú Cupre charakteristický profil značky.

V kabíne sú použité kvalitné materiály a najinovatívnejšie technológie pre zážitok z jazdy. Aj tu je dostatok prvkov s medenou farbou. Všetko, čo vodič potrebuje, má na dosah ruky a pod kontrolou. Displej infotainmentu s uhlopriečkou 12" s integrovaným navigačným systémom Plus (+938 €) má dobré rozlíšenie. Cockpit (LCD prístrojový panel) s uhlopriečkou 10,25", na ktorom sa zobrazujú všetky potrebné informácie, je priamo v zornom poli vodiča. Nachádza sa tu málo fyzických tlačidiel, väčšina funkcií sa ovláda cez infotainment. Aj klimatizácia sa ovláda cez displej, čo odpúta pozornosť vodiča viac. Pod displejom sa nachádzajú dotykové tlačidlá na ovládanie teploty a hlasitosti. Za jazdy po tme je to nevhodné, nie sú totiž podsvietené. Dobre vyzerajú výdychy klimatizácie. Športové sedadlá (v kombinácii tkanina/umelá koža čierna) umocňujú zážitok z jazdy výborným držaním tela. Sú pohodlné a vyhrievané (319 €). Kozou potiahnutý multifunkčný športový vyhrievaný volant umožňuje mechanicky ovládať mnohé jazdné funkcie, je nastaviteľný v širokom rozsahu, rýchlo sme si za ním našli ideálnu polohu. Ku komfortu cestovania prispieva inteligentné ambientne osvetlenie PLUS (198 €) v rozličných farbách, automatická klimatizácia s dodatočným ovládaním vzadu, connectivity box-bezdrôtové indukčné nabíjanie (210 €), rádio, laktová opierka vpredu, vzadu, Mirror Link (198 €), parkovacie snímače vpredu, vzadu (399 €), zadná parkovacia kamera (283 €)...

Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú dvaja cestujúci priemernej vzrastu, majú dostatočnú rezervu voľného miesta pred kolenami aj nad hlavami. Základný objem batožinového priestoru je 450 litrov, po sklopení zadných sedadiel vznikne rovná úložná plocha vďaka dvojitej podlahe a objem sa zväčší na 1505 litrov. Je v ňom aj dojazdová

rezerva, čo sme ocenili. Vo vozidle sme mali za príplatok elektrické ovládanie výklopnej veka batožinového priestoru (544 €).

Motor 2.0 TDI s výkonom 110 kW pri studenom štarte akusticky prezrádza spôsob fungovania, po zohriatí sa jeho klepotanie stráca a na diaľnici ho pri rýchlej jazde ani nepočuť. Pri menších otáčkach pracuje ležérne, s malou spotrebou nafty, čo vyhovuje obvyklému tempu prúdu vozidiel jazdiacich na cestách medzi obcami aj peňaženke prevádzkovateľa. Vďaka nástupu najväčšej hodnoty krútiaceho momentu 340 Nm už od 1600 (do 3000) ot./min. dokáže tento model efektívne zrýchľovať. Motor netreba vytáčať, dostatok sily má už od 1800 ot./min. Z 0 na 100 km/h to zvládne za 9,3 sekundy a dosiahne najvyššiu rýchlosť 205 km/h. Odozva motora na pohyby akceleračného pedála sa dosť líši podľa zvoleného jazdného režimu (komfort, sport, individual). Najviac sme využívali režim Comfort. S motorom dobre spolupracuje 6-stupňová športová ručne ovládaná prevodovka, jej hlavica dobre padne do ruky. Má príjemný chod, dráhy radenia sú presné. Auto je dobre odhlučnené a úsporné. Na diaľnici sme dosahovali spotrebu 5,7 l/100 km. Počas týždenného skúšania vozidla sme dosiahli priemernú spotrebu nafty 5,2 l/100 km. Dojazd je okolo 850 km. „Vznetový“ Formentor vie vodiča potešiť nielen malou spotrebou paliva, ale aj športovou jazdou. Napriek tomu jeho podvozok, je dostatočne komfortný na to, aby Formentor bol vhodný na dlhšie cesty, ktoré nebudú mať po celej trase prvotriedny povrch.

Cupra Formentor 2.0 TDI 150 6-G sa predáva za 32 540 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 36 598 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

4-valcový, 16-ventilový, prepíňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1968 cm³, najväčší výkon 110 kW, krútiaci moment 340 Nm pri 1600 až 3000 ot./min.

PREVODY:

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

PODVOZOK:

predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektromechanickým posilovačom, priemer otáčania 10,6 m, pneumatiky rozmeru 245/40 R-19.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4450/1839/1528 mm, rázvor náprav 2679 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1553/2030 kg, objem batožinového priestoru 450/1505 litrov, objem palivovej nádrže 50 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najvyššia rýchlosť 205 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 9,3 s, spotreba nafty v komb. prevádzke WLTP 4,9 l/100 km, CO₂ WLTP 128 g/km

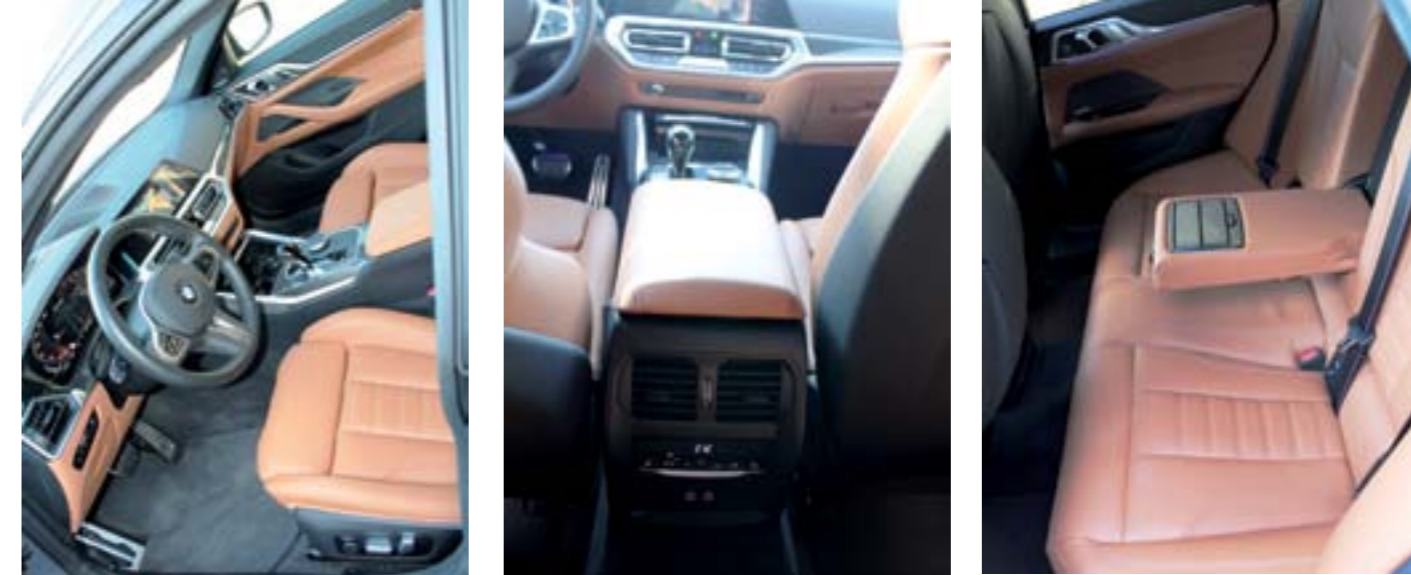


BMW M440i xDrive Gran Coupé

Športové, prémiové, vzrušujúce



Nové BMW 4 Gran Coupé je už na prvý pohľad plne zamerané na radosť z dynamickej jazdy. Tento typ sa zrodil v roku 2014. BMW uviedla pred viac ako rokom na trh druhú generáciu päťdverového kupé s bohatým výberom motorov, fascinujúcou kombináciou výkonu, komfortu a každodennej praktickosti. BMW 4 Gran Coupé s dynamicky natiiahnutými proporciami je 4783 mm dlhé, 1852 mm široké a 1442 mm vysoké, s rázvorom náprav 2856 mm.



Vyskúšali sme najvýkonnejšiu verziu v tejto karosárskej verzii v zaujímavej šedej farbe (špeciálne lakovanie Gravid Grey za príplatok 2067 €) s čiernymi detailmi, rozmernými otvormi pre prívod vzduchu na bokoch predného nárazníka, laserovými BMW reflektormi, bezrámovými oknami, predĺženou siluetou v štýle kupé, krytmi zrkadiel v hliníkovom odtieni, širokými „obličkami“ so šesťuholníkovou mrežou, ktoré dodávajú prednej časti sebavedomý výzor. Nami skúšané vozidlo bolo vybavené okrem iného 20“ BMW Individual AI diskami Aerodynamic (2016 €), s M Sport červenými brzdami, strešným elektricky ovládaným oknom (1240 €), či stmavenými sklami vzadu (496 €). Zadná časť sa vyznačuje trojrozmernými zadnými LED svetlami, veľkým nárazníkom s čiernymi vložkami a decentným zadným spojlerom. Novinkou sú zapustené kľučky dverí, čo sa nám zdá dosť nepraktické riešenie. Celkovo však toto auto vyzera veľmi dobre, a ešte lepšie jazdí. Pozoruhodná výkonnosť BMW M440i xDrive vychádza z kvalitných technológií pohonu podvozku, špeciálne zladených pre tento model. Predná náprava radu 4 Gran Coupé je o 25 mm širšia ako pri predchodcovi a prispieva k výbornej ovládateľnosti a stabilite.

Prémiový pocit a zameranie interiéru na výkon definujú čisto tvarované povrchy a kvalitné materiály. V nami skúšanom vozidle dobre pôsobila koža Vernasca Cognac s dekoratívnym prešivaním (1499 €) a M interiérovými lištami Carbon Fibre (568 €). Súčasťou výbavy sú M športové sedadlá vpredu (1023 €) s účinnou bočnou oporou a novo tvarovaný kožou obšitý športový „M“ volant. Predné, zadné sedadlá a volant boli vyhrievané (doplňková výbava). Vodič má všetko po ruke a nič nemusí hľadať. Má k dispozícii plnohodnotný Head-up displej, prístrojový štít s 12,3“ displejom kombinovaný so stredovým dotykovým displejom s uhlopriečkou 10,25“. Infotainment je rýchly a prehľadný s veľkým rozlíšením displeja. BMW Operating systém 7 sa dá okrem iného ovládať aj ovládačom iDrive Touch Controll na stredovom tuneli. Niektoré funkcie je možné aktivovať aj hlasom. Nechýba automatická klimatizácia, ambientne osvetlenie interiéru, športová automatická prevodovka a za príplatok výborný Harman/Kardon Surround audio systém a mobilná kompatibilita vrátane bezdrôtového nabíjania mobilných telefónov. Výborným pomocníkom sú kamery a parkovací „asistenti“. Celkové usporiadanie interiéru si zachovalo všetky oceňované vlastnosti automobilov BMW.

Priestor na zadných sedadlách je skôr pre nižšie postavy. Vyšší cestujúci majú menej miesta v oblasti hlavy kvôli dozadu zvažujúcej sa streche. Nástupný priestor zadných dverí je dosť úzky, zadné sedadlá sú ukotvené nízko, takže nastupovanie je náročnejšie. Batožinový priestor ponúka objem 470 litrov, po sklopení sedadiel priečne delených v pomere 40:20:40 sa objem zväčší na 1290 litrov.

Gran Coupé poháňal zážihový radový 3-litrový, 6-valsťový motor s výkonom 275 kW pri 5500 až 6500 ot./min. a maximálnym krútiacim momentom 500 Nm v širokom rozsahu 1900 až 5000 otáčok za minútu. Skvele spolupracoval s 8-stupňovou automatickou prevodovkou s hydromeničom a inteligentným pohonom všetkých kolies (xDrive) s preferenciou zadnej nápravy. Gran Coupé s touto sústavou pohonu dokáže zrýchliť z 0 na 100 km/h za 4,7 s a dosiahnuť maximálnu rýchlosť 250 km/h. BMW M440i xDrive Gran Coupé využíva mild hybridnú technológiu. Vďaka výkonnému 48 V štartér-generátoru a druhej batérii dokáže počas brzdenia rekuperovať a uskladniť dostatok energie. Tá sa následne využíva v elektrickom systéme vozidla a štartér-generátor vďaka nej aj prispieva pri zrýchľovaní vozidla spalovaciemu motoru výkonom 8 kW. Zlepšuje účinnosť i tým, že pomáha motoru počas jazdy konštantnou

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:
6-valsťový, 24-ventilový prepínaný zážihový+HEV, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 2998 cm³, najväčší výkon 275 kW pri 5500 až 6500 ot./min., krútiaci moment 500 Nm pri 1900 až 5000 ot./min.

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

PODVOZOK:
predné kolesá zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vzduchové pružiacie jednotky s vyrovnávaním svetlej výšky, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru vpredu 245/35 R-20, vzadu 255/35 R-20.

KAROSÉRIA: 4-dverová, 4-miestna typu sedan

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:
d/š/v 4783/1852/1442 mm, rázvor náprav 2856 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1900/2380 kg, objem batožinového priestoru 470/1290 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:
najväčšia rýchlosť 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 4,7 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke 8-8,5 l/100 km, CO₂ 188 g/km.

rýchlosťou a zlepšuje komfort pri využívaní funkcií Auto Start Stop a pri „plachtení“. Radový trojlitrový šesťvalec vodiča pobáda, aby ho vytáčať až do červeného poľa otáčkomera, lebo má bohatú rezervu výkonnosti. Ťažko sa tomu pokúšaniu brániť aj preto, že kabína je výborne odhlučnená a precízne vyladený podvozok, to sú významné faktory, vďaka ktorým vodičovi napríklad rýchlosť 90 km/h v tomto aute pripadá ako „päťdesiatka“ v menej výkonnom dobrom aute.

Vodič si môže vybrať z jazdných režimov Eco, Comfort, Sport a Sport+. Režim Eco ponúka úsporný variant jazdy, Comfort umožňuje jazdiť pohodovo nielen v meste, ale aj na diaľnici, v kabíne nepočuť žiadne rušivé zvuky. Motor spriahnutý s 8-stupňovou automatickou prevodovkou to najlepšie zo seba vydáva pri režime Sport – rýchlosť vozidla lineárne rastie v celom spektre otáčok, až k obmedzovaču. Pri takejto jazde počuť ostrejší zvuk z výfukového systému, avšak treba rátať so spotrebou aj 14 litrov. K dobrej stabilite a ovládateľnosti prispievajú účinné športové brzdy a variabilné športové riadenie. Adaptívny M podvozok (doplňková výbava) je tvrdší a bezpečný. Vďaka pohonu všetkých kolies xDrive (štandardne s väčším podielom krútiaceho momentu privádzanému na zadnú nápravu) vozidlo nemá problémy s náhlými zmenami smeru. Aj pri rýchlo prechádzaných v zákrutách výborne drží zvolenú stopu. Jazdu v tomto modeli sme si užívali najmä na kľukatiacich sa okresných cestách. Priemerná spotreba v kombinovanej premávke 8,2 l/100 km po týždni jazdy v tomto skvelom vozidle dokazuje dva fakty - tých vzrušujúcich jazd sme si veľa nedopriali (spotreba pri nich bola „dialničná“), a keďže sme jazdili vždy svižne, BMW M440i xDrive Gran Coupé považujeme za vhodné – prémiové - auto na každodenné používanie aj z hľadiska spotreby paliva.

BMW M440i xDrive Gran Coupé sa predáva za 69 500 €. Nami skúšané vozidlo s doplňkovou výbavou stálo 90 547 €.

Citroën C5 X Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 SHINE

Pohodlné auto



V roku 2017 Citroën ukončil výrobu typu C5, teraz sa vrátil s upravenou verziou Citroën C5 X, ktorý spája eleganciu sedanu, dynamiku kombi a zvýšený postoj SUV. Novinka je dlhá 4805 mm, široká 1865 mm a vysoká 1485 mm, čím zapadá do stredu segmentu D. Spredu pôsobí pomerne agresívne, a to vďaka ostrejšie rezaným tvarom. Eleganciu karosérii dodávajú aj predné LED reflektory a zadné svetlá v tvare písmena „V“. Dizajnéri kládli mimoriadny dôraz na aerodynamiku. Dlhá kapota, plynulé aerodynamické línie, vysoká bočná línia karosérie a prelis nad zadnými kolesami vytvárajú výnimočnosť a naznačujú dynamiku. Nový Citroën C5 X je k dispozícii s dvoma zážihovými motormi PureTech 130 (trojvalcový) a PureTech 180 (štvorvalcový) a plug-in hybridným pohonom, ktorý sme mali možnosť vyskúšať v modeli s lakom bielej metalízy Perle Nacre v kombinácii s čiernou strechou Biton (doplňková výbava).



Z interiéru Citroën C5 X sála pocit pohodlia. Vďaka použitiu vrstvených predných aj zadných „akustických“ okien, je interiér veľmi dobre izolovaný od vonkajších hlukov. Pôžitok priestoru podporuje aj mnoho svetla, ktoré vchádza cez veľké presklené plochy v rozsahu 360° po obvode celého vozidla, vrátane bočných okien a veľkého otváracieho strešného okna, cez ktoré vstupuje svetlo do interiéru. Pri vzniku interiéru hrali najväčšiu úlohu vnútorný priestor a pohodlie. Vpredu sú komfortné sedadlá Advanced Comfort (vyhrievané - doplnková výbava) a prístrojová doska vytváraná tak, aby vytvárali maximum priestoru. Predné sedadlá sú výškovo a pozdĺžne nastaviteľné, orientované sú hlavne na pohodlie. 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. Prístrojový panel je digitálny (uhlopriečka 12"), zobrazuje i stav nabitia a životnosti akumulátora. Zároveň si vodič môže zobrazit indikátor výkonu a toky energie. Súčasťou výbornej konektivity je dotyková 12" HD obrazovka s Connect 3D navigáciou. Android Auto aj Apple CarPlay fungujú aj bezdrôtovo. Na ovládanie dvojzónovej automatickej klimatizácie slúžia samostatné hardvérové tlačidlá umiestnené na spodnej časti stredovej konzoly. Pochvalu si zaslúži veľký rozšírený head-up displej s premietaním na čelné sklo. Zobrazuje nielen rýchlosť a navigačné pokyny, ale aj údaje o spotrebe. 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, audiosystém s digitálnym DAB tunerom, Bluetooth, zadný presný parkovací snímač, cívacia kamera a iné prvky. Nami testovacie vozidlo malo vo výbave aj príplatkovú (500 €) 7,4 kW palubnú nabíjačku. Nabíjacie káble sú uložené vo vyhradenom priečniku pod podlahou batožinového priestoru. Priestor na zadných sedadlách ponúka mnoho miesta na nohy, pohodlné sedenie a štedrý výhľad aj cez strešné okno. Batožinový priestor má objem v základnom usporiadaní 485 litrov, po sklopení operadiel zadných sedadiel vznikne skoro rovná plocha a objem sa zväčší na 1580 litrov.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-valcový, 16-ventilový zážihový prepíňaný, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1598 cm³, najväčší výkon 132 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 250 Nm pri 1750 ot./min.,

ELEKTROMOTOR: výkon 81,2 kW pri 2500 ot./min., krútiaci moment 320 Nm pri 500 až 2500 ot./min., systémový výkon 165 kW, systémový krútiaci moment 360 Nm, batéria 12,4 kWh, doba nabíjania AC (7,4 kW) z 0-100 % za 1 h. 40 min.

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny skrtný stabilizátor, zadná vlečená náprava so skrtnou pružnou priečkou, vinuté pružiny, priečny skrtný 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, rázor náprav 2785 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1797/2185 kg, objem batožinového priestoru 485/1580 l, objem palivovej nádrže 40 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 233 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,8 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke WLTP 1,2 l/100 km, 16 kWh/100 km, CO₂ WLTP 27 g/km, dojazd na elektrinu 63 km.

Nový Citroën C5 X je vybavený množstvom asistenčných systémov Pack Drive Assist, ktorý zahŕňa napríklad samočinné brzdenie v prípade kolízie, funguje pomocou radaru s funkciou chodci, cyklisti, rozpoznávanie dopravných značiek, adaptívny tempomat, systém sledovania mŕtveho uhla, upozornenie na premávku za vozidlom a iné.

Pod kapotou pracovala hybridná pohonná sústava, ktorej kľúčovým prvkom je 1,6-litrový zážihový štvorvalcový motor s maximálnym výkonom 132 kW a krútiacim momentom 250 Nm. Súčasťou pohonu je elektromotor disponujúci výkonom 81,2 kW. Celkový kombinovaný výkon tohto pohonu dosahuje 165 kW a hodnotu maximálneho krútiaceho momentu 360 Nm. Litium-iónová batéria má kapacitu 12,4 kWh. V čisto elektrickom režime auto dosiahne maximálnu rýchlosť 135 km/h. Táto hybridná verzia poskytuje potešenie z tichého štartovania, tichého chodu bez vypúšťania spalín, pričom v čisto elektrickom režime dokáže prejsť do „normovanej“ vzdialenosti 63 km. Nám sa podarilo prejsť 43 km. Kombinácia motorov hybridného pohonu dokáže Citroën C5 X zrýchľovať z 0 na 100 km/h za 7,8 sekundy a umožniť posádke jazdu rýchlosťou 233 km/h. Tieto parametre sú impozantné, ale ak chce prevádzkovateľ vozidla jazdiť čo najlacnejšie, tak tomuto plug-in hybridnému modelu najviac vyhovujú jazdy v meste a v jeho okolí. PHEV má najväčší význam pre vodičov, ktorí ho majú možnosť pravidelne dobíjať. Motor spolupracoval s účinnou elektrickou automatickou prevodovkou e-EAT8.

Pomocou prepínača na stredovej konzole možno zvoliť jazdný režim: elektrický, hybridný, komfortný alebo športový. Regulácia aktívneho odpruženia Citroën Advanced Comfort sa neustále prispôbuje jednotlivým jazdným režimom. Počas jazdy v elektrickom režime sa pod vnútorným spätným zrkadlom v strede rozsvieti modrá kontrolka, ktorá je zvonka jasne viditeľná, aby ju bolo dobre vidieť v premávke. Ak využívame aj spaľovací motor, tak je svetelný signál biely. Brzdový režim rekuperuje počas brzdenia a spomaľovania vozidla energiu na dobíjanie akumulátora. Pri týždennom skúšaní vozidla sme mali priemernú spotrebu elektrickej energie 16,6 kWh/100 km (na diaľnici stúpne až na 30,7 kWh/100 km) po vybití batérie sme pri pokojnom spôsobe jazdy dosiahli priemernú spotrebu benzínu 5,7 l/100 km. Podvozok je ladený komfortne, je mäkkší (pruženie Advanced Comfort), so stabilitou v zákrutách však nie sú problémy. Vďaka väčšej svetlej výške sme s vozidlom pohodovo jazdili aj na ceste s nespveným povrchom.

Skúšaný Citroën C5 X Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 s úrovňou výbavy Shine sa predáva od 31 490 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 45 740 €

SsangYong Rexton G4 2.2 e-XDI Premium+

Najväčšie SUV juhokórejskej značky



Vlajková loď automobilky SsangYong, Rexton, nie je autom, ktoré by sme na našich cestách bežne vidali. Ide o robustné auto, ponúka moderný dizajn, zároveň priaznivú cenu. Má dĺžku 4850 mm, šírku 1960 mm a výšku 1825 mm. V roku 2021 došlo k jeho modernizácii. Prednej časti vozidla dominuje výrazná maska s diagonálnym vzorom pevnej reťaze evokujúcim jeho silu. Nové sú Full LED predné reflektory (výbava neponúka funkciu LED Matrix). Predná časť vozidla je zhora lemovaná zapustenými krytmi reflektorov, dolu nárazníkom vo farbe karosérie s ostro rezanými líniami. Vyžaruje dokonalú precíznosť aj pri pohľade zozadu, zaujme horizontálne predĺženými zadnými svetlami, ktoré opticky zväčšujú dojem robustnosti tohto SUV. Inovovaný Rexton sme mali možnosť vyskúšať v 5-miestnom vyhotovení s balíkom výbavy Premium+. Zahŕňa 360-stupňovú kameru, elektrické ovládanie veka batožinového priestoru, pamäť nastavenia elektrického sedadla vodiča, vonkajších spätných zrkadiel, detekciu slepeho uhla s varovaním pri zmene jazdného pruhu, výstrahu zadnej priečnej prečiarok, systém udržiavania auta v jazdnom pruhu, varovanie pre bezpečné vystúpenie z vozidla, slnečné roletky pre okná na úrovni druhého radu sedadiel. Páčili sa nám aj 20" Sputtering Alu kolesá za príplatok 690 €.



Rexton je postavený na novom koncepte rámu podvozku, ktorý dobre izoluje kabínu od hluku motora a chráni cestujúcich pred nárazovými silami vyvolanými nerovnosťami povrchu vozovky. Karoséria je k rámu uchytaná na 8 miestach, čo výrazne zlepšuje kvalitu jazdného prejavu a stabilitu riadenia vozidla. V ponuke po modernizácii druhej generácie je len jeden motor – vznetový štvorvalec vlastnej konštrukcie s označením 2.2 e-XDI. Jeho maximálny výkon je 148,6 kW a krútiaci moment 441 Nm. Pri studenom štarte motor „počut“, po zohriatí funguje kultivovane. Vzhľadom na hmotnosť vozidla, ktorá prevyšuje 2 tony, nemožno čakať extra dynamiku. Rexton však má dosť sily na ťahanie prívesu (brzdený/nebrzdený) s hmotnosťou 3000/750 kg. Nová je aj automatická prevodovka, ktorá má teraz osem stupňov. Prevodovka si s motorom rozumie, preraduje hladko a logicky. Pri ustálenej rýchlosti 90 km/h sa spotreba nafty pohybovala pod 6 l/100 km (motor točil 1400 ot./min), na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h sme jazdili so spotrebou 9 l/100 km. V kombinovanej prevádzke vozidlo malo priemernú spotrebu 8,3 l/100 km. Pri prechádzaní zákrut „pod plynom“ Rexton pôsobí ťažkopádnejšie, treba počítať aj s nakláňaním karosérie. Na cestách s kvalitným povrchom si posádka užíva pohodlie, na väčších nerovnostiach vozidlo občas mierne poskočilo.

Otočným ovládačom na stredovej konzole sa dajú meniť jazdné režimy. Štandardne sa po cestách i v ľahšom teréne jazdí s pohonom zadných kolies. Pohon všetkých kolies sa dá zaradiť aj počas jazdy (4 WD High). Ďalšou možnosťou je 4WD Low s redukciou, čiže je využiteľný skôr na poľných cestách, v zime na snehu alebo ľade. Kvalita konštrukcie tohto robustného SUV umožňuje použiť ho aj pri jazdách v náročnejšom teréne, čomu pomáha aj veľkorysá svetlá výška 224 mm, či automatická uzávierka diferenciálu zadnej nápravy alebo redukčný prevod.

Zmeny sa dotkli aj interiéru. Testovaná najvyššia výbava Premium+ má prístrojovú dosku a dvere čalúnené prešivanou kožou, kožené sú aj sedadlá (hnedá prešivaná koža Espresso). Prednosťou kabíny je aj priestor a pohodlie pre všetkých členov posádky, teda nielen osôb na predných, ale aj na zadných vyhrievaných sedadlách, ktoré mali tiež možnosť zmeny sklonu operadiel. Predné, elektricky ovládané sedadlá sú pohodlné, priestrané, s posuvnými hlavovými opierkami. Sú nielen vyhrievané, ale aj odvetrávané. Vo vozidle sa sedí vysoko. Prijemne sa drží štvoramenný kožený, vyhrievaný volant s množstvom tlačidiel a preradovacích páčok pod volantom. Prístrojová doska Full HD LCD 12,3" s výborným rozlíšením zobrazuje všetko, čo práve vodič potrebuje. Pracovaný je dotykový displej infotainmentu s uhlopriečkou 9,2" s veľkým rozlíšením – podporuje funkcie Android Auto a Apple CarPlay (bedrôtové) a príjem digitálneho rozhlasového vysielania DAB. Zobrazuje aj navigáciu, obraz zo zadnej parkovacej kamery. Sú tu aj fyzické tlačidlá, jednotlivé funkcie auta môžete tak ovládať i po pamäti. Výbava Premium+ zahŕňa už okrem spomínaných prvkov napríklad prípojky USB vpred, vzadu, dvojjónovú klimatizáciu, palubný počítač vrátane monochromatického displeja 3,5", ambientne osvetlenie interiéru, textilné koberčky, prednú a zadnú laktovú opierku s držiakmi nápojov a iné. Nami skúšané vozidlo bolo vybavené aj balíkom výbavy TECH (1490 €).

Batožinový priestor má základný objem 1051 litrov. Po sklopení zadných sedadiel sa dá zväčšiť na 1977 litrov. Vo vozidle sa nachádza veľké množstvo odkladacích priestorov. Kto plánuje kúpiť si veľké SUV, vyplatí sa mu do výberu určite zahrnúť aj Rexton.

SsangYong Rexton G4 2.2 e-XDI Premium+ sa predáva za 44 690 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 47 660 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:
4-valcový, 16-ventilový vznetový prepíňaný, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 15,5:1, zdvihový objem 2157 cm³, najväčší výkon 148,6 kW pri 3800 ot./min., krútiaci moment 441 Nm pri 1600 až 2600 ot./min.

PREVODY:
8-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 elektromechanickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 255/50 R-20.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:
d/š/v 4850/1960/1825 mm, rázor náprav 2865 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1640/1640 mm, svetlá výška 224 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2145/2800 kg, priemer otáčania 11 m, objem batožinového priestoru 1051/1977 l, objem palivovej nádrže 70 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:
najväčšia rýchlosť 184 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,7 s, spotreba nafty v komb. prevádzke 7,59-7,86 l/100 km, CO₂ 199-206 g/km

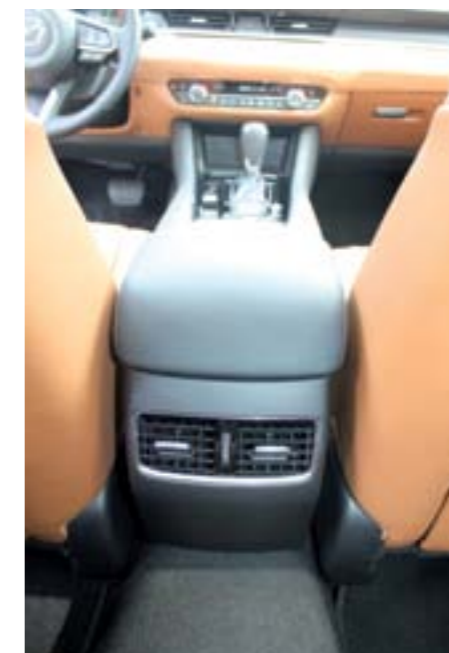


Mazda6 20th Anniversary Skyactiv-G 194 AT

Vyzrela do krásy



Spoločnosť Mazda Motor Corporation predstavila modernizáciu svojho vlajkového typu, Mazdy6, ktorého prvú generáciu uviedli na trh v roku 2002. Modernizácia zahŕňa aj uvedenie špeciálnej edície – model Mazda6 20th Anniversary (vychádza z výbavy Takumi). V ponuke je v karosárskej verzii sedan aj kombi. Modernizácia priniesla zlepšené jazdné vlastnosti rozšírenie asistenčných funkcií pre vodiča a komfortných funkcií. Mazda6 symbolizuje značkový slogan „Zoom-Zoom“ spoločnosti. Od uvedenia prvej generácie (v Japonsku známa ako Mazda Atenza) na japonský trh sa toto vozidlo stalo komplexným stelesnením filozofie radosti z jazdy spoločnosti Mazda. Od tej doby prešla Mazda6 dvoma totalnými prestavbami. Pri príležitosti 20. výročia tohto typu Mazda predstavila model Mazda6 20th Anniversary, ktorým vyjadrila uznanie a vďaka svojim zákazníkom. Dokonalé remeselné spracovanie a štýlový dizajn evokujú dôstojný charakter a sofistikované jazdné vlastnosti, ktoré sa počas 20-ročnej histórie typu neustále vyvíjali a vyústili do mimoriadneho vozidla s interiérom povýšeným na veľkú eleganciu. Špeciálna edícia má karosériu lakovanú novou červenou farbou Artisan Red (v ponuke je aj exkluzívna farba Rhodium White). Model sme mali možnosť vyskúšať v červenej farbe. Poháňal ho 2,5-litrový zážihový motor s označením 2.5 Skyactiv-G 194. Má výkon 143 kW (jediná alternatíva v tejto edícii).



Exteriér v špeciálnej edícii sa vyznačuje exkluzívnym ornamentom (znak na prednom blatníku), striebornou maskou chladiča, 19-palcovými zliatinovými diskami s veľkým leskom, čo dodáva vozidlu elegantný a luxusný nádych. Pekné spracovanie majú aj koncovky výfuku. Čo nevidno, je tuhšia karoséria, modifikovaný podvozok, lepšia aerodynamika.

Limitová edícia sa prejavila tiež špeciálnou farbou interiéru, kde dominovala prémiová koža Napa s hnedým lemovaním. Interiér pôsobí prémiovým dojmom s dôrazom na detaily. Brúsená koža na prístrojovej doske, či otvárateľné strešné okno len podčiarkujú výnimočnosť tohto modelu. Na opierkach hlavy predných sedadiel sa vyníma emblém 20th Anniversary. Predné sedadlá sú elektricky nastaviteľné, dobre tvarované, vyhrievané. Multifunkčný vyhrievaný volant v koži je výškovo, pozdĺžne nastaviteľný, s prvkami ovládania rádia, palubného počítača, telefónu, tempomatu. Multimedialný systém využíva, nám už známy, voľne stojaci veľký dotykový displej s navigáciou. Ovládať sa dá dotykom, alebo prostredníctvom kruhového ovládača HMI na stredovej konzole. Grafika a logika ovládania nám vyhovovali. V rámci inovácie sa dočkal bezdrôtového Apple CarPlay. Prístrojový panel je vybavený 7-palcovým TFT displejom, „budíky“ si zachovali tradičné analógové ukazovatele – s rýchlomerom v strede, otáčkomerom vľavo a palivomerom vpravo. Užšie výduchy ventilácie ako aj ovládací panel klimatizácie zdôraznili horizontálnu líniu prístrojovej dosky. Skúšané vozidlo disponovalo aj výborným Head-up displejom s dobrou grafikou. Vo vozidle je dostatok odkladacích priestorov.

Aj cestujúci na zadných sedadlách majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Sedadlá s vhodným sklonom operadiel poskytujú výborné sedenie. Ku komfortu cestovania na nich prispieva výklopna laktová opierka s držiakmi na nápoje, výduchy ventilácie a vyhrievanie sedadiel. Batožinový priestor ponúka objem 489 litrov. Na prenos objemnejších predmetov sa dajú operadlá zadných sedadiel sklopiť v pomere 60/40.

Do Mazdy 6 vývojári značky nainštalovali množstvo prvkov zlepšujúcich pasívnu aj aktívnu bezpečnosť, napríklad systém rozpoznávania dopravných značiek, systém SCBS na prevenciu zadného nárazu spolu s detekciou chodcov, systém sledovania mŕtveho uhla, zadné parkovacie snímače, parkovaciu kameru, 360-stupňovú kamerovú asistenciu, systém vystríhajúci vodiča pred neúmyselným opustením jazdného pruhu, adaptívny tempomat...



Zážihový 2,5-litrový „atmosférický“ štvorvalec pracuje skvele. Tešil nás ochotou ľahko „vyhnať sa do otáčok“, ktoré sú potrebné vzhľadom na maximálny krútiaci moment 258 Nm, ktorý sa dostaví až pri 4000 ot./min. Motor dokáže Mazdu 6 zrýchľovať z 0 na 100 km/h za 8,1 sekundy a umožníť posádke jazdu rýchlosťou 223 km/h (u nás beztrեսne len na okruhu). Motor spolupracoval s upravenou 6-stupňovou automatickou prevodovkou, ktorá preraduje rýchlejšie, presne a hladko. Pri aktivovaní športového režimu a prudšom prišliapnutí plynového pedálu okamžite podraduje o niekoľko stupňov a rýchlejšie reaguje. Počas týždenného skúšania vozidla sme v kombinovanej prevádzke dosiahli priemernú spotrebu 7,3 l/100 km (najviac sme jazdili po diaľnici, kde motor pri rýchlosti 130 km/h točí okolo 2600 ot./min). Súčasťou technologických zásad s názvom SKYACTIV, podľa ktorých v Mazde konštruujú svoje súčasné autá, je aj snaha o dosiahnutie čo najmenšej hmotnosti vozidla. Ak si uvedomíme, že sedan je dlhý 4,8 m, potom jeho pohotovostná hmotnosť 1,5 t je v strednej triede automobilov výborná hodnota. Špecifikom Mazdy je aj to, že zážihový 2,5-litrový motor má nezvyčajne veľký kompresný pomer 13:1, čo prispieva k dobrej účinnosti využitia vstrekovaného paliva do valcov.

Podvozok je výborne naladený, prejazd výraznejších nerovností pneumatikami 19-palcových kolies zvláda výborne. V zákrutách výborne drží zvolenú stopu. Mazda 6 je nielen pekná, ale aj dobre sa ňou jazdí. S limitovanou edíciou 20th Anniversary sa s priaznivcami ľúči vo veľkom štýle.

Mazda 6 20th Anniversary Skyactiv G 194 AT sa predáva za 43 210 €. Za prémiový lak Artisan Red sa pripláca 940 €. Mazda predžila záruku na 6 rokov alebo 150 000 kilometrov.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-valcový, 16-ventilový zážihový s atmosférickým nasávaním, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 13:1, zdvihový objem 2488 cm³, najväčší výkon 143 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 258 Nm pri 4000 ot./min.

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramienach, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/45 R-19.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4870/1840/1450 mm, rázor náprav 2830 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1539/2095 kg, objem batožinového priestoru 489 l, objem palivovej nádrže 62 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 228 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,1 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 7,5 l/100 km, CO₂ WLTP 167 g/km.

Svieži dizajn aj hravá farebnosť



Hyundai v máji predstavil inovovaný typ i20, ktorý sa môže pochváliť elegantným a moderným exteriérom, ktorý na cestách upúta pozornosť. Tvar a vzor predného nárazníka ako aj masky chladiča boli upravené tak, aby vytvorili elegantný vzhľad so športovými nádychom. Zadná časť vozidla má prepracovaný nárazník a jedinečný dizajn zadných svetiel. Pribudli 16- a 17-palcové kolesá s novým dizajnom.



Dizajn i20 zákazníci oceňovali aj doteraz pre jeho emocionálny a dynamický štýl a harmonický súlad proporcií, architektúry, štýlu a technológií v exteriéri aj interiéri. Typ si naďalej zachováva svoj športový postoj vďaka nízkemu profilu strechy a dlhému rázvoru náprav. Tieto prvky zlepšujú aerodynamiku vozidla tým, že znižujú odpor vzduchu a tým zlepšujú ovládateľnosť a znižujú spotrebu paliva. Dynamický svetelný podpis zdôrazňuje odvážny vzhľad auta, ktorý je prerušovaný zadnými LED svetlami v tvare Z.

Aj pri kompaktných rozmeroch segmentu B ponúka nový Hyundai i20 zákazníkom dostatok vnútorného priestoru, 352 litrov batožinového priestoru pri zdvihnutých operadlách zadných sedadiel a až 1165 litrov pri sklopených zadných sedadlách.

Inovovaný Hyundai i20 je dostupný v ôsmich farbách exteriéru a s voliteľnou čiernou strechou. Tri exteriérové farby sú úplne nové: Lucid Lime Metallic, Lumen Grey Pearl a Meta Blue Pearl. Ďalšími farbami, medzi ktorými si môže zákazník vybrať, sú Atlas White, Phantom Black Pearl, Aurora Grey Pearl, Dragon Red Pearl a Mangrove Green Pearl.

K dispozícii je aj nový žiarivý farebný balík Lucid Lime, ktorý oživí a rozjasní náladu cestujúcich. Sedadlá vo vozidle s týmto balíkom majú nový športový vzor. Limetkové prešívanie zdobí viaceré dotykové body v interiéri a podčiarkuje tak športový charakter automobilu.



Špičkové bezpečnostné technológie

Inovovaný i20 je nabitý najnovšími funkciami konektivity, vďaka ktorým je zážitok z auta pre cestujúcich ešte kvalitnejší. Hyundai i20 bol zlepšený o štandardný 4,2-palcový LCD klaster, USB typu C, eCall druhej generácie založený na 4G sieti a aktualizácie máp Over-the-Air (OTA). Hyundai i20 naďalej ponúka funkcie, ktoré boli populárne už v predchádzajúcej verzii, ako je voliteľný 10,25-palcový panel a 10,25-palcový displej, služby Apple CarPlay a Android Auto, bezdrôtová nabíjačka smartfónu a najnovšia aktualizácia telematiky Bluelink®.

Súčasťou štandardnej výbavy auta je teraz ešte viac bezpečnostných prvkov Hyundai Smart Sense. Asistenčný systém na predchádzanie zrážkam (FCA) s detekciou chodcov a po novom aj cyklistov pomáha vyhnúť sa potenciálnym nehodám s prekážkami vpredu. Asistenca sledovania jazdného pruhu (LFA) zabezpečuje, že vozidlo sa drží v aktuálnom jazdnom pruhu.

Zákazníci majú k dispozícii aj ďalšie voliteľné bezpečnostné systémy. Rear Cross-traffic Collision Assist (RCCA) aktivuje brzdy pri cúvaní z parkovacieho miesta, ak sa zistí riziko kolízie s vozidlami prichádzajúcimi zozadu a z boku. Asistenčný systém vyhýbania sa zrážke v mŕtvom uhle (BCA) využíva vizuálne upozornenia, ktoré sa objavujú na vonkajších spätných zrkadlách, ak je detekované iné vozidlo. V prípade potreby sa aktivuje BCA, aby sa predišlo kolízii alebo sa zoslabil jej dopad. Navigačný inteligentný tempomat (NSCC) využíva navigačný systém vozidla na predvídanie zákrut alebo roviniek na diaľnici a upravuje rýchlosť pre bezpečnejšiu jazdu.

Hyundai i20 zaujme zákazníkov hľadajúcich elegantný a športový dizajn. Vynovený typ nahradil žiarovky technológiou LED pre lepšie osvetlenie v aute a teraz obsahuje aj viacfarebné ambientne podsvietenie, takže si cestujúci môžu prispôbiť farbu vnútorného osvetlenia podľa svojej nálady. Vozidlo je k dispozícii so zvukovým systémom BOSE® Premium Sound System.



Pohony pre optimalizovanú spotrebu paliva

Pod kapotou i20 môže byť umiestnený 48-voltový mild hybridný pohon spojený s motorom 1.0 T-GDi, ktorý disponuje výkonom 74 kW alebo 88 kW. Tento mild hybridný systém, navrhnutý pre maximálnu efektivitu a výkon, prispieva k znižovaniu spotreby paliva a emisií uhlíka.

Auto je k dispozícii so sedemstupňovou dvojspojkovou prevodovkou (7 DCT) alebo šesťstupňovou inteligentnou ručne ovládanou prevodovkou (iMT), ktorá poskytuje plynulú a pohodovú jazdu.

Výroba inovovaného typu i20 sa má začať v treťom štvrtroku 2023 vo výrobnom závode Hyundai v tureckom Izmit. V slovenských predajniach sa vozidlo objaví na jeseň.

-hi-



VEĽKÁ MODERNIZÁCIA VLAJKOVEJ LODE VOLKSWAGEN



Volkswagen podrobil tretiu generáciu typu Touareg rozsiahlej modernizácii. Ako prvý typ značky VW prináša novo vyvinuté reflektory „IQ.Light – HD-LED-Matrix“ s veľkým rozlíšením. Okrem toho výrobca zušľachtil aj interiér sériovým digitálnym panelom „Innovision Cockpit“ s najnovšou úrovňou hardvéru a softvéru. Nový snímač zataženia strechy a zdokonalené systémy podvozka rozširujú rozpätie medzi komfortom a maximálnou agilítou. Modernizovaná verzia sa dá na prvý pohľad rozoznať podľa nového dizajnu prednej a zadnej časti karosérie s inovatívnymi prvkami ako osvetlená lišta na maske vpredu a nové zadné svetlá prepojené svietiacim pásom s červeným osvetleným logom VW.

Doteraz sa z troch generácií radu Touareg predalo viac ako 1,13 milióna exemplárov. Imelda Labbé, členka predstavenstva pre predaj, marketing a popredajné služby: „Pri inovácii Touaregu sme doteraz všeobecne vysokú úroveň kvality a komfortu ešte ďalej zlepšili na základe spätnej väzby od našich zákazníkov. Výsledkom je prémiový automobil, ktorý svojim vycibreným dizajnom, intuitívnym ovládaním a vynikajúcimi jazdnými vlastnosťami bude nadchýňať zákazníkov – na ceste, v teréne a prirodzene, aj ako prvotriedne vozidlo na ťahanie prívesu.“

Touareg vždy prinášal inovatívne technológie – z tohto know-how mnohokrát potom profitovali typy Volkswagen nižších tried a rovnako je to aj teraz. Kai Grünitz, člen predstavenstva pre technický vývoj: „Touareg bol pre nás vždy technologickým majákom, ktorý prinášal technické novinky zavádzané systémom top-down. To je prípad inovovanejšieho typu Touareg. Ako prvý automobil značky Volkswagen prichádza

s novo vyvinutými reflektormi s veľkým rozlíšením „IQ.Light – HD-LED-Matrix“ – jedným z najlepších osvetľovacích systémov na svete. Viac ako 38 000 interaktívnych svietiacich diód LED tu v noci zabezpečuje fascinujúci komfort osvetlenia. Nové reflektory HD-LED-Matrix už onedlho zavedieme do ďalšieho menšieho radu SUV.“

Ako napovedá označenie HD (High Definition), nové reflektory sa od systémov „IQ.LIGHT LED-Matrix“ líšia veľkým rozlíšením. Kým doteraz každý adaptívny reflektor tvorilo najviac 24 LED, teraz každý reflektor HD obsahuje až 19 200 mikro-diód LED. Z nich každá sa dá ovládať samostatne, vďaka čomu sú reflektory schopné extrémne presne regulovať rozloženie svetelných lúčov na cestu. V každom reflektore je modul interaktívneho osvetlenia HD-LED umiestnený v strede, okrem neho je na vonkajšej strane modul Bi-Matrix so 16 LED na osvetlenie blízkej oblasti pred vozidlom a prídavné diaľkové svetlo. Na vnútornej



strane je tretí osvetľovací modul pre statické a dynamické zákrutové svetlo, odbočovacie svetlo a svetlo do zlého počasia. Veľký počet mikro-LED umožňuje nielen ešte presnejšie „vykrývať“ protiúduce vozidlá a iných účastníkov premávky, ale aj vytvárať nové interaktívne funkcie ako napríklad zobraziť stopu pre vedenie vozidla v zúženom jazdnom pruhu na cestných staveniskách.

Fúzia technologických systémov. Touareg je vybavený novým snímačom zataženia strechy, ktorý je prepojený s regulačnou elektronikou podvozka. Jeho výhodou je zlepšenie agility vozidla. Ak je na nosiči namontovaný strešný box, snímač ho rozpozná a poskytne túto informáciu asistenčným systémom ako ESC, ktorý potom zasiahne primerane skôr aby sa zlepšila stabilita vozidla. Ak na streche nie je nijaká záťaž, regulačné systémy umožňujú športovejšie jazdné vlastnosti ako doteraz. Jochen Reichel, vedúci vývoja jazdnej dynamiky, riadiacich a regulačných systémov zvlášť oceňuje túto súhru všetkých technológií inovovaného Touarega: „Vďaka snímaču zataženia strechy sme mohli ďalej rozšíriť rozpätie medzi maximálnym komfortom a optimálnou výkonnosťou. Nové vyladenie podvozka a regulačných systémov zabezpečuje väčšiu stabilitu a precíznosť, rovnako pri dynamických, ako aj komfortných jazdných situáciách. Práve v kombinácii so systémami podvozka ako aktívne vyrovnávanie náklonu a riadenie zadných kolies je nový Touareg ešte agilnejší.“

K INOVATÍVNYM ASISTENČNÝM SYSTÉMOM MODELU TOUAREG PATRIA SYSTÉMY:

- „Travel Assist“¹ (umožňuje asistovanú jazdu až do maximálnej rýchlosti),
- „Area View“ (kamerový systém zobrazujúci celé okolie vozidla na uľahčenie manévrovania),
- „Park Assist Plus s diaľkovým ovládaním“ pre automatické zaparkovanie a vyparkovanie (vodič môže pomocou aplikácie ovládať parkovanie aj zvonka),
- „Trailer Assist“¹ (asistované manévrovanie s prívesom) a
- „Nightvision“ (termovízna kamera na podporu videnia v noci).

Markantné modifikácie dizajnu. Inovovaný Touareg sa dá okamžite rozoznať podľa nového dizajnu prednej a zadnej časti karosérie. Vpredu je úplne nová maska chladiča s reflektormi a zmenený predný nárazník. Zvlášť nápadné sú reflektory „IQ.Light – HD-LED-Matrix“ s tromi osvetľovacími modulmi na každej strane, ktoré sú na slovenskom trhu súčasťou štandardného vybavenia. Každý modul lemuje LED denné svetlo v profile písmena L. Tieto prvky spolu vytvárajú nezameniteľnú svetelnú grafiku vo dne aj v noci. Novým prvkom v tomto type je aj osvetlená stredná lišta v maske chladiča. Ďalším novým dizajnovým prvkom sú zadné skupinové svetlá spojené priebežnou svietiacou lištou z LED a červeno osvetleným logom VW v strede.





Zušľachtený interiér. Inovovaný Touareg má teraz sériovo digitálny prístrojový panel „**Innovision Cockpit**“ ktorý integruje digitálny združený prístroj s uhlopriečkou 30,5 cm a centrálny dotykový displej systému infotainmentu s uhlopriečkou 38,1 cm pod spoločným sklom do digitálnej ovládacej, informačnej a komunikačnej jednotky. Teraz umožňuje zobrazovanie máp navigácie vo veľkom rozlíšení, zahŕňa zdokonalené hlasové ovládanie s online podporou a rozhranie App Connect (Apple CarPlay, Android Auto), ktoré umožňuje pripojenie smartfónu bez kábla. V kabíne je niekoľko zásuviek USB-C so zväčšeným nabíjacím výkonom na 45 W (predtým 15 W) na rýchlejšie nabíjanie koncových zariadení ako smartfóny, tablety a laptopy. K voliteľným prvkom infotainmentu patrí ozvučovací systém Dynaudio s výkonom 730 W a head-up displej. Zmeny v detailoch ako napríklad mäkké obklady stredovej konzoly a nové osvetlené dekoratívne obklady s nápisom „Touareg“ dodávajú interiéru ušľachtilejší vzhľad.



Výroba pre celý svet v Bratislave. Rovnako ako jeho predchodcovia sa modernizovaný Touareg bude pre celý svetový trh vyrábať v závode Volkswagen Slovakia v Bratislave, ktorý sa kvalitou výroby tradične umiestňuje na špičke medzi 120 závodmi koncernu Volkswagen na celom svete. V súčasnosti vyrába najdrahšie a najluxusnejšie SUV pre tri koncernové značky a montážne zostavy komponentov (pohon a podvozok) pre typ štvrtej značky finalizovaný v zahraničí. V rámci výroby typu Touareg budú z montážnej linky v Devínskej Novej Vsi schádzať aj motorické verzie pre exportné trhy ako zážihový motor V6 3.0 TSI s výkonom 250 kW a špičkový Touareg R eHybrid s výkonom 340 kW, ako aj ďalšie verzie vybavenia (napr. R-Line).

-vw-

Vznetové motory aj pohon plug-in hybrid. Nový Touareg sa bude na slovenskom trhu predávať s rozličnými verziami pohonu, založenými na turbodúchadlom prepĺňaných motoroch V6 s objemom 3,0 litra. Oblúbený vznetový motor 3.0 V6 TDI je na výber v dvoch verziách s výkonom 170 kW alebo 210 kW. Verzia plug-in hybrid, s označením eHybrid využíva zážihový motor 3.0 V6 TSI a elektromotor, ktoré spolu poskytujú systémový výkon 280 kW. Všetky motory sa sériovo montujú s 8-stupňovou automatickou prevodovkou a permanentným pohonom všetkých kolies 4MOTION.

Predpredaj na slovenskom trhu od leta. Na slovenskom trhu bude nový Touareg v ponuke v jedinej, luxusnejšej verzii „Elegance“. Tá má štandardne 2-zónovú klimatizáciu, reflektory „IQLight – HD-LED-Matrix“ a LED zadné svetlá, navigačný systém „Discover Pro Max“ ako súčasť systému „Innovision Cockpit“, elektricky nastaviteľné predné sedadlá, kožené potahy sedadiel, ako aj špecifické dizajnové prvky na karosérii a 19-palcové disky kolies z ľahkej zliatiny. Touareg vo verzii Elegance 3.0 V6 TDI s výkonom 170 kW bude v predpredaji s cenou od 69 900 € s DPH.



PREDSTAVUJEME

Toyota Yaris



TOYOTA ZDOKONALOVALA YARIS

Spoločnosť Toyota koncom mája oznámila niekoľko zlepšení modelu Yaris Hybrid. Významné zlepšenia v oblasti výkonu, bezpečnosti a dizajnu sú zárukou, že model bude vo veľmi konkurenčnom segmente B v Európe úspešne reprezentovať špičkové kvality.

Najnovšie zlepšenia plne hybridnej hnacej sústavy sú ústredným bodom väčšej atraktivity typu Yaris a prinášajú väčší výkon i podmanivejšiu jazdu s pocitom radosti a zábavy. Tieto vlastnosti sú pre perspektívnych zákazníkov segmentu B čoraz dôležitejšie, najmä pre tých, ktorí prichádzajú z vyšších segmentov. V prípade nového Yarisu si zákazníci





môžu odteraz vybrať z dvoch hybridných pohonov podľa svojich potrieb, a pritom stále využívať výhody prvotriednych ekologických parametrov typu Yaris.

Keď mal 1,5-litrový hybridný systém premiéru, vyslúžil si pochvalu za svoju výnimočnú úspornosť v oblasti spotreby a emisií a za to, že umožňoval jazdu na dlhšie vzdialenosti v plne elektrickom režime (EV). Vďaka využitiu hybridného prevodového systému z najnovšej, piatej generácie hybridnej elektrickej technológie od spoločnosti Toyota teraz Yaris ponúka väčší výkon, väčší krútiaci moment a podmanivejšie jazdné vlastnosti.

Nový hybridný systém pohonu s väčším a výkonnejším elektrickým motorgenerátorom a prepracovaným softvérom a hardvérom riadiacej jednotky (PCU) zväčšil celkový výkon systému o 12 percent, teda z 85 kW (DIN) na súčasných 96 kW. Výrazne sa zväčšil aj krútiaci moment, pričom maximálny krútiaci moment elektrického motora MG2 sa zväčšil o 30 % v celom pásme otáčok, zo 141 Nm na 185 Nm. To sa premietlo do výrazne rýchlejšej akcelerácie, a to nielen pri šprinte z nuly na 100 km/h, ale čo je dôležitejšie, najmä z hľadiska svižnejšieho predbiehania. Čas zrýchlenia z nuly na 100 km/h sa skrátil o pol sekundy (9,2 s) a pri zrýchlení z 80 na 120 km/h došlo taktiež k polsekundovému skráteniu času (7,5 s). Tieto prínosy sa podarilo zabezpečiť len s miernym zväčšením emisií CO₂; s hodnotou 96 až 116 g/km si Yaris zachováva v tomto ohľade najlepšie parametre vo svojej triede. Samozrejme, zväčšenie výkonu vozidla je len jednou stranou mince. Ešte dôležitejšie je to, ako tento výkon vníma vodič. Vďaka zväčšeniu krútiaceho momentu pri všetkých otáčkach motora je výsledkom pocit silnejšieho, citlivejšieho a dynamickejšieho výkonu.

Vďaka novej „**duálnej hybridnej ponuke**“ v modelovej zostave nového Yarisu si zákazníci môžu vybrať buď etablovaný hybridný pohon s najlepšimi ekologickými parametrami v triede – „Hybrid 115“, alebo nový hybridný hnací systém, ktorý sa vyznačuje väčším výkonom, no pritom si zachováva svoje ekologické prvenstvo v segmente – „Hybrid 130“ („130“ ako odkaz na výkon zväčšený na 130 k (DIN)/96 kW).

Všetky verzie Yaris Premiere Edition a GR SPORT budú štandardne vybavené systémom „Hybrid 130“.

TOYOTA T-MATE UMOŽŇUJE BEZPEČNEJŠIU A JEDNODUCHŠIU JAZDU

Vďaka bohatej výbave aktívnej a pasívnej bezpečnosti a dizajnu vozidla bola súčasná generácia Yarisu vyvinutá ako najbezpečnejšie malé auto na svete. Toyota T-Mate je zastrešujúci termín pre označenie pokročilých funkcií, ktoré zlepšujú bezpečnosť vozidla a uľahčujú jeho riadenie a parkovanie. Spoločnosť Toyota v rámci svojho poslania eliminovať dopravné nehody ponúka v type Yaris pokročilé technologické prvky a funkcie už v štandardnej výbave. Ide o prvky, ktoré sú v iných automobiloch segmentu B často v ponuke len za príplatok ako možnosť doplnkového vybavenia alebo jednoducho nie sú k dispozícii.

Vďaka novému multimediálnemu systému a modulu dátovej komunikácie (DCM) poskytuje značka Toyota zákazníkom flexibilitu a pohodlie aktualizácií softvéru prostredníctvom bezdrôtového prenosu (OTA). To znamená, že funkcie systému Toyota Safety Sense a multimédií je možné bez problémov aktualizovať bez toho, aby musel majiteľ odviezť vozidlo do servisného strediska. Sťahovanie môže prebiehať počas jazdy a je pripravené na inštaláciu vtedy, keď to vodičovi vyhovuje.

Nová kamera a radar dokážu skenovať priestor v širšom zábere a do väčšej vzdialenosti ako doposiaľ, vďaka čomu významne rozširujú rozsah detekcie rizík dopravných nehôd. Napríklad predkolízny systém (PCS) teraz dokáže rozpoznať potenciálny čelný náraz a širší rozsah predmetov a vozidiel (vrátane motocyklov) v dráhe auta, vrátane chodcov, krížujúcich cyklistov a teraz aj motocyklov.



Funkcia potlačenia nežiadúceho zrýchlenia je novým prírastkom v portfóliu bezpečnostného balíka Toyota Safety Sense. Funkcia zasiahne a spomalí náhle zrýchlenie, keď rozpozna riziko zrážky s vozidlom idúcim vpred.

Proaktívny asistenčný systém jazdy (PDA) je ďalšou novinkou určenou na odvrátenie známych rizík dopravných nehôd, ku ktorým dochádza pri jazde malou rýchlosťou. Asistencia spomaľovania začne plynulo spomaľovať vozidlo, keď vodič zloží nohu z plynového pedála, aby zmenšil rýchlosť, keď sa blíži k pomalšiemu vozidlu pred sebou alebo vchádza do zákruty. Druhým prvkom je asistenčný systém riadenia, ktorý rozpozná zákrutu na ceste vpred a upraví ovládaciu silu na volant tak, aby pomohol vodičovi plynulo a stabilne prejsť zákrutou.

Nový systém núdzového zastavenia (EDSS) dokáže pomôcť vodičovi v prípade, ak mu pri riadení vozidla príde nevoľno alebo sa stane neschopným jazdy, keď je aktivovaná asistancia sledovania jazdného pruhu (LTA). Ak systém zistí, že vodič istý čas nevykonával žiadne vstupy – či už do riadenia, brzdenia alebo zrýchlenia – spustí výstražný zvukový signál. Ak vodič nereaguje, systém jemne vozidlo zastaví, aktivuje výstražné svetlá a odomkne dvere.



Toyota T-Mate poskytuje ochranu aj vtedy, keď vozidlo stojí, a to pomocou voliteľného asistenčného systému bezpečného vystupovania (SEA). Ide o zvukový a vizuálny výstražný systém, ktorý pomáha neúmyselnému otvoreniu dverí do dráhy vozidiel alebo cyklistov prichádzajúcich zozadu. Upozornenie na prítomnosť predmetov alebo osôb na zadnom sedadle (RSRS) zasa upozorní vodiča prostredníctvom vizuálneho a zvukového signálu, ak nechal na zadnom sedadle dieťa alebo domáce zvieratá. Predchádza sa tým riziku vzniku incidentov súvisiacich s horúcim interiérom vozidla, ktoré majú nezriedka tragické následky.

Okrem uvedených dodatočných funkcií využíva nový Yaris aj zlepšené funkcie aktuálneho bezpečnostného systému Toyota Safety Sense. Prepracovaný adaptívny tempomat (ACC) teraz reaguje rýchlejšie a pôsobí prirodzenejšie. Napríklad keď sa do dráhy automobilu dostane iné vozidlo, spomaľovanie je pozvoľnejšie. Vodič si tiež môže zvoliť nastavenie dlhšej vzdialenosti medzi vozidlami, aby mal pohodlnejší odstup, a funkcia zmenšenia rýchlosti v zákrutách sa aktivuje skôr, čím sa dosiahne plynulejšia zmena rýchlosti.

Pre bezpečnejšie predbiehania boli k adaptívnemu tempomatu pridané nové systémy: podpora prevencie predbiehania predchádza neúmyselnému predbiehaniu sprava („podbiehanie“), zatiaľ čo systém preventívneho spomaľovania/signalizácie smerovým svetlom pomáha vodičovi bezpečne sa zaradiť do premávky pri adekvátnej rýchlosti a vzdialenosti od ostatných vozidiel.

Systém upozornenia na opustenie jazdného pruhu (LDA) odteraz dokáže rozpoznať, keď sa vodič vychýlil z jazdného pruhu v snahe vyhnúť sa prekážke (chodcovi alebo iným účastníkmi cestnej premávky), a dočasne zruší funkciu upozornenia na nežiaduce vybočenie z jazdného pruhu (LDW). Zmenila sa aj funkcia udržiavania vozidla v jazdnom pruhu ako súčasť asistenčného systému sledovania dráhy vozidla (LTA), aby sa vozidlo pohybovalo prirodzenejšie. Asistencia rozpoznávania dopravných značiek (RSA) je zlepšená tak, aby na prispôbenie sa aktuálnemu rýchlostnému obmedzeniu stačilo len jedným dotykom upraviť obmedzovač rýchlosti.

NOVÉ DIGITÁLNE POUŽÍVATEĽSKÉ PROSTREDIE

Spoločnosť Toyota sa zamerala aj na najlepšiu ponuku v triede v podobe úplne nového digitálneho používateľského prostredia. Jeho súčasťou je nastaviteľný digitálny displej prístroja vodiča ako aj rýchlejší a výkonnejší multimediálny systém s pridanými funkciami. Displeje – v závislosti od stupňa výbavy modelu 7- alebo 12,3-palcový pre kombi a 9- alebo 10,5-palcový pre multimediálnu obrazovku – sú z hľadiska rozmerov špičkou v triede.

Digitálny kombimeter prináša číselníky, informácie a grafiku v ostro rozlíšení, ktoré zabezpečuje dobrú čitateľnosť pri všetkých úrovniach osvetlenia. Ich vzhľad je možné prispôbiť tak, aby vyhovoval nálahe vodiča a typu cesty, pričom ponúka štyri možnosti vzhľadu: Smart (elegantný), Casual (neformálny), Sporty (športový) a Tough (tuší). Sedempalcová verzia je štandardná v stupni výbavy Comfort Style, kým 12,3-palcová je súčasťou stupňov výbavy Executive, GR SPORT a Premiere Edition.

Multimediálny systém Toyota Smart Connect, ktorý je v type Yaris novinkou, má intuitívnejšie rozhranie s lepšími reakciami a ponúka cloudovú navigáciu v rámci štandardnej výbavy. Tá predstavuje systém s funkciou stáleho pripojenia „always connected“, ktorý zabezpečuje plánovanie ciest na základe najaktuálnejších informácií o trasách, premávke a meškaniach.

Tento systém posúva hovorené príkazy na vyššiu úroveň vďaka systému rozpoznávania hlasu a hlasovému agentovi „Hej Toyota“, ktorý reaguje na prirodzenejšiu formu reči. Stačí napríklad povedať „Hej Toyota, je mi zima“ a systém automaticky zväčší teplotu klimatizácie.



Jednoduchosť konektivity je prioritou zákazníkov a nový Yaris umožňuje bezdrôtovú integráciu smartfónov pomocou systémov Apple CarPlay aj Android Auto. A rovnako ako v prípade systémov bezpečnostného balíka Toyota Safety Sense, aj aktualizácie a nové funkcie multimediálneho systému je možné aplikovať prostredníctvom bezdrôtového prenosu (OTA) bez nutnosti návštevy servisného strediska.

JEDNODUCHÝ PRÍSTUP POMOCOU INTELIGENTNÉHO DIGITÁLNEHO KLÚČA

Súčasťou digitálnej transformácie inovovaného Yarisu je aj dostupnosť digitálneho kľúča, ktorý je v ponuke po prvý raz. Je prepojený s mobilnou aplikáciou MyT a umožňuje prístup k vozidlu pomocou smartfónu až piatim používateľom. Je určený na zabezpečenie absolútneho pohodlia, takže používatelia môžu vozidlo zamknúť, odomknúť alebo naštartovať bez toho, aby museli mobilný telefón čo i len vytiahnuť z vrecka alebo tašky. Touto novou funkciou sa rozširuje ponuka funkcií aplikácie MyT, ktoré zahŕňajú diaľkové zamykanie/odomykanie vozidla, ovládanie klimatizácie a spustenie výstražných svetiel na jednoduchú identifikáciu vozidla na preplnenom parkovisku. Digitálny kľúč je kompatibilný so zariadeniami Apple aj Android a ročné pripojenie je zahrnuté v kúpnej cene vozidla ako súčasť štandardnej výbavy vo verziách Premiere Edition a GR SPORT.

VYNOVENÝ DIZAJN A EDÍCIA YARIS PREMIERE EDITION

Inovovaný modelový rad Yaris bude pri uvedení na trh obsahovať aj špeciálnu verziu Premiere Edition – výstavný model, ktorý predstavuje kompletný sortiment nových funkcií typu. V ponuke bude v novom špeciálnom dvojfarebnom vyhotovení s modrým lakov Neptune Blue a kontrastnou čiernou strechou a stĺpkami. Modrý motív sa opakuje aj v kontrastnom prešívaní čalúnenia sedadiel a ozdobných líniiach na prístrojovom paneli a paneloch dverí, ako aj na 17-palcových čiernych brúsených diskoch kolies z ľahkých zliatin s novým dizajnom. Edícia Premiere Edition bude v ponuke aj v dvojfarebnom vyhotovení s bielym lakov Platinum Pearl White alebo striebornou metalizou Silver Metallic.

Nové disky kolies z ľahkých zliatin s päťlúčovým dizajnom budú zdobiť modely Yaris so stupňom výbavy Comfort a Comfort Style, a to v striebornej úprave pre stupeň výbavy Comfort alebo s brúseným povrchom pre stupeň výbavy Comfort Style. V interiéri je vynovené čalúnenie sedadiel, ktoré má nový vzor. V celom modelovom rade Yaris bude v ponuke aj nový lak modrej farby Juniper Blue ako voliteľný prvok.

Interiér sa riadi koncepciou „menej je niekedy viac“. Jeho priestor sa vyznačuje ostrým dizajnom s vysokou úrovňou senzorickej kvality a priestranosťou o triedu vyššieho vozidla. K dizajnovým prvkom patrí mäkké „vatovanie“ prístrojovej dosky príjemné na dotyk, mäkké plstené čalúnenie panelov dverí, široká predná konzola, nízko posadený kryt prístrojového panelu vodiča a športový volant s malým priemerom.

MG4 Electric



DYNAMICKÝ HATCHBACK S ELEKTRICKÝM POHONOM

Reinkarnovaná britská značka MG je už pár rokov čínskou automobilkou. Vo svojej novej ére rozumne vstúpila na európsky trh cez trh Veľkej Británie, kde mohla rátať s nostalgiou zákazníkov, spomínajúcich na športové autá MG z prvej, „britskej“ éry automobilky. Čínska štátna spoločnosť SAIC Motor, ktorá teraz vlastní značku MG, klientom naznačuje nadväznosť na automobilku MG aj tým, že vývojové centrum teraz vyrábaných automobilov vybudovala v Londýne. Športové autá síce nevyrába, ale zrejme aj rozhodnutie o mieste vývoja podporilo úspešný štart predaja jej áut najprv v Británii a po pár rokoch aj v kontinentálnej Európe.

Po typoch ZS, EHS a HS so spaľovacími motormi, ktoré sa predávajú aj u nás, automobilka prišla na trh aj so svojim prvým elektromobilom. Hatchback s typovým označením MG4 Electric má vonkajšie rozmery 4287x1836x1504 mm a rázvor náprav 2705 mm. Na vzhľad pôsobí sviežo, elegantne postupujúca línia strechy opticky predlžuje celú krivku vozidla. Reflektory v tvare trojuholníka dopĺňajú futuristický minimalistický štýl spredu. Dizajn vozidla je zreteľne definovaný svetlami denného svietenia s 28 LED zdrojmi. Osvetlenie vozovky pred vozidlom v noci zabezpečujú tri zostavy stretávacích a diaľkových svetiel po každej strane. V spojení s 36 vertikálnymi LED ukazovateľmi smeru je celkový efekt svetelných zdrojov pôsobivý. Vzadu uhlopriečne dekoratívne svetlá v tvare labutieho krku spoločne s horizontálnym koncovým svetlom (zloženým zo 172 LED zdrojov) prispievajú k osobitému a súčasne luxusnému dizajnu zadnej časti.



Jednoduché a intuitívne usporiadanie interiéru evokuje atmosféru postavenú na rýdzich technológiách. Prístrojová doska je bez komplikovaných ozdôb, navrhnutá s dôrazom na maximálnu vnútornú priestornosť. Aspekty jednoduchosti, high-tech a kvality sú zrejme aj z kvalitných materiálov MG4. „Plávajúci“ stredový displej je priestorovo nenáročný a jednoduchou formou sprostredkuje potrebné informácie. Volant s minimalistickým poňatím funkčných tlačidiel je nastaviteľný výškovo aj pozdĺž osi otáčania.

Nová elektrická architektúra MSP (Modular Scalable Platform – modulárna rozšíriteľná platforma) prináša tuhý, robustný základ tohto vozidla. MG4 Electric kladie dôraz na pohon zadných kolies s dokonalým rozložením hmotnosti a výraznými proporciami. Elektrický pohon so systémovým výkonom 150 kW a krútiacim momentom 250 Nm umožní vozidlu akcelerovať z miesta na 100 km/h za 7,98 s.

Systém rekuperácie kinetickej energie, ktorý v prípade MG4 má označenie KERS (Kinetic Energy Recycling System), podporuje tri rôzne úrovne: ľahkú, strednú a silnú. Po uvoľnení akceleračného pedála vozidlo spomaľuje a spätne získava energiu, ktorú následne ukladá do batérie.

Podvozok spoločne so systémom odpruženia umožňuje presné riadenie aj pohodlie. Kľúčom je zavesenie predných kolies s výkyvnými ramenami, prepracovaná päťprvková zadná náprava plus presná koordinácia všetkých podvozkových súčastí. K účinnému zmenšeniu hmotnosti prispieva nápravica z hliníkovej zliatiny, ktorá prispieva aj k dobrej manévrovateľnosti vozidla a celkovej úrovni pohodlia. Rozloženie hmotnosti medzi nápravami v pomere 50:50 je spoločne s nízkym ťažiskom významným faktorom pre suverénny prejazd každou zákrutou.

MG4 Electric ponúka päť rôznych jazdných režimov: Normal, Eco, Sport, Snow (sneh) a Custom (užívateľské nastavenie). Každý z jazdných režimov prispieva k radosti za volantom bez ohľadu na aktuálne jazdné podmienky. MG4 Electric s najnovšou brzdovou sústavou Continental a kotúčovými brzdami na všetkých kolesách umožňuje stabilitu vozidla aj pri intenzívnom, efektívnom brzdení. Pri skúškach na mokrej ceste dokázal tento typ z rýchlosti 66 km/h bezpečne spomaľovať do zastavenia na brzdnej dráhe asi 19 m. MG4 Electric používa 17" pneumatiky Continental PCC s malm valivým odporom, mali by mať aj dlhú životnosť.

Na ochranu posádky pred vážnym zranením MG4 využíva robustnú konštrukciu karosérie, spoľahlivú technológiu ochrany batérie a 6 bezpečnostných vankúšov. Súčasťou základnej výbavy sú napríklad aj adaptívny tempomat či asistancia pre jazdu v kolóne. Digitálny 7" prístrojový štít a plávajúci 10,25" dotykový displej s antireflexnou vrstvou uľahčuje čitateľnosť aj za tých najjasnejších dní. Posádka môže využívať pre spojenie v aute technológie Apple CarPlay a Android Auto. Všetky funkcie mobilného telefónu možno ľahko preniesť na dotykový displej v kabíne vozidla.

Výrobca na MG4 Electric poskytuje záruku 7 rokov alebo do najazdenie 150 000 km. Cena na Slovensku začína sumou 32 990 €.



Dacia Extreme



ZAÚJÍMAVÁ VÝBAVA

Uvedenie výbavy Extreme je súčasťou stratégie značky Dacia rozšíriť svoj záber, obnoviť svoju prítlačivosť a zároveň dôsledne rešpektovať svoje hodnoty. Výbava Extreme posúva "robustný a outdoorový" prístup značky o krok ďalej, a to nielen z hľadiska dizajnu, ale aj funkčnosti, pričom neustráca žiadny zo svojich základných pilierov.

Výbava Extreme, ktorá je vrcholom ponuky značky Dacia, má za cieľ prilákať nových zákazníkov, ktorí pri výbere kladú dôraz na exteriér. Jej cieľom je tiež ešte presnejšie reagovať na potreby verných zákazníkov značky Dacia, pre ktorých je pobyt v prírode často spôsobom života a ktorí v súčasnosti tvoria 70 % tých, ktorí sa rozhodujú pre najvyššie výbavy.

Štyri typy radu Dacia sú teraz k dispozícii vo výbave Extreme: *Spring, Sandero Stepway, Duster a Jogger*. Majú spoločné špecifické dizajnové prvky, ktorých koncept bol inšpirovaný životom v prírode:



► **Nové farby laku:** zelená Cèdre pre Sandero Stepway, Duster, Jogger a modrá Slate pre Spring. Tieto nové farby dopĺňujú doterajšiu paletu farieb.

► **Prvky v medenej hnedej:** špeciálne vyvinuté pre Dacia Extreme. Medená hnedá je na krytoch zrkadiel, v strede kolies, logu Dacia na zadných dverách a niekoľkých ďalších dizajnových prvkoch.

► **Prvky s topografickým motívom:** odkazujú na obrysové čiary na mapách. Tento vzor sa nachádza na bočných krytoch a predných dverách modelov Spring, Sandero Stepway a Jogger Extreme, ako aj na stĺpkoch dverí (B stĺpik) modelu Duster Extreme.

► **16" disky z ľahkých zliatin čiernej farby:** na Sandero Stepway a Jogger, 17" na Duster.

Dizajn interiéru: hlavné spoločné črty modelu Dacia Extreme

► **Nový materiál MicroCloud.** Mäkká, zamatová, odolná a ľahko čistiteľná tkanina sa používa na výplniach dverí a sedadlách (Sandero Stepway, Duster, Jogger) a na prístrojovej doske (Sandero Stepway a Jogger).

► **Ozdobné "topografické" motívy** na prahových lištách a gumové rohože vpredu a vzadu (vrátane 3. radu v modeli Jogger, v modeli Spring len vpredu).

► **Prvky v medenej farbe** na paneloch dverí a okolo vetracích otvorov.

► **Logo Dacia Link** na predných sedadlách.

Extended Grip

Keďže pre vozidlo s pohonom dvoch kolies môže byť niekedy ťažké prekonať veľmi zasnežené alebo blatisté úseky ciest, Sandero Stepway Extreme a Jogger Extreme sú štandardne vybavené systémom Extended Grip. Toto inteligentné riešenie, ktoré sa aktivuje tlačidlom na stredovej konzole, upravuje činnosť systémov ESP a ASR tak, aby si vozidlo zachovalo aspoň obmedzenú trakciu na snehu, piesku alebo klzkých povrchoch. Samozrejme, pre vodičov, ktorí auto používajú v náročnom teréne, je ikonický Duster k dispozícii vo výbave Extreme 4x4.

Pack Sleep

Prečo by mala posádka na konci príjemného dňa opustiť krásny výhľad alebo breh romantickej rieky? Dacia ponúka svojim zákazníkom možnosť prejsť od aktívneho pobytu na vidieku k životu na vidieku! Pack Sleep, uvedený na trh v júni, je prvým prvkom z radu doplnkov Dacia InNature, ktoré premenia Jogger na skutočnú spálňu. Sleep pack pozostáva z drevenej konštrukcie prispôbenej rozmerom batôžinového priestoru vozidla Jogger, ktorá sa rozloží za menej ako 2 minúty a vytvorí veľkú manželskú posteľ s matracom. Lôžko sa rozprestiera cez celú zadnú časť vozidla, od zadnej časti predných sedadiel až po zadné dvere, nad sedadlom druhého radu, ktoré sa sklopí. Výsledný priestor na spanie je mimoriadne veľkorysý: dĺžka 190 cm, šírka až 130 cm, minimálna výška nad hlavou 60 cm. V sedemmiestnej verzii vozidla Jogger je nutné pre vybavenie pack Sleep odstrániť dve sedadlá v treťom rade.

Časť úložného priestoru Sleep pack možno sklopiť a vytvoriť tak úložný priestor, ktorý umožňuje napríklad pohodlné podávanie jedla z otvorených piatich dverí autosedačky Jogger.

Balík Sleep Pack má hmotnosť 50 kg, takže ho možno v prípade potreby vybrať z vozidla. Je vhodný pre všetky vozidlá Jogger vrátane tých, ktoré už jazdia. Možno ho doplniť príslušenstvom, ktoré optimalizuje pohodlie: zatemňovacími žalúziami na všetky okná vozidla a vonkajším stanom, ktorý sa pripevní na zadnú časť vozidla Jogger a umožní tak ubytovanie ďalších cestujúcich. Šikovný, jednoduchý a praktický Sleep pack zostane zároveň cenovo dostupný.

S VÝBAVOU EXTREME, SÁGA SPRING POKRACUJE

Dacia Spring, uvedená na trh v roku 2021, bola roku 2022 bola tretím najpredávanejším elektromobilom pre súkromné osoby v Európe. Model Spring Extreme ELECTRIC 65 je určený pre zákazníkov, ktorí hľadajú väčší výkon, potešenie a všestrannosť. Ponúka väčší výkon (48 kW) ako model Spring ELECTRIC 45 (33 kW), ktorý je stále k dispozícii v úžitkovej verzii Cargo.



Nový motor ELECTRIC 65 sa vyznačuje najmä väčšími otáčkami, 14700 ot./min. v porovnaní s 8500 ot./min. motora ELECTRIC 45. Redukčná prevodovka, ktorej prevod sa zväčšil zo 7,162 na 12,057, účinne zväčšuje krútiaci moment prenášaný na kolesá.

V meste zrýchli Spring Extreme ELECTRIC 65 z 0 na 50 km/h za 3,9 sekundy, čo je o 1,9 sekundy rýchlejšie ako Spring ELECTRIC 45. Na ceste sa čas potrebný na zrýchlenie z 80 na 120 km/h skrátí takmer o polovicu (13,5 sekundy oproti 26 sekundám). Spring Extreme ELECTRIC 65 ponúka dojazd 220 km v zmiešanom cykle WLTP a 305 km v mestskom cykle WLTP.

Dacia Spring Extreme ELECTRIC 65 je už v predaji za cenu 21 500 €. Dacia Spring Cargo ELECTRIC 45 je stále dostupná za cenu 20 250 €.

EXTREME NA SLOVENSKU

Dacia Sandero Stepway v novej výbave Extreme je k dispozícii za cenu od 17700 €. Duster vo verzii Extreme je na Slovensku s cenovkou už 18830 € a Jogger Extreme je dostupný od sumy 19100 €.

Pack Sleep si môžu objednať aj slovenskí outdoor nadšenci. Cena 1988 € zahŕňa camping box a matrac. K dokonalému spánku v Dacia Jogger je možné získať aj tieniace roletky na okná za 199 €. Stan Dacia je k dispozícii za 379 €.

-da-



Ford Focus kombi 1.0 EcoBoost 92 kW A7 Active

Svižné kombi s „automatom“



Nová, štvrtá generácia typu Ford Focus priniesla záujemcom o rodinné vozidlá nižšej strednej triedy päťdverový hatchback a aj univerzálnejšie využiteľný Focus kombi v osobitných verziách, z ktorých každá má svoj „charakter“. Nedávno došlo k modernizácii. Focus kombi má dĺžku 4693 mm, veľkorýsý rázvor náprav 2700 mm, rovnaký ako má hatchback. Kapota s novým dizajnom je výraznejšia v prednej časti. Znak automobilky Ford, „modrý ovál“ dizajnéri premiestnili z okraja kapoty do stredu väčšej, hornej časti mriežky. Nové LED reflektory sú súčasťou štandardnej výbavy, obsahujú integrovanú funkciu hmlových svetiel, ktorá umožnila dosiahnuť elegantnejší dizajn spodnej prednej časti. Modely majú zatmavený kryt zadných svetiel. Zadné LED svetlá majú nový vnútorný dizajn s tmavšou stredovou časťou a novým nápadným svetelným podpisom. Z ponuky motorov vypadol zážihový 3-valec 1.5 EcoBoost. Základom vynoveného Focusu ostáva pohonná jednotka 1.0 EcoBoost s výkonom 92 a 114 kW a mild-hybrid 1.0 EcoBoost mHEV, ktorý sa kombinuje so 7-stupňovou automatickou prevodovkou. V ponuke je aj úsporný „turbodiesel“ 1.5 TDCi EcoBlue.



Vyskúšali sme kombi, dobrodružný variant Active, ktorý je inšpirovaný dizajnovými líniami SUV a prináša drsnejší vzhľad. Širšia horná mriežka chladiča má výraznejšie zvislé lemy. Hlbšia spodná mriežka a vyššie bočné otvory dotvárajú nový výraz prednej časti karosérie. Model má väčšiu svetlú výšku 165 mm (+30 mm), čierne obloženie karosérie a dvojité chrómované koncovku výfuku. Vozidlu pristala modrá príplatková metalíza Desert Island Blue a 17“ disky s diamantovým výbrusom s vyšším bočným profilom. Vozidlo bolo vybavené Full LED prednými reflektormi s automatickým prepínaním diaľkových svetiel.

Silnou stránkou Focusu aj v tejto generácii zostáva ergonómia. Rozmiestnenie jednotlivých ovládacích prvkov, čitateľnosť prístrojov sú príkladné. Pri verzii Active sú príznačné modré dekoračné lišty na prístrojovej doske. Predné sedadlá sú pohodlné, s dobrým bočným vedením. Boli aj vyhrievané (doplnková výbava za 940 €, Sada Design, ktorá ďalej zahŕňa vyhrievaný volant, vyhrievané čelné sklo, zatmavené sklá od B-stĺpika). Do ruky dobre padne multifunkčný 3-ramenný volant s hrubším vencom. Prístrojová doska využíva analógové prístroje s výbornou čitateľnosťou v kombinácii s informačným 4,2“ displejom. Nový Focus dostal technológiu SYNC 4, ktorá prináša cloudovú navigáciu a pripojené hlasové ovládanie. Systém podporuje 13,2“ stredová obrazovka otočená na šírku. Intuitívne rozhranie je navrhnuté tak, aby sa vodič ľahko orientoval v komplexnej škále funkcií na podporu riadenia. Technológia umožňuje bezdrôtovú aktualizáciu softvéru Ford Power-Up. Na dotykovom displeji sú aj ovládacie prvky pre rôzne funkcie, napr. pre kúrenie a vetranie, ktoré sa predtým ovládali pomocou fyzických tlačidiel, čím je stredová konzola menej preplnená. Systém ponúka bezdrôtové rozhranie Apple CarPlay a Android Auto. V skúšanom vozidle sme mali k dispozícii automatickú 2-zónovú klimatizáciu, DAB rádio, 2 USB vstupy, Bluetooth, stredovú konzolu s laktovou opierkou a iné. Nechýba množstvo bezpečnostných a asis-



tených systémov, napríklad tempomat s funkciou obmedzovača rýchlosti, asistencia rozjazdu do kopca, parkovacie snímače vpredu, vzadu, zadná parkovacia kamera, varovanie pred neúmyselným opustením jazdného pruhu, Pre-Collision Assist (zmenšuje riziko nehody s chodcom, alebo iným vozidlom, autonómne núdzové brzdenie...). Dobře tvarované sú aj zadné sedadlá, umožňujú cestujúcim s výškou približne do 185 cm komfort aj na dlhých cestách. V kabíne je dostatok vhodných odkladacích priestorov. Vozidlo bolo vybavené sadou Family (440 €), ktorá zahŕňa delené zadné sedadlá so stredovou laktovou opierkou s držiakmi na poháre a otvorom na lyže. Batožinový priestor ponúka objem 635 litrov, po sklopení zadných sedadiel, delených v pomere 60:40 sa objem zväčší na 1653 litrov. Vyniká veľkou šírkou, nízkou nakladacou hranou. Nechýba „dojazdové“ rezervné 16“ koleso.

Pod kapotou pracoval jednolitrový prepíňaný trojvalec s technológiou mild hybrid (1.0 EcoBoost mHEV). Dosahuje maximálny výkon 92 kW a krútiaci moment 170 Nm. Z pokoja na 100 km/h tento model zrýchľuje za 10,4 sekundy a dosiahne maximálnu rýchlosť 193 km/h. Motor pri studenom štarte nemá oslnivý zvukový prejav, v nižšom pásme otáčok má hrubší chod. V strednom pásme už pracuje kultivovane. Ponúka vozidlu dostatočnú dynamiku. Sedemstupňová automatická dvojspojková prevodovka Powershift sa dokáže prispôbiť rôznym štýlom jazdy, zaručuje dokonale hladké preradenie. „Automat“ nedáva možnosť ručného preradenia ani pákou voliča ani páčkami pod volantom. Je tu možnosť zvoliť polohu L - drží najnižší stupeň pri danej rýchlosti, čo je vhodné pri spomaľovaní v prudkom zjazde. Vozidlo nedokáže plachtiť ani v režime Eco. Vodič si môže zvoliť jazdné režimy: Normal Sport, Eco, ktoré upravujú správanie sa posilňovača riadenia, motora a prevodovky. V spojení s automatickou prevodovkou ponúka aj módy – Trail a klzký povrch, ktoré sú užitočné pri jazde na snehu, šmyklavom povrchu a na cestách s nespevným povrchom. Po inovácii je zväčšená aj maximálna hmotnosť brzdeného prívesu na 1500 kg (+200 kg). Počas týždenného skúšania vozidla sme dosiahli v kombinovanej premávke spotrebu benzínu 5,8 l/100 km. Podvozok je podstatne tvrdší ako pri bežných Focusoch, stále si však zachováva základné výnimočné vlastnosti svojich súrodencov, predovšetkým výbornú stabilitu. Focus kombi sa správa sebaisto na cestách s dobrým i horším povrchom. Prejazdy nerovností sme viac počuli ako cítili.

Ford Focus kombi 1.0 EcoBoost s výkonom 92 kW a 7-stupňovou automatickou prevodovkou vo výbave Active sa predáva za 34 390 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 36 560 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

3-valcový, 12-ventilový zážihový prepíňaný (mild hybrid), ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 999 cm³, najväčší výkon 92 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 170 Nm pri 1400 až 4500 ot./min., v kombinácii s mHEV 210 Nm pri 1750 ot./min.

PREVODY:

7-stupňová automatická prevodovka Powershift, pohon kolies prednej nápravy.

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, stopový priemer otáčania 11 m, pneumatiky rozmeru 215/55 R-17.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4693/1825/1536mm, rázvor náprav 2700 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1503/2005 kg, svetlá výška 165 mm, objem batožinového priestoru 635/1620 l, 1653 objem palivovej nádrže 52 l.

PREVÁDKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 193 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,4 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke WLTP 5,3-6 l/100 km, CO₂ 121-149 g/km.

Fiat 500e 42 kWh La Prima by Boccelli

Štýlový mestský elektromobil



Fiat 500 dlhé roky patrí medzi najpredávanejšie miniautá v Európe. Talianska automobilka vstúpila v roku 2020 so svojim modelom 500e do sveta elektromobility. Elektrický model figuroval aj v predchádzajúcej generácii, ale len na severoamerickom trhu. Vozidlo si uchováva retro vzhľad (napríklad smerovky v prednom nárazníku), a i celková silueta odkazuje na štýl a imidž predlohy so spaľovacím motorom, jednotlivé detaily však dostali modernejšiu vizáž. Model je postavený na novej platforme priamo prispôbenej elektrickému pohonu, čo umožnilo do malého konštrukčného základu vložiť veľké batérie. V porovnaní s klasickou päťstovkou je novinka dlhšia o 61 mm, je širšia o 56 mm, vyššia o 29 mm. Rázvor náprav sa natiahol o 20 mm. V ponuke sú tri karosárske verzie – hatchback, cabrio a novinka, štvordverový model s prívlastkom 3+1. Elektromobil je k dispozícii s pohonom predných kolies. Vyskúšali sme uvádzaciu verziu vo výbave La Prima hatchback nalakovaný príplatkovou bledomodrou farbou Celestial – reprezentuje more (na svetle mení farbu).



Predná časť novinky pôsobí športovejšie, zachované ostali typické kruhové reflektory, nami skúšané vozidlo bolo vybavené delenými Full LED reflektormi s výbornou svetivosťou. Dominantným prvkom prednej masky je štýlový motív 500, ktorý nahradil fabrické logo Fiat. V spodnej časti nárazníka sa nachádzajú originálne prieduchy, ktoré sa starajú o chladenie batérie. Z profilu zaujmú kolesá v rohoch karosérie s dvojfarebnými 17" zliatinovými diskami s diamantovou úpravou, chrómované orámovanie okien, bočných líšt a zapustené kľučky dverí. V zadnej časti moderne pôsobí strešný spojler, prepracované koncové Full LED svetidlá. Dvere batožinového priestoru zdobí najnovšie logo značky FIAT.

Prepracovaný bol aj interiér, oproti klasickej „päťstovke“ je priestrannejší. Okrem retro štýlu sa tu nachádza aj pár moderných prvkov. Sedadlá, volant, prístrojová doska vo výbave La Prima sú čalúnené eco kožou. Nový dvojramenný volant (dvojfarebný) dopĺňa minimalistická prístrojová doska a dvojica digitálnych obrazoviek – digitálny 7" prístrojový štít a nový voľne stojaci 10,25" širokouhlý dotykový displej multimediálneho systému (najnovšia verzia UConnect 5). Má prehľadné menu a dobrú grafiku. Podporuje bezdrôtové zrkadlenie mobilných zariadení, navigáciu a prehľad elektrických informácií. Pod displejom sa nachádza polička (s gumovou podložkou a siluetou Turína) pre mobilné zariadenie. Ovládanie klimatizácie je mechanické, čo sme ocenili. Vo vozidle sa sedí vyššie, posádka má dostatok miesta nad hlavou. Predné sedadlá sú výškovo a pozdĺžne nastaviteľné, vyhrievané. Za volantom sa už sedí prirodzenejšie, sú na ňom aj tlačidlá na ovládanie hlasitosti a prepínania rádia. Preraďovaciu páku prevodovky nahradili mechanické tlačidlá, pričom vznikol väčší priestor medzi vodičom a spolujazdcom. Novinkou je posuvná laktová opierka s odkladacím priestorom. Pochváliť musíme výborný obraz spätnej parkovacej kamery.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

ELEKTROMOTOR s maximálnym výkonom 87 kW, maximálny krútiaci moment 220 Nm, kapacita batérie 42 kWh, dojazd podľa WLTP 299-331 km, maximálny nabíjací výkon 85 kW, doba nabíjania 0-100 % 40 min., doba nabíjania 20-80% 30 min.

PREVOZY: jednostupňová, pohon kolies prednej nápravy.

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

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 3632/1683/1527 mm, rázvor náprav 2322 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1365/1690 kg, objem batožinového priestoru 185/550 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 150 km/h, kombinovaná spotreba WLTP 13,6-14,9 kWh/100 km, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9 s, CO₂ 0 g/km.

Zadné sedadlá sú viac-menej núdzové. Batožinový priestor ponúka 185 litrov, po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 550 litrov. Treba rátať s tým, že časť batožinového priestoru zaberú dobíjacie káble, ktoré sú vo výbave La Prima uložené v originálnej taške. Vo vozidle sa nachádza len opravná sada defektov pneumatík. Fiat 500e je vybavený množstvom bezpečnostných a asistenčných systémov, napríklad inteligentným adaptívnym tempomatom, monitorovaním mŕtveho uhla, autonómnym brzdením...

O pohon sa stará elektromotor s maximálnym výkonom 87 kW. Má okamžitý nástup krútiaceho momentu, s maximom 220 Nm. Elektromotor je dopovaný 42 kWh batériou (využitelná kapacita 37,3 kWh), ktorá má zabezpečiť dojazd okolo 330 km (WLTP) a spotrebu 11,6 kWh/100 km. Fiat 500e zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 9,5 sekundy a dosiahne maximálnu rýchlosť 150 km. Auto je svižné, nestratí dych ani po opustení mestských ulíc.

Vozidlo ponúka tri jazdné režimy - Range (prispôbený na predĺženie dojazdu, poskytuje dobrú rekuperáciu hlavne na okresných cestách), Sherpa (obmedzená dynamika, zážitok z jazdy nie je výrazný). V tomto režime vypína automaticky aj klimatizáciu, vyhrievanie sedadiel. Rýchlosť je obmedzená na 80 km/h. Ponúka však najdlhší dojazd. Rekuperácia je silná, vďaka čomu vozidlo možno ovládať jedným pedálom. Pre bežnú jazdu je najvhodnejší režim Normal (po uvoľnení pedálu akceleračného vozidlo plachtí). Dojazd je veľmi závislý od štýlu jazdy, profilu trasy, od teploty prostredia aj od komfortu, ktorý si chce posádka vo vozidle užiť. Nám sa podarilo na plné nabitie pri pokojnej jazde prejsť 290 km. Jazdili sme prevažne v meste a jeho blízkom okolí. Dosiahli sme spotrebu 13,9 kWh/100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h spotreba energie stúpala (asi 18 kWh/100 km). Diaľnica však nie je pre malý elektromobil vhodným prevádzkovým prostredím. Podvozok dobre filtruje menšie nerovnosti ciest, väčšie nerovnosti dá posádke pocítiť aj zvukovo. Silnou stránkou tohto autíčka je výborná obratnosť.

Vozidlo je možné nabíjať na rýchlonabíjacej stanici, maximálny prijateľný výkon je 85 kW. Nabíjanie z 0-100 % na nej trvá 40 min. Dá sa nabíjať aj z domácej zásuvky pomocou štandardne dodávaného kábla Mode 2 kW počas noci. Z 11 kW wallboxu (trojfázový) podľa výrobcu trvá 4,5 hodiny.

Fiat 500e 42 kWh La Prima by Boccelli sa predáva za 34950 eur.

Honda Civic 2.0 i-MMD Sport

Výborný kompaktný Civic



Honda Civic minulý rok oslávila 50 rokov svojej existencie (predstavená bola po prvý krát v roku 1972), stala sa najdôležitejším typom značky a stojí za jej silným predajom. Nový Civic sa aktuálne predáva v jedenástej generácii s karosériou liftback, aj keď ju stále označujú za hatchback. V ponuke je len s jedným typom pohonu, a to hybridným, ktorý je hlavne zameraný na spotrebu, efektívnosť, väčšinu času predné kolesá poháňa elektromotor. Na výber sú tri stupne výbavy - Elegance, Sport a Advance. Vyskúšali sme nový Civic v modrej metalíze Premium Crystal, mal stupeň výbavy Sport.



Rozmery novinky sa zmenili – je dlhší o 30 mm (4551 mm), rázvor náprav sa pretiahol o 35 mm (2734 mm). Má elegantnú a športovú siluetu aj vďaka zníženiu línie kapoty o 25 mm (1408 mm) v porovnaní s predchádzajúcou generáciou. Plocha skla zas bola zväčšená, aby v kabíne vytvorila „vzdušný“ priestor. V porovnaní s predchádzajúcou generáciou je Civic dizajnovovo čistejší, zjemnila sa predná časť, čierna maska chladiča je horizontálna, má výplet v tvare včelieho plástu. Dobre vyzerajú aj predné blatníky. Základná predného stĺpika karosérie je umiestnená viac dozadu tak, aby bola zarovnaná so stredom predných kolies, čo dáva vozidlu vyváženjšie proporcie z profilu. Vonkajšie spätné zrkadlá sú teraz pripevnené priamo k predným dverám, čo pomáha znižovať mŕtve uhly. Elegantné reflektory sú do karosérie integrované tak, aby dopĺňali hladký bočný profil. Elegantne pôsobia aj zadné skupinové svetlá. Zadné svetlá sú integrované do veľkého veka batožinového priestoru. Na výber je niekoľko farieb laku exteriéru. Skúšaný Civic vo výbave Sport, zahŕňa kompletne LED osvetlenie vpredu/vzadu s automatickým prepínaním diaľkových svetiel, LED hmlové svetlá, čierne kryty spätných zrkadiel a lišty okien, automatické stmievanie spätných zrkadiel, 18" zliatinové kolesá v čiernej farbe a iné.

Nielen exteriér pôsobí športovo-elegantne ale aj interiér. Celkovo ergonómia je výborná aj vďaka množstvu hardvérových ovládačov. Pri výbave Sport sú sedadlá polokosené. Vodič má možnosť sedieť športovo, nízko nad vozovkou, čo mu poskytuje lepšie vnímanie „cesty“. Sedadlá sú pohodlné, dobre tvarované, aj vyhrívané. V zákrutách dobre poddržia telo. Trojramenný multifunkčný kožený volant (vyhrívaný) má tenší veniec, príjemne sa drží. Je na ňom dosť ovládačov, na ktoré sme si rýchlo zvykli. Zaujme lišta so štruktúrou včelieho plástu cez celú šírku prístrojovej dosky, do ktorej sú zapracované výduchy klimatizácie. Páčilo sa nám, že všetky funkcie klimatizácie sa ovládajú otočnými ovládačmi a tlačidlami. Dobré pôsobí intenzita podsvietenia prístrojov, ktorý si vodič mení otočným ovládačom vľavo pod volantom. Pred vodičom sa nachádza prístrojový štít, ktorý je len čiastočne digitálny. Vpravo sa nachádza analógový rýchlomer, ľavá strana je digitálna, vodič si môže prispôbiť jej vzhľad. V strede prístrojovej dosky je 7" dotyková obrazovka multimediálneho systému. Má dobré reakcie, slušnú grafiku,

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC kompresný pomer 13,9:1, zdvihový objem 1993 cm³, najväčší výkon 105 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 186 Nm pri 4500 ot./min.

Výkon hnacieho elektromotora 135 kW, krútiaci moment 315 Nm.

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

PODVOZOK:

predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových raménach, priečny skrtný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 235/40 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4551/1900/1408 mm, rázvor náprav 2734 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1537/1576 mm, svetlá výška 128 mm, polomer otáčania 6.2 m, pohotovosť/celková hmotnosť 1533/1930 kg, objem batožinového priestoru 410/1220 l, objem palivovej nádrže 40 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,9 s, spotreba v kombinovanej prevádzke 5.0 l/100 km., CO₂ 114 g/km.

menu je jednoduché. Podporuje bezdrôtové prepojenie telefónov cez Apple CarPlay a Android Auto. Volič automatickej prevodovky má štyri tlačidlá, s čím sme sa dlhšie nemohli stotožniť. Vybočuje to z celkovo športového charakteru vozidla. Pod panelom klimatizácie sú dva USB porty a 12 V port. Výbava Sport zahŕňa okrem už spomínaných prvkov laktových opierku vpredu, vzadu, bezkľúčový vstup aj štartovanie, navigáciu, parkovacie snímače vpredu (4x), vzadu (4x) + parkovaciu kameru a iné.

Priestor v kabíne je v pozdĺžnom smere výborný aj vzadu vďaka o 35 mm predĺženému rázvoru náprav, vyšší cestujúci však môžu mať nad hlavou miesta pomenej. K ich komfortu prispievajú výduchy klimatizácie a dva USB porty. Batožinový priestor v základnom usporiadaní má objem 415 litrov. Po sklopení zadných sedadiel vznikne schod, objem sa zväčší na 1220 litrov. Prístup do batožinového priestoru je však výborný. Pod jeho dnom nie je „rezerva“, len sada na opravu defektu. V kabíne je dostatok praktických odkladacích priestorov. Civic je vybavený pokročilým systémom riadenia Honda SENSING - upozornenie na nebezpečenstvo kolízie, systém na udržovanie v jazdnom pruhu, upozornenie na vybočenie z jazdného pruhu, rozpoznávanie dopravných značiek, asistenčný systém pre pomalú jazdu v kolóne, pre jazdu v dopravnej zápche, systém pre elimináciu mŕtveho uhla a iné.

Hybridný pohon kombinuje lítium-iónovú batériu, dva výkonné elektromotory s novo vyvinutým 2,0-litrovým zážihovým motorom s priamym vstrekovaním paliva, pracujúcim v Atkinsonovom cykle, vďaka čomu podľa výrobcu dosahuje tepelnú účinnosť až 41 %. Hybridný systém plynulo prepína medzi elektrickým, hybridným a motorovým pohonom bez akéhokoľvek zásahu vodiča. Poskytuje výkon 105 kW a krútiaci moment 186 Nm. Elektromotor, ktorý slúži na pohon (druhý je tu ako generátor) má výkon 135 kW a krútiaci moment 315 Nm. Hlavnou hnacou jednotkou tu nie je spaľovací, ale práve elektrický motor. Riadiaca jednotka hybridného pohonu spája spaľovací motor cez prevod „do rýchla“ len pri veľmi rýchlej jazde, kedy by bola dvojitá premena energie nevhodná. Pri jazde v meste vozidlo väčšinu času jazdí v elektrickom režime EV Drive. Keď vodič potrebuje väčšie zrýchlenie, vozidlo sa prepne na hybridný pohon a kolesá poháňa výkonný elektromotor, pričom spaľovací motor spolupracujúci s druhým elektromotorom generuje potrebnú elektrickú energiu. Pomocou prepínača pohonu môže vodič prepínať medzi 4 jazdnými režimami – Eco, Normal, Sport a Individual. Vo všetkých jazdných režimoch sa rekuperuje energia pri brzdení a spomaľovaní s cieľom zlepšiť účinnosť a dosiahnuť malú spotrebu paliva. Vodič má možnosť krídelkami pod volantom voliť jednu z troch možnosti rekuperácie. Batéria má kapacitu len 1,2 kWh. Auto z pokoja na 100 km/h zrýchli za 7,9 sekundy. Pri jazde je Civic tichý, má výborné rozjazdy, v kabíne je pokoj, pri „dialničných rýchlostiach“ preniká do vozidla viac hluku, najmä od zadných kolies. Tomuto modelu nechýba ani dynamika, hlavne pri režime Sport. Nečudo, keď hnací elektromotor poskytuje plný krútiaci moment hneď, ako sa roztočí. V zmiešanej premávke počas týždňa sme dosiahli priemernú spotrebu benzínu 5,2 l/100 km. Pochvalu si zaslúži podvozk, ktorý poskytuje mix komfortu a jazdnej stability. Výborne tlmí nerovnosti, v zákrutách je auto stabilné, dobre drží zvolenú stopu.

Honda Civic 2.0 i-MMD vo výbave Sport sa predáva za 30 990 €. Za metalízu sa pripláca 800 €.

Kia Picanto T-GDi M5 X-Line

Malé autíčko s gráciou



Tretia generácia Picanta (najmenší typ značky) je na našom trhu od roku 2017. Po troch rokoch prešla modernizáciou. Nové Picanto je zábavné, moderné a štýlové. Predstavuje mestský kompakt, má dĺžku 3595 mm, šírku 1625 mm a výšku 1500 mm. S rázvorom náprav 2450 mm, ktorý naznačuje, že osoby sediace na zadných sedadlách majú menej miesta. Vhodné sú pre dospelé osoby nižších postáv a deti. V ponuke sú 4 stupne výbavy – Silver, Gold, GT-Line a X-Line a len zážihové motory – atmosférický zážihový trojvalec 1.0 DPi, atmosférický štvorvalec 1.2 DPi a prepínaný trojvalec 1.0 T-GDi. Práve s tým sme mali možnosť Picanto vyskúšať vo výbave X-Line. Ide o najdrahší variant tohto typu. Záujemcovia si môžu vybrať z 9 trendových farieb karosérie určených momentálne pre Picanto. Za žltý metalický lak, ktorý mal nami skúšaný model, si treba priplatiť 390eur.



Modernizované Picanto na prvý pohľad vyzerá športovo. Veria X-Line sa od „bežného“ Picanta vyznačuje dynamickým predným nárazníkom s výraznými striebornými prvkami s nápisom X-Line a prepracovanými LED svetlami. Zboku čiernym oplastovaním blatníkov a bočných prahov, 16-palcovými diskami kolies s pneumatikami 195/45 R-16, ktoré patria k štandardnej výbave pre túto verziu, vonkajšími chrómovanými kľučkami dverí, či zadnými zatmavenými sklami od B- stĺpika. Dominantným prvkom zadnej časti je hranatý nárazník s dvojicou falošných výfukov a novými zadnými koncovými svetlami. Výrobca udáva, že až 44 % komponentov použitých v rámci karosérie je z vysokopevnostnej ocele.

Po nastúpení do kabíny nás prekvapila kvalita spracovania a priam luxusné prvky. V Picante sa príjemne sedí na pohodlných sedadlách i keď poskytujú menej bočnej opory. Športový, kožou potiahnutý volant sa dá nastaviť len výškovo. Sú na ňom tlačidlá na ovládanie palubného počítača, audia a tempomatu. Predné sedadlá a volant boli vyhrievané. Všetky ovládacie prvky sú v dobrom dosahu rúk vodiča. Striebornou lištou je oddelený 8-palcový multimediálny dotykový displej s integrovanou navigáciou od ovládačov automatickej digitálnej klimatizácie. Pri výbave X-Line je v interiéri viacero špeciálnych prvkov výbavy. Napríklad konektivita mobilných telefónov Apple CarPlay/Android Auto, bluetooth pripojenie, palubný počítač so 4,2" LCD displejom Supervision (je dobre čitateľný), zadná parkovacia kamera s dynamickým navádzaním, zadné parkovacie snímače, rádio a iné. Dobre vyzerajú netradičné výdychy klimatizácie.

V kabíne je teraz celkovo väčší objem úložných priestorov na rôzne drobnosti. Batožinový priestor má objem 255 litrov. Po sklopení delených zadných sedadiel sa objem pre batožinu zväčší na 1010 litrov. Nemá dvojité podlahu, len hlboké dno, pod ktorým sa nachádza dojazdové rezervné koleso. Picanto je vybavené množstvom bezpečnostných a asistenčných systémov, ako sú asistenčný systém na predchádzanie čelným zrážkam detegujúci automobily/chodcov, systém sledovania pozornosti vodiča, tempomat s obmedzovačom rýchlosti, aktívnu asistenciu udržiavania auta v strede jazdného pruhu...

Modernizované Picanto s litrovým prepínaným zážihovým trojvalcom s priamym vstrekovaním paliva (1.0 T-GDI), s výkonom 73,6 kW, s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou (jediná možnosť v ponuke) jazdí príjemne. Motor dokáže pomocou prepínania turbodúchadlom vyprodukovať najväčší výkon 76,6 kW pri 4600 až 6000 ot./min. Ponúka maximálny krútiaci moment 172 kW, ktorý je k dispozícii od 1500 do 4000 ot./min. Vozidlo dokáže zrýchľovať z 0 na 100 km/h za 10,3 s a dosiahne najvyššiu rýchlosť 180 km/h. Nepárny počet valcov počť po naštartovaní, nie je však rušivý. Motor je celkom pružný, nemá však zmysel hnať ho do veľkých otáčok. Pri miernom zaobchádzaní s plynovým pedálom a pri predvídavom spôsobe jazdy je úsporný. Keď však od neho chceme, aby hnal Picanto niekoľko hodín maximálnou dovolenou rýchlosťou po diaľnici, zvládne aj túto úlohu, pričom sa spotreba samozrejme zväčší a súčasne do kabíny sa už do-

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

3-valcový, 12-ventilový prepínaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 998 cm³, kompresný pomer 10,5:1, najväčší výkon 73,6 kW pri 4500 až 6000 ot./min., krútiaci moment 172 Nm pri 1500 až 4000 ot./min.

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

PODVOZOK:

predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramienach, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy vpred, bubnové brzdy, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 195/45 R-16.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

3595/1625/1500 mm, rázvor náprav 2400 mm, rozchod kolies vpred/vzadu 1394/1403 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1034/1450 kg, svetlá výška 141 mm, priemer otáčania 9,4 m, objem batožinového priestoru 255/1010 l, objem palivovej nádrže 35 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,3 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke 5,0-5,5 l/100 km, CO₂ 114-124 g/km.



stáva dosť hluku. S motorom je sprevodovaním dobre zladená 5-stupňová ručne ovládaná prevodovka. V meste sme jazdili za 6,1 l/100 km, na okresných cestách z 5,4 /100 km a na diaľnici tesne pod 7 l/100 km (motor točí 3000 ot./min.). Počas týždenného skúšania vozidla sme v kombinovanej prevádzke dosiahli priemernú spotrebu 5,4 l/100 km. Podvozok je tvrdší, menšie nerovnosti dokáže dobre vyžehliť bez nepríjemných tupých rázov. Vozidlo v zákrutách v nás vyvolávalo zo začiatku pocit nedôvery, ale rýchlo sme zistili, že je stabilné a užívali sme si jazdu. Pochválit musíme účinné brzdy a ľahké manévrovanie aj v úzkych uličkách.

Kia Picanto 1.0 T-GDi X-Line s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou sa predáva za 17 840 eur.



Dacia Duster Journey TCe 150 EDC 4x2

Úspešné SUV



Dacia Duster nie je na našom trhu žiadnou novinkou, predáva sa od roku 2010. Dlhodobo je jedným z najobľúbenejších SUV na našom trhu a jej tvorcovia pri každej novej generácii vždy myslia na praktickosť zmien. Dacia aj naďalej patrí medzi najlacnejšie kompaktné SUV na našom trhu, ponúka výborný pomer cena/hodnota. V júli 2021 mal premiéru inovovaný Duster. K dispozícii preň sú zážihové, vznetrové motory aj úsporný LPG priamo z výroby, z prevodoviek aj automatická. V ponuke sú tri stupne výbavy Expression, Journey a Extreme.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-valcový, 16-ventilový prepínaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1332 cm³, najväčší výkon 110 kW pri 5250 až 6000 ot./min, krútiaci moment 250 Nm pri 1700 až 3250 ot./min.

PREVODY: automatická dvojspojková prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy vpredu, bubnové vzadu, hrebeňové riadenie s hydraulickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 215/60 R-17.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4341/1804/1693 mm, rázvor náprav 2673 mm, svetlá výška 217 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1563/1570 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1342/1774 kg, stopový priemer otáčania 10,72 m, predný/zadný nájazdový uhol 29°/29°, prejazdový uhol 22°, objem batožinového priestoru 478/1478 l, objem benzínovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 199 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,7 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke 6,2 l/100 km, CO₂ 141 g/km.



Duster dostal nové štýlistické prvky, ktoré boli po prvý krát predstavené na nových generáciách typov Sandero a Logan. Nová je maska chladiča, denné, stretávacie aj smerové svetlá po novom využívajú svetelné diódy. Nový je dizajn loga s písmenami D a C, ktorý zapadá do prednej masky, čím vozidlo pôsobí robustnejšie. Logo je biele, nájdeme ho aj na stredových krytkách kolies a na volante. Biela farba sa dostala aj do reflektorov. V zadnej časti sa vyníma biely nápis DACIA.

Vyskúšali sme Duster s úrovňou výbavy Journey. V tejto výbave majú zákazníci na výber zážihové motory TCe 90, TCe 100 Eco-G, TCe130 TCe 150 4x4, TCe 150 EDC a vznetrový motor Blue dCi 115. Pod kapotou nami skúšaného vozidla pracoval zážihový motor TCe 150, ktorý je v ponuke len so 6-stupňovou dvojspojkovou automatickou prevodovkou EDC a pohonom predných kolies. Imidžu novej edície pristala aj zelená farba „Dusty“ (doplňková výbava) s čiernymi doplnkami. Výbava Journey prišla s pekným dizajnom a širokým radom funkcií. Medzi prvky exteriéru patria disky kolies z ľahkých zliatin 17“ Tergan, LED svetelný podpis, vonkajšie spätné zrkadlá vo farbe matného chrómu, kľučky dverí vo farbe karosérie, predný, zadný nárazník s prvkami matného chrómu, chrómovaná koncovka výfuku, či pozdĺžne strešné lišty tiež vo farbe matného chrómu.

Omladený interiér je okrem iného vybavený novým čalúnením, upravenou stredovou konzolou, horizontálne umiestnenými výdychmi klimatizácie a prakticky tvarovanými hlavovými opierkami. Prístrojový štít je prehľadný. Za výškovo a hĺbkovo nastaviteľným volantom potiahnutým umelou kožou si azda každý nájde ideálnu polohu. Predné sedadlá sú pohodlné, v skúšanom vozidle boli aj vyhrievané (200 €). Sedadlo vo-



diča je výškovo nastaviteľné, s driekovou opierkou, s posuvnou laktovou opierkou s úložným priestorom. Nová Dacia ponúka systém Media NAV, vďaka ktorému je prístup k funkciám ako GPS navigácia, rádio, médiá vrátane zrkadlenia smartfónov pomocou Android Auto alebo Apple CarPlay. Na 8“ displeji sa premieta aj obraz kamerového systému Multiview (250 €), ktorý disponuje prednou, zadnou kamerou a dvoma bočnými kamerami. Vozidlo vo výbave Journey má všetky štandardné prvky komfortu, vrátane automatickej klimatizácie, rádio DAB, Bluetooth, 6 reproduktorov, elektrické ovládanie okien na strane vodiča, 12 V zásuvka vpredu, elektricky nastaviteľné a vyhrievané vonkajšie spätné zrkadlá a iné. Vozidlo bolo vybavené za príplatok 200 € Hands-free kartou pre bezkľúčový prístup a štartovanie + 2 USB vstupy pre cestujúcich vzadu. Vzadu majú dostatok miesta vo všetkých smeroch aj vzrastom vyšší cestujúci. Batožinový priestor má základný objem 478 litrov, po sklopení operadla zadného sedadla deleného v pomere 40:60 nevznikne celkom rovná úložná plocha, ale objem sa zväčší na hodnotu 1478 litrov. V nami skúšanom vozidle sa za príplatok 150 € nachádzalo rezervné koleso. V kabíne je dostatok odkladacích priestorov, dostatočne bohatá je aj škála bezpečnostných asistenčných systémov, napríklad tempomat s obmedzovačom rýchlosti, systém sledovania mŕtveho uhla, asistencia núdzového brzdenia, rozjazdu do kopca.

Pod kapotou pracuje prepínaný zážihový 4-valec 1.3 Tce (TCe150) s maximálnym výkonom 110 kW pri 5250 až 6000 ot./min. a krútiacim momentom 250 pri 1700 až 3250 ot./min. Z pokoja na rýchlosť 100 km/h dokáže Duster s touto sústavou pohonu zrýchliť za 9,7 sekundy a dosiahnuť najväčšiu rýchlosť 199 km/h. Má dobrú kultúru chodu, neprekážajú mu nízke otáčky. Má dostatok energie pri zrýchlení, a to už v pásme okolo 2000 ot./min. Je to síce živé auto, ale pri rýchlej jazde sa do kabíny dostáva dosť hluku od motora aj odvalujúcich sa pneumatík. Charakteru motora dobre vyhovuje 6-stupňová dvojspojková EDC prevodovka, ktorá nepatrí medzi najrýchlejšie reagujúce pri zmene zaťaženia. Dá sa preradať aj ručne, pohybní voliča prevodovky (dopredu podraduje, dozadu preraduje vyššie prevody). Preradať páčky pod volantom Duster nemá. Počas týždenného skúšania vozidla na cestách rôznych kategórií motor spotreboval v priemere 6,7 l/100 km.

Podvozok je naladený viac na komfort, dobre dokáže pohltiť nárazy od cesty aj na veľkých 17“ kolesách, pričom vozidlo poskytuje postačujúcu stabilitu. Duster je spoľahlivým dopravným prostriedkom pre každodenné používanie nielen na kvalitných, ale ak treba aj na poľných cestách (svetlá výška 217 mm), čo platí aj o tejto jeho verzii.

Dacia Duster Journey TCe 150 EDC 4x2 sa predáva za 19390 €. Skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 20 680 €.

Hyundai STARIA

MPV novinka ponúka futuristický dizajn, bohatú výbavu aj pohon 4x4

Na Deň detí, 1. júna odštartoval Hyundai na Slovensku predaj svojej ďalšej tohtoročnej novinky, multifunkčného vozidla STARIA. Futuristicky pôsobiace MPV cieľi na rodiny, ale oslovíť dokáže aj milovníkov outdoorových aktivít a podniky. STARIA je štandardne vybavená vznetrovým motorom 2,2 CRDi s výkonom 130 kW a maximálnym krútiacim momentom 430 Nm, 8-stupňovou automatickou prevodovkou a pohonom všetkých kolies s aktívnou reguláciou smerovania krútiaceho momentu. Akciová cena 9-miestnej verzie začína na sume 53 490 eur, luxusná a na maximálny komfort posádky orientovaná 7-miestna verzia stojí od 58 490 eur.



Praktická 9-miestna STARIA

Hyundai STARIA v 9-miestnej verzii v jedinej, ale mimoriadne bohatej výbave Premium - s tromi sedadlami umiestnenými v troch radoch - sa zameriava na čo najväčšie využitie priestorových možností auta. Ponúka batožinový priestor od 831 do 1303 litrov. Sedadlá v druhom rade je možné posunúť o dva centimetre, sedadlá v treťom rade až o 40 centimetrov, navyše s možnosťou vyklopenia sedacích častí pre účelnejšie využitie priestoru za nimi.

Z pohľadu bezpečnosti je vybavená 6 bezpečnostnými vankúšmi a 3-bodovými bezpečnostnými pásmi na všetkých sedadlách, ale aj bohatým balíkom najmodernejších systémov a asistencií, ktoré sa nachádzajú aj v iných typoch Hyundai. Nechýba systém na automatické udržiavanie v jazdnom pruhu a nasledovanie jazdného pruhu, autonómne núdzové brzdenie s detekciou vozidiel, chodcov a cyklistov, vrátane núdzového brzdenia pri odbočovaní vľavo (FCA-JX), monitorovanie mŕtveho uhla s premietaním obrazu na prístrojovej doske, automatické prepínanie diaľkových svetiel či asistenčný systém upozorňujúci na auto približujúce sa z boku pri cúvaní. O bezpečnosť

sa tiež stará asistencia jazdy na diaľnici. Na posádku v kabíne dohliada asistenčný systém na bezpečné opustenie vozidla aj systém upozorňujúci na prítomnosť cestujúcich na zadných sedadlách so snímačom pohybu. STARIA je vybavená prednými a zadnými parkovacími snímačmi, zadnou parkovacou kamerou a systémom 360-stupňového monitorovania okolia štyrmi kamerami.

Auto má elektricky ovládané bočné posuvné dvere a výklopné veko batožinového priestoru. Vodič si kožou potiahnutý a vyhrievaný volant dokáže nastaviť výškovo aj pozdĺžne, elektricky nastaviteľné je aj kožou čalúnené sedadlo vodiča. Predné sedadlá sú vyhrievané a ventilované. STARIA disponuje prístrojovou doskou Supervision s 10,25-palcovým farebným LCD displejom. Prijemnú atmosféru počas jazdy zabezpečujú protisľnečné roletky bočných okien pre druhý a tretí rad sedadiel. Vodič pri dlhších cestách ocení adaptívny tempomat s podporou navigácie. Štartovanie zabezpečuje štartovacie tlačidlo. O tepelnú pohodu sa postará dvojzónová automatická klimatizácia so samostatnou zónou a výdychmi pre druhý a tretí rad sedadiel.

Vo výbave vozidla nechýba integrovaná navigácia s 10,25-palcovým farebným displejom a podporou služieb Apple CarPlay, Android Auto, Bluetooth a Live services. O kvalitný audio zážitok sa stará prémiový audiosystém BOSE so šiestimi reproduktormi. Užitočnou funkciou je možnosť videokomunikácie s cestujúcimi na zadných sedadlách.



Cena 9-miestnej STARIE po uplatnení akciového bonusu je 53 490 € s DPH. K plne vybavenej STARIE je možné priplatiť si už len panoramatické strešné okno (1200 €) a príplatkový farebný lak (760 €).

Luxusná 7-miestna STARIA

V 7-miestnom vyhotovení má STARIA usporiadanie sedadiel 2 + 2 + 3. Vnútny priestor kabíny sa svojím členením zameriava na vodiča a spoliecujúcim ponúka maximálnu priestranosť a vysokú úroveň komfortu.

Na rozdiel od 9-miestnej výbavy Premium obsahuje 7-miestna STARIA vo výbave Luxury viacero prvkov a funkcií, ktoré zlepšujú komfort jazdy, užívania vozidla a dizajnovú atraktivitu. K tým najzaujímavejším „extra“ položkám patria dizajnové balíčky Dark, resp. Brass Chrome Pack, volant potiahnutý perforovanou kožou, elektricky nastaviteľné sedadlo spolujazdca a prémiové čalúnenie sedadiel Nappa kožou.



Cestujúci v druhom rade si môžu cestu užívať v elektricky ovládaných, vyhrievaných a ventilovaných prémiových relaxačných sedadlách. Relaxačné sedadlo umožňuje nielen elektricky nastaviť polohu sedacej časti, operadla a opierky nôh, ale tiež poskytuje väčší komfort tým, že umožňuje rovnomerne rozložiť záťaž koncentrovane pôsobiacu v oblasti bedier a pásu – to všetko jedným dotykom. Prijemnú atmosféru v kabíne dotvára ambientne podsvietenie so 64 farebnými odtieňmi a semišom potiahnutý strop, obloženie stĺpkov a slnečné clony. STARIA pre siedmich cestujúcich vo výbave Luxury ponúka prémiový audiosystém BOSE s 12 reproduktormi.

Cena modelu STARIA v 7-miestnom vyhotovení vo výbave Luxury je 58 490 € s DPH. Zákazníci si môžu priplatiť panoramatické strešné okno (1200 €) a príplatkový farebný lak (760 €).



Viac ako stovka kusov pre slovenský trh

Na typ STARIA poskytuje výrobca 3 roky záruky bez obmedzenia počtu najazdených kilometrov a 3 roky asistenčnej služby. V rámci akciovej ponuky môžu zákazníci získať zľavu aj na sadu zimných pneumatík.

Importér značky Hyundai potvrdil, že v roku 2023 sa na Slovensku do predaja dostane viac ako sto vozidiel STARIA. Prvé vozidlá už v súčasnosti možno vidieť vo výstavných sálach viacerých autorizovaných predajcov. Bližšie informácie o type STARIA, cenník a online konfigurátor cien s možnosťou požiadania o cenovú ponuku na mieru je k dispozícii na webovej stránke Hyundai.

-hi-



AUTÁ SUBARU NA MOTOKROSOVEJ TRATI



Automobilka Subaru je celosvetovo rešpektovaným výrobcom osobných automobilov s pohonom kolies obidvoch náprav. A so špecifickým spaľovacím motorom s protibežnými piestami, označovaným ako „boxer motor“. Jeho výhodou je nízka, plochá konštrukcia, keďže má valce usporiadané horizontálne, čo prináša autám Subaru nižšie ťažisko ako má väčšina rovnako veľkých konkurenčných automobilov – dôležitý faktor stability vozidla. Prínosom k stabilite je aj ďalšie špecifikum konštrukcie pohonnej sústavy automobilov Subaru, symetrické usporiadanie jej komponentov v horizontálnej rovine voči pozdĺžnej osi vozidla (vidno na kresbách). To všetko sú viac-menej známe výhody automobilov Subaru, ktoré japonská automobilka evolučne zdokonaľuje už polstoročie. Aj jej vedenie podľa hľadiska tlaku ekoaktivistov vo vedení OSN, EÚ a niektorých ďalších medzinárodných organizácií a zaradilo do výrobného programu aj SUV s čisto elektrickým pohonom. Svoj prvý elektromobil nazvali Solterra, názov odvodený od latinského pomenovania Slnka a zeme (Sol a terra).



Dovozcom automobilov Subaru na Slovensko je púchovská spoločnosť MIKONA. Predaj a dovoz automobilov je druhou „nohou“ jej podnikateľských aktivít, tou prvou a azda aj významnejšou, je obchod s pneumatikami a prevádzkovanie siete pneuservisov. V prvej polovici mája zorganizovala v Šenkviaciach zaujímavú ukážku schopností ich áut. Organizačné sídlo podujatia bolo v miestnom vinárstve Karpatská perla, jedna skupina novinárov skúšala, ako jednotlivé typy Subaru dokážu zvládnuť zaprášenú motokrosovú dráhu postavenú v areáli bývalej šenkvickej tehelne, druhá skupina preháňala autá Subaru po cestách rozsiahlych vinohradov spomínaného vinárstva. Keďže rodinné vinárstvo nie je podnikateľsky nastavené na maximalizáciu zisku v aktuálnom období, má byť trvale v dobrej kondícii, aj na cestách vo vinohrade bolo vidieť a pri jazde cítiť, že neboli „investične poddimenzované“, ako napríklad naše železničné trate či cestné mosty. Tým naznačujeme,

že pri jazde po cestách vo vinohrade autá Subaru neukazovali svoj potenciál, rovnako dobre by tam obstáli aj veterány z prvej polovice 20. storočia s pohonom kolies len jednej nápravy. Zábava bola na motokrosovej trati. Od krížencov s výraznejšími črtami SUV sa dalo očakávať, že so šplhaním sa na pahorky z hlíny, zvlášť keď dlho nepršalo a strminy vedúce k ich zvyčajne ostrým vrcholkom boli len zaprášené, že trať prejdú suverénne. Tak aj bolo. Subaru Outback je však len kombi, určené predovšetkým na udržiavanie cesty, dalo by sa povedať „manažérske auto“, čomu zodpovedá aj kvalitný interiér (na fotografiách). Outback je však stavaný na zvládnutie ciest s akýmkoľvek povrchom, vrátane hlbšieho snehu. Stalo sa, že v prudkom stúpaní pred nami zastal typ Forester, lebo novinár za jeho volantom chcel zistiť, či sa vozidlo vo svahu znova rozbehne. Rozbehlo sa, a „náš“ Outback rovnako, absolútne bez problémov.



Druhým typom, ktorého vlastnosti sme nepoznali, bol elektromobil Solterra. Aj on má poháňané kolesá oboch náprav, ale dvojicou elektromotorov, každý s výkonom 80 kW. Regulovať hnací moment na každú z náprav podľa momentálnych adhézných podmienok pre jej kolesá je jednoduchšie ako pri pohone 4x4 zabezpečenom spaľovacím motorom, preto Solterra by nemala mať žiadny problém so stabilitou ani s prejazdnosťou na zlých cestách. S nástrahami motokrosovej trate v Šenkviaciach si poradila hravo. Vonkajšími rozmermi 4690x1860x1650 mm sa takmer zhoduje so SUV Subaru Forester. Má priestranný a luxusný interiér. U nás sa začne predávať v jeseni tohto roka, ešte nemá definitívne stanovenú cenu, ale predpokladáme, že sa nebude zásadne líšiť od ceny v Českej republike. Tam začína sumou 1 580 000 Kč, čo je asi 65 850 €.

-red-

SUBARU BRZ



NÁVRAT AJ NA SLOVENSKÉ CESTY

SUBARU BRZ je rýdzo športový automobil s pohonom zadných kolies a motorom vpredu. Motor Subaru Boxer (s protibežnými piestami) je namontovaný v karosérii do najnižšej možnej polohy, aby sa v plnej miere využili jeho prirodzené prednosti ako nízke ťažisko, malá hmotnosť a kompaktné rozmery. BRZ prvej generácie ponúkal špičkové jazdné vlastnosti práve vďaka jednému z najnižšie položených ťažísk. SUBARU BRZ modelového roka 2023 vzniklo s cieľom ponúknuť ešte viac potešenia z jazdy, identitu pravého „športiaka“ a ako pridanú hodnotu aj väčší pocit istoty. Nová generácia SUBARU BRZ prešla značným vývojom v každom jednom ohľade, aby bola autom, v ktorom môže každý vodič zažiť radosť z jazdy.



Typ SUBARU BRZ druhej generácie vzišiel zo spoločného vývojového projektu s automobilkou Toyota Motor Corporation v rámci spoločného úsilia oboch spoločností vyrábať stále lepšie a lepšie vozidlá. SUBARU BRZ využíva nový 2,4-litrový motor Subaru Boxer. Vďaka zväčšeniu zdvihového objemu, celkovému zlepšeniu účinnosti na strane nasávania i výfuku a zmenšeniu trenia, dodáva v porovnaní s predošlým motorom o 15 % väčší krútiaci moment. Prináša pocit plynulého nárastu otáčok a ostrú odozvu na stlačenie plynového pedála, zásluhou čoho si posádka vychutná mohutnú akceleráciu a citelný nárast výkonu.

Pri návrhu novej karosérie uplatnila automobilka znalosti a postupy získané pri vývoji svojej globálnej platformy Subaru, pričom zaviedla aj nové metódy, ako napríklad konštrukciu vnútorného rámu či použitie konštrukčných lepidiel. Karoséria tak ponúka o 60 % väčšiu pevnosť v priečnom ohybe vpredu a o 50 % väčšiu skrutnú tuhosť. Tuhšia karoséria prináša lepšiu odozvu riadenia, svižnejšie jazdné vlastnosti a lepší záber kolies v zákrutách.

Použitie hliníka na výrobu strechy, predných blatníkov a kapoty umožnilo minimalizovať nárast hmotnosti v dôsledku väčšieho mo-

tora a pridaných konštrukčných zlepšení na zlepšenie bezpečnosti pri zrážke. Navyše to pomohlo optimalizovať rozloženie hmotnosti a znížiť ťažisko, čím sa ešte viac zlepšila celková obratnosť vozidla.

Dizajn oplývajúci dynamikou športového automobilu na prvý pohľad evokuje vyhliadky na športovú jazdu. Nižšie posadená a širšia šesťuholníková mriežka chladiča poukazuje na nízke ťažisko SUBARU BRZ. Charakteristická bočná línia, ktorá vychádza od mriežky chladiča a pokračuje naprieč predným blatníkom smerom k zadnej časti vozidla, zasa vypovedá o pevnom jadre karosérie. Dynamický kontrast medzi úzkou kabínou a mohutnými blatníkmi evokuje vyhliadky na veľký výkon hodný športového auta. Karosári použili viacero aerodynamických prvkov, ako napríklad spojery na bočných prahoch či priechody za prednými blatníkmi. Tieto prvky nielenže umocňujú dizajn exteriéru, ale vďaka funkciám, ktoré plnia, dosahuje vozidlo maximálny výkon.

Jednoduchý, vodorovne orientovaný prístrojový panel s nízko položeným štítom prístrojov poskytuje širší výhľad, aby sa vodič mohol lepšie sústrediť na jazdu. Vďaka kombinácii 7-palcového TFT displeja a segmentového LCD displeja vie vodič za rôznych podmienok, počnúc každodenným používaním až po športovú jazdu, intuitívne a rýchlo rozpoznať dôležité informácie na digitálnom združenom prístroji. Anatomické športové sedadlá s pevnými bočnými oporami presne prenáša pohyby vozidla, pričom únavu vodiča znižuje na minimum. Zároveň sa zvýšila aj úroveň bezpečnosti, aby si posádka mohla naplno užívať radosť z jazdy v čisto športovom aute. Kožou Ultrasuede s kontrastným červeným prešívaním potiahnuté predné sedadlá sú aj vyhrievané, sedadlo vodiča je ručne nastaviteľné v šiestich smeroch.

Bezpečnosť vozidla pri zrážke sa podarilo zlepšiť pomocou pevnejšej karosérie, ktorá využíva väčší podiel vysokopevnej ocele a zlepšené systémy na ochranu cestujúcich. Predné LED reflektory s adaptívnymi natáčacími svetlami majú vysokotlakové ostrekovanie krycích skiel. Súčasťou výbavy je okrem iného aj dvojzónová automatická klimatizácia či informačno-zábavný systém s 8-palcovým dotykovým displejom a audiosystémom so 6 reproduktormi.

Cena Subaru BRZ na našom trhu je 41 490 €, za metalický lak karosérie sa pripláca 590 €.



AMBICIÓZNY NOVÝ RAD ELEKTRICKÝCH PRODUKTOV A SLUŽIEB PRE EURÓPU



Na mediálnom podujatí v európskom výskumnom a vývojovom centre spoločnosti Honda v nemeckom Offenbachu v polovici mája uviedla spoločnosť ďalšie kroky, ktoré podnikne v rámci svojich európskych prevádzok smerom k dosahovaniu globálneho cieľa značky, ktorým je dosiahnutie uhlíkovej neutrality do roku 2050.



Vedúci predstavitelia spoločnosti Honda poskytli podrobnejšie informácie o prístupe spoločnosti zameranom na viaceré cesty, a o širokej škále nových produktov a služieb pripravovaných pre tento región. Patrí sem uvedenie troch nových vozidiel SUV – plne elektrického modelu e:Ny1 spolu s hybridnými modelmi ZR-V a CR-V (aj s plug-in hybridným pohonom) – predstavenie prvého dvojkolesového vozidla značky s elektrickým pohonom v regióne, skútra EM1e, a výrazné rozšírenie služieb energetického manažmentu, e:PROGRESS.

„Európa je pre naše podnikanie dôležitá a máme tu veľa verných zákazníkov, ktorí jazdia na našich autách, motocykloch a využívajú naše energetické produkty,“ uviedol Katsuhisa Okuda, prezident a riaditeľ spoločnosti Honda Motor Europe. „Po terajšom rozšírení je naša ponuka automobilových výrobkov a technológií najširšia za mnohé roky.



Okrem toho rozvíjaním našej ponuky aj nad rámec produktov, so zahrnutím energetických služieb, kladieme základy pre budúcu elektrifikáciu a zároveň prispievame k dosiahnutiu našich globálnych cieľov udržateľnosti.“

„Keď sme minulý rok uviedli na trh nový Civic, dosiahli sme úplnú elektrifikáciu celého sortimentu automobilov v Európe, čím sme sa stali prvým regiónom, kde tak spoločnosť Honda urobila,“ povedal Tom Gardner, hlavný viceprezident spoločnosti Honda Motor Europe. „S príchodom týchto troch nových SUV, vrátane nášho druhého elektromobilu a prvého elektrického mopedu, plníme svoj záväzok voči udržateľnosti a prispievku európskeho regiónu k celosvetovému prechodu spoločnosti Honda.“

Rozsah elektrifikácie spoločnosti Honda siaha nad rámec jej najnovších produktov a pokračuje v investíciách a rozširovaní programu energetického manažmentu značky. Jej projekty sú zamerané na rozvoj služieb čistej energie a zahŕňajú výskum vodíka ako nosiča čistej energie, popri ďalších riešeniach nabíjania a skladovania, ktoré maximalizujú účinnosť a udržateľnosť – prvým využitím v realnej prevádzke je e:PROGRESS.

Toto nákladovo šetrné a udržateľné riešenie nabíjania v domácnosti, ktoré je už dostupné v Spojenom kráľovstve, je založené na čistej energii a po uvedení najnovších SUV Honda bude k dispozícii vodičom nových modelov e:Ny1 a plug-in CR-V spolu s existujúcim typom Honda e. V rámci druhej fázy budú môcť zákazníci v rámci svojho nabíjacieho ekosystému využívať solárnu energiu. Nakoniec sa plánuje rozšírenie služby v rámci Európy, aj pre majiteľov vozidiel iných značiek ako Honda.



HONDA CR-V

Spoločnosť Honda uviedla šiestu generáciu CR-V, svojho najpredávanejšieho SUV, ktoré má po príchode na európsky trh neskôr v tomto roku zvýšiť latku v oblasti dizajnu, praktickosti aj každodennej použiteľnosti. Typ Honda CR-V, odhalený na európskom mediálnom podujatí značky v nemeckom Offenbachu, bol zlepšený vo všetkých ohľadoch, aby vzniklo dokonalé všestranné SUV. Spája v sebe pokrokové a športové hodnoty, ktorými je značka Honda známa, s najnovšími pomôckami pre vodiča a pasívnu bezpečnosť, vďaka ktorým dosahuje výnimočnú spoľahlivosť, dynamiku a komfort. Dôraz na kvalitné farby, materiály a textilie v celej kabíne posúva CR-V viac do prémiového segmentu.

CR-V bude v ponuke buď s plne hybridným pohonom (e:HEV), alebo po prvýkrát na európskom trhu s hybridným pohonom plug-in (e:PHEV). Obe varianty sú vybavené 2,0-litrovým štvorvalcovým zážihovým motorom s priamym vstrekovaním paliva s Atkinsonovým cyklom, ktorý bol prepracovaný na zlepšenie účinnosti, kultivovanosť a dynamiku v celom modelovom rade.

e:PHEV

Model e:PHEV využíva rovnako ľahké a výkonné elektromotory ako variant e:HEV, aby zabezpečil pôsobivé zrýchlenie, rýchly čas nabíjania a konkurencieschopný dojazd výlučne na elektrický pohon. CR-V s plug-in technológiou dokáže v elektrickom režime prejsť 81 km, takže väčšinu každodenných ciest zvládne len na elektrický pohon. Keď je teplota batérie 25 stupňov, dokáže sa nabiť z prázdneho stavu na 100 % len za 2,5 hodiny.

e:HEV

Plne hybridné vozidlo CR-V bude vybavené najpokročilejšou verziou oceneného pohonu e:HEV značky, ktorý bol prvýkrát použitý v oceňovanom hatchbacku Civic. Výkonná lítium-iónová batéria a dva kompaktné, ľahké elektromotory v kombinácii so zážihovým motorom umožňujú plynulé prepínanie medzi elektrickým, hybridným a motorovým pohonom, takže sa ideálne hodí na všetky jazdné scenáre.

Nová generácia CR-V si zachováva svoju známú siluetu, ale s dizajnovým vývojom, ktorý umocňuje jeho pôsobenie na ceste. Začína to účelnejším dizajnom prednej časti, pričom varianty e:HEV a e:PHEV sa odlišujú vlastným exkluzívnym dizajnom masky chladiča. Úzke reflektory v kombinácii s novými charakteristickými dennými svetlami vytvárajú výrazný vizuálny dojem, zatiaľ čo vzadu je kombinácia vertikálneho brzdového svetla a smerovky inteligentnou evolúciou charakteristického dizajnu zadných svetiel CR-V.

Jedným z kľúčových bodov pri návrhu a vývoji bola viditeľnosť. Predné rohové body karosérie CR-V sú nízke vďaka širokej a čistej kapote, čo vodičom umožňuje obsiahnuť celkový tvar vozidla. V kombinácii s veľkým presklením ponúka CR-V vynikajúci výhľad von pre všetkých cestujúcich, čím znižuje stres, zlepšuje pocit otvorenosti a poskytuje všetkým pocit bezpečnosti a istoty.

Za evolučným dizajnom sa skrýva aj zväčšenie všetkých rozmerov vozidla. Nové CR-V je širšie, dlhšie a vyššie ako predchádzajúca generácia, ponúka viac vnútorného priestoru pre cestujúcich, o 40 mm dlhší rázvor náprav poskytuje o 16 mm viac miesta na nohy vzadu a o 118 % väčší objem batožinového priestoru. Vďaka ôsmim úrovňam nastavenia sklonu zadných sedadiel s väčším uhlom 10,5° môžu cestujúci pohodlne relaxovať.

Aktualizovaný súbor funkcií Honda SENSING a nové konštrukčné komponenty prispievajú k aktívnej a pasívnej bezpečnosti špičkovej vo svojej triede. Úplne nové CR-V je prvé vozidlo vybavené systémom Honda SENSING 360, úplne novým všesmerovým bezpečnostným systémom a asistentom vodiča, ktorý eliminuje mŕtve uhly okolo vozidla a ďalej prispieva k predchádzaniu kolízií zmenšením záťaže pre vodiča.

e:Ny1

Spoločnosť Honda v Offenbachu odhalila svoje druhé plne elektrické vozidlo (prvým je Honda e), e:Ny1, navrhnuté tak, aby uspokojilo rastúci dopyt zákazníkov po plne elektrických SUV segmentu B. Ponúka svieži, osobitý dizajn a najnovšie pokročilé technológie. Smelú a prepracovanú estetiku exteriéru vytvára krátky predný previs karosérie, veľké kolesá a dlhý rázvor náprav. Typ e:Ny1 tiež po prvýkrát predstavuje úplne novú elektrickú identitu značky Honda s bielymi znakmi „H“ na celom vozidle vrátane predného štítu, stredových krytov kolies a volantu. Okrem toho sa na zadných dverách nachádza nový typ písma s nápisom „Honda“, ktorý dodáva prémiový vzhľad vytvorený pre budúce elektrické vozidlá značky.



Vďaka šikovnému usporiadaniu komponentov elektrického pohonu ponúka e:Ny1 pozoruhodný vnútorný priestor a komfort. Úplne nová stredová konzola má jednoduché rozmiestnenie ľahko prístupných tlačidiel, viacero úložných možností a bezdrôtové nabíjanie, zatiaľ čo prehľadná prístrojová doska s veľkým 15,1-palcovým dotykovým displejom poskytuje prístup k rozsiahlemu balíku informačno-zábavného systému a možností riadenia.

Typ e:Ny1 je postavený na novo vyvinutej platforme s predným motorom e:N Architecture F spoločnosti Honda, ktorá sa zameriava na tri základné atribúty: špecializovaná štruktúra karosérie s veľkou tuhosťou, nízke ťažisko a starostlivo riadená aerodynamika pod podlahou, aby SUV poskytovalo zábavnú a sebavedomú jazdu. Platforma okrem toho obsahuje výkonnú, ľahkú integrovanú pohonnú jednotku, elektromotor a prevodovku tri v jednom. Vďaka tomu dosahuje maximálny výkon 150 kW, krútiaci moment 310 Nm a je skonštruovaná tak, aby poskytovala plynulé a pohodlné zrýchľovanie a spomaľovanie. Pod podlahou je uložená vysokokapacitná lítium-iónová batéria, ktorá umožňuje dojazd do 412 km (WLTP) a schopnosť rýchlo nabíjania z 10 na 80 % len za 45 minút.

Úplne nový podvozok vyvinutý špeciálne pre elektromobily na batériu má väčšiu skrutnú tuhosť – kľúčom k tomu je vysokopevnostná oceľ, ktorá sa používa na 47 % karosérie (podľa hmotnosti). Spolu s novou platformou a pohonnou jednotkou ponúkajú dynamický výkon, výnimočný komfort a kultivovanosť, ktoré vodiči očakávajú od najnovšieho elektromobilu Honda.

ZR-V



Úplne nové SUV segmentu C, Honda ZR-V, dostupné na trhu od jesene 2023, ponúka dokonalú kombináciu prepracovaného štýlu, praktickosti a účelného zážitku z jazdy.

Typ ZR-V, ktorý sa radí medzi HR-V a CR-V, je určený mladým zákazníkom, ktorí dbajú na imidž a hľadajú štýlové, výkonné a zábavné vozidlo, aké sa bez problémov začlení do ich života. Pod elegantným a štýlovým exteriérom sa skrýva plne hybridná technológia Honda, ktorá zdieľa DNA s novým modelom Civic e:HEV, nositeľom viacerých ocenení. Typ Civic, uznávaný pre svoje dynamické vlastnosti, dokázal, že na plne hybridných vozidlách sa dá jazdiť pútavo a zábavne a ZR-V tento princíp rozširuje aj do SUV segmentu C.

Efektívny a zároveň výkonný štvorvalcový motor e:HEV so zdvihovým objemom 2 litre a priamym vstrekaním paliva s Atkinsonovým cyklom, optimalizovaný pre typ ZR-V, spolupracuje s dvoma elektromotormi, aby dosahoval razantné a citlivé zrýchlenie.

Na mieru vytvorený, ľahký a tuhý podvozok bol inšpirovaný koncepciami platformami typov Civic a CR-V a je skonštruovaný tak, aby poskytoval jazdné vlastnosti a vysokú úroveň agility, ktoré sa zvyčajne spájajú so športovými hatchbackmi. Vďaka prepracovanej logike riadenia so spätnou väzbou a komponentom s malým trením, je riadenie bez námahy, zatiaľ čo viacspojové zadné odpruženie a optimalizované puzdra zabezpečujú pohodlnú a zároveň pútavú jazdu, ktorá zlepšuje istotu a pohodlie za volantom.

S účelným výzorom, čistými povrchmi a odvážnou prednou maskou pôsobí ZR-V na ceste výrazným dojmom, ktorý dokonale dopĺňa jeho dynamický výkon. Úzke reflektory a štýlová lesklá čierna mriežka chladiča vytvárajú prepracovanú estetiku, ktorá pokračuje po jednoduchých bokoch SUV až do odvážneho dizajnu zadného nárazníka s elegantnými horizontálnymi zadnými svetlami, úhladne integrovanými do zadných dverí. Technici spoločnosti Hondy sa zamerali najmä



na funkčnosť dizajnu, pričom každý panel a komponent bol optimalizovaný tak, aby uľahčil viditeľnosť a zlepšil aerodynamické vlastnosti.

Kompaktné usporiadanie prvkov interiéru ZR-V poskytuje výnimočný priestor, praktickosť a pohodlie, optimálnu funkčnosť pre jednoduché používanie a vytvára všestrannú kabínu, ktorej prioritou je využiteľnosť a flexibilná úložná kapacita. O tom svedčí množstvo priehradiek a vreciek spolu so zadným batožinovým priestorom, ktorý je vybavený deliacou priečkou, výsuvným krytom na balíky a úložným priestorom pod podlahou, čím sa priestor pre batožinu ZR-V zväčšuje až na 1291 litrov.



Špičkový zážitok z interiéru SUV vo svojej triede ešte umocňuje pôsobivá úroveň komfortu a praktickosti. Kvalitné materiály príjemné na dotyk s detailnou povrchovou úpravou v kombinácii so štýlovým osvetlením v celej kabíne vytvárajú prémiovú atmosféru. Vďaka viacerým nabíjacím bodom a najnovšej technológii HMI je vodič a cestujúci neustále v spojení s vonkajším svetom prostredníctvom veľkej 9-palcovej dotykovej obrazovky v strede horného panelu prístrojovej dosky, ktorý sa tiahne cez celú prednú časť kabíny a rozširuje pocit postranného priestoru.



HONDA EM1 e:

EM1 e: je prvý elektrický skúter značky Honda určený pre európskych zákazníkov od oznámenia v auguste 2022, keď spoločnosť zverejnila svoj plán predstaviť do roku 2025 celosvetovo najmenej 10 elektrických jednostopových motocyklov. Skratka „EM“ označuje „Elektrický Moped (skúter)“ a typ samotný je zameraný na mladú generáciu hľadajúcu jednoduchý, zábavný a bezemisný mestský dopravný prostriedok. Ide o kompaktný stroj s plochou podlahou a uhladeným dizajnom, ktorý zdôrazňuje jeho odlišnosť a jedinečnú identitu v rámci produktového radu Honda.

EM1 e: sa skvelo hodí na krátke presuny po meste, čím presne zodpovedá moderným očakávaniam spájaným s mestskou mobilitou. A vzhľadom na rozširovanie miestnej legislatívy upravujúcej parkovanie v európskych mestách, ktorá obmedzuje používanie vozidiel s tradičnými spaľovacími motormi, bude trh pre elektrické vozidlá prirodzene narastať. Pre typického študenta, ktorého priemerný denný pohyb po meste sa pohybuje okolo 30 km, je EM1 e: atraktívnou ponukou, pretože predstavuje jednoduchý, dobre ovládateľný, tichý a ekologický dopravný prostriedok.



Základná konštrukcia EM1 e: je konvenčná: oceľový rám, teleskopická vidlica, dva zadné tlmiče a kotúčová brzda vpredu doplnená o bubnovú zadnú brzdu sú klasickými prvkami väčšiny mopedov. Prelomovou novinkou je elektromotor zabudovaný v kolese a zdroj energie Honda Mobile Power Pack e: vyvinutý spoločnosťou Honda, ktorý je možné zo stroja vybrať a doma ľahko nabíť pomocou na to určenej nabíjačky. EM1 e: je plne vybavený digitálnym prístrojovým panelom, kvalitnými ovládacími prvkami, dlhou podlahou, úložnou schránkou pod se-



dadlom či USB zásuvkou. V zozname výbavy nechýbajú ani stúpadlá pre spolujazdca, zadný nosič či bočný stojan na rýchle parkovanie. Užitočný dojazd dosahuje 41,3 km.

Nový je tiež spôsob predaja. Aby zákazníci nemuseli niesť zodpovednosť za likvidáciu alebo recykláciu batérií, bude skúter EM1 e: spolu so zdrojom Honda Mobile Power Pack e: a nabíjačkou dostupný formou prenájmu, zapožičania alebo predplatného (v závislosti od konkrétnej krajiny). Zákazníci sa tak po celé obdobie životnosti stroja EM1 e: nebudú musieť starať o výkonnosť napájacieho zdroja Honda Mobile Power Pack e: ani o jeho prípadnú likvidáciu.

Čas potrebný na nabitie prázdnej batérie je približne 6 hodín; na nabitie z 25 % na 75 % postačujú iba 2,7 hodiny (160 minút). Vďaka povestnej odolnosti výrobkov značky Honda je možné napájací zdroj Honda Mobile Power Pack e: nabiť viac ako 2 500× (za interných skúšobných podmienok).



Menovitý výkon motora v kolese je 0,58 kW a jeho maximálny výkon dosahuje 1,7 kW. V režime ECON je výkon obmedzený na 0,86 kW. Maximálnu rýchlosť dosahuje 45 km/h a 10° stúpanie EM1 e: zvláda so zaťažením 75 kg. V režime ECON dochádza k zmäkčeniu funkcie plynovej rukoväti a k zmenšeniu maximálnej rýchlosti, čím sa užitočný dojazd predĺži približne na 48,0 km.

Typ EM1 e: pre rok 2023 bude k dispozícii v troch moderných farebných vyhotoveniach: biela perleťová Pearl Sunbeam White, strieborná metalíza Digital Silver Metallic a matná čierna metalíza Matte Ballistic Black Metallic.

INTELIGENTNÉ NABÍJANIE VOZIDIEL e:PROGRESS

Spoločnosť Honda počas mediálneho podujatia v nemeckom Offenbachu oznámila svoju ambíciu výrazne rozšíriť službu inteligentného nabíjania vozidiel e:PROGRESS. Služba e:PROGRESS bude dostupná pre budúcich majiteľov nových modelov plne elektrického e:Ny1 a plug-in hybridu CR-V e:PHEV.

Honda ponúkne službu v priebehu nasledujúcich 12 mesiacov na ďalších európskych trhoch, a potom ju plánuje rozšíriť aj pre majiteľov elektromobilov iných značiek.

Služba, ktorá sa už prevádzkuje vo Veľkej Británii a od roku 2021 je k dispozícii majiteľom elektromobilu Honda e, plánuje prístup k ľahkej elektrickej energii z obnoviteľných zdrojov kombináciou inteligentnej nabíjačky EV s dynamickou energetickou tarifou a inteligentnou nabíjacou aplikáciou. Na základe analýzy zákazníkov v Británii môže Honda potvrdiť priemerné ročné úspory vo výške 500 £ – v prípade zákazníkov s veľkým počtom najazdených kilometrov až 1000 £. Honda je jedinou automobilkou, ktorá poskytuje takúto službu pod vlastnou značkou, a vďaka záväzku rozšíriť jej dostupnosť v nasledujúcich rokoch sa chce značka postupne stať hlavným hráčom na európskom trhu inteligentného nabíjania.

V Británii a Nemecku bola nedávno sprístupnená funkcia solárnej optimalizácie e:PROGRESS, ktorá pre zákazníka inteligentne plánuje nabíjanie v čase, keď je pravdepodobne k dispozícii najviac vlastnej solárnej energie. Pri výpočte, kedy je najlepšie vozidlo nabíjať, berie do úvahy aj predpovede počasia a požiadavky zadané používateľom – napríklad stav nabitia a plánovaný čas odchodu. Spolu s tarifou „Čas používania“ zabezpečí táto novinka čo najefektívnejšie nabíjanie vozidiel z obnoviteľných zdrojov pre zákazníkov a zároveň zmenší lokálne zaťaženie siete. Budúce fázy vývoja e:PROGRESS budú zahŕňať ďalšie služby sieťového a obojsmerného nabíjania, ktoré môžu zohrať úlohu pri maximalizácii využívania obnoviteľnej energie a znižovaní zaťaženia elektrickej siete elektrickými vozidlami. Z dlhodobého hľadiska sa služba môže rozšíriť aj mimo elektrických vozidiel a do domácej nabíjacej infraštruktúry sa pridajú domáce spotrebiče, napríklad statické batérie a tepelné čerpadlá.

-ha-

PREDSTAVUJEME

MEGANE R.S. ULTIME

ZBERATEĽSKÝ MODEL



Renault predstavil limitovanú edíciu Mégane R.S. (1976 číslovaných exemplárov) oslavujúcu bohatú históriu francúzskeho kompaktného športového hatchbacku. Renault Mégane R.S. Ultime je zberateľský model, ktorý po 20 rokoch uzatvára prestížnu ságu započatú v roku 2003. Na Slovensku boli objednávky spustené od júna 2023. Cena Megane R.S. začína na úrovni 45 400 €. Mégane R.S. Ultime predstavuje nielen poslednú sériu Mégane R.S., ale aj posledný model pod logom Renault Sport.

Mégane R.S. Ultime má exkluzívny dizajn, ktorý preberá vizuálne kódy Renault Sport s dvojítmym diamantom, vrátane špecifickej grafiky inšpirovanej dizajnom loga Renault. Tieto lišty sa rozprestierajú na streche a kapote (s výnimkou voliteľného strešného okna), zadnom nárazníku, dverách a blatníkoch. Ich čierna farba ladí so štyrmi farbami karosérie: čierna Etoilé (bez príplatku), kde pruhy elegantne splyvajú, biela Nacré ponúka veľmi grafický vzhľad, žltá Sirius preberá symbolické farby Renault Sport alebo oranžová Tonic pre výrazný kontrast. Na pravom pruhu je tiež nenápadne uvedený dátum vzniku spoločnosti Renault Sport, rok 1976.

Karoséria modelu Mégane R.S. Ultime má o 60 mm širšie predné a o 45 mm širšie zadné podbehy, bočné výduchy vzduchu, reflektory R.S. Vision, centrálny výfuk, žraločiu anténu, spojler a zadný difúzor. Pri tejto limitovanej sérii je teraz mnoho detailov tónovaných do čiernej farby, napríklad logá, kľučky dverí, rámy okien, kolesá, zadný difúzor a predná F1 lišta na prednom nárazníku, ktorá dostala lesklo čiernu úpravu s monogramom Ultime. Grafika bola zvolená s gradientným efektom, ktorý pôsobí dynamickým dojmom.

V kabíne sú štandardne k dispozícii sedadlá Recaro s titánovo čiernym čalúnením Alcantara, vrátane vyšitého monogramu R.S. Karta pre prístup a štartovanie vozidla je opatrená kosoštvorcovým vzorom pruhov na karosérii. Špecifické prahy dverí a v blízkosti voliča prevodovky v spodnej časti konzoly je pripevnený očíslovaný kovový štítok, ktorý označuje exkluzivitu každého modelu. Je podpísaný Laurentom Hurgonom, testovacím jazdcom vozidla Mégane R.S. po celú dobu jeho vývoja. Je tiež autorom jeho rekordov na Nürburgringu, Suzuke a Spa-Francorchamps.

Výbava Mégane R.S. Ultime zahŕňa mnoho prvkov štandardnej výbavy modelov Mégane R.S. a Mégane R.S. Trophy: 9,3" navigáciu s audiosystémom systémom Bose, 10" prístrojový štít, palubnú telemetriu R.S. Monitor, adaptívny tempomat. Zoznam príplatkov výbavy sa obmedzuje na head-up displej, strešné okno a špeciálne navrhnutú kryciu plachtu, ktorá poteší priaznivcov, ktorí sa rozhodnú pre tento skutočný zberateľský kúsok.

Táto limitovaná séria vychádzajúca z modelu Mégane R.S. Trophy je poháňaná štvorvalcovým prepĺňaným motorom s výkonom 220 kW a krútiacim momentom 420 Nm, dvojspojkovou automatickou prevodovkou EDC a mechanickým diferenciálom Torsen. Tieto parametre tak umožňujú vozidlu zrýchliť z 0 na 100 km/h za 5,7 s. Vozidlo je vybavené pneumatikami Bridgestone Potenza S007 vyvinutými pre Mégane R.S. Trophy-R, ktoré sú tu spojené s 19" kolesami Fuji Light a dvojmateriálovými brzdami Brembo s červenými strmeňmi. Predná náprava s oddelenými čapmi, tuhší podvozok Cup, hydraulické dorazy tlmičov a systém riadenia všetkých kolies 4Control mu prepožičiavajú mimoriadne športové správanie sa aj na okruhu.

-rt-

Nový Colt prihlíada na vkus Európanov



Spoločnosť Mitsubishi Motors Europe odhaľuje druhú fázu európskych produktových novín pre rok 2023, tentoraz v podobe úplne nového typu COLT v nadväznosti na marcové uvedenie novej generácie ASX. Od európskej premiéry typu COLT v roku 1978 sa v rámci šiestich generácií predalo viac ako 1,2 milióna vozidiel s týmto označením. Nový COLT, teraz v siedmej generácii, je postavený na podvozokovej platforme CMF-B automobilovej aliancie Renault-Nissan-Mitsubishi. Nový COLT bol navrhnutý pre mestských užívateľov hľadajúcich prepracované riešenie na naplnenie individuálnych potrieb mobility.

Nový COLT zaujme dynamickým a moderným dizajnom zvonku aj zvnútra. Predná časť je orámovaná full-LED reflektormi. LED svetlá denného svietenia vozidla prepožičiavajú jedinečnú optickú signatúru, ktorá je odrazom vizuálnej identity „Dynamic Shield – Dynamický štít“ vozidiel Mitsubishi. Vo vyšších úrovniach výbavy potom svetlá denného svietenia pod hlavnými reflektormi ešte umocňujú dynamický vzhľad vozidla. Krivky kapoty vedú oko pozorovateľa dolu, kde akcentujú kultový emblém Mitsubishi s tromi diamantmi, orámovaný moderným osvetlením.

Pri pohľade z boku z proporcií vozidla je zjavné, že COLT bol vyvinutý špeciálne pre mestské prostredie: je na prvý pohľad štýlový, sebavedomý, agilný. Tento motív pokračuje aj na zadnej časti s označením COLT a slovným označením značky Mitsubishi; štýlistické stvárnenie potom završuje spojler spoločne s ochranným krytom nárazníka s poukazom na robustný postoj vozidla.



Vonkajší dizajn nového COLTu ďalej stavia na ponuke piatich atraktívnych odtieňov karosérie: metalickej čiernej Onyx, červenej Red, modrej Royal a šedej Volcanic, resp. pastelovej bielej Arctic.

Na miesto zameraný vonkajší dizajn vozidla možno ešte vylepšiť v závislosti od stupňa výbavy: INFORM, INVITE, INTENSE a IN-STYLE. Prostredníctvom jednoducho postavenej ponuky výbav je možné decentne zmeniť výsledný vonkajší charakter vozidla, napríklad pomocou rôznych farieb vonkajších prvkov vozidla (zrkadiel, bočných líš, spojlera a ochranného krytu nárazníka), resp. vyhotovenia kolies (15" ocelové kolesá a 16 alebo 17" zliatinové kolesá).



V interiéri nového COLTu ponúkané štýlistické prvky prepožičiavajú kabíne špecifický charakter prostredníctvom rôznych materiálov zlepšujúcich vzhľad a atmosféru. Agilný prístup k dizajnu ide ruka v ruku s digitálnym prostredím na palube vozidla, za ktorým stojí systém SDA (so 7" alebo 9,3" displejom) a digitálny prístrojový štít (7" alebo 10").

Pre všetky výbavové línie nového COLTu je k dispozícii bohatá ponuka prvkov príslušenstva, aby si každý zákazník mohol svoje vozidlo upraviť podľa vlastných potrieb – napríklad vyklápacie ťažné zariadenie, strešný box alebo obojstranná rohož batožinového priestoru. V dlhom zozname prvkov príslušenstva si vyberie skutočne každý.

Nový COLT ponúka niekoľko možností výberu pohonu v súlade s potrebami náročného európskeho segmentu malých vozidiel – najmä v zmysle jazdných vlastností a hospodárnosti prevádzky. Základným motorom je moderný zážihový trojvalec 1,0 l s výkonom 48 kW, spolupracujúci s päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Pre záujemcov o dynamickjšie zvezenie sa je k dispozícii prepĺňaný zážihový trojvalec 1,0 l s výkonom 66 kW so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou.



A pre svet, kde sa jazdné schopnosti merajú efektívnejšou prevádzkou a menšími výfukovými emisiami, je pre európsky trh v ponuke aj elektrifikovaný plne hybridný pohon (HEV): ten kombinuje zážihový štvorvalec 1,6 l v spojení s prepracovanou automatickou prevodovkou (podporujúcou rôzne režimy). Maximálny systémový výkon v tomto prípade činí 107 kW.

Súčasťou hybridného systému je 36 kW elektromotor, vysokonapäťový štartér/generátor energie a batéria s kapacitou 1,2 kWh na podporu spaľovacieho motora vrátane schopnosti rekuerovať brzdnú energiu v prospech menšej spotreby. Hybridný systém bude vo svojom živle predovšetkým v meste, kde sa vozidlo môže až 80 % času pohybovať v elektrickom režime (EV).

K ešte vyššej miere kontroly nad dynamikou a jazdným správaním sa nového COLTu prispieva systém Multi-Sense, ovládaný cez rozhranie SDA a umožňujúci vodičovi meniť jazdné režimy, reakcie riadenia a hnacej sústavy podľa momentálnych potrieb a prianí.

VŠETKY DRUHY POHONU BUDÚ K DISPOZÍCII OD UVEDENIA DO PREDAJA V OKTÓBRI 2023.

Nový COLT prináša najnovšie systémy pasívnej aj aktívnej bezpečnosti pre pohodlnejšie a bezpečnejšie cestovanie. Základom je zosilnená konštrukcia skeletu karosérie na zachovanie neporušeného priestoru kabíny pre prípad, že by došlo na najhoršie. Na tento základný stavebný blok nadväzuje zostava bezpečnostných vankúšov, opierok hlavy a bezpečnostných pásov s predpínačmi a obmedzovačmi záťaže na ochranu pred zranením posádky.

Ochranu ostatných účastníkov cestnej premávky zlepšuje vyhotovenie kapoty, predného nárazníka, reflektorov a spodnej časti čelného skla pre prípad zrazenia chodca. To je však iba jeden z dielikov skladačky, ktorá zahŕňa rad vyspelých systémov na podporu riadenia (ADAS), prispievajúcich k aktívnej bezpečnosti aj istote za volantom.

Vo výbave nového COLTu, radeného do segmentu B (vonkajšie rozmery 4053x1798x1439 mm), nájdeme kolekciu ultrazvukových, optických a radarových snímačov, ktoré sprostredkujú 360° prehľad o dianí okolo vozidla a podporujú ucelenú zostavu systémov ADAS na podporu bezpečnosti posádky aj ostatných účastníkov cestnej premávky, resp. menšiu únavu vodiča za volantom.

V zostave bezpečnostných systémov sú adaptívny tempomat (ACC) s funkciou Stop & Go, systém sledovania okolia vozidla, automatické prepínanie diaľkových svetiel, varovanie pred nebezpečenstvom v slepom uhle, systém zmiernovania následkov čelnej kolízie, varovanie pri opustení jazdného pruhu, systém pre udržiavanie vozidla v jazdnom pruhu, asistencia pri parkovaní, systém monitorovania prevádzky za vozidlom a rozpoznávanie dopravných značiek.

K čo najprijemnejšiemu pobytu na palube vozidla prispieva množstvo komfortných funkcií vrátane vyhrievania volantu a sedadiel, elektrickej parkovacej brzdy a systému bezkľúčového ovládania – inteligentný kľúč nového COLTu sám rozpozná, že vodič odchádza od vozidla, a keď odíde ďalej ako asi 1 meter, vozidlo sa automaticky zamkne.

Zrejme neprekvapí, že vo svete, ktorému vládne digitalizácia, aj nový COLT prichádza s najrôznejšími funkciami konektivity. Kľúčová je predovšetkým bezpečnosť vrátane štandardnej funkcie eCall, avšak konektivita COLTu ide oveľa ďalej, napríklad v podobe technológií Apple CarPlay® a Android Auto™ na prepojenie používateľovho digitálneho prostredia s kabínou vozidla. Na ovládanie slúži multi-

CHCE PONÚKNUŤ NAJLEPŠÍ ZÁŽITOK Z JAZDY V SEGMENTE

Vďaka špeciálnej konštrukcii odpruženia, pneumatikám pohlcujúcim hluk a pohonu všetkých kolies poskytuje Kia EV9 výnimočný komfort vyvážený stabilným dynamickým charakterom jazdy. Počas nedávneho testovania jazdných vlastností a ovládateľnosti v nemeckom Papenburgu bola Kia EV9 podrobená skúškam, pri ktorých jazdila na hranici svojich možností na rôznych typoch povrchu.

Na skúšobnom polygóne vykonával typ EV9 dynamické zmeny jazdných pruhov na viacprúdovom vysokorychlostnom ovále s klopenými zákrutami. Na okruhu „NHK“, čo je skratka nemeckého výrazu „Nass handling Kurs“, okruhu s malou príľnavosťou podobnému pretekárskej dráhe, ktorý sa nepretržite postrekuje vodou, sa skúšali pneumatiky a odpruženie v realistických mokrych podmienkach z hľadiska príľnavosti a bezpečnosti.

Na záver testovania sa hodnotil komfort na ceste lemovanej rôznymi typmi vertikálnych vstupov, ako sú napríklad výmoly, poklapy šácht či diagonálne nárazové tyče. Tu sa prejavil ideálny výber pružín a stabilizátorov v kombinácii so zodpovedajúcim nastavením tlmičov. Výsledok? Celkový výkon bez kompromisov s vyváženou a plynulou jazdou.

Tuning elektrického vozidla je spojený s osobitými výzvami, ktoré sa líšia od vozidla so spaľovacím motorom. Jednou z nich je skutočnosť, že konštruktéri museli zviať do úvahy dodatočnú hmotnosť akumulátora. V prípade typu Kia EV9 je akumulátor integrovaný do spodnej časti podvozka platformy E-GMP. Konštruktéri využili výhody tohto nízkeho ťažiska a použili ho na stabilizáciu dynamiky vozidla, ako sú pohyby pri nakláňaní či dynamické rozdelenie hmotnosti, čo viedlo k jeho lepšej ovládateľnosti v zákrutách.



Kia EV9 disponuje funkciou riadenia rekuperačného brzdzenia, vďaka čomu dokáže vozidlo rekuperovať energiu, ktorá by sa inak stratila pri brzdení. Druhá generácia integrovaného posilňovača elektromotora (IEB) znižuje celkovú hmotnosť brzdného systému v záujme zlepšenia účinnosti. Ďalší brzdný softvér, systém riadenia brzdzenia pri jazde z kopca (DBC), automaticky znižuje rýchlosť vozidla pri jazde z kopca.

Nová geometria viacprvkového zavesenia predných kolies ponúka osadenie vychyľovacieho čapu na zmenu vibrácií, ktoré vznikajú pri jazde a prenášajú sa do kabíny. Samoniveláčny systém zadných tlmičov zlepšuje jazdné vlastnosti aj stabilitu v zaťaženej jazde. Okrem toho je vozidlo vybavené špeciálne vyvinutými pneumatikami, ktoré znižujú valivý hluk, vibrácie a tvrdosť (NVH), výsledkom čoho je tichšia jazda, a to aj pri veľkých rýchlostiach.

Centralizovaný riadiaci systém – riadiaca jednotka domény podvozka (CDCU) – riadi všetky systémy, ktoré majú vplyv na ovládateľnosť vozidla. Sú to napríklad brzdné systémy, elektronický systém riadenia stability (ESC) alebo dynamické smerovanie krútiaceho momentu, ktoré využívajú čiastočné brzdenie a kompenzáciu krútiaceho momentu elektromotora pri prejazde zákrutami, výsledkom čoho je bezpečnejšia a stabilnejšia dynamika jazdy.

Ďalšia funkcia, riadenie stability pri bočnom vetre, je dôležitá pre elektrické vozidlá s veľkými bočnými plochami. Využíva čiastočné brzdenie a reguláciu krútiaceho momentu riadenia na potlačenie silného bočného vetra, pričom udržiava vozidlo v strede jazdného pruhu.

Napriek svojmu rodinnému charakteru je Kia EV9 schopná jazdy na rôznych druhoch povrchu či dokonca v teréne, a to vďaka systému voľby režimu jazdy v teréne TMS (angl. Terrain Mode Select). Systém TMS pre každý režim jazdy v teréne prispôbi ovládanie hnacej sústavy, rozloženie krútiaceho momentu a podvozok tak, aby prispôbil jazdu zvolenému typu povrchu a minimalizoval preklzovanie.

-ka-



dotykový displej s kapacitnou väzbou (s uhlopriečkou 7" alebo 9,3") – alebo technológia hlasového ovládania, ktorá je v stále väčšej obľube v súvislosti so všadeprítomnými digitálnymi asistenciami.

Systémy palubného infotainmentu ďalej podporujú bezdrôtové nabíjanie mobilných zariadení a zahŕňajú dva USB porty. Na pranie je k dispozícii audiosystém BOSE® Premium pre prekreslenejší zvuk v kabíne. Systém ozvučenia BOSE® Premium bol navrhnutý tak, aby poskytol precízne podanie zvuku prostredníctvom deviatich reproduktorov vrátane nového otvoreného subwoofera typu FAS (Fresh Air Subwoofer). Pri konštrukcii ozvučenia FAS nie je nutné používať tradičné puzdro subwoofera, pretože hlboké basy sa do kabíny prenášajú patentovaným systémom kanálov začlenených do konštrukcie vozidla po pravej strane batožinového priestoru. Kvalitu zvuku ďalej vylepšuje sedem kanálov užívateľského nastavenia ekvalizéra, funkcia kompenzácie podľa rýchlosti jazdy a funkcia vylepšovania harmonických kmitočtov motora.

Z pohľadu vodiča je dôležité, aby všetky dôležité informácie boli sprostredkované v čo najčitateľnejšej forme. COLT môže byť vybavený digitálnym prístrojovým štítom (o veľkosti 7 alebo 10"), zobrazujúcim rad kľúčových údajov vrátane možnosti individuálneho nastavenia podľa vlastného vkusu.

Pomocou technológie Multi-Sense pre úplne nový COLT je možné upravovať prostredie v interiéri, napríklad voľbou farby dekoračného osvetlenia kabíny alebo podoby prístrojového štítu.

Na nový COLT sa podobne ako na všetky vozidlá Mitsubishi Motors predávané v Európe bude vzťahovať Záruka kvality Mitsubishi Motors s cieľom ubezpečiť zákazníkov o kvalite vozidiel Mitsubishi a dôvere, akú vo svoje vozidlá táto značka vkladá. Na nový COLT sa podobne ako na ďalšie vozidlá z ponuky tejto značky vzťahujú tieto výhody:

- Päťročná továrenská záruka (s obmedzením na 100 000 km)
- Dvanásťročná záruka proti prehrdzaveniu karosérie
- Osemročná záruka na batériu systému pohonu a zachovanie jej kapacity (s obmedzením na 160 000 km)
- Až 15-ročná asistenčná služba (Asistenčný balík Mitsubishi Motors)

Výroba novej generácie COLTu začne v septembri v závode automobilky Renault v tureckej Burse. Spustenie predaja je naplánované na október 2023.

-mi-

Inteligentné digitálne svetlo pre Polestar 3

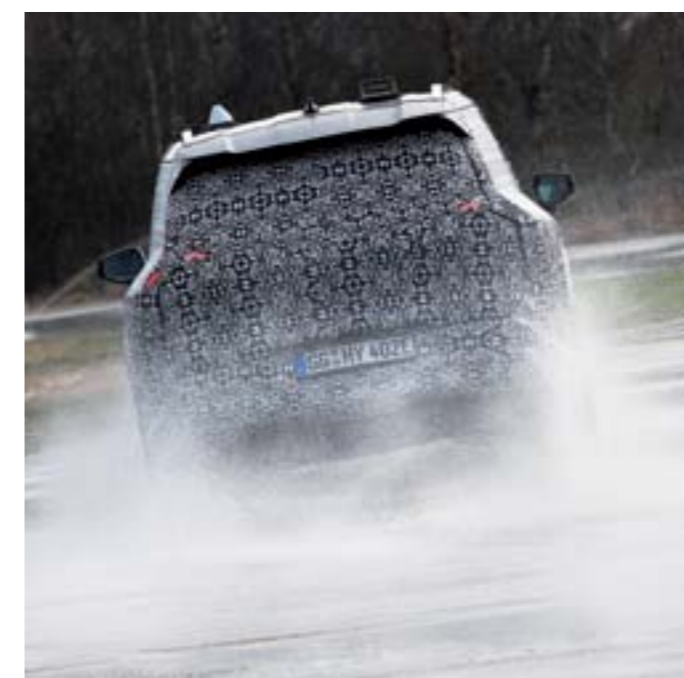
Spoločnosť Polestar je súčasťou spoločnosti Volvo Car Group. Špecializuje sa na výrobu výkonných elektromobilov. Nový plne elektrický Polestar 3 vyniká minimalistickým, futuristickým dizajnom. Medzi technologické „vychytávky“ elektrického SUV patria HD LED reflektory, ktoré vyvinula a vyrába spoločnosť ZKW, špecialista na svetelné systémy. Moduly predných svetiel s rozlíšením 1,3 megapixela automaticky prispôbujú intenzitu, veľkosť a výšku svetelného lúča svetelným a poveternostným podmienkam, ako aj rýchlosti jazdy. Inteligentný systém reflektorov navyše zabráňuje oslnovaniu ostatných účastníkov cestnej premávky. "Systém reflektorov Polestar 3 spája najnovšie technológie a inovatívne funkcie do prémiového sériového produktu," hovorí Dr. Wilhelm Steger, generálny riaditeľ skupiny ZKW.

Základom špičkových reflektorov Polestar 3 je technológia "mirrorZ" spoločnosti ZKW, ktorá dokáže vďaka pohyblivým mikrozrkadlám cielene ovládať a distribuovať LED svetlo. V kombinácii s prednou kamerou systém detekuje protiľadú premávku a pomocou technológie "Digital Light Processing" (DLP) automaticky stlmí a veľmi presne a plynulo zaostrí svetelný lúč na medzipriestory. Umožňujú to výkonné LED moduly s 1,3 miliónmi pixelov, ktorých svetlo sa usmerňuje prostredníctvom mikroskopicky malých, elektronicky riadených zrkadiel. "Výstražné funkcie pomáhajú zlepšovať bezpečnosť na cestách a predchádzať nehodám," vysvetľuje W. Steger.



Polestar a ZKW spolupracujú už mnoho rokov. Wieslburský špecialista na osvetľovacie systémy, ktorý má závod aj v slovenských Krušovciach, už vybavil typ Polestar 2 prémiovými LED reflektormi. Osvetlenie pre Polestar 3 bolo vyvinuté v závodoch ZKW vo Wieselburgu a v čínskom Daliane. Špičkový systém osvetlenia sa vyrába v ZKW Dalian, kým samotné vozidlo sa vyrába v Chengdu a Ridgeville v Južnej Karolíne. Elektronika modulu "mirrorZ" pochádza z elektrického závodu ZKW vo Wiener Neustadt.

-zw-



Peugeot 408 1.2 PureTech 130k EAT8 GT

Dynamický fastback



Vzhľad nového Peugeota 408 je nečakaný, pretože je iný. Je prvým svojho druhu v histórii značky. Ponúka novú karosársku verziu liftback, výrobca ju označuje ako fastback, na vrchole segmentu C. Na trh prišiel začiatkom tohto roka. Vyniká predovšetkým svojou dynamickou siluetou a nezameniteľným štýlom. Jeho línie sú ostré, maska chladiča má rovnakú farbu ako karoséria, pýši na novým emblémom Peugeot s hlavou leva. Zaujímavovo pôsobí obrátený prelis zadného nárazníka. Je dlhý 4,69 m, široký 1,85 m, má široký aj rozchod kolies, 1,59 m vpredu a 1,60 m vzadu. Medzi vyvýšenými blatníkmi vpredu sa nachádza dlhá kapota, ktorá je charakteristická pre najnovšie typy značky. Veľký svetelný výkon zaručujú reflektory s Matrix LED technológiou. Mriežka chladiča ukrýva radar potrebný pre mnohé asistenčné systémy. Technológia Matrix LED umožnila navrhnuť ultratenké reflektory. Svetelný podpis v tvare tesáku začleňuje typ 408 do rodiny značky Peugeot rovnako ako LED svetlá vzadu s tromi pazúrmí.



Ponuka motorov poháňajúcich Peugeot 408 zahŕňa dve plug-in hybridné verzie s výkonom 132 a 165 kW, ako aj 1,2-litrový trojvalcový zážihový motor s výkonom 96 kW, s ktorým sme mali možnosť vyskúšať model vo výbave GT. Všetky tri verzie pohonu sa spájajú s 8-stupňovou automatickou prevodovkou EAT8. Výbava GT zahŕňa 19" zliatinové disky, ultratenké Full LED reflektory s Matrix Beam svetlami a zadné 3D LED svetlá, vertikálne spracovanú prednú mriežku chladiča vo farbe karosérie, znak GT v zadnej časti.

Interiér je výborne spracovaný, s typickým Peugeot i-Cockpitom orientovaným na vodiča. Nová digitálna prístrojová doska (3D digitálny prístrojový panel) sa nachádza vo výške očí tesne nad volantom a obsahuje 10" digitálnu obrazovku. Digitálnu prístrojovú dosku možno prispôsobiť a individuálne nastaviť. Virtuálny prístrojový panel je prehľadný a dobre čitateľný. Konštrukcia prístrojovej dosky je založená na architektúre vysokých priechodov, ktorá má umiestnené vetracie otvory na výšku, tesne nad hlavami cestujúcich. Neprehľadnutelný je modernizovaný 10-palcový dotykový displej infotainmentu (i-Toggles) s podporou Android Auto, Apple Car Play a 3D navigáciou. Pod displejom sú efektívne dotykové štvorce na „otvorenie cesty“ k ovládaniu viacerých funkcií auta. Predné dynamické sedadlá s kombinovaným čalúnením Alcantara s prešivaním a s pohodlnými opierkami hlavy sú výborne tvarované, v nami skúšanom vozidle boli aj vyhrievané. Výbava GT navyše zahŕňa vyhrievaný volant potiahnutý perforovanou kožou s prvkami GT (nachádzajú sa na ňom ovládacie prvky multimediálneho systému - rádio, telefón a niektorých asistencií riadenia), hliníkové dekory na prístrojovej doske, paneloch dverí, hliníkové prahy dverí, športové pedále + opierka ľavej nohy. Obchodnému úspechu tejto generácie nepochybne veľmi pomáha aj zaujímavá ponuka kvalitných prvkov výbavy. Nechýba napríklad automatická klimatizácia, prípojka na USB a 230 V, ambientne osvetlenie, bezkľúčový prístup a štartovanie... A v príjemne koncipovanom interiéri je aj dostatok dobre využitelných odkladacích priestorov.

S rázvorom náprav 2,79 m poskytujú Peugeot 408 veľký priestor aj pre osoby sediace na druhom rade sedadiel. Majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. K dispozícii majú výdychy klimatizácie, laktových opierku s držiakmi na nápoje (pri obsadení len krajných sedadiel), dva porty USB-C. Batožinový priestor ponúka objem 536 litrov, po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1611 litrov. Bohatá bola aj zostava bezpečnostných asistenčných systémov (adaptívny tempomat, výstraha pred neúmyselným opustením jazdného pruhu, systém sledovania mŕtveho uhla, rozpoznávanie dopravných značiek, najnovšia generácia systému pre automatické núdzové brzdenie, systém sledovania pozornosti vodiča, nočné videnie, prepínanie diaľkových svetiel...). Asistenčné systémy využívajú 6 kamier a deväť radarov.

Zážihový prepĺňaný 1,2-litrový trojvalcový motor s priamym vstrekováním paliva dosahuje výkon 96 kW a krútiaci moment 230 Nm pri 1750 ot./min. Nepárny počet valcov počít len pri naštartovaní, ďalej je už jeho zvuk „harmonický“ a pracuje kultívovane. Autu umožní akcelerovať z pokoja „na stovku“ za 10,4 sekúnd a dosiahnuť maximálnu rýchlosť 210 km/h. Motor dobre spolupracuje s automatickou prevodovkou, ktorá zbytočne trojvalec „nepodtáča“, pri výraznom sľapnutí na plyn ihneď podradí. Prevodovka prechádza hladko. Motor má dostatok sily už pri 1500 ot./min., najlepšie sa cíti v strednom pásme otáčok. S autom s hmotnosťou 1,5 tony má čo robiť hlavne pri rozjazdoch. Ak nie je vozidlo plne obsadené, výkon mu nechýba. Pri plne zaťaženom vozidle sa to už prejaví trochu slabšou dynamikou a väčšou spotrebou. Nechýba možnosť ručného preradenia páčkami pod volantom. Počas týždenného skúšania vozidla sme dosiahli spotrebu v kombinovanej premávke 7,5 l/100 km. Vodič má na výber tri jazdné režimy – Eco, Normal a Sport, ktoré majú vplyv na reakcie motora. Pochvalu si zaslúži aj naladenie podvozka, nie je tvrdý, skôr komfortný. Jazdný komfort je dobrý aj na rozbitých cestách. V zákrutách dobre drží zvolenú stopu, netrpí ani veľkými bočnými náklonmi v zákrutách.

Peugeot 408 1.2 PureTech 130k EAT8 vo výbave GT sa predáva za 38 690 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 40205 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

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

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

PODVOZOK:

predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrtný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 205/55 R-19.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4687/1848/1478 mm, rázvor náprav 2787 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1589/1604 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1467/1920 kg, objem batožinového priestoru 536/1611 l, objem palivovej nádrže 52 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 210 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,4 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 6-6,1 l/100 km, CO₂ WLTP 136-138 g/km.



Škoda Superb 2.0 TSI 206 kW 7° AP DSG 4x4 Style

Atraktívny špecialista na dlhé trate



Tretia generácia typu Škoda Superb nadviazala na úspešnú históriu prvých dvoch generácií. Aj keď obe predchádzajúce boli obchodne úspešné, tretia generácia od svojich predchodcov kvalitatívne odskočila ďaleko dopredu. V roku 2019 došlo k modernizácii Superbu. Teraz sa blíži koniec aktuálnej generácie. V jeseni bude predstavená 4. generácia, ktorá sa bude vyrábať v Bratislave spolu s novým VW Passat. Na rozlúčku sme mali možnosť vyskúšať najatraktívnejšiu voľbu pohonu – zážihový dvojliter (2.0 TSI) s výkonom 206 kW so 7-DSG prevodovkou a pohonom všetkých štyroch kolies. Mal karosériu liftback a stupeň výbavy Style.



Po modernizácii sa exteriér moc nezmenil. Zmenila sa predná časť, má výraznejšie tvarovaný predný nárazník vo farbe karosérie a široký spojler. Vozidlo bolo vybavené špičkovými Full LED Matrix prednými reflektormi s vykryvaním „premávky“, aby neoslňovali. Prepracované boli aj zadné svetlá s LED technológiou. Karosériu z boku dekorujú čierne lišty okolo okien a kryty spätných zrkadiel. Výbava Style zahŕňa okrem spomínaných prvkov disky kolies z ľahkej zliatiny (v nami skúšanom aute s pneumatikami rozmeru 235/40 R-19), parkovacie snímače vpredu, vzadu, parkovaciu kameru, elektricky nastaviteľné, vyhrievané a sklopne vonkajšie spätné zrkadlá s pamäťou, bezkľúčové odomykanie, zamykanie, „akustické“ čelné, predné, bočné okná a iné. Za posledné roky síce vypadli niektoré prvky výbavy, teraz je ich možno zakúpiť v rámci balíkov výbavy, čo môže dosť navýšiť cenu vozidla. Súčasná generácia je tu s nami už 8 rokov, čo vidieť aj v interiéri. Nám sa táto generácia páči, nie je prehnane digitálna, najdôležitejšie funkcie sa ovládajú mechanickými tlačidlami. Vodič a spolujazdec vedľa neho sedia v sedadlách s čalúnením Suedia/koža/umelá koža. Sú elektricky nastaviteľné, vyhrievané. Rozsah prestavenia dvojramenného kožou obšitého vyhrievaného venca volantu, sedadla vodiča aj priestor v kabíne obklopujúci vodiča umožňujú, aby sa vodič akejkoľvek postavy cítil za volantom tohto vozidla komfortne. Vo výbave Style nechýba dvojzónová automatická klimatizácia Climatronic (ovláda sa otočnými

mi ovládačmi), virtuálny cockpit-10“ digitálny prístrojový panel s nastaviteľným zobrazovaním údajov, navigačný systém Columbus s 9,2“ dotykovým displejom, Web rádio, SmartLink, USB sloty, Bluetooth a iné. Skúšané vozidlo malo rozsiahlu paletu asistenčných a bezpečnostných systémov, napríklad inteligentný adaptívny tempomat, kontrola mŕtveho uhla, rozpoznávanie dopravných značiek, výstraha pred kolíziou, podpora núdzového brzdenia...Potešilo nás, že deaktivácia stráženia jazdných pruhov, keď sme ju vypli, ostala vypnutá, až kým sme ju znova nezapli.

Vzadu sa pohodlne odvezú aj vyššie osoby s výškou okolo 190 cm. K dispozícii majú výdychy ventilácie, vyhrievanie sedadiel, sklopnú laktovú opierku s integrovanými držiakmi nápojov. Batožinový priestor ponúka v základnom usporiadaní 625 litrov. V prípade potreby ho možno zväčšiť sklopením zadných sedadiel na objem 1760 litrov. Batožinový priestor je dobre využiteľný, pretože má geometricky jednoduchý tvar. Dvere sa otvárajú elektricky virtuálnym pedálom. Superb je „nabíty“ aj množstvom Simple Clever detailov.

Štvorvalcový zážihový motor 2.0 TSI s výkonom 206 kW a krútiacim momentom 400 má rýchly nábeh krútiaceho momentu už takmer od voľnobehu, maximum dosahuje v širokom rozsahu otáčok 2000 až 4900 za minútu. Pracuje pokojne v celom pásme pracovných otáčok. So 7-stupňovou automatickou prevodovkou si motor rozumie veľmi dobre, predačuje plynule a rýchlo. Riadiaca jednotka prevodovky sa pri bežnej jazde snaží držať otáčky motora v spodnej polovici ich pracovného rozsahu a „nekaží“ výkonnostný potenciál motora, pri zrýchľovaní predačuje logicky. Pri rýchlejšej akcelerácii má sýty zvuk. Vozidlo má výborné dynamické vlastnosti, a systém pruženia neuveriteľne presvedčivo žehlí nerovnosti na cestách. So stabilitou vozidlo nemá žiadny problém ani na cestách s menej kvalitným povrchom. Dôkazom dobrého vyladenia pohonnej sústavy tohto modelu je schopnosť zrýchľovať z pokoja na 100 km/h za 5,3 sekúnd. Rýchlosť je obmedzená na 250 km/h. K dynamike jazdy aj k stabilite tohto veľkého auta napomáha pohon všetkých kolies.

Veľkú porciu času sme s ním odjazdili po diaľnici (Tatry), kde je Superb „doma“, ale rovnako dobre jazdí aj v meste a po okresných cestách. Po týždni jazdy sme dosiahli priemernú spotrebu 7,6 l/100 km. Na také veľké auto dobrá hodnota. Nami skúšané vozidlo nemalo adaptívny podvozok ani voľby jazdných režimov, ale aj bez toho sa nám Superb veľmi páčil.

Škoda Superb 2.0 TSI s výkonom 206 kW so 7-stupňovou automatickou prevodovkou a pohonom 4x4 vo výbave Style sa predáva za 47 350 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 53 375 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:
4-valcový, 16-ventilový prepíňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1468 cm³, najväčší výkon 206 kW pri 5000 až 6500 ot./min., krútiaci moment 400 Nm pri 2000 až 4900 ot./min.

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

PODVOZOK:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrtný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, stopový priemer otáčania 11,1 m, pneumatiky rozmeru 235/40R-19.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:
d/š/v 4869/1864/1468 mm, rázvor náprav 2841 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1584/1572 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1732/2265 kg, objem batožinového priestoru 625/1760 litrov, objem palivovej nádrže 66 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:
najväčšia rýchlosť 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 5,3 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke WLTP 8,1-8,6 l/100 km, CO₂ WLTP 183-194 g/km.

Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC

SUV pre pohodovú jazdu



Druhá generácia Mercedesu GLC v sebe kombinuje spoľahlivé jazdné vlastnosti na ceste aj mimo nej s priestranosťou, funkčnosťou a komfortom. V súčasnosti ide o najžiadanejší typ značky, o čom svedčí viac ako 2,6 milióna predaných kusov na celom svete od uvedenia na trh. K dispozícii sú podľa očakávania rôzne balíky výbavy a široké možnosti individuálneho vybavenia podľa želania zákazníka. Vyskúšali sme druhú najdostupnejšiu verziu (po zážihovom GLC 200 4 Matic), model GLC 200 d 4MATIC s pohonom oboch náprav v bielej polárnej farbe (275 eur).

S dĺžkou 4716 mm je o 60 mm dlhšia a o 4 mm nižšia ako predchodca. Rozchody kolies boli zväčšené vpredu o 6 mm (teraz 1627 mm) a vzadu o 23 mm (teraz 1640 mm). Väčšia dĺžka vozidla je najmä v prospech rázvoru náprav. Šírka vozidla 1890 mm ostala nezmenená. Súčiniteľ odporu vzduchu GLS dosahuje hodnotu 0,29 (predchodca 0,31). Optimalizácia vozidla so zreteľom na odpor vzduchu a hluk vetra bola dosiahnutá pomocou digitálnych simulácií prúdenia. Vzhľad skúšaného vozidla bol vyšperkovaný sadou doplnkov z línie AMG, ktoré sú súčasťou veľkého príplatkového balíka Premium Plus (10355 €), 20" diskami AMG z ľahkej zliatiny s 5-lúčovým dizajnom (850 €), reflektormi Digital Light (vytvárajú svetelné animácie a na cestu premietajú symboly) „vzduchovým“ podvozkom či smerovým natáčaním kolies zadnej nápravy (do 4,5 stupňa). K dizajnovým prvkom patrí novonavrhnúť predok so svetlami, ktoré sa priamo napájajú na novú masku chladiča. GLC má pretiahnutú prednú kapotu a čelné sklo posunuté viac dozadu. Nové dvojdielne zadné svetlidlá majú vnútornú časť s trojrozmerným vzhľadom (3D grafika), zvýrazňujú šírku zadnej časti. Spája ich čierna lakovaná lišta. Nachádza sa tu aj chrómovaná ochrana proti podbehnutiu, ktorá navyše lemuje koncovky výfuku so vzhľadom chrómu.



Interiér možno považovať za novú definíciu moderny, vyžaruje kvalitu, luxus a pohodlie. Nami skúšané vozidlo malo potahy z kombinácie imitácie kože Artico/mikrovlákno Microcut čierna s ozdobnými prvkami. Prístrojová doska je rozdelená – v hornej časti sa nachádza profil krídla s novými kruhovými ventilačnými dýzami, dolnú časť tvorí veľký dekoratívny panel, ktorý splyva s klenutou stredovou konzolou. Vozidlo je vybavené dvoma samostatnými obrazovkami – virtuálna má uhlopriečku 12,3" a centrálna (natočená na vodiča) 11,9". Majú výbornú grafiku a rozlíšenie. Ako prvok výbavy je v ponuke rozšírená realita MBUX pre navigáciu (kamera zaznamenáva okolie pred vozidlom). Navyše si možno vytvoriť svoj profil uzamknutý heslom alebo odtlačkom prsta. Predné sedadlá sú pohodlné, s výsuvnou kolennou podporou, s balíkom komfort sedenia (doplnková výbava), s mnohými možnosťami nastavenia, s driekovými opierkami a vyhrievaním. Za perforovaným koženým volantom so splošteným vencom si každý rýchlo nájde ideálnu polohu.

Vzadu sa pohodlne odvezú osoby s výškou okolo 185 cm. Cestujúci majú dostatok miesta na nohy aj nad hlavou, a to aj napriek panoramatickej posuvnej streche. K ich pohodliu slúžia výduchy klimatizácie, USB porty, laktová opierka a za 350 € vyhrievané sedadlá. Batožinový priestor v základnom usporiadaní ponúka objem 600 litrov (+50 litrov v porovnaní s predchodcom). Má pravidelný tvar, kvalitné čalúnenie a dvojité dno, pod ktorým sa nachádza odkladací priestor. Po sklopení delených zadných sedadiel vznikne takmer rovná podlaha, s objemom 1680 litrov nad ňou. Nechýbajú elektricky ovládané výklopné veko batožinového priestoru Easy-pack a podvozok Airmatic, ktorý sa po stlačení tlačidla zníži (asi o 5 cm), čím sa uľahčí nakladanie. Ku komfortu cestujúcich prispievajú aj automatická klimatizácia THERMATIC, digitálne rádio, multimediálny systém MBUX, pokročilý ozvučovací systém, náladové osvetlenie, integrácia smartfónu prostredníctvom Apple CarPlay a Android Auto USB-C porty a iné.



O bezpečnosť sa starajú najnovšie jazdné asistenčné systémy, okrem iného asistencia zmeny jazdného pruhu, aktívny systém udržiavania odstupu DISTRONIC, aktívna asistencia riadenia, brzdenia, riadenia pri vyhýbaní, sledovania mŕtveho uhla, asistenčný systém manévrovania s príviesom. V parkovacom balíku s 360-stupňovou kamerou uľahčuje aktívna asistencia parkovania so systémom PARKTRONIC aj vyhľadávanie parkovacích miest.

Štvorvalec 220 d v GLC prešiel premenou. Je vybavený mild- hybridnou technológiou. Asistuje mu štartér – generátor s výkonom 17 kW a krútiacim momentom 200 Nm. Maximum výkonu 145 kW a najmä 440 Nm krútiaceho momentu dostupného od 1800 až do 2800 ot./min. umožňuje skutočne výborné jazdenie či už na diaľnici alebo okresných cestách. Auto po zložení nohy z plynu okamžite plachtí, pri dotyku s brzdou sa spustí rekuperatívne brzdenie. Tichý a úsporný motor prenáša krútiaci moment na všetky štyri kolesá prostredníctvom automatickej prevodovky 9G-Tronic. Pri bežných prevádzkových podmienkach posádka jeho zvuk v kabíne takmer nepočuje. Auto s hmotnosťou 2 tony poskytuje výbornú akceleráciu, zrýchlenie z 0 na 100 km/h zvláda za 8 sekúnd a dosiahne maximálnu rýchlosť



219 km/h. Po týždni celkom svižných jász sa vyšla priemerná spotreba nafty 7,2 l/100 km. Automatická prevodovka 9G-Tronic preraduje rýchlo a plynulo. Vodič si môže vybrať jeden z režimov nastavenia: Eco, Comfort, Sport a Individual, čím sa mení charakteristika motora, prevodovky, podvozku, riadenia a klimatizácie. Deväť prevodových stupňov a pružný, výkonný motor nám nedávali podnet na nastavenie športového režimu. Pohon všetkých kolies 4MATIC a systém vzduchového pruženia síce zabezpečovali vozidlu dobrú stabilitu aj pri rýchlejších prejazdoch zákrut ako je „bežné“, ale pri rýchlejšom nájazde do nasledujúcej zákruty sme už cítili náznaky nedotáčavosti. GLC vďaka „vzduchovému podvozku“ dokáže zväčšiť svoju štandardnú svetlú výšku 195 mm až na 245 mm, pri opatrnej jazde teda tento model dokáže prekonať aj pomerne náročné terénne prekážky.

Mercedes - Benz GLC 220 d 4MATIC sa predáva za 50350 €. Nami skúšané vozidlo malo množstvo príplatkovej výbavy, cena vozidla sa dostala na 86694 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-valcový, 16-ventilový prepíňaný vznetrový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1993 cm³, najväčší výkon 145 kW pri 3600 ot./min., krútiaci moment 440 Nm pri 1800 až 2800 ot./min.,

PREVODY: automatická prevodovka 9G, pohon kolies prednej a zadnej nápravy.

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na pružiacich vzperách a spodných priečných aj pozdĺžnych ramenách, zadná viacprvková náprava, vzduchové pruženie, kotúčové brzdy, s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4716/1890/1640 mm, rázvor náprav 2888 mm, rochod kolies vpredu/vzadu 1627/1640 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2153/2550 kg, priemer otáčania 11,84 m, objem batožinového priestoru 620/1680 l, objem palivovej nádrže 62 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 219 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8 s., spotreba nafty v komb. prevádzke 5,9 l/100 km.

BMW Slovenská republika nadviazalo na úspešné podujatia v Danubiane



Začiatok leta sa v bratislavskom múzeu moderného umenia Danubiana opäť spájal s výnimočným podujatím BMW Slovenská republika. V týždni od 20. do 25. júna sa tam uskutočnilo v rámci BMW Group Private Collection Summer Festival 2023 predstavenie najnovších automobilov a motocyklov značky BMW a bohatý sprievodný program, ktorý naplno odštartoval letnú sezónu. Spoločnosť BMW Group sa už 50 rokov angažuje v podpore kultúry a 100 rokov vyrába motocykle. Pri tejto príležitosti nadviazala na oceňované podujatia z minulého roka a do Danubiana priviezla skvosty na dvoch aj štyroch kolesách.

ETALÓN BIZNIS SEDANOV

V Bratislave najnovší model BMW radu 5 vrátane jeho plne elektrickej verzie BMW i5. Nová generácia modelu ponúka na celom svete plne elektrický pohon a v závislosti od regiónu a trhu aj plug-in hybridné systémy, ako aj mimoriadne úsporné zážihové a vznetrové motory vrátane 48-voltovej mild hybridnej technológie. Rovnako ako všetky predchádzajúce generácie modelov, aj nová verzia BMW radu 5 Sedan sa vyrába v závode spoločnosti BMW Group v Dingolfingu, kde sa zároveň vyrábajú aj elektromotory a vysokonapäťové batérie pre model BMW i5.

Plne elektrická verzia v podobe modelu BMW i5 využíva výrazne zlepšenú technológiu pohonu BMW eDrive piatej generácie a prichádza na trh vo dvoch verziách. Ako model BMW i5 M60 xDrive (kombinovaná spotreba elektrickej energie podľa WLTP: 20,6 – 18,2 kWh/100 km) kombinuje výkon 442 kW s typickým M výkonom a špecifickými dizajnovými prvkami. Elektrický pohon všetkých kolies tvoria dve integrované pohonné jednotky na prednej a zadnej náprave. Systém pri aktivovaných funkciách M Sport Boost alebo M Launch Control generuje krútiaci moment s hodnotou až 820 Nm. To umožňuje modelu BMW i5 M60 zrýchliť z nuly na 100 km/h za 3,8 sekundy, jeho maximálna rýchlosť je elektricky obmedzená na 230 km/h.



V ponuke sa nachádza aj verzia BMW i5 eDrive40 (kombinovaná spotreba elektrickej energie podľa WLTP: 19,5 – 15,9 kWh/100 km). Jej elektromotor poháňa iba zadné kolesá a generuje maximálny výkon 250 kW a s funkciami Sport Boost alebo Launch Control dodáva maximálny krútiaci moment až 430 Nm. Model BMW i5 eDrive40 zrýchli z nuly na 100 km/h za 6 sekúnd a dosiahne maximálnu rýchlosť 193 km/h.

Priestorovo úsporná vysokonapäťová batéria sa nachádza v spodnej časti vozidla a poskytuje využiteľnú energiu 81,2 kWh. K dlhému dojazdu prispieva okrem účinných elektromotorov aj najnovšia verzia adaptívnej rekuperácie a inteligentná kombinácia technológií tepelného čerpadla na vykurovanie a chladenie interiéru, pohonu a vysokonapäťovej batérie. Príslušné hodnoty WLTP sú 455 – 516 kilometrov pre BMW i5 M60 xDrive a 477 – 582 kilometrov pre BMW i5 eDrive40. Nová funkcia MAX RANGE dokáže obmedzením výkonu a rýchlosti a deaktiváciou komfortných funkcií v prípade potreby predĺžiť dojazd až o 25 percent.

Ponuka zážihových a vznetrových motorov z novej modulárnej generácie motorov BMW Group Efficient Dynamics sa prispôbuje konkrétnym trhom. Po novom využívajú 48-voltovú mild hybridnú technológiu a spolupracujú s novou 8-stupňovou automatickou prevodovkou Steptronic Sport.

V Európe prídu na trh štvorvalcové modely BMW 520i Sedan (kombinovaná spotreba paliva: 6,4 – 5,7 l/100 km) s výkonom 153 kW, BMW 520d Sedan (spotreba paliva: 5,6 – 5,1 l/100 km) a BMW 520d xDrive Sedan (spotreba paliva: 6,0 – 5,5 l/100 km), každý s výkonom 145 kW. Ostatné zážihové motory so štyrmi a šiestimi valcami sa predávajú na trhoch mimo Európy. Modelový rad doplnia na jar 2024 dve verzie s plug-in hybridnými pohonmi najnovšej generácie. Od roku 2024 bude pre BMW radu 5 Sedan k dispozícii aj nový radový šesťvalcový vznetrový motor. V priebehu roka 2024 príde na trh aj ďalšia verzia modelu BMW i5 s elektrickým pohonom všetkých kolies.

UNIKÁT S VÍTAZNÝM SRDCOM

Štvorkolesovú čerešničku na torte predstavuje BMW X5 Le Mans, jediné vozidlo tohto druhu s motorom V12 odvodeným z pretekárskeho špeciálu, ktorý v roku 1999 triumfoval na magických pretekoch v Le Mans. BMW modelom X5 definovalo novú triedu SAV. Mníchovskí inžinieri mu pred viac ako 20 rokmi dali jedinečnú DNA, čím jeho športovú užitočnosť povýšili na zážitkové jazdenie. V roku 2000 na základe typu X5 automobilka BMW predstavila raritný superšport, ktorý dokázal pokoriť rýchlostné rekordy.



Automobilka BMW vo svojom depozite oddelenia Classic skrýva množstvo dych berúcich vozidiel. Viacero z nich sa navždy zapísalo do dejín svetového motorizmu a jedným z nich je BMW X5 Le Mans, špeciál, do ktorého automobilka implantovala vidlicový dvanásťvalec pochádzajúci zo sveta superšportov. Mníchovskí inžinieri dostali pri tvorbe X5 Le Mans voľné ruky. Výsledkom je extrémny superšport s hmotnosťou viac ako dve tony, no schopný pokoriť rekordy na Severnej slučke Nürburgringu. Pri výbere pohonnej jednotky padla voľba na vidlicový dvanásťvalec z legendárneho McLaren F1, agregát ktorý motoršportové oddelenie automobilky použilo v roku 1999 aj v pretekárskom špeciále BMW V12 LMR. Vtedy mal dvanásťvalec maximálny výkon 426 kW. Voľné ruky inžinierov v prípade X5 spustili lavínu úprav a na ich konci bol výkon presahujúci 515 kW.

BMW zvýraznilo výkonové úpravy a potenciál modelu X5 Le Mans extrémnym bodykitom či aerodynamicky zlepšenými spätnými zrkadlami. Pre lepšie jazdné vlastnosti a bezpečnejšie zvládnutie výkonu je špeciál znížený o 20 mm. BMW použilo jedinečné disky BBS LM s priemerom 20 palcov. Viacdielne disky obúvajú pneumatiky s rozmermi 275/40 vpred a 315/35 vzadu.

Úpravy techniky si vyžiadali aj interiérové zmeny. V prístrojovej doske boli použité prístroje z modelu M5 generácie E39. Na miesto vodiča bolo namontované škrupinové sedadlo s viacbodovými pásmi a bezpečnosť vodiča chránil špeciálny bezpečnostný rám. Na prístrojovú dosku putovali nálepky upozorňujúce vodiča na nosenie prilby. Volant totiž nemal bezpečnostný vankúš. Sedadlo spolujazdca ostalo zachované, rovnako aj koberčky a obloženie interiéru, ktorý pre odľahčenie prišiel o zadné sedadlá. Na ich mieste sa nachádzajú kotviace oká pre bezpečnostné pásy a hasiaci prístroj. To jednoznačne odkazuje na pretekárske ambície prototypu.

Model BMW X5 Le Mans nie je určený na bežné cesty, jeho revírom sú uzavreté okruhy. Svoju silu predviedol rekordnou jazdou na Severnej slučke nemeckého okruhu Nürburgring. Takmer dve desaťročia potom v štatistikách rekordných jazd pre SUV svietil čas 7.49:92, ktorý v júni 2001 zajazdil Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck.

Experimentálne vozidlo dosahuje maximálny krútiaci moment 720 Nm a 2130-kilogramovú X5 zrýchli na 100 km/h za 4,7 sekundy. Na Severnej slučke, na úseku Döttinger Höhe, dosiahol BMW maximálnu rýchlosť až 311 km/h.

Extrémne úpravy sa dotkli aj výfukového potrubia, z ktorého znie dvanásťvalcová symfónia pretekárskeho vozidla. Z koncoviek výfuku v niektorých jazdných režimoch šľahá plameň. Šoférovať ho bez ochranných slúchadiel je zdraviu nebezpečné, no nezapodnuteľné. Pre intenzívnejší zážitok z modelu BMW X5 Le Mans si pozrite video www.youtube.be/hN1EwIFrRLU

Prečo vzniklo toto monštrum? BMW X5 Le Mans bolo počtou a oslavou triumfu BMW na Le Mans roku 1999. Inžinieri dostali možnosť vyskúšať možnosti modelu BMW X5 a svojim konceptom o dekádu predbehli čas. Desať rokov trvalo, kým BMW predstavilo sériový variant X5 M. Pre porovnanie, v súčasnosti BMW z modelu M so 4,4-litrovým osemvalcom robí radosť vodičom výkonom 460 kW, krútiacim momentom 750 Nm a zrýchlením z 0 na 100 km za 3,8 sekundy.

NAJŠTYLVEJŠIA ZMRZLINÁREŇ

Keďže podujatie BMW Group Private Collection Summer Festival 2023 štartuje leto, musí zabezpečiť aj zmrzlinu. Tú si možno vychutnať z legendárnej štýlovej dodávky Mini Ice Cream Van zo 70. rokov minulého storočia.

Inšpiratívne Mini sa teší veľkej pozornosti už od konca 50. rokov minulého storočia a jeho majitelia či automobiloví stavitelia dali Mini stovky jedinečných tvárí. Niektoré z nich sa dostali do múzeí umenia, iné sa stali nezabudnuteľnými výtvmi. Jednou z najkrajších prestavieb je jednoznačne jedinečne vyzerajúca zmrzlinárska dodávka Mini



Ice Cream Van. V histórii ikonického Mini sa objavilo viacero dizajnov a variácií na tému zmrzlinárskeho Mini, no najslávnejší z nich je ten s vypuklou strechou.

Sladké a veľmi špeciálne Mini si pre vypuklé okná v hornej časti, pripomínajúce oblé prekrytie filmového Batmobileu Adama Westa zo 60. rokov, vyslúžilo prezývku Batmobile Mini, no Mini Ice Cream Van prinášalo namiesto spravodlivosti ľadovú dobrotu. Ružové Mini rozvážajúce jednu z najobľúbenejších sladkostí na svete vzniklo na báze klasického MINI Pickup. O jeho stavbu sa postarala spoločnosť Cummins Ice Cream Vans, ktorá vytvorila túto špeciálnu Mini dodávku v 70. rokoch minulého storočia. Tvorca myšlienky si vybral na zhmotnenie svojej predstavy Mini, pretože to bolo podľa neho najlepšie riešenie pre kompaktnú a cenovo dostupnú štýlovú zmrzlinovú dodávku, ktorá sa bude dobre cítiť aj v meste.

Model Mini Pickup sa objavil na trhu v septembri roku 1960 a vtedy si ho spoločnosť Cummins Ice Cream Vans vybrala ako vhodnú platformu pre svoju prestavbu a sedemdesiate roky boli najlepšie na odvážnu, hravú a atypickú kreáciu. Prestavba spočívala v odstránení zadnej časti pickupu a zadnej steny kabíny Mini. Tým sa otvoril dostatočný priestor na novú nadstavbu. Na rozrezané Mini pribudla špeciálna strecha s veľkými, vypuklými oknami a veľkými posuvnými dverami. Tím odborníkov premenil nákladný automobil na zmrzlinovú dodávku. Finálna úprava dala bodku za veselým dielom. Jasne ružová farba ozdobená nápisom Lollies Ice Cream na predných oknách, lahodne vyzerajúcimi nálepkami a motívom Tom a Jerry na zadnej strane jej veľmi pasuje.

Dodávka Mini Ice Cream Van bola mimoriadne obľúbená. Predávala sa najmä doma, vo Veľkej Británii, no dostala sa aj ďaleko za jej hranice. Dnes je vzácna. Ako ťažko skúšané auto malo priemernú životnosť 15 rokov, čo je síce dosť dlhý čas na rozdávanie množstva nezabudnuteľne chutných radostí, no zároveň pomerne krátka životnosť na uchovanie pre ďalšie generácie. V súčasnosti ich je málo a ich údržba nie je jednoduchá. Ide o unikáty s nedostupnými náhradnými dielcami.

ČISTOKRVNÉ M

Záujemcov o širšie portfólio modelov mníchovskej automobilky poteší vozidlo BMW XM, ktoré vzniklo pod taktovkou divízie BMW M. Poháňa ho plug-in hybridný systém pozostávajúci zo zážihového motora V8 a výnimočne výkonného elektromotora. BMW XM (kombinovaná spotreba paliva: 1,6 – 1,5 l/100 km v cykle WLTP) sa vyznačuje podmanivou dynamikou. BMW XM je zároveň prvým originálnym výtvorom divízie BMW M od legendárneho vozidla BMW M1. Pohon M HYBRID poskytuje celkový výkon 480 kW. Základ tvorí novo vyvinutý vysokootáčkový motor V8 s technológiou



M TwinPower Turbo. Spalovaciemu motoru pomáha elektromotor integrovaný do osemstupňovej automatickej prevodovky M Steptronic. Pohon M HYBRID produkuje celkový krútiaci moment 800 Nm (spalovací motor s krútiacim momentom až 650 Nm v kombinácii s elektromotorom až do 280 Nm). Predradený stupeň zväčšuje efektívny maximálny krútiaci moment elektromotora na vstupe do prevodovky na 450 Nm.

SPLNENÝ SEN RODINY

Magické písmeno M sa nachádza aj na ďalšom výkonnom vozidle – prvom BMW M3 Touring s pohonom všetkých kolies (červené auto na vstupnom obrázku). Úplne prvý model BMW M3 Touring spája autentický pocit z motoristického športu s veľmi individuálnym charakterom a výrazným rozšírením praktických vlastností. Technológia jeho pohonu sa zameriava výhradne na poskytovanie výkonu a spája 375 kW výkonu a 650 Nm krútiaceho momentu šesťvalcového radového zážihového motora s technológiou M TwinPower Turbo, osemstupňovou prevodovkou M Steptronic so softvérom Drivelogic a s pohonom všetkých kolies M xDrive.

BOHATÝ AUTOMOBILOVÝ ZÁŽITOK



Automobilové novinky doplnia čerstvo vynovené modely BMW X5 a X6 (zelené auto na vstupnom obrázku). Milovníci jazdy s otvorenou strechou ocenia vynovený model Z4, ktorý obsahuje množstvo detailných aktualizácií. Na exteriér prináša svieže dizajnové akcenty, rozširuje ponuku štandardnej výbavy a do zoznamu možností dodávaných na želanie pridáva nové položky.



Najvyššiu ligu automobilovej dokonalosti zosobňuje Rolls-Royce Phantom a vyváža ho jeho protipól, drobné vozidielko BMW Isetta.

100 ROKOV V JEDNEJ STOPE

Milovníkov motocyklov očarí BMW R 32. Ide o motocykel vyrobený v roku 1923 a značka ním oslavuje 100 rokov od začiatku výroby motocyklov. Bol to motocykel, ktorého základná pohonná koncepcia – vzduchom chladený štvortaktný dvojvalcový motor s protiahlymi piestami (boxer), uložený na ležato rovnobežne s vozovkou, manuálna prevodovka priamo poháňaná trecou spojkou a pohon zadného kolesa kardanovým hriadelom, sa používa na mnohých motocykloch BMW do dnešného dňa.



BMW R 32 vyvinul v priebehu niekoľkých týždňov technický riaditeľ Max Friz a jeho tím. Mladá spoločnosť už od roku 1920 vyrábala motory typu boxer pre iné motocyklové značky, vývoj vlastného motocykla značky BMW bol teda logickým ďalším krokom. Dôkazom o dostatočnej odbornosti priamo pod domácou strechou sa stal motocykel BMW R 32, poháňaný motorom s objemom 494 cm³, s výkonom 6,25 kW, ktorý disponoval stabilným ovládaním, výbornou jazdnou dynamikou a pozoruhodnou spoľahlivosťou. Na rozdiel od svojich konkurentov, ktorí do veľkej miery vychádzali z geometrie bicykla, vznikol BMW R 32 ako autentický stroj a disponoval kvalitou, ktorej sa žiaden súper nemohol vyrovnáť. V dôsledku toho sa inak relatívne skromné BMW R 32 dostalo na pozíciu prémiového typu.

Ako úplná novinka sa predstaví model BMW R 18 Roctane, moderná interpretácia historickej dvojkolesovej ikony. Ide o veľký cestovný cruiser v štýle bagger, ktorý sa ako piaty člen pripája k existujúcim modelom R 18, R 18 Classic, R 18 B a R 18 Transcontinental. Opäť sa vracia k histórii a tradícii BMW Motorrad a kombinuje najmodernejšie motocyklové technológie s dizajnom a šarmom čias minulých.

Hold mu vzdajú aj motocykle BMW R 18 100 Years a BMW R nineT 100 Years vytvorené pri príležitosti stého výročia od začiatku výroby motocyklov. V súlade s rokom založenia sú limitované na 1923 kusov.



Exkluzívnu spoločnosť z jednej stopy doplnia modely ako športovo-cestovná novinka BMW 1250 RS. Model M 1000 R, skrátene označovaný ako M R, je po superbiku M 1000 RR druhým M modelom BMW Motorrad oslavujúcim svoju svetovú premiéru. Nechýba ani výnimočný cestovateľ R 18 Transcontinental určený na nekonečné dlhé rovinky. Prevratný pohľad na budúcnosť individuálnej mobility ponúka elektrický vládca miest a predmestí, model CE 04. Spoločnosť im robia nekonvenčný model R nineT Scrambler, najpredávanejší motocykel Európy R 1250 GS Adventure, pohodlný spoločník na akúkoľvek vzdialenosť R 1250 RT a zábavný roadster F 900 R. Všetky tieto modely prešli pre rok 2023 viacerými modernizáciami.

„Teploty sa v tretej dekáde júna začnú šplhať k hranici 30 stupňov, preto je najvyšší čas naplno odštartovať leto. Na podujatie BMW Group Private Collection Summer Festival 2023 sme priniesli najhorúcejšie novinky tohto roka na dvoch aj štyroch kolesách a chceme nimi nadviazať na minuloročné aktivity, ktoré veľmi dobre rezonovali medzi domácou i zahraničnou laickou aj odbornou verejnosťou. Verím, že návštevníci, ktorí zavítali do Danubiany, si užili letnú atmosféru v spoločnosti našich výnimočných vozidiel,“ povedal Oliver Rademacher, riaditeľ BMW Slovenská republika.

-bmw-

LEXUS LBX



NAJMENŠÍ LEXUS

Úplne nový typ LBX je zatiaľ najmenším Lexusom, ale plne si zaslúži svoj štatút prelomového typu, ktorý narúša tradičnú hierarchiu luxusu a ktorý pre značku v Európe zmení hru. LBX je skratkou počiatočných písmen slov Lexus Breakthrough Crossover (prelomový crossover Lexus). Ide o kompaktné SUV, ktoré rozšíri prítlačivosť značky Lexus do segmentu, kde ešte nepôsobila. Zahŕňa súčasné nápady v dizajne a technológii pri zachovaní charakteristických kvalít Lexus v podobe luxusného remeselného spracovania a pohostinnosti Omotenashi.

Lexus LBX sa začne vyrábať koncom roka 2023 po svojej svetovej premiére. Predaj na európskych a vybraných svetových trhoch sa spustí začiatkom roka 2024.

Použitie názvu zloženého z troch písmen má svoj význam – doposiaľ sa takejto pocte tešil iba supersportový automobil LFA. Navyše písmeno „L“ v názve sa zvyčajne priraduje iba vlajkovým typom. Výber názvu LBX dokazuje preto odhodlanie značky Lexus a dôveru v jej novinku. Rovnako ako typ LFA ukázal inú stránku značky z hľadiska vnímania a výkonu, tak aj LBX zasa svojím spôsobom rozšíri jej dosah a profil. LBX ako nová vstupná brána do etablovaného radu SUV značky Lexus ponúka vysokú úroveň prítlačivosti nielen pre mladú generáciu, ale i pre všetkých, ktorí predtým možno ani neuvažovali o značke Lexus, a predstavuje atraktívnu ponuku pre tých, ktorí chcú prejsť na vozidlo menšej veľkosti alebo si chcú kúpiť druhé vozidlo, ktoré bude spĺňať ich požiadavky na kvalitu a spoľahlivosť.



DIZAJN EXTERIÉRU: NOVÁ IDENTITA ZNAČKY LEXUS

Najvýznamnejším aspektom dizajnu je usporiadanie prednej časti, ktoré „rozbíja“ vzhľad vretenovitej mriežky chladiča – charakteristického dizajnového prvku posledného desaťročia – a privádza značku Lexus do novej éry. Mriežka chladiča je zjednotená do jedného lichobežníkového tvaru umiestneného pod úzkym otvorom, ktorý prechádza pod prednou hranou kapoty a spája štíhle jednotky reflektorov. Tento dizajn čerpá z tradície „Resolute Look“ značky Lexus. Ten sa prvý raz predstavil v koncepte LF-S v roku 2003 a stal sa charakteristickým štýlovým prvkom typov Lexus na začiatku nového tisícročia. Jednoliata mriežka chladiča bez rámu je tiež aerodynamicky účinná a napomáha plynulému prúdeniu vzduchu nad vozidlom a okolo neho. Nový dizajn reflektorov vytvára výrazný vizuálny rukopis, v rámci ktorého sú svetlá na denné svietenie a smerové svetlá integrované do dvojfunkčných jednotiek. Vďaka tomuto usporiadaniu sa zmenila charakteristická podoba svetiel v tvare písmena „L“ tak, aby smerovala von, nie dovnútra, a zodpovedala tak smeru každého smerového svetla. Predné stĺpiky sú potiahnuté dozadu, vďaka čomu kabína pôsobí kompaktné, a kapota je dlhšia, čo vytvára športový profil. Rozšírené blatníky ešte viac zvýrazňujú veľké (18-palcové) disky kolies a pneumatiky. Tabuľka s evidenčným číslom vzadu je presunutá nižšie k nárazníku, takže na čistej ploche veľa batožinového priestoru výraznejšie vyniká nápis LEXUS. Podoba aj najnovšie stvárnenie charakteristickej svetelnej lišty Lexus v tvare písmena „L“ vytvára väčší vizuálny efekt, pričom smerové a spätné svetlá majú tlmenejší charakter, keď nie sú rozsvietené.

Lexus LBX je dlhý 4190 mm, široký 1825 mm a vysoký 1545 mm, rázvor náprav dosahuje 2580 mm. Nízko posadená kapota, bočné ozdobné lišty zapustené do karosérie, zadný strešný spojler a precízny dizajn združených svetiel umocňujú aerodynamiku vozidla LBX a prispievajú k jeho účinnosti, stabilite a pohotovej odozve. K možnostiam výberu farieb karosérie patria jasné odtiene a „sonické“ povrchové úpravy značky Lexus s hlbokým leskom. LBX vo verzii Emotion a Cool je možné objednať s dvojfarebným lakovaním, pričom kombinovať sa dá akákoľvek farba s kontrastnou čiernou strechou.

NOVÁ PLATFORMA LEXUS

LBX je prvý typ skonštruovaný na platforme globálnej architektúry Lexus GA-B pre malé vozidlá. Tá poskytuje výhody nízkeho ťažiska, širokého rozchodu kolies, krátkych previsov a mimoriadne tuhej karosérie. Je tiež základom charakteru vozidla, ktorý prináša potešenie z jazdy, a poskytuje tak Lexus Driving Signature v doposiaľ najmen-



šom vyhotovení. Prispieva tým k vytvoreniu prirodzeného spojenia medzi vodičom a vozidlom, ktorý v každej situácii zabezpečuje istotu, kontrolu a komfort.

Karoséria je zosilnená konštrukčnými spojmi a zváraním s krátkym rozostupom, ako aj strategickým umiestnením výstuží a spevnenia. Hmotnosť vozidla (1280 kg) sa podarilo zmenšiť použitím ľahkých materiálov, ako je hliníková kapota alebo podbehy kolies, prahy a spodné časti dverí z lisovanej živice. Na výstuž stredných stĺpikov a nárazníkov sa použili pevné, no pritom ľahké, za horúca lisované materiály. Ťažisko, resp. umiestnenie vodičovej sedačky sa znížilo o 15 mm, výsledkom čoho je aktuálna vzdialenosť medzi päťou vodiča a ohybom sedačky 285 mm. Tým vznikla poloha za volantom, ktorá vytvára pocit jednoty s vozidlom a súčasne zabezpečuje vynikajúci výhľad pri jazde v meste.



Systémy zavesenia predných a zadných kolies sú navrhnuté s ohľadom na veľkú tuhosť a malú hmotnosť, vďaka čomu je LBX stabilný pri prejazdoch zákrut. Všetky verzie majú vpredu konštrukciu nápravy so vzperami MacPherson; vzadu modely s pohonom predných kolies využívajú skrutne pružnú priečku, modely s pohonom všetkých kolies majú zadné kolesá zavesené na dvojiciach priečných ramien. Elektronicky riadený brzdový systém zahŕňa funkciu kontroly polohy vozidla pri brzdení, ktorá automaticky upraví rovnovážne rozloženie brzdnej sily vpredu a vzadu s cieľom potlačiť nakláňanie vozidla a zachovať spoľahlivé lineárne brzdenie. Systém tiež potláča nakláňanie sa vozidla pri prejazde zákrutami, a filtruje bočné vibrácie.

HNACIA SÚSTAVA: NOVÁ GENERÁCIA HYBRIDNÉHO POHONU LEXUS

Typ LBX poháňa nová generácia hybridno-elektrického pohonu Lexus, ktorého súčasťou je kompaktný a ľahký 1,5-litrový trojvalcový zážihový motor. Hlavné komponenty hybridnej sústavy ako prevod typu transaxle a riadiaca jednotka výkonu prešli zásadnou zmenou konštrukcie, ktorej cieľom bolo zlepšiť účinnosť, zmenšiť straty, ušetriť hmotnosť a zmenšiť veľkosť. Súčasťou pohonného systému je aj nový, bipolárny nikel-metal-hydridový (NiMH) akumulátor s malým odporom a veľkým výkonom, ktorý umožňuje dodatočnú podporu elektromotora pri zrýchľovaní a rozširuje možnosti vozidla v plne elektrickom režime jazdy.

Vývoj technológií umožnil spoločnosti Lexus zamerať sa na dostatočný výkon a úroveň potešenia z jazdy, ktoré neboli možné pri predchádzajúcich systémoch, keďže tie boli navrhnuté predovšetkým na zabezpečenie účinnosti. Hybridný systém dosahuje maximálny výstupný výkon 100 kW a najväčší krútiaci moment 185 Nm. Spaľovací motor pracuje s prvotriednou tepelnou účinnosťou, ktorú podporuje technológia vysokorychlostného spaľovania a konštrukčné prvky ako priame sacie kanály či laserom navarené sedlá sacích ventilov. K ďalším dôležitým prvkom patria ultralhké piesty skonštruované na prevádzku pri veľkých otáčkach a elektronické inteligentné variabilné časovanie ventilov.

Akumulátor NiMH predstavuje úplne novú bipolárnu jednotku so zmenšenou hmotnosťou a kompaktnjšou konštrukciou, ktorá sa však vyznačuje väčším výkonom s omnoho rýchlejšou odozvou. Prispieva tým k lepšej výkonnosti vozidla, pretože umožňuje okamžitú a silnú akceleráciu, akou sa vyznačuje batériové elektrické vozidlo, ako aj úspornú spotrebu benzínu. Využíva výhody prepracovanej konštrukcie chladiaceho systému, ktorá pomohla predĺžiť životnosť a výkon akumulátora.

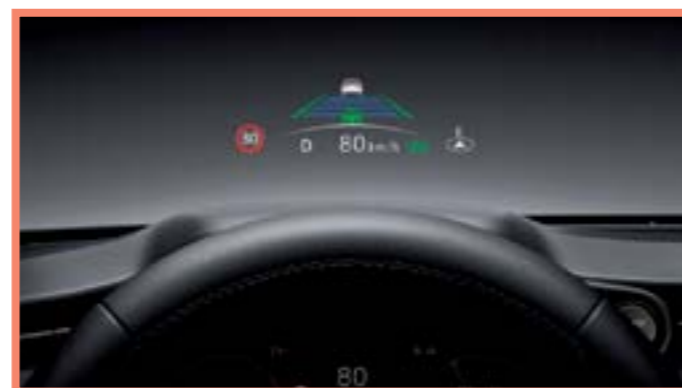
Autentická kvalita SUV, ktorou sa LBX vyznačuje, zahŕňa aj možnosť elektronicky riadeného pohonu všetkých kolies Lexus E-Four. Ten disponuje prídavným elektromotorom na zadnej náprave a pri rozjazde, vjazde do zákruty a jazde na povrchu s malou príľnavosťou

automaticky nasmeruje hnaciu silu na zadné kolesá, vďaka čomu si vozidlo zachová stabilitu a vodič sebaistotu.

O luxusnom vnímaní typu LBX svedčí aj to, ako veľmi sa Lexus snažil zvládnuť hladinu hluku a vibrácií (NVH). Na zmenšenie dunivého hluku v kabíne bol použitý vyvažovací hriadeľ, ktorý zmiernil vibrácie motora. Osobitá pozornosť sa venovala dverám, do ktorých sa vložili tlmiace plechy, aby potlačili vysokofrekvenčný hluk, no súčasne zväčšili nízkofrekvenčný hluk s cieľom vytvoriť zreteľný a príjemný zvuk. Na potlačenie vibrácií a hluku zo strechy sa použil silne tlmiaci tmel spolu s rozsiahlym tlmičom vyrobeným z mimoriadne účinného izolačného materiálu. Medzi ďalšie izolačné opatrenia patrí tesnenie okolo celého okraja kapoty, ako aj zvukovoizolačné a hluk pohlcujúce plechy, výstelky, lišty a pena na kľúčových miestach po celom vozidle. Pod vozidlom sa na znižovaní hladiny hluku a vibrácií podieľajú tlmiace a konštrukčné lepidlá, ktoré zároveň prispievajú k celkovej tuhosti vozidla.

DIZAJN INTERIÉRU: JEDNODUCHOSŤ A ELEGANCIA

Dizajnéri sa snažili vytvoriť jednoduchý a elegantný interiér, ktorý by vytváral dojem a atmosféru automobilu vyššej triedy. Tento efekt vychádza z troch kľúčových prvkov: dobrá viditeľnosť s otvoreným výhľadom von, jednoduchý, hladký prístrojový panel, ktorý vytvára dojem širšieho vnútorného priestoru a napokon výrazne pôsobiaca stredová konzola. O exkluzívnej kvalite svedčí aj výber čalúnenia a obloženia so silnou vizuálnou a dotykovou prítlačivosťou. Okrem mimoriadne kvalitnej semianilínovej kože je v ponuke aj interiér bez použitia živočíšnych materiálov, kde sa na potahy sedadiel, volantu, preradovacej páky a obloženia dverí použila syntetická koža a materiály. LBX ponúka aj nové ozdobné vložky Tsuyusami z dreveného uhlia, vytvorené pomocou novej techniky povlakov, pri ktorej sa prekrývajú viaceré vrstvy, aby vznikol štruktúrovaný vzhľad s dojomom hĺbky. Ambientne osvetlenie zvyrazňuje rôzne časti kabíny, ponúka na výber škálu 50 farieb usporiadaných do motívov, ktoré navodzujú rôzne druhy nálady.



Kokpit vodiča je interpretáciou koncepcie Tazuna, ktorú značka Lexus prvý raz predstavila v SUV strednej triedy NX. V rámci nej sú ovládacie prvky umiestnené v bezprostrednej blízkosti vodiča, aby ich obsluha vyžadovala minimálny pohyb rúk alebo očí. Vodič sa tak môže sústrediť na riadenie vozidla pri čo najmenšom rozptyľovaní pozornosti. Tu je koncepcia Tazuna reprezentovaná novým, 12,3-palcovým plne digitálnym displejom, ktorý sa vo vozidle značky Lexus objavuje po prvý raz. Rozloženie a významnosť umiestnenia ukazovateľov údajov sa mení podľa zvoleného režimu jazdy a možno ich prispôsobiť podľa individuálnych preferencií. Horizontálny prístrojový panel má čistý a jednoduchý dizajn, ktorý prispieva k zachovaniu bezpečného výhľadu. Jeho tvar na každej strane prechádza do panela dverí, čím vzniká pocit, akoby obopínal cestujúcich na predných sedadlách. Súvislá línia, ktorú vytvára tento dizajn, navyše pomáha vodičovi vnímať stupeň nakláňania vozidla pri prejazde zákrutami. Aby mal každý vo vozidle dobrý výhľad von, zadné sedadlá sú umiestnené o niečo vyššie ako predné. Stredová konzola pôsobí výrazne a ponúka veľkú multimediálnu dotykovú obrazovku naklonenú dozadu, takže je plynulo včlenená do konštrukcie. Má čalúnené bočné výplne a obsahuje dva držiaky nápojov a viacero úložných miest a konektorov USB na pripojenie a nabíjanie zariadení. Batožinový priestor ponúka objem až 332 litrov (platí pre modely s pohonom predných kolies, keď sú zadné sedadlá vo vzpriamenej polohe.

MULTIMÉDIÁ A INFORMAČNO-ZÁBAVNÝ SYSTÉM

LBX je vybavený najnovším systémom Lexus Link Connect, ktorý sa obsluhuje prostredníctvom 9,8-palcovej dotykovej obrazovky. Systém poskytuje cloudovú navigáciu, ktorá optimalizuje plánovanie cesty vďaka informáciám o dopravnej situácii a zdržaniach na cestách v reálnom čase. K ďalšiemu zlepšeniu pohodlia prispieva palubný asistent „Hej Lexus“, ktorý reaguje na hlasové príkazy zo strany vodiča aj spolujazdca. Používanie smartfónov zabezpečuje káblové alebo bezdrôtové pripojenie prostredníctvom systému Apple CarPlay a káblové pripojenie prostredníctvom systému Android Auto. Mieru pohodlia ešte viac zlepši voliteľný digitálny kľúč, ktorý je kompatibilný s mobilnými zariadeniami so systémom iOS aj Android a umožňuje majiteľom používať smartfón na odomkanie a štartovanie vozidla. Digitálny kľúč je možné zdieľať aj s inými osobami, ak sa potrebujú dostať do vozidla alebo ho použiť. Podobne ako ostatné najnovšie typy Lexus, aj LBX ponúka integrovanú aktualizáciu softvéru multimediálnych a bezpečnostných systémov prostredníctvom bezdrôtového prenosu (OTA), takže majitelia nemusia za účelom aktualizácií chodiť s vozidlom do servisu Lexus. LBX je v ponuke so štandardným audiosystémom. Spoločnosť Mark Levinson ako exkluzívny prémiový partner spoločnosti Lexus navrhla pre LBX luxusný audiosystém. V ponuke je v rámci voliteľnej výbavy vozidla a obsahuje zostavu 13 reproduktorov, ktoré sú optimálne rozmiestnené po celom vozidle. Patrí medzi ne aj doplnkový basový reproduktor (subwoofer) integrovaný do veka batožinového priestoru, čím sa zabránilo strate priestoru v batožinovom priestore.

„ATMOSFÉRY“ LBX

V prípade typu LBX spoločnosť Lexus zaujala nový prístup k budovaniu výbav, ktorý lepšie zodpovedá preferenciám zákazníkov z hľadiska ich životného štýlu. K základnej výbave sa ponúkajú na výber štyri „atmosféry“: Elegant a Relax sú zamerané na uhladený celkový pocit, zatiaľ čo Emotion a Cool majú športovejši, dynamickejší charakter. Každý typ je navrhnutý s ohľadom na iný typ zákazníka.

Modely Emotion a Cool vynikajú dvojfarebným lakovaním a 18-palcovými diskami kolies z ľahkých zliatin so strojom opracovaným povrchom. Verzie Elegant a Relax majú jednofarebný lak karosérie a lesklé 18-palcové disky kolies z ľahkých zliatin. Pokiaľ ide o špecifikácie interiéru, model Emotion sa dodáva s čalúnením z perforovanej synte-



tickej kože s červenými akcentmi a kontrastným prešívaním na sedadlách, stredovej konzole a obložení dverí. Lexus LBX Cool – špičkový model s dynamickým motívom – má interiér zo syntetického semišu Ultrasuede a kožu v dvojfarebnom čierno-sivom vyhotovení s medenými ozdobnými prvkami a prešívaním.

Iné pocity navodzujú „atmosféry“ Elegant a Relax. Syntetická koža v jemnom hnedom odtieni „lesná hnedá“ alebo „piesková“ zdobí model LBX Elegant, kde sú ňou potiahnuté panely dverí, prístrojový panel a výplne konzoly, a rovnako tvorí aj čalúnenie sedadiel. V modeli Relax je na výber semianilínová koža v čiernej farbe alebo odtieni Saddle Tan s charakteristickým prešívaním Tatami, ktoré vytvára výrazný kontrast.

Okrem štyroch modelov „s atmosférou“ je v ponuke aj základný model LBX, ktorý je na rozdiel od niektorých konkurenčných modelov vybavený pokročilými technológiami a funkciami už v rámci štandardnej výbavy, nie ako súčasť príplatkového doplnkového vybavenia. Patria k nim najmä rozsiahle systémy aktívnej bezpečnosti a asistenčné systémy vodiča, ktoré sú súčasťou najnovšej generácie bezpečnostného balíka Lexus Safety System +.

Medzi hlavné prvky doplnkovej výbavy patrí 12,3-palcový digitálny displej prístroja vodiča v rámci kokpitu Tazuna, projekčný HUD displej, systém parkovania na diaľku, digitálny kľúč, exkluzívny audiosystém Mark Levinson s priestorovým zvukom, technológia čistenia vzduchu v kabíne nanoe™-X od spoločnosti Panasonic a zadné dvere s elektrickým ovládaním.

LEXUS BESPOKE BUILD

Majitelia, ktorí by chceli dodať svojmu vozidlu LBX osobnejší vzhľad, môžu využiť výhody novej služby „Lexus Bespoke Build“ (zostavenie vozidla na mieru). Prístup značky Lexus v duchu hesla „zákazník na prvom mieste“ tak poskytuje zákazníkom voľnosť individuálne si prispôsobiť vozidlo pomocou na mieru šitých prvkov. Úprava vozidla na mieru umožňuje zákazníkom zmeniť farbu bezpečnostných pásov, vzory výšiviek na čalúnení, farbu prešívania a ozdobné prvky obloženia. Z luxusných materiálov je na výber L-anilínová koža – prestížna koža, ktorá je v rámci sortimentu značky Lexus v ponuke len na type LBX a vlajkovom sedane LS, – a syntetický semiš Ultrasuede v rôznych farebných kombináciách. Služba individuálneho prispôsobenia vozidla bude uvedená na vybraných trhoch po spustení predaja LBX v roku 2024.



Traktory URIIB s modernizovanou kabínou VLAD a pozmenenou čelnou maskou a kapotou. Na fotografií najvýkonnejší model Zetor 16145 (foto ŽTS, archív Jaroslav Ruttkay)

Vývoj a výroba traktorov Zetor v ŽTS Martin

V rokoch 1978-1992 bolo v Závodoch ťažkého strojárstva – ŽTS Martin vyrobených viac ako 61 tisíc traktorov ťažkého radu Zetor Crystal UR II. Ešte predtým bola do Martina presunutá aj produkcia traktorových motorov Zetor UR II. Spolu s výrobou prevzali v ŽTS Martin zodpovednosť aj za ďalšie inovácie UR IIA, UR IIB a UR IIC, a tiež za vývoj nového unifikovaného radu UR IV. Po roku 1992 produkcia pokračovala pod vlastnou značkou ŽTS, avšak už vo výrazne menších objemoch.

Vývoj traktorov nového ťažšieho unifikovaného radu UR II (výkonová kategória 60 až 120 kW) bol realizovaný v Československo-poľskom vývojovom stredisku traktorov so sídlom v Brne. Prvým a základným typom bol Zetor 8011 s obchodným názvom Crystal, ktoré sa neskôr používalo pri označení celého radu UR II. Na svoju dobu išlo o moderný a nadčasový traktor, u ktorého bola po prvý krát použitá bezpečnostná kabína uložená na silenblokoch, ktorá chránila posádku pri prevrátení sa stroja. V dobe svojho vzniku navyše dosiahla prvenstvo v nízkej úrovni hluku 85 dB. Pri návrhu karosérie a kabíny spolupracoval známy český dizajnér Otakar Diblík, autor mnohých ikonických vozidiel tohto obdobia. Sériová výroba nového traktora začala v rokoch 1968-1969, pričom prakticky identický typ bol zároveň montovaný aj v Poľsku pod značkou Ursus. Pretože sa na vývoji a kooperačnej výrobe podieľala na základe medzivládnej dohody československá (Zetor) aj poľská (Ursus) strana, nešlo o „licenčnú výrobu v Poľsku“, ako sa žiaľ často nepresne dozvedáme z rôznych zdrojov. Traktor poháňal štvorvalcový motor Zetor 8001 s výkonom 80 konských síl (58 kW) zo Zbrojovky Brno, prevodovku dodával závod Praga Louny, bezpečnostné kabíny SVA Rousínov (od roku 1973 Praga Rousínov). Finálna montáž prebiehala v ZKL – Závody na kuličkových ložiskách a traktory umiestnenom na periférii Brna vo štvrti Líšeň (koncom sedemdesiatych rokov pre-

menovaný na Zetor Brno). Poľská strana zabezpečovala hlavne výrobu kompletného zadného mostu, silovej hydrauliky, elektropríslušenstva a spočiatku aj nepoháňaných predných náprav, ktoré okrem vlastnej potreby dodávala recipročne aj pre montáž traktorov Zetor. V spoločnom československo-poľskom konštrukčnom pracovisku boli v priebehu sedemdesiatych rokov pripravené ďalšie verzie traktorov Crystal, pri ktorých typové označenia znamenali prvé dve (resp. tri) číslice približný výkon motora v konškových silách, posledné dve číslice predstavovali označenie „11“ jednoduchú nepoháňanú prednú nápravu, resp. číselná kombinácia „45“ označovala traktor s poháňanou prednou nápravou, dodávanou z rumunskej spoločnosti Universal Tractor Braşov (UTB). S odstupom niekoľkých rokov bolo predstavených sedem typov v štyroch výkonových radoch s označením 8011/8045 (4-valcový motor Z8001, 58 kW/80 ks), 10011/10045 (preplňaný 4-valcový motor Z8002 s výkonom 75 kW/100 ks), 12011/12045 (6-valcový motor Z8601 s výkonom 88 kW/120 ks) doplnený najvýkonnejším Zetorom 16045 (s preplňaným 6-valcovým motorom Z8602 s výkonom 118 kW/160 ks). Údavané výkony jednotlivých typov sa niekedy mierne odlišovali v závislosti od modifikácie motora a traktora napríklad v súvislosti s cieľovou krajinou jeho určenia. Základná prevodovka bola štvorstupňová (pri Z16045 trojstupňová), doplnená prídavnou prevo-



dovkou s voľbou cestného a terénneho režimu, resp. spätného chodu. Na želanie mohla byť doplnená násobičom krútiaceho momentu (pri neskorších verziách i reduktorom plazivých rýchlostí). Celkový počet prevodových stupňov tak dosahoval 16+8 (12+6 u Z16045). O traktory bol enormný záujem zo strany domácich, ale aj zahraničných odberateľov, a to vrátane náročných západných trhov, ktorý však výrobné podniky neboli schopné vzhľadom k nedostatočnej kapacite a nekonečne sa vlečúcemu nábehu ďalších typov po dlhé roky naplniť. Zetor (vrátane výroby motorov v Zbrojovke) bol v tom

▼ Výroba poľnohospodárskych traktorov v Martine začala v roku 1978 typom Zetor Crystal 12011



▲ Zetor Crystal 16045 mal premiéru na MSV Brno v roku 1976, jeho sériová výroba začala v Martine v rokoch 1978-1979



časе navyše plne vyťažený dodávkami ľahšieho unifikovaného radu traktorov UR I, o ktoré bol tiež enormný záujem doma i za hranicami. Na úrovni československej vlády bolo aj preto rozhodnuté o presunutí výroby traktorov UR II do ŽTS Martin, kde sa naopak snažili vyvážiť dominantný podiel vojenskej (tankovej) techniky zavádzaním nových civilných programov. Hoci je toto rozhodnutie zo strany niektorých zamestnancov a priaznivcov Zetora komunikované s negatívnym podtónom a označované za „politické“, vo svojej dobe predstavovalo pomerne pragmatický krok, ktorým sa docielilo dlho očakávané navýšenie produkcie radu UR II Crystal, a navyše tiež zefektívnenie a zväčšenie výroby traktorov UR I v Brne. Produkcia traktorov Zetor totiž predstavovala jeden z najviac sa rozvíjajúcich odborov československého priemyslu, pri ktorom viac ako 75 % tvoril export, ktorý navyše z až 80 % smeroval do tzv. nesocialistických štátov (napr. Anglicka, Írska, Fínska, Švédsko, Holandsko, Belgicko, Francúzsko, ale aj USA, Kanada či Aus-

▲ Modernizované typy Zetor Crystal UR IIA sa opticky odlišovali novým červeno-čiernym lakovaním. Ich produkcia prebiehala v rokoch 1981-1984

trálie) a predstavoval tak významný príjem v „tvrdých“ západných valutách (pozrite Ivan Guráň, Ján Okál: „Vývoj a výroba vozidiel v Martine, XIV. časť“, MOT, roč. XI, č. 6/2001). Všetky vtedajšie domáce podniky, vrátane Zetora a Zbrojovky Brno, a samozrejme tiež ŽTS Martin, boli vlastnené výlučne štátom a riadené príslušnými rezortnými ministerstvami, ktoré ako „vlastníci“ rozhodovali o ich ďalšom smerovaní. Pri rozhodovaní pritom nešlo len o získanie potrebných investícií na rozšírenie produkcie, ku ktorému mohlo teoreticky dôjsť aj v Brne, ale napríklad tiež o zabezpečenie dodatočnej infraštruktúry a dostatočného počtu pracovných síl, ktorých bol v tom čase nielen v moravskej metropole nedostatok.



Pre niektoré exportné trhy boli traktory dodávané aj bez kabíny (foto Motokov, archív MT Marko)

Do Martina bola najskôr presunutá produkcia motorov UR11 zo Zbrojovky Brno, a to do novo vytvoreného závodu „Motory Zetor“ umiestnených mimo hlavný areál podniku. V roku 1973 sa začalo s výrobou prvých dielcov, po dobudovaní závodu a vybavení potrebnou technológiou sa pristúpilo v polovici roku 1975 k montáži štvor (Z8001) a šesťvalcových (Z8601) motorov, ku ktorým po roku 1978 postupne pribudli prepínané verzie Z8002 a Z8602. Na prelome 1979/1980 už ZTS Martin dosiahol plánovanú kapacitu a pôvodný výrobca sa mohol plne koncentrovať na výrobu žiadaných traktorových motorov ľahšieho radu UR1 (viď „Výroba a vývoj spaľovacích motorov v Martine“, MOT'or č. 11-12/2022, str. 80-86). Po zvládnutí produkcie motorov UR11 sa na základe ďalšieho vládneho rozhodnutia pristúpilo k presunu výroby a montáže kompletných traktorov.

V polovici roku 1978 začali v ZTS Martin s výrobou dielcov a medzi septembrom a decembrom 1978 zmontovali viac ako 200 prvých traktorov Zetor Crystal 12011, z ktorých väčšina hneď putovala na export do Austrálie, Francúzska, či Rakúska. V rokoch 1978-1979 začala v Martine sériová výroba najsilnejšieho typu Zetor Crystal 16045, pričom takmer celý jej objem znovu smeroval na export realizovaný cez štátny podnik zahraničného obchodu Motokov. Tento najvýkonnejší traktor sa pritom v Brne prakticky nikdy sériovo nevyrábal (v období 1978-1981 vzniklo v Zetore len 13 traktorov Z16045). Obdobne to bolo aj s typmi 10011 a 10045, ktorých sa v Brne vyrobilo v období 1978-1981 len 249 kusov a ich väčšie série sa na trh začali dostávať až po plnom nábehu produkcie v Martine. V Brne tak v podstate bežala sériová výroba len typov 8011/8045 a 12011/12045 (s atmosféricky plnenými motormi) a traktory s prepínanými motormi (10011/10045 a 16045) dostali v sériovej produkcii väčší priestor až v ZTS po roku 1980. Zaujímavosťou je tiež, že Crystaly v typickej modrej farbe sa vyrábali len v Brne a boli určené hlavne pre domáci trh a vývoz do Maďarska. Podobne aj modro-červené kombinácie (s červenými blatníkmi a modrou karosériou) opäť vznikali len v Brne. Červené verzie traktorov boli určené hlavne pre export. V Martine boli do výroby zavedené už len traktory v červeno-(šedo)béžovej verzii, ktorá zodpovedala originálnemu lakovaniu z Brna (resp. od roku 1981 v novej červeno-čiernej kombinácii pri inovovaných typoch UR11A). V druhom roku produkcie (1979) bolo v Martine vyrobených viac ako 900 traktorov, v r. 1980 takmer 1400 a po roku 1981 už montážnu linku ZTS opúšťalo zhruba 5000 a viac traktorov ročne. Posledné traktory



Základný predstaviteľ modernizovaného radu UR11B s jednoduchou prednou nepoháňanou nápravou (foto ZTS, archív Jaroslav Ruttkay)



Prototyp traktora z osemdesiatych rokov s modernou zaoblenou kabínou (foto ZTS, archív Jaroslav Ruttkay)



Traktory radu Zetor UR11C sa na prvý pohľad odlišovali hranatou kabínou novej konštrukcie

radu UR11 Crystal boli v Brne vyrobené v decembri 1981 a následne už ich produkciu zabezpečoval len podnik ZTS Martin. Pre montáž traktorov bola v Martine vyčlenená časť haly tzv. „lokomotivky“ (v ktorej od začiatku šesťdesiatych rokov prebiehala výroba lokomotív). Potrebné kapacity sa spočiatku získali premiestnením výroby licenčných rýpadiel Poclairn TY-45 do sesterského podniku ZTS Dubnica, a následne hlavne ukončením produkcie traťových lokomotív (v decembri 1979), resp. tiež presunutím montáže lesných ťahačov LKT 120 do Trstenej, čo umožnilo postupne uvoľňovať ďalšie priestory a pracovné sily. Podľa plánov z konca sedemdesiatych rokov mala ročná kapacita v Martine dosiahnuť až 12 tisíc traktorov, a pre tento účel sa dokonca počítalo s výstavbou novej továrne umiestnenej za mestom na výpadovke smerom na Sučany. K realizácii tohto zámeru nakoniec nedošlo a ročná produkcia v ZTS Martin sa tak v období 1981-1990 pohybovala zhruba medzi 5 až 6 tisícami traktorov UR11. Do výroby boli zapojené aj ďalšie prevádzky ZTS, a to predovšetkým pobočný závod ZTS Námestovo (dielce pre motory, neskôr výroba množstva karosárskych, plechových a lisovaných komponentov), ZTS Hliník nad Hronom (zadné závesy), ZTS Vlkanová (olejové čerpadlá motorov, mechanické náhony palubných prístrojov, neskôr predné nápravy), či ZTS Bardejov (vodné čerpadlá a ojnice motorov). Z externých podnikov išlo najmä o ZVL Považské strojárne (produkcia traktorových prevodoviek prevedená z Prahy Louny v rokoch 1978-1980; pozrite „Výroba prevodoviek na Považí“, MOT'or č. 5-6/2021, str. 88-91), a tiež Východoslovenské ľudové autodružstvo (VLAD) s výrobou traktorových kabín (z dôvodu úspor transportných nákladov došlo k „výmene“ produkcie traktorových kabín medzi prevádzkami VLADu v okolí Prešova, a závodom Praga Rousínov neďaleko Brna, ktorý sa následne špecializoval už len na traktorové kabíny radu UR1). Vzhľadom na pretrvávajúce

◀ Jeden z ďalších prototypov z roku 1987 (foto ZTS, archív Jaroslav Ruttkay)



Rez traktorom Zetor 16345 novej generácie UR1V (foto ZTS, archív MT Marko)

problémy s dodávkami predných poháňaných náprav zaviedlo vedenie ZTS v polovici osemdesiatych rokov produkciu reduktorov a neskôr aj kompletných predných poháňaných náprav vlastnej konštrukcie v ZTS Vlkanová. Predné poháňané nápravy z Vlkanovej boli následne dodávané nielen pre potreby montáže traktorov UR11 v Martine (neskôr i UR1V, resp. tiež verzie UR1 a UR11 pre Zetor Brno), ale aj pre poľský podnik Ursus.

UR11A

Spolu s výrobou traktorov prevzal ZTS Martin tiež zodpovednosť za ich ďalšie inovácie a vývoj. V Martine bol v rámci Výskumno-vývojového ústavu ZTS zriadený samostatný odbor Poľnohospodárskych traktorov a navyše sa tam presunulo aj spoločné vývojové pracovisko Československo-poľského strediska. Hneď na začiatku bola riešená modernizácia s označením UR11A, ktorá mala za cieľ zlepšiť parametre traktorov a komfort ich obsluhy a tým zväčšiť ich predajnosť hlavne na náročných západných trhoch (prvý Zetor Crystal bol predstavený na konci šesťdesiatych rokov a za tú dobu v porovnaní so svetovou konkurenciou už nutne zaostával). Opticky sa traktory UR11A odlišovali iným lakováním s čiernym šasi a rámom kabíny a sýtejším červeným odtieňom karosérie (rovnaká farebná schéma bola použitá aj pri inovovaných traktoroch radu Zetor UR1 - typy 5011 až 7045 z Brna). Kabína disponovala pohodlnejším typom sedačky a obložením blatníkov koženkou a molitanom. Pre niektoré exportné trhy (ako napr. Austrália, Kuba a ďalšie) mohli byť traktory dodávané aj bez



Rez traktorom Zetor 14245 inovovaného radu UR11C (foto ZTS, archív MT Marko)

V spolupráci s Výskumno-vývojovým ústavom ZŤS vznikol pásový traktor PPT-130 so 6-valcovým motorom Z8604 s výkonom 130 kW/180 ks, jeho sériová výroba však nebola realizovaná



Po roku 1993 niesli traktory z Martina už len označenie ZŤS

kabíny, resp. s jej rozdielnym doplnkovým vybavením. Výrazná inovácia sa týkala motorov, kde boli pôvodné atmosférické 4 a 6-valcové motory Z8001 a Z8601 nahradené novými typmi Z8401 (pre traktory 8011/8045) a Z8701 (pre 12011/12045) so zlepšenými prevádzkovými parametrami, zmenšeným hlukom a vibráciami. Až v súvislosti s URIIA môžeme navyše hovoriť o skutočnom rozbehu sériovej výroby traktorov s prepíňanými motormi Z8002 (typy 10011/10045) a Z8602 (model 16045), ku ktorému došlo s mnohoročným oneskorením po ich prvom predstavení. Čiastočné inovácie boli realizované i ďalších uzlov, napríklad prevodoviek dodávaných už kompletne z podniku ZVL Považské strojárne došlo k prepracovaniu hydraulického systému. Inovované traktory URIIA niesli ešte pôvodné typové označenie Zetor Crystal 8011/8045 - 10101/10045 - 12011/12045 - 16045. Ich produkcia prebiehala výlučne v ZŤS Martine od konca roku 1981 do 1984 v celkovom počte zhruba 13 tisíc traktorov URIIA (v rokoch 1978-1981 bolo v Martine navyše vyrobených ešte viac ako 7 tisíc pôvodných traktorov URII).

URIIB

Modernizovaná verzia URIIB niesla pozmenené typové označenie Zetor 8111/8145 - 10111/10145 - 12111/12145 - 16145 (na druhom, resp. treťom mieste nahradila „0“ číslovka „1“) a zároveň sa pri nej už upustilo od používania obchodného označenia Crystal. Prvá séria URIIB bola vyrobená v roku 1983, produkcia sa však začala naplno rozbiehať až od ďalšieho roku, kedy ešte paralelne dobíjala aj výroba posledných traktorov URIIA (v roku 1984 bolo vyrobených približne 2900 traktorov URIIA a zhruba rovnaký počet nových typov URIIB). Traktory URIIB patria dodnes k najrozšírenejším strojom používaným v našom poľnohospodárstve. Na prvý pohľad sa odlišovali pozmenenou prednou maskou so „skosenou“ kapotou, výrazne bola upravená aj kabína VLAD s dvojicou pracovných reflektorov umiestnených na prednej maske vyvýšenej strechy. Kabína bola lepšie zvukovo izolovaná, montovala sa do nej nová sedačka z podniku Agrozet Svratka, výkonná ventilácia a pri niektorých verziách bola vybavená rádioprijímačom (a pre export tiež ďalšími doplnkami podľa želania odberateľov). Modernizované prevodovky mali zabudovanú funkciu blokovania štartu pri zaradenom prevodovom stupni a neskôr (od modelového roku 1986) mohli byť dodávané vo verzií so zväčšenou maximálnou rýchlosťou 35 km/h (z pôvodných 25/30 km/h). Vzhľadom k tomu, že išlo o robustné, pomerne jednoduché a cenovo dostupné traktory, ich produkcia pokračovala v menšej miere ešte aj v druhej polovici deväťdesiatych rokov (už pod značkou ZŤS), pričom celkovo bolo vyrobených viac ako 36 tisíc traktorov radu URIIB.

URIIC

Overovacia séria výraznejšie modernizácie URIIC bola realizovaná v rokoch 1987-1988. Priniesla rozšírenie ponuky na 7 výkonových radov s 12 typmi s upraveným číselným značením. K základnému typu 8211/8245 pribudol nový model 9211/9245 s výkonom 67 kW/90 ks, ponuka typov 10211/10245 a 12211/12245 bola doplnená verziou 11211/11245 s motorom 81 kW/110 ks a najvýkonnejšiu verziu Zetor 16245 doplnil typ 14245 s šesťvalcovým prepíňaným motorom



Prototyp traktora ZŤS 645 z deväťdesiatych rokov predstavoval snahu rozšíriť program i o verzie nižšej výkonovej triedy

103 kW/140 ks. Na prvý pohľad sa traktory URIIC odlišovali novou hranatou kabínou VLAD. Inovované prevodovky mali plne synchronizované všetky prevodové stupne, štandardná maximálna rýchlosť bola 30 km/h, pri niektorých verziách zväčšená na 35 km/h, na želanie bolo možné montovať tiež reduktor plazivých rýchlostí, ktorý umožňoval lepšie nasadenie stroja napríklad pri melioračných prácach, či pri komunálnych službách a údržbe ciest. Do traktorov URIIC bol na rozdiel od predchádzajúcich verzií montovaný aj druhý hydraulický okruh, predný vývodový hriadeľ a predný trojbodový záves, čo umožňovalo rozšíriť okruh používaného náradia a tým i možnosti jeho nasadenia. Sériová výroba však bola zavedená až v roku 1989, kedy vzniklo takmer 300 traktorov URIIC, v ďalšom roku už viac ako 1700 kusov (pri paralelnej produkcii so starším modelom URIIB) a do konca roku 1992 bolo celkovo vyrobených viac ako 5000 traktorov radu Zetor URIIC. Produkcia pokračovala aj v ďalšom období už len pod značkou ZŤS a vo výrazne menších objemoch.

URIV

Na vývoji novej generácie unifikovaného radu URIV (Zetor Brno pracoval v rovnakom období na vývoji URIII) sa začalo v spoločnom Československo-poľskom konštrukčnom stredisku v Martine pracovať ešte začiatkom osemdesiatych rokov. Išlo o traktory úplne novej konštrukcie s novým vývojom všetkých dôležitých agregátov a uzlov. URIV obsahoval celkom 12 typov v 7 výkonových triedach: 8311/8345 - 10311/10345 - 11311/11345-12311/12345 - 14345 - 16345 vrátane novej najvýkonnejšej verzie 18345 vybavenej prepíňaným 6-valcovým motorom s medzichladičom plniaceho vzduchu s výkonom 136 kW/180 ks. Aj ďalšie verzie boli poháňané novými 4- a 6-valcovými motormi radu URIV vyvinutými vo Výskumno-vývojovom ústave ZŤS v Martine. Prevodovka bola pôvodne vyvíjaná v spolupráci so ZVL Považské strojárne (sériová verzia však bola vybavená novou prevodovkou ZŤS), predné poháňané nápravy novej konštrukcie boli zo ZŤS Vlkanová. Došlo tiež k výraznému zväčšeniu zdvihovej sily v zadných trojbodových ramenách. Prototypy a neskoršie prvé série traktorov mali hranatú kabínu s novým dizajnom VLAD, ktorá obsa-



Traktor ZŤS 18345, predstaviteľ novej generácie URIV zavedenej do sériovej výroby od roku 1995



ZŤS 16445 SUPER - posledná väčšia modernizácia realizovaná v rokoch 1998-1999

hovala už aj klimatizáciu a niekoľko elektronicky riadených ovládacích a kontrolných prvkov. V rámci vývoja novej generácie traktorov boli ešte v polovici osemdesiatych rokov postavené aj prototypy s modernou zaoblenou kabínou. V ZŤS VVÚ pracovali v tom čase napríklad aj na verzií traktora s diaľkovým ovládaním pomocou rádiového signálu a ďalších inovatívnych riešení. Vývoj traktorov radu URIV bol nakoniec vzhľadom k zmenenej ekonomickej situácii dokončený až v roku 1995 už bez účasti poľskej strany a produkcia nedosiahla výraznejších počtov.

V rámci obchodnej politiky sa pri traktoroch vyrobených v Martine v rokoch 1978-1992 používalo označenie Zetor, za čo ZŤS hradil Zetoru pravidelné poplatky. Pri modernizovaných traktoroch URIIB a URIIC sa však okrem označenia Zetor na kapote nachádzalo už aj logo ZŤS, ktoré identifikovalo výrobcu, a to najčastejšie na prednej maske a v podobe nálepky umiestnenej na kabíne. Situácia sa začala meniť po roku 1990, kedy sa na martinských traktoroch začalo objavovať i samostatné označenie ZŤS a od roku 1993 už došlo k prakticky úplnému ukončeniu používania ochrannej známky Zetor. Nasledovalo tiež výrazné obmedzenie obchodných vzťahov s podnikom Motokov, čo sa rýchlo a veľmi negatívne prejavilo na exporte a tým aj na celkovom objeme produkcie. V tom čase už konkurenčná spoločnosť Zetor prišla navyše na trh s novým modelovým radom URIII, ktorý výkonnovo čiastočne prekryval vtedajšiu ponuku ZŤS a predstavoval pre ňu veľmi zdatnú konkurenciu. V snahe preklenúť obdobie do ukončenia vývoja a nábehu výroby novej generácie prišiel v roku 1993 inovovaný rad URIIC Super, ktorý kombinoval niektoré prvky pôvodného a novo pripravovaného traktora URIV (zadný most, prevodovka, brzdy). Traktory niesli typové označenie ZŤS 10245.S - 11245.S - 12245.S - 14245.S-16245.S (až na výnimky boli vtedy vyrábané prakticky už len verzie s prednou poháňanou nápravou) a vo výrobe sa udržali aj po zavedení URIV. Objem produkcie však bohužiaľ aj naďalej klesal a v druhej polovici deväťdesiatych rokov dosahoval rádo vo už len niekoľko stoviek traktorov za rok. V tom období došlo k pokusu obnoviť spoluprácu so Zetorom pri vývoji a výrobe traktorov väčších výkonov, resp. s Motokovom pri ich exporte, ale k naplneniu tohto zámeru bohužiaľ už nedošlo.



Traktor ZŤS 18345, predstaviteľ inovovaného modelového radu URIV (foto Martimex Alfa)

URII Super a URIV - M1998/1999

Už len labuťou piesňou tak bolo predstavenie inak pomerne vydarenej zásadnej inovácie traktorov URII Super (URIIC Super) a URIV modelového roku 1998/1999, ktoré sa na prvý pohľad odlišovali úplne novou karosériou a kabínou moderných tvarov. Minimálne po stránke dizajnu tak boli schopné držať krok s konkurenciou svetových značiek, ktoré sa v tom čase už začali výraznejšie presadzovať aj na domacom trhu. Ponuka sa koncentrovala na najžiadanejšie, teda najvýkonnejšie typy traktorov s novým označením ZŤS 11445-12445-14445-16445 (URII Super), resp. ZŤS 14345-16345-18345 (URIV) vybavené inovovanými motormi Martin Diesel (nový obchodný názov motorov URII/URIV po roku 1993). Niekoľkokrát transformovaný štátny podnik ZŤS Martine sa ale v tom čase opakovane dostával do existenčných problémov (v roku 1999 napríklad vyrobil okrem iného len 280 traktorov) a v roku 2002 definitívne ukončil produkciu. Zachovať výrobu traktorov sa následne pokúsila exportná spoločnosť Martimex Alfa, ktorá okrem domácich objednávok získala i niekoľko zaujímavých zahraničných zákaziek.

Posledná séria traktorov ZŤS tak bola vyrobená v dielňach podniku Martimex vo Vrútkach a následne v spoločnosti LKT v Trstenej na spoločnej montážnej linke s lesnými ťahačmi LKT.

◀ Posledné série traktorov ZŤS dokončili v LKT Trstená (foto Martimex Alfa)

Lexus LC 500 Convertible



ELEGANTNÁ PLÁTENNÁ STRECHA SA LADNE ZLOŽÍ

Model LC Convertible je prvým automobilom v histórii značky Lexus vybaveným látkovou, elektricky ovládanou skladacou strechou. Vyvinúť mäkkú konštrukciu, ktorá by zodpovedala imidžu takého výnimočného auta, si vyžiadalo obrovské množstvo práce. Prepracovaný systém umožňuje otvorenie a zatvorenie strechy za 15 sekúnd, a to nielen pri státi, ale aj počas jazdy.

Najskôr bolo vypracovaných množstvo projektov, desiatky prototypov a urobené tisíce testov, ktoré priniesli výsledok v podobe unikátnej strešnej konštrukcie. Strecha modelu LC 500 Convertible zaručuje komfort a odhlučnenie na takmer rovnakej úrovni ako pri verzii kupé. Pomocou počítačových simulácií sa podarilo v látkovej konštrukcii vytipovať miesta, na ktorých sa môže do vnútra vozidla dostať najviac vonkajšieho hluku. Tieto body boli dodatočne utlmené materiálmi absorbujúcimi zvuk. Zbytočný hluk nevytvára ani samotný hydraulický motor, ktorý strechu uvádza do pohybu.

Spôľahlivosť je charakteristickým znakom značky Lexus. Každý prvok sa pri nových modeloch dôkladne testuje. Inžinieri skúšali mechanizmus strechy tak, že ho 18000x zložili a rozložili. Okrem počítačových simulácií bol systém podrobený aj reálnym skúškam pevnosti, ktorých výsledky hovoria jasnou rečou. Za predpokladu, že strešný mechanizmus sa bude využívať každý deň, bude bez poruchy slúžiť takmer 50 rokov.

Vlastnosti auta boli preverené aj v priemyselnej mrazničke pri -18 °C. Vozidlo malo zloženú strechu, aby sa otestovala odolnosť interiéru voči veľmi nízkym teplotám. Hneď po ľadovej komore ukázalo svoju výnimočnosť v drsných podmienkach na trati. Model LC 500 Convertible v testoch obstál a dokázal, že spĺňa najvyššie nároky v každom ročnom období.



ĽAHKÁ KONŠTRUKCIA A NÍZKO POLOŽENÉ ŤAŽISKO

Už v štádiu projektovania sa venovalo množstvo pozornosti testovaniu v aerodynamickom tuneli. Skladacia, látková strecha nesmela narušiť aerodynamiku kabrioletu. Výber materiálov bol veľmi dôležitý aj kvôli potrebe zmenšiť hmotnosť celého mechanizmu. Preto sa zvolila kombinácia hliníka a horčíka.

Inžinierom sa podarilo dosiahnuť skvelé vlastnosti pri jazde s otvorenou aj zatvorenou strechou. Vďaka prelisom karosérie prúdi vzduch okolo nej požadovaným smerom. Po otvorení strechy sa vysunie aj aerodynamický deflektor, ktorý má v prípade luxusného kabrioletu podobu malého priehľadného okienka za chrbtom členov posádky. Ten zoslabuje turbulencie v interiéri a umožňuje jazdiť aj pri väčších rýchlostiach v špičkovom pohodlí a tichu.



ATMOSFÉRICKÝ MOTOR V8 POD KAPOTOU

Model LC 500 Convertible takisto umožňuje vychutnať si zvuk jedného z posledných atmosférických motorov V8 dostupných na trhu. Pohonná jednotka so zdvihovým objemom päť litrov dosahuje výkon 341 kW a krútiaci moment 530 Nm. Z 0 na 100 km/h zrýchli za 5 sekúnd a kabriolet dosiahne najväčšiu rýchlosť 270 km/h.

Lexus LC 500 Convertible z modelového roku 2024 bude vybavený 12,3-palcovým dotykovým HD displejom, informačno-zábavným systémom Lexus Link Pro, inteligentným hlasovým asistenčným systémom Hej Lexus, cloudovou navigáciou, bezdrôtovým pripojením smartfónu cez Apple CarPlay® a káblovým cez Android Auto™. Pomocou aplikácie Lexus Link môže vodič na diaľku aktivovať vyhrievanie alebo chladenie interiéru. Balík aktívnych bezpečnostných systémov Lexus Safety System + bol doplnený o nové funkcie, ktoré pomáhajú predchádzať kolíziám vo viacerých situáciách a poskytujú vodičovi lepšiu podporu.



Na slovenskom trhu je model LC 500 Convertible k dispozícii v 5 stupňoch výbavy (Luxury, Luxury Top, Sport+, Bespoke Marina a aktuálne aj v limitovanej edícii Ultimate Edition). Zákazníci si môžu vybrať nielen z niekoľkých možností atraktívneho farebného vyhotovenia karosérie, ale v závislosti od výbavy aj viacerých farebných kombinácií interiéru. Strecha môže byť taktiež v závislosti od zvolenej výbavy béžová, modrá, čierna.

LAND ROVER DISCOVERY SPORT

LUXUSNÝ INTERIÉR, VŠESTRANNEJŠIA PONUKA. NAJMODERNEJŠIA TECHNOLOGIA



Discovery Sport vznikol ako všestranný model so siedmimi sedadlami pripravený na rodinné dobrodružstvá. Rozsiahlo prepracovaný nový interiér vyžaruje moderný luxus, v rámci ktorého môžu klienti na elegantnej dotykovej obrazovke s jedným zakriveným sklom využívať najnovší informačno-zábavný systém Pivi Pro2, ako aj všetky praktické úložné priestory, konfigurácie sedadiel a wellness technológie, vďaka ktorým si tento model získal obľubu medzi modernými rodinami s aktívnym životným štýlom. Na dotyk precízne spracované materiály vytvárajú v kabíne pocit kvality a luxusu. Interiér je presvetlený, priestranný a vzdušný, so sedadlami v kino štýle pre optimálny výhľad zo všetkých troch radov. Pociť priestoru umocňuje na požiadanie dodávaná panoramatická presklená strecha.



Prepracovaný interiér Discovery Sport obsahuje novú voliacu páku automatickej prevodovky obklopenú tmavým eloxovaným hliníkovým obložením a elegantný trojramenný multifunkčný volant. K dispozícii je aj mäkká koža Windsor, modely S a SE ponúkajú aj textilie bez kože a v interiéri nechýbajú ani tlačidlá, ktoré môžu spolupracovať s infotainmentom Pivi Pro, alebo aktivovať virtuálneho hlasového asistenta. Klienti, ktorí si neželajú kožu, si môžu vybrať poťah Suedecloth v kombinácii s luxusne mäkkým nekoženým materiálom Luxtec vyrobeným z recyklovaného polyesterového mikrovlákna. Všestranný a priestranný interiér modelu Discovery Sport, ktorý je k dispozícii s piatimi či so siedmimi sedadlami, poskytuje veľkorysý priestor a pohodlie pre všetkých - s až 24 možnými konfiguráciami



sedadiel. Druhý rad sedadiel sa posúva a sklápa v pomere 40:20:40, za ním je batožinový priestor s objemom až 1794 litrov po sklopení operadiel zadných sedadiel. Elektricky ovládané veko batožinového priestoru umožňuje bezproblémové nakladanie a vykladanie.

Každý model Discovery Sport teraz štandardne dostal digitálny prístrojový panel a preraďovacie páčky na volante, zatiaľ čo prepracovaná a zjednodušená stredová konzola sa môže pochváliť novým elegantným plávajúcím 11,4-palcovým zakriveným skleneným dotykovým displejom. Najnovšia zostava infotainmentu Pivi Pro2 obsahuje trvalo prístupné bočné panely, ktoré poskytujú skratky ku kľúčovým ovládacím prvkom a funkciám vozidla, ako sú médiá, hlasitosť, klíma a navigácia. To umožňuje používateľom prístup k 90 percentám úloh dvoma klepnutiami z domovskej obrazovky.

Pohodlie zlepšuje aj štandardne dodávaná bezdrôtová technológia Apple CarPlay™ 12, ktorá uľahčuje ovládanie hlavných funkcií. Štandardnou výbavou pre dokonalé pripojenie je aj Android Auto®. Prepracovaná stredová konzola vytvára odkladací priestor a štandardne umožňuje bezdrôtové nabíjanie zariadení, vďaka čomu je Discovery Sport jedným z najpriestrannejších vozidiel s otvorenými odkladacími priestormi v oblasti prednej konzoly vo svojej triede, pričom rodiny ocenia ich vynikajúce každodenné využitie³. Okrem toho sú v každom rade sedadiel k dispozícii dva nabíjacie konektory USB-C, aby

boli všetci plne pripojení. Možnosti nabíjania dopĺňa 12 V napájanie v druhom rade sedadiel a v batožinovom priestore. Klienti, ktorí sa rozhodnú pre verziu so siedmimi sedadlami, môžu v treťom rade využiť aj vlastné výdychy klimatizácie a nabíjanie cez USB-C.

Discovery Sport má na palube jednu z najsofistikovanejších technológií na úpravu kvality vzduchu v interiéri³, ktorá je k dispozícii vďaka systému Cabin Air Purification Plus⁸. Systém s filtráciou PM2,5 a detegovaním CO₂ pomáha monitorovaním a riadením úrovne CO₂ v interiéri podporovať pohodu celej posádky, ako aj zlepšovať bdelosť vodiča. Pokročilý systém kombinuje technológiu nanoe™ X na boj proti patogénom a pomáha výrazne redukovať zápach, baktérie a alergény, zatiaľ čo technológia Air Quality Index (AQI)¹⁰ umožňuje klientom sledovať na obrazovke kvalitu vonkajšieho ovzdušia v ich mieste, ako aj v cieľovej destinácii.

Discovery Sport ponúka aj jeden z najkomplexnejších balíkov kamerových technológií vo svojej triede³. Väčšiu istotu poskytujú vodičovi 3D priestorové kamery⁹ a technológia ClearSight Ground View™, ktorá prenáša obraz na 11,4-palcovú dotykovú obrazovku. Systém ClearSight Rear View Mirror™ poskytuje nerušený výhľad za vozidlo bez ohľadu na to, čo sa nachádza v batožinovom priestore.

Inovovaný model Discovery Sport sa vyznačuje aj jemnými úpravami exteriéru, ktoré zdôrazňujú jeho charakteristickú Discovery DNA.





PREDSTAVUJEME

Maybach Night Series



NOVÝ VZHĽAD so špecifickými exteriérovými a interiérovými prvkami

Značka Mercedes-Maybach predstavila dizajnový balík výbavy Night Series na exkluzívnom koktailovom večierku v súkromnej rezidencii v historickej štvrti Greenwich Village v New Yorku. Progressívna výbava Night Series je určená pre tri typy Mercedes-Maybach, ktoré sú vybavené prvkami so vzhľadom tmavého chrómu, detailmi v ružovozlatej farbe a novým dizajnom kolies s tmavým lesklým vzorom Maybach, ako aj vzorom rybej kosti v interiéri. Paleta farieb Night Series s motom „čierne emblémy a podsvietenia“ (Black labels and backlights) dopĺňa mystickú úvodnú animáciu v používateľskom rozhraní. Každý typ sa okrem toho vyznačuje aj vlastným jedinečným dizajnovým rukopisom:



Discovery Sport S dostal spodné prahy vo farbe karosérie, novú kontrastnú mriežku chladiča v lesklom čiernom vyhotovení s typickým šesťuholníkovým motívom Discovery, strieborné ochranné lišty Indus a nápis Bright Atlas Discovery na kapote. Dynamické modely sú asertívnejšie a účelnejšie, s kontrastnou strechou a vonkajšími prvkami – vrátane nápisu Discovery, mriežky chladiča, spodných prahov karosérie a spodných nárazníkov, pričom všetky majú výrazný lesklý čierny povrch. Lesklé čierne detaily predných „pazúrov“ na nárazníkoch a podbehoch kolies umocňujú účelný postoj s trojdielnymi prednými otvormi na prívod vzduchu, ktoré predstavujú jasný dizajnový znak modelov Discovery.

Odvážne nové voliteľné vzory diskov kolies z ľahkých zliatin zahŕňajú 21-palcové disky v lesklej čiernej a 19-palcové disky v lesklej čiernej alebo diamantovej povrchovej úprave. Paletu farieb karosérie rozširuje modrý lak Varesine Blue.

Discovery Sport aj naďalej ponúka rad úsporných plug-in hybridných a mild hybridných pohonov, ktoré sa vyznačujú malou spotrebou a veľkým výkonom¹³. Nová chémia batérie modelu P300e ponúka zlepšený dojazd v reálnom svete do vzdialenosti až 47 km – čo je dojezd na absolvovanie 90 % priemerných denných jazd v tichom elektrickom režime. Klienti si tiež môžu byť istí, že nabíjanie ich plug-in hybridu bude rýchle a jednoduché. Nabitie z 0 na 80 % trvá iba 30 minút, pričom štandardná výbava zahŕňa aj nabíjanie jednosmerným prúdom. Plug-in hybrid kombinuje 1,5-litrový prepĺňaný trojvalcový motor Ingenium s elektromotorom a lítium-iónovou batériou s kapacitou 14,9 kWh, čo umožňuje bezproblémové napredovanie kdekoľvek sa človek ocitne a elektrický dojazd podľa WLTP až do vzdialenosti 61 km⁴. Súčasťou tohto pohonu je 8-stupňová automatická prevodovka, všetky ostatné verzie pohonu majú 9-stupňovú automatickú prevodovku.

Ponuku pohonov dopĺňajú zážihové motory P250 a P200 Ingenium a vznetrové motory D200 a D165 Ingenium. Pri oboch typoch motorov poskytujú pokročilá mild hybridná elektrická technológia hladký chod funkcie štart-stop, čo zlepšuje pohodlie jazdy v meste. Pomocou štartovacieho alternátora-generátora poháňaného remeňom a akumulátora sa energia, bežne stratená pri spomaľovaní, zbiera a vracia sa späť do 48-voltovej batérie, čo prispieva k zlepšeniu výkonu a úspore paliva. Model Discovery Sport teraz možno na Slovensku objednávať za cenu od 53 214 € (pre model Land Rover Discovery Sport D165 S).

¹ Sedem sedadiel nie je k dispozícii pre plug-in hybridné modely.

² Funkcie, možnosti a dostupnosť Prívi Pro závisia od trhu – dostupnosť na lokálnom trhu a úplné podmienky si overte u svojho predajcu. Niektoré funkcie si vyžadujú vboďnú SIM kartu s vboďnou dátovou zmluvou, ktorá si po počiatočnom období, ktoré vám odporučí váš predajca, bude vyžadovať ďalšie predplatené. Mobilné pripojenie nie je možné zaradiť vo všetkých lokalitách.

³ Pri meraní oproti uzavretej triede konkurentov k 3. 3. 2023.

⁴ Uvedené údaje sú výsledkom oficiálnych testov výrobcu v súlade s legislatívou EÚ s plne nabitou batériou. Len pre účely porovnania. Údaje zo skutočného sveta sa môžu líšiť. Hodnoty CO₂, spotreby paliva, spotreby energie a dojazdu sa môžu líšiť v závislosti od faktorov, ako sú štýl jazdy, podmienky prostredia, zaťaženie, použité kolesá, namontované príslušenstvo, skutočná trasa a stav batérie. Uvedené údaje sú pre európske trhy EÚ6. Ďalšie údaje o spotrebe paliva a dojazde sú zverejnené na www.landrover.com alebo dostupné u vášho predajcu.

⁵ Priemerná denná dĺžka cesty (51 km) vypočítaná pomocou údajov InControl z 30 trhov po celom svete pre vozidlá Discovery Sport v rokoch 2019 až 2022. Za predpokladu plne nabitie batérie.

⁶ Pri použití 50 kW rýchlonabíjačky s jednosmerným prúdom. Časy nabíjania sa môžu líšiť v závislosti od mnohých faktorov vrátane veku, stavu, teploty a aktuálneho stavu nabitia batérie, použitého zariadenia a trvania nabíjania.

⁷ Softvér Over The Air podlieha súhlasu vodiča, pripojeniu k sieti a dostupnosti na trhu.

⁸ Výskum spoločnosti Texcell realizovaný v roku 2020 pre spoločnosť Panasonic a jej výsledky.

⁹ ClearSight GroundView™ závisí od voliteľnej 360-stupňovej priestorovej kamery. Obrázok nie je priamym prenosom. Skontrolujte bezpečnosť okolia. V súlade s miestnymi predpismi.

¹⁰ Len na prepojených britských, európskych a amerických trhoch. Výskum spoločnosti Texcell realizovaný v roku 2020 pre spoločnosť Panasonic a jej výsledok.

¹² Apple CarPlay je ochranná známka spoločnosti Apple Inc.

¹³ Naftový mild hybrid závisí od trhu.

Mercedes-Maybach EQS SUV: Po aprílovej svetovej premiére v Číne si vozidlo EQS SUV ako prvý elektrický Mercedes-Maybach možno objednať vo vyhotovení s balíkom Night Series. Jednotlivé reflektory zdobi emblém Maybach na ružovozlatom podklade, ako aj zušľachtenie z tmavého chrómu. Kryt masky chladiča skrášľujú pre značku Maybach typické úzke prúžky so špeciálnym hĺbkovým efektom v tmavom chróme. Vložky otvorov na prívod vzduchu v prednom nárazníku sú zušľachtené tmavo pochrómovaným vzorom pozostávajúcím z mnohých malých emblémov Maybach. EQS SUV prichádza s mnohými zvyrazňujúcimi prvkami a detailmi: bočné okná majú veľkorysý, vysokoleštený čierny lemovania v 3D dizajne. Zadný spojler a strešný spojler dopĺňajú športovo-aerodynamický vzhľad vozidla. Nášľapná doska je zušľachtená čiernou farbou a emblémom Maybach v tmavom chróme. Balík Night Series pre EQS SUV je k dispozícii v kombinácii s lakmi vo farbe obsidiánová čierna, diamantová biela bright MANUFAKTUR a s exkluzívnym dvojfarebným lakovaním v kombinácii obsidiánová čierna/mohavská strieborná. Interiér je vystlaný kobercom Econyl a koža napa bola vyčinená s použitím rastlinných čínidiel. K dispozícii je vo farebných kombináciách čierna a čierna pearl s kontrastnými švami vo farbe tmavá bazaltová sivá alebo krištáľová biela. Obloženie pozostáva z ozdobného prvku so vzorom rybej kosti s otvorenými pórmami a striebornými hliníkovými lizénami.

Mercedes-Maybach S: Už pôvodný Mercedes-Maybach S predstavoval etalón komfortu a hodnotnosti, Night Series opäť posúva luxus a kultivovaný športový charakter na vyššiu úroveň. Night Series pre Triedu S je okrem rôznych lakov v odtieňoch sivej, čiernej a bielej farby k dispozícii aj exkluzívne dvojfarebné lakovanie v kombinácii ónyxová čierna/mohavská strieborná. Ušľachtilé detaily ako ružovozlatá farba v reflektoroch a tmavé pochrómované prvky zvyrazňujú elegantnú, pre-

dĺženú siluetu. Dizajn je zvyraznený dvoma viditeľnými koncovkami výfuku v tmavom chróme a čiernej farbe. Zatiaľ čo už ikonický interiér Triedy S posúva luxus na vyššiu úroveň, Night Series rozširuje exkluzivitu o dva varianty interiéru: čierny s kožou napa vo farbe čierna pearl alebo na želanie vo farbe sýtočierna/čierna MANUFAKTUR. Hodnotu interiéru v kombinácii čierna/koža napa vo farbe čierna pearl zvyrazňuje ušľachtilý perleťový efekt spolu so zlatosivými lesklými obrubami.

Mercedes-Maybach GLS: Celá predná časť GLS Night Series je zušľachtená elegantnými tmavými pochrómovanými prvkami, ku ktorým patria stojatá hviezda Mercedes na kapote motora, mriežka chladiča, ozdobné prvky a logo Maybach ako vzor v bočnom otvore na prívod vzduchu. Reflektory majú decentné, hodnotné detaily v ružovozlatej farbe, pri pohľade z boku sú viditeľné rôzne ušľachtilé tmavé pochrómované prvky. Povrch nášľapnej dosky je tmavo cloxovaný. Exkluzívne 23-palcové disky majú vložky so vzorom Maybach a pri pohľade z boku zvyrazňujú charakteristický vzhľad vozidla. Okrem laku vo farbe biela alebo obsidiánová čierna si v rámci Night Series pre GLS možno objednať aj exkluzívne dvojfarebné lakovanie v kombinácii obsidiánová čierna/mohavská strieborná. Model ponúka aj dve elegantné vnútorné výbavy. Prvou je čierna v kombinácii s kožou napa vo farbe čierna pearl, druhou krištáľová biela so zvyrazňujúcimi prvkami vo farbe čierna pearl. Ušľachtilý vzor rybej kosti a strieborné lizény podčiarkujú kvalitné remeselné spracovanie prvkov výbavy.

Objednanie Night Series pre Mercedes-Maybach Triedy S je možné už teraz. Pre Mercedes-Maybach EQS SUV bude k dispozícii súčasne s uvedením na trh, pre Mercedes-Maybach GLS od začiatku roka 2024.



Športová silueta SUV, solistikovaný interiér

Úplne nový typ Honda ZR-V bol skonštruovaný tak, aby vzbudzoval dôveru, podnecoval slobodu a oslovil široké spektrum európskych zákazníkov. Využíva konštrukčný základ typu Honda Civic (na vstupnom obr. sú oba typy). Vypĺňa medzeru medzi typmi HR-V a novým CR-V, je najnovším SUV značky Honda, ktoré je štandardne vybavené oceňovaným hybridným pohonom e:HEV. Prepracovaný pre jeho použitie v tomto type naďalej ponúka jedinečnú zmes výnimočného výkonu a účinnosti na všetkých typoch ciest, od diaľnice až po poľné cesty. Čistý, ale výkonný štvorvalcový motor s priamym vstrekaním paliva so zdvihovým objemom 2 litre tak v spolupráci s dvoma elektromotormi prináša zaujímavý výkon, ktorý sa zvyčajne spája so športovými hatchbackmi.

Elegantný dizajn exteriéru ZR-V je definovaný nadčasovou kombináciou hladkých nepretržitých plôch, ktoré prechádzajú z prednej do zadnej časti, s presnými medzerami medzi panelmi a presne definovanými detailmi, ako je napríklad ostro zalomená línia pásu. Rozmery sa radí do strednej ponuky európskych SUV značky Honda a poskytuje výnimočnú priestornosť, praktickosť a komfort v kompaktnom balení. Počas procesu navrhovania sa inžinieri spoločnosti Honda zamerali na vytvorenie štýlovej, elegantnej kabíny, ktorá jemne integruje a maximalizuje užitočné funkcie, čím zabezpečuje vzhľadovú aj funkčnú estetiku kabíny. To umožňuje jednoduché používanie v každodennom živote vďaka množstvu odkladacích miest a užitočných funkcií, ako sú napríklad viaceré USB sloty na nabíjanie. Kvalitné materiály, detailné povrchové úpravy a jemné osvetlenie dotvárajú

prvotriednu atmosféru. Nízko položená prístrojová doska a vyvýšená stredová konzola spolu s plyšovými chráničmi kolien a laktovými opierkami pôsobia na cestujúcich útulne, zatiaľ čo sofistikovaná technológia HMI udržiava vodiča a cestujúcich v spojení s okolitým svetom, okrem iného s funkciami Apple CarPlay a Android Auto.

ZR-V je najnovším vozidlom značky Honda, ktoré je štandardne vybavené pokročilým balíkom technológií Honda SENSING. V kombinácii s komplexným systémom bezpečnostných vankúšov a pôsobivou výkonnosťou pri všetkých kolíziách dosahuje ZR-V vysokú úroveň aktívnej aj pasívnej bezpečnosti.

„Úplne nový typ ZR-V bol vyvinutý s cieľom vytvoriť SUV, ktoré sa

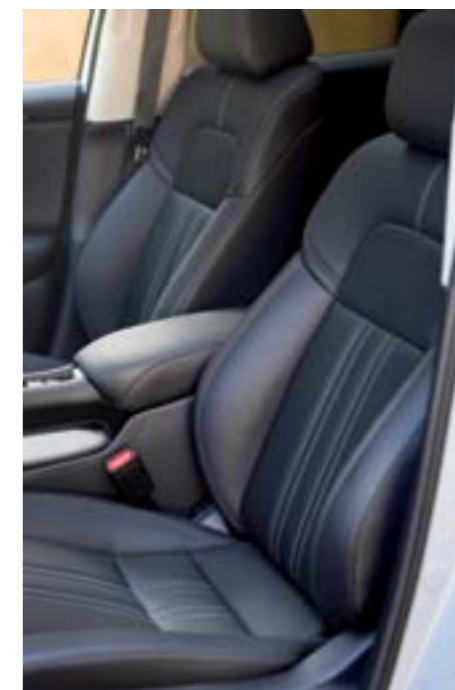


nepodobá na iné vozidlá a ktoré prináša špičkovú úroveň praktickosti, použiteľnosti a komfortu v danom segmente, ako aj odvážny a silný vzhľad a nádherne prepracovaný interiér. Okrem toho sme chceli vytvoriť vzrušujúce SUV, ktoré poskytuje citlivý a pútavý zážitok z jazdy,“ hovorí Yutaka Kato, vedúci veľkého projektu ZR-V. „Veríme, že ZR-V ponúka dokonalý balík, ktorý spĺňa jedinečné požiadavky zákazníkov v celej Európe, ktorí požadujú výnimočný výkon a dynamiku, každodennú všestrannosť, krásny, elegantný dizajn a účinnú hybridnú pohonnú sústavu, ktorou je značka Honda preslávnená.“



Odvážna a imponantná silueta ZR-V osloví zákazníkov, ktorí chcú športovo a sofistikovane vyzerajúce SUV s hladkými povrchmi, odvážnou prednou časťou, ktoré vytvárajú elegantný vzhľad. Technici spoločnosti Honda sa zamerali najmä na funkčnosť dizajnu, takže každý panel a komponent bol optimalizovaný tak, aby uľahčil viditeľnosť a zlepšil aerodynamické vlastnosti. Tęto čistej siluete napomáha využitie laserového spájkovania pri spájaní strešných panelov, ktoré nevyžaduje toľko spojov, a vo výsledku zaisťuje hladký povrch na väčších plochách karosérie. Snaha o nepretržovanú líniu siaha aj do inteligentného dizajnu kľučiek dverí, kde už nie sú potrebné deliace čiary medzi samotnou kľučkou a zámkom dverí. Prednej časti dominuje štylizovaná mriežka chladiča v lesklej čiernej farbe, ktorú vo výbavách Elegance a Advance tvoria výrazné vertikálne pruhy, zatiaľ čo modely Sport dostávajú jedinečný voštinový povrch. Štíhle reflektory sú zvýraznené vyrezávaným predným nárazníkom, ktorý pôsobí definovaným, tvarovaným dojmom, s charakteristickými líniami, ktoré sa tiahnu od kapoty a pod skupinou svetiel, aby ju rámovali, čím jej dodávajú tón a hĺbku.

Pod svetlami sa v prednom nárazníku nachádza diskretná vertikálna štrbina pred predným kolesom, ktorá znižuje celkový odpor vozidla. Športové verzie získavajú upravený dizajn nárazníka s ďalším lesklým čiernym obložením okolo vstupnej časti vzduchovej clony, ktoré zdôrazňuje apertúru (otvor) a športový podtón typu ZR-V. Sebavedomý exteriér ZR-V zvýrazňuje štylizovaný spodný obklad karosérie, ktorý obopína najnižšie časti vozidla a zahŕňa predný a zadný nárazník, bočné prahy a podbehy kolies. Vo výbave Elegance je povrch týchto komponentov textúrovaný, zatiaľ čo výbavy Sport a Advance majú lesklú čiernu povrchovú úpravu. Dvojité oblúky podbehov kolies zdôrazňujú pevný základ vozidla. Boky sú bez zbytočných detailov a záhybov, čo vedie k rafinovanému, elegantnému vzhľadu. Charakter dotvára jasne definovaná čiara obvodu, ktorá prechádza po celej dĺžke vozidla. Zadná časť karosérie s detailnou líniou prechádzajúcou naprieč vozidlom dodáva vozidlu definovaný tvar a šírku, čo ešte viac umocňuje štíhle, horizontálne zadné združené svetlá. Ich vnútorné usporiadanie je jedinečné a dodáva vozidlu ZR-V výrazný, ľahko identifikovateľný vzhľad, a to aj v noci. Výbavy Sport a Advance majú dvojitý výfuk, ktorý je zakončený lešteným chrómovaným rámčekom s veľkým leskom a stredovým modrošedým lemom, ktorý dodáva zadnej časti vozidla ďalšiu hĺbku a definovaný vzhľad.



Aerodynamické štýlové prvky sú integrované na celom vozidle a sú doplnené hladkými, ničím nerušenými povrchmi pre dokonalé prúdenie vzduchu okolo vozidla. Spoiler veka batožinového priestoru je navrhnutý tak, aby dopĺňal dizajn zadných združených svetiel a pomohol optimalizovať prúdenie vzduchu po celom vozidle. Tiež uhol spojlera bol optimalizovaný pre ideálny „odtrh“ prúdiaceho vzduchu na zadnom paneli. V spojení so vzduchovou clonou a optimalizovanými sekciami pod podlahou je pri type ZR-V obmedzená veľkosť oblasti aerodynamických strát, čo vozidlu poskytuje najlepší aerodynamický výkon v danej triede.

S výškou 1620 mm (bez nákladu), šírkou 1840 mm a dĺžkou 4568 mm a rázvorom náprav 2657 mm sa ZR-V presne začleňuje do súčasného radu SUV značky Honda. Vozidlo je o 50 mm širšie ako HR-V a o 59 mm nižšie ako CR-V, je kompaktné a zároveň priestranné a ponúka presvedčivú rovnováhu schopností, priestrannosti a všestrannosti. Zákazníci si pri uvedení na trh môžu vybrať z piatich farieb exteriéru: Diamond Dust Pearl, Ruse Black Metallic, Radiant Red Metallic, Platinum White Pearl a Still Night Blue Pearl. ZR-V má štandardne 18-palcové disky kolies z ľahkej zliatiny s povrchovou úpravou Pewter Gray pre výbavu Elegance a Matt Berlina Black pre výbavu Sport, zatiaľ čo výbava Advance ponúka diamantový výbrus a povrchovú úpravu Berlina Black, teda aj prémiovejší vzhľad.



Konštruktéri použili v celej kabíne kvalitné materiály a na často používaných plochách mäkké materiály príjemné na dotyk. Veľká deväťpalcová dotyková obrazovka je umiestnená uprostred širokej hornej časti prístrojovej dosky, ktorá sa tiahne cez prednú časť kabíny a umocňuje tak pocit širokého bočného priestoru. Obklopujúca prístrojová doska a veľká stredová konzola spolu s plyšovými opierkami kolien a laktovými opierkami poskytujú cestujúcim prvotriedne pohodlie. Digitálne modelovanie pri navrhovaní a vývoji interiéru vyústilo v unikátny ryhovaný vzhľad všetkých obložení dverí a vnútorných panelov batožinového priestoru. Toto jednotné poňatie poskytuje trvalú prvotriednu povrchovú úpravu. Zoslabuje totiž viditeľnosť odrenín a škrabancov na obložení v oblastiach náchylných na poškodenie pri nastupovaní a vystupovaní.

Delená stredová konzola je navrhnutá špeciálne pre typ ZR-V. Úhľadne začleňuje ovládacie tlačidlá a tlačidlo parkovacej brzdy, ktoré sú optimálne umiestnené pre jednoduché použitie. Tlačidlový volič prevodových stupňov s elektronickým preradením bol prepracova-

ný. Po novom má jedinečný tvar a každé tlačidlo má svoj pohyb. Vodič tak môže jednotlivé funkcie používať intuitívne bez toho, aby musel spustiť oči z cesty.

Trojramenný volant s hladkým koženým povrchom a lesklými čiernymi akcentmi vytvára pre vodiča prémiový pocit. Pohodlie zlepšujú tlačidlá na ovládanie zvuku, telefónu a nastavení na ľavej strane volantu a rozhranie tempomatu a voliča informácií o vozidle na pravej strane. Výbava Advance získala vyhrievaný volant, ktorý sa ovláda tlačidlom diskretne umiestneným na spodnom stredovom ramene volantu. Originálne kovové páčky sú namontované na všetkých stupňoch a ponúkajú plnú kontrolu nad rekuperačnou brzdou silou e:HEV.

Cestujúcim na predných sedadlách poskytuje konštrukcia sedadiel Honda so stabilizáciou tela ešte väčšie pohodlie vďaka dodatočnej driekovej a panvovej opore. Sedadlá obsahujú hrubú odpruženú podložku s drôtenou a živcovou tvarovanou štruktúrou, ktorá je ergonomicky navrhnutá tak, aby pomáhala znižovať únavu vodiča a spolujazdca na dlhých cestách. Sedadlá vzadu boli optimalizované tak, aby cestujúcim pri sedení poskytovali relaxačnú polohu, ako v hatchbacku.

V závislosti od stupňa výbavy sú sedadlá čalúnené látkou, poloakoženým alebo celokoženým variantom s kvalitnými detailmi a prešivaním.

Modely výbavy Elegance majú elegantné čierne látkové čalúnenie sedadiel Mélange s komplexným reliéfnym vzorom, doplnené detailmi na prístrojovej doske. Športová trieda predstavuje štýlovú kombináciu syntetickej kože a kombinovanej tkaniny s vyššími akcentmi a žiarivými striebornými detailmi na podperách. Farebné vyhotovenie vnáša do interiéru hravejšie tóny a dopĺňa ho intenzívny lesklý povrch stredovej konzoly a dverových obložení.

Modely výbavy Advance predstavujú prémiovejší interiér s plynulou kombináciou syntetickej a pravej perforovanej kože s prešivanými detailmi, ktoré sú pretkané kontrastným strieborným akcentom. Ope-radlo a základňa sedadla lemuje pravá koža pre väčšie pohodlie, zatiaľ čo podpery zdobia odolnejšia syntetika, ktorá zaručuje dlhotrvajúcu prvotriednu povrchovú úpravu.

Inžinieri spoločnosti Honda sa zamerali na optimalizáciu usporiadania a ergonomie, aby zabezpečili výnimočný výhľad do všetkých strán a ponúkli pútavý a uspokojivý zážitok z jazdy. Vysoký bod výhľadu po-

skytuje vodičovi široký, ničím nerušený výhľad cez čelné sklo a bočné okná. Výhľad bol maximalizovaný umiestnením A-stĺpikov čo najviac dozadu, montážou inteligentných ramien stieračov s integrovanými dýzami ostrekovačov pod líniu kapoty a neprerušenými líniami panelov naprieč kapotou, ktoré pomáhajú pri výhľade dopredu. Vonkajšie spätné zrkadlá sú tiež namontované na plášti dverí smerom od A-stĺpika, aby sa zmenšil mŕtvý uhol a aby sa v zrkadlách odrážal jasný výhľad po celej dĺžke vozidla, čo zlepšuje istotu pri cúvaní alebo zmene jazdného pruhu.

ZR-V je vybavený veľkým množstvom odkladacích priehradiek a vreciek navrhnutých tak, aby cestujúcim uľahčili život. Vpredu sú dva držiaky na poháre, stredová odkladacia plocha je od verzie Sport vybavená bezdrôtovým nabíjaním mobilného telefónu, a vysoká stredová konzola s odkladacími priestormi pre vodiča a spolujazdca pod pákou prevodovky. V integrovanej priehradke pod konzolou je priestor na uloženie mobilných telefónov a v schránke na stredovej konzole je dostatok miesta na jednoduché uloženie tabletu.



Všestranný zadný batožinový priestor, ktorý vyhovuje aktívnemu životnému štýlu, je vybavený sklopnými sedadlami, deliacou priečkou, výsuvným krytom batožinového priestoru a úložným priestorom pod podlahou. ZR-V ponúka pri plnom obsadení 370 litrov batožinového priestoru, čo je o 20 % viac ako HR-V, a ďalších 921 litrov (spolu 1291 l) po sklopení zadných sedadiel, pričom pri nakladaní ťažkých predmetov používateľom pomáhajú nízky, široký otvor batožinového priestoru a rovná podlaha nákladového priestoru. Elektricky ovládané veka batožinového priestoru je pre výbavu Sport a vyššie štandardom, čo uľahčuje nakladanie a vykladanie s oboma rukami. Systém reaguje na kopnutie pod zadným nárazníkom vozidla a otvorí batožinový priestor, zatiaľ čo funkcia zatvorenia po odchode ho automaticky zatvorí a uzamkne.

INOVATÍVNE TECHNOLOGICKÉ FUNKCIE V LAHKO POUŽITELNOM BALÍKU INFOTAINMENTU

Typ ZR-V je vybavený celým radom inovatívnych technológií, ktoré sú navrhnuté tak, aby používatelia mohli byť v spojení s vozidlom a vonkajším svetom. Jednoduché ovládacie prvky a ľahko čitateľné displeje sú optimalizované tak, aby umožňovali prirodzené a intuitívne používanie. Za volantom vo výbavách Elegance a Sport sa nachádza kvalitný sedempalcový digitálny TFT prístrojový panel, ktorý v spolupráci s analógovým rýchlomerom poskytuje vodičovi kľúčové informácie v prepracovanom a zároveň ľahko čitateľnom formáte. Informácie infotainmentu sa zobrazujú na ľavej strane a informácie o vozidle a jazdných asistenčných systémoch v strede. Do prístrojového panela je integrovaný nový, jednoducho čitateľný merač výkonu, ktorý je teraz prepojený s motorom a poskytuje pútavejšie zobrazenie rýchlosti pri zrýchľovaní vozidla.

Modely výbavy Advance získali plne digitalizovaný 10,2-palcový displej TFT, ktorý bol špeciálne navrhnutý tak, aby čo najjasnejšie

a najvýstižnejšie sprostredkoval cestujúcim množstvo údajov o vozidle a informácií o reálnom svete. Uvedomelý prístup spoločnosti Honda k minimalizácii rozptyľovania a zabezpečeniu plnej kontroly vodiča sa odráža v ovládacích funkciách volantu - otočným ovládačom na ľavej strane volantu sa ovláda zobrazenie infotainmentu, ktorý umožňuje používateľom vybrať funkcie zvuku, telefónu alebo nastavenia, zatiaľ čo otočným ovládačom na pravej strane sa ovláda vozidlo a funkcie asistencie jazdy. Deväťpalcový dotykový displej umiestnený na vrchole prístrojovej dosky poskytuje okamžité a prehľadné zobrazenie informácií pre vodiča a spolujazdca vpredu s kľúčovými informáciami, ako je zvukový výstup, čas a stav vozidla. K dispozícii je aj oblasť záložiek, ktorá registruje až šesť aplikácií, aby sa zabránilo nadmernému prechádzaniu ponukami, zatiaľ čo fyzické tlačidlá a voliče sú zachované pre hlavnú stránku, funkciu späť a hlasitosť, aby sa uľahčilo používanie a zlepšila sa bezpečnosť počas jazdy. Každodenné aplikácie sú prístupné cez dotykový displej ZR-V, ako aj zrkadlenie smartfónov Apple CarPlay a Android Auto. Výbavy Advance majú úplne nový päťpalcový Head-up displej (HUD), ktorý sa premieta na vnútornú stranu čelného skla a vodičovi poskytuje prioritné informácie, ako je rýchlosť, navigácia, funkcie Honda SENSING a prichádzajúce hovory - to všetko pri zachovaní výhľadu.

Na zabezpečenie nepretržitej konektivity pre všetkých cestujúcich je ZR-V vybavené piatimi samostatnými portmi na nabíjanie mobilných zariadení v celej kabíne. Vpredu sa okrem osvetlených portov USB-A a USB-C na rýchle nabíjanie pod voličom prevodovky v stredovej konzole nachádza aj 15-wattová bezdrôtová nabíjacia podložka pre smartfóny. Pre cestujúcich vzadu sú pri vetracích otvoroch v zadnej časti stredovej konzoly umiestnené dva podsvietené porty USB-C s rýchlym nabíjaním.



Pre výbavy Elegance a Sport je súčasťou štandardnej výbavy audio systém s ôsmimi reproduktormi. Výbava Advance je vybavená zlepšeným prémiovým audiosystémom s 12 reproduktormi a veľkokapacitným subwooferom, ktorý bol vyvinutý spoločne so spoločnosťou BOSE, aby kabínu naplnil realistickým zvukom ako v koncertnej sále.

KOMBINÁCIA VEĽKÉHO VÝKONU A ÚČINNOSTI

Na základe uznávanej hybridnej technológie e:HEV spoločnosti Honda je hybridný pohon ZR-V vybavený modernizovanou verziou systému dvoch elektromotorov. Rovnako ako v type Civic e:HEV má teraz pohonná jednotka celkový výkon 135 kW a krútiaci moment 315 Nm, čo umožňuje zrýchlenie z nuly na 100 km/h za 7,8 sekundy. Napriek veľkému výkonu ponúka ZR-V aj skutočnú účinnosť v reálnom svete, kde aktualizovaný pohon e:HEV má spotrebu paliva len 5,7 l/100 km (kombinovaná norma WLTP).

Hybridný pohon kombinuje výkonnú lítium-iónovú batériu a dva kompaktné, výkonné elektromotory s novo vyvinutým 2,0-litrovým zážihovým motorom s priamym vstrekaním paliva, pracujúcim v Atkinsonovom cykle. Riadiaca jednotka pohonu bez akéhokoľvek zásahu vodiča a upozornenia prepína medzi elektrickým pohonom, hybridným režimom a pohonom spaľovacím motorom.

Pri jazde v mestskom prostredí vozidlo väčšinu času jazdí v režime EV-Drive, pričom produkuje nulové emisie a využíva plynulé a citlivé vlastnosti elektrického pohonu. Keď vodič potrebuje výraznejšie zrýchlenie, vozidlo sa prepne na hybridný pohon a kolesá poháňa výkonný elektromotor, pričom spaľovací motor generuje potrebnú elektrickú energiu.

Pri konštantných veľkých rýchlostiach, napríklad na diaľnici, sa systém prepne na pohon spaľovacieho motora. Zážihový motor vtedy vozidlo poháňa priamo a efektívne s minimálnymi stratami, podľa potreby s podporou elektromotora. Keď sa požadovaná energia pohonu ešte zväčší smerom k dosiahnutiu najväčšej rýchlosti, systém sa prepne späť na hybridný pohon, aby sa uvoľnil plný výkon elektromotora.

Vo všetkých jazdných režimoch sa rekuperuje energia pri brzdení a spomaľovaní s cieľom zlepšiť celkovú účinnosť, čo vedie k pozoruhodne malej spotrebe paliva, najmä pri prerušovanej jazde v premávke. Vďaka veľkej tuhosti kľukového hriadeľa a sekundárneho vyvažovacieho hriadeľa má motor oproti predchádzajúcim generáciám systému e:HEV menšie vibrácie v celom rozsahu otáčok, čo umožňuje plynulú jazdu v každom jazdnom režime.

Pomocou prepínača pohonu môže vodič plynule prepínať medzi štyrmi jazdnými režimami: „Normal“, „Sport“, „Eco“ a „Snow“ (sneh). Režim Sport zintenzívňuje reakciu na plyn a zlepšuje výkon, zatiaľ čo režim Eco upravuje reakciu na plyn s cieľom zlepšiť úspornosť. Nový režim Snow (sneh) prispôsobuje charakteristiku odozvy škrtiacej klapky tak, aby vyhovovala jazde na povrchoch s malým trením.

Technológia priameho vstrekovania umožňuje viacnásobné vstrekovanie paliva do motora počas spaľovacej fázy. Viacstupňovým vstrekaním sa znižujú emisie v širokom prevádzkovom rozsahu. Novo prepracovaná štruktúra motora a koncepcia spaľovania, optimalizovaná pre rýchlejšie a účinnejšie spaľovanie a väčší krútiaci moment, taktiež pomáha optimálne sa vyrovnáť s väčším kompresným pomerom (13,9:1), a to vďaka lepšiemu výkonu chladenia výfukových kanálov. Spoločne s Atkinsonovým spaľovacím cyklom dosahuje špičkovú tepelnú účinnosť 41 %. Inžinieri spoločnosti Honda vyvinuli nový motor tak, aby spĺňal budúce emisné limity, pričom použili nízkoteplotný aktivačný katalyzátor, optimalizovaný tvar nasávacích otvorov pre veľký prietok vzduchu a ventily plnené sodíkom, čo všetko pomáha znižovať emisie a spotrebu paliva.

Najnovšia verzia inteligentnej pohonnej jednotky (Intelligent Power Unit – IPU) Honda je umiestnená pod zadným batožinovým priestorom a vďaka kompaktným rozmerom a zmenšenej hmotnosti optimalizuje celkové usporiadanie vozidla. Nová riadiaca jednotka výkonu (Power Control Unit – PCU), ktorá je kvôli úspore miesta umiestnená pod kapotou, ovláda vysokonapäťové elektrické napájanie hybridného systému.

Honda ZR-V vzbudzuje za volantom dôveru a poskytuje pôsobivú úroveň ovládateľnosti vo všetkých jazdných situáciách a cestných podmienkach, od mestských oblastí, kde sa vyžaduje pohotovosť zrýchlenia, až po rýchle kľukaté vidiecke cesty, kde je kľúčová stabilita vozidla. Vďaka ľahkému a tuhému podvozku a citlivému hybridnému pohonu poskytuje najnovšie SUV značky Honda jazdné vlastnosti, ktoré sa viac podobajú športovému hatchbackom.

Podlahová plošina ZR-V má zásadný význam pre istý štýl vozidla a pre jeho dynamické správanie sa. Je o 59 mm nižšia ako pri CR-V (na 18-palcových pneumatikách) a o 50 mm širšia ako pri HR-V, takže vozidlo má pôsobivú stopu a pevný základ, na ktorom sa dá postaviť dynamické SUV. Závesy predných kolies využívajú vzpery MacPherson namontované na ľahkom hliníkovom prednom pomocnom

ráme s účinnou výstuhou a rebrovou štruktúrou, ktorá zabezpečuje tuhosť a stabilitu. Kalené spodné guľové kĺby na zavesenie predných kolies sú použité s cieľom zoslabiť povrchový tlak medzi kĺbom a živíčovým sedlom kĺbu. Medzi ďalšie opatrenia na znižovanie trenia patrí použitie sedla s malým trením pre ložiská uloženia predného tlmiča a optimalizácia osí pružín a tlmičov.

Viacprvkové zavesenie zadnej nápravy a plávajúci pomocný rám spoločne zabezpečujú predvídateľné riadenie. Ľahký pomocný rám a optimalizované puzdrá uloženia umožňujú znižovanie hluku, vibrácií a otrasov (NVH). V kombinácii so systémom riadenia, ktorého súčasťou tvorí dvojpastorkový elektrický posilňovač riadenia (EPS) s ovládaním spätnej väzby a guľové kĺby s malým trením v podvozku, je riadenie ľahké, zároveň však dosahuje výnimočnú spätnú väzbu, čo zlepšuje sebadôveru vodiča a pohodlie pri akejkoľvek rýchlosti. Cielené použitie materiálov s extrémne veľkou pevnosťou v ťahu a konštrukcia spojov pridávajú podvozku ďalšiu úroveň tuhosti, ktorá pomáha umožniť spoľahlivú ovládateľnosť v zákrutách pri veľkej rýchlosti tým, že výrazne znižujú nakláňanie karosérie.



Dvojpastorkový elektricky regulovaný posilňovač riadenia (EPS) je vybavený zdokonaleným ložiskom stĺpika riadenia, čo znižuje trenie pri riadení a zlepšuje pocit z riadenia. Okrem toho bol EPS vyladený tak, aby poskytoval vynikajúcu spätnú väzbu a lepšiu stabilitu pri jazde v priamom smere. Bezdotykový snímač krútiaceho momentu meria úsilie vodiča pri natáčaní volantu a riadiaca jednotka ECU určuje, koľko podpory elektromotora má pridať. Výsledkom je pocit plynulého a prirodzeného riadenia. K EPS bola pridaná aj spätná väzba, ktorá umožňuje presnejšie ovládanie pri vyrovnávaní riadenia, keď sa vozidlo navracia do priameho smeru. Výsledkom je pocit plynulého riadenia so silnou odolnosťou voči rušivým vplyvom pri jazde a vynikajúca stabilita v priamom smere. To všetko prispieva k pokoju vodiča.

POKROČILÝ SÚBOR TECHNOLÓGIÍ HONDA SENSING PRE OPTIMÁLNU BEZPEČNOSŤ

Bezpečnosť na cestách má pre spoločnosť Honda prvoradý význam a ZR-V je najnovším vozidlom, ktoré je štandardne vybavené pokročilým balíkom technológií Honda SENSING. Karosériu tvorí kombinácia mäkkých a tuhých konštrukčných súčastí, vrátane rámu vyrobeného z vysokopevnostnej ocele. Vozidlo tak poskytuje výnimočnú ochranu pri prednej, zadnej a bočnej kolízii. Strategické umiestnenie vysokopevnostnej ocele proti mäkkšej oceli zabezpečuje, že v prípade nehody deformačné dráhy priamo odvádzajú energiu preč od cestujúcich.

Technológiou Honda ACE™ je vybavený aj komplexný rám. Skratka ACE™ znamená Advanced Compatibility Engineering™ (pokročilé inžinierstvo kompatibility) a využíva sieť štruktúr predného rámu na absorbovanie a odklonenie energie pri čelnom náraze. To pomáha zmenšiť silu prenášanú do kabíny a rovnomernejšie rozložiť sily prenášané na ostatné zúčastnené vozidlá.

K dispozícii je 11 bezpečnostných vankúšov vrátane predného strečového, ktorý zabraňuje kolízii medzi vodičom a spolujazdcom v prípade bočného nárazu, a kolenného pre cestujúcich vpredu. Všetky bezpečnostné vankúše v ZR-V využívajú technológiu i-SRS spoločnosti Honda, ktorá vytvára rovnomerný tlak vo vankúši rýchlejšie ako konvenčný systém.

Na zabezpečenie presnej a citlivej funkcie aktívnej bezpečnosti ZR-V využíva najnovšiu technológiu kamier a sonaru spoločnosti Honda. Predný systém je vybavený kamerou so širokouhľovým objektívom s efektívnym horizontálnym uhlom záberu 100 stupňov, ktorý v kombinácii s vysokorýchlostným čipom na spracovanie obrazu zväčšuje presnosť detekcie objektov pre brzdivý systém zmiernujúci kolíziu a ďalšie aplikácie.

Honda SENSING patrí medzi najkomplexnejšie balíky bezpečnostných technológií vo svojej triede a využíva informácie z kamery v spojení s množstvom špičkových snímačov na varovanie a pomoc vodičovi v potenciálne nebezpečných situáciách.

Brzdový systém na zmiernenie následkov kolízie pomáha zastaviť vozidlo, ak systém zistí, že kolízia s vozidlom vpredu sa už nedá zabrániť. Zaznie výstraha a v prípade potreby sa automaticky zväčšuje tlak v brzdivom systéme.

Systém zmiernenia rizika vybočenia z cesty je v ZR-V predvoleným bezpečnostným systémom. Vždy aktívny systém upozorní vodiča, keď sa zistí vybočenie z jazdného pruhu bez použitia smerovky. Dopĺňa ho asistenčný systém udržiavania vozidla v jazdnom pruhu Honda.

K dispozícii je aj najnovšia technológia Honda Traffic Jam Assist, ktorá znižuje záťaž vodiča v preplnenej premávke pri malých rýchlostiach tým, že pomáha udržať vozidlo v jazdnom pruhu už od rýchlosti 0 km/h. Keď sa dopravná zácpa uvoľní, vozidlo sa plynulo prepne na asistenčný systém udržiavania v jazdnom pruhu (Lane Keeping Assist System) ktorý je funkčný od rýchlosti 72 km/h, čo je menšia rýchlosť ako pri bežných systémoch.

Nedávno aktualizovaný systém rozpoznávania dopravných značiek teraz automaticky rozpoznáva viac ako 90 % dopravných značiek a zobrazuje ich na prístrojovom paneli za volantom. Systém napríklad dokáže rýchlo upozorniť vodiča, keď sa blíži alebo míňa určitú dopravnú značku, napríklad obmedzenie rýchlosti alebo akéhokoľvek iné obmedzenia. Systém tiež poskytuje predbežné upozornenie na značky, aby bol vodič čo najskôr informovaný a mohol sa skôr pripraviť na križovatky.

Adaptívne diaľkové svetlá sa automaticky prepnú z diaľkových na strediacie, keď systém rozpozná protiúder vozidlo alebo vozidlo vpredu. Automatické diaľkové svetlá sa aktivujú prostredníctvom predného snímača, ktorý automaticky prepína svetlá pri jazde v noci alebo za zhoršených podmienok, napríklad v hmle.

Funkcia sledovania pozornosti vodiča pomáha vodičovi rozpoznať, kedy sa jeho pozornosť na cestu zhoršuje. Systém využíva snímač uhla na meranie miery korekcií volantu vodičom na udržanie správnej polohy v jazdnom pruhu. Ak systém zaznamená neobvyklú a neustálu korekčnú aktivitu, upozorní vodiča, aby si urobil prestávku. Funkcia sledovania pozornosti vodiča zostáva aktívna na pozadí a používatelia si môžu prispôbiť upozornenia prostredníctvom ponuky nastavení dostupnej na domovskej obrazovke audio displeja.

Prijímanie zákaznických objednávok Hondy ZR-V je už možné (od začiatku júla). Cena ZR-V e:HEV (výbava Elegance) na našom trhu začína sumou 39 990 €.



Volkswagen Golf II. – potvrdenie úspešnosti VW Golf I.



◀▼ Obr. 1
Volkswagen Golf II. - pätdverové vyhotovenie pred faceliftom



V minulom vydaní sme popísali zrod legendy VW Golf I., ktorý stvoril taliansky dizajnér Giugiaro ako nástupníka kultového VW Beetle. Desať rokov výroby a úspechov Golfu I. dalo za pravdu vízií Giorgetta Giugiaro o novodobom „ľudovom automobile“, ktorý si získa srdcia nejedného motoristu. Golf I. sa stal obľúbencom mladých aj starých, slobodných aj zadaných, priaznivcov pohodovej aj športovej jazdy. Pre tých, ktorí sa chceli individualizovať, VW pripravil verziu GTI a GTD, ktorá vyšla vo viacerých „edíciách“ ako napr.: VW GTI Campaign pre Britániu, GTI Pirelli pre Nemecko, GTI Plus pre Francúzsko, GTI Trophy pre Švajčiarsko a GTI Special pre Švédsko. VW Golf I. Cabriolet si získal zasa srdcia milovníkov jazdy s vetrom vo vlasoch v prostredí prímorských letovísk, ale nie len ich. Dôvtipne riešená izolovaná skladacia strecha s vyhrievaným zadným sklom umožnila komfortnú jazdu aj v severnom miernom pásme, kde sa striedajú 4 ročné obdobia. Toľko krátke zhrnutie z minulého čísla.

VW GOLF II. (1983-1991)

V roku 1983 predstavil Volkswagen svetu druhú generáciu Golfu. VW Golf II. (Obr. 1). Dizajn Golfu druhej generácie navrhol vtedajší šéf dizajnu VW Herbert Schäfer. V podstate si Golf zachoval dizajn „vpečený“ Giugiarom, len sa trochu zaoblil a decentne narástol do každej strany. Veľké kruhové svetlá v plochej prednej maske a široké C-stĺpiky zostali zachované. Rázvor náprav narástol o 70 mm na celkových 2470 mm, čím sa zväčšil priestor pre nohy cestujúcich. Dĺžka narástla o 170 mm na celkových 3985 mm a šírka o 55 mm na 1665 mm. Takisto výškovo „poskočil“ o 20 mm na 1415 mm. Objem batožinového priestoru bol 345 litrov. Tieto rozmery vytvorili viac priestoru v interiéri vozidla. Z Golfu sa stal väčší a „dospelejší“ automobil.

Aerodynamický koeficient c_d klesol z hodnoty 0,42 na 0,34, čo bolo výrazné zlepšenie. Golfu zmizli klasické odkvapové strešné žliabky, ktoré mali aj funkciu spojenia strechy s postrannicou. Teraz je tento spoj decentne ukrytý pod čiernym gumeným tesnením. Na hmotnosti Golf pribral 95 kg. Môže za to zväčšená karoséria, ale aj nové prvky výbavy. V Golfe II. sa objavil riadený katalyzátor, centrálné zamykanie, vyhrievanie sedadiel a posilňovač riadenia. Veko piatich dverí sa predĺžilo až k spodnej hrane združených koncových svetiel, čo malo výrazný vplyv na komfort nakladania a vykladania batožiny. Golf II. sa ponúkal v troch úrovniach výbavy označovaných ako C, CL a GL.

Ako už bolo spomenuté zachoval si charakteristické tvary navrhnuté v prvej generácii, ktoré boli decentne zaoblené. Pozmenená mierne dozadu zaklonená predná maska a nové zadné svetidlá novému Golfu vtlačili charakteristické črty. Po facelifte sa z predných dverí vytratilo bočné trojuholníkové okienko a v jeho pôvodnom mieste si našlo miesto kotvenie spätného zrkadla (Obr. 2), ktoré bolo dovedy upevnené na dverách pod bočným oknom, takmer v prvej tretine dĺžky predných dverí (Obr. 1).

Druhá generácia sa taktiež nedočkala verzie Combi, u Volkswagenu nazývanej Variant. Táto verzia prišla na svet až s treťou generáciou Golfu. Golf II. neponúkal ani verziu Cabriolet. Úspešne sa predával kabriolet prvej generácie až do roku 1993. To znamená, že ešte dva roky po začiatku výroby Golfu III. sa vyrábal Golf I. Cabriolet. Golf II. si musel vystačiť s trojdvierovými a pätdvierovými verziami karosérie. Napriek tomuto „hendikepu“ sa z Golfu II. vyrobilo v priebehu 9-tich rokov 6,3 milióna exemplárov. Samozrejme, nechýbali verzie GTI a GTD.

Aj interiér sa dočkal úprav. Neboli prevratné, ale Golf druhej generácie sa stal menej „spartanským“ oproti prvej generácii. Verzií usporiadania „budíkov“ prístrojovej dosky bolo viacero a záviseli od stupňa výbavy. (Obr. 3) Taktiež obklady dverí boli plastickejšie tvarované a nechýbali



▲▶ Obr. 2
VW Golf II. v trojdvierovom vyhotovení – trojdvierové vyhotovenie po facelifte

na nich textilie. Laktová opierka bola vytvarovaná do vnútorného obloženia dverí a priťahovač dverí pod asi 40° uhlom tak už slúžil len na zatváranie dverí zvnútra (Obr. 3). Medzi prístrojovou doskou a preradovacou pákou prevodovky si našla svoje miesto stredová konzola s úložným priestorom na drobné veci.

ZÁŽIHOVÉ MOTORY

„Základným“ motorom bol vodou chladený štvorvalec umiestnený vpredu so zdvihovým objemom 1,3 l (1272 cm³), výkonom 40 kW (55 k) a krútiacim momentom 96 Nm pri 3300 ot./min. Prevodovka bola 4-stupňová, manuálna. Výkonnejší variant 1,3 l motora mal výkon 44 kW (60 k) a maximálny krútiaci moment 100 Nm pri 3500 ot./min. Táto verzia 1,3 l motora sa kombinovala s 5-stupňovou prevodovkou. V ponuke bol aj 1,6 l (1595 cm³) motor s výkonom 55 kW (75 k) a maximálnym krútiacim momentom 125 Nm pri 2500 ot./min. Tento motor mal 4-stupňovú prevodovku. Všetky tieto motory boli s karburátormi a s atmosférickým nasávaním. Nechýbal ani motor s objemom 1,8 l (1781 cm³), ktorý mal v karburátorovej verzii výkon 66 kW (90 k) a disponoval krútiacim momentom 145 Nm pri 3300 ot./min. K motoru bola dodávaná 5-stupňová manuálna prevodovka. Maximálna rýchlosť Golfu s touto pohonnou sústavou bola 178 km/h, na 100 km/h táto verzia akcelerovala za 10,8 sekundy. Všetky motory boli radové, vodou chladené atmosférické štvorvalce. Bežné „benzínové motorizácie“ mali obuté pneumatiky rozmerov 155/R13 resp. 175/70 R13.

VZNETOVÉ MOTORY

Vznetové motora mali zdvihový objem 1,6 l (1588 cm³), výkon 40 kW (54 k) a krútiaci moment 100 Nm pri 2300 ot./min. Prevodovka bola 4-stupňová. V roku 1989 pribudla 1,6-ka s katalyzátorom. Motor mal výkon 44 kW (60 k) a krútiaci moment 110 Nm pri 2400 ot./min. Tento motor mal 5-stupňovú prevodovku. Golfy so vznetovými motormi dosahovali rýchlosť okolo 150 km/h a na stovku akcelerovali za približne 17 sekúnd. Aj vznetové motory boli radové, vodou chladené atmosférické štvorvalce. Podobne ako verzie Golfu so zážihovými motormi používali pneumatiky rozmerov 155/R13 resp. 175/70 R13. VW GOLF II. GTI

Aj Golf II. sa ponúkal vo verzii GTI a GTD. Charakteristickým znakom bolo červené orámovanie masky, znak GTI resp. GTD v lesklej striebornej farbe a kruhový znak VW bol čierny. Autá mali športovjšie naladený podvozok, farebnejšie ladené potahové látky interiéru, hlavice preradovacej páky v tvare golfovej loptičky, a hlavne výkonnejšie zážihové alebo vznetové motory. GTI verzia sa dala navoliť aj s digitálnym prístrojovým štítom, čo bola v tom čase rarita (Obr. 5).



GTI-čko poháňal 1,8-litrový (1781 cm³) atmosférický zážihový štvorvalec motor so vstrekaním Bosch K-Jetronic. Disponoval výkonom 82 kW (112 k) a krútiacim momentom 155 Nm pri 3100 ot./min. Spolupracoval s 5-stupňovou manuálnou prevodovkou. V roku 1986 pribudli dve 1,8 l verzie v 16-ventilovom vyhotovení so vstrekaním MPI Bosch KE-Jetronic. Verzia bez katalyzátora mala výkon 95 kW (129 k) a krútiaci moment 168 Nm pri 4250 ot./min. Verzia s katalyzátorom mala 102 kW (139 k) a 168 Nm krútiaceho momentu pri 4600 ot./min. Obe verzie mali 5-stupňovú manuálnu prevodovku. Výkonnejšia verzia dosahovala maximálnu rýchlosť 208 km/h a akcelerovala na 100 km/h za 8,8 sekúnd. Vozidlá GTI a GTD mali pneumatiky rozmerov 185/60 R14.



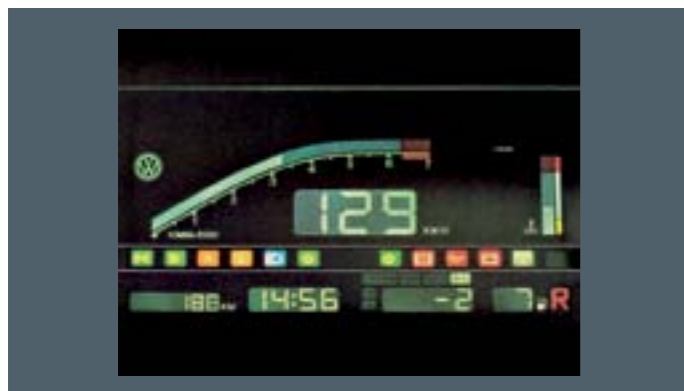
▲ Obr. 3
Usporiadanie interiéru dvoch stupňov výbav



V roku 1990 pribudol aj 1,8-litrový motor s kompresorom G60. Bol to 8-ventilový motor so vstrekaním MPI Bosch Digifant MP4.0, dosahoval výkon 118 kW (160 k) a krútiaci moment 225 Nm pri 3600 ot./min. Táto verzia dostala pneumatiky 195/50 R15.

S týmto, ale vyladeným motorom vznikla aj limitovaná verzia 1.8 G60 Limited s výkonom 151 kW (210 k) a krútiacim momentom 252 Nm pri 5000 ot./min. Auto bolo vo „full“ výbave interiéru v koži, vyhrievanými a výškovo nastavovateľnými prednými sedadlami, elektricky ovládanými oknami a zrkadlami, ABS, posilňovačom riadenia a strešným oknom. Mali športovo ladenú prevodovku a pohon všetkých štyroch kolies Syncro. Vyrobených bolo údajne len 71 vozidiel z tejto edície, preto sú medzi milovníkmi VW veľmi vzácne.

GTD-čko dostalo turbom prepĺňanú 1,6-tku s výkonom 51 kW (70 k) a krútiacim momentom 133 Nm pri 2600 ot./min). S týmto motorom Golf dosahoval rýchlosť 160 km/h a akceleroval na 100 km/h za 14,5 sekundy. Spotreba bola od 4,2 l po 6 l nafty na 100 km, podľa typu premávky po cestách alebo v meste.



▲ Obr. 5
VW Golf II. GTI ponúkal možnosť výberu digitálneho združeného prístroja

◀▼ Obr. 4 VW Golf II. GTI pred a po facelifte

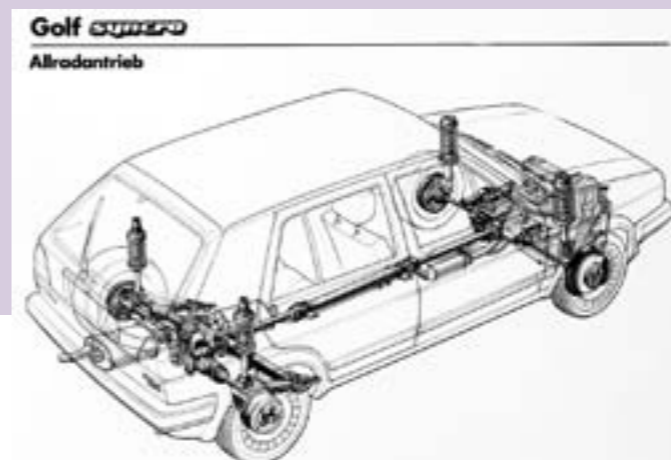


GOLF SYNCRO

Vo februári 1986 predstavil Volkswagen prvý Golf s pohonom všetkých štyroch kolies. Golf Syncro (Obr. 6) bol dostupný ako päťdverový s motorom 1,8 l Syncro. Systém pohonu 4WD bol vyvinutý v spolupráci s rakúskou spoločnosťou Steyr-Daimler-Puch a vyznačoval sa viskóznou spojkou a flexibilným rozdelením krútiaceho momentu medzi prednú a zadnú nápravu s distribúciou 48 % prenosu výkonu na zadnú nápravu. Kvôli svojej veľkej cene (v roku 1986 stála verzia Syncro asi o 30 % viac ako ekvivalentný model s pohonom predných kolies, zostal tento model vzácny; od roku 1986 do roku 1989 bolo vyrobených len 26 000 vozidiel Syncro. Systém pohonu všetkých štyroch kolies bol plne automatický a vizuálne bol na nerozoznanie od „prednokolky“. To, že ide o „štvorkolku“ signalizoval len odznak „Syn-



▲▼ Obr. 6
VW Golf II. Syncro – s pohonom 4 kolies, znak Syncro si našiel miesto na prednej i zadnej časti karosérie



cro“ na prednej maske vľavo a vľadu vpravo pod zadným svetidlom. Aby bolo vozidlo „dynamickejšie“ aj pri o 160 kg väčšej hmotnosti oproti verzii s predným pohonom, bolo nutné zmeniť stály prevod a odstupňovanie prevodov. Zadné sedadlo bolo posunuté dopredu o 30 mm a podlaha batožinového priestoru bola zvýšená, vďaka čomu bol batožinový priestor o 25 percent menší ako v bežnom Golfe. Syncro poháňal motor 1.8 L Syncro (1781 cm³), ktorý mal v karburátorovej verzii výkon 66 kW (90 k) a disponoval krútiacim momentom 137 Nm pri 3000 ot./min. Krútiaci moment bol o 8 Nm menší ako pri motore 1.8 L, ktorý poháňal verzie s prednou poháňanou nápravou.

VW GOLF COUNTRY A VW GOLF COUNTRY CHROME EDITION

Napriek tomu, že druhej generácii bola odopretá verzia Variant aj Cabriolet, predsa sa druhá generácia dočkala novinky, ktorá ju spravila legendárnou. Stala sa ním verzia VW Golf Country (Obr. 8) ostrejšia verzia modelu Syncro (Obr. 6). Model Country od roku 1990, vyrábala rakúska spoločnosť Steyr Daimler Puch. Jeho základom sa stal štandardný Golf druhej generácie vo vyhotovení CL Syncro, posadený na rebrinový rám. K tomu pribudla tradičná off-roadová výbava s ochrannými prvkami spodnej časti karosérie, predným rámom, či vonku umiestneným rezervným kolesom. Auto mierilo najmä na milovníkov dobrodružstva či poľovníkov, očakávaná do neho kladené toto vozidlo nenaplnilo. Jedným z problémov bola jednoduchá technika, pneumatiky s tradičným cestným dezénom či diferenciály bez uzávierok. Každopádne toto vozidlo prebehlo dobu, pretože sa stalo ideovým predchodcom modelov Alltrack. Krížencem „hatchbacku“ a „tereňáku“ veštil budúcnosť. Vozidlo sa vyrábalo v Rakúsku. Do spoločnosti Steyr Daimler Puch putovali sériové Golfy Syncro CL, kde sa štandardný podvozok zdvihol o 60 mm a celá karoséria ešte o 120 mm. Tým sa dosiahla svetlá výška 210 mm. Vozidlo malo vpredu aj vzadu mohutné ochranné rámy, ktoré ho chránili pred poškodením v teréne. Motor bol zospodu chránený „klznou doskou“, takže v teréne nehrozilo jeho poškodenie. Rakúski technici spoločnosti Steyr pridali tomuto „offroadu“ celkom 438 nových dielcov. Verziu Country poháňal 1,8-litrový zážihový motor s výkonom 72 kW (98 k). Tereniačik dostal do výbavy kolesá s rozmermi pneumatík 195/60 R15. Celkovo bolo vyrobených 7735 vozidiel Golf Country, čím sa stali taktiež vzácnymi medzi zberateľmi (Obr. 8).

Aj Golf Country mal svoju limitovanú edíciu Golf Country Chrome Edition. Ako na prvý pohľad vidno, všetko kovové sa lesklo v chróme. Interiér bol v béžovej koži, auto malo posuvnú strechu a predhrievanie motora. Auto poháňala 1,8-litrový motor s výkonom 82 kW (112 k). Táto edícia bola určená len pre personál VW. (Obr. 8)

◀ Obr. 7 Princíp pohonu VW Golf II. Syncro



▲▼ Obr. 8 VW Golf Country



▲▼ Obr. 9 Exteriér a interiér Golf II. Country Chrome Edition



VW JETTA (1984-1992)

Aj z druhej generácie Golfu bola odvodená verzia sedan, nesúca označenie Jetta II. Vyrábala sa v rokoch 1984-1992. Nová Jetta na dĺžku merala 4346 mm, na šírku 1680 mm a vysoká bola 1410 mm. Rázvor náprav mala 2470 mm, čím sa zväčšil priestor pre nohy cestujúcich. V prednej maske mala osadené obdĺžnikové reflektory a zadnú masku zdobili svetlá líšiac sa od verzie hatchback. Vyrábala sa v dvojdvorovom a štvordvovom vyhotovení (Obr. 10). Z vozidla boli odvodené aj športovo ladené modely, ktoré sa na trhu ponúkali ako lacnejšia al-



◀▼ Obr. 10 VW Jetta II.



▲ Obr. 11
VW Jetta II. sa dodávala s decentným dvojramenným volantom

ternatíva k značke Audi. Objem batožinového priestoru Jetty II bol 470 litrov. Aj vďaka veľkému batožinovému priestoru sa toto malé auto stalo obľúbencom amerických rodín zvyknutých na veľké „kufre“ omnoho väčších áut.

ZÁVER

VW Golf 2 potvrdil rozhodnutie koncernu Volkswagen, že „malý“ hatchback je dôstojným nástupcom VW Chrobáka. Predná poháňaná náprava a karoséria hatchback s veľkým výklopným zadným vekom spravili vozidlo flexibilným a variabilným. Produkcia 6,99 miliónov vozidiel za deväť rokov výroby Golfu I. a 6,3 milióna za osem rokov výroby Golfu II. veštili, že VW Golf bude udávať trendy. A tak sa začal písať príbeh novodobej nižšej strednej triedy, po nemecky „Golf Klasse“. A to ešte neprišla na trh verzia Combi, rečou Volkswagenu teda Variant.

Článok bol vypracovaný s podporou projektu VEGA 1/0238/23

LITERATÚRA:

- [1] ultimatespecs.com, Car Specs-Volkswagen-Golf-Golf 2, <<https://www.ultimatespecs.com/car-specs/Volkswagen/M84/Golf-2>>
- [2] Motor Car, History, Volkswahen Golf Mk2, <<https://motor-car.net/volkswagen/item/11871-golf-mk2>>
- [3] Auto-data.net, <<https://www.auto-data.net/en/volkswagen-golf-model-896>>
- [4] Automobil Production, 30 Jahre Golf syncro: Auf allen Vieren, <<https://www.automobil-produktion.de/technologie/id-30-jahre-golf-syncro-auf-allen-vieren-341.html>>
- [5] Volkswagen Golf Mk2, <https://en.wikipedia.org/wiki/Volkswagen_Golf_Mk2>
- [6] Volkswagen Jetta, <[https://en.wikipedia.org/wiki/Volkswagen_Jetta_\(A2\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Volkswagen_Jetta_(A2))>
- [7] auto.cz, VW Golf Country (1989-1991): První crossover? Kříženec hatchbacku a terénačku věstil budoucnost, <<https://www.auto.cz/vw-golf-country-1989-1991-prvni-crossover-krizenec-hatchbacku-a-terenaku-vestil-budoucnost-104597>>



TECHNIKA

Videnie za zákrutu a kopce prináša ďalšie úspory



Spoločnosť Scania predstavila významnú aktualizáciu svojho tempomatu s aktívnou predikciou (CCAP) pre prevodovky Scania Opticruise. Tento nový systém je od júna k dispozícii vo všetkých nových nákladných vozidlách Scania s prevodovkami G25 a G33 a bude možné ho dodatočne doplniť aj do nákladných vozidiel s pohonnou sústavou Super. Vďaka výrazne väčšej výpočtovej kapacite, inteligentnejším algoritmom a optimalizovanému využívaniu mapových podkladov môžu nákladné vozidlá s novým systémom CCAP dosiahnuť až 2 % dodatočnú úsporu paliva na zvlnených cestách pri zachovaní rovnakej priemernej rýchlosti.

- Vďaka systému CCAP vodiči pocítia ešte väčšiu plynulosť jazdy a lepšie jazdné vlastnosti
 - Jazdné režimy so širším rozsahom nastavení
 - Dynamickejšie prispôbenie sa aktuálnym podmienkam na ceste a v premávke
 - Nákladné vozidlá budú môcť využívať svoju zotrvačnosť na dlhších úsekoch
 - Režim Economy je nastavený ako predvolený pri naštartovaní
 - Zlepšený CCAP je plne v súlade s filozofiou spoločnosti Scania, ktorá presadzuje veľký krútiaci moment pri malých otáčkach
- Systém CCAP spoločnosti Scania je už známy svojimi schopnosťami „vidieť za roh“ a naplánovať optimálny spôsob, akým má nákladné vozidlo zvládnuť stúpanie a klesanie na základe údajov z topografickej mapy. Všeobecnou myšlienkou je vyhýbať sa všetkým druhom zbytočného brzdenia, vždy sa snažiť o používanie optimálneho prevodového stupňa bez častého preradenia a v neposlednom rade využívať kinetickú energiu nákladných vozidiel (napríklad pri prechádzaní vrcholov stúpania).

„Použitie týchto ‚TRIKOV‘ sa teoreticky môže zdať jednoduché, ale v skutočnosti do hry vstupuje veľa parametrov, ktoré treba zvážiť a správne pochopiť, aby sa dosiahol optimálny výsledok,“ hovorí Julian Kurzawski Modro, Director Industries and Applications Scania Trucks. „Naším inžinierom sa podarilo systém ešte viac zdokonaľiť, čím je schopný robiť adekvátnejšie rozhodnutia, ktoré sú v súlade so zámermi vodiča.“

Diaľkové nákladné vozidlo Scania je zvyčajne vybavené až tromi výkonnostnými režimami: **Economy (Úsporný)**, **Standard (Štandardný)**, **Power (Výkonný)**. Okrem toho sa každý výkonnostný režim

dá nastaviť na tri rôzne úrovne (zobrazené na prístrojovej doske), čo vlastne signalizuje stupeň uprednostnenia aktuálneho nastavenia v danej situácii.

„Vodič, ktorý je nastavený na čo najväčšiu úsporu paliva, by si zvolil režim Economy a úroveň 3, čo vozidlu signalizuje, že vodič si je vedomý toho, že pri dosiahnutí vrcholu stúpania dôjde k výraznému a dlhodobějšímu poklesu rýchlosti,“ hovorí Kurzawski Modro. „Pomerne často však bude priemerná rýchlosť stále rovnaká, pretože vozidlo bude schopné ísť zotrvačnosťou na neutrál po oveľa dlhšiu dobu. Toto nastavenie ale nemusí byť vždy použiteľné, napríklad v hustej prevádzke. Ide ale o to, že vodič môže v oveľa väčšej miere definovať svoje priority.“

Vodiči nemusia využívať najpokročilejšie nastavenia, aby ušetrili palivo. Aj umiernenější voľba – napríklad režim Standard na úrovni 2 – by stále ponúkla väčšiu úsporu v porovnaní s predchádzajúcimi verziami nekompromisného systému.

„Väčší výpočtový výkon a nové, pokročilejšie algoritmy budú vždy znamenať rozdiel,“ hovorí Kurzawski Modro. „Vodiči zažijú dynamickejšie prispôbenie rýchlosti, plne v súlade s ich zámerom a aktuálnymi podmienkami na ceste a v premávke. Nákladné vozidlo sa bude správať podľa prania vodiča.“

Všetky nákladné vozidlá Scania (až na zriedkavé výnimky), ktoré sa teraz objednávajú s funkciou CCAP, dostanú novú verziu automaticky. Existujúce nákladné vozidlá Scania môžu získať aktualizáciu v servise Scania za predpokladu, že majú hnaciu sústavu Super, ktorá bola prvýkrát predstavená v novembri 2021.

-sa-

PEUGEOT PANORAMIC I-COCKPIT®



Nový PEUGEOT panoramic i-COCKPIT® stelesňuje novú metamorfózu značky PEUGEOT. V rámci inovatívneho a nového smerovania k úplnej elektrifikácii mení značka svoj najpredávanejší typ 3008 za úplne nový elektromobil s karosériou typu fast-back SUV. Nový PEUGEOT 3008 posúva kreativitu dizajnu, radosť z jazdy a elektrický výkon na úplne novú úroveň a je prvým typom, ktorý dostane nový prvok PEUGEOT panoramic i-COCKPIT®. Nový PEUGEOT 3008 sa predstaví v septembri 2023.



Nová generácia PEUGEOT i-Cockpit® pre budúci model PEUGEOT 3008 obsahuje pôsobivú 21-palcovú zakrivenú panoramatickú obrazovku s veľkým rozlíšením vznášajúcu sa nad prístrojovou doskou, nový kompaktný volant a prepínače i-Toggles. Za desaťročie úspechov a vývoja neprešiel PEUGEOT i-Cockpit® takouto výraznou premenou, ktorá ho posúva na vyššiu úroveň.

ALLURE: Vzrušujúci a rafinovaný efekt na palube s 21-palcovou panoramatickou obrazovkou s veľkým rozlíšením vznášajúcou sa nad prístrojovou doskou.

EXCELLENCE: Nenapodobiteľná kombinácia materiálov a kvality povrchovej úpravy, ako aj nových online služieb.

EMOTION: PEUGEOT i-Cockpit® prináša radosť z inštinktívnej jazdy v úplnej bezpečnosti a aj priestraný dizajn pre pohodu na palube.

Ambíciou tímov PEUGEOT je znovu odhaliť základné prvky, čím sa nová širokouhlá obrazovka PEUGEOT panoramic i-Cockpit® stane jedinečnou ponukou na trhu.

Jej úlohou je poskytnúť vodičom a cestujúcim čoraz väčšie potešenie, bezpečnosť, pohodlie a pohodu.

Rôzne generácie PEUGEOT i-Cockpit®, vyrábané viac ako 10 rokov s takmer 10 miliónmi predaných kusov, vždy obsahovali najnovšie dostupné technológie:

- ❑ digitálnu prístrojovú dosku,
- ❑ bezdrôtové pripojenie,
- ❑ hlasové ovládanie,
- ❑ 3D efekty,
- ❑ prispôsobiteľné prepínače i-Toggles

a mnoho iného.

Dnes PEUGEOT s úplne novým i-Cockpit® posúva veci na vyššiu úroveň a spolu s tým mení aj zážitok z jazdy. Tímy automobilky PEUGEOT sa rozhodli spojiť dva z troch základných prvkov i-Cockpit®: zvýšenú digitálnu prístrojovú dosku označovanú ako head-up displej a veľký centrálny dotykový displej. Tie teraz tvoria spoločnú súčasť zakrivenej panoramatickej obrazovky pozostávajúcej z jedného 21-palcového panelu s veľkým rozlíšením, ktorý siaha od ľavého konca prístrojovej dosky až po stredovú konzolu. Táto panoramatická obrazovka, pripevnená zadnou konzolou, ktorú z priestoru pre cestujúcich nevidno, skutočne vyzerá, akoby sa vznášala nad prístrojovou doskou. Plávajúci efekt zvýrazňuje špeciálne náladové LED osvetlenie pod obrazovkou.

Panoramatická 21-palcová obrazovka je umiestnená tak, aby poskytovala optimálnu ergonómiu a je mierne zakrivená smerom k vodičovi, pričom zostáva dokonale prístupná aj pre spolujazdca na pravej strane. Táto digitálna obrazovka výnimočnej veľkosti a kvality kombinuje dve kľúčové funkcie PEUGEOT i-Cockpit®:

Na ľavej strane panoramatickej obrazovky sa na prístrojovej doske nad kompaktným volantom zobrazujú všetky informácie týkajúce sa jazdy (rýchlosť, merač výkonu, asistenčné systémy, tok energie a mnoho ďalšieho).

Na pravej strane panoramatickej obrazovky, v strede prístrojovej dosky, je časť dotykového displeja prístupná pre vodiča aj spolujazdca. Dá sa použiť na ovládanie kúrenia/klimatizácie, navigácie, médií/systémov konektivity a ďalších funkcií.



NOVÝ POHĽAD NA ARCHITEKTÚRU A ERGONÓMIU

Nový prvok PEUGEOT panoramic i-Cockpit® sa vyznačuje novou architektúrou s panoramatickou obrazovkou namontovanou vysoko na prístrojovej doske s upevňovacím systémom, ktorý z priestoru pre cestujúcich nevidno. Toto rozloženie zlepšuje prístup k dotykovému displeju a viditeľnosť informácií zobrazených na 21-palcovej panoramatickej obrazovke. V centrálnej časti prístrojovej dosky sa nachádzajú i-Toggles, plne prispôsobiteľné dotykové tlačidlá, ktoré možno naprogramovať tak, aby poskytovali rýchly prístup k 10 obľúbeným funkciám používateľa či už ide o volanie obľúbeného kontaktu, spustenie navigácie k často používanému cieľu, ladenie rádia na obľúbenú stanicu, nastavenie ideálnej teploty pre klimatizáciu a mnoho ďalších funkcií.



Stredová konzola je vzdušná a prehľadná, aby sa zväčšil priestor na uloženie a bezdrôtové nabíjanie smartfónu. Umožnilo to presunutie ovládania automatickej prevodovky na prístrojovú dosku. Tento ovládací prvok sa teraz nachádza napravo od volantu, hneď vedľa tlačidla stop/štart. Je dokonale ergonomický s jednoduchým prístupom k ovládaniu prevodovky a na zastavenie alebo naštartovanie motora jediným intuitívnym pohybom.

NOVÝ KOMPAKTNÝ VOLANT S DOTYKOVÝM OVLÁDANÍM

Kompaktný volant vždy predstavoval základný prvok systému PEUGEOT i-Cockpit®. Teraz prešiel značnou inováciou, aby poskytoval ešte lepší pocit z jazdy a komfort. Samozrejme, zachoval si svoje kompaktné rozmery, no má modernejší dizajn: prepracovaná centrálna časť je menšia a izolovaná od ramien volantu, aby sa tak vytvoril „levitujúci“ efekt podobný panoramatickej obrazovke na prístrojovej doske.

Ovládací prvky umiestnené na kompaktnom volante sú teraz dotykové s haptickou odozvou, čo vedie k optimálnej používateľskej ergonómii: automaticky detegujú prsty vodiča, ale aktivujú sa iba po stlačení, aby sa predišlo akýmkoľvek nesprávnym pohybom. Nový PEUGEOT panoramic i-Cockpit® prináša aj dva nové, tenké a elegantné ovládací prvky za kompaktným volantom.

KVALITNÁ TECHNOLOGICKÁ KABÍNA

Rozsiahla 21-palcová plávajúca panoramatická obrazovka nie je jediným prvkom, ktorý prispieva k veľkolepému vzhľadu nového prvku PEUGEOT panoramic i-Cockpit®.

Výraznú prítlačivosť a technologický charakter umocňuje ambientné osvetlenie, ktoré sa tiahne po celej šírke prístrojovej dosky a výplní dverí.

Toto osvetlenie sa odráža na elegantnom obložení z pravého hliníka. Dá sa prispôbiť v ôsmich rôznych farbách. Látky sa nádherne kombinujú s hliníkovým lemom a vytvárajú jedinečnú, kvalitnú kombináciu materiálov.

-pt-

Spomienky syna dizajnéra na dianie v bratislavskej vetve Tatry Kopřivnice

Moja posledná návšteva múzea v Kopřivnici ma obohatila o zážitok, keď jeden tatrovák nad sanitkou T-603 A mi povedal, že „tyhle auta ho vůbec nezajímaj“. Najprv sa mi pred očami zjavili manželka Hybáčkovci – veľmi dobrí ľudia, a neskôr aj mnohí iní múdri a pracovití kolegovia z BAZ, predtým Tatrovky. Na čerstvom vzduchu som si uvedomil, že tu máme dve skupiny ľudí, ktorí nemajú kompletne informácie. Prvá skupina si myslí, že všetko na Slovensku urobil pán Ing. Mičík, z ktorého vytvorili hotový konštruktérsky mýtus. Druhá skupina ho kritizuje a vôbec netuší, koľko úsilia musel vynaložiť, aby sme mali automobilku v Bratislave.



T-603 MB

Celou cestou domov sa mi pred očami premietal film z detstva, keď na kapote našej vtedy novičkej oranžovej Škody 100 sme mali nalepený plagát pretekov 500 kilometrov slovenských. Pravá ruka môjho otca automaticky sklzála na preraďovaciu páku a tretím prevodovým stupňom sa automobil ľahko prešmykol zákrutou. Dva páry očí v rovnakom momente sledovali polomer zákruty a ja ako zvedavý chlapček som okrem sledovania každého otcovho pohybu ešte aj stihol neúnavne klásť otcovi otázky týkajúce sa všetkého okolo zázraku dvadsiateho storočia – automobilu. Moje otázky sa menili s pribúdajúcimi rokmi. Najprv som videl otca za volantom Cingáča na pretekoch 1000 míľ československých, a keď každoročne pomáhal organizovať 500 kilometrov slovenských a brávil ma všade so sebou, tak som už vedel, čo je Bugatti a kto bola vychýrená žena za volantom.

Túžil som spoznať, kto bol najslávnejším automobilovým pretekárom všetkých čias, kde je najznámejší okruh alebo trať v Európe a na svete, ktorá je najťažšia rally sveta a niečo o vychýrenej značke F-1, Targa Florio a Le Mans. Denne som celé roky dýchal otcovi na krk, keď večer čo večer sedel doma za písacím stolom a kreslil autíčka. Pán **Alois Mark** povedal v depe na okruhu Nürburgringu pamätnú vetu: „Jsem rád, že žiji“, keď padla hustá hmla a všetci ubrali plyn, iba Tatra 603 B5 išla stále rovnakou rýchlosťou. A hoci som počul tento príbeh sto ráz, aj sto prvýkrát som ho hltal s rovnakým potešením. Až neskôr po rokoch som sa dozvedel, že môj otec mal to šťastie ako mladý konštruktér pracovať na prestavbe Tatry 603 na pretekárske vozidlo kategórie B5. S istým dobrodružstvom. Raz, keď niečo zakresloval pod jej karosériu, tá sa vlastnou hmotnosťou zošmykla z podpier,



„Nízkoplošniak“ T-603 NP

Z pracovného zošita Jána Oravca



na ktorých ležala, a spadla na otca. Hlava mu zostala v mieste podblatníka a kolegovia, ktorí ihneď pribehli, karosériu zdvihli vlastnými rukami. Túto prácu vybavil Ing. Mičík, zamestnanci pobočného závodu v Bratislave pripravili všetky tri biele GT-B5 bez čiernych pásov na kapote, a až potom automobily opustili náš závod 05 v Bratislave. Tatrovky vzbudzovali rešpekt všade, kam prišli. Neskôr ich ešte zlepšili, prestriekali nažltlo a nechali čierne kapoty. Otec vo mne vychoval také silné puto k československým automobilom, že by som za ne aj život položil.

Rád som sa otca spýtal aj na jeho školské časy a on s potešením spomínal jedného ruštinára, ktorý im na začiatku vyučovacej hodiny oznámil, že na ruštinu majú do maturity ešte dosť času a radšej im bude rozprávať o našej kráľovnej Márii Terézii. Najradšej mal slovenčinára, ktorý dbal na čistotu slovenského jazyka, a keď najurastenejší frajer z triedy použil výraz NENI, rozbehol sa od katedry, vo chvíli ho zdrapil, vytiahol za golier košeľe von z lavice, zdvihol do výšky, aby mal mladík nohy vo vzduchu, búchal ním o dvere a hučal naňho: „Nie NENI, po slovensky sa hovorí NIE JE!“ Absolventi strojníckej priemyslovky na Fajnorovom nábřeží boli školou aj jazykovo pripravení do života.

Po návrate z vojenčiny sa Ján Oravec stretol so svojim spolužiakom Karolom Jakubíkom, s ktorým sedával štyri roky v jednej lavici, a ten poslal otca za Ing. Mičíkom, ktorý práve rozbiehal konštruktérne kancelárie a vývojové oddelenie. Pána Jakubíka už zamestnal ako podnikového fotografa, a práve on je autorom väčšiny fotografií, ktoré z čias našej fabriky existujú. Fotografovaniu sa ešte venoval aj vedúci skúšobne Ing. Krúteľ.

Na prijímací pohovor si otec niesol pod pazuchu obal so skicami návrhov, ktoré mu Ing. Mičík ihneď zobral a poslal ho za najkúsenejším karosárom a vedúcim Fridrichom Hudecom.

Inžinier Mičík využil nadbytok búdok na Tatre 805 a presvedčil všetkých, že by bola škoda, aby tie búdky na „Kačeny“ zhrdzaveli. Bratislavskí konštruktéri postavili 13-miestny mikrobús so vzduchom chladeným osemvalcovým motorom, ktorý sa vyznačoval veľmi dobrými jazdnými vlastnosťami. Tatra mala na prednej náprave „varechy“, ktoré Ing. Mičík nechal posunúť. Určite mal dobrý dôvod na presunutie ťažiska a možno aj vďaka tomu sedel mikrobús v zákrutách ako prilepený. Žiaľ, „varechy“ sa lámali. V roku 1997 z dôvodu účasti na oslavách stého výročia podniku Tatra zaplatil renováciu mikrobusu známy bratislavský zberateľ veteránov Ing. Karol Pavlů a jeho zamestnanci pod vedením Dragana Zednickoviča postavili za pár dní z nekompletného vraku auto. Informácia o bielej streche a metalíze vo farbe dvakrát vypraných riflí bola mylná. Farebné fotografie za desaťročia

vybledli, a keď spoločnosť Autocult vyrobila model v mierke 1 : 43, použila na malý modelík farebnú kombináciu, ako ju dnes môžeme vidieť v bratislavskom Múzeu dopravy. Autolakovač pán Krajčo striekal v roku 1960 na strechu mikrobusu farbu na stupnici medzi bielou ako slonová kosť a veľmi bledou béžovou. Približne o rok neskôr pán Krajčo použil tú istú farbu na strechu „nízkoplošniaka“, ktorý postavili ako druhý funkčný prototyp. Pán Fridrich Hudec si všimol talent mladučkého Jána Oravca, a tak ho nechal voľne tvoriť T-603 NP.

Ing. Mičík v zápale inej práce nevenoval „nízkoplošniaku“ čas. Zaujala ho však odklápacia kabína, ktorá sa celá odklápala smerom dopredu, aby sa uľahčil prístup k motoru. „Nízkoplošniak“ bol zaujímavý najmä výškou nakladacej plošiny 450 mm nad zemou. Na porade u inžiniera Mičíka odznela jasne požiadavka postaviť auto tak, že na jeho plošine by stačilo nakloniť najvyššiu vyrábanú chladničku podnikom Calex, aby šofér nemusel ani tú chladničku dvíhať. Nakoniec pán Krajčo nastriekal na „nízkoplošniak“ zelenú farbu a môj otec zaoblil prednú masku podľa vlastných predstáv. Janko Oravec mal už nakreslený celý modelový rad ďalších úžitkových vozidiel, ba aj dokumentačne spracovaný, ale slovo dizajn mu nič nehovorilo, v Bratislave ho používal iba Ing. Mičík. Pán Fridrich Hudec navrhol Ing. Mičíkovi, aby poslal mladého Jána Oravca k Ing. Otakarovi Diblíkovi do pražskej kancelárie, ktorá sídlila na Kartouzskej ulici na Smíchove, nech zistí, čo je „dizajn“.

Služobne najstarší zamestnanec v bratislavskom podniku bol pán Pepo Krejčí. Výučný list automechanika získal ešte v podniku Orava a Ing. Mičíka vozieval na služobné cesty do Prahy. Vždy večer sa zastavili u Ing. Hausmana a obaja muži donekonečna debatovali dlho do noci, zatiaľ čo pán Krejčí čakal v aute, kedy konečne zhasne svetlo na poschodí a páni sa rozlúčia.

Spolupráca Ing. Otakara Diblíka a Jána Oravca sa skončila kamarátstvom. Obidvaja boli mladí a najradšej by už v roku 1962 postavili celkom novú „šesťtrotrojkú“, ibaže sa začala presadzovať a prioritu získala úloha modernizácie T-603. A tak sa v Bratislave pustili do omladzovania prednej kapoty. Ako prvé odstránili chromovanú ozdabu. Z hlíny vytvorili model 1:1, ktorý prišla posúdiť komisia. Kritike neunikol jediný detail, až napokon Ing. arch. Otakar Diblík spustil monológ a začal s prednáškou o biologicky čistom tvare kapoty. O hodinu členovia komisie opúšťali miestnosť, pričom uznanlivo prikyvovali hlavami a bavili sa o biologicky čistom tvare ako o niečom výnimočnom a dôležitom. Jedna vec je niečo navrhnúť, a druhá presvedčiť vedenie podniku alebo nejakú komisiu.



Prvá laminátová maketa Tatry 603 X-1.

Otec mi často vravieval, že k tvaru automobilovej karosérie sa vyjadruje každý, aj ten, kto nevie, čo sa pod tým plechom nachádza. Skúste toho istého človeka postaviť pred útroby televízneho prijímača – a po chvíľke sa bez jedinej pripomienky vytratí ako smrad.

S úpravami bez toho, aby sa zmenil skelet karosérie, takisto prišiel Ing. Mičík. Pod vedením pána Hudca sa konštruktéri pustili do práce. Otec dopredu vedel, že všetky návrhy na zmenu reflektorov skončia v zásuvkách, lebo spomínaná komisia v Prahe zareagovala pohotovo vetou: „Chlapci, a vy si myslíte, že my tu teraz kvôli vám budeme vyrábať nové reflektory?“

Pamätám si niektoré obrázky rozmanitých návrhov na zadné kapoty a „kapsy“ na naberanie vzduchu na zadných blatníkoch. Niečo sa dostalo aj do sériovej výroby. Súčasne s Ing. Tiborom Sýkorom otec pracoval na modelovaní zdvojenej strechy na vozidle T-138 Tropic,



ktorá kopírovala pôvodný tvar strechy vozidla a opakovali sa na nej aj typické prelisy z motorovej kapoty toho istého typu. V mojom detstvom som si nevedel upratať, čo sa robilo a kedy. Otca som sa zbytočne pýtal, lebo on mi pravdivo tvrdil, že z jeho pohľadu to bolo všetko spolu a naraz.

Vládni činitelia v Prahe sa dozvedeli o prototypu T-603 A STW a uvedomili si, že keby sa niektorému z nich na zasadaniach vlády niečo stalo, nemajú rýchle vozidlo, ktoré by ich prepravilo do nemocnice. Ing. Mičík tak doniesol do Bratislavy ďalší zaujímavý projekt, o ktorom od začiatku všetci pochybovali, lebo si nevedeli predstaviť, že by pacient mal ležať nad motorom. Otec chodieval za bývalým spolužiakom prof. Kukumbergom, ktorý pracoval ako lekár, aby vyzvedel, čo všetko má a musí byť príslušenstvom v sanitke. Potom Ing. Mičík vybavil aj konzultácie v nemocnici na Kramároch. Celý život počúvam od kritikov tohto vozidla, že len za socializmu sa dala postaviť sanitka s poskladanými nosidlami v batožinovom priestore pod prednou kapotou. Každú debatu skončím protiotázkou: „A vy by ste to ako urobili? Predstavte si samého seba na mieste konštruktéra.“ A hneď je po debate. Bratislavskí konštruktéri napokon úlohu splnili a my sme mali najrýchlejšiu sanitku vo východnom bloku, a možno aj na svete. V tom čase sa museli riešiť nepredstaviteľné problémy. Za všetky spomeniem aspoň jednu zo služobných ciest do Kopřivnice. Môj otec vtedy vyjednával s páni Popelárom, Uhlíkom, Klajmonom, Zájacom a Ciborekom dodanie výkresovej dokumentácie aj s popisami T-603, T-603 A a T2-603 do bratislavského podniku. Tie materiály potrebovali najmä bazkárski „hlukári“, ako prezývali kolegov, ktorí pracovali na zmenšení hluku, aby porovnali výsledky svojej práce. Otec, žiaľ, nepriniesol výkresy ani popisky, lebo nebol papier! Na prelome rokov 1962/1963 mali totiž v Kopřivnici k dispozícii iba obmedzené množstvo papiera.



Tatra 603 X-1 podľa návrhu Jána Oravca na dvore bratislavského podniku



Zhodou okolností sa vtedy, cestou z Kopřivnice do Brna, zastavil v Bratislave Ing. arch. Otakar Diblík. Bol v časovej tiesni, keďže bol zavalený prácou na kľúčkach dverí pre brnianske divadlo a v rekordne krátkom čase potreboval navrhnuť tvar monopostu pre Ing. Gajdoša. Spomenul si na otca, lebo vedel, že na neho sa môže spoľahnúť, a pri šálke kávy ich opantala myšlienka postaviť skelet a zvýrazniť línie aj hrany, čo sa v tom čase na monopostoch nevyskytovalo. Touto myšlienkou boli prví na svete.

Otec mal výkres Formuly Junior na rysovej doske prekrytý výkresom nejakého mikrobusu, aby nikto, kto by náhodou vstúpil do konštrukcie, nevedel, na čom práve pracuje. Rýchlo spravil aj sadrový model v mierke 1:10 a podľa neho potom v Kovone Karviná vyrobili laminátovú škrupinu v reálnej veľkosti. V tom zhone si otec nestihol spraviť ani fotografiu modelu.

Jedného dňa prišiel Ing. Mičík so zadaním úlohy postaviť veľkú reprezentačnú limuzínu, ktorá by mala nahradiť „šeststojku“. Janko Oravec vybral zo svojho pracovného zošita plného návrhov ten najvhodnejší, ktorý by mohol byť dôstojným a moderným nástupcom T-603. **Tento návrh dostal neskôr označenie T-603 X-1, ale to je už príbeh, ktorému sa budeme venovať v budúcom vydaní časopisu.**

TECHNIKA

Bezpečnostný vankúš na ochranu hlavy a ramien v opierke sedadla

Japonská automobilka Toyota pracuje na novom dizajne bezpečnostného vankúša na ochranu hornej časti tela, ktorý nielenže chráni hlavu cestujúceho pred zranením, ale zakryje aj jeho tvár a v prípade kolízie stabilizuje krk a ramená. Potvrzuje to prihláška, ktorú spoločnosť Toyota podala na Úrade pre patenty a ochranné známky Spojených štátov amerických.

Súčasný bezpečnostný vankúš chráni pred zranením hlavu a hrudník, ale nie sú účinné pri ochrane krku. Nový dizajn poskytuje komplexnejšiu ochranu hornej časti tela cestujúceho. Počas zrážky udrží jeho hlavu v stabilnej polohe v jednej rovine s hornou časťou trupu a zabráni jej skrúteniu alebo trhnutiu do strán. V dôsledku toho budú hlava, krk a ramená lepšie chránené pri bočných nárazoch a tie pod uhlom nebudú mať taký vážny dopad na hornú časť chrbtice.

Inovativnosť dizajnu spočíva aj v umiestnení bezpečnostného vankúša v opierke hlavy sedadla. Okrem toho bude do neho plyn vpúšťaný postupne, aby ochranný vankúš okolo cestujúceho nadobudol správny tvar. Pomáhajú tomu aktívne bezpečnostné snímače a predkolízny bezpečnostný systém (PCS), ktorý aktivuje bezpečnostný vankúš chvíľu pred nárazom. To znamená, že v prípade silnej zrážky má už vankúš optimálny tvar, ktorý zabraňuje účinkom náhleho preťaženia.

Vzduch sa najprv vtláča do prvej sekcie bezpečnostného vankúša, siahajúceho od opierky hlavy po prednú časť na boku kabíny, kde je pripnutý bezpečnostný pás. V druhej fáze sa nafúkne aj druhá strana a jej nadmernému nafúknutiu bráni bezpečnostná línia, vďaka ktorej je lepšie chránené druhé rameno spolujazdca. Potom sa nafúkne tretia časť, ktorá zaisťuje hlavu zhora a vyplní priestor pod stropom. Celkom nakoniec sa aktivuje ramenná podložka, ktorá eliminuje rotáciu hornej časti tela.



Nové zariadenie bolo navrhnuté tak, aby spolupracovalo s už používanými prednými, bočnými a hlavovými bezpečnostnými vankúšmi. Má pôsobiť ako dodatočné zabezpečenie. Spoločnosť Toyota pokračuje v zlepšovaní bezpečnostného štandardu všetkých áut vo svojej ponuke. Aktuálna štvrtá generácia typu Yaris je napríklad prvým vozidlom v segmente B, ktorý dostane centrálny bezpečnostný vankúš medzi predné sedadlá už v základnej výbave a najnovšie systémy aktívnej bezpečnosti ponúkané ako štandard.

-ta-

Buggy - chrobáčik na štyroch kolesách

Buggy boli a sú autá pre zábavu a voľný čas. Vznikli už pred mnohými rokmi. Pred šesťdesiatimi rokmi o tom priniesol krátku informáciu i časopis Svět Motoru.



KARMANN GF



KARMANN AHS-IMP

Známa karosáreň z Osnabrücku mala vo svojej ponuke buggy **Karman GF** a **AHS IMP**. Líšili sa len tvarom karosérie a výbavou. Podvozkové časti boli totožné. Používali neskrátený rám VW s rázvorom náprav 2400 mm a motor zdvihového objemu 1493 cm³ s najväčším výkonom 32 kW/4000 ot./min. Karoséria je z polyesteru spevnená skleneným vláknom. Ak ich zákazník objednal ako stavebnicu, dostal 42 resp. 46 dielcov, ktoré si musel sám poskladať.



APAL JET

K najväčším európskym výrobcom „bugín“ patrila belgická spoločnosť **Apal**, ktorá za tri roky predala viac ako 2000 takýchto vozidiel. Podvozkové časti opäť využívajú VW, buď na bežnom alebo skrátanom ráme. Hnacou jednotkou bol motor VW objemu 1300 cm³.



APAL BUGGY

Buggy sa objavili v USA v 50. rokoch minulého storočia. Prvé buggy vznikali z dielcov vozidla Volkswagen – „chrobák“. Odtiaľ je i pôvod označenia buggy. Z auta odstránili blatníky, dvere, všetko nepotrebné, aby ho čo najviac odľahčili. Na podvozkové časti upevnili rúrkový rám a na ten umiestnili jednoduchú sklolaminátovú otvorenú karosériu bez dverí.

Spočiatku to boli vozidlá, ktoré sa zrodili ako amatérske konštrukcie pre rodiaci sa nový typ automobilového športu. Viacerí klasickí výrobcovia automobilov zacitili, že okruh záujemcov a takéto zábavné autíčka je veľký. Preto začali vyrábať v menších sériách s využitím základných podvozkových skupín sériových automobilov najrôznejšie „buginy“. Ich spoločným znakom je otvorená dvoj- alebo štvormiestna karoséria bez dverí, štýlisticky pripomínajúca vzor, ktorý vznikol v USA. Rám tvorila rúrková konštrukcia, na ktorej bola upevnená karoséria vyrobená prevažne zo sklolaminátu. Niekedy sa týmto vozidlám hovorilo i plážové, nakoľko ich takmer bantamové pneumatiky nemali problém jazdiť v pieskových dunách. Nešlo len o vozidlá určené pre nespevnený terén, napríklad pieskové duny či lesné cesty, ale čoraz častejšie išlo o civilné vozidlá na bežné cesty pre relax a zábavu. Ponúkali ich desiatky výrobcov ako hotové vozidlá, alebo ako stavebnicové kity.



BUGGY SKODA-KIRBY

I vo Francúzsku existovalo viacero výrobcov. K tým známejším patrila spoločnosť All-Cars Auto Zodiaco. Jeden z jej typov dokonca využíval továrenské dielce auta Škoda 100/110 a neskôr sa počítalo s výkonnejším motorom Š110R. Buggy mala hmotnosť 560 kg a dosahovala max. rýchlosť 140 km/h. Vpredu mala pneumatiky rozmeru 6.00x14“, vzadu 8.00x15“.

MTX SKODA -BUGGY



V roku 1970 postavil československý **Metalex** prvé vozidlo typu buggy. Na rúrkovom ráme mal laminátovú karosériu a používal mechanické skupiny auta Škoda 100. Motor bol v úprave pre súťažné vozidlá skupiny A2. Za vznikom tohto vozidla stojí známy konštruktér a dizajnér Václav Král.

BERTONE SHAKE - 1970



Buggy sa stali aj predmetom záujmu známych karosárskych spoločností. Jednou z prvých bola Buggy Shake s karosériou od spoločnosti **Bertone**. Pohonnou jednotkou bol motor z Fiata 128, umiestnený vzadu.

BERTONE SHAKE



CITROEN MEHARI



Do tejto skupiny môžeme zaradiť aj vozidlá **Citroën Mehari** alebo **Mini Moke**, ktoré na rozdiel od predchádzajúcich mali motor umiestnený vpredu.

MINI MOKE -1984



To, že nešlo len o módnú vlnu, svedčia i štúdiá, ktoré výrobcovia vystavujú na súčasných autosalónoch. V tomto prípade ako elektromobil.



VW BUGGY

Nápady sa nedajú plánovať

JAWA 100 Robot



Koncom tridsiatych rokov Jawa ovládla československý motocyklový trh tak jednoznačne, že sa nemusela báť konkurencie. V roku 1933, len krátko po premiére Jawy Villiers, v podniku hodnota vyrobených motocyklov prvýkrát niekoľkonásobne prevýšila hodnotu vyrobených zbraní. Jawa preto rozbehla výrobu motocyklov naplno a stala sa jej hlavným výrobným artiklom.

Vo výrobnom portfóliu jej chýbal už len typ, ktorým by si získala mládež. Šancu dostal mladý konštruktér Josef Jozíf. Jeho úlohou bolo skonštruovať bicykel s pomocným motorčekom. Išlo o úplne samostatný a oddelený vývoj, ktorý prebiehal mimo továrne Jawa. Výkresy nosil do vývojovej dielne, kde sa hneď rozkreslovali. Práce na novom motocykli sa stali pre neho akousi maturitou pre ďalší vývoj a nemalou mierou prispeli k povzbudeniu do ďalšej činnosti konštruktéra.

Predtým ako sa motocykel dostal do sériovej výroby, absolvoval dvojročné náročné testy, v ktorých preverili odolnosť a spoľahlivosť stroja. Vďaka technickým parametrom mohli na ňom jazdiť už 14 roční vodiči. Bol vhodným aj pre ženy a starších pánov, pre ktorých boli niektoré





bežné motocykle príliš ťažké a náročné. Motocykel nepotreboval žiadne poistky a žiadnu registráciu, žiadne evidenčné čísla. Bol oslobodený od platenia cestnej dane, nevyžadoval sa od vodiča žiaden vodičský preukaz. Mnohí ešte i dnes oceňujú na ňom dokonalé prepracovanie, jednoduchý a elegantný vzhľad, ľahkú obsluhu a jednoduchú ovládanie. Jeho tvorca ho zámerne konštruoval ako motokolo, aby dosiahol vyššie uvedených úľav a získal tak čo najširší okruh zákazníkov. Išlo skôr o malý motocykel ako o „motokolo“, pretože dvojtaktný vzduchom chladený jednovalec objemu 98,8 cm³ („vrtanie“ x zdvih 47x57 mm) s vratným vyplachovaním Schnürle bol dostatočne výkonný a spoľahlivý.

Výrobca uvádzal pre tento motor najväčší výkon 1,8 kW pri 3750 ot./min. a pri kompresnom pomere 5,4:1. Motor bol v bloku s trojstupňovou prevodovkou s ručným preraďovaním v kulise na palivovej nádrži. Štartoval sa šliapadlami cez voľnobežku. Zmes paliva a vzduchu pripravoval karburátor Graetzin a o zapalovanie sa postaralo zotrvačkové magneto Jawa. Rám i ramená prednej vidlice boli lisované z ocelového plechu, odpružené bolo len predné koleso jednou vinutou pružinou umiestnenou v osi uprostred paralelogramu, doplnenej trecími tlmiečmi. Jazdnými výkonmi si Jawa 100 Robot rýchlo získala veľkú obľubu v širokom spektre zákazníkov. Bol nielen praktický, ale i hospodárny. Motocykle s celkovou hmotnosťou 49 kg, dosahovali



maximálnu rýchlosť 65 km/h, mali priemernú spotrebu 1,8 l/100 km. Oproti klasickému usporiadaniu mal motor neobvykle otočený valec o 90°. Prepúšťacie kanáliky boli umiestnené jeden spredu a druhý zozadu valca. Naľavo bol nasávací otvor a vpravo výfuk. Motor, ako je uvedené vyššie, bol v jednom bloku s trojstupňovou prevodovkou, v ktorej bola umiestnená aj voľnobežka šliapadiel, ktorými sa spúšťal motor. Prevodovka bola ovládaná ručnou pákou v kulise na nádrži. Tvar šasi bol podobný ako pri starších typoch motocyklov Jawa, ale bol prispôbosený ľahšiemu stroju. Schránka sa presunula pod sedadlo, ktoré bolo podobné bicyklovému. Výfuk bol vedený nad osou zadného kolesa.

Zbrojovka Ing. F. Janeček svoj motocykel Jawa 100 Robot verejnosti po prvýkrát predstavila v marci roku 1937 na Pražskom vzorkovom veľtrhu. Propagačné oddelenie Jawy malo zaujímavý nápad. Vypísalo pre návštevníkov veľtrhu súťaž na meno malého motocykla. Ten, kto vymyslí najvhodnejšie meno, mal dostať odmenu 2500 korún. Za tri týždne napísalo svoj návrh na zlosovateľné lístky celkom 15 025 návštevníkov. Porota sa rozhodla pre značku Robot, ktorú navrhovalo až

68 účastníkov súťaže. Nie všetci ale vedia, že toto slovo bolo vytvorené spisovateľom Karlom Čapkom, ktorý ho použil vo svojom románe R.U.R.

V prvom roku výroby stál Robot 2790 korún, na trh bolo dodaných 5000 kusov. Celkom bolo vyrobených 12 000 malých Jaw, ktoré s výnimkou vojnových rokov sa vyrábali až do roku 1946. Robot v priebehu rokov bol aj modernizovaný. Napríklad v roku 1939 sa zväčšil kompresný pomer na 6:1, výkon vzrástol na 2 kW, výfuk dostal ochranný kryt a pozmenený tvar, namiesto vodorovného bol vedený mierne šikmo hore.

V roku 1946 po čiastočnej zmene predpisov výrobca vybavil motocykel stúpadlami s našlapovacou pákou.

Jawa Robot sa stal populárnym a priniesol Jawe ďalších zákazníkov. A hoci výkonom sa nachádza na spodnej priečke škály motocyklov, stal sa významným typom, ktorý ekonomicky pomohol podniku v ére jeho výroby.



ČARO NAJMENŠÍCH ÁUT I LIETADIEL... A DIVY INTERNETU

Kým sa už ohlásená novinka-model objaví na trhu, chce to čas, aj odpoveď na otázku: JE UŽ, ČI NIE? Vďaka umelej inteligencii a www nechýbajú pritom ani... div a zázrak!



Condor Airbus A330-900 neo "Island" – D-ANDR v M 1:500 je dlhý 127 mm, ďalšia novinka DAF XG+ (nová kabína, metaliza...) v M 1:87/H0



◀ **Nové zelené Audi RS Spyder má zmodelované všetko exaktne podľa predlohy – vrátane odtieňa farby laku!**

▼ **Obor na diaľniciach: MAN TGX 18.589 GX s chladiarskym návesom „Habes“ z mesta Gounda (NL) v M 1:87/H0**



Atraktívny vzhľad novinky-minimodelu Audi RS Spyder v M 1:87/H0 (HERPA 02869-002) oživil očakávanie mnohých – aj na internete. Hoci ide už o druhý variant úspešného modelu – bude ešte modelovejší? Vedúca značka v tejto kategórii na svetovom trhu, HERPA, roky vyrába nielen samotné modely, ale aj doplnky k nim – bohatý tuning... Od ligotavých spätných zrkadiel, po kolesá s pneumatikami s dizajnom, či super tenkými, poniklovanými „kovovými“ lúčmi kolies... atď. Doposiaľ tu už bolo 1500 rôznych modelov automobilov a lietadiel! Postavte si jej model pred objektív fotoaparátu a zistíte, že na prvý pohľad sa takmer nedá odlišiť predlohy... Vďaka dnešnej LED-elektronike s mikroledkami (iba 0,8x1,0 mm) všetko



Nie je jeden policajný mikrobús na diaľnici ako druhý – ani typ VW T 6.1.

Viete, v čom je rozdiel? Odpoveď je v texte článku...



Vo vitríne PC a M 1:87/H0: Ťahač Scania R 13 TL „Stelz/Eleanor“ (Bavorsko/Heideck - Airbrush W.Rosner (najnovší model z početnej série...))

môže aj svietiť: vpredu-vzadu-vnútri... Aj blikať, ako modrý či oranžový svetelný varovný kužel na streche áut... Nielen to: z modelov znejú aj rôzne zvuky originálnych predloh! Je tu z reality už toľko, že ak by bývalý návštevník MOTOTECHNY (predajne nedostatkových náhradných dielcov a doplnkov pre motoristov v časech socializmu u nás) to všetko uvidel, asi by hneď omdlel... Hoci si to pri každej novinke z priestorových dôvodov dovoliť nemožno, prezradíme čosi viac aspoň o prvom a poslednom modeli... Audi R8 Spyder súkromnej dcérskej spoločnosti quattro GmbH automobilky Audi AG z Neckarsulmu (D) z produkcie 2006 - 2008 (9945 kusov) – vrátane predlohy s presne touto zelenou farbou laku akú má aj minimodel na našom obrázku - športový automobil s karosériou dvojdvérové kupé (2007), ako aj dvojdverový Spyder (2009) s motorom uloženým pozdĺžne v strede – quattro mal stály pohon všetkých kolies, motory 4,2 L FSI V8, 2x DOHC, 2,5 L FS, prevodovku 6-stupňovú i R tronic jednospojkovú poloautomatiku... atď. Audi R8 spočíval na koncepte Audi LeMans Quattro – v roku 2003 sa objavil na autosalónoch v Ženeve i vo Frankfurte. Dnes sa Audi R8 používa aj ako safety car/bezpečnostné vozidlo na pretekoch DTM i motocyklových pretekoch BSB. Predloha nového Audi R8 Coupé V 10 GT RWD sa mala začať predávať v roku 2023 za cenu od 225 000,- eur a vyššie (R8 GT predstavuje rozdielku s motorom V 10). Ešteže na Slovensku aspoň toto bolo lacnejšie: „iba“ za 179 870,- eur! **No povedzte:** také malé autíčko z plastu už aj s kovovými časťami - a koľko toho nám prezradí aj o svojej predlohe... Zberateľ sa teší, že ako majiteľ modelu nemá žiadne náklady s poistením, drahými náhradnými súčiastkami, opravami... A jeho bezpečnosť oproti majiteľovi predlohy? 100%! Pritom za trvalú radosť z tejto miniatúry zaplatil len necelých dvadsať eur... Protikladom malého je veľké: trikrát toľko treba zaplatiť za mini obra – ako za nový ťahač MAN TGX 18.580 GX so skriňovým chladiarskym návesom „Habes“, z mesta vrah najlepších holandských syrov rovnakej značky: Gauda (z provincie Južné Holandsko). Syr tam možno kúpiť priamo na námestí - na trhovisku so syrmí. Čo nie je všetko: v starobyľom (nádhernom!) centre mesta je aj najdlhší gotický kostol v krajine: Sint Jansberg. Aj obdivuhodná gotická radnica z 15. storočia... Malé mesto má 70 000 obyvateľov, k nim patrí aj pán Simon Habes. Už ako 18-ročný sa rozhodol byť nezávislý - a voziť do U.K. (Spojeného kráľovstva) najkratšou cestou nádherné holand-

Veľká značka, viac priestoru a komfortu: MB Actros GS v M 1:87/H0



▼ **Ťahač Mercedes-Benz Actros SLT v oceánovomodrej farbe (bol už v atramentovomodrej, či vojenskej verzii vo farbách Bundeswehru) - všetky v M 1:87/H0**



Veľká elegancia pri predlohe, i modeli v M 1:87/H0: BMW 5. radu Limo. Domáci milujú čierny lak, tu je - tanzanítovomodrý! (Tanzanít je veľmi vzácny drahokam z Tanzánie v Afrike)





Antonov Airlines AN-124-UR 82027 „BE BRAVE LIKE CHARKOV“, M 1:500, dĺžka 138 mm

ské kvetiny všetkých farieb a voní – vo vlastnej chladiarenskej skrini návesu ťahača-obra! Jeho aktuálnu mašinu zdobí filmová scéna z filmu, ktorý ho nadchol takisto... Model v M 1:87/H0 môže mať každý (do jeho vypredania): je na podstavci, v protiprašnej vitríne (PC). A hľa, čo sa dalo prečítať si o Mr. S. H., a jeho atraktívnej predlohe i modeli na internete - vďaka prekladu kremíkovej inteligencie: „Habes Plant & Transport je malá spoločnosť so sídlom v meste Gouda v Holandsku. Simon Habes navrhol tento príviesny vozík tak, aby zodpovedal filmovovej téme a hlavne prevážal rastliny. Model je implementovaný čo najlepšie. (Prečo neuprednostniť toto slovo pôvodom z dávno mŕtvej latinčiny, pred výrazmi spodobnený či zhotovený? Aby to zapôsobilo „vzdelanejšie“?). A keďže kremík je tvrdý, o pánovi S.H. sme sa dozvedeli aj to, že je svojím vlastným vodcom! Adolfa by z toho piclo tak, že by vypadol z jeho Orlieho hniezda v Rakúsku, kde nespál ani jedinú noc – žeby preto, že odtiaľ je údajne najkrajší výhľad v Rakúsku... ale v noci býva tma? V Holandsku (kde je stále zakázané používať skratku SS) by tleskali... v stoji! Pozor! Keďže naše infomediá zas (zrejme kvôli ich prežívaniu) vysielajú až toľko reklám na lieky (aká to náhoda...) - neriskujte! Je totiž známe, že každý liek má aj svoje tienisté stránky... To sa však v trápnej reklame spomenúť nesmie - ide tu predsa o PENIAZE za každú cenu! Pokiaľ ide o policajný mikrobús VW T 6.1: ak našinec prehladol, že minul slovenskú hranicu v spojenej Európe, mal by si včas všimnúť aspoň nápis na tomto vozidle: ak je tam POLICIA a tamojší vodiči jazdia pozoruhodne aj na tirákoch, on, cudzinec, má prednosť – pri platení pokút. Ak nápis znie POLIZEI (jedno či v A alebo D), ak nedodržiavá prísne predpisy, pokutu zaplatí hneď – pretože sa chcel odlišovať od domácich. Jedno je ale isté: všetky už ohlásené novinky HERPA uzrú svetlo dňa... skôr, či neskôr. Aj keď je smutné, že až doposiaľ jej roky mnohými s napätím očakávané tlačené prospekty noviniek, sú odteraz minulosťou – „nahradia“ ich na www - videoreportáže! Takže snívanie s prospekтом je preč, ak, robte si poznámky do notesa... Stále rýchlejší je čas nášho života: treba vraj šetriť, ceny sa šplhajú stále vyššie – u nás aj pri potravinách! Za to zodpovední tu na seba totiž necítia: radšej bedákajú nad rastúcou infláciou, očividne netušiac, čo to vlastne vôbec je... a aj znamená – nielen pre dôchodcov... Šťastie, že v prípade modelov áut (HERPA CARS) a lietadiel (HERPA WINGS) to neplatí vždy... ak, len pre nás. Radšej si priblížme aj model lietadla leteckej spoločnosti Antonov – Airlines, AN 124-UR 82027 „BE BRAVE LIKE CHARKOV“/„Buď odvážny (statočný, udatný) ako Charkov!“. Charkov znie síce po ukrajinsky Charkiv – no v angličtine sa to píše tak, ako v slovenčine dávno – aspoň tu sme na svetovej úrovni! Antonov An-124 je ťažké



Lufthansa Cargo Airbus A321P2F „HELLO EUROPE“, M 1:500 – dĺžka 89 mm

transportné lietadlo z Kyjevskej leteckej výroby (v rokoch 1984 – 2004 vyrobila spolu 55 kusov v šiestich verziách: vo vojenskej transportnej, civilnej dopravnej, aj zmodernizovanej: An-124-100M s novou avionikou - umožnila zmenšenie členov posádky zo 6 na 4, ale aj nárast bezpečnosti a zlepšenie navigácie, Známe sú aj An-124 A s úpravou na prevádzku z letísk s horším povrchom, verzia An-124-200 má americké motory General Electric CF6-80C2, britské Rolls-Royce zas RB-211-524H-T. Jeden kus tak „koštuje“ 70 až 100 miliónov dolárov... Posádku tvorí 6 osôb, kapacita 88 cestujúcich, nosnosť 150 000 kg, dĺžka 68,96 m, rozpätie 73,30 m, výška 20,78 m, plocha krídel 628 m², hmotnosť prázdneho lietadla 175 000 kg, užitočné zaťaženie 230 000 kg, maximálna vzletová hmotnosť 405 000 kg – častá pohonná jednotka: 4x dvojprúdový motor Progress D-18 T – každý s ťahom 229,50 kN... Výkony? Maximálna rýchlosť 800 – 850 km/h, dostup 12 000 m, dolet 3700 km s maximálnou zaťažou, 8400 km s nákladom 80 t, s polovičným 11 500 t. Známe bolo aj najväčšie lietadlo na svete AN-225 Mrija/Sen navrhnuté na prepravu raketoplánov – to v roku 2022 vojaci zničili. Vie sa aj, že k oblohe vzlietalo zriedkakedy... Pridajme, že šéfkonstruktérom bol Ukrajinec Oleg Konstantinovič Antonov (1906 – 1984), že mesto ležiace na severovýchode Ukrajiny malo v roku 2018 milión 447 435 obyvateľov, od roku 1975 má aj metro; väčším, hlavným mestom Ukrajiny je Kyjev, hoci v minulosti ním býval Charkov... Keďže Charkov mal v našich časoch nepostačujúcu električkovú a trolejbusovú sieť MHD, vypomáhajú tam aj autobusy a mašrutky - kyvadlové taxikové mikrobuse, premávajúce v nepravidelných intervaloch - až potom, keď sú všetky sedadlá obsadené... Napriek tomu ročne prepraví 12 miliónov cestujúcich! Počas sovietskej éry bol Charkov centrom priemyselnej výroby na Ukrajine, aj tretím najväčším centrom priemyslu a obchodu v ZSSR. Po rozpade ZSSR sa jeho vojenská priemyselná výroba výrazne zmenšila - mesto sa začalo prispôbovať potrebám trhového hospodárstva... V 21. storočí sa jeho priemysel začal údajne zotavovať – dnes má 380 priemyselných podnikov (150 000 zamestnancov) - dominuje strojárstvo, elektrotechnika a energetické konglomeráty. Sídlí tam aj jedna z najväčších ukrajinských bánk – Sibbank (súčasť skupiny BNP Paribas - od decembra 2005). Najväčším trhoviskom na Ukrajine (a jedným z najväčších v Európe) je trh Barabašovo. Mesto má aj niekoľko partnerských miest v Európe - na Slovensku je to Trnava, v Česku Brno... Tak vidíte, čo všetko (okrem iného) môže pripomínať jediný model lietadla v najmenšej M 1:500, dlhý len 138 mm - tým, ktorí prepadli zberateľskej vášni v jednej z jeho masovo najpríťažlivejších podôb! Čo akcentuje aj pri modeloch lietadiel kadečo aj z oblasti príslušenstva: napríklad štyri sta-



Azul ATR-72-600 „Brazilska vlajka“ PR JAKO, M 1:200, dĺžka modelu 136 mm. Nový dizajn dovolenkovvej leteckej spoločnosti, ľahko zapamätateľný...



Delta Air Lines Boeing 767-200 „Spirit of Delta“



Varig Boeing 767-200



China Airlines Boeing 787-200

vebnice, súčasti modelu terminálu letiska T. Bradleyho v Los Angeles/USA – každá si vystačí s plochou len 40x40 cm (celok: 80x80 cm). Ak sa nám to ešte včas podarí (vzdor najnovšej stratégii svetoznámej spoločnosti HERPA), bude tu aj obrázok diorámy so spomenutým svetoznámy m leteckým terminálom v Kalifornii - aj s modelmi civilných lietadiel – v M 1:500 (nepodarilo sa, pozn. red.)! Zaujímavosť: keďže medzi modelmi súčasnej svetovej leteckej techniky a la HERPA WINGS sa na termináli „pohybujú“ (či parkujú) aj drobné servisné elektrovozidlá, helikoptéry, aj malé súkromné



Z lacnejšej série stavebníc SNAP FIT: LOT Polish Airlines Boeing 787-9 (Proud of Poland 's Independence//Hrdý na nezávislosť Poľska) SP-LSC, M 1:200, 314 mm



Opakom veľkého je malé: KLM Aeroklub Cessna 172 – PH-KBA (veľkosť H0 – M 1:87)

lietadla („bizdžety“), HERPA ich, ako príťažlivé optické doplnky v mini mierke M 1:500, odteraz ponúka aj osobitne - ako vôbec najmenšie modely tohoto druhu, aké svet dnes pozná... (Bude medzi nimi v budúcnosti ako model aj slovenský DynamicVT 9?)



Condor Airbus A330-900neo „Island“, M 1:500 - dĺžka 127 mm



Icelandair Boeing 737 Max8 TF-IC „Lábtrabjarg“ (nové farby: žltý pruh na smerovke), M 1:500, dĺžka 79 mm



Opäť obor: ITA Airways Airbus A350-900 – EI-IFB „Marcello Lippi“, M 1:200, dĺžka 334 mm

Pamätníci jednej z najhorších epoch ľudstva



Predmier sa môže pochváliť aj svojimi historickými pamiatkami. Zachovala sa renesančná budova bývalej pošty zo 17. storočia. Neskôr budova slúžila ako poštová expozitúra a bola tu tiež prepriahacia stanica na výmenu poštových záprahov. Ide o dvojpodlažnú trojtraktovú renesančnú stavbu na pôdoryse obdĺžnika. Budova prešla od doby jej postavenia viacerými úpravami, hlavne v druhej polovici 18. storočia a po roku 1960. Fasády sú členené kordónovou rímsou, ktorá budovu neukončuje, ale iba horizontálne člení. Poslednou obnovou získali okná šambrány, ktoré rámujú a tým zdôrazňujú okná. Poviete si pošta, aká to historická pamiatka. Treba si však uvedomiť že je to obdobie doznievajúcej renesancie, teda roky 1601 až 1700. Obdobie nespočetných vojnových konfliktov, nielen v Európe ale aj v Indii, či Číne. „Čerešničkou na torte“ tohto obdobia bola tridsaťročná vojna v rokoch 1618 - 1648, ktorá je zapísaná ako jedna z najničivejších v histórii Európy. Vyžiadala si zhruba osem miliónov obetí a tisíce týraných obetí inkvizíčných súdov za iný názor, ako bola „jediná pravda“, vymáhaná vždy len „pravdu hovornými“ inkvizítormi. Nepripomína vám to niečo? Aj my žijeme v časoch, keď sa vraciame k koncu sveta, pretože klimatická kríza sa prehlbuje, choroby spôsobujú zmätok, všetko je znečistené a geopolitické napätie stúpa. Mali by sme sa však pozrieť späť do 17. storočia a pripomenúť si, že všetky krízy nakoniec pominú, možno pri dnešných zbraniach aj tá najhroznejšia. Ak sa ľudstvo samo nevyhubí, vzápätí sa však nevyhnutne objavia nové krízy. Aj 17. storočie malo ekologickú krízu v tzv. malej dobe ľadovej, neuveriteľne chladného obdobia, ktorá podľa výskumov pretrvávala v Európe, Severnej Amerike a v Ázii medzi rokmi 1550 až 1850 s prvým vrcholom práve v polovici 17. storočia. Výmena správ tak v tomto období bola životne dôležitá. Prvý pokus o zavedenie pravidelnej poštovej služby v Uhorsku podnikol už panovník Matej Korvín v druhej polovici 15. storočia. Zriadil po celom Uhorsku systém poštových staníc na výmenu koní ťahajúcich ľahké poštárske vozíky.

Stálu poštovú službu v Uhorsku sa podarilo presadiť až habsburským panovníkom v 16. až 18. storočí. Poštu spočiatku dopravovali jazdní poslovia takmer výlučne pre potreby cisárskeho dvora dvakrát do týždňa. Postupne ich nahradili známe poštové koče s každodennou dopravou na hlavných poštových linkách. Podľa dôležitosti listových a baličkových zásielok premávali koče s dvoma, tromi alebo štyrmi koňmi. Koč riadil uniformovaný postilion s neodmysliteľnou trúbkou, ktorou oznamoval príchod do mesta. Trúbka sa tak stala hlavným symbolom poštovej služby.

Po tureckom vpáde v roku 1526 sa ťažisko rozvoja pošty presunulo na územie Slovenska. Pošta sa riadila organizačným poriadkom cisára Ferdinanda II. z roka 1535. Sídlo hlavného uhorského poštmajstra bola Bratislava. Aj v habsburskej monarchii bolo budovanie poštovej služby až do 18. storočia zverené určitým šľachtickým rodom. Medzinárodne známymi sa stali najmä členovia rodiny Taxisovci (po nich služba taxi) Paarovci, ale aj napríklad šľachtici J. J. Magno, L. Bornemisza a iní. Rodina Paarová vybudovala na Slovensku viacero nových poštových liniek. Príslušníci týchto rodín spravdla vykonávali aj funkcie poštmajstrov za veľmi slušnú mzdu od cisárskeho dvora, pokiaľ nebola štátna pokladnica prázdna. Keďže to bolo často, tak si "privyrábali" sprostredkovaním poštových služieb aj pre majetnejšie súkromné osoby a to aj z nižších spoločenských vrstiev. Tým sa podstatne rozšíril okruh používateľov pošty.

Budova klasicistického kaštieľa v obci, horizontálne členená kordónovou rímsou, dvojpodlažná štvortraktová, v pôdoryse písmena L je z prvej polovice 19. storočia. Kaštieľ prešiel viacerými úpravami. V interieri sa nachádzajú drevené trámové stropy. Fasáde kaštieľa dominuje stredný rizalit, výstupok, ukončený trojuholníkovým štítom s tympanónom.

Z menších historických pamiatok obce je to Golgota, neskorobarokové súsošie malej Kalvárie z roku 1799, ktoré sa nachádza pri kostole. Skladá sa zo sochy ukrižovaného Krista a sôch Panny Márie, svätého Jána evanjelistu a Márie Magdalény. Svätého Jána Nepomuckého pripomína socha pri kostole z roku 1797 a prícestná socha, ľudová klasicistická, z prvej polovice 19. storočia. Raritou obce je socha M. R. Štefánika z roku 1930. Nachádza sa na mieste mohyly, ktorú tam krátko po generálovej smrti postavili na jeho pamiatku ako prvú na Slovensku. Tradícia Štefánika sa v obci zrodila hneď po správe o generálovej tragickej smrti. Prispeli k tomu najmä vojaci 18. pešieho pluku z Hradca Králové, vykonávajúci strážnu hliadkovú službu proti túlajúcim sa zvyškom maďarských vojakov. Žiadosť o finančný príspevok na sochu Masaryk odmietol s tým, že on podporuje živých a nie mŕtvych. Sochu si občania ubránili aj počas socializmu. Autor jej oboch verzii je sochár Pavol Bán.

Najvýznamnejšou, už pred ukončením reštaurovania, národnou kultúrnou pamiatkou obce je rímskokatolícky, farský kostol svätého Gála či Gallena z roku 1799, postavený na mieste staršej stavby, z ktorej pochádza predstavaná renesančná veža z obdobia okolo roku 1600, ktorá slúžila aj ako pozorovateľňa a strelná veža. Budova kostola je jednodňová klasicistická stavba s poleiptickým ukončením presbytéria, ktoré je zaklenuté segmentovou klenbou. Hlavný oltár je z roku 1799 s obrazom od A. Zallingera, inšpiráciou ktorého bola legenda o živote a zázrakoch svätého Gallena, uvedená v Vita sancti Galli vetustissima, ktorá sa šírila od konca 7. storočia. Podľa nej svätý Gallen zbavil kňažnú Fridiburgu posadnutosti démonom. Fridiburga či Fridigunda bola pritom zasnúbená so Sigebertom II., franským kráľom, ktorý pustovníkovi z vďačnosti venoval pozemky v okolí Arbon, kde bol neskôr zriadený kláštor St. Gallen. Tradícia vraví, že si svätý Gallen postavil drevenú pustovňu vlastnými rukami a že mu pri stavbe pomáhal medveď, ktorému predtým zachránil život, keď ho chceli zastrelit. Medveď ho potom nasledoval po celý jeho život, preto je svätec vyobrazovaný aj s ním. Kazateľnica je rokoková z druhej polovice 18. storočia, krstiteľnica klasicistická z obdobia okolo roku 1800. V kostole sa nachádzajú aj dva epitafy, Juraja Hrabovského z roku 1585 a druhý epitaf z roku 1615. Fasády kostola sú členené lizénami a polkruhovo ukončenými oknami s profilovanými šambránami s klenákmi. Kostolné okná majú vitráž s liturgickou symbolikou. Veža je členená priebežnými lizénami, ukončená korunnou rímsou s terčíkom s hodinami a barokovou helmicoou s laternou.

O významných rodákoch obce si niečo povieme nabudúce.

NOVÝ RENAULT AUSTRAL

Renault
ihneď



zoznámte sa s novým Renault Austral
v rámci #Zoznamka365
viac na zoznamka365.renault.sk

nový Renault Austral: spotreba 6,1-6,5 l/100 km, emisie CO₂ 138-147 g/km. uvedené spotreby paliva a emisie CO₂ jsou změřeny metodikou stanovenou dle platných právních předpisů vyžadovaných pro homologaci vozidla. vyobrazení vozu je pouze ilustrativní.

Renault odporúča Castrol

renault.sk



Nech tvoju kreativitu nič neobmedzuje.

Plne elektrická Kia EV6.



Movement that inspires

Kreativita chce čas. Našťastie, plne elektrická Kia EV6 je vybavená technológiou ultrarýchleho nabíjania, vďaka ktorému je auto nabité z 10 na 80 % iba za 18 minút*. Kratšie nabíjanie, viac času byť kreatívny.

* Dojazd bol určený podľa štandardizovaných EU meracích postupov (WLTP). Dojazd vychádza z modelu s 77,4 kWh kapacitou batérie, so zadným pohonom a 19" kolesami (vyobrazené vozidlo má 20" kolesá). Ďalšie faktory ovplyvňujúce dojazd sú štýl jazdenia, rýchlosť, vonkajšia teplota, terén, použitie elektrických doplnkov vnútri vozidla. Kombinovaná spotreba 16,5-17,6 kWh/100 km. Emisie CO₂: 0 g/km. Obrázok je ilustračný.