

MOT'or

Nová technika



Ferrari Dino 156

**EURÓPA PADLA DO ZELENEJ PASCE
MIKROSPÁNOK NESPÍ
LIBERECKÉ AUTOMOBILOVÉ ZÁVODY**

HYUNDAI SANTA FE



PREDSTAVUJEME

Toyota Land Cruiser, CUPRA Formentor VZ5 BAT, Lexus LBX, Peugeot 508, Renault Arkana, Hyundai SANTA FE, Fiat Topolino a 600e, Škoda Scala a Škoda Kamiq, Kia Picanto, Mercedes-Benz E kombi

SEPTEMBER | OKTÓBER 2023 | 2,00 €



Veľké veci začínajú úsmevom

Štýlový dizajn, inovatívne funkcie a neutrálna bilancia emisií CO₂ – to je úplne nový a úplne elektrický ID. Buzz s dojazdom až 423 km. Dizajnom vzdáva hold svojmu legendárnemu predchodcovi a zároveň definuje trvalo udržateľnú budúcnosť.



Úžitkové vozidlá



Volkswagen way to **ZERO**

Instagram | volkswagen_Slovensko

Youtube | Volkswagen Úžitkové vozidlá

www.vvuzitkove.sk



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 tlačie,
Uzbecká 4 820 14 Bratislava,
tel. 02/54419906
e-mail: zahranicna.tlac@slpostas.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:
03. 09. 2023



18 Peugeot 308 1.5 BlueHDi 130k EAT8 GT



22 Škoda Enyaq iV 80 Loft



28 Toyota Land Cruiser



44 Mazda CX-60 3,3 e-Skyactiv D254 8AT AWD Takumi



50 Hyundai SANTA FE

MOT'or
Nová technika

Obsah

Ekonomika

Európa je v zelenej pasci 4

Bezpečnosť premávky

„Mikrospánok nespí“ varuje preventívna kampaň Nadácie Allianz a SPV 10

Právna rubrika

..... 12

Vyskúšali sme

Peugeot 308 1.5 BlueHDi 130k EAT8 GT 18

Renault Captur E-Tech Enginferred full hybrid 145 20

Škoda Enyaq iV 80 Loft 22

MG HS 1.5 TGI 7DCT Exclusive 24

BMW X7 M60i xDrive 26

Jeep Compass e-Hybrid 1.5 MHEV Limited 40

SsangYong Korando 1.5 Turbo Style+ 42

Mazda CX-60 3,3 e-Skyactiv D254 8AT AWD Takumi 44

Suzuki S-Cross Mild Hybrid 1.4 BoosterJet 4WD 6MT Elegance 46

VW T-Roc 1.5 TSI ACT 6G Life 48

Mitsubishi ASX 1.6 Hybrid Instyle 66

Škoda Kodiaq 2.0 TDI SCR EVO 147 kW 7^{AP} DSG 4x4 Style 68

Renault Kangoo Techno Tce 130 EDC 70

Dacia Jogger Extreme Tce 110 7 miest 72



62 Kia Picanto



66 Mitsubishi ASX 1.6 Hybrid Instyle



70 Renault Kangoo Techno Tce 130 EDC



74 Mercedes-Benz E kombi

Predstavujeme

Toyota Land Cruiser 28

CUPRA Formentor VZ5 BAT 31

Lexus LBX 32

Peugeot 508 34

Renault Arkana 38

Hyundai SANTA FE 50

Fiat Topolino a 600e 54

Škoda Scala a Škoda Kamiq 56

Kia Picanto 62

Mercedes-Benz E kombi 74

Technika

Základ pre asistenciu vodiča a automatizované riadenie 61

Mercedes-Benz posúva ovládanie hlasom na novú úroveň 78

Ako zmenšiť počet dopravných nehôd? 88

BMW MOTORRAD predstavuje inteligentné okuliare 90

Nová generácia vodíkových palivových článkov Toyota 91

Škoda Auto priebežne zvyšuje úroveň bezpečnosti svojich vozidiel 92

Automatická zmena jazdného pruhu 96

História motorizmu

Liberecké automobilové závody 80

Volkswagen Golf III. - do tretice všetko dobré: VARIANT 98

Spomienky syna dizajnéra na dianie v bratislavskej vetve Tatry Kopřivnice (druhá časť) 104

Historické vozidlá 110

Modely

Svet v miniatúre 116

Poznávame vlasť

Potulky po Slovensku 120

EURÓPA JE V ZELENEJ PASCI

Aj ateisti, ale asi len tí najstarší, poznajú výrok z Evanjelia podľa Matúša: *Blahoslavení chudobní duchom, lebo ich je nebeské kráľovstvo*. Ak by to platilo doslova, do nebeského kráľovstva by sa o pár rokov či desaťročí tlačilo toľko súčasných Európanov, že by do neho museli vytvoriť nové široké brány. Nech mi, prosím, veriaci tento úvod odpustia, nechcem sa rúhať, ale na popisovanie nezmyslov európskych, teda aj našich súčasných politikov, ktoré my, občania Európskej únie tolerujeme, mi neprišlo nič priliehavšie na um. A teraz mám prosbu k všetkým, ktorí chcú pokračovať v čítaní tohto článku. Nasleduje pomerne dlhé vyhlásenie generálnej riaditeľky Európskej asociácie výrobcov automobilov (ACEA), pani Sigrid de Vries z 31. augusta 2023. Prosím, prečítajte si ho veľmi pozorne, pretože po tom množstve vyháňavých vyjadrení politikov aj niektorých predstaviteľov automobiliek uverejnených v médiách, toto jej vyhlásenie umožňuje vidieť obrisy európskeho automobilového priemyslu (nielen jeho) zastreté len riedkou hmlou „korektnosti“, povinnej pre vrcholnú funkcionárku celoeurópskej organizácie. Na internetovej stránke ACEA bola uverejnená takto:



Brusel je po letnej prestávke opäť v prevádzke. Keď si európski tvorcovia rozhodnutí vybalujú kufre a nahrádzajú ležadlá stolovými stoličkami, nemožno si nevšimnúť, že jeden slon (alebo drak) v miestnosti sa stal ešte väčším – Čína.

Správa od generálnej riaditeľky ACEA

– august 2023

Európe chýba pevný a koherentný prístup k čoraz tvrdšej konkurencii zo zahraničia, podporovaný vládami, ktoré bojovným a rozhodným spôsobom spájajú svoje ekologické a digitálne prechody s národnou odolnosťou. Najmä Čína sa zameriava na európsky trh s potenciálom zásadne zmeniť tvár európskeho priemyslu, ako ho poznáme.

Údaje ACEA tento rok v júni odhalili, že predaj batériových elektromobilov v EÚ po prvýkrát predbehol „diesel“. Tieto pozitívne čísla v boji proti klimatickým zmenám odhaľujú aj ďalší trend: čínske značky a vozidlá vyrobené v Číne rýchlo prenikajú na európsky trh s elektrickými vozidlami (EV).

Vďaka verejným peniazom a vládny zámery nie je žiadnym tajomstvom, že čínsky automobilový priemysel teraz predstavuje výzvu pre automobilový priemysel v Európe aj mimo nej – a zdá sa, že strategické rozhodnutie Číny investovať včas a v rámci celého hodnotového reťazca, prináša dividendy.

Na rozdiel od Európy Čína prijala holistický prístup k priemyselnej politike, pričom sa pozerá na celý hodnotový reťazec pre to, čo považuje za strategické odvetvia. Aplikované na automobilový priemysel, sek-

tor so širokým domácim ekonomickým dopadom, to znamená stratégiu od ťažby, rafinácie a výroby až po nabíjacie siete, lacnú energiu, nákupné stimuly a recykláciu počas celého životného cyklu – koordinované úsilie od začiatku, v kombinácii s agilítou v každom ďalšom kroku na ceste. **Čína dnes predstavuje 75 % celosvetovej výroby kapacity batérií a má takmer monopol na dodávky kritických surovín.** V roku 2022, len za jeden rok, krajina nainštalovala 800 000 nabíjajúcich miest pre elektromobily – takmer toľko, koľko je celkovo nainštalovaných inde na celom svete, odkedy sa začali investície do nabíjacej infraštruktúry.

Na rozdiel od svojich náprotivkov v Číne a USA, ktorí nedávno spustili prevratný zákon o zmenšovaní inflácie (IRA), sa zákonodarcovia EÚ rozhodli pre nejednotnejší prístup, pričom si často najprv stanovili ciele a zaoberali sa základnými rámcovými podmienkami na implementáciu neskôr alebo nedostatočne. To je prípad nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá (AFIR), ktoré prišlo neskoro a nespĺnilo minimálne potreby. Nedávno prijaté nariadenie EÚ o batériách tiež stále ponecháva podrobnosti nejasné, čo zväčšuje náklady a zložitosť dodávateľského reťazca batérií v Európe. Nedostatočná synchronizácia obmedzuje rozvoj trhu s elektrickými vozidlami v čase, keď je pre splnenie zákonných cieľov rozhodujúce rozšírenie. **Tvorcovia politik by tiež mali zabezpečiť bezpečný prístup k cenovo dostupnej energii.**

V dôsledku vonkajšieho tlaku teraz EÚ zvyšuje svoju hru v rôznych krokoch hodnotového reťazca, od zákona o kritických surovinách až po zákon o čistom priemysle. Napriek tomu, že tieto iniciatívy majú určite svoje opodstatnenie, zostávajú kusé a väčšinou sú vyjadrením túžby. Skutočne strategická politika musí riešiť výzvy súdržnejšie, aby zodpovedala značnému úsiliu v iných regiónoch.

Európa musí urýchliť budovanie miestnych kapacít a zabezpečiť existujúce väzby a nové partnerstvá s tretími krajinami. Nedávne čínske vývozné obmedzenia **na germánium a gálium, dva materiály životne dôležité pre mikročipy**, poskytujú predzvesť toho, čo by mohlo prísť, ak EÚ nenájde spôsob, ako sa stať menej závislým od iných a udržať obchodné vzťahy čo najotvorenejšie, spravodlivejšie a najpodpornejšie – vrátane tých s Čínou.

Nájdenie vyváženého prístupu je dôležité, pretože otvorenie čínskeho trhu – aj keď môže byť v hlavných aspektoch stále restriktívne – prinieslo značné odmeny mnohým európskym výrobcam a bude v tom pokračovať aj napriek ostrejšej konkurencii domácich značiek.

Čína je najväčším automobilovým trhom na svete a serióznym výrobným a inovačným centrom pre komponenty a vozidlá. Čínska výroba vozidiel dosiahla impozantnú úroveň zrelosti a technológia teraz postupuje oboma smermi. Táto zrelosť v kombinácii so snahou expandovať za stále preplnený domáci trh a zabezpečiť ďalší rast, vysvetľuje krok k hľadaniu trhového podielu v Európe, pričom ďalším logickým krokom je založenie výroby v zámorí.

Je pravda, že vývoz elektrických vozidiel do EÚ zahŕňa aj vozidlá vyrobené európskymi a inými medzinárodnými značkami v Číne. Okrem toho predaj elektrických vozidiel predstavuje len približne 13 % trhu EÚ, keďže elektrifikácia je na vzostupe, no zároveň je stále v začiatkoch. Okrem toho majú európske značky dlhodobý vzťah so svojimi zákazníkmi vo všetkých kútoch sveta a solidne dedičstvo, na ktorom môžu stavať ako poprední inovátori a konkurenti na celom svete – ich čoraz silnejšia a rozsiahlejšia ponuka elektrických vozidiel je toho dôkazom.

V stávke je však konkurencieschopnosť Európy ako prirodzeného domova priemyslu. Európsky automobilový priemysel absorbuje prechodné náklady na postupné vyradovanie spaľovacích motorov, investuje značné zdroje do budovania EV a vodíkových riešení, pričom funguje v rámci prísnych hraničných podmienok, veľkej inflácie a nasýteného trhu. Čínska komparatívna výhoda a nákladovo konkurencieschopný dovoz by mohli zmenšiť podiel európskych výrobcov automobilov na domácom trhu, čo by v konečnom dôsledku negatívne ovplyvnilo miestne ekonomiky.

Strategické odvetvie môže prosperovať iba v konkurenčnom rámci. Konkurencieschopnosť Európy tradične trpela väčšími nákladmi na energiu, väčšou administratívnou záťažou a roztrieštenosťou, ktorá je vlastná konštrukcii 27 členských štátov. Teraz ho ešte viac narušilo obrovské úsilie iných kontinentov, čo ohrozilo výrobu a zamestnanosť v Európe.

Preto vitame, že reptanie v kuloároch Bruselu je čoraz hlasnejšie: EÚ potrebuje silnú priemyselnú stratégiu, ktorá bude základňou pre jej kritické priemyselné odvetvia. Stratégia, ktorá sa vyhýba protekcionizmu a naivite, rozširuje perspektívu za hranice svojho vnútorného pohľadu a vytvára podmienky pre trvalo udržateľnú hospodársku činnosť – takú, ktorá robí Európu rovnocenným partnerom pre čínskych a iných drakov.

Sigrid de Vries

Generálna riaditeľka ACEA

CHYTANIE BÝKA ZA CHVOST

Pani generálna riaditeľka v závere svojej správy či vyhlásenia víta, že „reptanie v kuloároch Bruselu je čoraz hlasnejšie“. Ako vrcholná predstaviteľka európskeho automobilového priemyslu nemôže prezentovať len svoje názory, musia odrážať väčšinovú mienku vedenia automobiliek. Takže možno bez okolov povedať, že politiku Európskej únie, minimálne tú ekologicko-ekonomickú (v súčasnosti sú ako siamské dvojčatá) európsky automobilový priemysel považuje za zlé. Škoda len, že až teraz sa začali búriť – to je príslušný výraz – zatiaľ len poukazovať na nebezpečenstvá, ktoré Európskej únii hrozia, ak nebude prijímať rozumnú legislatívu. Azda si mysleli, že keď predostrú vedeniu Európskej komisie (EK), ktorá legislatívu Európskej únie (EÚ) vymýšľa a predkladá na schválenie Európskemu parlamentu (EP), dospejú pri finálnej podobe „zelených“ zákonov k prijateľným kompromisom. Nuž, mysleli si zle. „Zelené presvedčenie“ EK a väčšiny poslancov EP bolo silnejšie ako bola argumentácia predstaviteľov automobilového priemyslu. Alebo to bolo niečo iné, ako „zelené presvedčenie“?

Každopádne, doteraz všetky pokusy o zvrátenie alebo zoslabenie či odročenie začiatku platnosti zákonov ohrozujúcich základy európskeho automobilového priemyslu (ale aj energetiky, chemického priemyslu, hutníctva a ďalších odvetví ekonomiky) stroskotali. Ako naši múdri

predkovia hovorievali – býka treba začať chytať za rohy, nie za chvost! Aj predstavitelia priemyslu, ale aj poľnohospodári, mali vehementne protestovať proti zákonom a predpisom, ktoré sa nedajú v takom krátkom čase realizovať bez brutálnych zásahov do životaschopnosti celoeurópskej ekonomiky a do životnej úrovne väčšiny Európanov. Protestovať mali už vtedy, keď ich „odborníci“ predhadzovali v médiách ako jednu z možností.

PREČO ČÍNE VYHOVUJE ELEKTROMOBILITA?

Mobilné telefóny, prenosné počítače a ďalšie elektronické prístroje potrebujú batérie s veľkou energetickou hustotou, ktoré zaberajú v prístrojoch málo priestoru a majú prijateľnú cenu. Za najvhodnejšie sa považujú batérie na báze lítia. Keďže v našom svete o peniaze ide vždy až na prvom mieste, finálni výrobcovia elektronických zariadení z ekonomicky vyspelých štátov zverili ich výrobu takmer v celom rozsahu do Číny. Vtedy sa o nej ešte hovorilo, že ľudia tam pracujú za miskú ryže denne. Keď sa už batérie do spotrebnej elektroniky vyrábali z lítia (neboli napr. metal-hydridové), už to nebola pravda, ale výrobné náklady v čínskych fabrikách ešte vždy boli a sú výrazne menšie ako v Japonsku, USA alebo v Západnej Európe.

Ako čo najlepšie **odfotiť** auto do inzerátu



Jesenná predajná sezóna sa pomaly začína, ľudia ponúkajú autá bazárom. Experti zo spoločnosti AAA AUTO radia, na čo si dávať pozor pri fotení vozidla.



Jesenná predajná sezóna patrí spolu s tou jarnou k najsilnejším – počty áut ponúkaných bazárom na predaj výrazne rastú. Aby výkupcu v autobazári ponuka zaujala, je dobré vozidlo odfotiť tak, aby čo najlepšie vynikli jeho prednosti. Profesionálni fotografi, ktorí denne fotia stovky áut do ponuky najväčšieho tuzemského autocentra AAA AUTO, radia, čo urobiť pre to, aby fotografie vášho vozidla boli čo najlepšie.

AKO SA NA FOTOGRAFOVANIE PRIPRAVIŤ

- Pokojne použite mobilný telefón, nie je potrebné používať fotoaparát. Nezabudnite handričkou dôkladne očistiť šošovku mobilu.
- Fotte zásadne umyté a potom osušené auto – mokré „fláky“ po umývaní nevyzerajú dobre a lesknú sa, aj keď sú pod autom mláčky vody.
- Vždy vyčistite interiér, aspoň vysávačom na „benzínke“. Prístrojovú dosku utrite handrou od prachu.
- Vyberte vhodnú lokalitu vzhľadom na typ vozidla – nehodí sa napríklad fotiť „športiak“ v lese, offroad na sídlisku a podobne.
- Zamyslite sa nad smerom, odkiaľ svieti slnko; farba auta najlepšie vynikne, ak po ňom necháte svetlo „skĺznuť“. Ak by bol zdroj svetla proti fotografovi, farba a detaily by zanikli – nefotíte teda radšej proti svetlu (hoci skúsený fotograf takto môže vyrobiť zaujímavú snímku). Ideálne je fotiť pod mrakom, kedy je svetlo rozptýlené. Pozor na západ slnka – svetlo je síce mäkké, ale fotenie môžu komplikovať dlhé tieňe, prípadne kombinácia teplého svetla a odraz modrého neba na aute.

AKO FOTIŤ EXTERIÉR

- Auto vždy fotte na šírku. Fotky snímané mobilom na výšku sú inak zbytočne malé; tie si nechajte na Instagram.
- Nevyužívajte širokouhlý režim fotoaparátu – široký objektív totiž deformuje obraz. Navyše, je to väčšinou zbytočné, aj základné nastavenie mobilných fotoaparátov je dostatočne širokouhlé.
- Základná zásada: vždy odfotíte celé auto, nie výškovú či šírkovú polovicu; takýchto príšerných „polofotiek“ je plná inzercia. Auto umiestnite uprostred snímky, nie je potrebné vytvárať umelecký dojem.
- Vždy fotte z úrovne svetiel či z podhľadu, nikdy z úrovne ramien fotografa. Výnimku môžete urobiť u nízkych športových áut, kde to niekedy môže vyzeráť dobre.
- Nafoťte auto zo všetkých štyroch rohov. Môžete experimentovať s uhlami – zabráť viac bok alebo naopak predok a zadok auta, pokiaľ budete správne kombinovať, získate dve fotky s prevahou bočnej časti a dve fotky s prevahou prednej a zadnej časti auta.
- Ďalšie fotky by mali obsahovať detaily prednej a zadnej časti vozidla, prípadné poškodenia a motorový priestor.
- Kolesá buď natočte k fotografovi, alebo ich nechajte rovnú; nikdy nefotíte pneumatiku.
- Snažte sa, aby za autom bolo jednotné pozadie (múr, obzor) a aby zo strechy vozidla „netrčali“ napríklad značky alebo stĺpy.



AKO FOTIŤ INTERIÉR



- Tiež vo vnútri fotte vždy na šírku. Aj tu je lepšie vyhnúť sa širokouhlému režimu, ktorý deformuje obraz a je citlivejší na množstvo svetla.
- Vyfoťte celok interiéru z pravého zadného sedadla – sklopte predné operadlá čo najviac dozadu, aby bolo vidieť sedadlá. Nezaberajte zbytočne veľa výhľadu z čelného okna (automatické vyvažovanie kontrastu by vám zvyšok fotky zbytočne stmavilo), zaberte viac práve sedadlá a stredový tunel.
- Vyfoťte celé vodičovo sedadlo, najlepšie cez otvorené vodičove dvere s otvoreným oknom; prípadne aj ďalšie sedadlá podobným štýlom.
- Nezabudnite na nadštandardnú výbavu (ventilované sedadlá, adaptívny tempomat, prémiový audio systém, panoramatickú strechu a pod.). A tiež pridajte fotku batožinového priestoru.

-aa-

Skvelý dôvod na **radosť**

S-CROSS
OD **19 990 €**

VITARA
OD **17 990 €**

Bohatá výbava za akčiovú cenu

Či si už auto vyberáte srdcom, alebo rozumom, určite vás potešia naše skvelé ceny! Získajte rodinné Suzuki S-Cross aj obľúbené Suzuki Vitara so zľavou až do 4220 €. Doprajte si SUV s hybridným pohonom, systémom ALLGRIP 4x4, špičkovými technológiami a s bohatou výbavou.

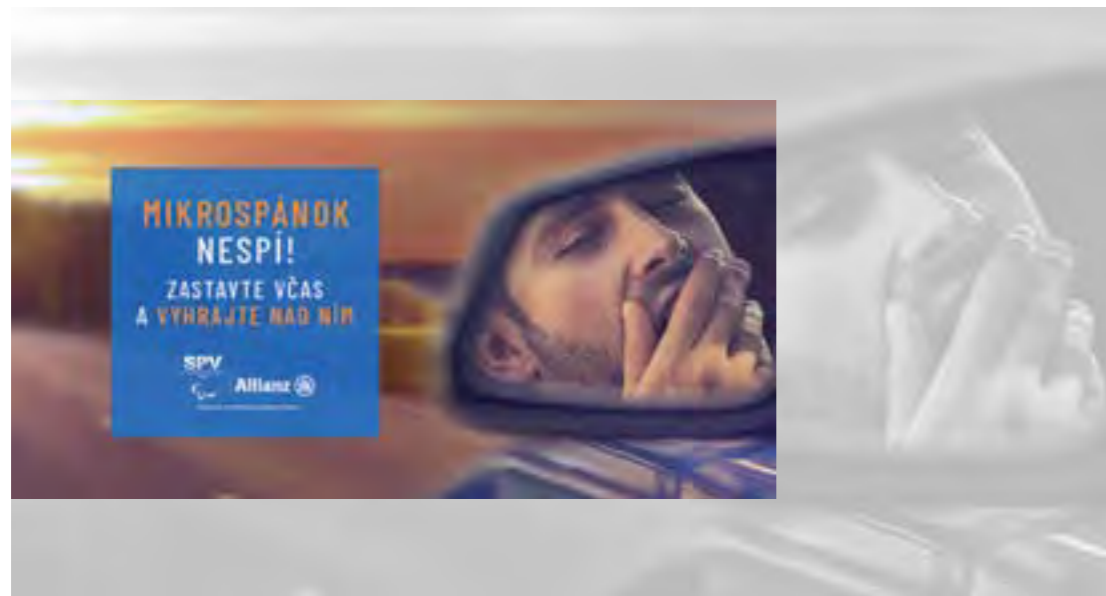
Viac o ponuke na suzuki.sk.

S programom Easy Way získate zdarma 3 roky záruky a 7 rokov poistenia na motor, turbo, prevodovku a systém Mild Hybrid/Hybrid. Emisie CO₂ pre modely Vitara a S-Cross 118 – 137 g/km, kombinovaná spotreba paliva 5,2 – 6,1 l/100 km. Všetky informácie nájdete na www.suzuki.sk. Ilustračné foto.



„Mikrospánok nespí!“, varuje preventívna kampaň Nadácie Allianz a SPV

Každý deň prijme Allianz – Slovenská poisťovňa v priemere **550 až 600** hlásení o škodách. Približne každá druhá škoda sa týka vozidla. Len za minulý rok riešila Allianz takmer **89-tisíc poistných udalostí na vozidlách**. Popri živelných škodách, či krádežiach je najčastejšou príčinou poistných udalostí vozidiel havária. A častou príčinou havárie je mikrospánok vodiča, ktorý môže končiť aj úmrtím alebo trvalými zdravotnými následkami.



DESATINY SEKUNDY MÔŽU ROZHODNÚŤ

Aj preto **Nadácia Allianz** v spolupráci so **Slovenským paralympijským výborom** spustila už druhú spoločnú preventívnu kampaň „Prevencia má cenu zlata!“, v ktorej sa tentoraz zamerala na mikrospánok. Tvárou kampane je predseda Slovenského paralympijského výboru (SPV) Ján Riapoš, ktorého s kampaňou spája vlastný príbeh dopravnej nehody s trvalými následkami. „Ako mladý som podcenil hlas svojho organizmu, sadol som si za volant unavený po celonočnej práci. Krátko na to som dostal mikrospánok, vozidlo narazilo do stromu a silný náraz mi prerušil miechu a poškodil chrbticu. Svojím osobným príbehom chcem apelovať na ľudí, aby zväžili jazdu autom, ak sú unavení, alebo sú pod vplyvom chemických látok. Vozidlo sa počas mikrospánku rúti nekontrolovane a následky môžu byť fatálne,“ hovorí J. Riapoš. Mikrospánok môže trvať iba niekoľko desiatin sekundy, ale aj pol minúty, dokonca pri otvorených očiach. Človek vtedy nevníma vonkajšie podnety ani vizuálne vnemy. Ak práve sedí za volantom, stráca nad vozidlom kontrolu. V lepšom prípade vodiča „prebudia“ údery kolies do malých spomaľovačov, ktoré už bývajú zabudované do stredových čiar alebo čiar pri krajnici diaľnice, modernejšie autá sú dokonca vybavené monitoringom koncentrácie vodiča a asistenčnými systémami. „Väčšina z nás sú vodiči a každý zažil situáciu, keď si sadol

za volant viac či menej unavený. Chceme preto varovať motoristov, aby si nesadali za volant v stave, keď by nedokázali ovládať svoju únavu, aby následky neboli tragické,“ dodáva správkynia Nadácie Allianz Lucia Strnad Muthová.

ZA VOLANT SADAŤ BEZ ÚNAVY

V čase, keď mnohí Slováci vyrážajú na dlhšie cesty autom je obozretnosť a zodpovednosť na mieste. Mikrospánok totiž prichádza nielen pred koncom cesty, ale môže vás „dostať“ aj pár minút po začiatku cesty, ak si sadáte za volant unavení. „Ak nie sme oddychnutí, treba odložiť jazdu na neskôr. Ak pocítujeme únavu za volantom, treba si urobiť prestávku, poprechádzať a ponatahovať sa, nadýchať sa čerstvého vzduchu, prípadne si aj krátko pospať. Zvyšší sa tak naša koncentrácia a schopnosť pohotovo reagovať na neočakávané situácie na ceste,“ radí L. Strnad Muthová.

Kampaň Mikrospánok nespí! trvala do konca júla na RTVS a TA3, v rádiu Expres, Rádiu Slovensko a na sociálnych sieťach. Kampaň bude tiež podporená viacerými PR aktivitami a rozhovormi v médiách.

-az-

Alkohol za volantom vás môže vyjsť aj 100-tisíc eur

Alkohol u vodičov predstavuje jeden z najväčších zdrojov nebezpečenstva na cestách. Podľa analýzy Allianz centra pre technológie (AZT) je každá desiatu smrteľná auto-nehoda spôsobená požitím alkoholu, pričom častejšie sa tomuto nebezpečenstvu vystavujú muži. Najrizikovejší sú mladí vodiči vo veku od 21 do 24 rokov. Výskyt smrteľných dopravných nehôd spôsobených alkoholom nie je vo svete rovnomerný. Tragicky najvyššiu pozíciu si drží východná Európa, kde až 18,2 % smrteľných dopravných nehôd zapríčinil alkohol. Po nich nasleduje zvyšok Európy so 16,7 %, Severná Amerika a Južná Amerika s 12,9 %. Hlboko pod celosvetovým priemerom, je naopak Blízky východ s 2,4 % prípadov.

ALKOHOL ZA VOLANTOM VYJDE DRAHO

Okrem následkov na majetku či zdraví, odobratia vodičského preukazu či dokonca väzby, predstavuje alkohol v krvi aj hrubé porušenie poistných podmienok. Ak si totiž pod vplyvom alkoholu sadnete za volant a spôsobíte nehodu, poisťovňa škodu z vášho povinného zmluvného poistenia (PZP) poškodenému uhradí, no jej čiastočnú či plnú náhradu bude od vás vymáhať, resp. regresovať späť. „Výška nákladov za poškodenie vozidla, nemajetkovú ujmu, bolestné, liečbu, stratu zárobku, stratu spoločenského uplatnenia, či náklady spojené s pohrebom sa zvyčajne pohybuje v desiatistách a nie zriedka aj stá tisícoch eur,“ konštatuje hovorkyňa Allianz – Slovenskej poisťovne a správkynia Nadácie Allianz Lucia Strnad Muthová. **V roku 2022 riešila Allianz v rámci PZP 56 poistných udalostí, kde bol u vodiča preukázaný alkohol, pričom 6 z nich sa stalo v zahraničí.** Výška škôd, ktorú podnapití vodiči spôsobili na majetku a zdraví prekročila 810 tisíc eur. Rok predtým spôsobil alkohol za volantom až 95 poistných udalostí za viac ako 620 tisíc eur.

PIŤ S ROZUMOM

Aj preto sa najväčšia poisťovňa na trhu prostredníctvom svojej Nadácie Allianz zapojila do edukačného projektu občianskeho združenia Fórum Pi s rozumom s názvom Účet za nehodu. Interaktívnou formou ním chce poukázať na riziká spojené so šoférom pod vplyvom alkoholu. „Počas mája a júna sme rozdávali v kaviarňach, baroch a krčmách po Slovensku symbolicky „účet za nehodu“. Na fiktívnom pokladničnom bloku sme upozorňovali na potenciálne finančné následky jazdy v opitosti,“ hovorí Tomáš Huba z o.z. Pi s rozumom. „Veríme, že aj finančný argument by mohol podnietiť verejnosť a vodičov, aby zmenili rizikové správanie sa a boli zodpovední,“ uzatvára L. Strnad Muthová.

-az-





RADA ADVOKÁTA

Vážení čitateľa,

Vážení čitateľa, tentoraz vám priblížim priebeh priestupkového konania a následne správneho súdneho konania, v ktorých sa skúmalo, či sa istý nespokojný občan dopustil priestupku proti občianskemu spolunažívaniu v dôsledku toho, že odstaviť svoje motorové vozidlo pred vchod do spoločného dvora, odmietol ho preparkovať a tým znemožnil spoluvlastníkom stavebné práce.

Táto udalosť sa odohrala v novembri 2016, kedy istý občan A. o 11.25 hod. podal oznámenie podľa zákona o priestupkoch, a to z dôvodu, že v ten deň v čase o 9.45 hod. prišiel pred bránu spoločného dvora rodinných domov a uvidel tam stavebný materiál. Následne išiel so svojím vozidlom do dvora, ktorý patrí aj jemu a videl, že na spoločnom dvore sa vykonávajú stavebné práce. Na dvore boli stavebné stroje - nakladač a vibračná doska, pričom on ako podielový spoluvlastník nedal súhlas na tieto stavebné úpravy. Uvedené oznámil svojmu synovcovi B., spoluvlastníkovi nehnuteľnosti a tiež mu povedal, že potrebuje mať od neho povolenie na tieto stavebné práce, inak porušuje jeho práva. Stryko A. toto konanie synovca B. považoval za schválnosť a porušenie jeho majetkových práv a požiadal, aby sa takéto konanie neopakovalo. Neskôr nespokojný strýko svoje oznámenie o 14.10 hod. doplnil a uviedol, že sa vrátil k rodinným domom asi o 13.20 hod. a stavebné práce pokračovali a preto to nahlásil na políciu.

Okrem strýka však v ten istý deň podal oznámenie aj jeho synovec C., ktorý je bratom pána B. Zo záznamu o podaní oznámenia vyplýva, že v minulosti strýkovi A. hovoril, že by chcel upraviť dvor, avšak je s ním ťažká komunikácia, nič mu nevyhovuje, k ničomu sa konkrétne nevyjadri. Dva dni dozadu sa rozhodol aj so svojím bratom B., že na dvore vykonajú práce, že tam uložia zámkovú dlažbu a dajú dvor do poriadku, preto si najali pracovníkov, ktorí začali s prácami. V čase o 10.00 hod prišiel na dvor strýko A. so svojím vozidlom a hneď volal políciu, pričom strýko svoje vozidlo odstaviť tak, že znemožnil výjazd nakladača a tým vlastne sťažil pohyb a výkon prác na dvore, potom s vozidlom odišiel podať na políciu oznámenie. Asi o 13.15 hod sa strýko A. opätovne vrátil na spoločný dvor, pričom opätovne odstaviť svoje vozidlo hneď za spoločnú bránu a znemožnil, aby sa vykonávali práce pomocou nakladača, s ktorým sa nedalo dostať na ulicu, kde bol uložený podkladový materiál pod dlažbu. Synovec potom musel zavolať kamarátov a podklad pod dlažbu vozili na dvor z ulice na fúrikoch, strýko sedel vo svojom vozidle a odmietal ho odtiahnuť s tvrdením, že si chráni svoj majetok.

Súčasťou administratívneho spisu je aj fotodokumentácia, ktorou je preukázané, že stavebné práce sa uskutočňovali, na fotografiách bolo zachytené vozidlo strýka A., ako aj nakladač, štrk a podobne.

Okresný úrad Trnava, odbor všeobecnej vnútornej správy ako prvostupňový správny orgán v apríli 2017 rozhodol vo veci tak, že strýka A. uznal vinným zo spáchania priestupku proti občianskemu spolunažívaniu, ktorého sa mal dopustiť tým, že konkrétneho dňa v čase o 10.00 hod. a následne o 13.15 hod. v obci za rodinným domom odstaviť svoje motorové vozidlo pred vchod do spoločných priestorov a odmietol ho odtiahnuť a tým znemožnil stavebné práce, čím úmyselne narušil občianske spolunažívanie schválnosťami a to opakovane, keďže toto urobil dvakrát v uvedený deň. Na základe uvedeného mu Okresný úrad Trnava, odbor všeobecnej vnútornej správy uložil sankciu - pokutu vo výške 30 €. Súčasne mu uložil povinnosť uhradiť trovy konania v sume 16 €. Stryko A. sa voči tomuto rozhodnutiu odvolal a o jeho odvolaní rozhodol Okresný úrad Trnava, odbor opravných prostriedkov v júni 2017 tak, že zamietol odvolanie pána A. a potvrdil rozhodnutie Okresného úradu Trnava, odboru všeobecnej vnútornej správy.

Odvolací orgán uviedol, že v predmetnej veci je zrejme, že konanie pána A. smerovalo k obmedzeniu pracovníkov a ich činnosti a to z dôvodu, že neprišlo k dohode medzi ním a jeho synovcami, ktorí pracovníkov na rekonštrukciu najali. V tejto súvislosti súčasne poukázal na to, že nejde o vhodný spôsob riešenia občianskych nezhôd a že pán A. nevyužil prostriedky legálnej ochrany svojich práv a naopak postupoval svojvoľne s cieľom spôsobiť prieky iným občanom, čím naplnil skutkovú podstatu priestupku schválnosťami podľa zákona o priestupkoch. Rovnako zdôraznil, že v predmetnom správnom konaní ide o posúdenie konania pána A. z hľadiska narušenia občianskeho spolunažívania, teda o posúdenie poškodenia verejného záujmu na pokojnom občianskom spolunažívaní a nejde o posudzovanie stavu majetku z hľadiska jeho hospodárskeho využitia v prospech vlastníkov či spoluvlastníkov.

Proti tomuto rozhodnutiu Okresného úradu v Trnave podal pán A. v zákonom stanovenej lehote správnu žalobu. Argumentoval okrem iného tým, že je väčšinovým podielovým spoluvlastníkom danej nehnuteľnosti (spoločného dvora) a nesúhlasil s kladením zámkovej dlažby respektíve s inou stavebno-technickou úpravou alebo činnosťou na danej nehnuteľnosti. Krajský súd v Trnave ako príslušný správny súd v auguste 2018 zrušil napadnuté rozhodnutie Okresného úradu v Trnave a vec mu vrátil na ďalšie konanie. Súčasne pánovi A. ako žalobcovi priznal právo na náhradu trov konania v celom rozsahu. Súd konštatoval, že správne orgány oboch stupňov sa dôsledne nezaoberali posudzovaním zisteného konania žalobcu z hľadiska naplnenia podmienok ustanovených v zákone o priestupkoch s prihliadnutím na všetky okolnosti

prípady. Z obsahu rozhodnutí, ako i spisového materiálu bolo podľa názoru správneho súdu bez pochybností zjavné, že cieľom pána A. ako žalobcu a aj reálnym následkom jeho konania bolo znemožnenie vykonávania rekonštrukčných prác na spoločnom dvore, nie zamedzenie prechodu, či prístupu spoluvlastníkov, B.A. C., keď s rekonštrukčnými prácami menšinových spoluvlastníkov nesúhlasil.

Súd tiež vytkol konajúcim správnym orgánom, že z odôvodnení ich rozhodnutí nie je zjavné, aký konkrétny postup vyriešenia sporu medzi podielovými spoluvlastníkmi žalobcov odporúčali priznávajú súčasne, že nie je úlohou správnych orgánov v predmetnej veci hľadať riešenie tohto sporu. Avšak tiež uviedol, že vykonávaním stavebných prác bez súhlasu pána A. i rozhodnutia súdu, a to s poukazom na príslušné ustanovenie Občianskeho zákonníka, práve menšinoví spoluvlastníci, B.A. C. konali nad rámec svojich práv.

Krajský súd ďalej skonštatoval, že úmyselné odstavenie vozidla na takom mieste, kde bránilo v činnosti iných osôb, zrejme možno považovať za schválnosť v zmysle zákona o priestupkoch, avšak nie každú schválnosť možno považovať za priestupok proti občianskemu spolunažívaniu. V tejto súvislosti dôvodi, že gramatickým a logickým výkladom tohto ustanovenia nemožno nedospieť k záveru, že priestupkom je iba schválnosť, ktorá súčasne napĺňa všeobecné znaky hrubého správania ovplyvneného v jednotlivých prípadoch nielen vonkajšími znakmi konania, ale aj jeho motívom. Dodal, že z odôvodnení rozhodnutí správnych orgánov vo veci pritom vyplýva, že konanie pána A. bolo posúdené ako schválnosť, ale súčasne aj to, že sa správne orgány nezaoberali otázkou, či toto konanie súčasne je dôvodné posudzovať ako hrubé správanie sa a či tak boli naplnené podmienky prijatia záveru, že sa pán A. dopustil priestupku proti občianskemu spolunažívaniu.

Proti tomuto súdnemu rozhodnutiu podal Okresný úrad v Trnave tzv. kasačnú sťažnosť navrhujúci kasačnému súdu jeho zrušenie a vrátenie mu veci na ďalšie konanie. Najvyšší správny súd Slovenskej republiky ako kasačný súd po preskúmaní rozsudku Krajského súdu v Trnave a po oboznámení sa s obsahom pripojeného spisového materiálu dospel v septembri 2021 k záveru o jeho vecnej správnom, pričom považoval za potrebné jeho argumentáciu doplniť o ďalšie relevantné skutočnosti.

Základom veci bolo posúdenie, či konanie pána A. svojou intenzitou a následkom naplnilo skutkovú podstatu priestupku proti občianskemu spolunažívaniu, ktorého sa mal dopustiť schválnosťou, teda či k spáchaní priestupku vôbec došlo. Je nepochybné, že pojem „schválnosť“ je neurčitý právny pojem, ktorý práve z dôvodu možných následkov v podobe deliktuálneho zodpovednosti konkrétnej osoby treba vykladať vždy reštriktívne, teda zužujúco. Schválnosťou treba rozumieť konanie narušujúce hrubým spôsobom pokojné a riadne spolunažívanie, pričom hrubosť takéhoto konania môže spočívať napríklad vo verbálnej agresii, fyzickej agresii nedosahujúcej intenzitu drobného ublíženia na zdraví či v spôsobení iného dostatočne závažného následku. Hrubým správaním sa a teda aj schválnosťou sa rovnako rozumie také správanie, ktoré prekračuje rámec iným spôsobom nevhodného správania sa. V čom je konkrétne správanie sa správaním hrubým a teda schválnosťou, musí konajúci orgán verejnej správy vyhodnotiť a následne zdôvodniť, a to pokiaľ ide o povahu, intenzitu a následok takéhoto správania sa. Podľa názoru kasačného súdu, presne uvedené mal na mysli správny súd, keď uzavrel, že priestupkom je iba schválnosť, ktorá súčasne napĺňa znaky hrubého správania sa.

Kasačný súd sa preto nemohol stotožniť s tvrdením okresného úradu, že na spáchanie priestupku postačuje schválnostné konanie a teda, že nie je dôvod na to, aby bolo pri schválnostiach posudzované, či ide o schválnosť iného hrubého charakteru. Takýto výklad by v praxi viedol k absurdnému záveru, že akékoľvek konanie majúce znaky schválnosti („naprieku“) by sa automaticky považovalo za priestupok proti občianskemu spolunažívaniu a to bez skúmania povahy, intenzity a následku takéhoto schválnostného konania. Je potrebné si uvedomiť, že iba hrubé konanie (hrubé správanie sa) je priestupkovovo postihnuteľné, keďže iba takéto konanie je spôsobilé vyvolať následok v podobe narušenia občianskeho spolunažívania. Inak povedané, ak konanie nedosiahne intenzitu hrubého správania sa, nejedná sa o protiprávne konanie. S poukazom na uvedené je namieste súhlasiť s právnym záverom krajského súdu, že bolo potrebné, aby sa správne orgány zaoberali otázkou, či je konanie žalobcu dôvodné posudzovať ako hrubé správanie sa a teda, či sa žalobca svojim konaním dopustil priestupku proti občianskemu spolunažívaniu. Súd ďalej uviedol, že v danom prípade to mali byť práve menšinoví podieloví spoluvlastníci, B.A. C., ktorí pokiaľ mali záujem na rekonštrukčných prácach na predmetnom pozemku a nedosiahla sa dohoda o hospodárení so spoločnou vecou, mali možnosť obrátiť sa na súd, ktorý by v danej veci rozhodol. Rovnako pochopiteľne prichádza do úvahy vyporiadanie podielového spoluvlastníctva.

V danom prípade kasačnému súdu nebolo zjavné, keďže to nie je možné vyčítať tak z výroku ani odôvodnenia napadnutého ani prvostupňového rozhodnutia a rovnako tiež z pripojeného administratívneho spisu, ako dlho malo konanie pána A. trvať, keď v skutkovej vete je uvedené len o 10.00 hod. a 13.15 hod. a konkrétne, aký bol následok tohto konania – či to mala byť nemožnosť pokračovať v stavebných prácach. Kasačný súd však mal z výpovede svedka preukázané, že v nasledujúci deň sa v stavebných prácach na spoločnom dvore pokračovalo, keď tento svedok uviedol, že „Na ďalší deň, počas celej doby, čo sme pokládku robili, tak znovu prišiel..., ktorý sa nemohol dostať už ďalej, lebo vo vjazde bol vysypaný štrk a ja som si spravil svoju robotu.“ Teda stavebné práce boli dokončené a v daný deň bolo dokonca pánovi A. bránené vo vjazde na pozemok, ktorého je väčšinovým podielovým spoluvlastníkom. V tejto súvislosti kasačný súd uviedol, že ak si správny orgán konanie pána A. vyhodnotil ako schválnosť, je pozoruhodné, vnímajúc celok skutkových okolností práve rozhodovanej veci, že sa nezamyslel nad tým, že by rovnakým spôsobom mohol uvažovať aj o konaní opísanom svedkom. Z tohto možno badať istú nekonzistentnosť v prístupe správneho orgánu, ktorá môže nasvedčovať selektívnomu uplatňovaniu právomoci správneho orgánu v rozpore s jeho úlohami, s cieľom zdanlivo vyriešiť civilnú podstatu sporu medzi spoluvlastníkmi.

Nad rámec odôvodnenia kasačný súd len dodal, že mu z administratívneho spisu nevyplýva, akým spôsobom bolo posúdené oznámenie pána A., ktoré podal v novembri 2016 práve vo vztahu ku konaniu synovca B. Záverom považoval kasačný súd za potrebné uviesť, že vzhľadom na okolnosti daného prípadu, konkrétne mal kasačný súd na mysli vykonanie stavebných prác bez súhlasu väčšinového podielového spoluvlastníka a oznámenie tejto skutočnosti zo strany pána A., nie je ani vylúčené, že v prípade konania pána A. ide o dovolené konanie podľa § 6 (tzv. svojpomoc) respektíve § 417 ods. 1 Občianskeho zákonníka (tzv. zakročovací povinnosť). Tento rozsudok Najvyššieho správneho súdu Slovenskej republiky z 30. septembra 2021 bol uverejnený aj v Zbierke stanoviská a rozhodnutí Najvyššieho správneho súdu Slovenskej republiky č. 1/2022.

Inšpirácia pre vás



HĽADÁTE NÁVOD, AKO SCHUDNÚŤ?

Možno pre vás predstavuje redukcia váhy dokonca strašiaka. Možno už ste pár tých diét skúšali, ale výsledok bol vždy len krátkodobý, ak vôbec nejaký bol. Je to jednoduché, všetky diétne programy Prodietix fungujú na princípe keto diéty. S Prodietix schudnete ľahko a s chuťou, pretože táto diéta nielen funguje ale aj chutí.

Viete, na koľko fáz je rozdelený diétny program Prodietix a aké to sú?

www.prodietix.sk

STRES za volantom je nebezpečný

Únava, ospalosť a strata energie sú po lete bežnou záležitosťou, a obzvlášť nebezpečné môžu byť pri cestovaní.

Nedovoľte im, aby vás za volantom ohrozili. Na pomoc vám môže prísť rozhodnica ružová, rastlina, ktorá rastie v chladných oblastiach Škandinávie, Sibíru a Kanady.

Obsahuje látky, ktoré pomáhajú telu lepšie zvládať stres, harmonizovať zmeny v organizme a doslova získať späť stratenú energiu. Výťažok z jej koreňa nájdete v rastlinnom lieku Vitango. Ak potrebujete dobiť baterky a ste vystavení chronickému alebo nadmernému stresu, skúste tradičný liek Vitango. Slúži na prechodnú úľavu od symptómov stresu a vyčerpania. Opäť môžete žiť život plný energie s Vitangom. Pred užívaním lieku sa poraďte s lekárom alebo lekárnikom a starostlivo čítajte priloženú písomnú informáciu.



www.vitango.sk

ZASLÚŽENÁ ODMENA



Orosený pohár je tým pravým osviežením po dlhej ceste. Pri šoférovaní zásadne nealko, ale keď šťastne dorazíte do cieľa, pokojne si doprajte krígel lahodného piva. Dobré jedlo sa má poriadne zapíť a fajnovo vychladený čapovaný

zlatý mok zase podávať v štýlovom pohári. Exkluzívne pivo Tescoma. Lína myBEER obsahuje praktické tretinky aj klasické pollitráky s názvami Lupulus, Icon a Salute! Všetky tri poháre na pivo sú vyrobené z prvotriedneho borosilikátového skla a vhodné aj do umývačky riadu. Sériu dopĺňa džbán s objemom 2,5 litra – ak si chcete „čapáka“ z obľúbenej krčmičky popíjať v pohodlí domova. Nájdete v značkových kamenných predajniach alebo v e-shope na vynovenom webe www.tescoma.sk.

Kolagén každý deň – pre krásu aj zdravie



Zaslúžite si vysoko kvalitný kolagén! Pri výbere produktov na báze kolagénu siahnite po takých, ktoré sú vytvorené z jednoduchých a kvalitných ingrediencií. Objavte kúzlo kolagénov VITAL PROTEINS. Sú to kolagénové peptidy v prášku, skvelé do teplých aj studených nápojov. Stačí primiešať do rannej kávy, čaju, smoothies alebo pohára s vodou. Sú neochutené, takže neovplyvnia chuť, vôňu ani konzistenciu nápoja či jedla. Kolagén sa vyskytuje predovšetkým v koži, vlasoch, nechtoch, šľachách a kĺboch. Od 25. roku života klesá produkcia kolagénu o 1 % ročne. Naša potreba však s časom rastie. Kolagénové peptidy sú malé, rozpustné častice bielkovín získavané z hovädzieho alebo morského zdroja. Výživové doplnky – kolagény VITAL PROTEINS obsahujú vysoké množstvo prémiového kolagénu. Morský Vital Proteins Marine Collagen obsahuje 12 gramov kolagénových peptidov a Vital Proteins Collagen Peptides až 20 gramov hovädzích kolagénových peptidov, ktoré telo ľahko strávi a vstrebe.

A je to najviac na porciu na trhu! www.vitalproteins.sk

CHRÁŇTE SVOJE OČI VŽDY A VŠADE



Očný komfort je vec, ktorú dokážeme často zanedbávať. O to viac nás bolí, ak sa nám do života pripletú zrakové problémy. Ak často pracujete za počítačom, vystavujete sa modrému svetlu či pracujete v prašnom prostredí, môže aj vás ohrozovať syndróm syndróm suchého oka. Pri tomto probléme dochádza k narušeniu slzného filmu, ktorý nedokáže oko dostatočne chrániť a udržiavať zvlhčené. Pomoc predstavujú umelé slzy Artelac®Rebalance. Voľne dostupná zdravotnícka pomôcka obsahuje 0,15% kyseliny hyalurónovej a vitamín B12. Dokáže tak udržiavať povrch oka správne zvlhčený a prispieva k správnej výžive očí. Artelac®Rebalance je vhodný aj pre nositeľov kontaktných šošoviek, pričom je možné ho užívať až po dobu dvoch mesiacov. Udržujte svoje oči správne zvlhčené a chránené.

Viac informácií na www.hyal.sk/dalsie-produkty.

Inšpirácia pre vás

„NATANKUJTE SA“ ZDRAVÝMI ŠŤAVAMI



Nízkootáčkový závitkový odšťavovač Orava Taurus-2 je stelesnením revolučného spôsobu domáceho odšťavovania: ovocie a zeleninu lisuje ako mlynček na mäso a tak z nej získava viac šťavy, ktorá obsahuje až 10x viac biologicky aktívnych látok

v porovnaní so šťavou získanou vysokootáčkovým odstredivým odšťavovačom. Taurus-2 má maximálny počet otáčok 110/min a šťava ním odšťavená je obohatená o vitamíny a céčko, ktoré sa kvôli absencii oxidácie neznehodnotia. Vďaka veľkému podaciemu hrdlu, do ktorého sa zmestí aj celé jablko, nemusíte suroviny pred odšťavovaním krájať na malé kúsky. V manuáli na používanie výrobku nájdete top 10 receptov, napr. Nezabúdaj, Zelený detox či Posilňovač metabolizmu. OMC: 99 €

www.orava.eu

Dettol sa znova spojil s Nadáciou Kvapka Nádeje.

V boji pomáha napríklad štrnásťročnému Marekovi



Štrnásťročný Marek bol jedným z pacientov Fakultnej nemocnice v Motole, kde pôsobí a pomáha nadácia Kvapka Nádeje. Počas jeho liečby sa niekoľkokrát stretli, a tak sa ich životné cesty spojili. Aj obyčajné prechladnutie pre neho bolo veľkým rizikom. Marek svoj boj s leukémiou vyhral nielen vďaka lekárom, ale aj čistému domovu bez nebezpečných mikróbov. Hygienu mu pomáhajú udržiavať dezinfekčné prostriedky, ako má napríklad značka Dettol, ktorá zabezpečuje zdravie rodín

viac než 80 rokov a je tak neodmysliteľne spätá s víziou čistého a bezpečného domova. Aj na príbehu Mareka je vidno, že Kvapku Nádeje môže potrebovať niekedy každý, preto sa s nadáciou Dettol spojil znova. Počas celého mesiaca september zákazníci kúpou akéhokoľvek produktu Dettol* prispejú 10 centov Nadácii Kvapka Nádeje.

*Nevztahuje sa na voľnopredajný liek DETTOL 0,2% antiseptický sprej 100 ml. Používajte biocidy bezpečným spôsobom. Pred použitím si vždy prečítajte etiketu a informácie o výrobku.

A JE SPÄŤ!



Desaťročiami overený liek Wobenzym je tu opäť pre vás! Priekopník liečebnej metódy systémovej enzýmoterapie, osvedčený a miliónmi pacientov vyskúšaný tradičný liek hlási návrat do lekárni. Odteraz ho znovu zoženiete v kamenných aj internetových lekárňach. Dostupné sú všetky balenia – s 200, 300 a 800 tabletami. Liek Wobenzym s obsahom vyváženej kombinácie enzýmov rastlinného, živočíšneho a bakteriálneho pôvodu slúži ako podporná liečba pri zápaloch. Obsiahnuté proteolytické enzýmy sa starajú o to, aby akýkoľvek zápal v organizme prebehol optimálne a bez následkov. V zložení starého dobrého lieku Wobenzymu sa nič nezmenilo. Naďalej obsahuje previeraný mix prírodných enzýmov a účinkuje presne tak dobre, ako predtým. Výrobcom lieku je spoločnosť Mucos Pharma, ktorá má s výskumom enzýmov bohaté skúsenosti a kvalitu jej produktu garantujú stovky kontrol.

www.wobenzym.sk

* Wobenzym je liek na vnútorné použitie. Pozorne si prečítajte písomnú informáciu pre používateľov.

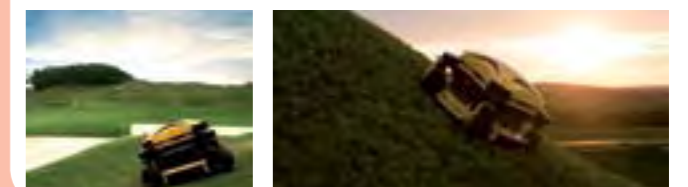
Dialkovo ovládaná svahová kosačka Spider si poradí aj s tým najnáročnejším terénom! Kosačka ktorá sa vyrovná 16 pracovníkom s krovinnorezom



Kosačka SPIDER pokosí trávu v kopcoch so sklonom až 60°! Jedinečnosť značky SPIDER spočíva v patentovanom systéme zníženého ťažiska, ktoré zaručuje vynikajúcu manévrovateľnosť. Kolesá sa dokážu na mieste otočiť až o 360° a pokračovať v práci bez nutnosti otáčania celého stroja. Žiaden problém pre kosačku nie je ani ker o priemere päť centimetrov. Svojou produktivitou sa vyrovná 16 pracovníkom s krovinnorezom. Kosačky Spider nájdu svoje uplatnenie aj počas zimy, s pomocou špeciálneho snežného pluhu sa dajú využívať na odpratanie snehu.

Pre viac informácií navštívte www.spidermower.sk, kde si môžete objednať predvedenie zdarma na vami vybranom teréne.

Foto: Archiv firmy; sekačka Spider, model ILD02



CFMOTO otvorilo nový výrobný závod v MEXIKU

Čínska spoločnosť ZHEJIANG CFMOTO POWER CO., LTD. 20. júla 2023 slávnostne otvorilo nové a zároveň svoje prvé výrobné priestory v Mexiku v priemyselnom parku Vynmsa v Apodaca na severovýchode Mexika.

Pre nás neznáma spoločnosť ZHEJIANG CFMOTO POWER CO., LTD so sídlom v čínskom Hangzhou. bola založená v roku 1989. Je spoločnosťou špecializujúcou sa na odvetvie powersport. Vytvára, vyrába, uvádza na trh a dodáva spoľahlivé motocykle, terénne vozidlá, motory, rámy, komponenty, oblečenie a príslušenstvo, ktoré distribuuje viac ako 3000 predajcov po celom svete. Obchodné regióny zahŕňajú Európu, Ameriku, Austráliu, Stredný východ, Áziu a Afriku, s tromi dcérskymi spoločnosťami v Európe, Spojených štátoch a Mexiku.



Závod v Mexiku začala stavať v marci 2022 a bol dokončený a spustený v júli 2023. Zatiaľ doň investovala 46 miliónov USD, výrobný závod má kapacitu 100 000 ks strojov ročne.

Otvárací ceremoniál prebiehal za účasti vládných predstaviteľov Mexika, obchodných partnerov a zástupcov médií. Boli svedkami spustenia výroby štvorkolesok kategórie UTV. Linka je ukázkou najnovších výrobných a technologických zariadení a zároveň prezentáciou toho, čo dokáže výskumno-vývojové centrum spoločnosti CFMOTO. Celková plocha závodu je 75 000 m². Má dve haly, kde prebiehajú zväčša lakovnicke a montážne práce. Závod vytvoril v regióne viac ako 500 pracovných miest.

CFMOTO od októbra 2021 predstavilo viac ako 148 investičných projektov, pričom 27 % z nich zodpovedá automobilovému priemyslu.



Kia navyšuje rekord v celkovom počte ocenení



Kia EV6

Kia America vytvorila rekord v počte ocenení získaných jednou značkou v jednom roku v J.D. Power Automotive Performance, Execution and Layout štúdiu (APEAL). Sedem typov značky Kia získalo prvenstvo vo svojom segmente, čo sa za 28-ročnú históriu stalo prvýkrát.

Už druhý rok po sebe obsadili tri typy Kia najvyššiu priečku vo svojom segmente. Prvé miesto obhájil elektromobil Kia EV6 (najatraktívnejšie kompaktné SUV), typ Carnival (najatraktívnejší minivan) a typ K5 (najatraktívnejší automobil strednej veľkosti). Tento rok sa aj ďalšie štyri typy Kia umiestnili na prvom mieste vo svojich segmentoch. Prvé miesto vo svojom segmente obsadili typy Telluride (najatraktívnejšie SUV strednej triedy), Forte (najatraktívnejšie kompaktné auto), Rio (najatraktívnejšie malé auto) a Stinger (najatraktívnejšie prémiové auto strednej triedy). Všetky boli v štúdiu J.D. Power APEAL Study 2023 uznané ako najatraktívnejšie z hľadiska skúseností a spokojnosti vodičov.

Štúdia U.S. APEAL z roku 2023 je založená na odpovediach od 84 555 majiteľov nových vozidiel modelového roku 2023, ktorí sa zúčastnili prieskumu po 90 dňoch vlastníctva. Štúdia bola realizovaná od februára do mája 2023 na základe vozidiel registrovaných od novembra 2022 do februára 2023.

Lietajúce automobily od Suzuki a SkyDrive už budúci rok

Poprední japonskí výrobcovia: lietajúcich elektrických zariadení SkyDrive (SkyDrive Inc.) a kompaktných automobilov Suzuki (Suzuki Motor Corporation) podpísali zmluvu o spolupráci pri výrobe "lietajúcich automobilov".

SkyDrive podľa zmluvy založí dcérsku spoločnosť v 100% vlastníctve na výrobu "lietajúcich áut". Suzuki a SkyDrive pritom budú využívať závod vo vlastníctve skupiny Suzuki Group v prefektúre Šizuoka. Ich spoločným cieľom je začať výrobu "lietajúcich áut" približne na jar roku 2024. Suzuki bude tiež spolupracovať s výrobnou dcérskou spoločnosťou SkyDrive pri príprave na spustenie produkcie, vrátane zabezpečenia ľudských zdrojov.

Urobíme ambiciózne kroky smerom k vývoju produktov s vynikajúcou hodnotou, aby sme mohli prispieť k realizácii leteckej mobility, ktorá využíva oblohu na každodennú prepravu. Uvedenými slovami prejavil nadšenie z možnosti spolupracovať na ambicióznom projekte so službou SkyDrive prezident korporácie Suzuki Motor Tošihiko Suzuki.

Spoločnosť SkyDrive je členom japonskej verejno-súkromnej rady pre pokročilú leteckú mobilitu. Nákladné drony spoločnosti pre užitočné zaťaženie do 30 kg sa už používajú na miestnych pracoviskách, najmä v horských oblastiach. SkyDrive už uskutočnila v Japonsku úspešne testovacie lety s posádkou.



Pri slávnostnom podpise zmluvy pred svojimi produktmi (zľava) Hidetoshi Kumashiro, výkonný generálny riaditeľ Suzuki a Tomohiro Fukuzawa, generálny riaditeľ SkyDrive.

Suzuki Motor Corporation je nielen výrobcou automobilov a globálnym výrobcou motocyklov, dodáva napríklad tiež motory pre lode a motorizované invalidné vozíky. Svoju štruktúru buduje Suzuki samostatne a prostredníctvom mnohých dcérskych spoločností a spoločných podnikov mimo Japonska.

-si-

Škoda Auto Group dosiahla v prvom polroku 2023 rast predaja



Škoda Auto si počas prvého polroku 2023 ďalej upevnila svoju pozíciu, a to aj napriek pokračujúcej náročnej situácii na trhu. Prevádzkový zisk celej skupiny Škoda Auto Group dosiahol 911 miliónov eur, čo predstavuje medziročný nárast o 34,8 %.

Rentabilita tržieb zostáva na stabilnej hodnote 6,6 %. Automobilka globálne dodala od januára do júna 432 200 vozidiel, teda o 19,9 % viac ako v rovnakom období minulého roku. Obzvlášť silný nárast značka zaznamenala pri najpredávanejšom type Octavia (97 800 ks, +60,2 %) a pri plne elektrickom type Enyaq iV (31 300 ks, +41,0 %). Rástli aj SUV značky Škoda, ktoré sa „umiestnili“ na 2. až 4. mieste za Octaviou v poradí Kamiq (58 400 ks, +23,8 %), Kodiaq (56 200 ks, +11 %) a Karoq (52 700 ks, +22,6 %). Najviac áut predala v regióne Západná Európa (236 900 ks, +31,3 %).

Škoda Auto Group zaznamenala výrazný nárast tržieb, a to o 34,5 % na 13,7 miliardy eur. Automobilke sa okrem toho v prvých šiestich mesiacoch roku 2023 podarilo výrazne zväčšiť prevádzkový zisk, o 34,8 % na 911 miliónov eur, a to napriek tomu, že odpredaj spoločnosti OOO Volkswagen Group Rus v máji 2023 mal značne negatívny dopad na prevádzkový zisk.

Škoda Auto aj zrýchľuje svoju elektrickú ofenzívu, počas najbližších rokov predstaví šesť nových elektromobilov z rôznych segmentov trhu. Prvým z nich bude plne elektrické kompaktné SUV Elroq, ktoré sa predstaví už na budúci rok. Škoda Auto urobila aj ďalšie významné kroky pre budúcnosť s elektrickým pohonom: v hlavnom závode v Mladej Boleslavi prekonal hranicu 500 000 vyrobených batériových systémov, ktoré sa využívajú v elektricky poháňaných automobiloch značiek Škoda, Volkswagen, Audi a Seat.

-ša-

Peugeot 308 1.5 BlueHDi 130k EAT8 GT

Pekný lev s „dieselom“



V poradí tretia generácia Peugeotu 308 je ukázkou toho, ako sa francúzsky výrobca posunul dopredu. Na túto generáciu kompaktného hatchbacku a kombi sa čakalo dlho, prišla až osem rokov od uvedenia druhej. Tá sa výborne predávala a okrem iných ocenení získala aj titul európske „Auto roka 2014“. Pri tretej generácii si zákazníci môžu vybrať z pohonov: zážihový prepínaný trojvalec 1.2 PureTech, vznetový 1.5 BlueHDi v spojení s 8-stupňovou automatickou prevodovkou alebo plug-in hybrid. V budúcnosti sa predpokladá tiež elektrické verzia.



Vyskúšali sme model s karosériou hatchback, ktorý mal pod kapotou vznetový motor, mal stupeň výbavy GT a karosériu lakovanú novou špeciálnou zelenou farbou Olivine. Karoséria modelu s úrovňou výbavy GT sa vyznačuje exkluzívnou GT prednou maskou s prvkami čiernej farby a chrómu, 18“ zliatinovými diskami, znakom Peugeot na predných blatníkoch, zadným spojlerom predlžujúcim líniu strechy, prednými LED reflektormi, ktoré sú užšie a využívajú Matrix LED Technology. Svetlá vzadu sú vybavené full LED technológiou a majú pre značku typický svetelný podpis v tvare troch pazúrov.

Interiér je zhotovený z kvalitných materiálov. Tratičný I-Cockpit v novom Peugeote 308 je stále založený na využití centrálného „na vodiča orientovaného“ displeja. Centrálny 10“ displej sa nachádza o niečo nižšie ako digitálny prístrojový štít. Displej s veľkým rozlíšením je konfigurovateľný s využitím viacerých okien pre aplikácie a widgety (ovládače), ovláda sa ľahko. Nastaviť možno navigáciu s hlasovým ovládaním, rádio, ventiláciu a ďalšie funkcie. Je to efektívne, ale dosť náročné na pozornosť vodiča počas jazdy. Klavírne klávesy nahradili virtuálne tlačidlá i-Toggles. Prístrojový panel pred vodičom má možnosť 3D projekcie, má novú grafiku. Vodič si ho môže podľa svojich predstáv individuálne prispôsobiť cez infotainment. Predné športové sedadlá sú pohodlné, ponúkajú aj dostatok bočnej opory. Majú i masážnu funkciu a vyhrievanie (doplnková výbava). K týmto funkciám sa dá dostať cez displej infotainmentu. Na malý vyhrievaný kožený volant s chrómovanými prvkami (GT) sme si už plne zvykli z iných skúšaných Peugeotov. Výbava GT navyše obsahuje napríklad chrómovaný dekór prístrojovej dosky, hliníkové pedále a prahy dverí, bezrámové vnútorné spätné zrkadlo, ambientne osvetlenie interiéru a iné prvky.

Vzadu sa pohodlne odvezú osoby priemernej výšky. Batožinový priestor v základnom usporiadaní ponúka objem 412 litrov. Po sklopení zadných sedadiel v pomere 60:40 vznikne schod a objem sa zväčší (po strechu) na 1323 litrov. Pod dnom batožinového priestoru bola v skúšanom vozidle časť príplatkovej audiosústavy Focal (subwoofer) a sada na opravu defektu. Súčasťou výbavy GT je celá paleta jazdných asistenčných systémov, napríklad adaptívny tempomat s funkciou Štart/Stop, asistencia udržiavania auta vo zvolenom jazdnom pruhu, najnovšia generácia automatického núdzového brzdenia, aktívny systém varovania pred vybočením z jazdného pruhu, systém monitorovania únavy vodiča, systém snímania mŕtveho uhla, rozšírené rozpoznávanie odporúčanej rýchlosti, monitorovanie situácie za vozidlom, plnohodnotný 360-stupňový kamerový systém, ktorý sa skladá zo 4 kamier s veľmi dobrým rozlíšením...

Pod kapotou skúšaného vozidla pracoval vznetový 1,5-litrový motor s najväčším výkonom 96 kW a krútiacim momentom 300 Nm pri 1750 ot./min. V PSA majú dostatočne dlhú tradíciu vo vývoji a výrobe menších vznetových motorov, čo sa naplno prejavilo v kvalite

tejto ich novinky. Pracuje spoľahlivo, kultivovane v celom rozsahu pracovných otáčok. Ohotne auto zrýchľuje už od 1500 ot./min., záťah pokračuje zhruba do 3000 ot./min. A s úžasne priaznivou spotrebou nafty. K tej napomáhala aj vhodne sprevodovaná 8-stupňová automatická prevodovka EAT8. Preraduje hladko, rýchlo a logicky. Motor zbytočne nevytáča ani nepodtáča. Zrýchlenie z 0 na 100 km/h tento model zvládne za 10,6 sekundy a vozidlo dosiahne najväčšiu rýchlosť 207 km/h. Vodič má na výber tri jazdné režimy – Eco, Normal a Sport, ktoré majú vplyv na reakcie motora. S veľkým podielom jazd v meste a na diaľnici sme jazdili so spotrebou 5,2 l/100 km a to sme jazdili mimoriadne svižne. Pri pokojnej jazde sa spotreba dá zmenšiť pod 4,5 l/100 km.

Spokojní sme boli aj s jazdnými vlastnosťami tohto vizuálne pôsobivého „leva“. Netrpí veľkými bočnými náklonmi v zákrutách, systém stabilizácie zasahuje s citom. Podvozok verzie GT je síce tuhší, ale nie o toľko, aby nedokázal účinne tlmiť rázy od prejazdu nerovností cesty do karosérie aj na 18-palcových diskoch s nízko profilovými pneumatikami. Vozidlo sa aj pri svižnej jazde správa sebedovo. Za pochvalu stojí aj dobré odhlučnenie kabíny a presné riadenie. Vďaka výbornému polomeru otáčania je pohyb aj v úzkych uličkách bezproblémový. Skúšaný model 308 GT sa nám naozaj páčil.

Peugeot 308 hatchback 1.5 BlueHDi 130k EAT8 GT sa predáva za 33790 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:
4-valcový, 16-ventilový, prepínaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1499 cm³, najväčší výkon 96 kW pri 3720 ot./min., krútiaci moment 300 Nm pri 1750 ot./min.

PREVODOVKA:
8-stupňová automatická prevodovka EAT8, pohon kolies prednej nápravy.

PODVOZOK:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, polomer otáčania 5,6 m, pneumatiky rozmeru 225/40 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:
d/š/v 4367/1852/1441 mm, rázvor náprav 2675 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1559/1554 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1436/1940 kg, objem batožinového priestoru 412 l, objem palivovej nádrže 53 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:
najväčšia rýchlosť 207 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,6 s, spotreba nafty v komb. prevádzke WLTP 4,9-5 l/100 km, CO₂ WLTP 128-132 g/km.

RENAULT Captur E-Tech Engineered full hybrid 145



Captur s ešte úspornejším pohonom

Renault Captur je vo svojom segmente bestsellerom nielen vo Francúzsku. Modernizovaný Captur má všetky charakteristické znaky SUV, stojí na koncernovej podvozковой platforme CMF-B. Zákazník má na výber viac farebných kombinácií karosérie a 15 možných kombinácií personalizácie interiéru. Vznemové motory v ponuke nie sú, automobilka ich nahradila hybridmi, a to klasickým alebo plug-in hybridom. Captur prišiel na trh aj s verziou E-Tech Engineered, ktorú sme mali možnosť vyskúšať. Pohonná sústava skúšaného modelu kombinuje zážihový motor, elektromotor, štartér/generátor, multimódovú prevodovku a batériu s kapacitou 1,2 kWh.



Karoséria vybočuje z radu ostatných verzií vďaka zlato žltým prvkom (Warm Titanium) lesklej čiernej mriežke chladiča a prednej lište F1 v zlatej farbe. Zlaté prvky na difúzore podčiarkujú jeho dynamický štýl v kontraste s lakom sivá Cassiopée, za ktorú si treba priplatiť 550 €. Znak Renault je čierny, čierne sú tiež päľúčkové disky kolies. Nechýba charakteristický svetelný podpis v tvare písmena C. Vozidlo bolo vybavené balíkom Park advanced driving assistant r.s. Line (920 €).

Odvážny štýl má aj kvalitne spracované vnútro kabíny s emblémom E-Tech na trojramennom koženom volante a lesklou čiernou prístrojovou doskou so zlatými prvkami (zlatým prešívaním na volante, sedadlách, zlatou ozdobnou lištou na prístrojovej doske), ktoré ladia s potahmi sedadiel. Predné sedadlá (po bokoch potiahnuté umelou kožou) sú dobre tvarované, vnímané ako pohodlné aj pri dlhšie trvajúcich jazdách. V skúšanom vozidle boli vyhrievané (200 €). Digitálny prístrojový štít pred vodičom (10") je prehľadný, súčasťou výbavy boli okrem iného aj multimediálny a navigačný systém Easy Link 9,3". Vodič má vďaka ich dobrej grafike prehľad nad všetkým. Môže ľahko sledovať navigačný systém s dynamickým prispôbením trasy podľa aktuálnej situácie, predpoveď počasia, obľúbené aplikácie a hudba prostredníctvom Apple CarPlay/Android a iné. V Capture boli zachované hardvérové tlačidlá, napríklad na ovládanie klimatizácie, vyhrievania sedadiel, jazdných režimov...

Vo vozidle sa pohodlne cestuje štvorčlennej posádke, všetci majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Osoby na zadných sedadlách majú k dispozícii výduchy ventilácie a dva USB porty. Zostava trakčnej batérie však ubrala z objemu batožinového priestoru, zo 440 litrov pri modeloch so spaľovacím motorom na 326 litrov, v závislosti na pozícii zadných sedadiel (posúvateľná zadná lavica). V skúšanom

vozidle bolo za príplatok 200 € rezervné koleso. Druh pohonu nemal vplyv na množstvo účelných odkladacích priestorov, ktoré patria medzi silné stránky Renaultu Captur. Vodičovi uľahčuje vedenie vozidla zostava užitočných technológií, napríklad systém sledovania mŕtveho uhla, adaptívny tempomat, Easy Pilot - asistencie pre jazdu po diaľnici a v kolónach, varovanie pred opustením jazdného pruhu, kamerový systémom 360 stupňov...

Významným prvkom pohonnej sústavy, ktorú Renault vyvíjal s odborníkmi z Formuly F1, je elektromotor s výkonom 36 kW, krútiacim momentom 205 Nm. „Elektrických“ 50 Nm pohonu pridáva 12 V štartér/generátor. Celkový systémový výkon je 105 kW, ktorého základ poskytuje spaľovací motor - 1,6-litrový zážihový štvorvalec s atmosférickým nasávaním, s najväčším výkonom 69 kW. Systém pohonu funguje za pomoci multimódovej automatickej prevodovky (4-stupne pre spaľovací motor, 2-stupne pre elektromotor). Systémový výkon stačí na maximálnu rýchlosť Capturu 170 km/h, model zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 10,6 sekundy. Tento hybridný Captur konštruktéri ladili tak, aby mal čo najúčinnejšiu rekuperáciu energie a mal čo možno najdlhší dojazd v elektrickom režime. Takýto Captur sa vďaka tomu najviac hodí do mesta, kde pri častej rekuperácii sa batéria udržiava dostatočne nabitá a keďže sa nejazdí rýchlo, zážihový motor často „odpočíva“. V meste a na okresných cestách sme dosiahli priemernú elektrickú spotrebu 4,7 kWh/100 km. Diaľnica už preň, pochopiteľne, nie je ideálna. Pri rýchlej jazde sa batéria rýchlo vybije a naplno musí zaberáť spaľovací motor, čo sa prejavuje na jeho spotrebe (okolo 8 l/100 km). Do rýchlosti 100 km/h je v kabíne pomerne ticho, pri väčších rýchlostiach sa do kabíny dostáva dosť hluku. Počas týždenného skúšania sme v zmiešanej premávke dosiahli spotrebu benzínu 5,4 l/100 km.

Tento model Captura bude vyhovovať pokojnejším, nenáhlivým vodičom. Je vyladený na čo najmenšiu spotrebu benzínu, preto ani v jazdnom režime Sport sme sa nedočkali veľkého záťahu. Model má kvalitne nastavený podvozok, vďaka čomu je jazda v ňom príjemná aj na cestách s horšou kvalitou povrchu. Aj keď sa v rýchlejšie prechádzaných zákrutách karoséria nakláňa, zvolenú stopu však kolesá neopúšťajú.

Renault Captur E-Tech engineered full hybrid 145 sa predáva za 28450 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 30320 €.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1598 cm³, najväčší výkon 69 kW pri 5600 ot./min. + elektromotor 36 kW + 15 kW (štartér-generátor), maximálny výkon kombinovaný 105 kW, krútiaci moment 148 Nm pri 3600 ot./min. (spaľovací motor), + 205 Nm (elektromotor) + 50 Nm (štartér-generátor), kapacita batérie 1,2 kWh.

PREVODY: multimódová automatická prevodovka, 2 stupne pre elektromotor, 4 stupne pre spaľovací motor, pohon kolies prednej nápravy.

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s vnútorným chladením, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 215/550 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4227/1797/1576 mm, rázvor náprav 2639 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1560/1547 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1436/1896 kg, svetlá výška 174 mm, objem batožinového priestoru 326-440 l, objem palivovej nádrže 48 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 170 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,6 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke 5-5,1 l/100 km, CO₂ 113-115 g/km

Škoda Enyaq iV 80 Loft

Elektrické SUV



Škoda Enyaq iV je elektrické vozidlo ŠKODA, ktoré prináša jedinečný pohľad na technológiu, dizajn, mobilitu a ochranu životného prostredia. Najmodernejšie služby a asistenčné systémy robia z neho spoľahlivého spoločníka. Využíva modulárnu stavebnicu elektromobility (MEB) koncernu Volkswagen. Škoda Enyaq patrila minulý rok medzi najpredávanejšie elektrické vozidlá na Slovensku (bolo predaných 211 kusov, čo predstavuje 15% podiel na trhu v rámci elektromobilov). Veľké rodinné SUV je dlhé 4649 mm, široké 1879 mm, vysoké 1620 mm, s rázvorom náprav 2765 mm. Ponúka dostatok priestoru pre cestujúcich, komfortný interiér, dobré jazdné vlastnosti a výbornú aerodynamiku. V ponuke nechýba možnosť akčných balíkov výbavy, ktoré za výhodnú cenu pridávajú množstvo užitočných prvkov. Vyskúšali sme Enyaq iV 80 v základnej výbave Loft, verziu s najväčšou batériou s kapacitou 82 kWh, (z ktorej sa dá využiť 77 kWh). V ponuke je aj slabšia verzia s elektromotorom 132 kW a batériou 62 kWh.



Interiér pôsobí elegantne, celkové spracovanie je na vysokej úrovni. Dizajnová koncepcia Loft prišla s čalúnením v kombinácii látky/koženka (sivá). Prístrojová doska je doplnená látkou s prešivaním, čo so striebornou lištou z brúseného hliníka vyzerá veľmi dobre. Ďalšími charakteristickými prvkami je dekor Alu Brushed (prístrojová doska a dvere), látkové výplne dverí a čierne koberčeky. Dekoratívne prešívanie je aj na všetkých sedadlách. Vodič a spolujazdec majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Za multifunkčným volantom si každý nájde ideálnu polohu aj vďaka veľkému rozsahu elektrického nastavenia sedadiel. Sedadlá sú pohodlné, s dobrou oporou pre stehná. Sú aj vyhrievané. Dominantným prvkom je 13-palcový displej infotainmentu. Na ovládanie systému si vodič zvykne rýchlo. Trojzónová klimatizácia sa nastavuje len dotykovo, čo nie je ideálne riešenie. Tiež nám chýbali analógové ovládače hlasitosti, zastupuje ich dotyková lišta pod displejom. Samozrejmosťou je podpora pre bezdrôtové Apple CarPlay a Android auto. Prístrojový panel nahrádza malý 5,3" displej s digitálnym rýchlomerom. Zobrazuje všetky potrebné informácie. Na zadných sedadlách je dostatok miesta vo všetkých smeroch. Pohodlne sa tu odvezú aj tri osoby. Batožinový priestor ponúka v základnom usporiadaní 585 litrov, so sklopenými operadlami sa zväčší na 1710 litrov. Auto má množstvo Simply Clever riešení a kompletný balík bezpečnostných a asistenčných systémov.

Nami skúšaný Enyaq iV 80 poháňal synchronný elektromotor s permanentnými magnetmi, dosahuje maximálny výkon 150 kW a krútiaci moment 310 Nm. Elektrický pohon získava energiu z lítium-iónovej batérie s kapacitou 82 kWh. Výrobca uvádza zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,6 sekundy, maximálna rýchlosť je obmedzená na 160 km/h. Auto poskytuje pohodlnú a aj svižnú jazdu. V Enyaqu netreba používať tlačidlo Start/Stop - vodič si sadne za volant, stlačí brz-



du, zaradí „D“ a vozidlo je pripravené na jazdu. Keď zastaví, pri vystupovaní stačí zatiahnuť elektrickú parkovaciu brzdú a motor sa vypne. Krútiaci moment je k dispozícii od nulových otáčok, takže dynamika je veľmi dobrá. Každý elektromobil sa najlepšie cíti v meste, (papierovo má Enyaq kombinovaný dojazd WLTP 510 až 542 km). Pri pokojnej jazde a „s ľahkou nohou“ na plynovom pedáli v meste a jeho okolí sa dá prejsť 400 kilometrov s priemerom 16,2 kWh/100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h sa spotreba ustálila na 22,8 kWh/100 km, z čoho vychádza dojazd okolo 330 km. Na intenzívnu rekuperáciu možno zaradiť „stupeň“ B, kedy je rekuperácia najvýkonnejšia. Nabíjanie - DC (jednosmerný prúd) nabíjanie je možné výkonom 135 kW a batéria sa nabije z 10 na 80 % za 29 minút. Palubná nabíjačka dokáže pri verzii s väčšou batériou nabíjať výkonom 11 kW, v domácnosti tak možno z wallboxu batériu nabiť AC (striedavým) prúdom za 7,5 hodiny. Batéria je umiestnená v podlahe, takže ťažisko vozidla je nízke. Vďaka tomu je vozidlo na ceste stabilné, pruženie si dobre poradí aj s menšími nerovnosťami. Posádke poskytuje komfort, hluk v interiéri je veľmi dobre utlmený. Pri prudšom prejazde zákrut vždy zasahuje ESP. Enyaq nezneistie ani na nespevnených cestách. Škoda ponúka na Enyaq záruku 5 rokov alebo 100 000 kilometrov. Škoda Enyaq iV 80 Loft sa predáva za 55 250 €. Automobilka teraz ponúka bonus 3500 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

SYNCHRONNÝ ELEKTROMOTOR

s permanentnými magnetmi, najväčší výkon 150 kW, krútiaci moment 310 Nm, kapacita batérie 82 kWh (využitelných 77 kWh), dojazd na elektrický pohon - kombinovaný WLTP 510-542 km, AC nabíjanie 11 kW 0-100% 7,5 h, DC nabíjanie 135 kW 10-80% 29 min.

PREVODY: jednostupňová prevodovka, pohon kolies zadnej nápravy.

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, obrysový priemer otáčania 10,1 m, pneumatiky rozmeru 255/45 R-20.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4649/1879/1620 mm, rázvor náprav 2765 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1587/1565 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2165/2600 kg, objem batožinového priestoru 585/1710 litrov.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 160 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,5-8,6 s., kombinovaná spotreba elektriny 15,8-17 kWh/100 km.

MG HS 1.5 TGI 7DCT Exclusive

Úspešný vstup MG na náš trh



Na náš a český trh značka MG vstúpila v júli 2022, jej oficiálnym partnerom sa stala spoločnosť M Motors, ktorá zabezpečuje okrem iného aj dovoz automobilov Mitsubishi. Automobilová značka MG má svoj pôvod v Anglicku, ale po bankrote dnes patrí čínskej štátnej spoločnosti SAIC. Na to, že je na európskom aj našom trhu nová, darí sa jej dobre. Informácie o jej prvých dvoch „crossoveroch“ ZS a EHS sme uverejnili minulý rok. Obidva sme už stihli vyskúšať tohto roku a neboli sme z ich vlastností sklamaní. Teraz sme vyskúšali tretí, MG HS.



MG HS a MG EHS sú vlastne dva modely rovnakého typu (HS), líšia sa druhom pohonu. MG EHS má plug-in hybridný pohon, nový model HS poháňa len zážihový prepíňaný štvorvalec 1.5 TGI s výkonom 119 kW. Môže spolupracovať so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou alebo 7-stupňovou automatickou dvojspojkovou prevodovkou. MG HS je stredne veľké SUV s vonkajšími rozmermi 4574x1876x1685 mm s rázvorom náprav 2722 mm, s priestraným interiérom. Konštrukčný základ motora pochádza z koncernu General Motors, ale potrebné úpravy pre plnenie aktuálnej emisnej normy a vyladenie jeho výkonnostných parametrov, aby vyhovovali požadovanej dynamike jazdy, už zabezpečili technici spoločnosti MG Motor UK. V ponuke sú pre MG HS úrovne výbavy Emotion, Excite, Elegance a Exclusive. Motor poháňa kolesá prednej nápravy (pohon 4x4 v ponuke chýba). MG HS sme vyskúšali v najvyššom stupni výbavy Exclusive, spolupracoval so 7-stupňovou automatickou dvojspojkovou prevodovkou.

Od EHS sa vizuálne odlišuje označením a chýbajúcim viečkom nabíjacej zásuvky na pravom zadnom blatníku. MG HS má neprovokatívny vzhľad, pekný tvar masky chladiča, vo výbave Exclusive ponúka v štandarde LED reflektory s dynamickými smerovkami, 18" zliatinové kolesá, panoramatické strešné okno, plastové čierne lemy blatníkov. Zaujímavosťou sú koncovky výfuku, ktoré vychádzajú z oplastovanej časti zadného nárazníka. Všetky farby karosérie sú bez príplatku.

Interiér je priestraný, zhotovený z materiálov slušnej kvality. Výbava Exclusive zahŕňa aj ambientne podsvietenie, hliníkové pedále, dvojtónovú klimatizáciu, interiér v koži, parkovacie snímače doplnené 360 stupňovou kamerou, elektricky ovládané piate dvere, digitálny prístrojový štít, ochranné prahové lišty vpredu, vzadu a iné. Za pochyby stojí predné sedadlá s integrovanou hlavovou opierkou, sú pohodlné s prímeranou bočnou podporou. Volant s kožou potiahnutým vencom je výškovo a pozdĺžne nastaviteľný. Predné športové sedadlá s kontrastným prešívaním sú dostatočne veľké a pohodlné, sú aj vyhrievané. Grafika na farebnom 12,3" digitálnom prístrojovom paneli je dobrá, má jemné rozlíšenie a poskytuje veľké množstvo informácií. Centrálny dotykový displej so vstavanou digitálnou navigáciou uhlopriečkou 10,1" je dosť pomalý, mal by mať prehľadnejšie menu. Kameraný systém má tiež slabšie rozlíšenie. Nechýba podpora Apple CarPlay a Android Auto, Bluetooth, 4 USB vstupy či príjem digitálneho rozhlasového vysielania (DAB) a bohatá zostava asistenčných systémov, napríklad adaptívny tempomat, systém automatického núdzového brzdzenia, systém pre udržiavanie auta v jazdnom pruhu, asistencia pre jazdu v kolóne, systém sledovania dopravnej situácie za vozidlom pri cúvaní...

Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú dvaja dospelí, miesta nad hlavou i na kolená majú dosť aj pri výške mierne nad 180 cm. Prijemná je možnosť úpravy nastavenia sklonu operadiel a výdychy ventilácie v zadnej časti stredovej konzoly. Batožinový priestor poskytuje objem 463 litrov. Po sklopení zadných sedadiel delených v pomere 60:40 sa objem zväčší na 1454 litrov.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-valcový, 16-ventilový prepíňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1490 cm³, kompresný pomer 11,5:1, najväčší výkon 119 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 250 Nm pri 1500 až 4400 ot./min.

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrtný stabilizátor, zadná vlečná náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, polomer otáčania 5,95 m, pneumatiky rozmeru 235/50 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4574/1876/1685, rázvor náprav 2722 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1574/1593 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1610/2023 kg, objem batožinového priestoru 463/1454 litrov, objem palivovej nádrže 55 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 190 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,4 s., kombinovaná spotreba benzínu WLTP 7,6 l/100 km, CO₂ WLTP 174 g/km.

Motor 1.5 TGI dosahuje najväčší výkon 119 kW pri 5500 ot./min. a krútiaci moment 250 Nm poskytuje vo veľmi širokom rozpätí otáčok 1500 až 4400 za minútu. Zásluhu na tom má priame vstrekovanie benzínu do valcov, prepíňanie turbodúchadlom „twin scroll“. Motor má kvapalinou chladené výfukové zvody, olejové čerpadlo s variabilným objemom, vypínanie obehového čerpadla chladiaceho systému pri studenom motore, elektronicky regulovaný termostat variabilné časovanie nasávacích aj výfukových ventilov. Vozidlo dokáže z pokoja na 100 km/h akcelerovať za 9,4 sekundy a dosiahne maximálnu rýchlosť 190 km/h. Pri niektorých predchádzajúcich manévroch sme cítili, že tomuto pohonu chýbajú newtonmetre, ktoré v podstate rovnakému 1,5-litrovému zážihovému motoru pridáva v hybridnom modeli EHS elektromotor. Svoju rolu v tom zohráva aj automatická prevodovka, ktorá pri rozjazdoch pomalšie reaguje a pri malých rýchlostiach, napríklad pri pohybe v kolónach, cítiť drobné záškľby. Model so 7-stupňovou automatickou prevodovkou má radšej predvídavy štýl plynulej jazdy. Pri pokojnej jazde sa spotreba pohybovala na úrovni 7,5 l/100 km, na diaľnici však spotreba stúpala tesne pod 10 l/100 km. Počas týždenného skúšania vozidla sme dosiahli v kombinovanej premávke spotrebu benzínu 8,2 l/100 km.

Podvozok je naladený viac smerom ku komfortu ako k „športovaniu“, takže posádku nevyrušujú citelné nárazy do sedadiel ani počas jazdy po cestách s menej kvalitným povrchom. Naladenie podvozka naozaj patrí medzi najsilnejšie stránky tohto modelu, ktorý aj s ohľadom na spomínané vlastnosti pohonu, bude najviac vyhovovať pokojnejším vodičom, ktorí sa zriedkakedy ponáhľajú.

MG HS 1.5 TGI so 7-stupňovou automatickou prevodovkou a stupňom výbavy Exclusive sa predáva za 31 790 €.

BMW X7 M60i xDrive

Nový rozmer luxusu



Najluxusnejšie SUV v ponuke bavorskej značky prišlo na trh v roku 2019, v roku 2022 prešiel typ X7 výraznou modernizáciou. S dĺžkou 5151 mm, šírkou 2000 mm, výškou 1835 mm a s rázvorom náprav 3105 mm je BMW X7 v pozícii vodcu typov rodiny BMW X. Novo tvarovaná predná časť má výrazné reflektory. Horizontálne prvky LED reflektorov umiestnené v hornej časti slúžia ako pozíčné, denné a smerové svetlá, LED prvky v spodnej časti plnia úlohu stretávacích a diaľkových svetiel, pričom ich tmavé pozadie vytvára pocit, akoby boli zasadené hlboko do predného nárazníka. Kaskádové osvetlenie oboch častí masky chladiča BMW dodáva prednej časti mimoriadne extravagantný pocit. Súčasťou štandardnej výbavy sú aj podsvietené BMW obličky masky chladiča. Progresívny štýl zadnej časti dotvárajú úzke zadné svetlá. Chrómovaná lišta prepájajúca zadné svetlá dostala sklenený kryt.



Modernizácia pod kapotou priniesla pozmenenú paletu motorov, pozostávajúcu z trojice spalovacích motorov doplnených 48 V mild-hybridným systémom. Vyskúšali sme vrcholnú verziu BMW X7 M60i xDrive, ktorú poháňa zážihový 4,4-litrový osemvalec. Vozidlo bolo 6-miestne, s tromi radmi sedadiel v konfigurácii (2+2+2 – za príplatok). Všetky motory sa spájajú s 8-stupňovou automatickou prevodovkou Steptronic Sport, ktorá sa dá ovládať aj páčkami na volante. Model bol vybavený balíkom M Sport s 21-palcovými M diskami kolies z ľahkých zliatin.

Z interiéru cítiť dokonalejší luxus. Poťahovým materiálom bola príplatková koža Merino Ivory. Nová prístrojová doska s úzkymi otvormi ventilácie a náladovým podsvietením v spodnej časti má v hornej časti zakrivenú obrazovku BMW Curved Display, ktorú tvoria 12,3" digitálna prístrojová doska a ovládacia obrazovka so 14,9" uhlopriečkou. Športový vyhrievaný M kožený volant s multifunkčnými tlačidlami padne do ruky azda každému. Zvýšená pozícia sedenia zaručuje výborný výhľad z kabíny na všetky strany. Na stredovej konzole sa nachádza pre značku typický ovládač iDrive, novo tvarovaný volič automatickej prevodovky (pripomínajúci diamant), štartovacie tlačidlo, prepínač jazdných režimov, tlačidlo elektronickej parkovacej brzdy. Tri rady sedadiel poskytujú vodičovi a spolucestujúcim výnimočný pocit pohodlia. Sedenie na predných športových sedadlách je „kráľovské“. Elektricky nastaviteľné sedadlá všetkými potrebnými smermi s vynikajúcim bočným vedením, s masážnou funkciou, vyhovujú každému. Predné sedadlá okrem vyhrievania mali aj funkciu s aktívnou ventiláciou (doplnková výbava). Aj sedadlá v druhom a treťom rade sú vyhrievané a ani v treťom rade nechýba systém ISOFIX, držiaky na nápoje a kožené laktové opierky. V druhom rade sa nachádzajú dve samostatné sedadlá. Sklápanie aj opätovné vztyčenie operadiel sedadiel v druhom a treťom rade sa dá ovládať tlačidlami z batožinového priestoru. Vozidlo má 4-zónovú klimatizáciu, teda ju možno nastavovať a ovládať samostatne aj v treťom rade. Batožinový priestor v 6-miestnom usporiadaní sedadiel poskytuje objem 300 litrov, v 5-miestnom usporiadaní 750 litrov. Po sklopení operadiel druhého a tretieho radu objem pre náklad narastie na 2120 litrov. Nakladanie batožiny uľahčuje aj vzduchové pruženie, ktoré umožňuje zníženie nakladacej hrany. Veľkosť batožinového priestoru je dvojdielne. Väčšia horná časť sa vyklápa nahor, spodná nadol sklopna uľahčuje nakladanie batožiny, ale sťažuje dosah



k predmetom uloženým na úrovni sklopených operadiel sedadiel tretieho, tobôž druhého radu.

Výborne funguje navigácia, automatická klimatizácia, head-up displej na čelnom skle, mobilná kompatibilita vrátane bezdrôtového nabíjania mobilných telefónov, výborný audiosystém Bowers Wilkins s 20 reproduktormi, ktorý zaručuje akustický zážitok, výborný kamerový systém, a dostatok odkladacích priestorov. Zoznam asistenčných systémov, ktoré si zákazníci môžu doobjednať, je rozsiahly.

Zážihový osemvalec so zdvihovým objemom 4,4 litra dosahuje výkon 390 kW a veľký krútiaci moment 750 Nm poskytujú v rozsahu otáčok 1800 až 4600 za minútu. Na lepšie využitie energie z paliva využíva 48 V mild-hybridnú architektúru s elektromotorom s výkonom 9 kW a krútiacim momentom 200 Nm. Elektromotor sa mení na generátor pri jazde bez plynu a pri brzdení. Motor poháňa všetky štyri kolesá prostredníctvom 8-stupňovej automatickej prevodovky. Inteligentný pohon všetkých kolies xDrive podľa aktuálnej situácie rozdeľuje výkon medzi prednú a zadnú nápravu pričom uprednostňuje zadnú nápravu. K dynamickej jazde prispieva aj adaptívne vzduchové odpruženie na oboch nápravách, M športový diferenciál, M športový brzdný systém a M športový výfukový systém (v základnej výbave). S týmto robustným vozidlom nás nelákalo jazdiť nejakou extra dynamicky, i keď jeho pohon umožňuje nárast rýchlosti z 0 na 100 km/h za 4,7 sekúnd a najvyššiu rýchlosť 250 km/h. Vzhľadom na proporcie auta nás neprekvapila ani spotreba benzínu, po týždňovej jazde v kombinovanej premávke nám vyšiel priemer 13,3 l/100 km.

Pomocníkom pri parkovaní tohto veľkého vozidla je do istej miery smerovo natanácaná zadná náprava a najmä 360-stupňový kamerový systém, ktorý s veľkým rozlíšením monitoruje okolie. Samozrejme, toto vozidlo dokáže aj automaticky zacúvať do voľného parkovacieho miesta – presne do stredu medzi čiary. Potom je niekedy problém z auta vystúpiť, lebo dvere sú široké. Vďaka aktívnym tlmičom, vzduchovému pruženiu posádka v tomto vozidle cestuje možno pohodlnejšie ako Aladin na svojom lietajúcom koberci. To platí, ak na ceste s množstvom výraznejších pričných nerovností vodič jazdí „normálne“. Rozhodne nie pomaly, ale ani extra rýchlo, pretože aj vzduchové pruženie má svoje limity a pri veľmi rýchlej jazde už prejazdy niektorých nerovností počuť - viac ako cítiť. Z jazdných režimov sme uprednostňovali Normal a Sport, pri ekologickom režime riadiaca jednotka prevodovky dlhšie „rozmyšľa“, čo pri rozjazde auta v križovatkách v hustej premávke nie je príjemné.

BMW X7 M60i xDrive sa predáva za 98 060 €. Nami skúšané vozidlo s bohatou doplnkovou výbavou stálo 155 238 €

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

8-valcový, 32-ventilový 2xprepíňaný zážihový + MHEV, ventilový rozvod 2x2xOHC, zdvihový objem 4395 cm³, najvyšší výkon 390 kW pri 5500 až 6000 ot./min., krútiaci moment 750 Nm pri 1800 až 4600 ot./min., elektromotor max. výkon 9 kW, krútiaci moment elektromotora 200 Nm.

PREVODY:

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

PODVOZOK:

predné kolesá zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien, zadná viacprvková náprava, vzduchové pruženie, priečne stabilizátory, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 285/45 R-21.

KAROSÉRIA: 5-dverová, 6-miestna typu kombi.

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 5181/2000/1835 mm, rázor náprav 3105 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2675/3355 kg, svetlá výška 221 mm, objem batožinového priestoru 300/750/2120 l, objem palivovej nádrže 83 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najvyššia rýchlosť 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 4,7 s, spotreba benzínu v kombinovanej premávke WLTP 12,1-12,9 l/100 km, CO₂ 278-303 g/km.

Toyota Land Cruiser

Návrat k počiatkom

Toyota predstavila novú generáciu typu Land Cruiser, ktorá čerpá priamo z prvotných vlastností, vďaka ktorým je meno Land Cruiser už viac ako 70 rokov synonymom sily a spoľahlivosti.



Legendárna DNA typu Land Cruiser bola skombinovaná s novými technológiami, aby poskytovala vyššiu úroveň výkonu v teréne aj pri každodennom používaní. Toyota začne predpredaj nového Land Cruisera pre európskych zákazníkov v októbri, pričom prvé dodávky vozidiel sa očakávajú v polovici roka 2024.

Land Cruiser sa zrodil pred 72 rokmi 1. augusta 1951 ako „Toyota BJ“. Krátko nato preukázal svoju silu a schopnosť tým, že sa stal prvým vozidlom, ktoré úspešne vystúpilo na šiestu stanicu na svahoch hory Fudži. Odvtedy je poslaním Toyoty Land Cruiser poskytnúť ľuďom vozidlo, ktoré ich bezpečne a spoľahlivo dopraví do cieľa aj v tých najnáročnejších podmienkach.

Rôzne skúsenosti zákazníkov z celého sveta sa ukázali ako neoceniteľné pri vývoji základných predností typu Land Cruiser, ktorými sú spoľahlivosť, odolnosť a schopnosť zvládnuť drsné podmienky na ceste. Vďaka celosvetovej popularite sa stal jedným z najpredávanejších typov značky Toyota s doterajšími 11,3 miliónmi predaných kusov (k júnu 2023, kumulatívne a ročné objemy predaja zahŕňajú typy Lexus LX a Lexus GX) vo viac ako 170 krajinách a regiónoch.



Zvýšený základný výkon vďaka novej platforme GA-F

Nový Land Cruiser si zachováva klasickú robustnú konštrukciu karosérie s podvozkovým rámom a po väčšom modeli Land Cruiser 300 (nie je dostupný v západnej Európe) využíva platformu Toyota GA-F, ktorá zohráva kľúčovú úlohu pri výraznom zlepšení terénnych vlastností.

Nový Land Cruiser je zároveň ľahko ovládateľný a pohodlnejší pri bežnej jazde na ceste, čo je v súlade so snahou Toyoty vytvoriť praktické vozidlo prispôbené každodenným potrebám zákazníkov.

Nový rám je o 50 % tuhší a pevnosť karosérie a rámu je dokopy väčšia o 30 %. Tieto podstatné zväčšenia prispievajú k lepšej odozve, ovládateľnosti a komfortu jazdy. Zlepšili sa aj základné parametre odpruženia, najmä preto, aby sa zabezpečilo väčšie kríženie náprav, čo je kľúčový faktor pre jazdné schopnosti v teréne.

Nový elektrický posilňovač riadenia

Ide o prvý Land Cruiser, ktorý využíva elektrický posilňovač riadenia (EPS). Ten znižuje množstvo spätného rázu, ktorý sa môže vyskytnúť pri jazde po nerovnom povrchu, a poskytuje plynulejšie, priamejšie riadenie a ľahšiu ovládateľnosť pri všetkých rýchlostiach. Použitie systému EPS umožňuje novému Land Cruiseru využívať aj asistenciu sledovania jazdného pruhu ako súčasť balíka aktívnej bezpečnosti a asistencie vodiča Toyota Safety Sense.

Odpojitelný predný stabilizátor – s ktorým prišla Toyota ako prvá

Nový Land Cruiser získava ďalšie terénne schopnosti vďaka novému odpojitelnému prednému stabilizátoru. Táto technológia – SDM (Stabiliser with Disconnection Mechanism) – s ktorou prišla Toyota ako prvá, umožňuje vodičovi meniť stav stabilizátora pomocou prepínača na prístrojovej doske. Táto flexibilita umožňuje lepšie jazdné vlastnosti na nerovných cestách, väčší komfort a ľahšie ovládanie pri jazde na ceste.

Modernizácia systémov Multi-Terrain Monitor a Multi-Terrain Select poskytuje ďalšiu podporu pri jazde v teréne. Pomocou kamery a displeja s veľkým rozlíšením poskytuje systém Multi-Terrain Monitor vodičovi jasný prehľad o oblasti bezprostredne okolo vozidla a pod ním; systém Multi-Terrain Select automaticky prispôbuje výkon vozidla požiadavkám rôznych podmienok jazdy v teréne.

Nový Land Cruiser bude využívať najnovšie systémy Toyota Safety Sense v rámci komplexného balíka pokročilých bezpečnostných prvkov a technológií Toyota T-Mate, ktoré znižujú záťaž vodiča.

Nová hnacia sústava

Hnacia sústava odráža zameranie Toyoty zabezpečiť, aby bol automobil navrhnutý a skonštruovaný tak, aby podporoval životný štýl a životné podmienky ľudí. Zároveň pokračuje v dlhoročnej tradícii typu, ktorý sa vyznačuje spoľahlivosťou a odolnosťou na cestách aj v teréne.

V západnej Európe sa nový Land Cruiser predstaví s 2,8-litrovým prepĺňaným vznetovým motorom, ktorý je skonštruovaný tak, aby poskytoval rovnováhu medzi malou spotrebou paliva a dostatočne veľkým výkonom. Dosahuje maximálny výkon 150 kW podľa normy DIN a je spojený s novou osemstupňovou automatickou prevodovkou Direct Shift. Neskôr v roku 2024 bude k dispozícii elektrifikovaná hnacia sú-



stava kombinujúca výkonný a účinný vznetový motor so 48-voltovou mild-hybridnou technológiou.

Dizajn: tradícia sa snúbi s modernosťou

Tradícia sa spojila s modernosťou, aby vznikol nadčasový vzhľad, ktorý vyjadruje schopnosť vozidla odolávať náročným podmienkam. Mohutný drsný vzhľad vyjadruje kvalitu novej Toyoty Land Cruiser, ktorá sa vracia k svojmu pôvodu, ale zároveň je veľmi praktická a jej forma nasleduje funkciu. Výkonu v teréne napomáhajú kratšie previsy karosérie, tvarované rohy a zúžená spodná časť karosérie. Dielce karosérie boli navrhnuté tak, aby ich bolo možné v prípade poškodenia ľahko vymeniť.





Celková dĺžka vozidla je 4920 mm, šírka 1665 mm a výška 1870 mm; rázvor náprav má hodnotu 2850 mm.

Interiér ponúka na výber päť- alebo sedemmiestnu konfiguráciu s dizajnom, ktorý evokuje silu a funkčnosť skutočného terénneho vozidla. Svedčia o tom detaily, ako napríklad horizontálne usporiadaný prístrojový panel a spínače, ktoré sú tvarované tak, aby sa dali ľahko ovládať aj pri jazde náročným terénom.

Prioritou je výhľad vodiča do všetkých strán, čomu napomáha nízko posadená kapota, horizontálna prístrojová doska a znížená spodná línia okien, ktorá umožňuje osadenie hlbších bočných okien.

Prvá edícia typu Land Cruiser

Úplne nový Land Cruiser sa v Európe predstaví špeciálnym variantom First Edition, ktorý si budú môcť zákazníci exkluzívne rezervovať počas počiatočného obdobia predpredaja.

Táto limitovaná verzia – pre Európu sa vyrobí približne 3000 kusov – zdôrazňuje dedičstvo typu Land Cruiser špeciálnymi štýlovými prvkami a nekompromisným terénnym charakterom. Medzi detaily patria klasické kruhové reflektory a dva špeciálne dvojfarebné laky karosérie: piesková a sivomodrá. Ďalšie podrobnosti budú poskytnuté neskôr, pred spustením predpredaja.

-ta-



PREDSTAVUJEME

CUPRA Formentor VZ5 BAT

POSKYTUJE EŠTE VIAC EMÓCIÍ



CUPRA Formentor VZ5 predstavuje maximálny výraz výkonnosti spaľovacieho motora pre automobilovým nadšencov svojím ikonickým päťvalcom 2.5 TSI s výkonom 287 kW. Predstavením limitovanej verzie VZ5 BAT získava temnejší nádych svojho progresívneho charakteru. V limitovanej sérii budú rozličné modifikácie karosérie a interiéru, umocňujúce emocionálnu výkonnosť SUV-crossovera.

„CUPRA Formentor VZ5 BAT limited edition je mimoriadny automobil s výnimočnou výkonnosťou. Jeho dizajn je expresívny a provokačný, predstavuje ďalšiu evolúciu línie modelov značky so spaľovacím motorom,“ povedal Sven Schuwirth, riaditeľ značky CUPRA. „Je to automobil, ktorý búra zaužívané predstavy svojím vzhľadom akcentovaným čiernou farbou. Jeho vonkajšie doplnky umocňujú jeho energickú športovú estetiku, pričom interiér s tmavými akcentmi prispieva k ešte emocionálnejšiemu zážitku z jazdy“.

CUPRA Formentor VZ5 BAT má vonkajší dizajn modifikovaný rozličnými čiernymi prvkami. Siahajú od lesklých čiernych líšt strešného nosiča, prednej masky vrátane rámu, obkladov lemov blatníkov a prahov karosérie cez 20-palcové disky z ľahkej zliatiny až po karbónové kryty vonkajších spätných zrkadiel a koncovky výfuku s čiernou keramikou povrchovou úpravou (cerakote). Všetky tieto prvky zvyrazňujú charakter výkonného SUV-crossovera. Nový vzhľad dopĺňajú logá CUPRA (vpredu a vzadu) a nápis CUPRA vzadu vyhotovené v tmavom chróme.

Aj v interiéri modelu Formentor VZ5 BAT čierne prvky umocňujú športový charakter dizajnu. Vodič ich vníma od momentu, kedy sa posadí za volant do štandardných škrupinových športových sedadiel CUP. Sú to napríklad detaily z čierneho chrómu okolo mriežok ventilácie a stredovej konzoly, ktoré zvyrazňujú energický charakter výnimočného automobilu.

CUPRA Formentor VZ5 predstavuje maximálny výraz výkonnosti spaľovacieho motora pre automobilovým nadšencov. Prispieva k nemu ikonický, turbodúchadlom prepĺňaný radový päťvalcový motor s objemom 2,5 litra, ktorý dosahuje najväčší výkon 287 kW a maximálny krútiaci moment 480 Nm. Krútiaci moment motora sa prenáša cez 7-stupňovú dvojspojkovú prevodovku DSG a systém 4Drive na všetky štyri kolesá. Optimálna trakcia za všetkých podmienok je zárukou mimoriadnych jazdných výkonov ako zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 4,2 sekundy. Maximálna rýchlosť je elektronicky limitovaná na 250 km/h.

Verzia CUPRA Formentor VZ5 BAT je limitovaná na 500 kusov a predstavuje doteraz najexkluzívnejšiu verziu radu Formentor.

-st-



„PRELOMOVÝ“ LEXUS



Prémiová japonská značka Lexus začiatkom leta predstavila svoj zatiaľ najmenší typ LBX. Má vonkajšie rozmery 4190x1825x1545 mm a rázvor náprav 2580 mm, ale už z prvého písmena jeho označenia je zrejme, že pre vedenie značky nie je LBX bežným „vstupom“ do jej produktovej ponuky. Písmeno L používa značka v názvoch svojich vlajkových typov, ako sú limuzíny LS či LC. A typové označenie pozostávajúce z troch písmen malo doteraz len supersportové kupé Lexus LFA.

LBX je skratkou počiatkových písmen anglických slov Lexus Breakthrough Crossover, čo znamená „prelomový crossover Lexus“. Rovnako ako typ LFA (vyrábala sa v rokoch 2010 až 2012 – len 500 ks) ukázal inú stránku značky z hľadiska vnímania výkonu (4,8-litrový V10 motor s výkonom 412–420 kW), tak kompaktné SUV LBX zasa svojimi kvalitami rozšíri dosah a smerovanie značky Lexus do segmentu, kde doteraz ešte nepôsobila. LBX má potenciál pritiahnúť ku značke novú klientelu, a to aj vďaka tomu že bol vytvorený s myšlienkou na európskeho zákazníka.

VÝBAVY – AJ PRE SLOVENSKÝ TRH

V prípade typu LBX spoločnosť Lexus zaujala nový prístup k budovaniu výbav, ktorý lepšie zodpovedá preferenciám zákazníkov z hľadiska ich životného štýlu. Prvýkrát si zákazník nebude vyberať z nižších úrovní výbav (Elegance, Executive) a vyšších výbav (ako F Sport & Luxury) ale zo 6 atmosfér: základná LBX / Elegant a Relax, ktoré sú zamerané na uhladený celkový vzhľad vozidla, zatiaľ čo Emotion a Cool majú športovejší, dynamickejší charakter. Na vrchole ponuky je atmosféra Original Edition, ktorá bude dostupná iba prvého pol roka od spustenia výroby.



PLATFORMA

LBX je prvý typ značky skonštruovaný na platforme globálnej architektúry Lexus GA-B pre malé vozidlá. Poskytuje výhody nízkeho ťažiska, širokého rozchodu kolies, krátkych previsov a mimoriadne tuhej karosérie. Platforma je v základe rovnaká ako pre Yaris Cross, ale je upravená tak, aby poskytovala všetky aspekty tzv. Lexus Driving Signature. Napríklad rázvor náprav je dlhší o 20 mm, kratšie sú previsy karosérie a širšie sú rozchody kolies.

Významne je upravený aj podvozok. Bolo použité špeciálne odpruženie, dodatočné výstuhy a dizajnové riešenia dostupné len pre Lexus LBX. Toto všetko má pozitívny vplyv na stabilitu auta pri jazde a na jazdné vlastnosti. Poloha vodiča je o 15 mm nižšia ako v Yaris Cross, je podobná ako pri šoférovaní sedanu alebo hatchbacku. Okrem toho bola upravená aj poloha volantu tak, aby bol čo najmenej odklonený od vertikály.

MOTORIZÁCIA

LBX poháňa nová generácia hybridného pohonu Lexus bez nutnosti dobíjania, ktorého súčasťou je kompaktný a ľahký 1,5-litrový trojvalcový zážihový motor. Hlavné komponenty hybridnej sústavy ako nová hybridná prevodovka a riadiaca jednotka výkonu prešli zásadnou zmenou konštrukcie, ktorej cieľom bolo zlepšiť účinnosť, zmenšiť stratu, ušetriť hmotnosť a zmenšiť veľkosť.

Nová prevodovka je kompaktnjšia, a vďaka takejto konštrukcii LBX môže mať nižšiu líniu kapoty. Súčasťou pohonného systému je aj nový, bipolárny -nikelmetal-hydridový akumulátor s malým vnútorným odporom (rýchlejšie sa nabíja aj vybíja) a veľkým výkonom, ktorý umožňuje dodatočnú podporu elektromotora pri zrýchľovaní a rozširuje možnosti vozidla v plne elektrickom režime jazdy. Najväčší systémový výkon hybridného pohonu je 100 kW a najväčší krútiaci moment 185 Nm.

LBX je po type RX druhým Lexusom s bipolárnou batériou. Akumulátor nikel-metal hydrid 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 zaisťuje okamžitú a silnú akceleráciu, ale aj úspornú spotrebu. Využíva výhody prepracovanej konštrukcie chladiaceho systému, ktorá pomohla predĺžiť životnosť a výkon akumulátora.

TRH & KONKURENCIA

Lexus LBX rozmermi patrí do trhového segmentu B-SUV premium. Jeho hlavnými konkurentmi na európskom trhu sú Audi Q2, Audi A3, Mercedes-Benz A, DS3, DS3 Crossback, Mini Countryman.

INTERIÉR



Dizajnéri spoločnosti Lexus 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, jednoduchá, hladká prístrojová doska, ktorá vytvára dojem širšieho vnútorného priestoru, a napokon výrazne pôsobiaca stredová konzola.

Kokpit vodiča je interpretáciou koncepcie Tazuna, ktorú značka Lexus prvý raz predstavila v type NX. V rámci nej sú ovládacie prvky umiestnené v bezprostrednej blízkosti vodiča, aby ich obsluha vyžadovala minimálny pohyb rúk alebo očí. 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. V ponuke je aj projekčný HUD displej v rámci voliteľnej výbavy.



LBX je v ponuke so štandardným audiosystémom. Spoločnosť Mark Levinson ako exkluzívny prémiový partner spoločnosti Lexus navrhla pre typ LBX luxusný audiosystém. V ponuke je v rámci voliteľnej výbavy vozidla = v pakete Advanced – čo je príplatkový balík pre atmosféru Relax a Cool. Obsahuje zostavu 13 reproduktorov, ktoré sú optimálne rozmiestnené po celom vozidle.

Patrí medzi ne aj doplnkový basový reproduktor (subwoofer) integrovaný do zadných dverí, čím sa zabránilo strate priestoru v batožinovom priestore.

Batožinový priestor ponúka objem až 332 litrov (platí pre modely s pohonom kolies prednej nápravy, keď sú zadné sedadlá vo vzpriamenej polohe). Do tohto batožinového priestoru sa zmestia napríklad 2 veľké cestovné kufre. Vo verzii E-FOUR (pohon 4x4 – vzhľadom na viacprvkovú nápravu a elektromotor s výkonom 10 kW) to je o 85 litrov menej.

BEZPEČNOSŤ

Lexus LBX má vo výbave veľa prvkov, ktoré sa nachádzajú v typoch až z vyšších segmentov, napríklad elektronické kľúčiky dverí. Lexus v LBX nerobí ani v oblasti bezpečnosti kompromisy. Súčasťou štandardnej výbavy LBX je LSS+3 (Lexus Safety System), presne taký istý ako v SUV vlajkovej lodi RX. Konkurencia komunikuje, že má bezpečnostné systémy k dispozícii, no zvyčajne si treba priplatiť za: predkolízne systémy, adaptívny tempomat, držanie vozidla v jazdných pruhoch, asistenciu v dopravnej zápche, automatické diaľkové svetlá... LBX ponúka aj rozšírený balík LSS+

RCTA Rear Cross Traffic Alert = Systém sledovania dopravy za vozidlom

SEA Safe Exit Assist = Asistencia bezpečného vystupovania

FHL Flashing Hazard Light = Predkolízne výstražné svetlá

EDSS Emergency Driving Stop System - Systém núdzového zastavenia vozidla s monitorom na sledovanie únavy vodiča ako aj úplný balík:

FCTA Front Cross Traffic Alert = Systém sledovania dopravy pred vozidlom

PVM Panoramatický monitor

LCA Lane Change Assist = Asistencia pre zmenu jazdného pruhu
Zákazníci, ktorí by chceli dodať svojmu vozidlu LBX osobnejší vzhľad, môžu využiť možnosti nového programu „Lexus Bespoke Build“ (zostavenie vozidla na mieru). Prístup značky Lexus v duchu hesla „zákazník na prvom mieste“ tak poskytuje zákazníkovi voľnosť individuálne si prispôsobiť vozidlo pomocou na mieru šitých prvkov. Úprava vozidla na mieru umožňuje zákazníkovi zmeniť farbu bezpečnostných pásov, vzory výšiviek na čalúnení, farbu prešívania a ozdobné prvky obloženia. Program individuálneho prispôbenia vozidla bude uvedený na náš trh v polovici roku 2024.

Predpredaj pre slovenský trh je už spustený. Prvé vozidlá sa na našom trhu objavia začiatkom roku 2024.

Cena Lexusu LBX začína sumou 32 900 € za model s pohonom kolies prednej nápravy (atmosféra LBX, ktorej výroba začína až v marci 2024).

Pri pohone kolies prednej aj zadnej nápravy začína cena na úrovni 40 900 €, ale aj s o stupeň vyššou atmosférou (ELEGANT).

PEUGEOT 508

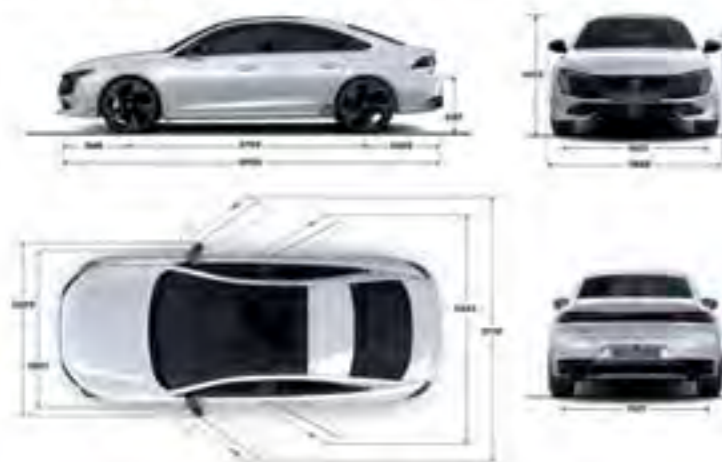


SEDAN, SW, PEUGEOT SPORT ENGINEERED

S novými modelmi PEUGEOT 508, dostupnými vo verziách sedan, SW a PEUGEOT SPORT ENGINEERED uvádza automobilka PEUGEOT na trh novú generáciu svojho vrcholného typu. Predná časť je inovatívna, s ešte väčšou dynamikou a vo svojom srdci nesie nový znak automobilky. Nová generácia typu 508 prináša modernosť tým, že motív mriežky chladiča plne integruje do priestoru nárazníka. Všetky modely sú vybavené novým charakteristickým systémom osvetlenia s tromi pazúrami vpredu. Sú integrované do extrémne tenkých LED Matrix reflektorov s ich jedinečným dizajnom prispôbeným všetkým verziám. V zadnej časti sa nachádzajú nové LED svetlá s charakteristickým 3-pazúrovým dizajnom s dynamickými smerovkami.



NEW PEUGEOT 508 PSE



Modely 508 predstavujú to najlepšie z ponuky automobilky PEUGEOT z hľadiska potešenia z jazdy a komfortu, doplneného o asistenčné systémy vodiča, ktoré poskytujú vyššiu mieru bezpečnosti a pokoja.

Tie obsahujú:

- systém nočného videnia Night Vision, ktorý upozorňuje vodičov na akékoľvek zvieratá, chodcov alebo cyklistov v jazdnom pruhu skôr, ako sa objavia v diaľkovom svetle,
- čiastočne autonómnu jazdu úrovne 2 pozostávajúcu z adaptívneho tempomatu s funkciou Stop and Go a asistencie udržiavania v jazdnom pruhu,
- HD kamery pre pomoc pri parkovaní,
- elektronicky ovládané odpruženie s 3 režimami (Normal, Comfort a Sport)

Ponuka motorov poháňajúcich nové modely PEUGEOT 508 a 508 SW zahŕňa dve plug-in hybridné verzie, novú verziu s výkonom 132 kW a 164 kW, zážihový motor s výkonom 96 kW a vznetrový motor s výkonom 96 kW. Všetky motory sú kombinované s 8-stupňovou automatickou prevodovkou EAT8.



Plug-in hybridná verzia 508 PEUGEOT SPORT ENGINEERED, dosahuje výkon 265 kW a ponúka pohon všetkých štyroch kolies.

Nové modely 508 dostali modernejšiu prednú časť s mriežkou chladiča plne integrovanou do priestoru nárazníka. Na zvýraznenie tohto nového dizajnu používa rozvíjajúce sa vzory nalakované vo farbe karosérie.

Nový znak automobilky PEUGEOT sa nachádza prirodzene v strede masky chladiča, pričom vzor masky chladiča vychádza priamo z neho. Predná časť má tiež menej vrstvený dizajn, čo prispieva k modernejšiemu vzhľadu. Lúč zmizne vo vnútri mriežky a dodáva siluete hladší vzhľad.

Vo verzii 508 PEUGEOT SPORT ENGINEERED dostala mriežka chladiča precízne spracovanie a striedavo sa v nej nachádza lesklá a textúrovaná čierna, ostrá a mačacia. Ostro zelený „kryptonitový“ podpis s tromi pazúrami sa nachádza samostatne na konci kapoty.

LED Matrix technológia, štandardná súčasť výbavy celého modelového radu, upravuje dizajn reflektorov, ktoré sú extrémne tenké, aby podporovali mačací vzhľad a pôsobia ostrejšie ako kedykoľvek predtým na vozidlách značky PEUGEOT. Reflektory boli navrhnuté ako jeden kus a predstavujú technologický úspech integráciou nového podpisu denných reflektorov s 3 pazúrami a 3D efektom, ktorý dodáva hĺbku.

Nové modely 508 majú rázvor náprav dlhý 2,79 m a celkovú dĺžku 4,75 m (sedan) a 4,79 m (SW), pri šírke 1,86 m so sklopenými zrkadlami.

Prirodzenú príťažlivosť nových modelov 508 a 508 SW umocňujú nové disky kolies z hliníkových zliatin s názvom EPHERRA s priemerom 18 palcov a diamantovým vzorom, ktorý spája dizajn a malý odpor vzduchu.

Všetky disky kolies z hliníkových zliatin sú vybavené 5-lúčovým stredom kola s vyrazeným znakom PEUGEOT s úplne skrytými maticami kolies.



Predné, bočné a zadné znaky nových modelov 508 sú modernejšie s novou typografiou a novou sivou farbou Basalt Grey.

Svetelný podpis na zadnej časti je re-interpretáciou témy troch pazúrov v horizontálnej a dynamickejšej verzii. **Tieto full LED svetlá s dynamickými smerovkami tvoria súčasť štandardnej výbavy celého modelového radu.**

Znak nahradil tmavý čadičovo sivý nápis PEUGEOT, ktorý sa tiahne po celej šírke stredného čierneho pruhu. To prispieva k modernejšiemu vzhľadu a vizuálnemu rozšíreniu zadnej časti.

Sedem farieb vrátane 3 nových: biela Okenite White, modrá Eclipse Blue, sivá Titanium Grey. V ponuke z predchádzajúcej generácie zostali: sivá Selenium Grey (teraz k dispozícii pre všetky verzie), sivá Artense Grey, červená Elixir Red a čierna Perla Nera Black.

Nové modely PEUGEOT 508 a 508 SW budú dostupné v 3 stupňoch výbavy: ALURE, GT a PEUGEOT SPORT ENGINEERED, s exkluzívnym motorom.

Jeden z najvýraznejších prvkov interiéru predstavuje PEUGEOT i-Cockpit®. Už desaťročie sa oň konštruktéri starajú a s každou novou generáciou ho modernizujú. V nových modeloch 508 zanecháva svoju stopu z hľadiska ergonomie, kvality, praktického využitia a technológií, a to najmä v spojení s novým informačno-zábavným systémom PEUGEOT i-Connect®

Kompaktný volant je súčasťou PEUGEOT i-Cockpit® a zväčšuje potešenie z jazdy tým, že ponúka jedinečnú agilitu a presnosť pohybu. V strede má nový znak a nachádzajú sa na ňom ovládacie prvky multimediálneho systému (zdroje zvuku, telefón), ako aj ovládanie hlasitosti a hlasového ovládania.

Digitálny prístrojový panel sa nachádza vo výške očí tesne nad volantom a využíva 12-palcový displej. Digitálny prístrojový panel si vodiči môžu plne prispôbiť podľa svojich preferencií pomocou nových režimov zobrazenia („TomTomConnected“, „Navigation“, Rádio/Médiá, Asistencia jazdy, Tok energie a mnohé ďalšie), ktoré sa môžu meniť priamo na samotnom volante.

V strede prístrojovej dosky má svoje miesto centrálna 10-palcová dotyková obrazovka s veľkým rozlíšením, mierne natočená na vodiča, ktorá optimalizuje ergonómiu jazdy, pričom ju môže pokojne používať aj spolujazdec, ktorý má na ňu ničím nerušený výhľad. Pod stredovou obrazovkou sa nachádzajú prepracované klávesy, ktoré poskytujú skratky do hlavnej ponuky, do nastavenia klimatizácie, aplikácií, jazdných asistencií, telefónu, médií a nastavení vozidla.



Stredová konzola má elegantný nový dizajn s novým voličom automatickej prevodovky. Vodič si môže jediným dotykcom zvoliť rôzne režimy 8-stupňovej automatickej prevodovky EAT8.

Pri hybridných pohonoch sa tlačidlo brzdy (B) používa na aktiváciu rekuperačného brzdzenia. Okrem toho sa tu nachádza aj volič jazdných režimov, ktorý, v závislosti od druhu pohonu, umožňuje vodičovi zvoliť si rôzne druhy jazdy (Electric, Eco, Hybrid, Normal, Sport a 4WD). Zvolený režim ovplyvňuje aj tvrdosť elektronicky ovládaného odpruženia (Normal, Sport a Comfort), ak je táto výbava k dispozícii.

Nový informačno-zábavný systém umožňuje vodičovi podľa jeho schopností a túžob vychutnať si to najlepšie zo sveta smartfónov a automobilov. Každý vodič si môže nastaviť a spravovať svoj vlastný displej, atmosféru a preferencie nastavení. V systéme je možné uložiť až osem rôznych profilov. Možnosti pripojenia zariadení dopĺňajú štyri USB zásuvky (dve USB-C pod laktovú opierkou vpredu a dve USB-A vzadu).

Stredová 10-palcová obrazovka s veľkým rozlíšením je plne prispôbiteľná s viacerými oknami a miniaplikáciami (alebo skratkami), ktoré sa ľahko používajú a reagujú ako tablet.

Je ľahké prechádzať ponukami zľava doprava, alebo nahor a nadol pre upozornenia alebo klepnutím tromi prstami vyvolať domovskú stránku. Rovnako ako na smartfóne sa kedykoľvek možno jednoducho vrátiť na hlavnú stránku stlačením tlačidla Domov/HOME.

V hornej časti obrazovky sa nachádza trvalý pásik, ktorý zobrazuje informácie o vonkajšej teplote, klimatizácii, pozícii na stránkach s widgetmi, údaje o konektivitě, upozornenia a čas.

Systém PEUGEOT i-Connect Advanced využíva výkonný a efektívny navigačný systém TomTom®. Pre optimálnu čitateľnosť je možné mapu zobrazovať na celej stredovej obrazovke. Systém sa aktualizuje ON AIR, teda priamo prenosom dát cez telekomunikačnú sieť.

Hlasové rozpoznávanie v prirodzenom jazyku sa aktivuje pokynom OK PEUGEOT. Ide o každodenný nástroj na zlepšenie bezpečnosti a použiteľnosti poskytovaním prístupu ku všetkým požiadavkám súvisiacim s funkciami "infotainmentu".

Aby vozidlo používateľom pomohlo a odpovedalo na ich otázky, systém obsahuje aj palubnú dokumentáciu a návody.

Rozsiahla ponuka asistenčných systémov a výbavy najnovšej generácie využívajú informácie zhromaždené niekoľkými kamerami a početnými radarmi:

- Adaptívny tempomat s funkciou Stop and Go a nastaviteľnou hodnotou vzdialenosti medzi vozidlami
- Automatické núdzové brzdzenie s varovaním pred kolíziou rozpozná chodcov a cyklistov, vo dne aj v noci, v rýchlostiach od 7 km/h do 140 km/h.
- Active Lane Departure Warning s aktívnym udržiavaním v jazdnom pruhu.
- Driver Attention Alert, ktorý analýzou mikro-pohybov na volante deteguje zhoršenú bdelosť počas dlhšej jazdy a pri rýchlostiach nad 65 km/h.

- Rozšírené rozpoznávanie a zobrazenie dopravných značiek na digitálnej prístrojovej doske: značky stop, značky jednosmerky, značky zákazu predchádzania, značky ukončenia zákazu predbiehania, a to všetko okrem bežných značiek súvisiacich s rýchlosťou.

- Systém Night Vision, ktorý v noci, alebo za zhoršenej viditeľnosti rozpoznáva živé tvory (chodcov/zvieratá) pred vozidlom. Dosah systému zabezpečuje detekciu mimo dosahu diaľkových svetiel, pričom centrálny infračervený displej videnia v digitálnom prístrojovom paneli sa nachádza priamo v zornom poli vodiča.

- Monitorovanie mŕtveho uhla.

- Pomocné parkovacie kamery s veľkým rozlíšením.

- Nastavenie zrkadla pri zaradení spriatočky.

- LED Matrix reflektory pre maximálne využitie výkonu diaľkových svetiel bez osľovovania vozidiel idúcich vpredu, alebo približujúcich sa vozidiel.

- Automatické prepínanie diaľkových svetiel.

- Elektronicky ovládané tmiče s 3 jazdnými režimami (Normal, Sport a Comfort).

K dispozícii je aj ďalšia výbava, ktorá uľahčí používanie nového modelu PEUGEOT 508:

- Hands-free vstup,
- Bezdotykové otváranie batožinového priestoru s elektrickým ovládaním veka,
- Vyhrievané čelné sklo s rozmrazovaním,
- Alarm proti krádeži s imobilizérom,
- Elektrická parkovacia brzda,
- Strešné okno s roletkou.

Viac ako kedykoľvek predtým je pôžitok z jazdy v DNA nového modelu PEUGEOT 508 s príkladnou stabilitou, špičkovým komfortom jazdy, vynikajúcim pôžitkom z jazdy a perfektnou ovládateľnosťou.

Dôsledne využíva technológie a skúsenosti značky:

- platforma, ktorá zaisťuje skvelé dynamické vlastnosti a zároveň prispieva k menšej hmotnosti, čo prospieva spotrebe, pasívnej bezpečnosti a výkonu,
- technika zvráťania karosérie s použitím konštrukčného lepidla na zväčšenie tuhosti a zaručenie lepšej odolnosti,
- pružne uložený predný rám na zaistenie optimálneho odpruženia,
- viacprvková zadná náprava kombinovaná s variabilným s elektrickým ovládaným systémom pruženia – s 3 režimami Normal, Comfort a Sport,
- nastavenia pruženia prispôbené každému motoru, aby sa zabezpečila najlepšia úroveň vertikálneho pohodlia a pohltili sa akékoľvek nerovnosti na ceste,
- elektrický posilňovač riadenia kalibrovaný na zabezpečenie hladkého/pevného pomeru pre všetky jazdné situácie a na zabezpečenie vynikajúcej ovládateľnosti,
- polomer otáčania od obrubníka k obrubníku 10,8 m,
- veľkosť pneumatík sa pohybuje od 17 do 20 palcov.

Pre verziu PEUGEOT SPORT ENGINEERED prispôsobili inžinieri divízie PEUGEOT SPORT podvozok špecifickým nastaveniam, aby sa dosiahla veľmi vysoká úroveň komfortu a ovládateľnosti:

- variabilné odpruženie nastaviteľné do troch režimov (Comfort/Hybrid/Sport),

- zmenšená svetlá výška, o 24 mm širší predný a o 12 mm širší zadný rozchod,

- predné brzdové kotúče s priemerom 380 mm s pevnými štvorpiesťovými strmeňmi,

- kolesá s priemerom 20 palcov s pneumatikami Michelin® Pilot Sport 4S.

Predné sedadlá sú obzvlášť pohodlné a získali ocenenie AGR (Aktion für Gesunder Rücken), čo je značka nezávislého nemeckého združenia odborníkov na ergonomiu a zdravie chrbta. Štítko vyzdvihuje ergonomiu aj rozsah nastavenia predných sedadiel. Sedadlá môžu byť vybavené aj elektrickým nastavovaním, s dvoma možnými nastaveniami pamäte pre vodiča, ako aj pneumatickou masážou s ôsmimi rôznymi programami (vrátane troch nových) a vyhrievaním sedadla.

Sedadlá boli navrhnuté tak, aby vyzdvihli kvalitu použitých materiálov. Voliteľne sú dostupné aj dve čalúnenia kožou Nappa (Mistral alebo Red) s novým reliéfne spracovaným levom v predných opierkach hlavy.

V stupni výbavy PEUGEOT SPORT ENGINEERED sa nachádza špecifické čalúnenie s pridaním charakteristickej kontrastnej nite vo farbe Kryptonit, ktorá zvyrazňuje aj prístrojovú dosku, laktové opierky a penové opierky na stredovej konzole.

Medzi prednými sedadlami sa nachádza stredová konzola obohatená o špeciálnu plochu určenú na bezdrôtové nabíjanie telefónu. Zvyšok konzoly zaberajú praktické odkladacie priestory a dva držiaky na poháre s veľkým priemerom. Pod laktovú opierku sa nachádzajú dva USB-C konektory (nabíjanie/dáta) a až 6,4 litra úložného priestoru. Cestujúci na zadných sedadlách môžu využívať dva nabijacie konektory USB-A.

Nové modely PEUGEOT 508 majú sériovo dodávané operadlá zadných sedadiel delené v pomere 60:40 vybavené otvorom na lyže. V modeli 508 SW sa v bočnom obložení batožinového priestoru nachádzajú dve páčky na jednoduché uvoľnenie a sklopenie oboch častí operadla.

Objem batožinového priestoru:

- sedan od 487 do 1537 litrov.

- SW od 530 do 1780 litrov.

Pre každodenné praktické využitie sa v batožinovom priestore nachádza 12 V zásuvka, dve LED svetlá, sieťka s pružným pásikom na uchytenie batožiny, ako aj háčiky na tašky.

Veko batožinového priestoru dostalo pre ľahký prístup s plnými rukami elektronické ovládanie, pričom sa otvára automaticky:

- pohybom nohy pod zadným nárazníkom,

- stlačením tlačidla na kľúči s diaľkovým ovládačom,

- stlačením vonkajšieho ovládača dverí batožinového priestoru,

- alebo stlačením tlačidla na prístrojovej doske.

Interiér poskytuje jemné svetlo a prispieva k príjemnej atmosfére, ktorú dotvára modré náladové LED osvetlenie na prístrojovej doske, paneloch predných dverí a na stredovej konzole.

Klimatizácia prispieva k tepelnej pohode cestujúcich a na zabezpečenie zdravej atmosféry v interiéri využíva systém AQS (Air Quality System), ktorý neustále monitoruje kvalitu vzduchu vstupujúceho do priestoru pre cestujúcich a dokáže automaticky aktivovať vnútornú cirkuláciu vzduchu.

Prémiový Hi-Fi systém FOCAL® vyvinutý v spolupráci s francúzskou značkou FOCAL® predstavuje výsledok niekoľkých rokov spoločnej konštrukčnej práce a vývoja. Obsahuje 10 reproduktorov s exkluzívnymi patentovanými technológiami. Tímy PEUGEOT a FOCAL® spolupracovali pri navrhovaní na mieru šitých umiestnení každého reproduktora s cieľom poskytnúť všetkým cestujúcim úplné ponorenie sa do hudby. Úplne nový režim počívania Front-Optimized ponúka výnimočný zážitok cestujúcim na predných sedadlách.

Plug-in hybridné motory:

- NOVÝ PLUG-IN HYBRID 180 e-EAT8: pohon predných kolies s kombináciou motora PureTech s výkonom 110 kW a elektrického motora s výkonom 81 kW v spojení s 8-stupňovou automatickou prevodovkou e-EAT8.

- PLUG-IN HYBRID 225 e-EAT8: pohon predných kolies s kombináciou motora PureTech s výkonom 132 kW a elektrického motora s výkonom 81 kW v spojení s 8-stupňovou automatickou prevodovkou e-EAT8.

- PLUG-IN HYBRID 360 e-EAT8: pohon všetkých kolies, vpredu s kombináciou motora PureTech s výkonom 147 kW a elektromotora s výkonom 81 kW v spojení s 8-stupňovou automatickou prevodovkou e-EAT8, vzadu elektrický motor s výkonom 83 kW a energetický manažment z pretekárskeho modelu PEUGEOT 9X8.

Li-ion batéria plug-in hybridov 180, 225 a 360 má kapacitu 12,4 kWh a výkon 102 kW.

K dispozícii sú dva typy palubných nabíjačiek: štandardná jednofázová nabíjačka s výkonom 3,7 kW a voliteľne jednofázová nabíjačka s výkonom 7,4 kW (štandardná pre PEUGEOT SPORT ENGINEERED).

Spalovací motor pre Slovensko:

- BlueHdi 130 EAT8: 4-valcový vznetrový 1,5-litrový motor s výkonom 96 kW, kombinovaný s 8-stupňovou automatickou prevodovkou EAT8 a systémom Stop & Start.

Nové modely PEUGEOT 508 sa predávajú od konca júla 2023, vyrábajú ich vo Francúzsku, sa v závode v Mulhouse. Akciová cena modelu 1.5 BlueHdi 130k EAT8 s úrovňou výbavy ALLURE je 41 490 €. Najdrahší model 1.6 Plug-in Hybrid 360k e-EAT8 PEUGEOT SPORT ENGINEERED stojí 69 990 €.

RENAULT ARKANA



VIAC V « NOVEJ VLNE » AKO PREDTÝM

Renault Arkana, ktorý sa v európskej verzii predstavil v októbri 2020, je stelesnením úspechu Renaultu. S predajom 163 000 kusov (celkovo 240 000 kusov, ak započítame aj predaj typu XM3 od Renault Korea Motors) hrá toto výrazné SUV coupe kľúčovú úlohu pri opätovnom dobývaní segmentu C, popri elektrickom modeli Megane E-Tech a Renault Austral.

Arkana sa v súčasnosti sa predáva na viacerých kontinentoch vrátane Austrálie, Japonska, Čile, Izraela a Nového Zélandu. K jej úspechu výrazne prispeli jej vrcholné verzie - R.S. Line a potom E-Tech Engineered - ponúkajúce viac charakteru a dynamiky, ktoré v roku 2023 dosiahli 53 % podiel v európskom mixe. Pod kapotou zákazníci uprednostňujú plne hybridný motor E-tech s výkonom 107 kW. V prvých šiestich mesiacoch roku 2023 tvoril 63 % európskeho predaja.



Nouvel Arkana okrem originálneho dizajnu spájajúceho plynulosť, reprezentatívnosť a robustnosť zahŕňa aj novú identitu značky, aby sa ešte viac vyznačovala na "novej vlne". Je vybavená logom Renault "Nouvel'R", ktoré je integrované do masky chladiča v strede pásu čiernej farby s veľkým leskom, ktorý sa spája s reflektormi. Celé to tvorí rovný, hladký povrch, čo Arkane dodáva eleganciu.

Dizajn loga "Nouvel'R" slúži ako základ pre nový motív mriežky chladiča, ktorý je založený na opakovaní kosoštvorcov v neštruktúrovanom tvare, ktoré sú ozvenou centrálného kosoštvorca. Bočné línie každého kosoštvorca vizuálne vyniknú vďaka 3D efektu, ktorý ich vytvára a dodá celku hĺbku. V závislosti od verzie (Evolution, Techno, Esprit Alpine) sa tieto línie dodávajú v čiernej farbe, saténovom chróme

alebo čiernom chróme. Navyše toto vertikálne spracovanie dekorácie mriežky chladiča prináša väčší súlad s mriežkou umiestnenou v spodnej časti nárazníka.

Charakteristická aerodynamická lamela predchádzajúcich verzií R.S. Line a E-Tech Engineered teraz zdobí nárazník vyšších verzií Techno a Esprit Alpine. Zodpovedá farbe karosérie verzie Techno a na verzii Esprit Alpine sa dodáva vo farbe Gris Satin.

A napokon, vzadu je logo umiestnené v strede zadných dverí, rovnako ako vpredu, vyhotovené vo farbe čierneho chrómu, ktorá je použitá aj na nápise názvu a koncovkách výfuku. Reflektory medzitým dostali mierne dymovú kryštalovú úpravu, ktorá im dodáva moderný nádych. Chróm na ozdobných prvkoch (mriežka chladiča, okenné rámčeky atď.) sa v celom modelovom rade vytráca v prospech čiernej (Noir), saténovo čiernej (Noir Satin) a lesklej čiernej farby (Noir Grand Brillant) v závislosti od verzie. Rovnako ako najnovšie modely radu Renault, aj Nouvel Arkana je teraz k dispozícii v špičkovej výbave Esprit Alpine so športovo-elegantným vzhľadom.

Okrem lamely predného nárazníka v Saténovo sivej farbe sa táto povrchová úprava zvonku odlišuje špecifickým nápisom v sivej Schiste obklopeným čiernym lesklým rámom Noir Grand Brillant, ktorý je vsadený do rámu blatníka. Nové 19-palcové disky kolies s azúrovým dizajnom dodávajú Arkane formálnejší a športovejší vzhľad. Aerodynamiku zadných dverí zlepšuje nový spojler s dvojitém výrezom kopírujúcim tvar strechy.

Sedadlá sú zmesou materiálov ECO TEP (10 % materiálov z biologických zdrojov) a semišu, pričom podiel semišu je väčší ako v predchádzajúcich verziách R.S. Line a E-Tech Engineered v najvyššej výbave. Sedadlá majú modré horizontálne prešívania a logo Alpine na ope-radle. Na bezpečnostných pásoch sú tiež dva modré pruhy. Výplne dverí a volant majú modro-bielo-červené prešívania, zatiaľ čo prístrojová doska pred spolujazdcom má bridlicový efekt, ktorý pôsobí diskretné a elegantne zároveň.

Napokon, bez ohľadu na zvolený motor sú všetky verzie Esprit Alpine Nouvel Arkana vybavené elektronickým preradením « e-shifter » bez mechanických káblov.

Nouvel Arkana má tri stupne výbavy: Evolution, Techno a Esprit Alpine. Od verzie Evolution je ponuka rozšírená s navigáciou, ktorá je súčasťou štandardnej výbavy multimediálneho systému Renault EASY LINK. Digitálna obrazovka na prístrojovej doske si zachováva svoju 7-palcovú uhlopriečku, ale teraz zobrazuje informácie na väčšej ploche.

Okrem aerodynamickej lišty nárazníka vo farbe karosérie sa verzia Techno vyznačuje kolesami, ktoré sú prenesené z predchádzajúcich verzií R.S. Line a E-Tech Engineered. Logo a zadné nápisy sú tónované do saténového chrómu.

Do ponuky bola pridaná nová modrá farba karosérie modrá Nocturne. Zachováva si motory, ktoré sú v súčasnosti v ponuke: E-Tech full hybrid 107 kW a mild hybrid benzín 107 a 118 kW.



Pohonná sústava E-Tech full hybrid poskytuje vozidlu plynulý elektrický pohon, dynamiku a účinnosť. Kombinuje dva elektromotory (e-motor s výkonom 36 kW a štartovací motor HSG (vysokonapäťový štartovací generátor) s výkonom 18 kW) a zážihový štvorvalec s objemom 1,6 l a výkonom 69 kW v kombinácii s viacrežimovou smart multimode prevodovkou a batériou s kapacitou 1,2 kWh. Prevodovka má 4 prevodové stupne pre zážihový motor a 2 prevodové stupne pre hlavný elektromotor. Plne hybridný motor E-Tech ponúka až 14 prevádzkových kombinácií medzi spalovacím motorom a elektromotorom na optimalizáciu spotreby paliva.

NOUVEL ARKANA JE ZALOŽENÁ NA MODULÁRNEJ PLATFORME CMF-B, KTORÚ VYVINULA ALIANCIA.

Upokojujúce jazdné vlastnosti podporuje riadenie zadnej nápravy, ktoré poskytuje skvelú stabilitu pri rýchlom prejazde zákrutami. Bočné pohyby sú obmedzené aj na tých najdrsnejších cestách. Účinnosť podvozku zlepšuje presné a priame riadenie, zatiaľ čo agilita vozidla profituje z polomeru otáčania medzi obrubníkmi obmedzeného na 11,2 metra.

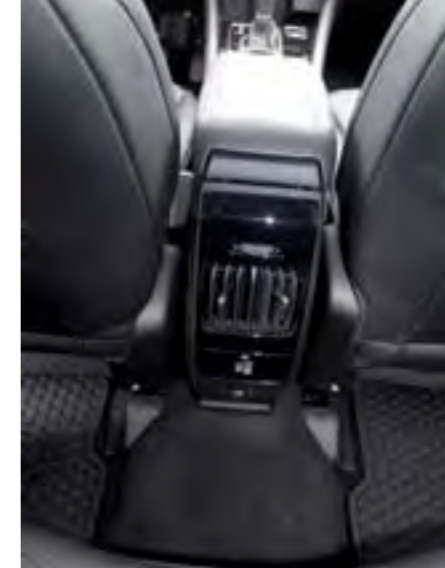
Objednávky na nový Renault Arkana budú otvorené na Slovenku koncom roka 2023. Prvé vozidlá pre zákazníkov budú k dispozícii na prelome rokov 2023 a 2024.

Jeep Compass e-Hybrid 1,5 MHEV Limited

Jepp do civilizácie



V roku 2006 prišla na trh prvá generácia typu Jeep Compass, pre legendárnu americkú značku to bola vstupenka do sveta SUV kompaktnej veľkosti. Vďaka svojej druhej generácii sa stal tento typ celosvetovo najžiadanejším Jeepom (v roku 2022 sa na Slovensku 209 kusov exemplárov). Pre Európu sa výroba zmodernizovaného Compassu presunula do Talianska. Je dlhý 4404 mm, široký 1819 a vysoký 1624 mm. Rázvor náprav má hodnotu 2636 mm. Minulý rok došlo k ďalšej (3.) modernizácii aktuálnej generácie Compassu. Pôvodnú paletu zážihových vznetrových motorov automobilka nahradila hybridnými pohonmi.



Jepp Compass má výraznú prednú masku s elegantným chrómovaným lemovaním. Na masku teraz nadväzujú nové predné reflektory, v spodnej časti nárazníka sa nachádza aerodynamická gumená lišta. Jepp má vytiahnuté blatníky hranatého tvaru, doplnené oplastovaním. Výbava Limited pridala karosérii viac elegancie. Súčasťou výbavy sú kryty spätných zrkadiel s čiernym lesklým povrchom, čierne strešné lyžiny, prepracované 18" kolesá z ľahkých zliatin, farebne tónované okná a full LED reflektory s integrovanými svetlami denného svietenia. Nová je grafika koncových svetiel s LED podpisom. O pohone informuje v zadnej časti zelený štítok „e-torque“ a na druhej strane označenie výbavy. Nami skúšanému vozidlu pristala strieborná príplatková metalíza Glacier.

Kabína vyniká priestranosťou, pohodlím, štýlom a kvalitou. Čalúnenie vo výbave Limited je kombináciou kože a látky. Na prístrojovej doske sa nachádza veľký displej infotainmentu a moderný digitálny prístrojový štít s uhlopriečkou 10,25". Údaje si možno osobne personalizovať. Nový infotainment s dotykovou obrazovkou 10,1" dostal najnovší systém rozhrania Uconnect 5, ktorý je postavený na báze Androidu. Prechádzanie cez displej je jednoduché, intuitívne, má peknú grafiku. Páčilo sa nám bezdrôtové zrkadlenie mobilného telefónu. Aplikácie sú ľahko dostupné, dá sa vytvoriť až 6 rôznych používateľských profilov. Ocenili sme viacero ľahko ovládateľných klasických tlačidiel, klasický modul dvojzónovej automatickej klimatizácie, USB koncovky oboch typov. Predné sedadlá sú pohodlné, s miernymi bočnými oporamí. Obe boli vyhrábané. Za novým vyhrievaným volantom s nadpriemerne hrubým vencom sme si rýchlo našli ideálnu polohu. Užitočnou pomôckou pri manévrovaní s autom v stiesnených priestoroch je zadná parkovacia kamera.

Cestujúci na zadných sedadlách majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Ku komfortu im prispievajú laktová opierka s držiakmi na nápoje, výduchy klimatizácie a 12 V zásuvka. Batožinový priestor ponúka objem 438 litrov. Po sklopení zadných sedadiel delených v pomere 60/40 sa objem zväčší na 1387 litrov. S odkladacími schránkami na drobnosti v kabíne je na tom Jeep tiež dobre.

Jeep Compass e-Hybrid je vybavený širokou škálou prvkov aktívnej a pasívnej bezpečnosti, má napríklad adaptívny tempomat, varovanie pred čelným nárazom, núdzové brzdenie z rozpoznávaním chodcov, cyklistov, aktívny systém vedenia v jazdnom pruhu a iné.

Technológia e-Hybrid značky Jeep vychádza zo spoločnej práce nového preplňaného zážihového štvorvalca s objemom 1,5 litra (1,5 MHEV e Hybrid) s výkonom 95 kW poháňajúceho kolesá prednej nápravy a elektromotora integrovaného v novej 7-stupňovej DCT prevodovke. Elektromotor s napätím 48 V umožňuje navýšenie výkonu o 15 kW. Riadiaca jednotka sa snaží často odpájať zážihový motor napríklad pri plachtení, cúvaní, zastavení na križovatke a tak pri menších rýchlostiach, hlavne v meste, dokáže prejsť kratšie vzdialenosti v plne elektrickom režime s úplne vypnutým spaľovacím motorom. Pri štartoch si výborne plní svoju funkciu štartér-generátor. Pri potrebe rýchlejších rozjazdov je však skoršie pripojenie spaľovacieho motora pre riadiacu jednotku pohonu akoby prekvapením a rozjazd pôsobí trochu kostrbatejšie. Vozidlo je určené viac na komfortnú jazdu, nemá športové ambície. Počas týždenného skúšania vozidla v kombinovanej premávke sme dosiahli spotrebu 6,1 l/100 km. V meste sme dokázali jazdiť so spotrebou 5,6 l/100 km. Na diaľnici spotreba stúpila na 7,6 l/100 km.

Podvozok je mäkký, aj na 18" kolesách sa dokáže dobre vyrovnáť s menšími nerovnosťami ciest. V zákrutách sa karoséria pri rýchlejšej jazde nakláňa, vozidlo je však stále bezpečne ovládateľné. Compass má síce takmer 20 centimetrovú svetlú výšku, ale nie je to auto na expedície v divočine, s čím sme si v minulosti všetky autá tejto značky spájali. **Jeep Compass e-Hybrid 1,5 MHEV vo výbave Limited sa predáva za 34134 €. V nami skúšanom vozidle sa priplácalo 690 € za striebornú metalízu Glacier.**

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

4-valcový, 16-ventilový preplňaný zážihový + MHEV, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 12,5:1, zdvihový objem 1459 cm³, najväčší výkon 95 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 240 pri 1500 ot./min., výkon elektromotora 15 kW.

PREVODY:

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

PODVOZOK:

predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných priečných ramenách, vzadu trojuholníkové ramená a pružiaci vzpera, vinuté pružiny, priečný skrutný stabilizátor vpredu/vzadu, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/55 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4404/1819/1624 mm, rázvor náprav 2636 mm, svetlá výška 198 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1575/2045 kg, objem batožinového priestoru 438/1387 l, objem palivovej nádrže 55 l, najazdový/prechodný/odjazdový uhol 15,8o/21,8o/30,8o

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 193 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 5,6-6 l/100 km, CO₂ 128-136 g/km.

SsangYong Korando 1.5 Turbo Style+

SUV za dobrú cenu



Na náš trh sa pred nejakým časom vrátil kórejský výrobca automobilov SsangYong. V poslednom dvojčíse sme predstavili jeho SUV Rexton, teraz popíšeme naše skúsenosti z používania štvrtej generácie SUV Korando. Ponúka „neokukany“ vzhľad, optimálnu veľkosť, kvalitu spracovania interiéru, veľa výbavy, bezpečnostných prvkov. A zaujme aj cenou. Má pre mnohých zákazníkov optimálne rozmery - dĺžku 4450 mm, šírku 1870 mm, výšku 1620 mm (so strešnými lyžinami 1629 mm) a rázvor náprav 2675 mm. Pod kapotou je na výber len zážihový motor 1.5 T- GDI spolupracujúci so 6-stupňovou ručne ovládanou, alebo automatickou prevodovkou Aisin (za príplatok 1790 eur). Na výber sú verzie pohonu kolies: 2WD alebo 4WD (+ 1890 eur). Z ponuky vypadol vznetrový motor 1.6 e-XDI 100 kW. Záujemcovia majú na výber tri stupne výbavy: Style, Clever a Platinum. Automobilka nedávno zaradila do ponuky akčný model Style+, ktorý zahŕňa v cene viacero inak príplatkových prvkov. Mali sme možnosť tento akčný model vyskúšať, motor bol spriahnutý so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou.



Dizajn vozidla je štýlový, predná aj zadná časť obsahuje množstvo chrómovaných doplnkov. Dominantným prvkom vozidla je logo značky, ktoré sa nachádza v strede prednej masky. Predné aj zadné svetlá využívajú LED technológiu. Pri pohľade na zadnú časť karosérie sú dominantnými dizajnovými prvkami chrómovaná lišta a združené svetlidlá, ktoré majú originálny svetelný podpis. K priaznivému dojmu z tohto vozidla prispievajú aj 18" disky kolies, na ktorých boli pneumatiky rozmeru 235/55, veľké spätné zrkadlá a strešné lyžiny v striebornej farbe. Páčilo sa nám aj užitočné prekrytie prahov dverí a plastový lem okolo spodnej časti karosérie.

V interiéri sú kvalitné materiály, celkovo ergonómia kabíny je na dobrej úrovni. Všetko čo vodič potrebuje, má v dosahu rúk. Prístrojová doska je lesklá, čo je síce efektné, ale vidieť na nej každý odtlačok prsta. Predné sedadlá potiahnuté textilom sú pohodlné, priestrané, vyhrievané. Za multifunkčným volantom s kožou potiahnutým a vyhrievaným vencom si každý rýchlo nájde ideálnu polohu. Digitálny prístrojový štít s uhlopriečkou 10,25" za príplatok 590 € umožňuje veľa možností zobrazovania. V strede prístrojovej dosky sa nachádza 8" dotykový LCD displej s možnosťou zrkadlenia mobilného telefónu. Ovládanie dvojfázovej klimatizácie sa nastavuje prakticky otočnými ovládačmi. Pod týmto rozhraním sa nachádzajú tlačidlá na vyhrievanie sedadiel. Súčasťou výbavy sú okrem iného parkovacie snímače vpredu, vzadu aj s parkovacou kamerou, Android Auto CarPlay, DAB, Bluetooth Handsfree LED ambientne osvetlenie, predná, zadná lakťová opierka. V Korande je množstvo bezpečnostných asistenčných systémov, napríklad systém udržiavania auta v jazdnom pruhu, systém rozpoznávania dopravných značiek, adaptívny tempomat, systém detekcie slepeho uhla s varovaním pri zmene jazdného pruhu, výstraha zadnej priečnej premávky, varovanie pre bezpečné vystúpenie z vozidla a iné.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

4-valcový, 16-ventilový zážihový prepíňaný turbodúchadlom, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 9,5:1, zdvihový objem 1497 cm³, najvyšší výkon 120 kW pri 5000 až 5500 ot./min., krútiaci moment 280 Nm pri 1500 až 4000 ot./min.

PREVODY:

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektromechanickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 235/55 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4450/1870/1620 mm, rázvor náprav 2675 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1596/1622 mm, svetlá výška 182 mm, pohotovosť/celková hmotnosť 1517/1980 kg, polomer otáčania 5,35 m, objem batožinového priestoru 551/1248 l, objem palivovej nádrže 50 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najvyššia rýchlosť 191 km/h, spotreba benzínu v komb. prevádzke 7,65 l/100 km, CO₂ 175 g/km



Vzadu sa pohodlne odvezú dve osoby aj vyššieho vzrastu. V kabíne je dostatok odkladacích priestorov. Batožinový priestor má vo svojej kategórii nadpriemerne veľký základný objem 551 litrov bez rezervného kolesa, 407 litrov, ak je auto vybavené rezervným kolesom. Má dvojité dno, úchyty na tašky, či dobijaciu zásuvku. Po sklopení zadných sedadiel delených v pomere 60:40 vznikne rovná plocha a objem sa zväčší na 1428 litrov.

Vozidlo poháňal zážihový motor 1.5 Turbo GDI, ktorý disponuje výkonom 120 kW pri 5000 až 5500 ot./min. a krútiacim momentom 280 Nm v rozpätí 1500 až 4000 ot./min. Hodnotu zrýchlenia výrobca neuvádza, maximálna rýchlosť je 191 km/h. Dynamika auta je celkom dobrá, najmä ak vodič udržiava otáčky motora v strednom pásme. Motor bol spárovaný so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, autu vyhovuje pokojná jazda, hlavne v meste a okresných cestách. Tak sme s týmto autom prevažne jazdili. Počas týždenného skúšania vozidla sme v kombinovanej premávke dosiahli spotrebu benzínu 7,7 l/100 km. Na diaľnici sa do kabíny dostáva už viac aerodynamického hluku a spotreba stúpne až na 11 l/100 km.

Podvozok je naladený komfortne, s malými nerovnosťami si poradí, tie väčšie už posádka pocíti. Pri rýchlom prechádzaní zákrut treba počítať aj s bočným nakláňaním karosérie, ale za hranicu šmyku sme sa nedostali.

SsangYong Korando 1.5 Turbo vo výbave Style+ sa predáva za 22 990 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 23 580 €. Automobilka ponúka 5 rokov záruku/100 000 km. To je veľmi lákavá ponuka.



Mazda CX-60 3,3 e-Skyactiv D254 8AT AWD Takumi



Vynikajúci vznetový šesťvalec

Nová Mazda CX-60 potvrdzuje, že táto japonská automobilka ide aj pri plnom rešpektovaní medzinárodných emisných a bezpečnostných predpisov vyrábaných áut svojou cestou. Exteriér aj interiér Mazdy CX-60 sú príkladom prvotriedneho dizajnu. Vyskúšali sme model s motorom e-Skyactiv D254 v najvyššej výbave Takumi, v prémiovom laku Machine Gray, za ktorý si treba priplatiť 900 eur. Pravdou je, že viac ako na vzhľad vozidla a pohodlie jeho interiéru sme boli zvedaví na to, ako pracuje vznetový šesťvalec v skúšanom vozidle. Mazda ho pre CX-60 pripravila v dvoch výkonových verziách – e-Skyactiv D200 (147 kW) pre model s pohonom zadných kolies a výkonnejší e-Skyactiv D 254 (187 kW), ktorý sa spája s pohonom všetkých kolies.



Dizajn exteriéru je precízny (dizajnový jazyk Kodo). Mohutnú mriežku chladiča s tvarom krídel zvyrazňujú natiiahnuté LED reflektory s výrazným svetelným podpisom. Predným partiám dominuje dlhá kapota s veľkou pochrómovanou maskou chladiča a lišty podbehov kolies vo farbe karosérie. Zadnej časti dominujú výrazné svetlá. Výbava Takumi zahŕňa 20-palcové hliníkové čierne kolesá, nami skúšané vozidlo za doplatok 1350 € bolo vybavené panoramatickým strešným oknom s elektrickým otváraním a roletkou.

Priestranný interiér pôsobí veľmi elegantne, vidieť v ňom prvotriedne dizajnové prvky v japonskom poňatí. Efektne vyzerá biele kožené čalúnenie Nappa, drevená dekorácia interiéru, či ambientne osvetlenie. Rozloženie prístrojovej dosky je veľmi prehľadné. Digitálny prístrojový štít s uhlopriečkou 12,3" má výbornú grafiku. Rovnako veľký je aj stredový dotykový displej infotainmentu, ktorý sa za jazdy ovláda otočným ovládačom HMI na stredovom tuneli. Displej je dobre čitateľný. Predné sedadlá sú elektricky nastaviteľné, dobre tvarované. Boli nielen vyhrievané, ale aj ventilované. Dobrým pomocníkom pri dlhých cestách je mohutná laktová opierka medzi prednými sedadlami pre vodiča a spolujazdca. Do ruky dobre padne multifunkčný vyhrievaný volant v koži – výškovo aj pozdĺžne nastaviteľný. Ocenili sme jednoduché mechanické ovládanie klimatizácie. Vozidlo bolo vybavené balíkom výbavy Safety (1600 €) – zahŕňa okrem iného zadnú digitálnu parkovaciu kameru, adaptívny tempomat, adaptívne LED reflektory a balíkom Pohodlie (2600 €), do ktorého patrí bezdrôtové nabíjanie telefónu, audiosystém Bose s 12 reproduktormi, elektrické otváranie a zatváranie veka batožinového priestoru.

Vzadu sa pohodlne odvezú dvaja cestujúci, majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. K ich komfortu prispieva vyhrievanie krajných sedadiel, výdychy klimatizácie, výklopná laktová opierka s držiakmi na nápoje, 2 USB-C porty a 220 V zásuvka. Batožinový priestor ponúka objem 570 litrov. Po sklopení zadných operadiel v pomere 40:20:40 sa objem zväčší na 1726 litrov.

A napokon spomenieme to, z nášho pohľadu najlepšie. Nový motor e-Skyactiv D so šiestimi valcami usporiadanými v rade so zdvihovým objemom 3283 cm³, je v Mazde CX-60 uložený pozdĺžne. Dosahuje výkon 187 kW a maximálny krútiaci moment 550 Nm. Má spôsob spaľovania DCPCI. Dno piestov s vajcovitou priehľbinou je tvarované tak, aby lúče vstrekovanej nafty (až 5 vstrekov na zdvih piesta) sa rozdeľovali do dvoch častí. Jedna smeruje do vonkajšieho oblúka na kraji valca, druhá do vnútorného oblúka s menším priemerom. Výsledkom je nielen menšia spotreba, lepšie reakcie na plyn a menšie emisie, ale aj mimoriadne kultivovaný chod. Pre ešte menšiu spotrebu v tomto modeli vznetový motor vytvára mild hybridný systém so „48 voltovým“ elektromotorom umiestneným v 8-stupňovej automatickej prevodovke s výkonom 12,4 kW a krútiacim momentom 153 Nm. Energii čerpá z malej batérie s kapacitou 0,33 kWh. Tento model dokáže pri malých nárokoch na výkon jazdiť krátke úseky len s elektrickým pohonom.

Vozidlo s touto sústavou pohonu dokáže zrýchliť z 0 na 100 km/h za 7,4 sekundy a dosiahne rýchlosť až 219 km/h. S týmto vozidlom je radosť jazdiť. Je dobre ovládateľné aj pohodlné. A úspornosť jeho motora je mimoriadna. Pri týždennom skúšaní vozidla sme dosiahli spotrebu nafty 5,8 l/100 km, pričom väčšinou sme jazdili po diaľnici (Bratislava - Praha a späť). Ak si uvedomíme, že motor poháňa SUV s nemalou čelnou plochou a pohotovostnou hmotnosťou viac ako 2 tony, je dosiahnutá spotreba nafty aj výzvou pre vedenie Európskej únie, aby zrušili už schválený nezmyselný zákaz spaľovacích motorov v nových osobných a dodávkových autách.

Cena Mazdy CX-60 3,3 e-Skyactiv D254k 8AT AWD vo výbave Takumi začína sumou od 57 840 €.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:
6-valcový, 24-ventilový vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 3283 cm³, kompresný pomer 15,2:1, najväčší výkon 187 kW pri 3750 ot./min., krútiaci moment 550 Nm pri 1500 až 2400 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 s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 235/50 R-20.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:
d/š/v 4745/2134/1686 mm, rázor náprav 2870 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2012/2516 kg, objem batožinového priestoru 570/1726 l, objem palivovej nádrže 58 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:
najväčšia rýchlosť 219 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,4 s, spotreba nafty v kombinovanej prevádzke WLTP 5,3 l / 100 km, CO₂ 137 g/km.

Suzuki S-Cross Mild Hybrid 1.4 BoosterJet 4WD, 6MT Elegance

Nový S-Cross



Spoločnosť Suzuki koncom roka 2021 predstavila novú generáciu typu S-Cross. Medzigeneračné zmeny by boli iste ešte väčšie, keby európska vrchnosť nehrozila blízky koniec spalovacích motorov v autách. S-Cross z roku 2013 mal dobrý konštrukčný základ, dve modernizácie mu udržiavali zákaznícky záujem pri plnení sprisňujúcich sa predpisov. Zmeny z roku 2021 boli najrozsiahlejšie – S-Cross je „viac SUV“, má upravený pohon a je vybavený najnovšou bezpečnostnou a komunikačnou technológiou.

Má novú, veľkú masku chladiča v lesklej čiernej farbe, logo značky v prednej časti je umiestnené v pochrómovanej lište. Nové sú lemy blatníkov, ktoré sú teraz hranaté, s mohutnou plastovou ochranou. V prednej a zadnej časti sa nachádzajú strieborné ozdobné prvky, ktoré dodávajú vozidlu nezameniteľný vzhľad SUV. Prepracované sú svetlá s LED technikou. Nové sú aj zadné skupinové svetlá s čírym krycím sklom, ktoré sú prepojené pochrómovanou lištou. Za metalízu sa pripláca 580 €.

S-Cross je v ponuke s 1,4 litrovým zážihovým motorom s označením BoosterJet s mild-hybridným dovybavením (95 kW), druhou možnosťou je 1.5 DualJet Hybrid (75 kW). Na kolesá sa hnací moment prenáša prostredníctvom 6-stupňovej ručne ovládateľnej alebo 6-stupňovej automatickej prevodovky (6AGS). Predáva sa s pohonom predných, alebo všetkých kolies (AllGrip). Suzuki S-Cross si môže zákazník vybrať s niektorou zo štyroch úrovní výbavy – Comfort, Premium, Elegance a Elegance+. Nami skúšaný model mal úroveň výbavy Elegance, 1,4-litrový motor, 6-stupňovú ručne ovládanú prevodovku a pohon všetkých kolies.

Interiér je tiež prepracovaný, široká prístrojová doska má trojrozmerný dizajn. Efektne je do nej zakomponovaný 9-palcový dotykový displej, ktorý ponúka konektivitu pre smartfóny, (Apple CarPlay, Android Auto) a zobrazuje informácie o vozidle (má výbornú novú grafiku, nové funkcie a rýchlejšie reakcie), a tiež ovládač Allgrip Select na stredovej konzole.

S-Cross posádke stále ponúka jednoduché nastupovanie a veľkorysý vnútorný priestor. Pohodne odvezie štyroch dospelých, môžu byť aj vyššieho vzrastu. Na zadných sedadlách majú dost miesta pre nohy aj nad hlavou. Pri dlhých cestách im možno padne vhod zmeniť polohu sedenia – úpravou nastavenia sklonu operadiel zadných sedadiel, čo toto vozidlo ponúka. Posádka má dobrý prehľad o dianí okolo auta vďaka vyššiemu posedu, rozmernému čelnému sklu a vodič môže sledovať dopravnú situáciu za autom a po jeho bokoch vo veľkých vonkajších spätných zrkadlách. Nemali sme problém rýchlo sa zžiť s týmto vozidlom, pretože „pracovisko“ vodiča je ergonomicky dobre vyriešené. Predné sedadlá sú veľké, so slušným bočným vedením, v nami skúšanom vozidle boli aj vyhrievané. Kožou potiahnutý výškovo i pozdĺž osi otáčania nastaviteľný multifunkčný volant patrí tiež medzi kvalitne zrealizované prvky interiéru tohto vozidla. Na prístrojovej doske ostal farebný displej palubného počítača, panel klimatizácie, samostatné tlačidlá a hardvérové ovládače (ovládanie systému Start/Stop, klimatizácie, jazdné režimy...). K pohodliu posádky prispievajú predná a zadná laktová opierka s držiakmi na nápoje, dvojzónová automatická klimatizácia, rádio, Bluetooth, USB konektor a iné prvky.

Batožinový priestor ponúka objem 430 litrov. Sklopením zadného operadla deleného v pomere 60:40 sa dá objem pre náklad zväčšiť na 1230 litrov. Praktickosť využitia batožinového priestoru prináša veľký vstupný otvor, nízka nakladacia hrana, upevňovacie háčiky na nákupné tašky, 12 V zásuvka a dvojité dno, pod ktorým sa nachádza súprava na opravu defektu. Páčili sa nám použité materiály a kvalitné spracovanie i dostatok odkladacích priestorov v kabíne. S-Cross ponúka množstvo asistenčných a bezpečnostných systémov, napríklad systém pre rozjazd do kopca, upozornenie na vybočenie z jazdného pruhu, predchádzanie vybočenia z jazdného pruhu, rozpoznávanie dopravných značiek, monitorovanie mŕtveho uhla, upozornenie na vychyľovanie do strán, predné, zadné parkovacie snímače, cívaciú kameru, kamerový systém so 4 kamerami...

Zážihový švorvalec 1.4 BoosterJet prešiel úpravou pre mild hybridný systém. Dôvodom zmien bola potreba zmenšiť spotrebu a plniť prísnejšie emisné normy. Pri malých otáčkach zážihovému motoru s akceleráciou pomáha integrovaný štartér/generátor pracujúci s napätím 48 V. Zväčšil sa aj kompresný pomer spalovacieho motora z 9,9:1 na 10,9:1, má variabilné časovanie nielen nasávacích, ale už aj výfukových ventilov, narástol vstrekovací tlak benzínu do valcov a zmeny sú aj v systéme mazania a chladenia motora. Motor 1.4 BoosterJet Hybrid dosahuje vrcholnú hodnotu krútiaceho momentu 235 Nm pri 2000 ot./min. a drží sa na tejto úrovni do otáčok 3000 za minútu. Akceleráciu posádka však cíti už od otáčok asi 1500 za minútu a nárast rýchlosti je plynulý. Silné je hlavne stredné pásmo otáčok motora. Vždy pri uvoľnení plynového pedálu elektromotor začne príbrzďovať spalovací motor a tým dobíjať batériu. Uloženú energiu vozidlo využíva pri zrýchľovaní, keď spalovaciemu motoru pomáha elektromotor. Preraďovacia páka 6-stupňovej prevodovky je kulisou vedená precízne, prevodovka je vhodne sprevodovaná. Akcelerácia z 0 na 100 km trvá 10,2 s, maximálna rýchlosť vozidla je 195 km/h. Štartér/generátor dokáže upraviť spotrebu hlavne v meste. Na konci týždenného skúšania vozidla mal motor priemernú spotrebu benzínu 6,5 l/100 km.

Systém pohonu všetkých kolies AllGrip ponúka 4 režimy: Auto, Sport, Snow a Lock. Ovláda sa otočným ovládačom na stredovej konzole. Najviac sme využívali režim Auto, jeho charakteristika je zameraná na malú spot-



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

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

PREVODY:

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

PODVOZOK:

predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramedách, priečny skrtný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, polomer otáčania 5,4 m, pneumatiky rozmeru 215/55 R-17.

KAROSÉRIA:

5-dverová, 5-miestna typu kombi.

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4300/1785/1589 mm, rázvor náprav 2600 mm, svetlá výška 180 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1535/1505 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1360/1755 kg, objem batožinového priestoru 430/1230 l, objem palivovej nádrže 47 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 195 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,2 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 5,8-6,1 l/100 km, CO₂ WLTP 132-137 g/km.



rebu paliva, uprednostňuje pohon predných kolies, pričom pohon všetkých kolies sa aktivuje len vtedy, keď systém zistí preklz predných kolies. Verzia s pohonom 4WD je vhodná pre majiteľov žijúcich v oblastiach, kde sa sneh na cestách drží dlhšie, nielen deň či dva, alebo pre chatárov a chalupárov.

Smerová stabilita vozidla v zákrutách je veľmi dobrá. Napriek väčšej svetlej výške (180 mm), teda aj vyššie položenému ťažisku má podobné jazdné vlastnosti ako priemerný hatchback. Podvozik je komfortný, dobre pohlcuje aj nárazy z prejazdu priečných nerovností. Na poľných cestách s nespevným povrchom podvozok tomuto vozidlu zabezpečuje prekvapivo plynúť jazdu.

Suzuki S-Cross Mild Hybrid 1,4 BoosterJet 4WD so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou a úrovňou výbavy Elegance sa predáva za 29 290. Teraz automobilka ponúka zľavu 2000 eur.

VW T-Roc 1.5 TSI ACT 6G Life

Modernizovaný T-ROC



Koncom roka 2017 Volkswagen uviedol na trh svoje nové kompaktné SUV s názvom T-Roc. Aj keď nemal predchodcu, okamžite od spustenia predaja si vydobyl veľkú popularitu. Tým sa T-Roc etabloval ako dôležitý pilier produktového portfólia značky Volkswagen a potvrdil správnosť stratégie produktovej ofenzívy v segmente SUV.

Volkswagen T-Roc prešiel minulý rok plánovanou inováciou, aby si udržal vynikajúce postavenie na trhu čoraz obľúbenejších kompaktných SUV aj v súčasnosti, pre automobilový priemysel zložitých podmienkach. Typ T-Roc je atraktívnym vozidlom pre zákazníkov každého veku. Je to automobil, ktorý sa dobre cíti v mestskom prostredí, ale napríklad aj v ľahšom teréne. Kompaktné vonkajšie rozmery (dĺžka 4244 mm, šírka 1819 mm a výška 1559 mm), funkčnosť vnútri a voľba pohonu buď len predných alebo všetkých kolies umožňujú tomuto vozidlu kombinovať suverenitu SUV s agilnou kompaktného hatbacku. T-Roc vychádza z Golfu a stojí na platforme MQB A1.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

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

PREVODY:

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

PODVOZOK:

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

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4244/1819/1559 mm, rázvor náprav 2590 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1396/1850 kg, priemer otáčania 10,9 m, objem batožinového priestoru 445/1290 l, objem palivovej nádrže 50 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 208 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,6 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke WLTP 6,2 l/100 km, CO₂ 141-142 g/km.



Inovovaný T-Roc prišiel na náš trh s možnosťou výberu pohonu z trojice zážihových a z dvoch vznetrových motorov. Ponuku motorov dopĺňa špičkový športový model T-Roc R poháňaný zážihovým motorom 2.0 TSI s výkonom 221 kW. Na výber sú stupne výbavy Life, Style, R-Line a 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka, pri väčších výkonoch si zákazník môže zvoliť aj pohon všetkých kolies a 7-stupňovú dvojspojkovú prevodovku DSG. Vyskúšali sme druhý najlacnejší variant 1.5 TSI ACT v najnižšej dostupnej výbave Life. Motor spolupracoval so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Vozidlo malo červenú king metalízu, za ktorú sa prípláca 730 € a 17" disky kolies z ľahkej zliatiny za príplatok 630 € (rozměr 215/55).

Charakteristickými prvkami dizajnu kompaktného SUV je expresívna predná časť karosérie, pretiahnutá silueta s chrómovaným rámom tiahnúcim sa od predných stĺpkov pozdĺž celej strechy až do zadných stĺpkov karosérie. V prednej časti je novo tvarovaný nárazník, ktorý prináša rozmerne horizontálne umiestnenú masku chladiča. Zmenil sa aj dizajn zadného nárazníka, novú grafiku majú aj horizontálne delené zadné LED svetlá. V ponuke pribudli aj nové farby karosérie.

Tvorcovia interiéru využili dlhý (v pomere k dĺžke vozidla) rázvor náprav 2590 mm na vytvorenie priestrannej kabíny pre 5-člennú posádku. Volkswagen vymenil tvrdé plasty za mäkké, zmenil tvar prístrojovej dosky a stredového panelu. Zvýšená poloha sedadla nad cestou zabezpečuje nielen pohodlné nastupovanie a vystupovanie, ale vodičovi poskytuje aj dobrý výhľad z vozidla. Pred vodičom sa nachádza známy digitálny prístrojový panel s dostatočnými možnosťami zobrazení a personalizácie. Novinkou je v strede prístrojovej dosky vystúpený



dotykový panel infotainmentu s uhlopriečkou 8". Predné sedadlá sú pohodlné, s dobrou bočnou oporou, boli aj vyhrievané (300 €). Rozsah nastavenia sedadiel ako aj vyhrievaného volantu (130 €) je veľký, ľahko sme sa za volantom vhodne usadili. Na volante sa nám páčili klasické (nie „moderné“ kapacitné) tlačidlá, ktoré fungujú výborne. Za príplatok 620 € bol vo vozidle balík výbavy Technik, ktorý zahŕňa cúvaciu kameru Rear Assist, automatickú dvojzónovú klimatizáciu Climatronic, operadlo spolujazdca úplne sklápatelné, driekové opierky na sedadle vodiča a spolujazdca.

Vzadu sa pohodlne odvezú dve osoby aj vyššieho vzrastu. Základný objem batožinového priestoru je 445 litrov, so sklopenými operadlami sa objem zväčší na 1290 litrov (posúva sa celá zadná lavica – delené sú len operadlá). Pod podlahou bola dojazdová „rezerva“ za príplatok 80 €.

Už dobre známy prepíňaný zážihový 1,5-litrový motor je vyladený na najväčší výkon 110 kW, pracoval kultivovane. Vďaka skorému nástupu najväčšej hodnoty krútiaceho momentu 250 Nm už od 1500 ot./min. dokáže zväčšovať rýchlosť T-Roc veľmi dynamicky. Zrýchlenie z pokoja na 100 km/h tento model zvláda za 8,6 sekúnd a umožní autu dosiahnuť maximálnu rýchlosť 208 km/h. S motorom svojim sprevodovaním dobre ladí 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka. Jej preradačová páka má presne vedené dráhy, prvé dva stupne sú „kratšie“, od tretieho stupňa sú prevody „dlhšie“. Motor využíva pri malom zaťažení odpájanie dvoch valcov, takže jeho spotreba pri pokojnej jazde sa pohybuje na úrovni 5 - 6 l/100 km. Počas týždenného skúšania vozidla v meste aj mimo neho, vrátane jazd pod diaľnicou, sme dosiahli priemernú spotrebu benzínu 6,2 l/100 km.

Podvozok je komfortný, znesie aj športovejšiu jazdu. Vozidlo je vďaka nemu obrátne a pre vodiča dobre čitateľné. Vodičovi uľahčuje prácu za volantom rozsiahla paleta asistenčných systémov zameraných na zlepšenie bezpečnosti aj komfortu. Súčasťou výbavy bol napríklad adaptívny tempomat ACC, rozpoznávanie rizika kolízie s chodcom s funkciou núdzového brzdenia, systém na sledovanie diania pred vozidlom, upozornenie na opúšťanie jazdného pruhu, asistencia rozjazdu do kopca, parkovacie snímače vpredu, vzadu a iné.

VW T-Roc 1.5 TSI ACT 6G so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou vo výbave Life sa predáva za 26 090 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 27 390 €.



Hyundai SANTA FE

Piata generácia úspešného SUV



Spoločnosť Hyundai Motor Company 10. augusta predstavila v digitálnej svetovej premiére spolu s konceptom Open for More, ktorý vyjadruje radikálnu transformáciu typu zameranú na jeho nový široký otvor, ktorý vznikne po otvorení veka batožinového priestoru. Priestor okolo veka batožinového priestoru, ktorý kedysi slúžil iba na odkladanie batožiny, sa teraz stáva otvorenou terasou, ktorú možno jednoducho využiť na užívanie si okolitého sveta. Piata generácia SANTA FE umocňuje prítťažlivosť stredne veľkého SUV vhodného do mesta a pripraveného na dobrodružstvo aj v ľahšom teréne.

Efektívny, hranatý tvar a dlhý rázvor náprav pomáhajú podčiarknuť výrazný vzhľad, zatiaľ čo výrazný, no jemne spracovaný dizajn exteriéru nového SANTA FE, sa dobre hodí do mestského, aj do prírodného prostredia. Predná časť na prvý pohľad pôsobí vďaka vysokej kapote, reflektorom v tvare písmena H a ostro ohraničeným blatníkom výrazným dojmom. Čisté bočné tvary dopĺňajú výrazná línia strechy, veľkorysý objem okolo blatníkov, robustné blatníky, kratší predný previs karosérie a 21-palcové disky kolies s nápadným dizajnom. Pohľad zozadu posilňuje pocit odolnosti a zároveň vytvára jednoduchší, plastický vzhľad. Zadné svetlá v tvare písmena H ladia s prednými svetlami a dotvárajú charakteristický vzhľad nového SANTA FE. Na svetových trhoch je dostupný v 10 farbách exteriéru: čiernej Abyss Black Pearl, bielej Creamy



White Pearl, bielej Creamy White Matte, striebornej Typhoon Silver Metallic, sivej Magnetic Grey Metallic, zelenej Ocado Green Pearl, oranžovej Terracotta Orange, fialovej Cyber Sage Pearl, mosadznej Earthy Brass Metallic Matte a modrej Pebble Blue Pearl.

Úplne nový interiér vytvára kontrast k exteriéru tým, že zdôrazňuje horizontálne a vertikálne dizajnové prvky a ladí s tónom a náladou exteriéru. Dizajn v tvare písmena H sa nachádza na prístrojovej doske a otvoroch klimatizácie, aby zvýraznil pocit otvorenosti a vytvoril jedinečnú dizajnovú rovnováhu.

Nový interiér prichádza s užitočnými funkciami, ako sú UV-C sterilizačný prícinnok a duálny systém bezdrôtového nabíjania pre smartfóny, aby tak vznikol sofistikovaný užívateľský zážitok s praktickými vlastnosťami SUV. Prvý panoramatický zakrivený displej v SANTA FE, ktorý zahŕňa 12,3-palcovú digitálnu prístrojovú dosku a informačno-zábavný systém, zlepšuje výhľad vodiča a vytvára pocit luxusu.

S dlhším rázvorom náprav novinka ponúka na svoju triedu špičkový vnútorný priestor. Plne sklopné sedadlá v druhom a treťom rade vytvárajú vzadu priestor podobný terase so širším otvorom batožinového priestoru, vďaka čomu si majitelia môžu pohodlne užívať okolie. Tento prítťažlivý prvok odráža využitie zberu veľkých dát spoločnosťou Hyundai Motor na identifikáciu záujmu zákazníkov o najnovšie trendy outdoorového životného štýlu, ako sú kempovanie v aute a dobrodružstvá náročná na vybavenie.

životný štýl a zapôsobí pri outdoorových aktivitách, pričom ponúka dostatok priestoru na všetko – od športového po kempingové vybavenie. Nová generácia SANTA FE maximalizuje jeho využitie vo vonkajšom prostredí vďaka skrytému pomocnému úchopu umiestnenému v C-stĺpiku, čo zlepšuje prístup na strechu.

Automobilka Hyundai dala prednosť vnútornému priestoru zväčšením priestoru na nohy v druhom a v treťom rade. SUV ponúka v treťom rade najviac komfortu vo svojej triede (so sklápaním sedadiel tretieho radu) a väčšiu vnútornú výšku, čím reaguje na spätnú väzbu od zákazníkov. Dĺžka priestoru pre nohy v druhom rade modelu SANTA FE so zážihovým motorom sa zväčšila o 35 mm na 1075 mm. Dĺžka priestoru na nohy v druhom rade modelu s hybridným pohonom sa zväčšila o 20 mm na 1055 mm. Dĺžka priestoru na nohy v treťom rade sa zväčšila o 15 mm na 761 mm.

SANTA FE ponúka aj najlepší priestor na hlavu v treťom rade vo svojej triede. Výška na hlavu v treťom rade sa zväčšila o 69 mm na 958 mm. Narástla aj výška sedadiel v treťom rade o 30 mm na 282 mm.

Na zlepšenie užívateľského zážitku dostala piata generácia SANTA FE prémiové funkcie zamerané na zlepšenie pohodlia a komfortu, z ktorých niektoré sú buď prvé na svete, prvé vo svojej triede, alebo najlepšie vo svojej triede.



Celý interiér využíva ekologické materiály na mäkké povrchy, ako sú čalúnenie stropu, koberce, poťahy operadiel a sedadiel. Koženkové sedadky sú napríklad vyrobené z materiálov, ktoré minimalizujú riziká pre ľudské zdravie a v Európe získali certifikát Class 1 – bezpečné aj pre deti do veku 3 rokov.

Na výber je päť farieb interiéru: čierna Obsidian Black, sivá Supersonic Grey, hnedá Pecan Brown, zelená Forest Green a čierna Black Ink.

Nová generácia SANTA FE ponúka na svoju triedu špičkový objem batožinového priestoru 725 l za druhým radom sedadiel, čo je o 91 l viac ako pri štvrtej generácii. Významne, o 145 mm narástla aj šírka vstupného otvoru do batožinového priestoru. To je skvelé pre mestský

Relaxačné sedadlo s opierkou nôh v prvom rade umožňuje cestujúcim relaxovať v pohodlnej polohe, ktorá im pomáha simulovať bezťažbový zážitok. Vďaka 6,6-palcovému plne dotykovému displeju ovládania klimatizácie je nastavenie vykurovania a chladenia ešte intuitívnejšie.

V šesťmiestnej verzii zlepšujú pohodlie osôb sediacich v druhom rade samostatné elektricky sklopné sedadlá s laktovými opierkami. Elektricky nastaviteľné a sklápaťelné sedadlá v druhom rade umožňujú nastavenie uhla vankúša, čím ako prvé na svete vytvoria relaxačný režim.

SANTA FE ponúka ako prvý na svete obojstranný úložný priestor s viacerými konzolami, ktorý môžu otvárať cestujúci vpredu aj vzadu.

Ak vo výhlade dozadu bránia predmety uložené v batožinovom priestore, umožní digitálne stredové zrkadlo vodičovi vidieť, čo sa deje za vozidlom a v noci poskytuje jasnejší obraz, takže vodič lepšie vidí dozadu.



Medzi ďalšie praktické funkcie nového SANTA FE patrí jeho vysokorychlostný duálny systém bezdrôtového nabíjania smartfónov. Jeho súčasťou je aj USB-C konektor (max. 27 W). Okrem toho sa na vrchnej časti skrinky priestoru pred vodičom nachádza aj prvý UV-C sterilizačný priechod svojho druhu, ktorý umožňuje jednoduchú sterilizáciu často používaných predmetov, ako sú mobilné telefóny, peniaženky a podobne.



Aktualizácie pomocou internetového pripojenia OTA (over-the-air) vždy udržiavajú systémy vozidla s najnovším softvérom bezdrôtovou aktualizáciou kľúčových ovládačov vo vozidle bez toho, aby zákazníci museli navštíviť servisné stredisko Hyundai.

Ďalšiu prvotriednu funkciu predstavuje digitálny kľúč Digital Key 2 pre vstup do vozidla/štartovanie a diaľkové ovládanie prostredníctvom smartfónu zákazníkov pomocou protokolov Near-field Communication (NFC), Bluetooth Low Energy (BLE) a Ultra-wideband (UWB).

Radarová výstraha na obsadenie zadných sedadiel Rear Occupant Alert (ROA) pomáha vodičovi pripomenúť, že na zadných sedadlách sa nachádzajú cestujúci. Ide o bezpečnostné opatrenie, ktoré sa aktivuje po vypnutí zapalovania.



Novinka dostala bohatú výbavu s množstvom asistenčných a bezpečnostných prvkov, ktoré znižujú namáhanie vodiča a poskytujú pohodlný a pokojný zážitok z jazdy. Asistenčný systém na predchádzanie zrážke vpredu Forward Collision-Avoidance Assist 2 môže poskytnúť varovanie a núdzové brzdenie, ak vozidlo vpredu spomalí, alebo ak deteguje riziko čelnej kolízie. Asistencia sledovania jazdného pruhu Lane Following Assist 2 využíva kameru namontovanú na čelnom skle, ktorá pomáha rozpoznať vybočenie vozidla a vytvorí mierne zásahy do riadenia, aby sa vozidlo vrátilo späť do stredu jazdného pruhu. Inteligentný tempomat 2 využíva údaje z navigácie a pomáha udržiavať bezpečnú rýchlosť pri prechádzaní zákrutami na diaľniciach. Asis-

tencia jazdy na diaľnici Highway Driving Assist 2 pomáha udržiavať nastavenú rýchlosť a vzdialenosť od vpredu idúceho vozidla. Pomáha aj pri zmene jazdného pruhu počas jazdy na diaľnici a počas jazdy udržiava vozidlo v strede jazdného pruhu.

Medzi ďalšie asistenčné a bezpečnostné prvky nového SANTA FE patria napríklad aj inteligentný asistenčný systém čítania dopravných značiek s obmedzením rýchlosti Intelligent Speed Limit Assist, pohľad na priestor okolo vozidla Surround View Monitor, inteligentná asistencia parkovania na diaľku Remote Smart Parking Assist.



V Európe si záujemcovia o novú generáciu SANTA FE môžu vybrať z dvoch možností pohonu. Základom hybridného pohonu (Gamma III 1.6 T-GDI HEV – 6AT) je 1,6-litrový prepíňaný zážihový motor s najväčším výkonom 132 kW a krútiacim momentom 265 Nm. Druhou možnosťou je plug-in hybridný pohon Gamma III 1.6 T-GDI PHEV – 6AT, v ktorom má spaľovací motor výkon 117 kW (160 k) a rovnaký najväčší krútiaci moment 265 Nm ako v prípade hybridného pohonu.

Nová generácia SANTA FE príde na európske trhy v prvej polovici budúceho roka.



-hi-

Technické údaje Hyundai SANTA FE

Rozmery	Gamma III 1.6 T-GDI HEV (6AT)	Gamma III 1.6 T-GDI PHEV (6AT)	Maximálny výkon motora 132 kW a maximálny krútiaci moment 265 Nm	
	Dĺžka			Maximálny výkon motora 117 kW a maximálny krútiaci moment 265 Nm
Šírka			4830 mm	
Výška			1900 mm	
Rázvor náprav			Strecha: 1720 mm / Strešný nosič: 1770 mm	
			Strecha: 1730 mm / strešný nosič: 1780 mm (verzia Calligraphy)	
Priestor na hlavu	(Bez/so strešným oknom)		2. rad 1030/1007 mm	3. rad 958 mm
Priestor na nohy	Vpredu 1052 mm		2. rad 1075 mm	3. rad 761 mm
Priestor na ramená	Vpredu 1511 mm		2. rad 1475 mm	3. rad 1360 mm
Objem batožinového priestoru/šírka otvoru veka			725 l / 1 275 mm	
			(+91 l / +145 mm oproti predchádzajúcemu modelu SANTA FE)	
Pohon	1.6 T-GDI HEV	1.6 T-GDI PHEV		
Hmotnosť (kg)	2225	2295		
0 - 100 km/h (s)	9,5	9,1		
Najväčšia rýchlosť (km/h)	190	190		
Spotreba paliva (l/100 km)	6,45	1,6		



Fiat Topolino a 600e

FIAT, BUDÚCNOSŤ JE NA CESTE



Podujatie pre médiá „FIAT, BUDÚCNOSŤ JE NA CESTE“ sa uskutočnilo na La Pista 500: slávnej skúšobnej trati na streche budovy historického závodu Lingotto v Turíne.

FIAT v deň narodenín pôvodného typu 500 oslavuje svoju úspešnú cestu v uplynulých rokoch premiérou dvoch nových typov a prezentáciou svojej vízie vzrušujúcej budúcnosti. Na podujatí v Turíne značka predstavila rozšírenie produktového programu, ktorého stredobodom je Fiat 500e. Ako jeho menší súrodenec bude figurovať nový Fiat Topolino a ako väčší súrodenec nový Fiat 600e.

Olivier Francois, CEO FIAT a CMO koncernu Stellantis pri premiére nových typov povedal: „Budúcnosť značky FIAT je na ceste. Za dva roky sme urobili značku ziskovejšou a globálnejšou ako kedkoľvek predtým. FIAT sa stal značkou číslo 1 koncernu Stellantis podľa počtu predaných automobilov a lídrom na troch veľkých trhoch v troch rozličných regiónoch – v Taliansku, Brazílii a Turecku. FIAT má jasnú rolu: koncentrovať sa na jednoduchosť, laterálne myslenie, hravosť a spoločenskú relevantnosť. Všetko to nás robí ešte atraktívnejšími pre Stellantis ako značku, do ktorej sa oplatí výrazne investovať. Vďaka koncernu Stellantis máme prístup k väčším zdrojom, investíciám a synergiám. Takže FIAT sa má dobre a vracia sa na scénu. V najbližších troch rokoch produktový plán posunie FIAT tam, kam patrí – do pozície lídra, vzoru a milovanej značky. Dnes predstavujeme prvé plody novej éry „powered by Stellantis“.“

Nový Fiat Topolino: MESTSKÁ MOBILITA V TALIANSKOM ŠTÝLE

FIAT pokračuje vo svojej misii vyvíjať udržateľnú mobilitu pre mestá, aby sa elektrická jazda stala jednoduchou a dostupnou pre každého. Zábavné vozidlo s dĺžkou iba 2,53 m je agilnejšie ako bežný automobil a nepotrebuje veľa miesta na parkovanie. Topolino s dojazdom 75 km, jednoduchým nabíjaním – z bežnej elektrickej zásuvky – a maximálnou rýchlosťou 45 km/h perfektne korešpondujúcou s novým trendom rýchlostného limitu 30 km/h v mestských centrách, predstavuje ideálne riešenie pre mestskú mobilitu. Jednoduchosť je jeho základom. Modelovú ponuku tvoria dve verzie karosérie „zatvorené“ Topolino a „otvorené“ Topolino Dolce Vita, obidve v rovnakej farbe, s jedným dizajnom kolies, zhodným interiérom a vzrušujúcimi doplnkami na individualizáciu.

Topolino perfektne stelesňuje štýl New Dolce Vita a rýdzu taliansku krásu. Pri jeho uvedení na trh FIAT spolupracoval s piatimi ikonickými spoločnosťami sveta Made in Italy: Armani, Damiani, Maserati, San Lorenzo yachts a San Pellegrino.

Fiat 600e: TALIANSKY PRÍSPEVOK DO SEGMENTU B

Nový Fiat 600e preberá to najlepšie zo sveta segmentu B a B-SUV aby poskytol príjemný, hravý a bezstarostný zážitok z jazdy. Talianska značka sa ním opäť vracia do segmentu B. Predstavuje ideálne vozidlo pre mestských ľudí a je perfektným vyjadrením hodnôt značky FIAT – talianskeho štýlu v kombinácii s udržateľnosťou. Má dĺžku



▶▶ Nový Fiat 600e

4,17 metra, v kabíne poskytuje pohodlné miesto pre 5 osôb, má najviac odkladacích priestorov v triede (celkovo 15 litrov) a batožinový priestor so základným objemom 360 litrov. Lítiová-iónová akumulátorová batéria s kapacitou 54 kWh umožňuje dojazd viac ako 400 km v kombinovanom cykle WLTP a viac ako 600 km v mestskom cykle. Nový Fiat 600e je dostupný v dvoch verziách s rovnakým elektrickým pohonom. Špičková verzia 600e La Prima svojim vybavením nadväzuje na nový Fiat 500e a prístupnejšia verzia Fiat (600e)RED predstavuje ďalší krok v rámci spolupráce spustenej v roku 2021 s dobročinnou organizáciou (RED), založenou v roku 2006 na boj proti AIDS, ktorá sa v súčasnosti zameriava na boj s pandémiami každého druhu.

Vďaka najmodernejším bezpečnostným a asistenčným systémom nový Fiat 600e umožňuje automatizovanú jazdu úrovne Level 2 rovnako v mestskej premávke, ako aj pri jazdách mimo mesta.

-ft-

▶▶ Nový Fiat Topolino



ROZSIAHLA MODERNIZÁCIA



Škoda Auto vykonala rozsiahlu modernizáciu kompaktného vozidla Scala a mestského SUV Kamiq. Oba typy ponúkajú vďaka tuhým karosériám a teraz ešte vyspelejšej ponuke asistenčných systémov vysokú úroveň aktívnej i pasívnej bezpečnosti. Obe vozidlá sú postavené na platforme MQB-A0 a sú vybavené úspornými modernými motorami TSI generácie evo2 s výkonmi od 70 kW do 110 kW.

Scala teraz vyzerá, vďaka prepracovanej maske chladiča, užším reflektorom a novým predným a zadným nárazníkom s dynamickým dizajnom pripomínajúcim štúdiu Vision RS, ešte dynamickejšie. Kamiq má po novom väčšiu a vzpriamenejšiu masku chladiča. Nové nárazníky s výraznými difúzormi mu dodávajú ešte robustnejší vzhľad SUV.

Pre Kamiq charakteristické delené reflektory majú navyše nové proporcie. Horná časť je ešte užšia, spodná časť sa zväčšila. V spodnej časti sú umiestnené na pranie dodávané Matrix-LED predné reflektory s výraznými šesťuholníkovými modulmi Matrix, ktoré sú pre typy Kamiq a Scala k dispozícii prvýkrát. Pri hatchbacku boli kryštalické LED moduly navrhnuté tak, aby evokovali iskrivé malé ľadové kvádre alebo drahokamy.

Škoda Auto opäť zväčšila podiel udržateľných materiálov v typoch Scala a Kamiq vyrábaných v hlavnom závode v Mladej Boleslavi. Napríklad odtokové kanály pod čelným sklom a obloženie podbehov kolies sú vyrobené z recyklovaných plastov. V interiéri sú v obložení dverí a v štruktúre strešného obloženia použité prírodné rastlinné vlákna z konope a kenafu. Pre čalúnenie, podlahu a koberce boli použité recyklované látky. Ponuka motorov zahŕňa tri moderné jednotky TSI z účinnej generácie evo2. Základným motorom je trojvalec 1.0 TSI s výkonom 70 kW s manuálnou päťstupňovou prevodovkou. Motor 1.0 TSI s výkonom 85 kW je k dispozícii s manuálnou šesťstupňovou prevodovkou alebo sedemstupňovou automatickou prevodovkou DSG. Rovnakú kombináciu prevodoviek ponúka aj vrcholný štvorva-



lec 1.5 TSI s výkonom 110 kW. Ten je vybavený systémom automatického odpájania valcov ACT, ktorý automaticky vypína dva vnútorné valce v prípade, že ich výkon nie je potrebný. Šofér to v praxi nepostrehne, ale zmenší sa vďaka tomu spotreba. Okrem štandardných tlmičov je pre oba typy na pranie k dispozícii balík výbavy pre zlé cesty so zväčšenou svetlou výškou pri type Scala o 15 mm. Pre verziu Monte Carlo je k dispozícii Sport Chassis Control s možnosťou voľby dvoch nastavení tlmičov pruženia s podvozkom zníženým pri type Scala o 15 mm a pri type Kamiq o 10 mm.



Vyššia úroveň aktívnej a pasívnej bezpečnosti

Modernizované typy Kamiq a Scala sú vybavené množstvom asistenčných systémov, z ktorých niektoré sú bežne spájané len s automobilmi vyšších tried. Súčasťou štandardnej výbavy je napríklad Front Assist s prediktívnou ochranou chodcov, Asistencia udržiavania jazdného pruhu a rozpoznávanie dopravných značiek. V prípade nehody chráni cestujúcich až deväť bezpečnostných vankúšov.

Scala a Kamiq majú novú ponukovú štruktúru, ktorá okrem iného prináša interiéry známe z rodiny plne elektrických vozidiel Enyaq. Tie sa inšpirujú svetom moderného bývania a vyznačujú sa zladenými farbami a materiálmi. Virtuálny kokpit mini s veľkosťou 8" a infotainment s 8,25" displejom sú súčasťou štandardnej výbavy všetkých modelov. Zvyčajnú sériu Simply Clever prvkov značky Škoda dopĺňajú prvky ako virtuálny pedál, ktorý sa v spojení s elektricky ovládanými piatimi dverami objavuje v týchto typoch prvýkrát.



Škoda Scala

Charakteristické predĺžené tónované sklo veľa batožinového priestoru, ktoré sa tiahne až k zadným svetlám v novom dizajne, zostáva k dispozícii na pranie. Nová Škoda Scala je dostupná v deviatich farbách karosérie. Športový vrcholný model Scala Monte Carlo sa tradične vyznačuje na čierne lakovými doplnkami karosérie.

Scala bola prvý typ, ktorý charakterizoval súčasný vývojový stupeň dizajnového jazyka značky Škoda. Pri modernizácii vychádzala Škoda Auto z charakteristických rysov typu Scala a ďalej ich zlepšila. Kuleťovité reflektory sú teraz ešte užšie a prepracovanejšie a vo variante s Matrix technológiou sú vybavené výraznými LED komponentmi. Predný a zadný nárazník zdôrazňujú športový charakter a pripomínajú dynamický koncept Vision RS.

Modernizovaná Scala má novú masku chladiča. Tá prichádza s tradičnými vertikálnymi lamelami, kde sa striedajú matné a lesklé plochy. Prepracovaný bol aj predný nárazník. Centrálny otvor pre prí-





Škoda Kamiq Monte Carlo

vod vzduchu je rozdelený bočnými krídlami a lemovaný výraznejšími vzduchovými clonami. Tie zdôrazňujú športový charakter a zároveň chránia LED predné hmlové reflektory, ktoré sú štandardom. Spodná mriežka nasávania vzduchu je vybavená segmentmi v tvare kosoštvorca, ktoré vytvárajú trojrozmerný vzhľad.

Nové základné reflektory sú teraz kompletne založené na technológii LED. Matrix-LED predné reflektory, ktoré sú prvýkrát k dispozícii ako voliteľná výbava, umožňujú vodičom mať neustále rozsvietené diaľkové svetlá, a to bez toho, aby boli ostatní šoféri oslnení. Kamera v čelnom skle automaticky rozpozná okolité vozidlá a zabezpečí, aby neboli oslnené svetelným lúčom. Pri vrcholnom športovom modeli Monte Carlo sú Matrix-LED predné reflektory súčasťou štandardnej výbavy. Majú kryštalické LED moduly, ktoré vyzerajú ako malé ľadové kocky. Okrem toho bol rozdelený a prekreslený svetelný podpis pre nočné svietenie. Aj zadné LED svetlá sa dodávajú v dvoch verziách. Na pranie dostupné Full LED zadné svetlá majú oproti základnej verzii animované ukazovatele smeru jazdy a novú svetelnú grafiku v tvare písmena L. Pri verzii Monte Carlo sú Full LED zadné svetlá súčasťou štandardnej výbavy.

Zadný nárazník typu Scala má nový dizajn. Difúzor po bokoch lemuje dva dizajnové prvky lakované vo farbe karosérie, ktoré kopírujú tvar predného nárazníka. Pri svojej premiére bola Scala prvým typom značky, ktorý mal na piatich dverách namiesto loga nápis Škoda. Zlepšená verzia má teraz nápis, ktorý zodpovedá novej modernizovanej korporátnej identite značky Škoda.

Kolesá vozidla Scala sa dodávajú s priemerom od 16" do 18". Novinkou v ponuke sú 17" kolesá z ľahkej zliatiny Kajam v striebornej farbe s čiernymi aerodynamickými krytmi, strieborné 18" kolesá Fornax a 18" strieborné kolesá z ľahkej zliatiny Ursa s čiernymi aerodynamickými krytmi. Modernizovaná Scala ponúka deväť farieb karosérie vrátane troch nemetalických farieb. Scala je exkluzívne k dispozícii aj v nemetalickom odtieni sivá Steel.

Športový vrcholný model Scala Monte Carlo sa tradične vyznačuje početnými čiernymi dizajnovými prvkami. Rámček masky chladiča, kryty vonkajších spätných zrkadiel i bočné prahy a nápisy na zadných dverách sú lakované na čierne. Predné blatníky zdobia plakety Monte Carlo. Súčasťou štandardnej výbavy modelu Scala Monte Carlo je čierna panoramatická strecha, ktorá plynule prechádza v predĺžené sklo veľa batožinového priestoru. Okrem toho sú súčasťou LED predné hmlové reflektory s funkciou prísvecovania a zadné bočné okná a sklo batožinového priestoru s vyšším stupňom tónovania (Sunset). Štandardné 17" čierne leštené kolesá Kajam pre Monte Carlo majú čierne aerodynamické kryty. Na pranie sú pre tento vrcholný variant dodávané 18" čierne leštené kolesá Ursa.

Škoda Kamiq:

Robustnejší vzhľad a ešte atraktívnejšie SUV

Väčšia atraktivita SUV Škoda Kamiq: nové nárazníky a difúzory v prednej a zadnej časti mestského SUV pôsobia robustnejším dojmom. Väčšia a vzpriamenejšia maska chladiča dopĺňa dynamický vzhľad vozidla. Inovovaný dizajn podčiarkujú novo tvarované svetlomety. Kamiq na pranie využíva technológiu Matrix s výraznými šesťuholníkovými LED modulmi. Okrem toho je rovnako ako pri modeli Scala aj pre Kamiq na výber z nových kolies a deviatich farieb laku.



Charakteristické delené reflektory Škody Kamiq majú teraz nové proporcie. Horné svetlo je užšie ako bolo doteraz a pre denné svietenie využíva štyri ostro rezané kryštalické elementy svojím tvarom pripomínajúce kamene. Okrem základnej verzie LED predných reflektorov je teraz Kamiq k dispozícii aj s Matrix-LED reflektormi. Tie majú výrazné šesťhranné moduly Matrix s ochranným krytom. Pod nimi je prídavné bodové svetlo pre lepšiu funkčnosť diaľkových svetiel. Celá skupina reflektorov je ožiarená kryštalickými prvkami a orámovaná chrómovanými elementmi. Kamiq Monte Carlo je štandardne vybavený Matrix-LED prednými reflektormi, ktorých súčasťou sú aj animované ukazovatele smeru jazdy. Pri zadných svetlách bola prepracovaná delená svetelná grafika v tvare písmena L zasahujúca do piatich dverí pri najvyššom variante Full LED zadných svetiel, ktorých súčasťou sú aj animované ukazovatele smeru jazdy. Pri verzii Monte Carlo sú Full LED zadné svetlá súčasťou štandardnej výbavy. Reflektory v tvare písmena L a zadné hmlové svetlo sú vizuálne prepojené so zadnými svetlami.

Nový zadný nárazník zdôrazňuje šírku vozidla plochami lakovanými vo farbe karosérie a veľkou čiernou plochou pre difúzor. Ďalšia časť difúzora má striebornú povrchovú úpravu a zdôrazňuje charakter vo-

zidla SUV. Nápis Škoda na zadných dverách odráža novú, modernizovanú identitu značky Škoda. Rovnako ako pri type Scala sú v ponuke pre Kamiq 17" kolesá z ľahkej zliatiny Kajam v striebornej farbe s čiernymi aerodynamickými krytmi, strieborné 18" kolesá Fornax a 18" strieborné kolesá z ľahkej zliatiny Ursa s čiernymi aerodynamickými krytmi. Kamiq je k dispozícii v dvoch nemetalických a v siedmich metalických farbách karosérie a možno ho objednať aj v atraktívnom oranžovom metalickom odtieni oranžová Phoenix.

Pre športovú lifestylovú verziu Kamiq Monte Carlo je typická čierne lakovaná strecha s A-stĺpkami, ktoré dopĺňa rámček masky chladiča, kryty vonkajších spätných zrkadiel, bočné prahy, strešné lyžiny a nápisy taktiež lakované v čiernej farbe. Tento model má v čiernom vyhotovení aj celý difúzor zadného nárazníka. Na predných blatníkoch sú umiestnené plakety Monte Carlo. Štandardná výbava zahŕňa aj LED hmlové svetlá s funkciou prísvecovania, panoramatickú strechu a zadné bočné okná a sklo veľa batožinového priestoru s vyšším stupňom tónovania (Sunset). Štandardné 17" čierne leštené kolesá Kajam pre Monte Carlo majú čierne aerodynamické kryty. Na pranie sú pre tento vrcholný variant k dispozícii 18" čierne leštené kolesá Ursa.



Dizajn interiéru a udržateľné materiály

Súčasťou modernizácie vozidiel Škoda Scala a Škoda Kamiq je aj nová ponuková štruktúra so štyrmi variantmi interiéru a s tromi novými výbavovými stupňami Essence, Selection a športovou vrcholnou verziou Monte Carlo. Podobne ako pri plne elektrickej rodine Enyaq ide o interiéry inšpirované svetom moderného bývania, ktoré sa pýšia dokonale zladenými farbami a materiálmi. Nové poťahy sedadiel, prístrojové dosky a výplne dverí využívajú okrem prírodných materiálov ako konope a kenaf aj recyklované látky. Ďalšie prvky sú ponúkané v podobe balíkov výbavy v niekoľkých kategóriách. K dispozícii sú aj ďalšie položky na pranie. Automatická klimatizácia Climatronic dostala nový, intuitívnejší ovládací panel.



Nové výbavové stupne Essence, Selection a Monte Carlo ponúkajú dohromady štyri varianty interiéru. Interiér Loft v novom stupni výbavy Selection má na sedadlách a dizajnové časti použité sivú látku, zatiaľ čo pri interieri Lodge, je použité mikrovlnné Suedia, takisto v sivej farbe. Lodge je okrem toho štandardne vybavený orámovaním v medenej farbe a ambientným LED osvetlením s možnosťou prepínania medzi bielou a červenou farbou. Multifunkčný volant, hlavice preraďovacej páky a páka ručnej brzdy sú potiahnuté kožou.

Komfortný interiér Suite je štandardne vybavený koženými sedadlami s elektricky nastaviteľným sedadlom vodiča. Orámovanie má chrómovaný vzhľad. Model Monte Carlo ponúka vďaka rovnomennému interieru ešte viac vizuálnych prvkov. Športové sedadlá, dizajnová časť prístrojovej dosky a výplne dverí sú potiahnuté umelou kožou s karbónovým vzhľadom. Športový multifunkčný kožený volant má čierne prešívanie a je vybavený plaketou Monte Carlo. Štandardom pre variant Monte Carlo je aj nastaviteľné LED ambientné osvetlenie.

Pre ďalšie zmenšenie uhlíkovej stopy pri výrobe svojich vozidiel používa Škoda Auto pri výrobe typov Scala a Kamiq ešte viac udržateľných materiálov ako doposiaľ. Napríklad výplne dverí sú čiastočne vyrobené z vlákien konope a kenafu, čo je druh ibišteka. Určitý podiel týchto vlákien, ktoré zväčšujú pevnosť, je použitý aj na strope.

Škoda Scala a Kamiq svojich cestujúcich chránia mnohými systémami aktívnej a pasívnej bezpečnosti, ktoré pomáhajú zabrániť nehodám alebo aspoň zmierniť ich následky. Oba typy majú karosériu s veľkou skrutnou tuhosťou, ktorá obsahuje veľký podiel vysoko pevnostnej alebo špeciálne tvrdené ocele. V prípade nehody chráni cestujúcich až deväť bezpečnostných vankúšov. Na pranie je k dispozícii balík ochrana cestujúcich, ktorý obsahuje kolenný vankúš vodiča, zadný bočný vankúš a proaktívnu ochranu cestujúcich vpredu, ktorá v prípade hrozacej kolízie automaticky privrie otvorené okná a utiahne predné bezpečnostné pásy.



Škoda Auto ponúka pre vozidlá Scala a Kamiq širokú škálu asistenčných systémov, z ktorých niektoré sú bežne spájané skôr s automobilmi vyšších tried. Štandardom sú zadné parkovacie snímače, ktoré v prípade hrozacej kolízie vozidlo automaticky zastavia. Volant s rozpoznávaním držania (Hands-on Detect) v pravidelných intervaloch kontroluje, či má vodič ruky na volante a či vozidlo stále ovláda. Stráženie mŕtveho uhla (Side Assist) upozorňuje na vozidlá blížiace sa zozadu až do vzdialenosti 70 metrov. Adaptívny tempomat (ACC) a adaptívne vedenie v jazdnom pruhu sú takisto k dispozícii na pranie v balíku Travel Assist. Adaptívne vedenie v jazdnom pruhu rozpoznáva aj prechodné značenie jazdných pruhov, napríklad pri stavebných prácach, a v prípade potreby tento asistenčný systém vykonáva aktívne zásahy do riadenia, aby pomohol udržať vozidlo v jazdnom pruhu.

Scala a Kamiq sú teraz štandardne vybavené 8" virtuálnym kokpitom mini, na pranie je k dispozícii väčší 10,25" virtuálny kokpit. Voľne stojaci centrálny dotykový displej infotainmentu má teraz uhlopriečku najmenej 8,25" a má sklenené čelo. Na pranie dodávaný infotainment Navi má uhlopriečku displeja s veľkosťou 9,2". Ďalej sú na pranie k dispozícii štyri USB-C konektory s výkonom 45 W pre rýchle nabíjanie mobilných zariadení alebo notebookov.

Všetky varianty vozidiel Škoda Scala a Kamiq sú vždy online. Virtuálny kokpit mini s 8" displejom je teraz súčasťou štandardnej výbavy. Na pranie dostupný 10,25" virtuálny kokpit ponúka niekoľko režimov zobrazenia a možno ho konfigurovať podľa individuálnych preferencií. Základný infotainment má voľne stojaci centrálny dotykový displej s uhlopriečkou 8,25", dva otočné ovládače a sklenené čelo. Systém ponúka príjem digitálneho rozhlasu (DAB) a rovnako tak pripojenie Bluetooth pre hands-free volanie a prenos audio signálu zo smartfónu. Štandardom sú dva konektory USB-C s výkonom 15 W a štyri reproduktory. V ponuke sú štyri konektory USB-C, ktoré umožňujú aj rýchle nabíjanie mobilných zariadení alebo notebookov výkonom až 45 W, prípadne bezdrôtové nabíjanie kompatibilných smartfónov v prednej priehradke. Nechýba ani bezdrôtový SmartLink.

Vozidlá možno voliteľne vybaviť balíkom Navi, ktorý obsahuje 9,2" infotainment Navi s možnosťou hlasového ovládania prostredníctvom digitálnej asistentky Laury. Navigačné mapy sú aktualizované na diaľku. Priaznivci hudby si môžu zvoliť na pranie dostupný Škoda Sound System doplnený subwooferom v priestore pre rezervné koleso.

Rovnako ako všetky vozidlá Škoda aj Scala a Kamiq ponúkajú Simply Clever prvky typické pre značku Škoda. Medzi klasické prvky patrí napríklad dáždnik vo dverách vodiča, držiak parkovacích lístkov na A-stĺpiku a škrabka na ľad s ukazovateľom hĺbky dezénu pneumatík vo veku palivovej nádrže. Ako prvé typy značky Škoda v kompaktnej triede ponúkajú nová Scala a nový Kamiq virtuálny pedál s elektricky ovládanými piatimi dverami, ktorý je dostupný na pranie. K dispozícii sú aj Simply Clever prvky dostupné na pranie. Napríklad virtuálny pedál umožňuje pohybom nohy otvoriť voliteľné elektricky ovládané veko batožinového priestoru, čo je praktické napríklad v prípade, keď má šofér v ruke nákupné tašky a nemá voľné ruky.

Do modernizovaných vozidiel Scala a Kamiq patria aj odkladacie vrecká na mobilné telefóny na zadnej strane operadiel predných sedadiel známe z typov Enyaq, Octavia alebo Fabia štvrtej generácie. Ďalším prvkom prevzatým z Fabie je automaticky pripeviteľná a ľahko vyberateľná odkladacia priehradka na stredovom tuneli, ktorá cestujúcim na zadných sedadlách umožňuje uložiť drobné predmety a ktorej súčasťou je aj pružný držiak nápojov. Súčasťou všetkých vozidiel sú cargo elementy, 12 V zásuvka, sieťový program, háčiky na úchyty Top-Tether v batožinovom priestore a sieť na kryte batožinového priestoru. Na pranie dostupný funkčný balík obsahuje vyberateľnú odkladacu priehradku na stredovom tuneli vzadu, odkladacie priestory pod prednými sedadlami, niekoľko držiakov určených na uchytenie multimediálnych zariadení a inteligentnú ochranu hrany dverí.

-ša-

TECHNIKA

ZÁKLAD PRE ASISTENCIU VODIČA A AUTOMATIZOVANÉ RIADENIE

Monotónne a zdĺhavé cesty či dopravné kolóny:

Mnohí vodiči chcú využiť čas strávený za volantom inak, než neustálym sledovaním dopravnej situácie. Vďaka čoraz viac automatizovaným jazdným funkciám vytvára spoločnosť Bosch technické možnosti, ktoré umožňujú aspoň čiastočný oddych od šoférovania. Predpokladom na to sú spoľahlivé informácie o okolí vozidla: Len tak môže vozidlo samostatne, bezpečne a pohodlne manévrovať v premávke. Na ceste od asistovanej k automatizovanej jazde a parkovaniu zohráva dôležitú úlohu rozpoznávanie okolia na základe videa. Spoločnosť Bosch poskytuje nielen hardvér v kombinácii so softvérom, ale nedávno začala ponúkať ako samostatný produkt aj softvér na rozpoznávanie okolia vozidla prostredníctvom videa.

Softvér Bosch sa môže používať hardvérovne nezávisle od rôznych tzv. systémov na čipe (SoC). To dáva výrobcovi automobilov maximálnu flexibilitu.

Vodiči očakávajú, že ich vozidlá bude možné aktualizovať, podobne ako smartfóny. V budúcnosti sa funkcie budú do vozidla sťahovať ako aplikácie bez potreby obnovy hardvéru. V budúcnosti budú na trh samostatne prichádzať aj hardvérové a softvérové komponenty.

Popri radare a ultrazvuku je video jedným z niekoľkých snímačov, ktoré sa používajú na snímanie okolia vozidla pri asistovanej a automatizovanej jazde. Obrazové údaje zaznamenané

viacerými snímačmi, ako sú nové kamerové hlavy Bosch, sa spracúvajú softvérom Bosch a sú k dispozícii pre ďalšie asistenčné funkcie vodiča v oblasti riadenia a parkovania. Týmto spôsobom možno implementovať funkcie, ktoré môžu zlepšiť bezpečnosť. Ako príklad uvádzame: automatické brzdenie pri jazde alebo cúvaní; rôzne komfortné funkcie, ako je adaptívne udržiavanie vzdialenosti a tempomat; aktívna zmena jazdného pruhu; parkovací asistenčný systém alebo automatická jazda na diaľnici, poľnej ceste alebo v meste.

Softvér Bosch sa spolieha na metódy umelej inteligencie, ako napr. hlboké neuronové siete na rozpoznávanie a klasifikáciu objektov. Spoločnosť Bosch môže pri tréningu týchto sietí čerpať z celosvetových databáz, a tak zohľadniť špecifické a miestne požiadavky danej krajiny.

„Sme svedkami trendu, že zákazníci sa už nespoliehajú na kompletný balík od dodávateľa, ale čoraz viac požadujú jednotlivé konkurenčne kompatibilné komponenty. To je výzva pre tento priemysel: Kompatibilný už nemusí byť len hardvér, ale aj softvér, ktorý musí byť použiteľný nezávisle od hardvéru a obsluhy,“ hovorí Sven Lanwer, vedúci divízie Driver Experience (ADAS) v spoločnosti Bosch.

-bsch-



KIA PICANTO



AUTO PRE MESTSKÝ ŽIVOTNÝ ŠTÝL

Picanto, moderný kompaktný hatchback značky Kia, dostal nový dizajn a pokročilé technológie. Picanto je jedným z najpredávanejších typov značky Kia vo viacerých regiónoch sveta a zostáva zvlášť obľúbeným typom medzi európskymi vodičmi kategórie mini vozidiel, ktorí oceňujú prístup do obmedzených parkovacích priestorov. V rámci toho má nové Picanto skvelú ponuku funkcií. Je vybavené väčším počtom štandardných funkcií ako doposiaľ a jeho asistenčné systémy pre vodiča uľahčujú a spríjemňujú jazdu v rušných európskych mestách.

„Súčasťou trvalého úspechu typu Kia Picanto je jeho prítťažnosť pre všetkých – od ľudí dochádzajúcich do mesta cez pracujúcich profesionálov až po mladých ľudí, ktorí si kupujú svoje prvé auto,“ hovorí Sjoerd Knipping, viceprezident spoločnosti Kia Europe pre produkt a marketing. „V čase, keď spoločnosť bojuje s rastúcimi cenami a diskusie o priestore v mestách naberajú na intenzite, nové Picanto umožňuje zákazníkom užívať si slobodu, ktorú so sebou prináša pohyb.“

Nové Picanto ponúka na výber základný model a verziu GT Line. Športová verzia GT Line stelesňuje ambície značky Kia a spája v sebe štýlový exteriér s pokročilými technológiami, čo je vhodné pre mladších zákazníkov, pracujúcich profesionálov a ľudí, ktorí si kupujú svoje prvé auto. Vďaka úložnému priestoru s objemom až 1010 litrov (VDA) sa do jeho batožinového priestoru vojde aj skladací bicykel alebo elektrická kolobežka.

Značka Kia sa transformuje na poskytovateľa riešení udržateľnej mobility a do roku 2027 plánuje uviesť na trh 15 modelov plne elek-

trických vozidiel (BEV). Nízkonákladové a úsporné vozidlá, ako je inovované Picanto, prispievajú k tomuto prechodu a dláždia cestu k udržateľnej mobilite budúcnosti.

Zmodernizované Picanto je inšpirované filozofiou dizajnu „Zjednotenie protikladov“, ktorá využíva tvorivé napätie vznikajúce v dôsledku rozdielnych hodnôt prírody a modernosti, aby vytvorila harmonický celok. Výsledok vytvára odvážny a futuristický dojem s moderným a športovým dizajnom.

V spojení s novým predným nárazníkom, mriežkou chladiča s charakteristickým tvarom „tigrieho nosa“, blatníkmi a kapotou prechádza nový výrazný svetelný rukopis zadnej časti zlepšeného Picanta do predných prívodov vzduchu a dodáva vozidlu dramatický imidž. Jednoduchý a stabilný dizajn zadnej časti zdôrazňuje vertikálne prepojenie medzi prepracovanými zadnými svetlami a zadným nárazníkom nového vozidla. Jeho výrazný a široký svetelný rukopis vzadu využíva objem a jadro nového zadného nárazníka a nové dvere batožinového priestoru na zvýraznenie sily a šírky.



Základný model Picanto sa dodáva so 14-palcovými kolesami v štandardnej výbave a v rámci voliteľnej výbavy si možno vybrať medzi novými 14-palcovými kolesami, 15-palcovými diskami kolies z ľahkých zliatin alebo novými 16-palcovými diskami. Charakter verzie GT Line na ceste posilňuje sebavedomá predná časť, ktorá zvyrazňuje športové prvky. Mriežka chladiča v tvare tigrieho nosa je rozšírená, aby umocňovala vzhľad výkonného vozidla. Verzia GT Line je okrem toho vybavená novými špeciálnymi 16-palcovými diskami kolies s diamantovým výbrusom a športovým zadným difúzorom GT Line.



Kia Picanto vďaka výberu deviatich žiarivých lakov vyniká odvážnym vonkajším imidžom. Štyri z týchto farieb sú nové: signálna červená Signal Red, dymová modrá Smoke Blue, športová modrá Sporty Blue a dobrodružná zelená Adventurous Green.

Zmodernizovaná kabína je v ponuke v rôznych povrchových úpravách. Základná verzia sa dodáva so sedadlami čalúnenými čiernou látkou. Medzi voliteľné povrchové úpravy patrí nový rad štýlových a zmyselných farebných úprav interiéru: lesklá čierna Glossy Black, dobrodružná zelená Adventurous Green a sýtohnedá Rich Brown. Tieto štýly sú inšpirované prírodou a umožňujú zákazníkovi prispôbiť si kabínu vozidla prémiovým komfortom sedadiel z umelej kože. Vo verzii GT Line je súčasťou štandardnej výbavy balík lesklých čiernych prvkov Glossy Black a voliteľne si možno vybrať balík zelených prvkov Adventurous Green. Všetky farebné balíky obsahujú prispôbené sedadlá a laktové opierky vo dverách čalúnené umelou kožou, ako aj farebné obloženie okolo vetracích otvorov a preradovacej páky.

Umelá koža predstavuje prvý krok v stratégii spoločnosti Kia, ktorej cieľom je dosiahnuť, aby farby, materiály a povrchové úpravy jej vozidiel boli udržateľnejšie. Prvý krok stratégie znie „bez kože“, čo znamená, že spoločnosť Kia plánuje postupne prestať používať vo svojich vozidlách kožu, počnúc typom EV9. Druhým krokom je „10 nevyhnutných udržateľných prvkov“, čo znamená 10 materiálov, ktoré Kia označila ako zvlášť udržateľné a ktoré má v úmysle začleniť do svojich vozidiel v budúcnosti. Tretím krokom je „bio výroba“, ktorá predstavuje inováciu nových materiálov na biologickom základe.





Nové Picanto ponúka možnosť výberu dvoch motorov: zákazníci si môžu vybrať 1,0-litrový alebo 1,2-litrový zážihový motor. Motor s objemom 1,0 l je dobrou voľbou pre tých, ktorí si nadovšetko cenia efektívnosť, zatiaľ čo motor s objemom 1,2 l je vhodnejší pre zákazníkov, ktorí chcú väčší výkon, najmä pri jazde veľkou rýchlosťou alebo do kopca. Obe možnosti v maximálnej miere zlepšujú účinnosť a znižujú emisie CO₂. Tieto motory bez prepĺňania majú zlepšené potreby na recirkuláciu výfukových plynov a optimalizované časovanie sacích ventilov. Okrem toho každý motor poskytuje lepšie chladienie spaľovacej komory vďaka novým úpravám v tejto oblasti.

Oba motory poháňajú predné kolesá prostredníctvom päťstupňovej ručne ovládanej prevodovky (5MT) alebo automatizovanej manuálnej prevodovky (AMT) od spoločnosti Kia. Prevodovka AMT vychádza z päťstupňovej ručne ovládanej prevodovky s ovládacími členmi spojky a preradovania, ktoré automatizujú ich príslušné funkcie. Prevodovka AMT ponúka to najlepšie z oboch svetov: spája sa v nej úspornosť konvenčnej ručne ovládanej prevodovky s pohodlnou obsluhou automatickej prevodovky, vďaka čomu je jazda v meste oveľa pohodlnejšia. Na záver možno povedať, že kombinácia ponuky motorov a prevodoviek spĺňa potreby európskych zákazníkov bez ohľadu na to, aké majú jazdné návyky.

Kia Picanto sa vyznačuje charakteristicky rýchlou a príjemnou odozvou pri ovládaní, čomu napomáha predná náprava MacPherson a zadná náprava so skrutnou priečkou – a to bez toho, aby vozidlo prišlo o svoju stabilitu pri jazde. Jeho relatívne dlhý rázvor náprav navyše prispieva k prirodzene lepšej kvalite jazdy a stabilite na všetkých typoch ciest.

Strmé hrebeňové riadenie zaisťuje okamžitú odozvu na vstupy vodiča, čo znamená menší počet otáčok volantu oproti konkurencii (2,8 otáčky), vďaka čomu sa Picanto ľahko riadi pri jazde malou rýchlosťou aj v meste. Keďže predné kolesá sú umiestnené blízko prednej časti vozidla, pred prednou nápravou je len malá hmotnosť a vozidlo má dynamickejšie ovládanie.

Picanto ponúka systém smerovania krútiaceho momentu prostredníctvom príbrzdovania, čo je doplnková funkcia elektronického stabilizačného systému (ESC). Vďaka použitiu tejto technológie vo vozidle segmentu A si Kia Picanto zachováva vyššiu mieru ovládania a stability pri prejazde zákrutami, pričom pri rýchlejšom prejazde zákrutami systém zmiernuje nedotáčavosť.

V rámci štandardnej výbavy sa nové Picanto dodáva s navigačným systémom s 8,0-palcovou „plávajúcou“ dotykovou obrazovkou a so 4,2-palcovým digitálnym displejom s veľkým rozlíšením v združenom prístroji pred vodičom. Navigačný systém vozidla s 8,0-palcovou dotykovou obrazovkou je vybavený viacnásobným pripojením Bluetooth, čo znamená, že používatelia si môžu súčasne spárovať dve mobilné zariadenia – jedno na hands-free telefonovanie a používanie médií a druhé iba na používanie médií. Systém štandardne ponúka na pripojenie rozhrania Apple CarPlay aj Android Auto.

Funkcie Kia Connect zahŕňajú celý rad služieb vo vozidle, ako sú aktuálne dopravné informácie (naživo), predpoveď počasia, body záujmu (POI) či informácie o potenciálnych možnostiach parkovania na ulici i mimo nej. V závislosti od konkrétnej krajiny si môžu používatelia pred cestou diaľkovo odoslať do svojho vozidla navigačné pokyny k trase, skontrolovať polohu vozidla a získať prístup k správam o vozidle a upozorneniam systému diagnostiky.

Online funkcia rozpoznávania hlasu umožňuje používateľom vyhľadávať zaujímavé miesta na trase (POI), adresy či aktuálne informácie



o počasí. Nová služba navádzania „online navigácia“ využíva cloudové údaje o premávke v reálnom čase a údaje o histórii premávky na presnejšie predpovedanie časovo úsporných trás.

Používatelia majú prístup aj k sprievodnej aplikácii Kia Connect, ktorá je kompatibilná so smartfónmi Android aj Apple a ponúka funkcie, ako je napríklad navigácia na poslednom úseku cesty. Vďaka jej pomoci môžu používatelia pokračovať v ceste do cieľa svojej cesty aj po zaparkovaní a opustení vozidla. Okrem toho pomáha zákazníkom značky Kia aj pri navigácii v mestách, kde sa parkovacie centrá často nachádzajú až v určitej vzdialenosti od obchodov, kaviarní a reštaurácií.

A napokon, nové Picanto je plne vybavené novou funkciou bezdrôtového prenosu, ktorá zákazníkom prináša dodatočný komfort a ušetrí im aj čas, pretože navigačný a informačno-zábavný systém vozidla sa automaticky aktualizujú bezdrôtovo – netreba nič robiť.

Picanto obsahuje pokročilé asistenčné systémy vodiča (ADAS) a množstvo systémov aktívnej bezpečnosti na zlepšenie bezpečnosti cestujúcich, vďaka čomu je jedným z najbezpečnejších vozidiel vo svojej triede. V závislosti od špecifikácie modelu je súčasťou funkcií ADAS asistenčný systém na predchádzanie čelným zrážkam 1.5 (FCA) s detekciou vozidiel, cyklistov a chodcov, ktorý obsahuje aj funkciu odbočovania do križovatky: ak na križovatke pri odbočení doľava vznikne riziko zrážky, funkcia automaticky pomôže s núdzovým brzdením.

Okrem toho je Kia Picanto k dispozícii s asistenciou na predchádzanie zrážkam v mŕtvom uhle (BCA), asistenciou udržiavania vozidla v jazdnom pruhu (LKA), systémom výstrahy pri nepozornosti vodiča a upozornenia na rozjazd vozidla vpred (DAW+), inteligentnou asistenciou sledovania povolennej rýchlosti (ISLA) a asistenciou sledovania jazdného pruhu (LFA). Systém LFA využíva kameru otočenú v smere jazdy na sledovanie vodorovného dopravného značenia a ovláda riadenie Picanta, aby ho udržiaval v strede jazdného pruhu. Vozidlo je vybavené aj asistenčným systémom na predchádzanie nárazom zozadu (RCCA), ktorý upozorní vodiča a zastaví vozidlo, ak zistí, že pri cúvaní z parkovacieho miesta sa k nemu blíži zľava alebo sprava iné vozidlo.

Okrem toho je nové Picanto vybavené funkciou signalizácie núdzového zastavenia (ESS), ktorá v prípade, že vodič náhle zabrzdí, automaticky spustí blikanie výstražných svetiel, aby upozornila vozidlo idúce vzadu. Asistencia rozjazdu do kopca (HAC) podrží vozidlo na brzde, aby sa zabezpečil plynulý rozjazd do kopca.

Súčasťou štandardnej výbavy inovovaného Picanta je aj systém ovládania stability vozidla (VSM), systém riadenia brzdenia v zákrutách (CBC) a systém udržiavania stability vozidla pri jazde v priamom smere (SLS), ktoré pomáhajú vodičom udržať kontrolu nad vozidlom pri brzdení a prejazde zákrutami. Zlepšená Kia Picanto je vybavená až šiestimi bezpečnostnými vankúšmi, na sedadlách sú okrem toho kotviace body systému ISOFIX na upevnenie detskej sedačky a poistného popruhu. A napokon, súčasťou štandardnej výbavy je aj v odvetví špičková sedemročná záruka Kia na 150 000 kilometrov.



ROZMERY (MM)

Exteriér

Celková dĺžka	3595	Celková šírka*	1595
Celková výška	1485	Rázvor kolies	2400
Predný previs	675	Zadný previs	520
Rozchod predných kolies	1406	Rozchod zadných kolies	1415
Svetlá výška	141		

* bez vonkajších spätných zrkadiel

Interiér

	1. rad	2. rad
Výška od sedadla po strop	1005	960
Priestor pre nohy	1085	820
Šírka vo výške ramien	1300	1280
Šírka vo výške bedier	1245	1230

Maximálny objem batožinového priestoru (l)

Za 2. radom	so sklopenými zadnými sedadlami
255 (VDA)	1010

Objem palivovej nádrže (l)

Palivová nádrž	35
----------------	----

Mitsubishi ASX 1.6 Hybrid Instyle

Francúzsky Japonec



ASX novej generácie rozširuje európsku produktovú ponuku Mitsubishi Motors. Bolo vyvinuté špeciálne pre európsky trh – a to trochu rozvínieme. V Mitsubishi zistili, že vyvíjať od základu náhradu za svoj menší typ ASX, ktorý úspešne uviedli na európsky trh v roku 2010, sa jej finančne nevyplatí. Nová generácia je postavená na podvozковой platforme CMF-B automobilovej Aliancie Renault-Nissan-Mitsubishi, a využíva tak výhody Aliancie, ktoré zahŕňajú aj širšiu ponuku pohonov, vrátane plug-in hybrid (PHEV), full hybridu (HEV) a mild hybridu, pokročilé bezpečnostné systémy a funkcie infotainmentu a digitalizácie. Splniť súčasnú európsku legislatívu bez elektrifikovaných pohonov nemožno, preto druhá generácia Mitsubishi ASX vychádza z konštrukčného základu druhej generácie Renaultu Captur. Ušetrené peniaze zrejme v Mitsubishi využijú na vývoj nových typov pre regióny, kde predávajú oveľa viac vozidiel z každého typu ako v Európe.



Druhá generácia ASX prišla teda na trh s úplne odlišným autom, a má prilákať nových, mladších zákazníkov. V ponuke má štyri výbavové línie Invite, Invite+, Intense+ a Instyle. Vyskúšali sme novú generáciu ASX v hybridnej verzii vo výbave Instyle v červenej metalíze Sunrise Red v kombinácii s ciernou strechou (doplňková výbava) a panoramatickým strešným oknom.

V prednej časti karosérie ASX novej generácie je ústredným prvkom kultový emblém s tromi diamantmi orámovaný LED svetlami denného svietenia. Zaujímavo pôsobia nasávacie otvory pre motor a chrómované časti. Prepracovaná je maska chladiča. Zadné svetlá, podobne ako predné reflektory, tvoria výrazné full-LED zdroje. Zadná časť zaujme novým továrenským štítkom ASX a označením „Mitsubishi“ naprieč celou šírkou výkloného veka batožinového priestoru. Nad nápisom sa nachádza zadná kamera. Nechýba oplastovanie spodnej časti.

Pri vstupe do vozidla si ihneď všimnete podsvietené prahové lišty predných dverí. Interiér je zhotovený z kvalitných plastov, dobrá je aj kvalita jeho spracovania. Predné kožené sedadlá sú vhodne tvarované, sú pohodlné aj pri dlhšie trvajúcich jazdách. V skúšanom vozidle mali aj vyhrievanie. Na multifunkčnom vyhrievanom volante, ktorý dobre padne do ruky, sa nachádzajú viaceré ovládacie prvky. Za volantom osadený 10" virtuálny prístrojový panel, ponúka vodičovi široké možnosti úprav podľa individuálnych potrieb. Súčasťou výbavy je multimediálny a navigačný systém s displejom veľkosti 9,3" orientovaný na výšku, bezdrôtové zrkadlenie telefónov (Apple CarPlay a Android Auto). Dotykový displej ponúka množstvo informácií a individuálnych nastavení. V ASX

boli zachované hardvérové tlačidlá, napríklad na ovládanie klimatizácie a ďalších dôležitých funkcií. Nechýba výborné ozvučenie Bose s 9 reproduktormi, bezdrôtové nabíjanie telefónu, ambientne osvetlenie, AUX vstup, USB porty a dostatok odkladacích priestorov.

Vzadu sa pohodlne odvezú dvaja cestujúci, zadné sedadlá majú podobu praktickej lavice s možnosťou pozdĺžneho posúvania v rozsahu 16 cm – na zväčšenie priestoru pre batožinu, alebo vytvorenie viac miesta na nohy. Batožinový priestor má základný objem 326 litrov, posunutím zadného sedadla (v rozsahu 16 cm) dopredu ho možno zväčšiť o ďalších 114 litrov. K vysokej úrovni bezpečnosti ASX prispieva bohatá výbava bezpečnostných systémov, napríklad systém zmiernovania následkov čelnej kolízie s ochranou chodcov, varovanie pri opustení jazdného pruhu, adaptívny tempomat, parkovacie snímače, parkovacia kamera, systém MI-PILOT – sám ovláda zrýchľovanie, brzdenie, riadenie, čím uľahčuje jazdu na dlhých trasách alebo v dopravných kolónach s častým zastavovaním a rozbiehaním.

V Mitsubishi ASX je základom hybridného pohonu atmosférický zážihový štvorvalec (s nepriamym vstrekovaním benzínu) zdvihového objemu 1,6 litra s výkonom 69 kW a krútiacim momentom 148 Nm pri 1800 až 3600 ot./min. Pomáha mu elektromotor (uložený na konci prevodovky – spojený je s výstupným hriadeľom prevodovky) s výkonom 36 kW a krútiacim momentom 205 Nm. Systémový výkon 105 kW stačí na maximálnu rýchlosť 170 km/h, model zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 9,9 sekundy. Hybridný systém sa rozbieha výhradne za pomoci elektromotora. Rozjazdy sú svižné, s okamžitou reakciou na stlačenie pedálu. Realizácia rozhodnutí riadiacej jednotky pohonného systému pri prepínaní elektropohonu na spoluprácu so spaľovacím motorom sluchom alebo registrovaním skokovej zmeny rýchlosti sa zistiť takmer nedá. V kabíne je pri jazde „mestskými rýchlosťami“ ticho. Zaujímavým technickým prvkom v hybridnej pohonnej sústave ASX je multimódová prevodovka bez spojky s dvoma prevodovými stupňami pre elektrický pohon a štyrmi pre spaľovací motor. Pri bežnej jazde prevodovka funguje výborne a hladko. Vodič má na výber tri jazdné režimy: Eco, Pure a Šport. Najčastejšie sme využívali režim Eco, v ktorom sme dosahovali dobrú spotrebu pri zachovaní solídneho záťažového momentu. Pri režime Sport sa do kabíny dostáva viac hluku od prevodovky a motora. Prevodovka má aj režim B, v ktorom je výrazne citelnejšia rekuperácia pri uvoľnení plynového pedálu. Spotreba sa počas týždenného skúšania vozidla v meste, kde sa vozidlo najlepšie cíti, pohybovala na úrovni 4 l/100 km. Mimo mesta, kde sa už využíva prevažne spaľovací motor, bola spotreba 5,1 l/100 km.

Vďaka veľmi príjemnému nastaveniu podvozka je ASX Hybrid pohodlný, účinne tlmi rázy od prejazdu menších nerovností. Aj keď sa v zákrutách karoséria nakláňa, zvolenú stopu však kolesá neopúšťajú. Vďaka svetlej výške 174 mm sa vodiči nemusia báť ani jazdy po nespevnených cestách.

Mitsubishi ASX 1.6 Hybrid s úrovňou výbavy Instyle sa predáva za 33 850 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 35 590 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-valcový, 16-ventilový zážihový+ HEV, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1598 cm³, najväčší výkon 69 kW pri 5600 ot./min., krútiaci moment 148 Nm pri 1800 až 3600 ot./min.

ELEKTRICKÝ MOTOR: maximálny výkon 36 kW, krútiaci moment 205 Nm pri 0-1600 ot./min., štartér-generátor-max. výkon 15 kW, najväčší kombinovaný hybridného pohonu výkon 105 kW, kombinovaný krútiaci moment 349 Nm, kapacita trakčnej batérie 1,26 kWh.

PREVODY: multimódová automatická 6- stupňová prevodovka, 2 stupne pre elektromotor, 4 stupne pre spaľovací motor, pohon kolies prednej nápravy.

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

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4227/1797/1567 mm, rázor náprav 2639 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1440/1896 kg, objem batožinového priestoru 326-440 l, objem palivovej nádrže 48 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 170 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,9 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke WLTP 4,7-4,8 l/100 km, CO₂ 107-108 g/km.

Škoda Kodiaq 2.0 TDI SCR EVO 147 kW 7°AP DSG 4x4 Style

Vydarený projekt veľkého SUV Škody



V roku 2016 automobilka Škoda Auto predstavila svoje najväčšie SUV – Kodiaq, ktorý si zákazníci rýchlo oblúbili. Ide o praktické, pohodlné auto. Po piatich rokoch prešla Škoda Kodiaq modernizáciou. Tohto roku bude predstavená jeho druhá generácia, ktorá okrem výrazného dizajnu prinesie aj technické zmeny v podobe rozsiahlej elektrifikácie. Skúšali sme však prvú, modernizovanú generáciu.

Nová je predná časť s upravenou šesťuholníkovou maskou chladiča, ktorá sa stala po vzore novej Octavie súčasťou upravenej identity značky. Nechýbajú, chrómované doplnky integrované do prednej masky, plastové ochranné prvky na celom vozidle a LED Matrix reflektory, ktoré využívajú najmodernejšiu technológiu proti oslňovaniu iných účastníkov dopravy. Zadný nárazník s difúzorom je po modernizácii lakovaný vo farbe karosérie a obsahuje čiernu lištu. Aerodynamiku zlepšuje dlhší strešný spojler s brzdovým svetlom. Full LED zadné svetlá zaujmú štýlovým vzhľadom a efektívnym výkonom. Skúšali sme Kodiaq po modernizácii s motorom 2.0 TDI s výkonom 147 kW (v ponuke je aj so slabším výkonom 110 kW), pohonom oboch náprav 4x4 v tretej najvyššej úrovni výbavy Style. Verzia bola lakovaná príplatkovou sivou metalízou Graphite grey metallic (657 €) a vybavená tretím radom sedadiel (1149 €).

Solidne pôsobiaci dizajn exteriéru presahuje aj do interiéru, kde vidieť a cítiť kvalitné materiály. Dobre vyzeralo hnedosivé čalúnenie Onyx a potah sedadiel koža/látka/umelá koža. Predné elektricky



nastaviteľné sedadlá s pamäťou a elektricky nastaviteľnou driekovou opierkou sú veľmi pohodlné (vyhrievané – doplnková výbava). Veľkou zmenou je nový (vyhrievaný – doplnková výbava) dvojramenný volant, s ktorým sme sa už stretli v novej Octavii. Dobře padne do ruky, na jeho ramenách ostali klasické tlačidlá na ovládanie rôznych funkcií. V Kodiaqu je samostatný panel klimatizácie s fyzickými ovládačmi, čo máme radi, lebo sa nimi dá nastavenie klimatizácie meniť rýchlo a takmer „popamäti“, teda bez prerušenia sledovania premávky. Kodiaq má virtuálny kokpit s 10-palcovou uhlopriečkou, vodič si môže vybrať z piatich druhov zobrazenia. Preferujeme vizualizáciu klasických kruhových prístrojov s palubným počítačom medzi nimi. Nechýba navigačný systém Amundsen s 9,2 dotykovým displejom, SmartLink, hlasové ovládanie, WLAN, Web rádio, výborná audio-sústava, trojzónová automatická klimatizácia, bezdrôtový Smartlink, komfortné telefonovanie s Bluetooth, USB porty, adaptívny tempomat, elektricky ovládané veko batožinového priestoru, parkovacia kamera... O Simply Clever riešeniach v automobiloch Škoda sme už písali veľakrát. Aj v Kodiaqu je ich množstvo, napríklad priestor na dáždnik, háčiky na nákupné tašky, koš na odpadky, sieťový program, odkladacie schránky v batožinovom priestore a iné.

V druhom rade sa pohodlne odvezú dve osoby, hoci aj nadpriemerne vysokých postáv. Vo výbave Style sú zadné sedadlá posúvateľné, vyhrievané. Nechýba klimatizácia, zadná laktová opierka s držiakmi na nápoje. V treťom rade sú dve sedadlá, viac menej núdzové. Pri použití tretieho radu sedadiel treba vybrať kryt batožinového priestoru a uložiť ho do odkladacieho priestoru v rámci dvojitej podlahy. Batožinový priestor v základom 5-miestnom usporiadaní ponúka objem 835 litrov, po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší až na 2065



litrov. Sedemmiestna verzia poskytuje viac možností – od 270 litrov pri plnom obsadení vozidla po 2005 litrov po sklopení sedadiel v treťom aj druhom rade.

Vznetový motor 2.0 TDI s výkonom 147 kW a krútiacim momentom 400 Nm spolupracoval so 7-stupňovou automatickou prevodovkou DSG. Pri malých otáčkach, od voľnobehu asi po 1500 za minútu, pracuje akoby ležérne, čo vyhovuje obvyklému tempu prúdu vozidiel na cestách medzi obcami. Pri razantnejšom zošliapnutí plynového pedála sa však motor rýchlo preberie z driemot a dokazuje, že krútiaci moment s hodnotou 400 Nm v dostatočne širokom rozpätí 1750 až 3500 ot./min. nemá len na papieri. Podľa výrobcu táto pohonná sústava Kodiaq dokáže zrýchlovať z 0 na 100 km/h za 7,7 sekundy a dosiahne najväčšiu rýchlosť 215 km/h. Nemáme dôvod o tom pochybovať. K tomu napomáha dodávaný pohon všetkých štyroch kolies. S automatickou prevodovkou DSG si motor rozumie veľmi dobre, preraduje plynule a rýchlo. Pri rýchlosti 90 km/h motor točí 1300 ot./min., na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h okolo 2000 ot./min. Motor je dobre



odhlučnený, v kabíne je nízka hladina hluku, k čomu prispeli príplatkové akusticky izolované bočné okná. Počas týždenného skúšania vozidla sme dosiahli spotrebu 6,4 l/100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h, kde sme jazdili najviac, sa spotreba pohybovala na úrovni 6,7 l/100 km.

Za pochvalu stojí aj podvozok. Je naladený tuhšie a aj keď nemal adaptívne tlmiče, dobre „zehlí“ nerovnosti ciest aj na 19“ kolesách (doplnková výbava). Pri rýchlejších prejazdoch zákrut sme necítili neistotu za volantom ani na cestách s menej kvalitným povrchom.

Škoda Kodiaq 2.0 TDI SCR EVO s výkonom 147 kW 7° AP DSG 4x4 vo výbave Style sa predáva za 46 080 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 51 661 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

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

PREVODY:
7-stupňová automatická prevodovka DSG, 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 235/50 R-19.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:
d/š/v 4697/1882/1688 mm, rázor náprav 2790 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1585/1575 mm, svetlá výška 187 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1871/2512 kg, stopový priemer otáčania 11,6 m, objem batožinového priestoru 835/2065 l (5-miestne usporiadanie, 270/2005 (7-miestne usporiadanie), objem palivovej nádrže 58 + 18 l (SCR).

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:
najväčšia rýchlosť 215 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,7 s, spotreba nafty v komb. prevádzke WLTP 6,3-6,9 l/100 km, CO₂ 165-181 g/km.

Renault Kangoo Techno TCe 130 EDC

Priestranný rodinný prepravník



Značka Renault v priebehu posledných rokov vynovila svoj produktový rad. Z obnovy nevynechala ani Kangoo. Aktuálne je na trhu tretia generácia, ktorá má nahradiť zrušené MPV Scenic. Nový Renault Kangoo je k dispozícii v niekoľkých variantoch, navrhnutý tak, aby vyhovoval potrebám rôznych zákazníkov.

Na výber sú dve verzie výbav Equilibre a Techno a dve pohonné jednotky – zážihový motor 1.33 TCe v dvoch výkonných verziách, alebo vznetový 1.5 Blue dCi, tiež v dvoch variantoch. Vyskúšali sme Kangoo v osobnej 5-miestnej verzii s úrovňou výbavy Techno a výkonnejšou verziou zážihového motora v kombinácii s automatickou 7-stupňovou dvojspojkovou prevodovkou EDC.



Pri pohľade na karosériu spredu zaujme maska chladiča lištami napojená na LED predné svetlá. Zozadu Kangoo pôsobí robustne. Má "úžitkový" pôvod, to pri hodnotení vzhľadu treba rešpektovať. Skúšané Kango s oranžovo-hnedou metalízou (650 €) a 17" zliatinovými diskami (260 €) pôsobí dobre z každého pohľadu. Praktický je strešný nosič s integrovanými priečnikmi v pozdĺžnych lištách, ktoré je možné behom okamihu vyklopiť bez nutnosti použiť akékoľvek náradie.

Vďaka nízkym prahom a vyššie osadeným sedadlám sa do vozidla dobre nastupuje – nielen na predné, ale vďaka širokým posuvným dverám na oboch stranách aj na zadné sedadlá. Sedadlá majú mäkkšie čalúnenie, predné sú rozmerné, pohodlné, v skúšanom vozidle boli aj vyhrievané (240 €). Dobre pôsobí dizajn tmavej prístrojovej dosky s dreveným dekórom. Ovládače sú umiestnené prevažne logicky, prehľadne. Počas jazdy má vodič dobrý výhľad do strán a dozadu, výhľad šikmo dopredu mierne komplikujú šikmé predné stĺpiky karosérie. Špeciálne navrhnutý držiak na telefón je možné umiestniť pred vodiča na pravú alebo ľavú stranu od volantu. Kango si zachovalo všetky dôležité ovládače v hardvérovej podobe, čo oceňujeme. Otočné ovládače klimatizácie umožňujú reguláciu teploty takmer po pamäti. Za príjemne vytvarovaným koženým volantom si možno rýchlo nájsť ideálnu polohu. Pred vodičom je umiestnený displej s uhlopriečkou 7" (doplnková výbava). V kombinácii s multimedialným systémom Easy Link s 8" obrazovkou s navigáciou a funkciou zrkadlenia smartfónu prináša nové Kango modernú konektivitu v praktickom balení. Nemá síce najlepšie rozlíšenie, vyznačuje sa aj pomalšou odozvou, ale poslúži.

Cestujúci na zadných sedadlách majú dostatok miesta, ale sedáky sú pomerne krátke. Na operadlách predných sedadiel sú praktické výklopné stolíky. Nechýbajú výduchy klimatizácie pre zadné sedadlá na zadnej strane laktovej opierky. Veľkou výhodou, napríklad na preplnenom parkovisku nákupného centra, sú ľavé a pravé bočné posuvné dvere. Po ich otvorení sa vytvoria veľkorysé podmienky nielen pre nastupovanie, ale napríklad aj pre osádzanie detských sedačiek. Dvere sa otvárajú hladko a ticho. Batožinový priestor je veľkorysý, ponúka v základnom usporiadaní objem 775 litrov. Po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 2800 litrov. Nakladanie je výborné vďaka nízkej nakladacej hrane batožinového priestoru. Prináša výhody, ako je rovná podlaha pri sklopených zadných sedadlách (delených v pomere 60:40), dĺžka uložnej plochy potom vďaka sklopnému sedadlu spolujazdca vpredu dosahuje až 2,7 metra. Ak treba, tento model hravo poslúži aj ako "dodávka". Batožinový priestor sa otvára vyklopením celej zadnej steny, čo môže byť niekedy aj nevýhodné, hlavne pri tesnom parkovaní. V batožinovom priestore nechýbajú úchytné oká, háčiky a 12 V zásuvka. V kabíne vozidla je 49 litrov úložných priestorov

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:
4-valcový, 16-ventilový zážihový prepínaný, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1332 cm³, najväčší výkon 96 kW pri 4500 ot./min., krútiaci moment 240 Nm pri 1500 ot./min.

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

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

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4486/1919/1838 mm, rázor náprav 2716 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1584/1596 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1594/2090 kg, objem batožinového priestoru 775/2800 l, objem palivovej nádrže 54 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:
najväčšia rýchlosť 184 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,6 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 6,8-6,9 l/100 km, CO₂ WLTP 153-156 g/100 km.



a množstvo praktických prvkov, ako napríklad panoramatické zrkadlo pre kontrolu detí na zadných sedadlách. K výbave patria napríklad aj dva USB porty, 12 V zásuvka (v uzatvárateľnom priestore pred vodičom), dvojzónová automatická klimatizácia, predné, zadné a bočné parkovacie snímače, zadná parkovacia kamera (350 €), adaptívny tempomat, plnohodnotná rezerva (200 €), systém rozpoznávania dopravných značiek s upozornením na prekročenie povolenej rýchlosti (40 €), centrálné zamykanie s deaktiváciou vnútorných kľučiek pri zamknutí (100 €) a iné.

Vozidlo poháňal osvedčený zážihový 1,33-litrový štvorvalec s výkonom 96 kW pri 4500 ot./min. Má dobrý záťah už odspodu poľa pracovných otáčok, keďže najväčší krútiaci moment 240 Nm dosahuje už pri 1500 ot./min. Spolupráca s automatickou prevodovkou je dobrá. Automat sa nesnaží motor „dusiť“ a držať ho pri malých otáčkach. Motor s ňou na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h točí 2400 ot./min. V kombinovanej prevádzke sme dosiahli priemernú spotrebu 7,6 l/100 km, čo považujeme pri aute s hmotnosťou 1,6 tony a pomerne veľkou čelnou plochou za prijateľné. Spotreba na diaľnici stúpne, pohybuje sa na úrovni 8,4 l/100 km. Podľa výrobcu Kangoo Techno zrýchli z 0 na 100 km/h za 11,6 sekundy a dosiahne najväčšiu rýchlosť 184 km/h.

Vozidlo je dostatočne komfortné, čo korešponduje s jeho rodinným zameraním. Aj na 17" kolesách slušne zvládalo nerovnosti na cestách. Má dobrú stabilitu, v zákrutách sa nakláňa minimálne. Riadenie je dostatočne presné. Páčilo sa nám aj odhlučnenie kabíny.

Renault Kangoo Techno TCe 130 EDC sa predáva za 27 500 €. Nami skúšané vozidlo so spomínanou doplnkovou výbavou zdvihlo výslednú cenu na 31 400 €.



Dacia Jogger Extreme TCe 110 7 miest

Auto aj pre väčšiu rodinu



Uvedenie výbavy Extreme je súčasťou stratégie značky Dacia rozšíriť svoj záber, posilniť príťažlivosť svojich áut. Táto výbava posúva „robustný a outdoorový“ prístup značky pri formovaní vozidiel o krok ďalej z hľadiska dizajnu, funkčnosti. Táto výbava patrí k vrcholom ponuky značky Dacia, ktorá má za cieľ prilákať nových zákazníkov, ktorí pri výbere kladú dôraz na exteriér. Dacia má teraz k dispozícii štyri typy vo výbave Extreme: Spring, Sandero Stepway, Duster a Jogger. Majú spoločné špecifické dizajnové prvky, ktorých koncept bol inšpirovaný životom v prírode. Mali sme možnosť vyskúšať túto výbavu v novom type Jogger.

Joggerom Dacia znova objavila rodinný automobil s až siedmimi sedadlami (v ponuke je aj 5-miestna verzia). Jogger je postavený na rovnakej podvozковой platforme CMF-B ako napríklad Logan. Predná časť Joggera je inšpirovaná hatchbackom Sandero. Svojou dĺžkou 4547 mm (najdlhší z ponúkaných typov značky), šírkou 1784 mm, rázvorom náprav 2897 mm a svetlou výškou 200 mm je vhodným vozidlom na prepravu viacerých (až siedmich) osôb, a to aj po menej kvalitných cestách. Výbava Extreme sa vyznačuje aj novými farbami laku. Nami skúšané vozidlo malo zelenú farbu Dusty, ktorá mu veľmi pristala (510 €). Vyjadruje pocit otvorených priestorov a outdoorového ducha značky. Skúšaný Jogger poháňal najvýkonnejší motor - TCe 110 - spolupracoval so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

Zmodernizovaný Jogger má zlepšený vzhľad, vynovenú prednú masku, nové logo tvorené bielymi písmenami D a C, ktoré pripomínajú oká reťaze (symbol pevnosti a spojenia). Na nový znak v maske chladiča nadväzujú prerušované vodorovné linky, ktoré ladia s denným svietením v štýle ležiaceho písmena Y. Dobre vyzerajú aj oplastované časti karosérie. Zadná časť má pravidelný tvar, zdobí ju celý názov Dacia v novom fonde. Najvyššia výbava stojí na 16-palcových zliatinových diskoch v čiernej farbe, na stredových krytkách kolies je tiež nové logo.



Príjemný dojem z priestraného interiéru dotvárajú kvalitnejšie materiály i keď sa v ňom nachádza dosť tvrdých plastov. Novo navrhnutá prístrojová doska ponúka všetky ovládacie prvky intuitívne vždy v dosahu, vďaka čomu je jazda príjemnejšia. Jogger ostal verný klasickému prístrojovému panelu s prehľadnými analógovými prístrojmi. V strede prístrojovej dosky sa nachádza displej infotainmentu (8 palcov), ktorý poznáme z iných typov značky. Má veľké ikony a reakcie sú okamžité. Dacia použila horizontálne rozdelenú prístrojovú dosku, ktorej hornú a dolnú časť oddeľuje stredový pás. Pod týmto pásom sa nachádzajú na dosah ruky tlačidlá ovládania automatickej klimatizácie s otočnými ovládačmi. Predné sedadlá sú mäkké, pohodlné, ale so slabšou bočnou oporou. Boli vyhrievané (190 €). Vodič si môže nastaviť výšku sedadla, výšku volantu, čo mu uľahčuje nájsť si vhodnú polohu na vedenie vozidla. Jedinou inováciou je nápis Dacia na volante. V skúšanom vozidle bol balík výbavy Technológia Extreme za 400 € (elektrická parkovacia brzda, stredová laktová opierka, sledovanie mŕtveho uhla a predné snímače prekážok) a balík Media Nav za 330 €. Zahŕňa navigáciu s mapovým pokrytím, zrkadlenie smartfónu a predné výškové reproduktory. Dacia Jogger má v kabíne úložné priestory na „drobnosti“ rozložené po celom vozidle, aby ich mohli používať všetci cestujúci. Prístup do druhého a tretieho radu uľahčuje veľký vstupný otvor s doširoka sa otvárajúcimi zadnými dverami. Sedadlá v druhom a treťom rade sú zvýšené. Osoby v druhom rade aj napriek nárastu celkovej dĺžky a rázvoru náprav nemajú miesta na rozdávanie. Výklopné stoličky umiestnené zo zadnej strany predných sedadiel mierne uberajú z priestoru pred zadnými sedadlami, teda z voľného priestoru



pre kolená cestujúcich, čo môže zhoršovať pohodlie cestovania osobám vysokého veku. V treťom rade sú dve samostatné sedadlá, cestujúci na nich majú k dispozícii na bokoch karosérie laktové opierky a výklopne bočné okná. Boli sme prekvapení, že v treťom rade majú dostatok miesta aj osoby s výškou okolo 180 cm. Batožinový priestor v sedemmiestnom usporiadaní má objem 160 litrov (v päťmiestnom 708 litrov). Zadné sedadlá tretieho radu je možné ľahko sklopiť, preklopiť alebo aj vybrať. Druhý rad sedadiel sa nedá vybrať, dá sa len sklopiť a aj preklopiť dopredu. Maximálny objem batožinového priestoru je 1819 litrov. Vo vozidle bolo aj rezervné koleso (150 €). Výborným pomocníkom vzhľadom na horší výhľad je zadná parkovacia kamera a parkovacie snímače.

Litrový turbodúchadlom prepĺňaný trojvalcový zážihový motor TCe 110 dosahuje výkon 81 kW v rozsahu 5000 až 5250 ot./min. a najväčší krútiaci moment 200 Nm pri 2900 až 3500 ot./min. Dobré ho poznáme z iných vozidiel Renault a Dacia. O prenos výkonu na predné ko-

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

3-valcový, 12-ventilový prepĺňaný, zážihový, ventilový rozvod 2x.OHC, zdvihový objem 999 cm³, najväčší výkon 81 kW pri 5000 až 5250 ot./min., krútiaci moment 200 Nm pri 2900 až 3500 ot./min.

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

PODVOZOK:

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

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

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

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

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

lesá sa stará výhradne 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka. Z pokojna na 100 km/h dokáže vozidlo s touto sústavou pohonu zrýchliť za 11,2 s a umožní mu dosiahnuť najväčšiu rýchlosť 183 km/h. Motor aj pri plnom obsadení má dostatok temperamentu, nemali sme problém ani pri dynamickejšom predbiehaní. Aj preto, že Jogger má malú pohotovostnú hmotnosť (1,3 t pri 7-miestnom usporiadaní). Motoru nevyhovuje pásmo otáčok pod 2000 za minútu, kde sa prejavuje „zvuk trojvalca“. Motor citeľne oživa a dobre ťahá od 2700 ot./min. Najlepšiu výkonnosť má v strednom pásme otáčok (od 3000 až 4500 ot./min.), nad 5000 ot./min. už stráca dych. Počas týždenného skúšania vozidla na cestách rôznych kategórií motor v priemere spotreboval 6,3 l benzínu na 100 km.

Podvozok je tvrdší, po primeranom spomalení jazdy nesie karosériu cez nerovnosti celkom plavne. Prejazd cez väčšie nerovnosti už v kabíne počuť. Pri „diaľničných rýchlostiach“ preniká do interiéru viac aerodynamického hluku. Pri rýchlejšom prejazde zákrut sa auto mierne nakláňa. Jogger zvláda aj nespvené cesty, limitom je však pomerne dlhý rázvor náprav.

Dacia Jogger Extreme TCe 110 v 7-miestnom usporiadaní sa predáva za 19 700 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 21 280 €.

Mercedes-Benz E kombi



PRAKTICKÁ, S DYNAMICKÝM VZHĽADOM

Spoločnosť Mercedes-Benz od roku 1946 vyrobila viac ako 16 miliónov vozidiel v segmente vyššej strednej triedy. V oficiálnom predajnom programe značky Mercedes-Benz debutoval v auguste 1966 typ Universal, belgickým partnerom IMA vyrobené kombi na báze verzii 200 D až 230 S, čo bolo prvé oficiálne kombi značky Mercedes-Benz.



Sériová výroba vozidiel kombi konštrukčného radu 123 bola spustená v apríli 1978, čím sa začala dlhá úspešná história, v rámci ktorej bolo do súčasnosti vyrobených viac ako milión vozidiel kombi. Skratku „T“, ktorá vlastne poukazuje na turizmus a transport, možno použiť aj pre slovo trendsetter (nositeľ nových trendov). Model kombi s jeho vernými priaznivcami je odvtedy neodmysliteľný najmä v Nemecku, a to nielen v prípade vyššej triedy vozidiel Mercedes-Benz. Z každej ďalšej generácie Triedy E existuje model kombi (S 124, S 210, S 211, S 212, S 213), od roku 2017 prvýkrát aj model All-Terrain.

Najnovšia Trieda E kombi konštrukčného radu 214 má v porovnaní s predchodcom dynamickjšiu líniu strechy a v kombinácii so zvažujúcim sa zadným sklom má progresívny celkový vzhľad. Rovnako ako prednedávnom predstavený sedan nielenže nadväzuje na dlhú históriu klasickej Triedy E, ale svojím novým dizajnom premostuje k avantgardným trendovým typom od značky Mercedes-EQ. Súčasťou vzhľadu klasickeho kombi sú vyvážené proporcie. Tie sú určené krátkym previsom vpredu, dlhou kapotou s charakteristickými prelismi, natiahnutým rázvorom náprav a vyváženým previsom vzadu.



Trojrozmerné stvárnená maska chladiča má v závislosti od línie výbavy progresívny alebo klasický dizajn. Pre všetky línie (AVANTGARDE, EXCLUSIVE a AMG Line) je na želanie k dispozícii aj svetlometmi podsvietený pochrómovaný rám masky chladiča. Nová Trieda E kombi je sériovo vybavená výkonnými reflektormi s LED. Ako mimoriadna výbava sú k dispozícii reflektory DIGITAL LIGHT bez funkcie projekcie aj s funkciou projekcie.

Dizajn zadnej časti charakterizujú precízne navrhnuté pochrómované prvky, ako aj progresívne tvarované dvojdielne zadné svetidlá. Vďaka veľkému vstupnému otvoru možno úložný priestor využívať rôznymi spôsobmi. Tím dizajnérov prišiel s novou interpretáciou obrysov a vnútorného dizajnu zadných svetidiel. Vyhotovenie interiéru s veľkou hĺbkou detailov a čiastočne animovanými funkciami prispieva k hodnotnému vzhľadu vozidla. Jedinečný hviezdicový tvar sa postará o nezameniteľnosť denného aj nočného dizajnu zadných svetidiel.

E kombi je v porovnaní so svojím predchodcom širšie o 28 mm. Cestujúci na zadných sedadlách získali vďaka tomu ešte viac miesta: priestor na lakte vzhľadom dosahuje 1519 mm, čo je o 25 mm viac ako doposiaľ. Rázvor náprav sa predĺžil o 22 mm na 2961 mm. Cestujúci na zadných sedadlách majú vďaka tomu viac priestoru v oblasti kolien (84 mm; plus 9 mm) a viac priestoru na nohy (934 mm; plus 15 mm). Úložný priestor možno rozšíriť zo 615 litrov až na 1830 litrov. Model s hybridným pohonom dobijateľným zo siete má objem úložného priestoru 460 až 1675 litrov.

Operadlá sú rozdelené v pomere 40:20:40 a v tomto pomere sa aj sklápajú. Sklápanie sa ovláda pomocou dvoch dotykových spínačov na ľavej a pravej strane operadla zadného sedadla. Kombi je sériovo vybavené výklopným vekom batožinového priestoru EASY-PACK. Možno ho komfortne otvoriť a zatvoriť stlačením tlačidla na kľúči zapalovania, spínačom na dverách vodiča alebo odštiepovacou rukoväťou na veku. Krycia roleta aj roleta s odštiepovacou sieťou (obidve sú súčasťou sériovej výbavy) sú dvojdielne. Obidve rolety sa nachádzajú vo svojej vlastnej kazete.

Prístrojová doska dotvára digitálny zážitok v interiéri. Ak je Trieda E kombi vybavená voliteľne dodávanou obrazovkou pre spolujazdca, veľká sklenená plocha superobrazovky MBUX siaha až po centrálny displej. V zornom poli vodiča sa nachádza vizuálne oddelený displej vodiča. Modely bez displeja spolujazdca majú veľký ozdobný prvok, ktorý siaha až po stred. Vizualne oddelený centrálny displej pôsobí dojmom, akoby sa vznášal nad konkávnym povrchom ozdobného prvku.

Cez prednú časť prístrojovej dosky prechádza svetelný pás aktívneho náladového osvetlenia. Ten vedie veľkým oblúkom od čelného skla okolo stĺpikov A smerom k dverám. Zdanlivo plávajúci ovládací ostrovček v hornej časti obložení dverí korešponduje so vzhľadom sklenených plôch obrazoviek.

Stredová konzola je navrhnutá ako homogénne teleso a v priamej línii nadväzuje na dolnú časť prístrojovej dosky. V prednej časti je





do trojrozmerného tvarovaného ozdobného prvku integrovaný odkladací priestor s vekom a držiakmi na poháre. V zadnej časti stredovej konzoly sa nachádza mäkká čalúnená laktová opierka.

Stredový diel obloženia dverí plynulo prechádza s vydutým oblúkom do laktovej opierky. Jej predná časť je vyhotovená ako high-tech kovový prvok. Ten slúži ako držadlo a prítahovacia rukoväť dverí a obsahuje spínače na ovládanie okien. Ďalším atraktívnym prvkom je vznášajúci sa ovládací ostrovček s kľučkou dverí a prvkami na ovládanie funkcií sedadla.

Obrysy sedacej plochy a operadla elegantne prechádzajú z vnútornej strany na vonkajšiu a vďaka vrstvenej konštrukcii sa akoby vznášajú nad základným telesom sedadla. Zvislé preštiepovanie nadväzuje na vonkajší obrys a smerom hore sa otvára do šírky.

Vznetové, ako aj zážihové motory majú popri prepínaní turbodúchadlom aj inteligentnú podporu integrovaným štartovacím generátorom (ISG). Sú to teda tzv. mierne hybridy (mild hybridy). Vďaka novému akumulátoru sa dosiahol zväčšenie výkonu elektromotora z 15 na 17 kW a nárast krútiaceho momentu na 205 Nm. Ďalšie mierne hybridy budú nasledovať.

Už pri uvedení na trh bude vďaka modelu E 300 e k dispozícii aj hybrid dobíjateľný zo siete. S čisto elektrickým hnacím výkonom 95 kW a čisto elektrickým dojazdom vyše 100 km (WLTP) bude tento model počas mnohých dní schopný jazdiť čisto na elektrický pohon bez využitia zážihového motora. Ďalšie hybridy dobíjateľné zo siete, ktoré sú vybavené vznetovými spaľovacími motormi, budú nasledovať.

Pri agilných jazdných vlastnostiach Triedy E kombi zohráva významnú úlohu presné vedenie predných kolies so štvorprvkovým zavesením. Na zadnej náprave sa o dobré vlastnosti vedenia kolies a stabilnú jazdu v priamom smere stará konštrukcia s priestorovým zavesením kolies s koncepciou piatich ramien. Na prednej náprave sú pružiny a tlmiče spojené do jednej teleskopickej vzpery a nepodielajú sa na vedení kola, čomu zodpovedá aj citlivá reakcia pruženia. Pomocný rám (vpredu) a nápravnica (vzadu) izolujú podvozok a karosériu od vibrácií a hluku.

Modely s miernym hybridným pohonom sú sériovo vybavené podvozkom AGILITY CONTROL s ocelovými pružinami a selektívnym systémom tlmenia, ako aj zadnou nápravou so vzduchovým pružením. Nová Trieda E je na želanie k dispozícii s podvozkom AIRMATIC so vzduchovým pružením a kontinuálne nastaviteľným tlmením ADS+. Systém AIRMATIC so vzduchovým pružením a adaptívnymi tlmičmi ADS+ reaguje veľmi citlivo. Regulácia výšky je súčasťou systému AIRMATIC. Tá udržiava konštantnú svetlú výšku bez ohľadu na zaťaženie vozidla, v prípade potreby však urobí potrebné zmeny.

Trieda E je vďaka digitálnym inováciám v interiéri inteligentnejšia a dosahuje nový rozmer personalizácie a interakcie. Architektúra elektroniky je zároveň viac založená na softvéri a menej na hardvéri. Výpočtové funkcie doposiaľ oddelených domén sa uskutočňujú v rámci jednej výpočtovej jednotky. Obrazovky a infotainment MBUX tak zdieľajú nový, veľmi výkonný centrálny počítač vozidla.

Vďaka novému aktívnemu náladovému osvetleniu s vizualizáciou zvuku môžu cestujúci v E kombi vnímať hudbu tromi zmyslami: hudobné skladby a zvuky filmov alebo aplikácií môžu počuť (na želanie s technológiou Dolby Atmos®), cítiť (prostredníctvom taktilných meničov voliteľne dodávaného 4D obklopujúceho ozvučovacieho systému Burmester®) a najnovšie aj „vidieť“. Vizualizácia prebieha na svetelnom páse aktívneho náladového osvetlenia (mimoriadna výbava).

Novinkou je selfie kamera a videokamera (súčasť mimoriadnej výbavy Superobrazovka MBUX) v hornej časti prístrojovej dosky. Keď vozidlo stojí, vodič sa môže zúčastniť na online konferenciách, napríklad prostredníctvom aplikácie Webex, pričom má k dispozícii videoobraz a môže si zaznamenávať osobné fotografie a videá.

So systémom MBUX je k dispozícii aj vyšší komfort ovládania. Inteligentné ovládanie hlasom možno teraz vďaka funkcií zadávania priamych príkazov („Just Talk“) aktivovať aj bez aktivačnej frázy „Hey Mercedes“. Keď je funkcia aktivovaná, na displeji sa zobrazí červený symbol mikrofónu. Vozidlo je potom pripravené a čaká na príkazy.



Značka Mercedes-Benz pracuje na využití umelej inteligencie, ktorá pomáha vozidlu naučiť sa, ktoré komfortné systémy vodič využíva opakovane. Pre túto inováciu, ktorej vývoj už značne pokročil, používa výrobca vozidiel Mercedes-Benz pojem „rutina“. Pri štarte predaja novej Triedy E kombi môžu zákazníci využívať predlohy (Templates) štandardných rutín. Zákazníci majú okrem toho možnosť vytvárať si vlastné rutiny. Cestujúci môžu pritom vzájomne prepojiť viaceré funkcie a podmienky. Napríklad „ak je teplota v interiéri nižšia ako 12 stupňov Celzia, zapnúť vyhrievanie sedadiel a náladové osvetlenie nastaviť na teplú oranžovú farbu“.

Upokojujúce zvuky, mobilizujúca masáž, aktivujúce svetlo – výrobca vozidiel Mercedes-Benz ponúka obsiahly wellness program s rozmanitými programami KOMFORT ENERGIZING, ako aj individuálnymi odporúčaniami funkcie KOUČ ENERGIZING. Spolu s novou generáciou Triedy E majú premiéru aj dve novinky: program KOMFORT ENERGIZING na pomoc pri kinetóze dokáže dotknutým cestujúcim pomôcť zmierniť príznaky nevoľnosti. Funkciu KOUČ ENERGIZING automobilka plánuje v strednodobom horizonte rozšíriť o funkciu bioodzozy (Bio-Feedback). Tá dokáže obmedziť pocit stresu pomocou dýchacích cvičení.

Komfortný zážitok pri používaní automatickej klimatizácie THERMOTRONIC (mimoriadna výbava) zlepšuje digitálne ovládanie ventilácie. Umožňuje automatické nastavovanie predných výduchov vzduchu v závislosti od želaného scenára ventilácie. Prostredníctvom

profilu používateľa sa ovládanie môže vzťahovať napríklad na konkrétne miesto na sedenie. Dýzy možno však nastaviť aj zvyčajným spôsobom, ručne.

Sériová výbava E kombi zahŕňa okrem iného aj systémy ako aktívna asistencia udržiavania odstupu DISTRONIC, asistencia pozornosti ATTENTION ASSIST, aktívna asistencia brzdenia, udržiavania v jazdnom pruhu, parkovací balík s cúvacou kamerou a sledovanie povolenej rýchlosti. Stav a aktivita asistenčných jazdných systémov sa celoplošne zobrazujú na ukazovateli asistenčných systémov na displeji vodiča.

Ako mimoriadnu výbavu, napríklad v rámci variantu výbavy PREMIUM, automobilka ponúka aj balík asistenčných jazdných systémov plus. Jeho súčasťou je aj aktívna asistencia riadenia, ktorá pomáha pri udržiavaní vozidla v jazdnom pruhu. Trieda E sa najnovšie dokáže automaticky rozbehnúť nielen na diaľnici, ako tomu bolo doteraz, ale po novom už aj v mestskej premávke a na okresných cestách.

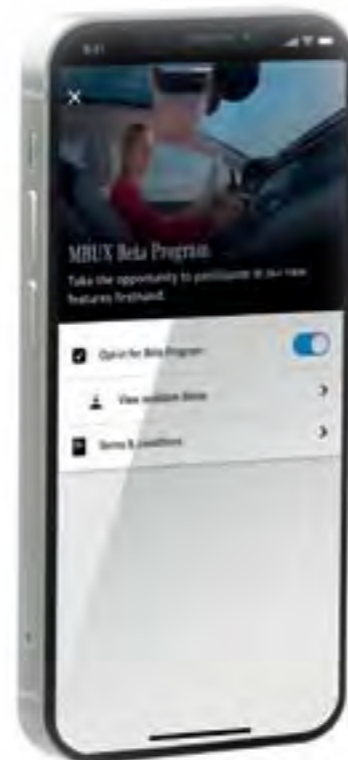
Bezpečnostná koncepcia E kombi je založená na karosérii s mimoriadne tuhou bezpečnostnou bunkou priestoru pre cestujúcich a cieľne deformovateľnými nárazovými štruktúrami. Tejto koncepcii sú cieľene prispôsobené záchytné systémy, napríklad bezpečnostné pásy a vankúše. V prípade nehody sa dokážu aktivovať tak, aby sa ich ochranný účinok pre cestujúcich prispôbil danej situácii.

Nový model Mercedes-Benz kombi je na Slovensku v predaji od druhej polovice tohto leta.

-mz-



Mercedes-Benz posúva ovládanie hlasom na NOVÚ ÚROVEŇ



Mercedes-Benz ďalej rozširuje využívanie umelej inteligencie a v ďalšom kroku ju integruje do hlasového ovládania svojich vozidiel. Hlasové ovládanie ako súčasť hlasového asistenta MBUX, ktoré sa aktivuje zvolaním „Hey Mercedes“, sa s pomocou ChatGPT má stať ešte intuitívnejším. Beta fáza sa začala 16. júna 2023 pre tých zákazníkov v USA, ktorých modelové rady sú vybavené infotainmentom MBUX. To predstavuje viac ako 900 000 vozidiel.



Účasť na beta programe je dobrovoľná. Ak sa zákazník chce zapojiť, stačí vozidlu povedať: „Hey Mercedes, I want to join the beta programme“ (Ahoj, Mercedes, chcem sa zapojiť do beta programu). Uvedenie do beta programu sa uskutoční vzduchom. Výrobca vozidiel Mercedes-Benz integruje ChatGPT prostredníctvom služby Azure OpenAI Service, pričom využíva možnosti cloudovej platformy a platformy umelej inteligencie od spoločnosti Microsoft.

DOPLNOK PRE HLASOVÉ OVLÁDANIE PROSTREDNÍCTVOM HLASOVÉHO ASISTENTA HEY MERCEDES

Hlasový asistent je známy svojím intuitívnym ovládaním, ako aj veľmi rozsiahlym portfóliom: cestujúci si už v súčasnosti môžu vypočúť odpovede na otázky týkajúce sa športových výsledkov, počasia alebo okolia – a dokonca môžu riadiť svoju inteligentnú domácnosť.

Zatiaľ čo väčšina hlasových asistentov je obmedzená na vopred definované úlohy a odpovede, ChatGPT využíva tzv. veľký jazykový model. Vďaka tomu sa výrazne zlepši schopnosť rozumieť prirodzenému jazyku. Rozšírila sa aj rozmanitosť tém, na ktoré dokáže hlasový asistent odpovedať.

Spoločnosť Mercedes-Benz teraz spája to najlepšie z obidvoch svetov: hlasového asistenta MBUX s jeho overenými údajmi a prirodzenejšie dialógy vďaka modelu ChatGPT. Účastníci sa môžu tešiť na hlasového asistenta, ktorý nielen prijíma konkrétne prirodzené hlasové príkazy týkajúce sa vozidla, ale dokáže viesť aj konverzácie. V budúcnosti tak dostane odpoveď každý, kto hlasové ovládanie požiadajú, aby mu povedalo zaujímavé fakty o cieľovej lokalite, prípadne navrhlo nové nápady na recept alebo odpovedalo na otázky týkajúce sa vedomostí. Vozidlo poskytuje všetky informácie hlasom, takže vodič môže ustavične sledovať dopravnú situáciu. Ruky pritom zostávajú na volante.

Hlasové vstupy testujúcich osôb sa ukládajú v Mercedes-Benz Intelligent Cloud, kde sa anonymizujú a následne analyzujú. Zákazníci sa vždy dozvedia, ktoré informácie sa zhromažďujú a na aký účel, pričom sa o tom môžu slobodne rozhodovať. Spoločnosť Mercedes-Benz chráni všetky údaje zákazníkov pred manipuláciou a zneužitím.

V rámci beta programu, ktorého testovanie má trvať predbežne tri mesiace, sa spoločnosť Mercedes-Benz bude usilovať o to, aby si zákazníci v USA ako „Early Adopters“ (skorí osvojovatelia) mohli vo svojich vozidlách vyskúšať najnovšie technológie. Vývojári na základe toho dúfajú, že získajú užitočné poznatky o určitých otázkach, čo im umožní určiť presné priority pri ďalšom vývoji hlasového ovládania. Získané poznatky majú byť zapracované do stratégie zavádzania veľkého jazykového modelu na ďalších trhoch a v ďalších jazykoch.

GPT je skratka pre pojem „Generative Pre-trained Transformer“ (generatívny vopred natrénovaný transformátor). Za týmto označením stoja sofistikované neuronové siete, ktoré boli trénované na vytváranie textov. ChatGPT je založený na veľkom jazykovom modeli spoločnosti OpenAI. Systém odpovedá na otázky, vytvára alebo sumarizuje texty, dokáže prekladať a dokonca generovať programovacie kódy.

Spoločnosť Mercedes-Benz sleduje pri integrácii ChatGPT prístup, ktorý je v súlade s internými princípmi spoločnosti v oblasti umelej inteligencie. Cieľom je, aby zákazníci získali prístup k výhodám inovatívnych riešení využívajúcich umelú inteligenciu. Spoločnosť Mercedes-Benz súčasne pozorne sleduje potenciálne riziká. Systém by sa mal neustále zlepšovať v prospech všetkých zákazníkov. Zodpovedný prístup ku generatívnym riešeniam využívajúcim umelú inteligenciu je v spoločnosti Mercedes-Benz tou najvyššou prioritou.

MBUX Beta Program

Take the opportunity to participate in our new features firsthand.

Notify me about Beta updates



LIBERECKÉ AUTOMOBILOVÉ ZÁVODY

Až 60 percent vozidlového parku cestnej nákladnej prepravy v bývalom Československu zabezpečovala domáca značka LIAZ. V oblasti našej medzinárodnej kamiónovej dopravy (MKD) dokonca ešte viacej. Podnik na konci osemdesiatych rokov zamestnával v desiatich závodoch (vrátane dvoch slovenských vo Zvolene a Veľkom Kríši) viac ako jedenásť tisíc zamestnancov, ktorí ročne vyrobili zhruba 20 tisíc nákladných automobilov a podvozkov, k tomu až 25 tisíc motorov používaných tiež v autobusoch Karosa a mnohých mobilných pracovných strojoch, lodiach a železničných vozidlách. Dnes už vozidlá tejto tradičnej československej značky stretáme na cestách skôr sporadicky.



Vlajková loď z konca osemdesiatych rokov – návesový ťahač LIAZ 110.581 v nadštandardnej výbave určený pre prezentácie na výstavách, prípadne na export. Štandardné návesové ťahače LIAZ z toho obdobia určené pre domáci trh boli vybavené omnoho skromnejšie



Dobový prospekt na nákladné automobily Škoda 706R a odvodené autobusy Škoda 706 RO

Podnetom k vzniku novej automobilky LIAZ, umiestnenej v severnej časti Českej republiky, bolo zostrenie medzinárodnej situácie na začiatku päťdesiatych rokov, ktoré si vyžiadalo znovuzavedenie leteckej produkcie v podniku Avia Praha-Letňany. Letecká továrň Avia bola po druhej svetovej vojne a znárodnení pričlenená k automobilke AZNP Mladá Boleslav (Automobilové závody národný podnik) a špecializovala sa na výrobu nákladných automobilov Škoda 706 R (ľudovo nazývaných „Barča“) ku ktorým od roku 1947 pribudli autobusy Š706 RO. Išlo o robustné vozidlá, odvodené od predvojnového typu Š706 (písmeno „R“ znamenalo „rekonštruovaný“, prvé dve číslice v pôvodnom označení zase predstavovali celkovú hmotnosť vozidla v kilopondoch, teda 7 ton a posledné číslo „6“ počet valcov motora). Vývoj prebiehal v Mladej Boleslavi ešte počas vojnových rokov. Po znárodnení československého priemyslu došlo k rozhodnutiu koncentrovať produkciu osobných automobilov do Mladej Boleslavi, a výrobu nákladných vozidiel previesť do bývalej leteckej továrne Avia umiestnenej na pomedzí dvoch pražských štvrtí Čakovice a Letňany (k čomu prispela aj skutočnosť, že továrň v Mladej Boleslavi bola v posledný deň vojny kompletné vybombardovaná, a bývalá letecká továrň Avia naopak, mohla v relatívne krátkom čase začať s výrobou v tom čase potrebných nákladných automobilov).

V polovici roku 1951 však došlo k novému rozhodnutiu, presunúť výrobu nákladných automobilov a autobusov do oblasti severných Čiech, teda bývalej oblasti Sudetov postihnutej odsunom pôvodného nemeckého obyvateľstva, kde malo jej zavedenie zároveň posilniť vytvorenie pracovných príležitostí a prisun nového obyvateľstva. K tomuto účelu boli vybrané závody, ktoré dovtedy nemali žiadne skúsenosti s automobilovou výrobou umiestnené v lokalitách Rýnovice (neskôr súčasť mesta Jablonec nad Nisou), Dolní Hanychov (časť Liberca) a Mníchovo Hradiště. Všetky tri sa v júni 1951 stali (podobne ako dovtedy Avia) pobočnými závodmi AZNP s cieľom do nich urýchlene previesť produkciu nákladných automobilov a autobusov radu Š706 R. Ešte do konca roku 1951 v nich bola zavedená výroba prvých dielcov a 2. januára 1952 bol v Rýnoviciach oficiálne zmontovaný prvý linkový autobus Škoda 706 RO. Do konca roku 1952 bolo stále vo viac menej provizórnych podmienkach vyrobených viac ako 900 vozidiel Š706 v modifikáciách R (valník), Rch (šasi), RS (sklápač), RSch (podvozok sklápača) a RO (autobus), produkcia však následne kontinuálne rástla a v roku 1954 dosiahla už viac ako 3 tisíc vozidiel. Krátko po zavedení výroby sa všetky tri závody oddelenili od AZNP a po rôznych organizačných zmenách vytvorili národný podnik LIAZ. Nové označenie predstavovalo skratku „Liberecké automobilové závody“ vytvorenú podľa v tej



dobe u nás a ďalších krajinách tzv. východného bloku presadzovaného označovania podnikov v „sovietskom“ štýle. Daňou za to bol fakt, že iná automobilka s podobným označením LiAZ (Likinský autobusový závod) fungovala paralelne i vo vtedajšom ZSSR a dodnes preto dochádza hlavne na niektorých zahraničných fórach k ich zámene. V priebehu päťdesiatich a šesťdesiatych rokov sa pritom názov LIAZ

◀ Prvý prototyp Škoda 706 RT s novou trambusovou kabinou vznikol v roku 1955, sériová výroba následne začala v roku 1957

▼ Valník Škoda 706 MTC3 so zabudovaným motorom novej generácie M630



▲ Niektoré podvozky radu RT sa vyrábali ešte i v priebehu osemdesiatych rokov. Na obrázku LIAZ 706 RTK s nadstavbou kanalizačnej cisterny CAK-7 z VSS (ZTŠ) Košice

takmer vôbec nepoužíval k označeniu vyrábaných vozidiel, a tie hlavne z dôvodu udržania predajnosti na zahraničných trhoch stále používali na základe dohody s podnikom Škoda Plzeň jeho tradičné logo.

LIAZ RT

Novo vytvorené vývojové oddelenie LIAZ sa pustilo hneď do modernizácie vyrábaných vozidiel, v roku 1955 predstavilo modifikáciu komunálneho podvozku ROK vybaveného špeciálnou kabinou prevzatou z prednej časti autobusu RO (ostatné podvozky radu R mali tradičnú kapotovanú kabinu s dreveným rámom), určeného na finalizáciu vozidiel pre zber komunálneho odpadu v Brandýšských strojírňach a slevárňach. V rovnakom roku vznikol tiež prvý prototyp nového radu Š706 RT vybaveného na svoju dobu modernou pohodlnou trambusovou celokovovou kabinou (dostal preto ľudové označenie „trambus“, ktorý bol

verejnosti predstavený v roku 1956 a do sériovej výroby postupne zavedený po roku 1957. Zaujímavosťou je, že nová kabína RT sa nakoniec z kapacitných dôvodov vyrábala mimo LIAZ v pražskej Avii, ktorá sa začiatkom šesťdesiatych rokov po spojení s automobilkou Praga znovu vrátila k automobilovej produkcii. Inovované boli aj predné a zadné nápravy s menšími kolesami. Ďalšia veľká zmena sa týkala modernizovaných motorov RT so zdvihovým objemom 11 178 cm³, pri ktorých došlo nanovo k použitiu priameho vstretku paliva do valcov (a odstráneniu komôrky), a tým i zväčšeniu výkonu zo 103 na 118 kW pri výrazne menšej spotrebe, menšej hlučnosti a dlhšej životnosti. V roku 1964 bol ukončený vývoj a zavedená výroba novej prednej hnacej nápravy vlastnej konštrukcie, ktorá umožnila rozšíriť ponuku aj o podvozky a vozidlá s pohonom všetkých kolies 4x4. Tie našli uplatnenie a pomerne veľké rozšírenie napríklad v lesnom hospodárstve (ťaháče RTTNP a valníky RTP pre odvoznú súpravu dreva), či pri stavbe požiarnych striekačiek RTHP a ďalších špeciálnych modifikácií, z ktorých niektoré sa v výrobe bez výraznejších konštrukčných zmien udržali ešte neuveriteľných ďalších dvadsať rokov. Spomenúť treba aj výrobu úspešných autobusových podvozkov RTOch, na základe ktorých sa karosovali ikonické



Veľmi rozšírené a obľúbené boli tiež sklápače radu LIAZ MTS, ich posledný predstaviteľ bol v Mníchovom Hradišti vyrobený ešte v roku 1990

ké autobusy Škoda 706 RTO. Veľká časť ich produkcie bola vyvezená tiež do Poľska (licenčná výroba autobusov RTO v automobilke Jelcz), Albánska a Bulharska, pričom posledné série podvozkov RTOch boli vyrobené a dodané ešte v roku 1990!

LIAZ MT

Už zhruba od polovice šesťdesiatych rokov boli vyvinuté a do výroby zavedené niektoré agregáty pre pripravovanú novú generáciu nákladných automobilov LIAZ. Išlo hlavne o nové motory radu M, neskôr tiež nové zadné nápravy s redukciami v kolesách a desaťstupňové mechanické prevodovky, ktorých produkciu pre LIAZ pripravovala pražská Praga. Bohužiaľ, stále v nedohľadne bola hlavne výroba novej kabíny a rôzneho príslušenstva. Preto padlo rozhodnutie, že agregáty už pripravené do sériovej výroby sa zabudujú do starších vozidiel RT, čím mal „dočasne“, teda do nábehu pripravovanej novej generácie vozidiel LIAZ vzniknúť nový typový rad vozidiel MT („modernizovaný trambus“). Pri prvej verzii s označením MT, resp. MT3 došlo predovšetkým k zabudovaniu nového stojateho motora M (odvodená ležatá verzia motora ML630 bola dodávaná do Karosy pre jej nové autobusy radu Š11), pri neskorších typoch MT4 a MT5 sa už objavili aj nové prevodovky Praga a nové nápravy s diskovými kolesami. Vzhľadom k pretrvávajúcim problémom, hlavne s dodávkami náprav a niektorých ďalších uzlov, však vzniklo i niekoľko ďalších „prechodových“ modelov, ako napríklad sklápače s označením RS vybavené ešte pôvodnými nápravami RT s charakteristickými hviezdicovými diskami Trilex, či ďalšie verzie s nápravami maďarskej spoločnosti Rába. Vozidlá radu MT boli vybavené mierne upravenou trambusovou kabínou prevzatou z typu RT, ktorá bola pre niektoré druhy podvozkov a sklápačov neskôr dodávaná aj v skrátenej dvojmiestnej verzii. Práve sklápače MTS tvorili veľmi významnú časť produkcie značky LIAZ, ktorá bola až ku koncu osemdesiatych rokov len postupne a pomaly nahrádzaná modernejšími vozidlami LIAZ 150. Sklápače boli dodávané v rôznych modifikáciách, napríklad s pohonom zadnej nápravy MTS (4x2), či všetkých štyroch kolies MTSP (4x4), verzie určené pre údržbu ciest a nesenie predných snežných pluhov, podvozky na montáž nosičov kontajnerov, univerzálne nosiče výmenných nadstavieb pre poľnohospodárstvo MTSP 27 Agro a ďalšie.

LIAZ 100-110-122-150

Prvých desať dlho očakávaných návesových ťahačov novej generácie LIAZ 100.45 bolo vyrobených až v roku 1974, prvé série valníkov LIAZ 100.05 boli dodané dokonca až v ďalšom roku 1975 a ich plná sériová produkcia sa rozbehla v podstate až ku koncu sedemdesiatych rokov. Hlavné príčiny tak enormne dlhého meškania spočívali v problémoch so zavedením sériovej výroby novej kabíny, na ktorú sa nedostávalo potrebných kapacít ani investícií v samotnej automobilke



Kolesové poľnohospodárske ťahače LIAZ ŠT-180 vyrábané v kooperácii so STS Mimoň, stredisko Doksy



Výroba novej generácie valníkových automobilov LIAZ 100.05 začala až v roku 1975



Ťahač LIAZ 100.47 s cisternovým návesom v službách podniku Benzina



Návesové ťahače LIAZ 110 pred montážnym závodom v Přerove

▼ Polievacia cisternová nadstavba SA-8 zo závodu Karosa Slatiňany namontovaná na novom podvozku LIAZ 110.850



Pohľad na pracovisko vodiča nákladného automobilu LIAZ radu 110-150-122



LIAZ, ani u pôvodného dodávateľa starších kabín RT a MT, podniku Avia. Riešením sa nakoniec ukázalo pripojenie bývalej továrne SVA Holýšov k podniku LIAZ a jej kompletne prebudovanie na výrobu kabín. Daňou za to následne boli enormné prepravné náklady, keď bolo potreba hotové kabíny, či len ich skelety prevážať z Holýšova zo západných Čiech do montážnych závodov umiestnených vo vzdialenom Mníchovom Hradišti, resp. ešte vzdialenejšom Přerove na Morave, či Zvolene na strednom Slovensku. Koncom sedemdesiatych rokov však nakoniec začali byť automobily MT postupne nahrádzané vozidlami novej generácie 100. Prioritne sa do výroby zavádzali vozidlá určené pre MKD (ťahače a valníky), až následne prišiel rad aj na štandardné valníky a rôzne podvozky určené na montáž komunálnych, skriňových, žeriavových a ďalších nadstavieb. Z „dočasného“ modernizovaného radu MT sa tak medzitým stala na pomerne dlhé obdobie významná súčasť produktového portfólia, pričom jej posledný predstaviteľ (sklápač MTSP27) bol v Mníchovom Hradišti vyrobený ešte v roku 1990... Vozidlá radu MT i novej generácie LIAZ 100 poháňali identické motory typu M vlastnej konštrukcie LIAZ dodávané v niekoľkých výkonných verziách (vrátane modelov s prepĺňaním). Tieto motory boli vyvíjané a vyrábané v tzv. stojatej verzii s označením M (určenej na montáž do vozidiel MT a niektorých zemných, stavebných a poľnohospodárskych strojov), ďalej v ležatej verzii ML určenej na zástavbu do autobusov Karosa a železničných vozidiel, a tiež v šikmej verzii MŠ pripravenej na zástavbu do novej generácie vozidiel 100 (vzhľadom ku konštrukčnému riešeniu novej kabíny bez stredového motorového priestoru). Niekoľko rôznych typov mechanických prevodoviek dodával podnik Praga Praha.

V priebehu osemdesiatych rokov boli tiež modernizované vozidlá radu 100 a výrazne sa rozšírila ponuka ich rôznych modifikácií. Došlo napríklad k inštalácii sklopnej kabíny – takto inovované vozidlá niesli potom označenie LIAZ 110, boli zavedené nové verzie podvozkov LIAZ 110.820 a 110.830 určené na montáž komunálnych nadstavieb

(nahradiť ešte v prvej polovici osemdesiatych rokov vyrábané staršie podvozky RTK), špeciálne podvozky s pohonom všetkých kolies LIAZ 101.860 s charakteristickou dlhou kabínou zhotovenou z prednej časti autobusov Karosa slúžili na stavbu požiarnych zásahových automobilov (náhrada za v osemdesiatych rokoch už nutne zastarané požiarné podvozky s dvojitou kabínou RTHP). Ďalej šlo o podvozky LIAZ 111.800 4x4 určené na montáž odvozných súprav dreva pre lesné hospodárstvo, verzie vozidiel s pneumatickým odpružením a mnohé ďalšie. V roku 1987 začala tiež výroba trojnapravových vozidiel radu LIAZ 122 s vlečnou treťou nápravou, ktorá umožnila zväčšenie úžitkovej hmotnosti vozidla, resp. súpravy na 42-44 ton (štandardné dvojnápravové vozidlá LIAZ boli dodávané v hmotnostnej kategórii 16 ton, resp. 38 ton súprava s prívesom alebo návesom). Do série sa dostali hlavne valníky a podvozky na montáž nadstavieb finalizované v závode Zvolen, trojnapravové ťahače boli vyrobené v menšom množstve. V rovnakom období sa začali objavovať aj už spomenuté podvozky a sklápače radu LIAZ 150, ktoré postupne nahrádzali rozšírené a osvedčené vozidlá MTS.

LIAZ ŠT-180

Na prelome šesťdesiatych a sedemdesiatych rokov vznikli v spolupráci s Poľnohospodárskym družstvom v Dolanoch prototypy ťažkého ťahača – kolesového traktora LIAZ ŠT180, unifikovaného s vyrábanými nákladnými automobilmi a určeného pre práce v poľnohospodárstve. Ťahač používal mierne upravený motor, prevodovku, nápravy a ďalšie uzly známe z nákladných automobilov LIAZ. Kvôli nedostatokným kapacitám bol vyrábaný v kooperácii s vtedajšími podnikmi STS (Strojné a traktorové stanice), ktoré zabezpečovali produkciu niektorých špeciálnych komponentov, ako rámov, kabín, prídavných prevodov a pod., a tiež ich finálnu montáž v podniku STS Mimoň, závod Doksy. V osemdesiatych rokoch vyrobili niekoľko sérií týchto ťahačov tiež v závode LIAZ Zvolen, v ktorom sa pripravovali tiež na produkciu nového typu LT 230, ktorý však nakoniec do výroby nebol zavedený a posledné ťahače ŠT 180 boli v Doksoch vyrobené v roku 1992.



Prototyp špeciálneho podvozku LIAZ 101.860 pre montáž požiarneho striekača CAS-25 v závode Karosa (neskôr THT) Polička

▼ Sklápače LIAZ 150.261 začali nahrádzať pôvodné typy MTS až ku koncu osemdesiatych rokov



LIAZ MADARA

Okrem domáceho trhu bola veľká časť produkcie LIAZu vyvázaná i do mnohých európskych a tiež zámorských krajín. Zvlášť dobré postavenie mal LIAZ na niektorých východoeurópskych trhoch, ako napríklad v Bulharsku. V roku 1970 bola podpísaná významná koooperačná dohoda s bulharskou automobilkou KTA MADARA Šumen. Krátko na to boli zavedené dodávky montážnych sád na finalizáciu vybraných druhov nákladných vozidiel LIAZ v Bulharsku, ktoré mala bulharská strana recipročne splácať dodávkami zadných náprav nielen pre vlastnú produkciu, ale pre potrebu značky LIAZ. V relatívne krátkej dobe sa skutočne rozbehla montáž vozidiel, ktoré dostali označenie LIAZ MADARA. Postupne a s pomerne veľkými ťažkosťami nabiehali aj dodávky zadných náprav. Najskôr, od roku 1975, sa podarilo z Bulharska pokryť kompletne dodávky starších zadných náprav RT, po roku 1980 tiež novších typov zadných náprav pre MT a 100. LIAZ dlhodobo dodával do Bulharska navyše v priemere tisíc podvozkov RTOch ročne, určených na montáž autobusov domácej značky Čavdar (Chavdar). Posledné dodávky podvozkov tejto staršej konštrukcie boli pritom realizované zo závodu LIAZ Veľký Krtíš ešte v priebehu roka 1990. Spolupráca medzi LIAZom a MADARou pokračovala aj po roku 1990, avšak už v oveľa menšom rozsahu. Na našom trhu sa tiež objavilo niekoľko modifikácií vozidiel LIAZ zmontovaných v Bulharsku, ako napríklad starších valníkov MTV, či trojnápravových podvozkov.

LIAZ 200 a 300

Zmeny ekonomického prostredia, ktoré nastali po roku 1990 sa výrazne dotkli aj automobilky LIAZ, ktorá prišla o dovedy v podstate monopolné postavenie na uzavretom domacom trhu. I keď vozidlá LIAZ patrili rozhodne k tomu lepšiemu, čo sa vyrábalo v krajinách tzv. Východného bloku, kvalitatívne a technickou úrovňou stále zaostávali za vyspelou západoeurópskou konkurenciou, ktorej mohli spočiatku konkurovať v podstate len výrazne menšou cenou. Novo vznikajúci súkromní dopravcovia čoraz častejšie radšej volili zavedené renomované značky s dobre fungujúcou servisnou sieťou (dopomohlo k tomu aj zrušenie dovozného cla na zahraničné ťahače v deväťdesiatych rokoch), ešte relatívne dlhú dobu ale zostával LIAZu pomerne výrazný trhovú priestor v oblasti komunálnych a špeciálnych podvozkov. Celková produkcia vozidiel a motorov však prudko a kontinuálne klesala. LIAZ reagoval pomerne rýchlo rozšírením ponuky i o montáž príslušenstva a agregátov renomovaných zahraničných značiek (čím sa však začal cenovo približovať zahraničnej konkurencii), a hlavne urýchleným zavedením ešte od konca osemdesiatych rokov pripravovaných inovovaných vozidiel radu LIAZ 200, ktoré vzápätí na to nahradila ďalšia inovácia - modelový rad LIAZ 300. Tá okrem iného priniesla i zmenu označovania vozidiel, viac prispôbenú medzinárodným štandardom, kde prvé dve číslice udávali celkovú hmotnosť vozidla v tonách a ďalšie dve približný výkon motora. Vozidlá tohto radu umožňovali už určitú



V roku 1984 sa LIAZ zúčastnil ako prvá československá značka legendárnej Rallye Paris-Dakar (fotografia archív Jaroslav Ruttkay)



Úspešný bol i angažmán značky na európskom šampionáte pretekárskych okruhových ťahačov

voľbu agregátov a komponentov aj od iných výrobcov, pôvodné motory LIAZ mohli byť nahradené americkými Detroit Diesel (čo sa však neukázalo ako príliš dobrá voľba vzhľadom k nedostatočnej servisnej sieti v Európe), prevodovky Praga agregátmi nemeckej spoločnosti ZF, zadné nápravy LIAZ MADARA nápravou Rába, VAB Bánovce, či Eaton. Vlastné motory LIAZ boli pre rad „300“ nanovo zabudovávane v stojatej verzii, ktorá umožňovala lepšie zakrytie agregátu a tým zmenšenie jeho hlučnosti. Do vozidiel sa montovali inovované kabíny LIAZ (tiež v tzv. Maxi verzii so zvýšenou strechou), ktoré dodával vtedy už osamostatnený podnik SVA Holýšov. Na konci roka 1992 boli z bývalých slovenských pobočných závodov vytvorené, s. r. o. LIAZ Zvolen a LIAZ Veľký Krtíš, ktoré i naďalej úzko spolupracovali s materskou spoločnosťou. LIAZ sa v tomto období tiež neúspešne snažil nájsť strategického zahraničného partnera (často spomínaný je napríklad nereálny záměr spolupráce s automobilkou Mercedes Benz, závod LIAZ Zvolen viedol samostatné rokovania tiež s automobilkou MAN, ktorá mala záujem na jeho mieste vytvoriť veľké servisné centrum). Okrem stále ešte dominantného postavenia na domacom československom trhu však LIAZ už v tej dobe nemal príliš čo ponúknuť a zo strany potenciálnych zahraničných partnerov tak išlo viac-menej o možnosť získania ešte lepšieho prístupu na trhy, ako o pokračovanie tradície domácej značky...

ŠKODA LIAZ 400

V roku 1995 do privatizovaného podniku LIAZ kapitálovo vstúpila spoločnosť Škoda Plzeň, ktorá mala v tom čase pomerne smelé plány na vytvorenie automobilovej divízie zahrňujúcej niektorých dôležitých lokálnych hráčov stredoeurópskeho priestoru. Spoločnosť bola premenovaná na Škoda LIAZ, a. s. a okrem iného začala pracovať na vývoji novej generácie nákladných automobilov radu „400“. Pretože neboli k dispozícii financie na nákladný vývoj a výrobu novej kabíny (naviac závod Holýšov, ktorý dodával kabíny už bol samostatným podnikom), bol pripravený zaujímavý koncept kabíny zvaranej z hliníkových profilov, ktorý umožňoval splniť potrebné estetické, ergonomické a bezpečnostné parametre pri prijateľnej veľkosti investícií do zavedenia



Valník LIAZ 230 vyrábaný v menšom objeme na začiatku deväťdesiatych rokov. Následne boli tieto typy nahradené novými vozidlami radu LIAZ 300



Návesový ťahač LIAZ 18.33 TBV, predstaviteľ radu „300“

výroby. Pri svetovej premiére na výstave IAA v Hanoveri v roku 1996 vzbudzoval nový návesový ťahač Škoda 400, ktorý dostal sympatické označenie Xena, zaslúženú pozornosť a publicitu. Bohužiaľ, v tom čase sa celý podnik i jeho vtedajší majiteľ dostával do zložitej finančnej situácie, ktorá okrem iných naakumulovaných problémov neumožnila rozbehnúť výrobu a dodávky nových vozidiel podľa pôvodných optimistických plánov. Z dnešného pohľadu možno za chybné tiež hodnotiť strategické rozhodnutie pustiť sa v novom rade 400 najskôr do vývoja ťahača návesov, teda vozidla v segmente s veľmi silnou a tvrdou medzinárodnou konkurenciou. Nasledoval síce vývoj a zavedenie výroby odvodených vozidiel „400 Fox“ sklápač a komunálny podvozok, ktoré v tom čase dávali oveľa väčšiu nádej na komerčný úspech, ale už bolo jednoducho príliš neskoro. Po rozpade pôvodnej materskej spoločnosti bola vytvorená nová spoločnosť ŠKODA Mníchovo Hradišče, a. s., resp. Truck International, či LIAZ SIPOX, a. s., ale ani jednej sa už nepodarilo zvrátiť osud značky a výroba nákladných automobilov LIAZ tak bola v roku 2002 ukončená.

Motoráreň LIAZu v Jablonci nad Nisou stihla ešte v roku 1999 pripraviť inovovaný motor spĺňajúci emisný predpis Euro 3, či sériu motorov s úpravou na pohon zemným plynom, avšak klesajúci objem objednávok pre LIAZ, ako aj ďalších domácich výrobcov mobilnej techniky sa už nepodarilo zastaviť. V roku 2000 navyše prišla o významné dodávky motorov pre autobusy Karosa, čo ju dostalo do ešte horšej finančnej situácie. Výrobu v Jablonci neskôr prevzal jeden z jej vtedajších odberateľov, spoločnosť TEDOM, ktorá dodnes pokračuje v malosériovej

◀ Ťahač Škoda Xena 19.47 TBV budil pri svetovej premiére na IAA Hannover v roku 1996 zaslúženú pozornosť. Prišiel však už príliš neskoro



O vzkriesenie produkcie nákladných automobilov sa pokúsila spoločnosť TEDOM Trucks so sériou vozidiel vychádzajúcich z pôvodného radu „400 Fox“

výrobe agregátov určených hlavne pre rôzne stacionárne (kogeneračné jednotky, elektrocentrály atď.), či železničné aplikácie. V Jablonci nad Nisou pôsobila určité obdobie tiež spoločnosť TEDOM Trucks, ktorá sa pokúsila o vzkriesenie produkcie vozidiel a pripravila niekoľko verzií

sklápačov a komunálnych podvozkov odvodených od pôvodného radu „400 FOX“, avšak bohužiaľ už bez väčšieho komerčného úspechu. Nákladné automobily kedysi najrozšírenejšej domácej značky LIAZ tak dnes už na cestách stretávame skôr sporadicky.

Prehľad jednotlivých závodov bývalého národného podniku LIAZ

LIAZ 01 JABLONEC NAD NISOU

■ Základný závod, v ktorého lokalite bolo i podnikové riaditeľstvo, sídlil pôvodne v katastri obce Rýnovice, ktorá sa neskôr stala súčasťou mesta Jablonec nad Nisou. Vznikol na základe bývalého podniku Elektro Praga na výrobu elektrických spotrebičov, do ktorého bola na prelome rokov 1951 a 1952 premiestnená výroba linkových autobusov Š706RO, prevodoviek a komponentov motorov Š706R. V šesťdesiatych rokoch bola finálna montáž autobusov v Jablonci ukončená a závod sa naďalej špecializoval hlavne na veľkosériovú výrobu novej generácie motorov radu M, ktoré dodával nielen pre potreby značky LIAZ, ale i pre pohon autobusov Karosa a celého radu poľnohospodárskych, zemných a stavebných strojov. Výroba spalovacích motorov pokračuje v menšom rozsahu v Jablonci aj v súčasnosti, a to v „nástupníckej“ spoločnosti TEDOM Motory.

LIAZ 02 MNÍCHOVO HRADIŠTĚ

■ Hlavný montážny závod automobilov LIAZ sídlil v Mníchovom Hradišti, vznikol v lokalitách pôvodných miestnych menších podnikov na výrobu textilného tovaru a elektrospotrebičov. Zabezpečoval hlavne montáž všetkých druhov nákladných automobilov LIAZ a autobusových podvozkov, spočiatku tiež výrobu predných náprav. Jeho súčasťou bola i prevádzka v lokalite Loukov s výrobou plechových a karosárskych dielcov. Išlo o najväčší závod podniku LIAZ, v ktorom na konci osemdesiatych rokov takmer 3 tisíc zamestnancov ročne vyrobilo zhruba 16 tisíc nákladných automobilov (od polovice

tovareň prebudovaná na zlieváreň sivej liatiny (vznikli v nej napríklad aj skrine 16-valcových motorov prvých pretekárskych automobilov Porsche), a aj po vstupe do podniku LIAZ v roku 1958 sa špecializovala hlavne na odliatky blokov motorov, hláv valcov a brzdových bubnov. Súčasťou závodu 04 bola aj prevádzka v Stráži nad Nisou s výrobou menších odlievaných automobilových dielcov. Pôvodná zlieváreň po roku 2000 zanikla, avšak niektoré menšie prevádzky (modeláreň a pod.) boli úspešne privatizované a pokračujú v činnosti do dnešných dní.

LIAZ 05 MĚLNÍK

■ Továreň v Mělníku s tradíciou výroby automobilových karosérií a nadstavieb úžitkových vozidiel bola v roku 1965 prevedená z vtedajšieho podniku Brandýske strojírný a slévárny (BSS) do n.p. LIAZ a prebudovaná na centrálného dodávateľa všetkých typov rámov nákladných automobilov LIAZ. Výroba automobilových rámov a ďalších dielcov pokračovala v Mělníku aj po osamostatnení sa závodu v deväťdesiatych rokoch, bola doplnená tiež výrobou rámov pre automobily Avia a ďalšou strojárskou výrobou.

LIAZ 06 ZVOLEN

■ Pôvodne autoopravárenské dielne ČSD (neskôr ČSAO – Československé automobilové opravovne n.p. Zvolen) boli pričlenené k podniku LIAZ v roku 1960 ako značková opravovňa autobusov Š706RO-RTO a nákladných automobilov s cieľom systematicky prenásť skúsenosti zo servisnej činnosti do vývoja a výroby nových vozidiel LIAZ. Po roku 1968 bola opravárenská činnosť doplnená výrobou kľukových hriadeľov a ďalších dielcov pre motory radu RT (výroba až 11 tisícových sad dielcov ročne), ktorú od roku 1970 doplnila montáž nových valníkových automobilov radu MT5 (vrátane verzie MTC5 Lux určenej pre MKD). V roku 1971 pribudla montáž podvozkov RTH určených na finalizáciu rôznych účelových nadstavieb (realizovaná v prevádzke závodu v Banskej Bystrici – Kráľovej), a neskôr tiež ďalších typov valníkov radu MT. V druhej polovici sedemdesiatych rokov bola v závode zavedená sériová výroba novej generácie valníkových automobilov LIAZ 100.05 a ich modifikácií. Až do začiatku deväťdesiatych rokov sa závod 06 špecializoval na montáž podvozkov nákladných automobilov a finalizáciu valníkov (v počte asi 3000 vozidiel ročne), doplnkovým programom bola tiež výroba niekoľkých sérií poľnohospodárskych ťahačov LIAZ ŠT180. V deväťdesiatych rokoch LIAZ Zvolen vyvinul a zaviedol na trh nový typ stredného nákladného automobilu LIAZ Furman poháňaného motorom Steyr, a tiež rad autobusov GRANUS vyrábaných v kooperácii s poľskou spoločnosťou Autosan. Po ukončení výroby nákladných automobilov LIAZ vo Zvolene v roku 1996 pokračovala ešte určité obdobie produkcia autobusov, a tiež prívosov a návesov, ktorá však bola krátko po roku 2000 tiež ukončená.

LIAZ 07 PŘEROV

■ Závod v Přerove vznikol z bývalej továrne na kočiare, resp. z opravárenských dielní ČSD, premenovaných v roku 1953 na ČSAO Přerov, ktoré sa špecializovali hlavne na generálne opravy autobusov RO (neskôr RTO) a motorov R (RT). Súčasťou podniku LIAZ sa stal od roku 1960 (podobne ako závod 06) pôvodne ako značková opravovňa. V roku 1977 začala v LIAZe Přerov finalizácia valníkov MT4 (na podvozky MT4 dodávané z Mníchovho Hradišťa sa montovali valníkové korby vyrobené v závode 07), po roku 1979 doplnená o kompletnú montáž vozidiel a podvozkov radu RTH, RTK, RTP a RTTNP. Tieto vozidlá staršieho radu RT sa vyrábali až do prvej polovice osemdesiatych rokov, a to hlavne v rôznych špeciálnych modifikáciách pre lesníctvo, požiarnikov, komunálne služby a podobne. V roku 1983 závod 07 prevzal výrobu nového typu návesového ťahača LIAZ 100.42 určeného na ťahanie chladiarenských návesov Orličan a postupne sa špecializoval na montáž všetkých typov návesových ťahačov s ročnou kapacitou približne 2200 vozidiel určených pre domáci trh i na export. Po roku 1990 došlo ku skokovému poklesu výroby vozidiel a ťahačov LIAZ, montáž vozidiel bola preto v Přerove v roku 1993 zastavená.

LIAZ 03 LIBEREC – HANYCHOV

■ Do bývalej textilnej továrne v Dolnom Hanychove bola na konci roku 1951 presunutá výroba motorov radu Š706R, resp. neskôr modernizovaných motorov RT (v roku 1981 premiestnená do závodu 08 Veľký Krtíš). Následne sa závod 03 špecializoval na dodávky ležatých motorov radu ML pre autobusy Karosa, a od roku 1985 tiež na malosériovú výrobu novo vyvinutého výkonného motora M2 určeného hlavne na pohon ťahačov MKD. Ďalším dôležitým programom bola výroba zadných poháňaných náprav (ich modifikované verzie boli montované tiež do niektorých nakladačov a zemných strojov z PPS Detva), po jej presune do Bulharska sa v Liberci vyrábali predné riadené nápravy pre vozidlá LIAZ a autobusy Karosa, v ktorej závod pokračoval ešte určité obdobie i po zániku podniku LIAZ už pod vlastnou značkou LAF.

LIAZ 04 LIBEREC-OSTAŠOV

■ Závod 04 predstavoval metalurgickú základňu podniku LIAZ. Bol umiestnený v lokalite, kde v rokoch 1907 až 1914 sídlila automobilka RAF, na ktorej tradíciu sa neskôr podnik LIAZ odkazoval. Po zániku značky RAF bola v dvadsiatych rokoch minulého storočia

LIAZ 08 VEĽKÝ KRTÍŠ

■ Závod 08 bol založený v roku 1972, spočiatku sa zameriaval na produkciu dielcov pre pôvodný typ motorov a vozidiel RT. Výroba prvých komponentov (zotrvačníc a vahadiel motorov RT) sa rozbiehala v prenajatých priestoroch podniku Novotex, následne pribudla výroba spájacích a kľbových hriadeľov, vačkových hriadeľov a ďalších. Po dostavbe nového závodu „na zelenej lúke“ bola do Veľkého Krtíša umiestnená veľkosériová výroba rôznych podvozkových dielcov (spájacích a kľbových hriadeľov, riadiacich tyčí a pod.) určených pre všetky, teda i najnovšie generácie vozidiel LIAZ. Od roku 1981 bola do Veľkého Krtíša presunutá výroba a montáž kompletných motorov radu RT (v ročnom objeme 4500 motorov RT), v ďalšom období sa plánovalo s rozšírením produkcie motorov i o najnovší typ M2 a tiež o vybrané modifikácie motorov radu M634, ku ktorej však už nedošlo. V polovici roku 1985 však závod 08 prevzal zodpovednosť za montáž a dodávky autobusových podvozkov RTO určených hlavne pre export do Bulharska (čiastočne i Poľska a Albánska), vyrábaných v úzkej kooperácii s neďalekým závodom ČSAO Pötor. Po ukončení výroby motorov a podvozkov radu RT v roku 1990 pokračovali vo Veľkom Krtíši vo výrobe spájacích hriadeľov, podvozkových dielcov ako aj vodných čerpadiel pre motory LIAZ. Na konci roku 1992 bola zo závodu vytvorená, s. r. o. LIAZ Veľký Krtíš, ktorá v deväťdesiatych rokoch pripravila malé trojkolesové úžitkové vozidlo LIAZ Veka, jeho sériovú výrobu sa, žiaľ, nepodarilo rozbehnúť podľa pôvodných plánov. Až do minulého roku pokračovala v LIAZe Veľký Krtíš produkcia hriadeľov, čerpadiel a ďalších automobilových dielcov, ale napríklad aj skeletov autobusov slovenského výrobcu Tröliga Bus.

LIAZ 09 HOLÝŠOV

■ Závod 09 v Holýšove zabezpečoval produkciu kabín nákladných automobilov LIAZ pre všetky tri montážne závody (Mníchovo Hradištie, Zvolen, Přerov), ako aj pre náhradnú spotrebu. Pôvodne vznikol na mieste bývalej sklárne, prestavanej počas vojny na municnú továreň. V šesťdesiatych rokoch sa závod dostal do povedomia pod označením SVA Holýšov, a to hlavne výrobou linkových autobusov Š706 RTO-SVA (v rokoch 1967 až 1972 vyrobil zhruba 15,5 tisíc nových autobusov), a tiež požiarnych prívosov (ich produkcia bola následne presunutá do závodu BAZ Skalica). V roku 1974 sa stal súčasťou n.p. LIAZ s plánom prestavby závodu na produkciu kabín nového radu 100, ktorý bol úspešne realizovaný. V roku 1992 tento závod vytvoril samostatnú, a. s. SVA Holýšov, ktorá pokračovala vo výrobe a dodávkach kabín pre LIAZ. Pokles produkcie kabín pre LIAZ bol kompenzovaný dodávkami káblových zväzkov a zvarovaných skeletov karosérie pre nemecké autobusy Setra. V Holýšove bola neskôr vytvorená pobočka nemeckej spoločnosti Evobus, ktorá pokračuje vo výrobe uzlov a karosérií pre autobusy Setra a Mercedes.

LIAZ 11 DIZ JABLONEC N.N.

■ Mohutná investičná výstavba a rozvoj produkcie podniku LIAZ si vyžiadali v roku 1968 založenie samostatného stavebno-inžinierskeho závodu, ktorého program bol od roku 1970 navyše rozšírený tiež o vývoj a komplexné dodávky jednocelových strojov a výrobných technológií. Závod niesol následne označenie DIZ, ktoré predstavovalo skratku „dodávateľsko-inžiniersky závod“ a okrem iného zabezpečoval rozšírenie motorárne v Jablonci n.n., výstavbu novej haly pre malosériovú produkciu a montáž nových motorov M2 v Hanychove, rekonštrukciu zlievárne v Stráži nad Nisou, výstavbu novej lakovne vozidiel v Přerove, výstavbu nového učňovského strediska a dodávku technologickej linky pre veľkosériovú produkciu kľbových hriadeľov vo Veľkom Krtíši, či komplexnú prestavbu závodu v Holýšove na produkciu kabín. Okrem toho zabezpečoval tiež dodávku kompletnej lakovacej linky podvozkov a kabín a technickú podporu zavádzania produkcie zadných náprav v kooperujúcom bulharskom podniku KTA MADARA. Pre ďalší bulharský podnik vo Varne, ktorý zavádzal licenčnú produkciu spalovacích motorov Perkins, zhotovil a dodal DIZ celkom desať skúšobných a brzdových stavov pre testovanie motorov

Ako zmenšiť počet dopravných nehôd?



Skupina Renault už viac ako 50 rokov pracuje na zlepšovaní bezpečnosti. Výsledkom sú stále pokročilejšie asistenčné technológie a jedinečné partnerstvo s hasičmi. Renault zaregistroval viac ako 2000 patentov súvisiacich s bezpečnosťou automobilov.

Súčasný produktový rad Renault už ponúka viac ako 36 systémov, ktoré pomáhajú pri bezpečnej jazde a parkovaní. A tiež poskytuje 60 prvkov výbavy súvisiacich s bezpečnosťou, ktorá pomáha zmenšovať riziko a závažnosť kolízie alebo zranenia. Tieto opatrenia sú záväzkom, ktorý je súčasťou programu Human first (Človek na prvom mieste)! Programu Skupiny Renault s cieľom zlepšovať bezpečnosť vodičov a cestujúcich, ako aj ostatných účastníkov cestnej premávky na celom svete.

Prevenia nehôd a zmenšovanie ich následkov je mimoriadne dôležitou otázkou verejného zdravia a absolútnou prioritou Skupiny Renault. Pred viac ako 50 rokmi, v roku 1969, v čase rekordného nárastu úmrtí na cestách, spoločnosť Renault spolu s PSA založila LAB, "Laboratórium pre štúdium nehôd, biomechaniky a ľudského správania sa". V tom roku zahynulo na francúzskych cestách viac ako 14 500 ľudí. Do roku 2022 tento počet klesol na 3260 (a to napriek nárastu počtu registrovaných vozidiel za rovnaké obdobie). Nehody sú teraz zriedkavé, ale stále ich je príliš veľa, hovorí Stéphane Buffat, riaditeľ LAB a hlavný expert na bezpečnosť cestnej premávky v skupine Renault, ktorý si dal za cieľ "v konečnom dôsledku znížiť počet zranení a úmrtí na cestách na nulu".

BEZPEČNOSŤ NA CESTÁCH SI VYŽADUJE OPATRENIA V PREDSTIHU

Skupina Renault v priebehu niekoľkých posledných desaťročí zaviedla do svojich vozidiel množstvo systémov na zlepšenie bezpečnosti vo-

diča a cestujúcich. Medzi ne patrili bezpečnostné pásy s dostatočnou šírkou na ochranu hrudníka alebo zasunutie pedálov v prípade nehody na zmenšenie rizika zlomenín nôh.

Palubné asistenčné systémy, ako napríklad núdzové brzdenie, a systémy na ochranu cestujúcich, ako napríklad bezpečnostné vankúše, sú v súčasnosti štandardnou výbavou automobilov Skupiny Renault, ktorá sa teraz snaží pristupovať k bezpečnosti vopred, už vo fáze návrhu vozidla, ako zdôrazňuje Claire Petit-Boullanger, expertka Skupiny Renault na záchranu po nehode.

"Asi pred desiatimi rokmi," spomína Claire, "sme sa spojili s hasičmi a uvedomili sme si, ako výrobca môžeme ešte viac napomôcť záchrane životov. Napríklad aj pri zásahu a vykliešňovaní cestujúcich uväznených v po nehode poškodenom vozidle."

Pre hasičov a členov iných záchranných služieb boli vytvorené tzv. záchranné karty (s informáciami potrebnými na účinnú záchrannú akciu), ktoré sú prístupné prostredníctvom QR kódov na vozidlách.

„GOLDEN HOUR“ (ZLATÁ HODINA)

Christophe Lenglos, hasičský brigádnik okresnej hasičskej a záchrannej služby (SDIS) v departemente Yvelines, ktorý je už päť rokov pridelený do Skupiny Renault, pripomína, že štatisticky dochádza k úmrtiam v dôsledku veľmi prudkých nárazov vozidiel do jednej hodiny od zrážky (táto kritická hodina sa nazýva "zlatá hodina"), a preto je tak



dôležité rýchlo pomôcť zraneným. V súčasnosti, keď sa konštrukcie vozidiel zosilňujú, aby chránili cestujúcich, sa menia techniky používané záchrannými službami: v novej generácii vozidiel sa namiesto snahy o rozrezanie karosérie pokúsime vytvoriť vyslobodzovací tunel, ktorý nám umožní dostať zraneného von," hovorí Christophe Lenglos.

Ďalšia otázka bezpečnosti, ktorá bude v budúcnosti čoraz dôležitejšia, sa týka trakčných batérií v elektrických vozidlách. V elektromobiloch Skupiny Renault, ak sa požiar spôsobený vonkajšími príčinami preniesie na trakčnú batériu, je táto chránená pred vznietením približne pol hodiny. Hasiči môžu požiar batérie uhasiť v priebehu niekoľkých minút tak, že do vnútra batérie nalejú vodu cez otvor vytvorený roztažením tepelne tavného prvku namontovaného v spodnej časti karosérie, vysvetľuje Christophe Lenglos. Toto riešenie s názvom Fireman Access ("prístup hasičov") je inováciou vyvinutou Skupinou Renault.

Tento komponent na elektrických vozidlách, ktoré sú ním vybavené, umožňuje úplné uhasenie požiaru už za desať minút namiesto jednej až troch hodín. Takýto krátky čas zásahu znamená aj výraznú úsporu vody: približne 1300 litrov na jeden zásah namiesto 11 000 litrov.

OSOBITNÝ TRÉNER NA CESTÁCH

Súbežne s týmito technickými inováciami pracuje Skupina Renault na ďalšej oblasti, ktorá má potenciál zlepšiť bezpečnosť: správanie sa vodiča. Prekračovanie rýchlosti, jazda pod vplyvom alkoholu, používanie smartfónu počas jazdy (čo podľa Svetovej zdravotníckej organizácie zväčšuje riziko nehody až štvornásobne!) - nie je málo faktorov, ktoré môžu viesť k nehodám.

„Vyvinuli sme mnoho asistenčných systémov, ako je asistencia núdzového brzdenia a asistencia udržiavania v jazdnom pruhu, ale stále to nestačí! Nehody sú najčastejšie, až v 93 % prípadov, spôsobené ľudskou chybou," upozorňuje Christian Taffin, odborník na asistenčné systémy riadenia a autonómne vozidlá v Skupine Renault.



Vo februári 2022 sme už písali o Safety Coach ako o celom balíku riešení, ktorého súčasťou je Fireman Access a QR kód - túto komunikáciu pripájame. Teraz teda jednoducho hovoríme o novej funkcii/funkcii tohto systému ("bezpečnostný poradca"). Ako vysvetľuje Christian Taffin, jeho cieľom je ovplyvniť správanie sa vodičov tým, že analyzuje ich spôsob jazdy z hľadiska bezpečnosti, dodržiavania pravidiel cestnej premávky atď.

„A upozorňuje ich na riziká, ktorým môžu pri jazde čeliť. Systém bude vodičom poskytovať personalizované rady, okrem iného môže odporučiť aktiváciu konkrétneho asistenčného systému jazdy v závislosti od potrieb vodiča, napríklad obmedzovač rýchlosti pre vodičov, ktorí majú tendenciu nadmerne stláčať plynový pedál. Používanie týchto riešení sa uľahčí, keď Skupina Renault od roku 2026 zavedie softvérovo definované vozidlá (konceptia vozidiel založená na centralizovaných softvérových aplikáciách), ktoré umožnia ich používateľom stiahnuť si do týchto vozidiel najnovšie aktualizované bezpečnostné funkcie.

Z dlhodobého hľadiska bude tento typ asistencie jazdy upozorňovať aj vodičov. Napríklad pri zistení nepozornosti alebo ospalosti alebo pri kontrole, či vodič správne vyhodnotil situáciu pred predbiehaním", hovorí Christian Taffin, „Vďaka tomu bude jazda príjemná.“

BMW MOTORRAD predstavuje inteligentné OKULIARE

To, čo sa ešte pred niekoľkými rokmi považovalo za sci-fi, sa teraz vďaka inteligentným okuliarom BMW Motorrad ConnectedRide Smartglasses stáva realitou. Inovatívne motocyklové okuliare poskytujú technológiu head-up displeja známu z automobilového sveta a v reálnom čase zobrazujú priamo v zornom poli jazdca všetky relevantné údaje, ako sú navigácia, rýchlosť, alebo prevodový stupeň, čo prináša mimoriadne predvídateľné a tým pádom aj bezpečnejšie jazdenie na motocykli.



Inteligentné okuliare BMW Motorrad ConnectedRide Smartglasses možno jednoducho pripojiť k smartfónu cez Bluetooth a aplikáciu. Projekcia sa dá polohovať a cez multiovládač na riadidlách motocykla možno voliť nastavenia nielen pred jazdou, ale aj počas jazdy.

Okrem individuálneho používateľského rozhrania a zlepšenia bezpečnosti jazdy ponúkajú inteligentné okuliare aj veľký komfort. Konštrukcia okuliarov a displeja sa prispôbili špeciálnym potrebám motocyklistov. Okrem toho sa inteligentné okuliare BMW Motorrad ConnectedRide Smartglasses dokážu prispôbiť aj mnohým tvarom prilieb a tváre. Vďaka tomu sa pohodlne nosia aj na dlhých výletoch. Lítium-iónová batéria umožňuje až desať hodín prevádzky. BMW Motorrad dodáva s rámom aj dve súbory certifikovaných UVA/UVB šošoviek. Jedna súprava šošoviek je na 85 % priehľadná a možno ju použiť najmä do prilieb s integrovanými slnečnými clonami. Druhá súprava má tónované sklá, ktoré premenia inteligentné okuliare na dokonalé slnečné okuliare.

Jazdcom, ktorí nosia okuliare, môže optik pomocou RX adaptéra šošovky zbrúsiť a upraviť na požadovanú zrakovú ostrosť (do max. 4 dioptrií). Nositelia kontaktných šošoviek môžu inteligentné okuliare používať bezne. Súpravy obsahujú aj puzdro na okuliare a USB nabíjací kábel.



Výber z vlastností inteligentných okuliarov BMW Motorrad ConnectedRide Smartglasses:

- Dve veľkosti (M + L) dostupné s rôznymi nosovými vankúšikmi. M pre vzdialenosť zreničiek 53 až 67 mm, L pre 59 až 73 mm.
- Dve súbory šošoviek (1 × tónovaná šošovka a 1 × 85 % priehľadná šošovka), integrovaný svetelný snímač, certifikovaný UVA/UVB filter.
- RX adaptér na nastavenie šošoviek na požadovanú zrakovú ostrosť (do max. 4 dioptrií) optikom.
- Dá sa pripojiť cez Bluetooth k smartfónu a aplikácii BMW Motorrad Connected App.
- Prenos GPS údajov z aplikácie do inteligentných okuliarov v reálnom čase.
- Funkcia Head-Up pre navigáciu so samostatným zobrazením.
- Zobrazenie rýchlosti, rýchlostného limitu, prevodového stupňa a navigácie (zmenšené zobrazenie šípok, alebo podrobná navigácia s názvami ulíc, s križovatkami a s presnými smermi).
- Integrovaný svetelný snímač a integrovaný optický modul pre bezpečný prenos údajov a bezpečné zobrazovanie údajov v ľavej hornej časti pravého skla.
- Lítium-iónová batéria poskytuje prevádzku až na desať hodín.
- USB kábel na nabíjanie.
- Rozsah prevádzkových teplôt: - 10° až + 50 °C.
- Farba: Antracit.
- Odporúčaná maloobchodná cena: 690,00 €.

-bmw-

NOVÁ GENERÁCIA VODÍKOVÝCH PALIVOVÝCH ČLÁNKOV TOYOTA

Japonská automobilka oznámila plány na najbližšie obdobie súvisiace s vodíkovými technológiami. Jedným z najvýznamnejších je predstavenie novej generácie vodíkových palivových článkov v roku 2026. Tie budú zabezpečovať väčšiu hustotu energie, umožňovať o 20 % dlhší dojazd vozidiel a vďaka nim sa zmenšia náklady na údržbu vozidla.



◀ DENSO FUKUSIMA

▼ TOYOTA GR COROLLA H2 CONCEPT



Značka odhaduje, že do roku 2030 bude mať vodíkový sektor hodnotu päť biliónov jenov, pričom najväčšími trhmi budú Čína, Európa a Severná Amerika. Toyota už má zákazky za 100 tisícové súbory palivových článkov.

Na základe 30-ročných skúseností s touto technológiou sa má nová verzia vyznačovať väčšou hustotou energie (16,3 kW/l), čo sa prejaví predĺžením dojazdu vozidla o 20 %. Odhaduje sa teda, že nimi vybavené nákladné auto zvládne bez tankovania vodíka prejsť napríklad trasu z Frankfurtu do Mníchova či z Tokia do Osaky.

Zmenšením počtu palivových článkov sa technológia stane dostupnejšou pre širšiu skupinu odberateľov. Spoločnosť Toyota navyše odhaduje, že výdavky na údržbu nákladného vozidla vybaveného týmito palivovými článkami budú vďaka 2,5x dlhšiemu servisnému intervalu výrazne menšie ako pri vozidlách so vznetrovým motorom. Nová generácia umožní aj flexibilnejšiu produkciu. Na jednej linke môžu byť vyrobené rôzne typy článkov v závislosti od ich účelu.

Spoločnosť Toyota si kladie za cieľ štandardizovať vodíkové nádrže používané v nákladných autách v Európe, USA a Japonsku, čo umožní ich rýchlejšiu výrobu a jednoduchšiu montáž do rôznych typov vozidiel. Pracuje na nádržiach na stlačený aj kvapalný vodík pre použitie vo veľkých nákladných autách.

Prebiehajú aj vývojové práce na vodíkových nádržiach menších rozmerov a tvarov, ktoré sa budú dať jednoducho inštalovať a budú kompatibilné s mnohými typmi vozidiel. Japonci chcú týmto spôsobom umožniť prestavbu existujúcich vozidiel tak, aby mohli využívať elektrické pohony s vodíkovými palivovými článkami alebo vodíkovými spaľovacími motormi.

Spoločnosť Toyota už niekoľko rokov vyvíja technológiu vodíkového spaľovacieho motora ako alternatívny spôsob znižovania emisií CO₂. Prototypy áut s takýmto pohonom boli zatiaľ testované iba na uzavretých dráhach a v dištančných pretekoch (Toyota Corolla H2 Concept). Teraz značka získala povolenie na testovanie aj na verejných komunikáciách a koncepčné vozidlo už bolo zaregistrované a môže jazdiť.

RÔZNE SPÔSOBY VÝROBY EKOLOGICKÉHO VODÍKA

Spoločnosť Toyota sa podieľa nielen na výrobe vodíkových automobilov či dodávke pohonov, ale aj na ekologickej výrobe vodíka pre zlepšenie dostupnosti tohto paliva. Značka vyvinula nový elektrolyzér, ktorý umožňuje výrobu vodíka pomocou technológie vodíkových palivových článkov z modelu Mirai druhej generácie. Prvé testy tohto riešenia prebiehajú v továrni DENSO vo Fukušime. V Thajsku sa v spolupráci s Mitsubishi Kakoki Corporation a Toyota Tsusho Corporation začne pred koncom roka 2023 výroba vodíka z bioplynu z hydiny a potravinového odpadu.

-ta-

Škoda Auto priebežne zvyšuje úroveň bezpečnosti svojich vozidiel

Oblasť bezpečnosti bola pre automobilku Škoda vždy prioritná. Značka ťaží aj z dlhej histórie bezpečnostných testov, pri vývoji svojich budúcich typov má k dispozícii najmodernejšie testovacie polygóny a technológie, a to vrátane zázemia koncernu Volkswagen.



Už pred viac ako polstoročím uskutočnila mladoboleslavská značka prvú zdokumentovanú nárazovú skúšku na území vtedajšieho Československa. V pražskej Ruzyni prebehol tento nárazový test s vtedy najmodernejším automobilom Škoda 100 L a táto udalosť z mája 1972 bola míľnikom v systematickom zvyšovaní úrovne bezpečnosti vozidiel Škoda. Zatiaľ čo vtedy sa výrobcovia koncentrovali hlavne na oblasť pasívnej bezpečnosti, v súčasnosti zohráva čoraz dôležitejšiu rolu komplexný súbor aktívnych prvkov, ktoré zásadným spôsobom prispievajú k zlepšovaniu bezpečnosti vozidiel. Proaktívnou podporou vodiča predchádzajú potenciálne nebezpečným situáciám alebo nehodám.

Všetky nové typy značky Škoda uvedené na trh od roku 2008 získali v testoch bezpečnosti podľa metodiky Euro NCAP plný počet piatich hviezdíčiek, pričom typy Fabia a Enyaq sú dokonca najbezpečnejšie vo svojej triede. Karoséria všetkých aktuálnych automobilov Škoda je z približne 45 % tvorená prvkami z vysokopevnostnej ocele. Kritériá metodiky Euro NCAP sa však už dlhú dobu nesústreďujú iba na výsledky nárazových testov, hoci tie naďalej tvoria

základ hodnotenia, ale v čoraz väčšej miere prehovára do výsledkov aj vybavenosť a funkčnosť asistenčných systémov a ďalších prvkov aktívnej bezpečnosti. Najvyššia možná bezpečnosť je pre automobilku Škoda prioritou pri všetkých typoch bez ohľadu na predajný región. Škoda Kushaq a Škoda Slavia, vyrábané a predávané v Indii, sú jedinými typmi, ktoré kedy získali maximálne päťhviezdičkové hodnotenie v testoch Global NCAP.

Škoda Auto má pri vývoji nových typov k dispozícii množstvo špičково vybavených pracovísk, ktorým velí moderné „crashové“ laboratórium ako súčasť rozsiahleho testovacieho polygónu v Úhelnici. Toto pracovisko disponuje komplexným zázemím pre realizáciu všetkých potrebných testov a skúšok na tej najvyššej možnej úrovni a spolu s rôzne koncipovanými polygónmi umožňuje nielen testovanie oblasti pasívnej bezpečnosti, ale aj overovanie funkčnosti prvkov aktívnej bezpečnosti v najrôznejších jazdných podmienkach a situáciách. Kvality polygónu v Úhelnici dokazuje aj ocenenie Crashové laboratórium roku 2020, ktoré testovaciemu areálu udelil odborný časopis Automotive Testing Technology International.

Zatiaľ čo prvky pasívnej bezpečnosti majú za úlohu chrániť posádku v prípade, že k nehode už došlo, súbor prvkov aktívnej bezpečnosti robí maximum pre to, aby predchádzal nebezpečným situáciám, ktoré môžu skončiť dopravnou nehodou. Všetky súčasné automobily z produktového portfólia automobilky Škoda sú postavené buď na koncernovej platforme MQB určenej pre automobily so spalovacími motorami a pre plug-in hybridy alebo v prípade typu Enyaq na platforme MEB, ktorá je navrhnutá pre čisto elektrické vozidlá. V oboch prípadoch ide konštrukčne i technologicky o vrchol súčasnej techniky a automobilom značky Škoda tieto platformy umožňujú využiť najmodernejšie verzie jednotlivých bezpečnostných asistenčných systémov, ktoré zabezpečujú ochranu posádky i okolitých účastníkov premávky, ako sú napríklad chodci či cyklisti.

Najdôležitejšie asistenčné systémy sú vo všetkých aktuálnych typoch značky Škoda súčasťou štandardnej výbavy, vrátane elektronických systémov zabezpečujúcich lepšiu trakciu (ASR, ESP, XDS) a kratšiu brzdnú dráhu (ABS).



Široká škála jazdných asistenčných systémov, ktorá je vo vozidlách Škoda k dispozícii buď v štandardnej výbave, prípadne na pranie, pomáha vodičovi s ovládaním automobilu v rôznych jazdných situáciách, vďaka čomu je jazda bezpečnejšia a plynulejšia. Ponuku asistencie možno rozdeliť do štyroch oblastí: Jazdná asistencia, Parkovacia asistencia, Bezpečnostná asistencia a Informačná asistencia.

Medzi jazdné asistenčné systémy radíme adaptívny tempomat, ktorý dokáže obmedzovať nastavenú rýchlosť tempomatu podľa aktuálnej situácie v okolitej premávke, ďalej aj Travel Assist, čo je súbor niekoľkých jazdných asistencií a funkcií, ktorých primárnym účelom je zlepšenie komfortu a zjednodušenie cestovania prostredníctvom asistencie s priečnym (Adaptívne vedenie v pruhu) a pozdĺžnym (Prediktívny tempomat) vedením vozidla. Medzi ďalšie jazdné asistencie patrí Asistencia zmeny jazdného pruhu, ktorá vodiča upozorňuje na blížiacu sa prekážku až do vzdialenosti 70 metrov za vozidlom i v mŕtvom uhle vozidla a Asistencia udržiavania jazdného pruhu, ktorá využíva prednú kameru za čelným sklom a vďaka nej pomáha udržiavať vozidlo medzi jazdnými pruhmi na ceste. Jej adaptívna verzia dokáže vozidlo navyše aktívne udržiavať uprostred jazdného pruhu.

Parkovacia asistencia je vodičovi k dispozícii pri parkovacích manévroch a jej pokročilé technológie si pri súčasných automobiloch Škoda dokážu poradiť s celou škálou rôznych situácií. Základným pomocníkom sú predné a zadné parkovacie snímače, ktoré akusticky i vizuálne sprostredkovávajú informácie o prekážkach a ich vzdialenosti od vozidla. Systém Automatického parkovania tak umožňuje nielen autonómne paralelné parkovanie, ale zvládne aj vychádzanie z radu paralelne zaparkovaných vozidiel a poradí si aj s kolmým parkovaním vpred a vzad. Rozšírenou funkciou Automatického parkovania je Uložený parkovací manéver, ktorý umožňuje samočinné vykonanie parkovacieho manévru na známom mieste, napríklad po príjazdovej ceste do garáže. Užitočným pomocníkom, ktorý mnohým šoférom pomôže zbaviť sa stresu, je Asistencia pre manévrovanie s privesom. Tento systém si totiž poradí aj v náročnejších situáciách, kedy je nutné vykonať parkovací manéver vrátane cúvania s jazdnou súpravou s privesom. K zlepšeniu bezpečnosti pri parkovaní v neposlednom rade pomáha aj Panoramatický kamerový systém, ktorého základom sú štyri širokouhlé kamery, vďaka ktorým možno na displeji infotainmentu

v reálnom čase zobrazí kompletnú situáciu v okolí vozidla a šoférovi sprostredkovať potrebný prehľad na vykonanie zamýšľaného manévru. Okrem spomínaných systémov môžu zákazníci očakávať aj asistenčný systém Parkovanie na diaľku, ktorý sa ovláda prostredníctvom mobilného telefónu. Pomocou aplikácie bude možné manévrovať vozidlom vpred i vzad, zatiaľ čo užívateľ bude stáť mimo vozidla.

Tretiu oblasť jazdných asistenčných systémov tvoria bezpečnostné asistencie, ktorých poslaním je predchádzať nebezpečným situáciám a kolíziám. Všetky aktuálne typy Škoda sú štandardne vybavené systémom Front Assist s prediktívnou ochranou chodcov a cyklistov. Tento systém neprestajne monitoruje vzdialenosť od vpredu idúceho vozidla, prípadne dokáže rozpoznať aj chodcov a v prípade hroziacej zrážky aktivuje automatické brzdenie. Vo vozidlách Škoda je k dispozícii aj Núdzový asistenčný systém, ktorý automaticky zastaví auto v prípade, že vodič prestane aktívne šoférovať. Rovnako tak v nich je Asistenčný systém pri odbočovaní, monitorujúci na križovatke dopravnú situáciu v protismere, keď sa šofér chystá odbočiť doľava (platí pre vozidlá s la-vostranným riadením). Tento systém fungujúci pri rýchlostiach od 2

do 15 km/h tak v prípade chybného vyhodnotenia situácie zo strany vodiča dokáže zabrániť dopravnej nehode. Nemenej vážnym kolíziám s iným vozidlom, cyklistom, motocyklistom, kolobežkárom alebo bežcom predchádza systém Varovanie pri vystupovaní, ktorý vizuálne i akusticky varuje vodiča i ostatných cestujúcich, vrátane tých vzadu v situácii, kedy by otvorenie dverí pozdĺžne zaparkovaného vozidla mohlo spôsobiť stret. Táto funkcia je súčasťou systému strážiaceho mŕtvy uhol.

Do poslednej kategórie radíme informačné asistencie, ktoré vodičovi pri jazde pomáhajú so sledovaním dopravných informácií. V tomto smere zohráva nezastupiteľnú bezpečnostnú rolu systém Rozpoznávanie dopravných značiek, ktorý vodičovi nielen premieta do zorného poľa – či už na prístrojovom štíte alebo na head-up displeji v zornom poli vodiča – informácie z dopravného značenia, ale získané dáta ďalej poskytuje aj ostatným systémom. Ťažší z nich tak napríklad aj funkcia prediktívneho tempomatu.

V situáciách, kedy automobil na základe dát zo vzájomne prepojených bezpečnostných systémov a snímačov vyhodnotí zväčšené riziko

jazdnom pruhu, zapne varovné svetlá a začne brzdiť až do úplného zastavenia.

Súčasťou systému Front Assist je aj prediktívna ochrana chodcov a cyklistov, ktorá vykazuje veľkú spoľahlivosť pri priečnom i pozdĺžnom pohybe chodca či cyklistu pred vozidlom. Vďaka dátam získaným z predného radaru a multifunkčnej kamery má systém rozpoznávanie objektov maximálnu možnú účinnosť, pričom je navrhnutý tak, aby rozpoznal aj stojacu osobu či cyklistu. Systém Núdzového brzdenia po novom reaguje aj na cyklistov križujúcich dráhu vozidla v priečnom smere. V takom prípade je aktivované množstvo postupných varovaní. Keď nie sú reakcie zo strany vodiča vyhodnotené ako dostatočné, dôjde pri rýchlosti vozidla od 5 km/h do 85 km/h k núdzovému brzdeniu. Systém registruje aj cyklistov a chodcov pohybujúcich sa rovnakým smerom. V týchto situáciách príde k rovnakému procesu varovania a brzdných zásahov ako pri vpredu idúcich automobiloch.

Dve nedávne zlepšenia zahŕňajú opatrenia, ktoré zlepšujú schopnosť vodiča rozpoznať chodca predtým, ako sa vozidlo rozbehne, prípadne pri manévrovaní pri malej rýchlosti. Tento systém má za úlohu zame-



nehody, dokáže cestujúcich vďaka proaktívnej ochrane v predstihu pripraviť na kritickú situáciu a výrazne tak prispieť k zmenšeniu následkov prípadnej nehody. Pri panickom či núdzovom brzdení tak vo vozidlách Škoda vďaka proaktívnej ochrane cestujúcich príde k predopnutiu bezpečnostných pásov u cestujúcich vpredu. V prípade hroziaceho šmyku alebo prevráteniu vozidla sa k predopnutiu predných bezpečnostných pásov pridáva aj privretie elektricky ovládaných okien (keď sú otvorené), ktoré sa automaticky prívru na medzeru 55 mm a uzavretie prípadného strešného okna, keď ním je vozidlo vybavené. Automobil Škoda okrem uvedeného aktivuje aj výstražné svetlá. Núdzový asistenčný systém znižuje riziko nehody v prípade, že vodič nie je schopný ovládať vozidlo napríklad z dôvodu zdravotnej indispozície. Keď systém zistí takúto situáciu, prevzme riadenie v danom

dzit významných nehodách hlavne s deťmi, ktoré sa môžu pohybovať okolo zaparkovaného auta bez toho, aby o nich šofér vedel.

BUDÚCNOSŤ BEZPEČNOSTI VOZIDIEL ŠKODA

Automobilka Škoda Auto neustále pracuje na zlepšovaní funkčnosti existujúcich asistencií a na vlastnom vývoji nových bezpečnostných systémov a prvkov. Prichádzajúce generácie typov Kodiaq a Superb vďaka tomu prinesú celkom nové a rovnako tak zlepšené asistenčné systémy, z ktorých niektoré budú v oboch typoch novinkou a niektoré sa dokonca u značky Škoda predstavia prvýkrát. Nová generácia typu Superb napríklad ponúkne zlepšený systém Rozpoznania únavy vodiča. Ten ešte spoľahlivejšie rozozná pokles koncentrácie šoféra, vďaka

čomu dokáže zabrániť nehodám spôsobeným nepozornosťou či mikropádkom. V automobiloch značky Škoda sa objavujú aj systémy, ktoré sice vychádzajú z už existujúcich asistencií, ale funkčne sú rozšírené a zlepšené. Príkladom môže byť Asistencia pri prejazde zákrutou, ktorá využíva aj niektoré prvky súčasnej Asistencie pri odbočovaní.

Nároky kladené na výrobcov automobilov sú v posledných rokoch veľmi veľké. To všetko s jasným cieľom dosiahnuť maximálnu bezpečnosť cestnej premávky. Pri všetkých výrobcoch možno pozorovať jasný trend rastúceho počtu detekčných zariadení, asistencií a bezpečnostných systémov. Vďaka vysokej úrovni vlastného vývoja a dôrazu na prinášanie vrcholných technológií dokážu vozidlá Škoda zákazníkom na daných trhoch vždy ponúkať najvyššiu možnú bezpečnostnú úroveň v súlade so všetkými globálnymi a regionálnymi legislatívnymi požiadavkami a predpismi.



Prvý zdokumentovaný nárazový test auta na území Československa.

Pomerne novou oblasťou, ktorá však rýchle nabera na význame a má priamy vplyv aj na bezpečnosť automobilov, je kyberbezpečnosť. Európska hospodárska komisia OSN (UNECE – United Nations Economic Commission for Europe) preto priebežne predstavuje nové balíčky regulácií zahŕňajúce hlavne opatrenia v oblasti bezpečnosti a kyberbezpečnosti. Väčšinou ide o nariadenia, ktoré výrobcami ukládajú povinnosť do svojich vozidiel plošne implementovať už vyvinuté asistenčné systémy dovtedy ponúkané len na prianie. Tieto opatrenia tak majú priamy vplyv na automobilový priemysel a pomáhajú posúvať vývoj automobilov a asistenčných systémov ďalej vpred.



Okrem ochrany softvéru sa v predpisoch EHK OSN postupne zavádzajú aj ďalšie zlepšenia automobilov pre zväčšenie spoľahlivosti asistenčných systémov. Príslušná legislatívna norma však vo väčšine prípadov reaguje na predchádzajúce inovácie samotných automobilových výrobcov, ktorí do svojich automobilov integrujú novo vyvinuté bezpečnostné systémy a asistencie s cieľom ponúknuť zákazníkovi maximálnu úroveň aktívnej i pasívnej bezpečnosti. Tieto prvky začnú vo svojich bezpečnostných testoch a smerniciach zohľadňovať nezávislé organizácie a v konečnom dôsledku sa tak stávajú súčasťou legislatívnych úprav, napríklad už spomínaných predpisov EHK OSN.



-ša-

Automatická zmena jazdného pruhu

Prostredníctvom funkcie Automatická zmena jazdného pruhu bude značka Mercedes-Benz na európskom trhu ponúkať výsledky ďalšieho vývoja asistenčných systémov v oblasti úrovne 2 podľa SAE[1], ktorá sa často označuje aj ako úroveň 2+. Spoločnosť v súčasnosti pracuje na prispôbovaní tejto funkcie situáciám v európskej premávke. Uvedenie na trh je naplánované súčasne s expedovaním prvých exemplárov novej Triedy E. Automatická zmena jazdného pruhu je podporovaná na komunikáciách diaľničného typu s vodorovným značením jazdných pruhov a stavebným oddelením vozoviek v protichodných smeroch.



Nová funkcia umožňuje automatické predbiehanie pomalšieho vozidla. V USA a v Kanade je systém automatickej zmeny jazdného pruhu (ALC, Automatic Lane Change) už k dispozícii pre Triedu C, Triedu E a Triedu S, ako aj pre všetky konštrukčné rady Mercedes-EQ.

Funkcia ALC je súčasťou aktívnej asistencie udržiavania odstupu DISTRONIC s aktívnou asistenciou riadenia. Ak pred vozidlom jazdí pomalšie vozidlo a systém rozpozná vodorovné značenie jazdného pruhu, ako aj dostatok voľného miesta, v rýchlostnom rozsahu 80 – 140 km/h môže vozidlo samo iniciovať zmenu jazdného pruhu a úplne automaticky predbiehať. Podmienkou je cesta s obmedzenou maximálnou rýchlosťou a vybavenie vozidla navigáciou MBUX. Pred uskutočnením automatickej zmeny jazdného pruhu vyspelý systém nevyžaduje od vodiča žiadny ďalší impulz.

Vďaka aktívnemu navádzaniu po trase systém pomáha aj pri nájdení výjazdov a pri prechodoch na inú diaľnicu. Keďže aj počas automatickej zmeny jazdného pruhu platí, že zodpovednosť pri systéme na úrovni SAE 2 zostáva na vodičovi, výrobca vozidiel Mercedes-Benz zámerné zvolil také riešenie, pri ktorom musia ruky vodiča zostať na volante. V spoločnosti Mercedes-Benz je bezpečnosť tou najvyššou prioritou, ktorej súčasťou je zabezpečiť, aby nedochádzalo k žiadnym nedorozumeniam, napríklad v dôsledku nesprávnych očakávaní.

V oblasti čiastočne automatizovaného jazdenia na úrovni SAE 2 sa výrobca vozidiel Mercedes-Benz spolieha na systém aktívnej asistencie udržiavania odstupu DISTRONIC s aktívnou asistenciou riadenia, ktorý pomáha vodičovi pri riadení až do rýchlosti 210 km/h. Systém možno aktivovať na všetkých typoch ciest. Výnimočná vlastnosť: ak je rýchlosť jazdy menšia ako 130 km/h, asistencia riadenia funguje aj v prípade zlej rozpoznateľnosti vodorovného dopravného značenia. Systém DISTRONIC medzitým automaticky reguluje rýchlosť, prispôbuje odstup od vozidla idúceho vpredu a v premávke s častým zastavovaním a rozjazdom pomáha pri opätovných rozjazdoch.

DRIVE PILOT: systém na vysokoautomatizované jazdenie (úroveň SAE 3)

DRIVE PILOT od značky Mercedes-Benz predstavuje celosvetovo prvý a jediný systém s medzinárodne platnou homologizáciou na vysokoautomatizované jazdenie (stupeň SAE 3). Ten na vhodných diaľničných úsekoch a pri veľkej intenzite premávky alebo pri dopravných zápchach umožní, aby zákazníci aktuálne do rýchlosti 60 km/h prechali za určitých podmienok riadenie vozidla tomuto systému. Od mája 2022 je systém DRIVE PILOT v Nemecku k dispozícii pre modely Triedy S a modely EQS. Aj v amerických štátoch Kalifornia a Nevada



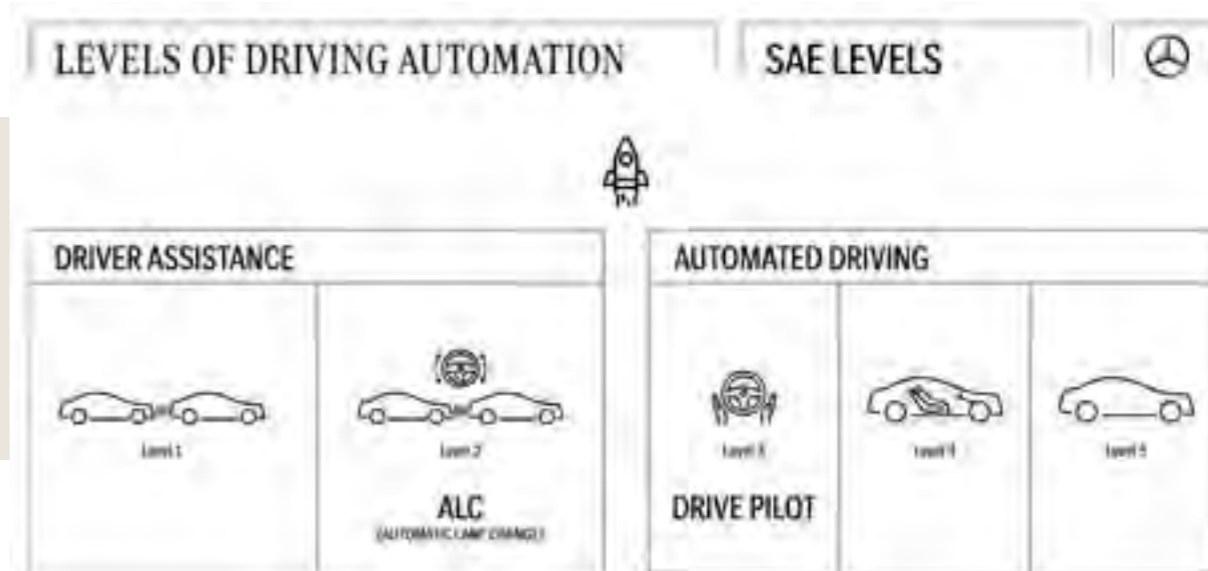
bol Mercedes-Benz prvým výrobcom vozidiel, ktorý získal príslušnú homologizáciu. V modelovom roku 2024 bude systém DRIVE PILOT na americkom trhu dostupný ako mimoriadna výbava pre modely Triedy S a modely EQS. Prvé vozidlá budú vyexpedované predbežne koncom roka 2023.

Výrobca vozidiel svojimi technickými inováciami vždy určoval štandardy v oblasti bezpečnosti vozidiel a je považovaný za priekopníka bezpečného „manuálneho“ jazdenia. Či už spomenieme ABS (1978, Trieda S, W 116), bezpečnostný vankúš vodiča v kombinácii s napínanými bezpečnostnými pásov (1981, Trieda S, W 126) alebo ESP® (1995, Trieda S kupé, C 140) – mnohé inovácie v oblasti bezpečnosti vozidiel uviedol na trh ako prvý práve výrobca vozidiel Mercedes-Benz. To isté platí aj pre asistenčné jazdné systémy: Mercedes-Benz bol prvý, kto uviedol na trh tempomat s reguláciou odstupu DISTRONIC (1998, Trieda S, W 220), čo bol systém na úrovni dnešného stupňa SAE 1. Značka s trojčipou hviezdou dlhoročne určuje štandardy aj pre funkcie na úrovni SAE 2.

Spoločnosť Mercedes-Benz sa aj pri vysokoautomatizovanom jazdení (úroveň SAE 3) zameriava na bezpečnosť a spoľahlivosť. Systém DRIVE PILOT je preto založený na architektúre, ktorá umožňuje vždy bezpečne zvládnuť všetky potenciálne sa vyskytujúce situácie. K štyrom kľúčovým oblastiam redundantnej architektúry patria brzdný systém, riadenie, napájanie prúdom, ako aj súčasti senzoričky. V tomto prípade sa okrem radarov a kamier nevyhnutne musí používať aj LiDAR. Ak sa vyskytnú situácie podmienené nedostatky jedného snímača, možno ich vykompenzovať vlastnosťami iných snímačov. Týmto dizajnom systému, ktorý je zameraný na bezpečnosť, Mercedes-Benz určuje úplne nové štandardy v oblasti automatizovaného jazdenia.

[1] Asistenčné a bezpečnostné systémy Mercedes-Benz sú len pomôcky a vodiča nezbavujú jeho zodpovednosti. Ten by mal dodržiavať pokyny v návode na obsluhu a mal by brať do úvahy v ňom popísané hranice systémov.

-mz-



Volkswagen Golf III. – do tretice všetko dobré: **VARIANT**



◀▼ Obr. 1
Trojverová verzia VW Golf III.



V minulých číslach sme popísali zrod legendy VW Golf I., ktorý Giugiaro stvoril v roku 1974 ako nástupníka kultového VW Beetle. V roku 1983 pod vedením vtedajšieho šéfa dizajnu VW Herberta Schäfera uzrel svetlo sveta VW Golf II. Schäfer nový Golf trochu zaoblil a decentne natiahol do každej strany. Veľké kruhové svetlá v plochej prednej maske a široké C-stĺpiky zoslali zachované. Z Golfu II. sa stal väčší a „dospelejší“ automobil. Za 17 rokov produkcie Golfu I. a II. zišlo z liniek približne 13 miliónov hatchbackov a kabrioletov. No do „puzzle“ s názvom Golf stále chýbal jeden väčší dielik. Áno, prvá ani druhá generácia nepriniesla svetu kombík, vo Volkswagene nazývaný Variant. VW Variant prišiel až s treťou generáciou VW Golf. A trh sa dočkal aj „nového“ kabrioletu, keďže dvojkový rad kabriolet nepriniesol.

VW Golf III. (1991-1997)

Dizajnovu sa na Golfe III (Obr. 1) podieľal šéfdizajnér VW Herbert Schäfer a J Mays, americký priemyselný dizajnér, ktorý v tom čase pracoval v AUDI AG v Ingolstadte, patriacom do koncernu Volkswagen. O tretej generácii sa Schäfer vyjadril takto: „V druhej generácii sme Golf zväčšili, nainštalovali sme výkonnejšie motory a zlepšili jazdné vlastnosti auta. V tretej generácii sme dali prednosť dizajnu. Dospeli sme k tvaru, ktorý je typický pre Golf, vyzaruje kvalitu a bezpečnosť.“ Charakteristickým znakom bola mierne klinovitá karoséria so stúpajúcou linkou na boku karosérie, ktorá spájala horné okraje predných a zadných svetiel. Ďalšími charakteristickými črtami boli integrované masívne nárazníky a ešte nápadnejší C-stĺpik. Golf III upustil od kruhových svetiel. V podstate krajné oválne reflektory spojil s vnútornými kruhovými, ktoré mali verzie GTI pod oválne krycie sklo (Obr. 2). Každopádne, ostala zachovaná DNA, ktorú Golfu vpečatil Giugiaro. Ktokoľvek auto uvidel po prvýkrát, nemohol ani na chvíľu zapochybovať, že je to ďalší evolučný stupeň VW Golf. Dĺžka novej generácie Golfu narástla na 4074 mm. Golf prvýkrát prekročil dĺžku štyroch metrov. Šírka sa zväčšila na celkových 1695 mm a výška sa zastavila na 1422 mm. Auto bolo postavené na rázvore náprav 2475 mm.

Uvedením tretej generácie Golfu v auguste 1991 Volkswagen ohlásil novú éru bezpečnosti automobilov v tejto triede. Golf III bol prvým

zo série, ktorý mal od roku 1992 predné bezpečnostné vankúše, pričom veľký pokrok v oblasti konštrukcie karosérii viedol aj k výraznému zlepšeniu nárazových testov. Možno povedať, že VW Golf bol príkladom úrovne pasívnej bezpečnosti. Bezpečnejšie vozidlo bolo v očiach zákazníkov dôveryhodnejšie.

S Golfom III sú spojené aj mnohé ďalšie mílniky. V Golfe III debutovalo mnoho nových prvkov: prvý šesťvalcový motor (VR6), tempomat, prvý oxidačný katalyzátor pre vznietové motory (1991), prvé vznietové motory s priamym vstrekaním (TDI v roku 1993 a SDI v roku 1995) a prvé bočné bezpečnostné vankúše (1996). V septembri 1996 sa ABS stalo štandardnou súčasťou všetkých modelov Golf. V roku 1993 predstavil Volkswagen nový kabriolet založený na Golfe III, nový model s pohonom všetkých kolies (Syncro II) a prvý Golf Variant (kombi). O rok neskôr, v máji 1994, oslavoval Volkswagen výrobu 15-miliónového Golfu. Výroba tretej generácie Golfu sa skončila v roku 1997. Vráťane všetkých derivátov sa celkovo vyrobilo 4,83 milióna vozidiel tretej generácie, čiže 0,81 milióna vozidiel ročne. Po ukončení výroby Golfu III sa počet vyrobených Golfů všetkých troch generácií zastavil na čísle 18,1 miliónov vozidiel.

V interiéri sa odohrali taktiež dizajnové zmeny (Obr. 3). Vnútro obohatila zakrivená prístrojová doska s vyššou stredovou konzolou naklo-



◀▲ Obr. 2
Charakteristické črty predného a zadného svetla VW Golf III



◀▼ Obr. 3
Dve rôzne vyhotovenia interiéru VW Golf III



nenou smerom k vodičovi. Prístrojový panel si zachoval usporiadanie so štyrmi ciferníkmi, no automobilka predstavila v spodnej časti väčších kruhových prístrojov malé LCD displeje, na ktorých sa zobrazoval nájazd kilometrov, čas, vonkajšia teplota, atď. Začiatkom roku 1993 uzrel svetlo sveta VW Golf Variant (Obr. 4). Týmto modelom sa Golf dotiahol na konkurenčný Ford Escort Turnier a Opel Astra Caravan. Diera v portfóliu modelov Golf bola vyplnená. Model Variant dostal po bokoch primerane veľké tretie bočné okná a veľké zadné veko zasahujúce po znížený okraj strednej časti zadného nárazníka. Zadné vertikálne združené svetlá jemne zasahovali do bokov zadného veka, takže bol zabezpečený veľký vstupný otvor úložného priestoru pre batožinu resp. materiál. Strechu po bokoch lemovali pozdĺžne nosiče strešného nosiča, na ktoré sa dali namontovať priečniky. Golf Variant sa stal obľúbencom nielen mladých viacadetných rodín, ale aj drobných podnikateľov, obchodníkov a remeselníkov. Na tom istom rázvore náprav ako hatchback, teda 2475 mm, bolo postavené aj kombi, no jeho celková dĺžka bola 4340 mm, šírka ostala zachovaná na 1695 mm a výška dosiahla 1430 mm. Hmotnosť vozidla sa pohybovala od 1160 kg po 1455 kg podľa použitého motora a výbavy. Veľkosť batožinového priestoru dosahovala od 466 litrov (Obr. 5) po 1428 litrov pri sklopení druhého radu sedadiel. Pre porovnanie, batožinový priestor hatchbacku bol 330 litrov. Variant mal dostatočný batožinový priestor na „podnikanie“ a primeranú dĺžku a „pôdorys“ na manévrovanie v meste.

Zážihové motory

Základným motorom bol radový atmosférický osemventilový štvorvalec s objemom 1391 cm³, s výkonom 44 kW (60 k) a krútiacim momentom 107 Nm pri 2800 ot./min. Golf s týmto motorom jazdil na pneumatikách rozmerov 175/70 R13 a konzumoval okolo 7 l/100 km. Jeho maximálna rýchlosť bola 157 km/h a z 0 na 100 km/h

akceleroval za 16 sekúnd. V roku 1995 ho nahradil rovnako „atmosférický“ motor s objemom 1390 cm³, s rovnakým výkonom ako predošlý motor, ale so zväčšeným krútiacim momentom na 116 Nm pri 2800 ot./min.

VW Golf poháňali aj dva 1,6-litrové atmosféricky plnené modifikácie, ktoré mali rovnaký základ, zdvihový objem 1598 cm³. Motor z roku 1992 mal výkon 55 kW (75 k) a krútiaci moment 128 Nm pri 2400 ot./min a modifikácia z roku 1995 mala rovnaký výkon, ale krútiaci moment narástol na 135 Nm. Vozidlo s ním mohlo uháňať rýchlosťou 168 km/h a na 100 km akcelerovalo za 13,4 sekundy. Vozidlo malo 5-stupňovú prevodovku a obuté bolo do pneumatík s rozmermi 175/70 R13. Spotreba sa pohybovala okolo 7,2 l/100 km.

V roku 1994 pribudla do portfólia motorov 1,6 l (1595 cm³) 8-ventilová verzia s výkonom 74 kW (100 k) a krútiacim momentom 140 Nm pri 3500 ot./min. O tieto hodnoty sa postaralo vstrekanie MPI Bosch. „Maximálka“ narástla na 188 km/h a vozidlo akcelerovalo z pokoja na 100 km za 11,2 sekundy. Výkon si vyžiadala aj väčšia spotreba, ktorá bola 7,9 l/100 km. Lepšiu trakciu zabezpečili pneumatiky s rozmermi 195/50 R15.

Golfy sa dodávali aj s motormi so zdvihovým objemom 1781 cm³, výkonom 55 kW (75k) a krútiacim momentom 140 Nm pri 2500 ot./min a druhá verzia mala výkon 66 kW (90 k) a krútiaci moment 145 Nm pri 2500 ot./min.



◀◀ Obr. 4 VW Golf III Variant

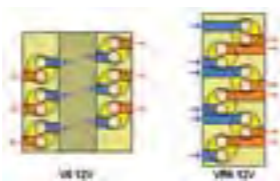


◀ Obr. 5 Porovnanie úložného priestoru VW Golf III hatchback a Variant

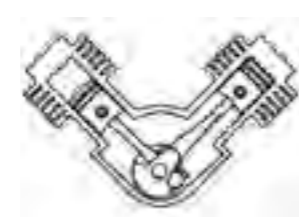
Zaujímavé boli dvojlitrové motory, ktoré mali zdvihový objem 1984 cm³. Prvá verzia mala výkon 85 kW (115 k) a krútiaci moment 166 Nm pri 3200 ot./min. Golf GTI s ním uháňal rýchlosťou 196 km/h a na 100 km akceleroval za 10,4 sekundy. Tento výkon si vyžadoval obutie do pneumatík s rozmermi 205/50 R15. Priemerná spotreba stúpala na 8,1 l/100 km.



◀▲ Obr. 6 VW Golf Mk3 GTI



◀◀ Obr. 7 Porovnanie klasického V usporiadania valcov a riešenie VR6 (12-ventilové šesťvalce)



„Ostrejší“ a 16-ventilová verzia atmosférického dvojlitra (1984 cm³) ponúkala výkon 110 kW (150 k) a krútiaci moment 180 Nm pri 4800 ot./min. Vozidlo s ním prekročilo 200-kilometrovú rýchlosť, konkrétne 215 km/h. Čas akcelerácie z 0 na 100 km/h klesol pod 10 sekúnd, na 8,3 sekundy a spotreba stúpala na 8,5 l na 100 km.

Dvojlitrové motory sa väčšinou udomácnili pod kapotami verzií GTI (Obr. 6). Okrem toho, že modely GTI mali nízko profilové 15-palcové pneumatiky široké 205 mm, mali aj o 15 mm nižší podvozok, plastové kryty lemov blatníkov a čierne plastové lišty po boku karosérie. Interiér mal bohatšie farebné čalúnenie sedadiel, športový volant a hlavicu preradovacej páky v tvare golfovej loptičky (Obr. 3 vpravo).

Motory VR6

Vrcholom ponuky zážihových motorov boli vidlicové motory VR6. Vyznačovali sa malým uhlom „rozvretia“ valcov, a to len 15°. Bežné „večka“ majú uhol rozvretia 45° až 90°. Tento 15° uhol spravil motor kompaktným do takej miery, že sa mohol „uložiť vpredu

naprieč“ do bežného motorového priestoru hatchbacku ako bežný radový štvorvalec. Názov VR6 pochádza z kombinácie nemeckých slov „Verkürzt“ a „Reihenmotor“, čo v preklade znamená „skrátenej radový motor“, v tomto prípade šesťvalec. Taktiež sa táto skratka spája s výrazom „Vee-Inline motor“ (Vee Reihen-VR). Kompaktnosť motorov VR6 je zobrazená na Obr. 7 v porovnaní s klasickým V-motorom. Pohľad do motorového priestoru VR6 je impozantný. (Obr. 8)



◀ Obr. 8 Pohľad do motorového priestoru VW Golf VR6



◀▲ Obr. 9 VW Golf VR6

VR6-ty sa vyrábali v dvoch objemových variantoch. Variant 2,8 l VR6 poháňal „prednokolku“ a motor 2,9 l VR6 zasa „štvorkolku“ vo VW nazývanú „Synco“. Slabší variant s objemom 2792 cm³ poskytoval výkon 128 kW (174 k) a krútiaci moment 235 Nm pri 4200 ot./min. Auto s ním mohlo uháňať rýchlosťou 224 km/h a akcelerovalo na stovku za 7,8 sekúnd. Výkon a rýchlosť mali za následok hlad, ktorý si pýtal 10,5 l benzínu na 100 km. Pneumatiky ostali 205/50 R15. Vozidlo sa stalo obľúbeným nástrojom nemeckej diaľničnej polície a často sa úspešne ponaháňalo aj s väčšími rivalmi.

Verzia VR6 s objemom 2861 cm³ mala síce výkon 140 kW (190 k) a krútiaci moment 245 Nm pri 4200 ot./min, no dynamika „štvorkolky“ sa nijako nezmenila. Maximálka ostala na 224 km/h a akcelerácia na 100 km/h klesla na 7,5 sekundy. Zväčšenie objemu a výkonu prakticky kompenzovalo väčšiu hmotnosť a väčšie odpory hnacej sústavy „štvorkolky“. Tomu zodpovedala aj zväčšená priemerná spotreba paliva, 11,1 l na 100 km.

Verzia VR6 na seba nijako nepútala pozornosť (Obr. 9). Okrem nadpisu na prednej maske, pod zadným pravým svetlom a na konci bočných listů dverí, nebolo na nej nič výnimočné. No jednu výnimočnosť mala, pekné zliatinové disky kolies od spoločnosti BBS (Obr. 9).

Vznetové motory

Volkswagen do Golfov III. generácie montoval 5 verzií „dízlov“, ktoré mali základ v motore zdvihového objemu 1896 cm³. Ich výkonné charakteristiky sa odvíjali od spôsobu vstrekovania a prípadného prepĺňania. Ponuka začínala motorom 1.9 D z roku 1992 s výkonom 47 kW (64 k) a krútiacim momentom 124 Nm pri 2000 ot./min. Bol to 8-ventilový motor s nepriamym vstrekovaním a polpracoval s 5-stupňovou manuálnou prevodovkou. Jeho spotreba sa pohybovala okolo 5,9 l/100 km v kombinovanej prevádzke. Druhá verzia atmosférického „dízlu“ z roku 1995, označovaná ako 1.9 SDI, mala navlas rovnaký výkon aj krútiaci moment, ale priame vstrekovanie Bosch

VE ho robilo menej smädným. Spotreba klesla na 5,1 l/100 km. Pri 55-litrovej nádrži výrobca uvádzal dojazd pri motore 1.9 D 932 km a pri motore 1.9 SDI až 1078 km, čo na jedno natankovanie nie je málo. Obe motorizácie dokázali vozidlu udeliť rýchlosť 156 km/h a na „stovku“ akcelerovali za 17,6 sekúnd. Tieto parametre, ale hlavne spotreba robili z „dízlových“ Golfov obľúbencom taxikárov.

Motor 1.9 TD z roku 1992 dával výkon 55 kW (75 k) a disponoval krútiacim momentom 150 Nm pri 2400 ot./min. Golf s týmto motorom dosahoval maximálnu rýchlosť 165 km/h a na 100 km/h akceleroval za 15,4 sekúnd. Kombinovaná spotreba bola 6,1 l/100 km. Predchádzajúce dva „dízlové“ modely a aj tento boli obuté do pneumatík rozmeru 175/70 R13.

Prepĺňaný motor z roku 1993 1.9 TDI mal už priame vstrekovanie a jeho výkon narástol na 66 kW (90 k) a krútiaci moment na 202 Nm pri 1900 ot./min. Maximálna rýchlosť bola 178 km/h a akcelerácia z 0 na 100 km/h prebehla za 12,8 sekúnd. Priemerná spotreba klesla na 5 litrov, takže s plnou 55 l nádržou vedel tento Golf prejsť 1100 km. Táto verzia mala pneumatiky rozmerov 185/60 R14.

Posledný model poháňaný vznetovým motorom pochádzal z roku 1996 a niesol tiež označenie 1.9 TDI, no zdokonalené turbo a vstrekovanie zlepšili výkonné charakteristiky motora. Výkon vzrástol na 81 kW (110 k) a krútiaci moment na 235 Nm. Maximálna rýchlosť vzrástla na 193 km/h a akcelerácia z 0 na 100 km/h sa skrátila na 10,8 sekundy. Rozmer pneumatík, spotreba a dojazd ostali rovnaké ako pri slabšej 66 kW verzii.

Golf III. Cabrio (1993-1998)

V roku 1994 bol predstavený aj Golf III. Cabrio, ako nástupca kabrioletu VW Golf I., ktorým Volkswagen preklenul aj druhú generáciu Golfu. Stredový oblúk v oblasti B-stĺpkov ostal zachovaný, čo robilo kabriolet tuhším a bezpečnejším. Dizajnový kabriolet pôsobil moderne a vyvážene. (Obr. 10)



◀▼ Obr. 10
VW Golf III. Cabrio



◀▼ Obr. 13
VW Golf III. Harlequin
(podľa TP vľavo žltý a vpravo zelený)



◀◀ Obr. 11
VW Vento



VW Vento (1992-1999)

V roku 1992 Volkswagen prišiel na trh so sedanom odvodeným od tretej generácie Golfu. Prekvapením bolo, že ho nenazvali Jetta ako pri predchádzajúcich dvoch generáciách, ale niesol názov Vento (Vánok) (Obr. 11). O jeho dizajn sa postaral Herbert Schäfer. Sedan bol 4400 mm dlhý, 1690 mm široký a 1430 mm vysoký. Objem batôžinového priestoru bol úctyhodných 500 litrov.

VW Golf III. A59 Prototype (1993)

Koncern Volkswagen v roku 1993 zamýšľal vstúpiť do sveta WRC. Homologizácia federácie FIA si vyžadovala vyrobiť 2500 kusov automobilov v cestnom vyhotovení. Žiaľ, k tomu nedošlo a tak sa vstup VW Golf III. do série pretekov „rally“ nekonal. To nám ale nebráni v tom, aby sme nespomenuli zopár parametrov „nadupaného“ Golfu

(Obr. 12). Dvojlitrový šestnásťventilový motor prepĺňaný turbodúchadlom Garret ponúkal výkon 202 kW (275 k) a krútiaci moment 370 Nm pri 3500 ot./min. Výkon bol prenášaný na všetky štyri kolesá. Veľký výkon a pomerne ľahká konštrukcia auta (1373 kg) garantovali akceleráciu na rýchlosť 100 km za 5 sekúnd. Vozidlo malo pneumatiky rozmerov 225/45 R16. Maximálna rýchlosť vozidla bola 270 km/h. Nakoniec boli vyrobené len dva exempláre tohto špeciálu.



◀◀ Obr. 12
Špeciál VW Golf III.
A59 Prototype (1993)



Záver

VW Golf III. sa dočkal titulu „Automobil roka“ v roku 1992. Druhým v poradí bol vtedy Opel Astra a tretím Citroen ZX. Konečne sa dočkal prvenstva po tom, čo Golf I. obsadil v ankete v roku 1975 druhé miesto, kedy ho predstihol Citroen CX. V roku 1984 skončil Golf II. v ankete Automobil roka na treťom mieste, kedy ho predbehol druhý Peugeot 205 a prvý FIAT Uno. Titul Automobil roka získal VW Golf III. až na tretí pokus v roku 1992. Bolo to prvýkrát vôbec čo Volkswagen túto anketu vyhral.

V tých rokoch bolo moderné vytvárať rôzne menej početné „edície vozidiel“ s príplatkovou výbavou. Niesli označenia ako Highline, Coast, Sport, Classic, Ryder, Henri Leconte, Match, atď. Počas 90-tych rokov Volkswagen sponzoroval koncerty troch známych rockových kapiel a tak v roku 1994 vznikla edícia „Pink Floyd“, v roku 1995 „Rolling Stones“ a v roku 1996 edícia „Bon Jovi“. Pozornosť si zaslúži aj edícia „Harlequin“ (Obr. 13), ktorá začala tak, že na 4 jednofarebných autách rôznych farieb (Tornado Red, Ginster Yellow, Chagall Blue, and Pistachio Green) zidených z linky boli vzájomne zamenené ľahko odnímateľné dielce (dvere, kapota, zadné veko, nárazníky, mriežka chladiča a blatníky). Dialo sa to v montážnom závode Puebla v Mexiku, kde boli vyrobené všetky „Harlekýny“ (Obr. 13). Takto vzniknuté vozidlá mali v „technickom preukaze“ zapísanú farbu karosérie



s nevymeniteľnými dielcami, teda farbu postrannice (viditeľná časť podbehu, C-stĺpik) a strechy. Harlekýny pochádzajú z modelového roku 1996 a bolo ich vyrobených približne 275 kusov. VW Golf III. sa okrem Nemecka (Wolfsburg), Mexika a Južnej Afriky vyrábala aj na Slovensku, v Bratislave.

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

LITERATÚRA:

- [1] ultimateSPECS, Golf 3 models, <<https://www.ultimatespecs.com/car-specs/Volkswagen/M525/Golf-3>>
- [2] Almost Car Reviews, Review: VW Golf III (1992 – 1997), <https://almostcarreviews.com/2022/09/29/review-vw-golf-iii-1992-1997/?utm_content=cmp-true>
- [3] VW Newsroom, Models, Golf, Countdown to the new Golf: Golf Mk3 – a pioneer in safety systems, <<https://www.volkswagen-newsroom.com/en/press-releases/countdown-to-the-new-golf-golf-mk3-a-pioneer-in-safety-systems-5446>>
- [4] Auto&Design, Volkswagen Golf gti, The design of the eight generations, <<https://autodesignmagazine.com/en/2020/05/volkswagen-golf-gti-the-design-of-the-eight-generations/>>
- [5] VW Newsroom, Album, Models, Safety wins: Golf III – 1991 to 1997, <<https://www.volkswagen-newsroom.com/en/40-years-of-golf-2666/safety-wins-golf-iii-1991-to-1997-2688>>
- [6] wikipedia, Volkswagen Golf Mk3, <https://en.wikipedia.org/wiki/Volkswagen_Golf_Mk3>
- [7] wikiwand, Variant, Volkswagen Golf Variant, <https://www.wikiwand.com/en/Volkswagen_Golf_Variant>
- [8] Golf Mk 3: Establishing an icon, 1992-1998, <<https://www.volkswagen.co.uk/en/life/magazine/vw-golf-evolution/mk-3-establishing-an-icon.html>>
- [9] startstop.sk, História mohla byť úplne iná. Volkswagen Golf Mk3 WRC sa sériovej výroby nedočkal, <<https://www.startstop.sk/retro/79930/historia-mohla-byt-uplne-ina-volkswagen-golf-mk3-wrc-sa-seriovej-vyroby-nedockal/>>

Spomienky syna dizajnéra na dianie v bratislavskej vetve Tatry Kopřivnice

(druhá časť)

V „našom“ VMV BAZ postavili dodávky a ja už ako školák som si uvedomoval, že éra prvorepublikových karosárov, ktorí si pred svoje výtvy pri fotografovaní dávali tabuľky s názvom karosárne, kde auto postavili, bola oveľa krajšia.

V 70. a 80. rokoch sa v BAZ rozprávalo len o kolektívnej práci a ako zvedavé chlapča som sa otca dookola vypytoval, kto robil to či ono. Trpezlivo mi vždy vysvetľoval, že išlo o kolektívnu prácu, a napokon som sa od cudzích ľudí dozvedel, že aj dodávky Prasopes a Sviňoďas dostali prezývky preto, lebo každú časť auta robil niekto iný. Tieto mená dodávkam vymýšľali ľudia, ktorí sa nepodieľali na dizajne.



T-603 X-1



Oveľa jednoduchšie bolo obdobie spolupráce s Tatrou, keď slovo dizajn používalo iba zopár jednotlivcov, lebo v tom čase sa cudzie slová nevyskytovali tak často ako dnes a automobily stavali karosári po našom. Moje otázky čoraz častejšie smerovali k rokom hľadania ideálneho tvaru dôstojného nástupcu šesťstotrojky. V druhej polovici roku 1963 Ing. Mičík nariadil môjmu otcovi, Jánovi Oravcovi st., vybrať jeden zo 150 návrhov, ktoré mal vo svojom pracovnom zošite a o ktorom bol presvedčený, že splní zadanie úlohy: **postaviť veľkú reprezentačnú limuzínu.**

Praxou poučený otec vedel, že kvôli jeho návrhom nebude nikto v najbližšej päťročnici vyrábať nové reflektory, preto začal pracovať na sklápacom mechanizme ukončenom oceľovým lankom pod prístrojovou doskou, vďaka ktorému by svetlá nenarúšali tvar automobilu. Ing. Mičík bol návrhom nadšený. Otec chcel ešte aj kľučky otvárania dverí schovať do prelisu na dverách. Kope hliny dával rozmer a tvar v mierke 1 : 1 a spolu s Ing. Tiborom Sýkorom máčali vo vode staré deky, ktorými na noc prikrývali model, aby im do rána hlina neuschla. Ing. Mičík pozval do Bratislavy Ing. Jaroslava Hausmana, šéfredaktora časopisu Svět motorů, aby mu predviedol novú šesťstotrojku. Obaja

posudzovali výšku prelisu na dverách. Otec im vyhovel a hranu posunul vyššie. Nato spoločne usúdili, že je vysoko, a tak otec posúval hlinu nižšie a nižšie, čo sa im takisto nepáčilo. Ing. Hausman si od otca požičal špachtľu a chcel posunúť vrchnú krivku pontóna karosérie, až sa mu hlina začala namotávať na špachtľu. Vtom sa pozabudol a ruky špinavé od hliny si utrel do nohavíc svojho obleku. Výšku prelisu napokon nechali na otca.

Čoraz častejšie sa začali ozývať hlasy kritikov, že takýto mechanizmus reflektorov nebude v zime fungovať a kapota motora je údajne krátka, preto sa ťažko budú vymieňať sviečky, čo by sa podľa otca dalo vyriešiť technologickými otvormi za operadlami zadných sedadiel; tie by zabezpečili veľkorysý prístup k motoru. Ing. Mičík označil tento projekt ako X-1 a do tímu prizval uznávaného dizajnéra Ing. arch. Otakara Diblíka, ktorý ponuku rád prijal aj preto, lebo vedel, že v Bratislave pracuje Jano Oravec, a to bola pre neho záruka príjemne strávených dní i v šialenom pracovnom nasadení. Obaja, už dlhé roky priatelia, stáli nad hlinou X-1, začali odstraňovať všetky kritizované prvky a zároveň využili tú istú kopy hliny na stavbu druhého projektu X-2. Ing. arch. O. Diblík navrhol negatívne skloniť zadné okno, čím sa predĺžila zadná kapota –, a hneď bol lepší prístup k motoru. V krátkom čase vznikol druhý laminátový model 1:1 a Ing. Mičík prikázal veľké



T-603 X-2



laminátové makety nastriekať rovnakou modrou farbou z dôvodu ľahšej orientácie pri posudzovaní ich konečného tvaru.

Ján Oravec už dávnejšie zhotovil model X-1 v mierke 1:10, ktorý mal pontón karosérie v tehlovej farbe a strechu v tmavohnedej. Nárazníčky urobil z mosadze a tento desiatinkový model bol aj vďaka svojej farebnej kombinácii taký pekný, že sa v porovnaní s ostatnými X-kami dalo objektívne ťažko vybrať víťaza.

V hektickej atmosfére a snahe vyhovieť názorom ľudí, ktorí si vtedy ešte nevedeli predstaviť Tatru hranatých tvarov, sa vďaka iniciatíve Ing. Tibora Sýkora pontón karosérie X-3 postupne zagulatil, až nakoniec vznikla zlátnina tvarov, ktorá, žiaľ, nemala šancu na úspech, o čom všetci vedeli, len chceli vyhovieť Ing. Mičíkovi.

Práce na prvom modeli X-1 trvali skoro 3 týždne, pričom X-3 bola hotová za týždeň. Ing. arch. Otakar Diblík si do Bratislavy priniesol už z domu z Brna vlastný návrh. Pomenoval ho Kryštál, a ten automaticky zaradili do užšieho výberu pod označením X-4. Sám Ing. arch. Diblík sa neskôr vyjadril, že síce išlo o pekné a tvorivé nasadenie, ale nič sa napokon nezrealizovalo.

Šesťstotrojka mala motor vzadu, a tak by ani Kryštál nespĺňal kritériá Tatry. O kalendárny rok neskôr prišiel Renault s modelom 16, a to bolo pre Ing. arch. O. Diblíka zadostučinenie.

V decembri 1963 si Ing. Ján Cina doma po večeroch a nociach kreslil vlastnú predstavu o tvare novej Tatry, lebo sám sa nestotožňoval s tvarom všetkých štyroch makiet X-1 až X-4. Len čo Ing. Mičík uvidel návrhy Ing. Jána Cinu, rozžiarila sa mu tvár a zvolal: „Janko, na toto som čakal!“

Ing. Mičík nariadil urýchlene vyhotoviť model 1:10 a maketu 1:1. Návrhu priradil označenie T-603 X-5. Netrvalo dlho, a v roku 1964 stálo na dvore päť laminátových škrupín rozličných návrhov tvarov novej šesťstotrojky v mierke 1:1. Ing. Tibor Sýkora všetky dotiahol do dokonalosti a vyzdobil svetlami, nárazníkmi a kľučkami dverí, ako vidieť na fotografiách. Nakoniec komisia vybrala maketu s označením X-5 ako najlepší tvar a rozhodla o postavení funkčného vzoru. Ing. Ján Cina mal nakreslené návrhy celého modelového radu verzie kupé, STW a aj predĺženú prehladkovú limuzínu.

Pán Stano Moncman s páni Ottom Ganóczym a Milanom Zúbekom pracovali na výkresovej dokumentácii. Ešte dnes cítim v nose vôňu červeného interiéru striebornej Simcy 1501 špeciál pána Stana Moncmana a rád si spomínam na dlhé debaty v jeho stupavskej garáži. Takto medzi štyrmi očami som počúval o Ing. Mičíkovi, ktorý už vtedy podpisoval všetky výkresy, čo chlapci nakreslili, lebo oddeleniu šéfoval, a tak práca, ktorú vytvoril kolektív, bola jeho, lebo on bol ve-

dúci kolektívu! Konštruktéri mu neraz prišli odprezentovať riešenia problémov, ale zakaždým si vypočuli známu vetu: „Preboha, kde ste to videli?“ Na druhý deň im Ing. Mičík na porade vysvetľoval, čo mu v noci napadlo a ako by on navrhol vyriešiť problém. Prítom použil riešenia navrhnuté podriadenými. Pán Moncman mi rozprával o atmosfére, keď vznikli dve skupiny zamestnancov. Jedna drukovala Hranáčom, ako prezývali Oravca s Diblíkom, a druhá Gulatákom, teda Janovi Cinovi. Otec tomu nevenoval pozornosť a myslel si, že v tých časoch boli medziľudské vzťahy veľmi dobré, všetci traja spomínaní autori návrhov medzi sebou nikdy nesúperili, ale navzájom sa podporovali. Všetkým šlo len o X-ku a jej dokonalosť, napriek tomu sa našli kolegovia, ktorí X-5 prezývali Vačnatec.

X-ka bola ešte len na výkresoch v konštrukcii, a už sa Ing. Mičík snažil ovplyvňovať jej tvar. Nariadil presunúť hornú čiaru pontónu karosérie po celej dĺžke najprv nižšie. Keď to konštruktéri prekreslili, tak ju bolo treba opäť zdvihnúť vyššie, až otec povedal, aby sa na to vykašľali (to som napísal slušne), a šiel uvariť kávu. Po kávovej prestávke nanovo zavolali pána inžiniera, a ten uznanlivo usúdil, že hneď je to lepšie.

Neskôr prišlo k výmene názorov medzi Ing. Mičíkom a Ing. Cinom a tesne pred dokončením konštrukčných prác Ing. Ján Cina kolektív opustil. Nahradil ho pán Ivan Schuster. Vedúci konštrukcie karosérií – pán Fridrich Hudec – oznámil môjmu otcovi, že ho neminie práca na prístrojovej doske. Na jednej z porád v minulosti sa ešte s Ing. Cinom dohodli, že ak sa niekedy v budúcnosti budú robiť nejaké zmeny, tak iba v duchu tvaru tohto vozidla, ale o tom už Ing. Mičík nechcel viac počuť. Na autosalóne v zahraničí videl prístrojové dosky v stánkoch Alfa Romeo a Porsche. Prospekty ukázal môjmu otcovi, a tomu neostalo nič iné iba prístrojovú dosku dokončiť k spokojnosti Ing. Mičíka. Ďalšie práce na T-603 X-Cupé prideli Ing. Mičík Jánovi Oravcovi a T-603 X-STW Fridrichovi Hudecovi, a to v druhej polovici roka 1966. Pán Fridrich Hudec vždy snívaj o tom, že si raz sám postaví vlastnú karosériu, hoci aj na podvozku Chrobáka, a auto vystaví na Turínskom autosalóne, kde bude zo stropu visieť tabuľka s jeho priezviskom Hudec.

Pamätám si na debatu v petržalskej garáži u pána Antona Ortha (vedúceho sústružníckej dielne), ako spomínal pisanku, ktorú zaviedol môj otec, keď sa už auto v dielni stavalo. Každý, kto išiel okolo a chcel, mohol do zošita zaznačiť svoje pocity. Keby mal niekto dojem, že v X-ke je málo miesta, určite by to do písanky vtedy zapísal. Nakoniec sa tieto debaty vždy zvrtili na spomínanie na roky ich mladosti, keď boli v našom meste tri lodenice. Viedenským veslárom, ktorí sa spustili po toku Dunaja do Bratislavy, sa nechcelo veslovať nazad do Viedne proti prúdu rieky, a v našich lodeniach sa vtedy našlo dosť športovcov, ktorí si s radosťou sadli do osemveslíc a takmer každú nedeľu ich

odveslovali do Viedne. Za to dostali peniaze na električku domov, ktorá v tých rokoch premávala z Petržalky do Viedne a nazad, a prv než sa pobrali späť, dali si na obed v Prátri rezeň. Ich generácia si nevedela predstaviť nedelňajší obed bez viedenského rezná.

V roku 1964 sa podarilo usporiadať pre zamestnancov bratislavskej Tatrovky zájazd na Turínsky autosalón, kde v stánku automobilky Maserati vystavovali nové Quattroporte. Celebritnému zákazníkovi, ktorý sa z neho práve chystal vystúpiť, na ňom otvorili šoférove dvere. Vo chvíli, keď sa iránskemu vládcovi Mohammadovi Rezá Šáh Pahlavimu všetci klaňali, môj otec využil zlomok sekundy a sadol si v mihu za volant vozidla na miesto, z ktorého pred okamihom vstal šáh, a to zbadal Ing. Mičík. Len čo uvidel modrú metalízu karosérie a interiér v bielej koži, bolo rozhodnuté o farbe X-ky. Čalúnnický majster Gottfried Hochschorner teda ušil interiér z bielej kože, a vždy keď sa zašpinil, musel ísť na príkaz Ing. Mičíka sedadlá očistiť. S jeho nezameniteľným prešporským dialektom šomral a nadával na toho, kto vymyslel dať do auta biele sedadlá.

Ing. Mičík poslal pána Ďusa Reimana kúpiť do Viedne kolesá na X-ku. Vedel, že pán Reiman, ktorý pracoval v podniku ako nákupčiar, pochádzal zo starej prešporskej zámočnickej rodiny a jeho estetické cítenie by mu mohli závidieť aj dizajnéri. Ešte ako zámočník vyrábala zámky a celé kovania na brány Grasalkovičovho paláca a v šatníku mal sedem sivých oblekov (ako dní v týždni) od najsvetlejšej holubičej až po najtmavšiu grafitovú.

V čase, keď ešte nikto netušil, či sa X-ku podarí dokončiť načas, usporiadal Ing. Mičík v bratislavskom PKO stretnutie s novinármi na jej prezentáciu. Vo chvíli, keď z auta strhli plachtu a Flexarety novinárov začali cvakať, môj otec ešte kolenom dotlačal X-ku na javisko, aby to vyzeralo, že sa auto hýbe. Ing. Mičík za volant X-ky nikdy nikoho nepustil a jazdil s ňou len on sám. Veľa ráz sme doma u Hybáčkovcov rozprávali o tom, ako Mičíkovi v Kopřivnici vedenie podniku znieslo X-ku pod čiernu zem. Zadanie úlohy – postaviť veľkú reprezentačnú limuzínu – vraj nedodržel, lebo X-ka bola menšia ako stará T-603. Predstavoval som si, ako sa asi cítil a čo prežíval. Všetci vraveli, že nasrdený Ing. Mičík nechal X-ku v Kopřivnici a do Bratislavy sa vrátil vlakom. Tri mesiace sa s nikým nerozprával a nakoniec so vztyčenou hlavou a profesionalitou manažéra zadal úlohu pokračovať v práci na projekte T-603 X-Cupé. Aj keď si už všetci šuškali, že z X-ky nič nebude, Janko Oravec odovzdal konštruktérovi Ivanovi Schustrovi celú zložku návrhov ďalších úprav zadných blatníkov a uloženia koncových svetiel nad a pod zadným nárazníkom. Písal sa už rok 1967 a ako pán Schuster sám o sebe napísal na zadnú stranu obálky knihy



Vývoj motorových vozidiel, „významne sa podieľal na modernizácii osobného automobilu Tatra s označením T-603 X“. Čo sa však už dalo modernizovať na vtedy najmodernejšom aute? Naši modelári postavili v stolárskej dielni celodrevený model 1:1 a úprava zadných blatníkov stačila, aby vzniklo z X-ky na pohľad iné auto. Pán Gustáv Krajčo na maketu nastriekal bielu farbu.

Kolektív pracujúci na úpravách motora Tatry 138 napríklad aj pri spaľovaní zmesi nafty, benzínu a petroleja, ktorých dávkovanie sa nastavovalo na vstrekovacom čerpadle, viedol Ing. Miloš Sís st. Pán Ivan Poplavský hľadal vhodný materiál, ktorý by vydržal na sedlách ventilov. Ing. Fero Štefánik ako výkonný konštruktér tvoril rôzne nadstavby. Tu si dovoľm upozorniť, že Ing. Mičík nebol typický „výrobár“. Práve naopak – vždy chcel robiť vývojovú prácu a dal dokopy tím konštruktérov, ktorý bez predchádzajúcich skúseností postavil pred úlohy, aké na Slovensku nikdy predtým nik neplnil. Ing. Mičík dokázal všetkých vždy presvedčiť o schopnostiach slovenských konštruktérov postaviť auto. Presvedčil nielen konštruktérov, predstaviteľov socialistického Československa, ale aj Talianov v automobilke Alfa Romeo a jeho seriózne vystupovanie položilo základy, na ktorých boli vypracované zmluvy. Taliani poslali do Bratislavy súčiastky na 25 motorov a skúšali, ako ich Bratislavčania budú vedieť poskladať. Nikto netušil, že tie motory dal dokopy pán Miro Hybáček takmer sám. Napokon šiel niekto do Talianska prevziať tri automobily vo farbách talianskej zástavy. Dohoda o výrobe typu s najslabším motorom bola už na spadnutie, lenže podmienky v zmluvách sa ukázali pre socialistickú ekonomiku ako nesplniteľné. Pri nedostatku devízových prostriedkov potrebných na nákup náhradných dielcov od kapitalistických dodávateľov (napríklad brzdy) to neprichádzalo do úvahy.

V rokoch 1969 a 1970 sa Ing. Mičík pokúšal o podobnú spoluprácu s automobilkou Renault, pričom by nám Francúzi poskytli celú výrobnú linku na Renault 6, a my by sme dodávali iba sklá a pneumatiky. Neskôr sa rokovalo o výrobe typu Furgon, ale ani tie zmluvy sa neukázali výhodné pre Československo. V tých rokoch ešte ani v Európe nebolo dosť výrobcov, ktorí by vedeli dodávať napríklad homokinetické kľby. A aj keď všetky pokusy o vytvorenie automobilky zlyhali, Ing. Mičík neúnavne presviedčal vplyvných súdruhov rečníciach o industrializácii Slovenska, až napokon vďaka nemu vláda prijala rozhodnutie o výstavbe automobilky na Slovensku, konkrétne v Bratislave, a neskôr rozhodnutie o spolupráci s AZNP Mladá Boleslav. Keď sa môj otec už konečne vrátil zo služobnej cesty, v kuchyni veru nevoňali Štramberské uši, lebo už nechodil do Kopřivnice, ale do Mladej Boleslavi.



T-603 X-3



T-603 X-4

Do BAZ sa nakúpili veľké lisy, lisovacie náradie, ba aj veľké sedemmetrové rysovacie dosky. Všetky tieto nadmerné investície dávali ľuďom nádej, že tu raz bude stáť veľká fabrika na plánovanú výrobu typu Škoda 720 s objemom motora 1500 cm³. Bratislavskí konštruktéri chodievali do Mladej Boleslavi, kde sa konštruovala Škoda 760, a postupne sa tam vystriedali skoro všetci. Pre Mladú Boleslav robila i skupina klampiarskych majstrov okolo Ľudovíta Limpára a Lalínko Limpár, ako ho všetci volali, vychoval ďalšiu generáciu klampiárov, ktorí vedeli v ruke vykopať z plechu aj Krista na kríži, ako sa vtedy hovorievalo.

„Náš“ Automotoklub BAZ Bratislava usporadúval preteky automobilov do vrchu na Pezinskú Babu, a keď už uzavreli trať a otec mal popri práci v tlačovom stredisku na mňa chvíľu čas, šli sme sa pozrieť na novú Taturu 613, s ktorou prišli uzatvárať trať príslušníci VB. Obdivovali sme Tatričku čiernej farby, keď k nám odrazu pristúpil Ing. Mičík s nejakou otázkou, na ktorú mu otec odpovedal protiotázkou: „Tak čo, pán inžinier, teraz už môže byť Tatra hranatá?“

V mojej detskej hlave sa začali pomaly ukladať vypočuté príbehy a aj otec si všimol, že musí dávať pozor, ako odpovie na moje otázky. Na dovolenke cestou na Jaltu, kam náš automotoklub v roku 1978 zorganizoval zájazd, som s malým Hubekom so záujmom hltal, čo rozprávali naši otcovia konštruktéri i podnikový právnik, ďalší člen našej výpravy. Tam som sa prvýkrát dozvedel, že aj keby nás v roku 1968 neprišli „oslobodiť“ vojská Varšavskej zmluvy, zo spolupráce s Alfou Romeo by i tak nič nebolo.

Keď konštruktérom nariadili, aby nastúpili na výpomoc na stavbu karosársko-montážneho závodu v Devínskej Novej Vsi, aj my, rodiny zamestnancov, sme prežívali, že sa stavia automobilka, a môj otec tam chodil kopať základy a betónovať. Využívať konštruktérov na takéto práce bolo možné iba za socializmu.

Konštrukcia karosérií mala ešte jedno veľké šťastie, a to bol Ing. Fero Štefánik vo funkcii vedúceho konštrukcie karosérií. Vďaka jeho inteligencii, umeniu diplomacie, a najmä odvahe si naši konštruktéri mohli sem-tam nakresliť i osobný automobil a Ing. Štefánik dokázal sprevádzať súdruhov, ktorí jediní mohli uvoľniť peniaze na vývoj nákladného alebo úžitkového automobilu s využitím pre armádu. Keď nejaký súdruh uzrel sadrové modely športových vozidiel, situáciu zachránila veta: „Chlapci sa hrajú.“ A chlapcov išlo roztrhnúť od jedu, lebo oni sa namakali, a ten, čo posudzoval všetko zo zadného sedadla Tatry, si z výsledku ich práce uťahoval. Veľa ráz som o tom opakovane počúval najmä počas piatkových večerov, keď sa u nás doma stretávala žolíková partia: Miloš Hanák a Julio Kovárik s rodinou.



V tom čase (70. roky) vytvoril len otec každoročne stovku návrhov, ktoré skončili u Ing. Mičíka v zásuvke. Na podaktoré z nich sa usmialo šťastie, lebo sa prekreslili na výkres v mierke 1:10 a vznikol aj sadrový model.

Dnes si niektorí ľudia myslia, že v čase socializmu sa v práci nepodávali také výkony ako teraz, ale za všetky spomeniem iba jednu príhodu. Keď sa Ing. Mičík vybral s rodinou na dovolenku do Juhoslávie, na druhý deň ráno sa posedenie pri káve časovo natiahlo, lebo všetci pokojne sedeli – veď šéf išiel k moru. Otca však premkol zvláštny pocit. Keďže Ing. Mičíka veľmi dobre poznal, jemne ostatným naznačil, že uňho jeden nikdy nevie, a tak všetci zmĺkli a vzápätí s otvorenými ústami zízali na dvere za otcovým chrbtom, v ktorých sa znenazdajky zjavil ich šéf. Rodinu nechal pri mori a ešte v noci sa vydal na spätočnú cestu „dovolenkovať“ do práce.

V novembri 1989 prišiel otec z práce s novinkou, že z BAZ idú na zájazd do Prahy na divadelné predstavenie. Ja som 17. novembra sledoval v správach na ORF reportáž z Prahy, ale bol som pokojný, lebo rodičov som mal mať v divadle. Po návrate mi rozprávali, ako im herci na javisku oznámili, že za takýchto podmienok nemôžu hrať, a spoločne si zaspievali československú hymnu.

V ďalších novembrových dňoch sa vo večerných televíznych debatách za okrúhlym stolom objavoval náš kolega automechanik Peter Jakvirt. V prestávkach medzi jednotlivými diskusiami som vybehol von so psom a na jednej z lavičiek som našiel plakat starého pána Klča. Nešťastne sa ma spýtal: „Janko, čo sa to robí?“ Pán Klčo, robotník z Tatrovky, bol presvedčený, že všetci ľudia si prajú socializmus. Vždy na 1. mája dal najmä novým zamestnancom do ruky červenú zástavu a pekne sa ospravedlnil, že si potrebuje zaviazat tkaničky na topánkach, a len čo sa zohol, už ho nebolo. Tatra Bratislava mala v prvomájovom sprievode vždy dosť vlajkonosičov.

My sme pred „nežnou revolúciou“ radšej chodievali do predajne Tuzex obdivovať nový tovar, a keď dostali fotoaparáty Olympus triedy OM, bol to pre mňa a otca sviatok, o švajčiarskych hodinkách ani nehovorím. Karol Horák predal svoje rádiom riadené modely a kúpil si hodinky značky Rolex. My sme to s ním prežívali a tak úprimne sme sa tešili, až sme ich kúpu oslávili čiernou kávou v kaviarni na Korze. Svet bol v tom čase jednoduchší, lebo boli iba komunisti, potom takí iba akože komunisti a katolíci. Ja ako kresťanské dieťa som netušil, že existujú ešte aj iní ľudia.



T-603 X-5

Po „nežnej revolúcii“ som behával otvárať vchodové dvere Ing. Mičíkovi oveľa častejšie ako v minulosti (dodnes nemáme zvončeky na zadnej bráne nášho domu od parkoviska). Ing. Mičík vždy potreboval nakresliť ďalšie a ďalšie návrhy, aby už ako poradca predsedu vlády prof. JUDr. Milana Čiča pre automobilový priemysel vysvetľoval na rokovaníach vlády a aj podnikateľom zo zahraničia, čo všetko vieme hneď teraz poskytnúť automobilovému priemyslu, ako sme na to pripravení a okrem iného máme i kvalifikované pracovné sily z vysokého či učňovského školstva na veľmi dobrej úrovni. Tak ako za socializmu dokázal Ing. Mičík vlievať ľuďom nádej, teraz pokračoval – a je aj jeho zásluha, že náš päť a polmiliónový národ montuje milión áut ročne. Keď však stojím vedľa dokonalého finálneho výrobku z fabriky v Devínskej Novej Vsi, nepocítujem vnútorné chvenie, že je to naše auto, tak ako sa rozochvejem pri každej šesťstotrojke alebo škodovke, na ktorej robil môj otec.

Po Milanovi Čičovi nastúpil na úrad vlády Vladimír Mečiar. Chodil po kanceláriách a kontroloval pracovníkov. Keď vošiel do miestnosti, kde sedel Ing. Mičík, svojím hrubým hlasom sa opýtal: „A tento tu čo robí?“ Bez vysvetlenia dal Ing. Mičíka z úradu vlády vyhodiť.

Keď píšem tieto riadky, vynárajú sa mi v mysli spomienky, že ako som rástol, vždy sme s Ing. Mičíkom preberali niečo primerané môjmu veku. Keď som si zlepil model lietadla Tiger Moth a on ho držal v ruke, rozprával mi, ako pristál v hustej hmle na letisku v Londýne. Skoro vždy otvoril peňaženku, akože v nej čosi hľadá, a keď sa z nej „akože“ vysypalo lepoprelo s fotkami z motocyklových pretekov a kompresorovej škodovky, ako s ňou reže zákrutu na Ecce Homo, Ing. Mičík zašomral: „Hriechy mladosti.“ Všetci sme v ňom videli niečo božské.

Naše tatrovácke srdcia ešte raz ožili vďaka Julovi Kovárikovi a prostredníctvom jeho kontaktu na podnikateľa Ing. Viliša z Ostravy sa rozbehli práce na postavení série replík automobilov Tatra, typ 52. Podvozok a kompletizáciu mala zabezpečiť spoločnosť z Frenštátu pod Radhoštěm, ibaže v poslednej chvíli „odskočila“ banka a nepodarilo sa vyrábať ani modelík Tatra v mierke 1:43. Mój otec doma v hrnčeku na sporáku vo vriacej vode vylával modulitovú 87. Odhadom nabral na prvý raz správne množstvo modulitu a prstami vytvaroval Tatričku, ktorú Julo Kovárik dokončil. Otec spomínal, že pôjdu za inžiniermi Hanzelkom a Zigmundom; chceli im dať podpísať škatuľku s autíčkom, ktoré by vyrobili, aj keď len v päťdesiatkusovej sérii. Predstava malého autička v škatuľke s podpismi známych cestovateľov bola veľmi vzrušujúca. Žiaľ, aj tento ich sen sa rozplynul.

Ing. Mičík nebol bez chyby, ale málokomu toľko ľudí kladlo polená pod nohy ako jemu. Nedá mi nespomenúť, že kádre, ktoré nahradili Ing. Mičíka, tiež nedokázali v osemdesiatych rokoch spraviť zázrak. Bol by som rád, keby všetci kritici posudzovali spomínané obdobie s ohľadom na podmienky, v akých sa vtedy pracovalo. Mladí ľudia dnes na YouTube kritizujú Škodu Garde z BAZ v Bratislave. Mrzí ma, že tvorcovia filmov nespomenuli, aké nepodarky v podobe vylisovaných plechov prichádzali od dodávateľov a že z dodaných motorov presakoval olej hneď od novoty. Pán Peter Pavlovič by vedel dlho rozprávať o podmienkach, v akých sa Škoda Garde montovala.

Často sa škriepim s mladými ľuďmi a žiadam ich, aby prestali „tlačať“ o preinvestovaných miliónoch na našu fabriku a o Nemcoch, ktorí nám vraj do roka a do dňa predviedli, ako sa vyrábajú automobily. Nemci kúpili karosársko-montážny závod v Devínskej Novej Vsi za pre nich veľmi výhodných podmienok, na čom sa zhodlo viac ľudí. Škoda, že dnes úspešní manažéri, ktorí spomínajú na svoje profesijné začiatky v BAZ v osemdesiatych rokoch, len šomrali, že ich v práci naučili iba to, ako sa čo nemá robiť, a pritom sami už vtedy neprejavili svoj veľký manažérsky talent.

Všetko, čo sa uverejnilo o vozidlách Tatra, som nosil domov. Vrchol dosiahla pekná publikácia o šesťstotrojke s oranžovou obálkou, ktorej autor Karel Rosenkranz zamenil mená tvorcov návrhov pod fotografiami technických výkresov, a dodnes netuší, čo s tým na Slovensku spôsobil. Stala sa krivda, ktorá zároveň odštartovala sériu klamlivých a zavádzajúcich článkov v rôznych motoristických časopisoch, ale aj knihách. Ešteže pod návrhom X-4 ako autora správne uviedol Ing. arch. Otakara Diblíka. Ja som už v roku 1988, keď sa po prvýkrát publikovala zavádzajúca informácia o autorstve návrhu X-ky, upozornil na ňu v liste pána Rosenkranza. Technické múzeum Tatra v Kopřivnici by sa nemalo dopúšťať podobných chýb. S Ing. Jánom Cinom sme písali všetkým autorom článkov so zavádzajúcimi informáciami a vysvetľovali, že Ing. Mičík bol vedúci! Citujem jeho vlastné slová: „Vy ste jeden orchester a ja som jeho dirigent.“ Nebol autorom ani jedného návrhu! Na to mal svojich ľudí. A autorom návrhov X-1 až X-5 nebol ani pán Ivan Schuster!

Keď švagor Ing. Cinu pán Laco Lipták videl túto krivdu, zorganizoval vo svojom bicyklovom obchode v Petržalke niekoľko stretnutí postupne nás všetkých s dizajnérom a riaditeľom Slovenského centra dizajnu Mgr. art. Marošom Schmidtom. Príbeh T-603 X ho zaujal natoľko, že za podpory J & T Banky zostavil tím dizajnérov z Vysoké školy výtvarných umení aj zo Slovenskej technickej univerzity a skupina v zložení Peter Zelman, Tomáš Malý, Juraj Mitro a Radovan Pekník, všetci z Ateliéru 116, postavili T-603 X-Cupé, rovnako ako sa to robí dnes modernými digitálnymi technológiami vo veľkých automobil-



T-603 X – funkčná vzorka

kách. Stál som nad dokonale vypracovaným modelom 1:4, z ktorého strhol plachtu sám autor návrhu Ing. Ján Cina spolu s Mgr. art. Marošom Schmidtom, vďaka ktorému projekt T-603 X-Cupé ešte stále žije, a už stačí iba poskladať jednotlivé dielce v mierke 1:1. Pandémia kovidu práce prerušila a vojna za hranicami, keď ľudia prichádzajú o končatiny, ba i o holé životy, neprispieva k dokončeniu projektu, ale práve vďaka Mgr. art. Marošovi Schmidtovi a jeho kolektívu je práca na Tatre-603 X-Cupé stále živá a Tatra v Bratislave ešte neskončila! Hoci sa tento článok iste odlišuje od ostatných o automobiloch Tatra; mne nešlo o nič iné, iba o pravdu, ktorú dnes často ľudia prekrúcajú. P. S. Nikoho nesúdím, len mi záleží na tom, aby sa tisíckrát opakovaná lož nestala pravdou. Nájdu sa však stále ľudia, čo s pokojným svedomím publikujú fotografie, ktoré pred rokmi zabudli vrátiť, a pod nimi uvedú svoje priezvisko. V Múzeu dopravy v Bratislave nezabudli, ako tam zamestnali bývalého pracovníka spoločnosti Mibra, aby skatalogizoval pozostalosť po Ing. Ivanovi Mičíkovi, a on si z múzea pomaly odniesol všetko, čo sa mu hodilo. A ďalší si privlastnil sadrové modely aj formy Tatroviek, ktoré mal Ing. Mičík v garážach svojho podniku Mibra. Vieme, o koho ide, a preto by bolo lepšie, keby tie modely aj s formami venoval Múzeu dopravy v Bratislave.



T-603 X na ceste – fotografia Jána Oravca st., ktorú urobil fotoaparátom EXA II.a, ktorá sa mu ako mnohé iné fotografie nikdy nevrátila.

TECHNIKA

Systém Mercedes-Benz DRIVE PILOT získal certifikát v Kalifornii

Systém Mercedes-Benz DRIVE PILOT získal certifikát v Kalifornii Mercedes-Benz získal od úradov amerického štátu Kalifornia certifikát na automatizované jazdenie podľa SEA stupňa 3. Vďaka tomu je Mercedes-Benz prvým a jediným výrobcom automobilov na svete, ktorý smie zaviesť systém so stupňom 3 v najľudnatejšom štáte USA. Na americkom trhu bude systém DRIVE PILOT dostupný v modelovom roku 2024 ako mimoriadna výbava pre modely Triedy S a EQS. Prvé vozidlá pre zákazníkov sa predbežne začnú expedovať koncom roka 2023. Každý štát v USA vyžaduje samostatnú certifikáciu. Americký štát Nevada už v januári 2023 potvrdil, že systém je v súlade s tamojšími ustanoveniami. Výrobca vozidiel Mercedes-Benz zamýšľa, že bude systém DRIVE PILOT ponúkať aj na ďalších trhoch.

Systém DRIVE PILOT využíva vyspelú systémovú architektúru založenú na redundancii, ktorá vďaka množstvu snímačov umožňuje komfortné a bezpečné automatizované jazdenie. Keď je aktivovaný DRIVE PILOT, vodič sa môže prestať venovať riadeniu vozidla a môže sa sústrediť na niektoré vedľajšie aktivity. Za určitých podmienok je možné, aby vodič v hustej premávke alebo v dopravných zápchach na vhodných diaľničných úsekoch v Neme-



ku (do rýchlosti 60 km/h) alebo na diaľniciach v USA (do rýchlosti 40 mph) odovzdal vedenie vozidla systému DRIVE PILOT. Hneď, ako sú splnené všetky podmienky automatizovaného jazdenia, systém signalizuje svoju dostupnosť na dvoch tlačidlách DRIVE PILOT pri venci volantu. Aktivovaný systém DRIVE PILOT reguluje rýchlosť a odstup od vozidiel idúcich vpredu a vedie vozidlo v jazdnom pruhu. Systém vyhodnocuje a zohľadňuje priebeh trasy, udalosti na trase a dopravné značky. Systém reaguje aj na neočakávané dopravné situácie a samostatne ich rieši, napríklad vyhybávacími manévrami v rámci jazdného pruhu alebo brzdnými manévrami.

-mz-

VW Passat je tu 50 rokov

Je to obdivuhodné, ale Volkswagen Passat je na trhu už 50 rokov. Za toto obdobie prešiel ôsmimi generáciami a v súčasnosti sa pripravuje na deviatu.



Prvý Passat z roku 1973 mal karosériu typu liftback

V roku 1974 malo premiéru prvé praktické kombi, ktoré Volkswagen označil ako Passat Variant

▼ Dizajn druhej generácie priniesol jednoznačné štýlové odpútanie sa od Audi. Passat bol prezentovaný ako samostatný typ a dostal elegantne pôsobiacu karosériu s modernou zadnou nápravou s pozdĺžnymi ramenami a s pružne skutnou priečkou



Za toto obdobie sa vyrobilo viac ako 30 miliónov Passatov a je jedným z troch typov z rodiny Volkswagen, ktorý je v prvej desiatke najpredávanejších vozidiel sveta.

Bolo to začiatkom sedemdesiatych rokov, keď sa Volkswagen rozhodol pre väčšiu limuzínu. Návrhom dizajnu bol poverený Giorgio Giugiaro, ktorý vytvoril strednú triedu rodinného automobilu so splyvajúcou zadnou časťou. Na jeseň roku 1972 sa objavili prvé fotografie a v júli 1973 sa Passat dostal na trh. Okamžite sa stal bestsellerom. Na rozdiel od predchádzajúcich typov mal vodou chladený motor umiestnený vpredu a pohon predných kolies. V roku 1974 sa objavila verzia kombi, pre ktorú Volkswagen vytvoril označenie Variant. Do roku 1980, kedy došlo k prvej generačnej zmene, sa vyrobilo 2,5 milióna kusov.

Druhá generácia Passatu priniesla okrem modernejšieho vzhľadu aj viacero nových prvkov. Po prvýkrát Passat dostal pohon všetkých štyroch kolies, „turbodieselový“ motor, zážihový päťvalec a úspornejšiu verziu E. Passat sa okrem Nemecka vyrábala i v Belgicku, Španielsku, Brazílii, Mexiku, Južnej Afrike a Japonsku. Mimoriadny úspech tento typ zaznamenal v Číne. Táto verzia Passatu sa tam s označením Santana vyrábala až do roku 2012.

V roku 1987 prišla tretia generácia. S karosériami sedan a kombi. Karoséria hatchback (liftback) vypadla z ponuky. Vozidlo s chýbajúcou maskou chladiča sa nestretlo so všeobecným pochopením, preto sa u predajcov náhradných dielcov objavila atrapa nalepovacej mriežky chladiča. Novinkou bola koncepcia s priečne uloženým motorom, ktorá umožnila bezproblémové zväčšenie vnútorného priestoru. Po prvýkrát sa v tretej generácii objavilo aj spojenie pojmov Passat a TDI. Pod kapotu sa dostal i šesťvalec a preplňaný zážihový motor. „Trojka“ má na svojom konte asi 1,6 milióna vyrobených kusov. Tento Passat je zaujímavý pre nás aj tým, že to bol prvý Volkswagen, ktorý sa vyrábala v závode v Bratislave.

Štvrtá generácia bola trochu unáhľená. Chceli stihnúť dvadsiate výročie tej prvej. Na rozdiel od predchodcu dostala opäť klasickú masku chladiča. Na zadnom čele sa objavili rozmerné koncové svetlá. Na technike predchodcu nebolo čo modernizovať, a tak aspoň rozšírili sériovú výbavu o dva bezpečnostné vankúše, ABS a predpínače bezpečnostných pásov. Špičkovým modelom tejto generácie Passatov bol VR6 Synchron Exclusiv, ktorý prišiel na trh koncom roka 1994. Napriek všetkým zmenám to bolo auto veľmi konzervatívnych tvarov a ostalo v tieni predchodcu. V rokoch 1993 a 1997 sa predalo len 700 tisíc kusov.

Volkswagen Passat piatej generácie sa objavil v roku 1996. S touto generáciou Passatov prichádza výroba s novou kvalitou. Celá karoséria je pozinkovaná, výrobca garantuje jedenástočnú protikoróznú záruku a s novou štvorprvkovou prednou nápravou, prevzatou z typu Audi A4, získal Passat medzi motoristickými novinármi veľmi dobré



▲ Passat B3 z roku 1988 otočil kormidlo k väčšej nobilese a obliekol si úplne prepracovanú, aerodynamicky detailne riešenú, nadčasovú elegantnú karosériu s charakteristickou plnou maskou



▲ Najvýkonnejším modelom štvrtej generácie Passatov bol typ VR6 Synchron

hodnotenie. Pod kapotou boli na výber štvor-, päť-, šesť- a osemvalcové motory. Najmä verzia kombi bola mimoriadne obľúbená, predalo sa ich trikrát viac ako klasických sedanov. Za desať rokov výroby sa predalo viac ako štyri milióny kusov.

Nástupca z roku 2006 dostal po prvýkrát dvojspojkovú prevodovku a premiéru mala aj nová karosárska verzia CC, ktorá je akýmsi štvor-dverovým kupé. Passat B6 má na konte 1,7 milióna vyrobených kusov. Nástupcu z roku 2009 nazýva Volkswagen siedmou generáciou (B7), no skôr by naň pasovalo označenie B6. 5. Z rodiny sa po modernizácii vyčlenila verzia CC na samostatný typ, a súčasne pribudla „štvorkolka“ Passat Alltrack.



▲ Priaznivci Passatov si opäť museli zvyknúť na niečo úplne nové. Nový Passat dostal revolučnú, nadčasovú zaoblenú karosériu



◀Siedma generácia Passatu bola predstavená v roku 2010. Len málo zmien je vidieť na tejto generácii

▼Zatiaľ posledná, ôsma generácia Passatu bola predstavená v roku 2014

V roku 2010 bola na parížskom autosalóne predstavená ďalšia generácia Volkswagenu Passat, ktorá sa stále snaží dielenským prepracovaním a luxusom byť vždy o malý krôčik pred koncernovou sestrou Škoda Octavia. Nová generácia je postavená na rovnakej platforme ako jeho predchodca. Aj na karosérii vidieť len minimálne zmeny. Predná časť prevzala dizajn, ktorý mal Golf už v roku 2008.

Ôsma generácia Passatu sa prezentovala na parížskom autosalóne v roku 2014. Po prvýkrát je použitá nová modulárna platforma MQB, ktorá umožnila zväčšiť vnútorný priestor pri zachovaní približne rovnakej vonkajšej dĺžky. V roku 2015 bol VW Passat zvolený za Európske auto roka 2015.

Po siedmich rokoch končí výroba sedanu VW Passat. Výroba kombi ôsmej generácie pokračuje ďalej až do uvedení deviatej generácie, ktorá by mal prísť na trh začiatkom roku 2024. Vyrábať by sa mala spoločne s českou Škodou Superb. Sedany bude Volkswagen ponúkať len v typoch Arteon alebo elektrických typoch ID.3 a ID.4.

VW Passat bol pôvodne vyvíjaný ako EA (Entwicklungsauftrag – z nemčiny vývojová objednávka) a mal sa predávať ako „Typ 511“. Počas vývoja sa v závode VW objavila myšlienka označovať typy menami namiesto čísiel. Názov Passat je vypožičaný od pomenovania prúdení atmosféry, ktoré sú pre svoju vytrvalosť dôležité pre námornú dopravu a leteckú dopravu. Volkswagen tento typ pomenovania zopakoval aj pri typoch Golf, Bora, Scirocco.



V januári 2008 na autosalóne v Detroitu debutoval Volkswagen Passat CC (Comfort Coupé). Od roku 2012 je označený len ako Volkswagen CC. Štvordverové kupé je luxusnejším modelom Passatu. VW CC je od Passatu o 27 mm dlhší, o 50 mm nižší a o 36 mm širší

Praga V3S Legendárna vetrieska

Cez vojnu sa výroba vozidiel pre civilný sektor prakticky zastavila. Po jej skončení automobilový park v Československu tvoril širokú paletu tých najroznejších značiek zlej, alebo ešte horšej kvality. Obnovená československá armáda zdedila vozidlá používané armádami operujúcimi buď v Protektoráte, alebo ktoré tu zanechali spojenské armády. Nemalou mierou prispeli i dodávky v rámci akcie UNRA. Typová roztrieštenosť, nedostatok náhradných dielcov, finančne náročná údržba zastaraných vozidiel, ale najmä obdobie studenej vojny urýchlili rozhodnutie skonštruovať a do armády zaviesť nové terénne nákladné vozidlo.

Začiatkom 50. rokov sa Ministerstvo národnej obrany obrátilo na automobilky Škoda a Tatra s požiadavkou skonštruovať a vyrobiť vojenské terénne vozidlo s nosnosťou približne 3 tony. Dvojnápravový

automobil 4x4 Škoda V3T s motorom Praga, ktorý sa mal vyrábať v Kopřivnici, skončil pri dvoch prototypoch a Tatra 128, ktorá ju mala nahradiť, skončila po necelých dvoch rokoch ako neperspektívny typ. Keďže požiadavky neboli splnené k spokojnosti armádneho vedenia, bolo rozhodnuté preniesť úlohu na podnik Praga. Bolo to v septembri 1951 a už o mesiac neskôr Praga predložila svoj projekt. O tom, že išlo o tajný projekt, svedčí korešpondencia s pečiatkami dôverné, tajné, prísne tajné a pod. Konštruktérmi projektu boli Ing. Lanc z Prahy a Ing. Korbel z Ústavu pre vývoj motorových vozidiel. Projekt, ktorý niesol označenie V3S - Vojenský trojtonový špeciál - bol prijatý. Na stavbu prvého prototypu V3S stačilo necelých sedem mesiacov. Pragovka tak zopakovala podobnú situáciu z prípravy výroby vojenských automobilov z roku 1911.



Vozidlo bolo v prvom rade konštruované pre potreby armády

V apríli 1951 bol prvý prototyp hotový a pripravený na odskúšanie Vojenským technickým ústavom. Zo zápisu o prevzatí V3S je zrejmé, že prvý prototyp mal motor Tatra 805. Zápis ďalej konštatuje, že motor nedosahuje uspokojivý výkon a Praga s Tatrou majú nájsť pre ďalšie vozidlo vhodnejšie riešenie.

Oficiálne sa etapa skúšok skončila v polovici roku 1953 a podľa dochovaných zápisnic bolo vozidlo v základnom vyhotovení ako vojenský valník schválené do výzbroje Československej armády. Termín prvej dodávky v počte 180 kusov bol september 1953.

Napriek sériovej výrobe sa vozidlo neustále testovalo a zlepšovalo. Za zvláštnu skúšku možno označiť i skutočnosť, že na pohrebe Klementa Gottwalda delovú lafetu s rakvou ťahal prototyp V3S.

Spočiatku sa vyrábali len vo vyhotovení valník. Až v roku 1956 sa po prvýkrát predviedla na vojenskej prehliadke V3S s nadstavbou – nosič raketometov. O rok neskôr sa začali skúšky armádneho špeciálu s pancierovou prednou časťou, vrátane kabíny.

Po naplnení prvých požiadaviek armády koncom päťdesiatych rokov sa autá V3S začali dodávať i do civilného sektora. Išlo najmä o stavebné spoločnosti, lesné závody či poľnohospodárske družstvá. K základnému vyhotoveniu valník čoskoro pribudli na podvozok špeciálne nadstavby. V Brandýskych strojárňach bola skonštruovaná cisterna, v Karose Vysoké Mýto hasičská nadstavba, hydraulické vyklápačky s drevenou i oceľovou korbou, fekálne automobily, nosiče vrtných súprav. Výborné jazdné vlastnosti Prahy V3S v náročnom teréne ju predučili i na nadstavbu autožeriavov. Mobilný žeriav s dvojdielnym

teleskopickým výložníkom bol určený pre menšie stavebné a montážne práce. Vďaka pohotovostnej hmotnosti do 10,5 t sa mohol pohybovať i v teréne s nespúšaným povrchom.

Široké uplatnenie v armádnom i v civilnom sektore našli skriňové nadstavby. Každý, kto bol na vojne, sa určite stretol s pojmi Padka či Poka. V prvom prípade išlo o pojazdnú automobilovú dielňu a v druhom prípade Pojazdnu kuchyňu. Skriňová nadstavba mohla slúžiť aj ako rádiovožidlo alebo sanitné vozidlo. Zriedkavejšie sa vyskytoval i ako takzvaný štábný voz.

V3S so skriňovou nadstavbou a špeciálne upraveným interiérom sa stala vhodným vozidlom expedícií. Jednou z nich bola v roku 1969 Prvá expedícia do Austrálie. Išlo o expedíciu Moravského múzea, ktorá bola najväčšia z vtedajších socialistických štátov. O tejto ceste, kde sa často spomína jazda automobilom V3S, vyšla v roku 1973 vo vydavateľstve Mladé letá kniha Austrália od Josefa Brinkeho.

VŠETKO BOLO TECHNICKY JEDNODUCHÉ

Rám je tvorený z nitovaných obdĺžnikových profilov v tvare U skonštruovaný s najväčšou tuhosťou. Nesie motor, všetky nápravy a karosériu. Je dimenzovaný tak, aby vydržal i extrémnu námahu v náročnom teréne. Nápravy majú stále redukcie v kolesách. Predná s vypínateľným pohonom, zadná s uzávierkami rozvodov.

V roku 1956 sa na Veľtrhu v Brne objavila fekálna nadstavba na podvozku V3S





◀ Vyklápačka našla uplatnenie najmä v stavebných podnikoch

Vpredu sú dve pozdĺžne poloeleptické listové pružiny, ktoré sú uložené jedným koncom na čape a druhým na tzv. kozlíku.

V3S má dve zadné nápravy. Sú tuhé a majú dvojmontáž pneumatík. Diferenciály sú poháňané kardanovým hriadelom od prevodovky. Majú uzávierku a ovládajú sa mechanicky z miesta vodiča. Umožňujú pribrzdiť kolesá a tak zamedziť preklz kolies na jednej strane.

Riadenie je cez závit a skrutku. Je umiestnené na ráme v prevodovke riadenia. Odtiaľ pohyby prenáša riadiaca tyč na ľavé koleso a spojovacia tyč na pravé koleso. Riadenie vyžaduje značnú fyzickú silu, vozidlo nemá posilňovač riadenia.

Brzdy sú jednookruhové, vzduchotlakové a pôsobia na všetky kolesá troch náprav. Kompresor tvorí dvojvalec a je umiestnený na spodnej časti. Prevádzkový tlak je 0,59, MPA. Cez odľučovač oleja, ktorý je súčasne plničom pneumatík, ide vzduch do dvojkomorového vyrovnávača tlaku s prepúšťacom, kde sa tlak reguluje a rozdeľuje. Odtiaľ sa napája i brzdič privesu a tiež hlavný pedálový brzdič. Tlak sa k brzdám rozvádza kovovými rúrkami a gumenými vysokotlakovými hadicami. Odtiaľ sa ovláda i brzda privesu. Modernizácie M2 až M6 majú dvojkruhové brzdové sústavy.

Parkovacia brzda je tzv. prevodová. Nie je závislá na prevádzkovej. Má svoj vlastný bubon prichytený na hriadeľ prevodovky prvej zadnej nápravy.

Prevodovka je mechanická, štvorstupňová, nesynchronizovaná. Najvyšší stupeň sa radí ozubenou spojkou a radí sa zasúvaním vidlíc, ktoré sú tri. Prvá pre spiatočku, druhá pre 1. a 2. stupeň a tretia pre 3. a 4. stupeň. Kľúzu sa po troch vodiacich tyčiach. Prevodovku dopĺňa prídavná redukčná prevodovka 1+1 a tvorí s ňou celok.

V3S má jednotúčovú suchú spojku s mechanickým ovládaním. Prítlačne pružiny sú vinuté.

Oceľové kolesá s plochým ráfikom mali pneumatiky rozmeru 8,25 x 20" s mohutným dezénom určeným do terénu.

Motor je štvrtaktný, vzduchom chladený radový šesťvalec, odvodený od motora Tatra 912 s priamym vstrekovaním paliva, s rozvodom OHV a so zdvihovým objemom 7412 cm³. Motor má výkon 72 kW (98 k) pri 2100 ot./min. Každý valec má jeden nasávací a jeden výfukový ventil. Valce ako i hlavy sú samostatné, z ľahkej zliatiny. Chladienie je cez ventilátor, ktorý je poháňaný klinovým remeňom.

Priemerná spotreba je v lete 32 a v zime 37 l/100 km.



◀ Na podvozku V3S vzniklo viac ako 60 rôznych nadstavieb, pre najrozličnejšie činnosti



◀ Ešte aj dnes môžeme kde-tu vidieť „vetriesky“

Elektrická výbava je jednoduchá a tvorí ju dynamo s napätím 12 V. Štartér pri spúšťaní prepojil elektrosplínač do série dva akumulátory 12 V/125 Ah. Spotrebičmi sú vlastne len osvetlenie, stierače a kontrolky. Prvé vozidlo V3S mali dokonca stierače na pneumatický servomotor. Vzduch odoberali z brzdovej sústavy.

Kabína bola typovaná pre tri osoby a bola celá z plechu. Kúrenie v zime zabezpečoval teplý vzduch od motora. Klimatizáciu auto nemalo, ale v horúčavách účinne chladil priestor vzduch prichádzajúci cez predné výklopné okná.

Jazdné vlastnosti malo vozidlo skutočne obdivuhodné. Pri zaradenom prvom stupni zdolalo takmer 75% stúpanosť, s privesom 40% stúpanosť. Vozidlo bez problémov brodilo v hĺbke 0,8 m, zdolalo kolmú stenu do výšky 0,3 m, otočilo sa na polomere 10,5 metra a po ceste mohlo uháňať rýchlosťou až 60 km/h.

Autá sa vyrábali spočiatku v materskom závode Praga. Potom v Letňanoch a v podniku Zemědělské stroje Vnoř. Od naposledy menovaného si záverom roka 1988 začali Bratislavské automobilové závody preberať konečnú montáž vozidla V3S. Sústreďením montáže Pragy v BAZke sa pripravovali na výrobu nového typu stredného nákladného automobilu Devín. Dovtedy sa BAZ podieľali na výrobe V3S len na úseku kooperácie. BAZ-ka nikdy nedosiahla vo výrobe V3S plánovanú výrobu ani kvalitu. Príchodom nežnej revolúcie sa nielenže skočila výroba V3S, ale ani nezačala sľubne vyzerajúca výroba nového nákladného vozidla Devín.

V3S najazdili po cestách i necestách desiatitisíce kilometrov. Vozidlo sa vyvážalo i do zahraničia. Podľa informácií podniku zahraničného obchodu Motokov, V3S boli exportované do 71 krajín sveta. Išlo najmä o Severnú Afriku, Južnú a Strednú Ameriku.

DO DŮCHODKU SA NECHYSTÁ

Po novembrovej revolúcii vyrazila Praga aj do služieb zahraničných vojenských misií. Napríklad do Kuvajtu či do konfliktov v bývalej Juhoslávii, kde tieto vozidlá pôsobili zväčša v službách protichemickej jednotky. Americkí vojaci sa na naše Pragy V3S pozerali najprv s úškrnom, no rýchlo vytriezveli. „Pamätám sa, ako mi jeden americký major povedal: Pane, ak s týmito vozidlami prídete do Kuvajtu, tak zjem svoj klobúk. Keď sme tam dorazili, ponúkol som mu, že mu dám trochu soli, aby mu viac chutil,“ spomína profesor Ján Kurucz, ktorý pôsobil počas Púštnej búrky ako veliteľ protichemickej jednotky. „Tie autá sa v prašnom prostredí neuveriteľne osvedčili. Na rozdiel od niektorých amerických nákladniakov nás nikdy nesklamala.“

A zdá sa, že do dôchodku sa Praga V3S ešte stále nechystá. Ešte i dnes ich môžete vidieť nielen na stretnutiach historických vojenských vozidiel, ale vo viacerých stavebných či iných podnikoch stále verne a spoľahlivo slúžia.

Vpredu nie je žiaden previs, takže čelom týmto autom vyjdete aj na obrovské prekážky a do stúpaní. Pružný nitovaný rám pomáha autu doslova kopírovať terén. Aj bočným náklonom schová V3S všetkých do vrečka. Má totiž nízke ťažisko. A hlavne, nie je tu žiadna elektronika. Všetko je absolútne spoľahlivé. V motore, keďže je chladený vzduchom, nemôže prasknúť chladič, alebo odísť čerpadlo. Keď boli v Čechách povodne, „vetriesky“ bezproblémovo pomáhali pri záchranných prácach.

Keďže dodávky V3S išli spočiatku len pre armádu, počet vyrobených kusov v evidencii sa nemusí zhodovať so skutočnosťou. Ak sa budeme držať len podkladov, potom do roku 1990 ich bolo vyrobených 131 836 kusov.

FERRARI DINO 156 F1 Sharknose GP 1961 (CMC, M 1:18 – limitovaná séria)

Niet knihy o histórii F1, kde by „žraločí nos“, pretekárske Ferrari Dino 156 F1 GP z roku 1961, chýbal – hoci po jeho predlohách ostala len replika vystavená v „Galeria Ferrari“ v Maranelle. Vďaka značke CMC z Fellbachu (D), svetovej jednotky „motoklasiky“ (kovových modelov áut poskladaných zo stoviek jednotlivých dielcov z rovnakých materiálov, aké mala aj predloha) však možno i toto vozidlo – model v M 1:18 – obdivovať zo všetkých strán...



Ferrari Dino 156 F1 Sharknose GP z roku 1961 - jeden z troch (zdanlivo) „rovnakých“ modelov CMC v M 1:18 z limitovanej série... víťazné vozidlo Phila Hilla/USA na GP Belgicka v Spa (séria 6000 ks)



Keď 1. mája 1990 ohlásila svoj vznik nová modelárska spoločnosť Paula G. Langa z Aachenu (D) –Minichamps Paul's Model Art – nikto netušil, že medzi výrobcami modelov automobilov v rade mierok, sa objavuje niekto, kto konečne dokáže aj najnáročnejším zberateľom splniť ich odveký sen: modely, do najmenšieho (ešte možného) detailu kopírujúce svoje skutočné predlohy! Isteže, nestalo sa tak zo dňa na deň – všetko začalo najprv predajom modelov áut rôznych výrobcov (aj z Hongkongu) – už nielen cez maloobchod, ale priamo zákazníkovi - na dobierku! Tak, ako je to dnes už bežné... Keby v roku 1909 nebola pána Augusta Horcha (1868 - 1951), zakladateľa spoločnosti A. Horch and Cie, Motorenwagen Werke AG v saskom Zwicau nasr... díla jeho vlastná dozorná rada (nedokázali sa dohodnúť, či budú mať prednosť pretekárske, alebo len "obyčajné" automobily), mohli by sme



▲ ...a pohľad na model aj z opačného konca – zozadu

◀ Za prezývku „žraločí nos“/“Sharknose“ vďaka pretekársky automobil Ferrari Dino 156 F1 svojim charakteristickým „nozdrám“ nasávania vzduchu...

S ručne vypletenými oceľovými spicami i verným dizajnom pneumatík DUNLOP pýšiace sa koleso možno zložiť i pripievať rýchlo - vďaka krídlovej matici



sa dnes tešíť, že ich predlohy menia aj na modely dve špičkové značky... Odvtedy, čo aj CMC predstavila v M 1:12 supermodel z roku 1937 Horch 853 v sérii 200 kusov - z medeného plechu hrúbky len 0,6 mm, chráneného vysokolešteným lakom, ako mini kópiu predlohy, isteže, aj s čalúnením interiéru najjemnejšou pravou kožou! Model Minichamps v M 1:43 si tiež hľadá seberovný šperk - predlohu riadil Hans Hans-Joachim Stuck v roku 1990: GTC Audi V8 v M 1:43 - interiéru najjemnejšou pravou kožou! Aj model Minichamps v M 1:43 si tiež hľadá seberovný šperk - predlohu riadil Hans Joachim Stuck (ročník 1951 - syn predvojnového pretekára Hansa Stucka) - vtedy nemecký šampión cestovných áut. . Do roku 1995 Minichamps sám vyrábala už viac ako 110 rôznych odliatkov - a stovky rôznych pretekárskych variantov z nich - v troch rôznych mierkach. Sám pritom sponzorujú aj predlohy pretekárskych vozidiel... Na Minichamps GmbH bola spoločnosť premenovaná v roku 1996 - dnes vyrába popri odliavaných kovových modeloch Formuly 1 aj iné autá - v rade mierok: od minimodelov v minivitrínkach (MicroChamps v M 1:64 v rokoch 1994 - 1999 zahŕňal tiež sériové autá Michaela Schumachera... Od roku 2009 je tu nový rad MiniChamps 64, aj vo veľmi obľúbenej, bezkonkurenčnej mierke M 1:43, plus kráľovská veľkosť v M 1:18. Popri tom ponúka aj modelovo už neprekonateľné motocykle z plastu (veterány i modenejšie verzie) v M 1:12 - na fotografii ani neveríme, že ide „len“ o miniatúru... Nechýbajú ani nákladné autá a autobusy s úžasnými interiérmi - ani vojenské vozidlá... Zdôrazníme, že aj s výnimočnými detailami v perfektnej kvalite, ako sú znaky v strede volantov (či na krytoch kolies), samostatne tvarované dielce pre šitéy čelných skiel, kľučky dverí, vetracie otvory, šošovky reflektorov...



▲ Srdcom každého automobilu je motor, tu Ferrari Type 178, 1476 cm³... K nemu vraj patrí aj palivo Shell i pneumatiky Dunlop - aj v M 1:18, a la CMC... (tu pohľad na tento modelový šperk z pravej strany...)

▲ Spojka za 5-stupňovou prevodovkou - detail a la CMC v M 1:18

◀ Krása! - aj bez kolies a karosérie - nádherná rúrková priestorová časť, podvozok „žraločieho nosa“ v M 1:18...





▲ ... a ďalšie obdivuhodné detaily v M 1:18 po zložení krytu...

Niet pochybností: kde sú výfuky, tam je zadná časť... aj v M 1:18!



▲ CMC ponúka v elegantnej protiprašnej vitríne na drevenom podstavci aj motory – samostatne! Objaví sa medzi nimi i tento? Bolo by to O.K. – a jasné, ktorá je jeho vrchná a dolná časť!

► Zberatelia tvrdia, že stačí sa pozrieť na koleso automobilového modelu (tu s pneumatikami Dunlop) - a viete, o akú kvalitu modelu ide naozaj...

Čo zaujalo aj výrobcov skutočných automobilov tak, že bez váhania poskytli výrobcovi modelov svoju licenciu – napríklad Mercedes-Benz, Audi, Porsche, VW, Opel, BMW... Prítom však modely osobných automobilov značky Minichamps siahajú v M 1:43 od čierneho Forda model T z roku 1914 cez napríklad Maserati Merak z roku 1974 v svetlomodrej metalíze, či Bentley Arnage Red Label z roku 2001 v nádhernej tmavomodrej metalíze, M-B SRL Mc Laren z roku 2023 v tmavosivej metalíze... (neuverí, kto tento model nevidel - akým elegantným dojomom i ona pôsobí...) – a je tu aj limuzína bývalého kancelára K. Adenauera, o ktorej sa vie, že v nej „bolo už naozaj všetko“! Stalo sa tradíciou, že partneri spoločnosti Minichamps dostávajú na najväčšom hračkársko-modelárskom veľtrhu sveta v Norimbergu, Spielwarenmesse darček - najnovší pretekársky model v M 1:43 vo farbách a znakoch Spielwarenmesse - v roku 2011 to bol napríklad Porsche 911 GT3R... Bez prehánania: všetky tieto modely, aj nové varianty rôznych cestovných automobilov, svojou vernou modelovosťou nielen ohromujú – vyvolávajú hneď i pocit radosti u zberateľov - z ich skvelej modelovej vernosti, aj atraktívnosti použitých lakov - od mini mierky M 1:160, po kráľovskú veľkosť v M 1:18. Prítom výrobca ponúka v rámci vopred ohlásenej limitovanej série aj modely v rôznych detailoch čiastočne odlišné: - aby rešpektovali realitu po najmenšie detaily! Taký CMC M-069 Ferrari Dino 156 F1 Sharknose GP v M 1:18 číslo 3 „Berghe von Trips“ je napríklad len jeden z počtu 2946 kusov, čiže časti tejto limitovanej, 6000 kusovej série! Na Nürburingu GP Nemecko 1961 v ňom jazdil Wolfgang Graf Berghe von Trips (1928 – 1961) - Hillov tímový kolega... Žiaľ, vtedy sa stalo aj nešťastie, známe ako „Havária Monzy“: 10. 9. 1961, po kolízii s Lotusom Jima Clarka, v druhom kole Veľkej ceny Talianska, sa jeho 156-ka ocitla vo vzduchu, potom narazila do bočnej bariéry, pričom ho smrteľne vyhodila von – zabilo to aj 15 divákov... Možno však seriózne tvrdiť, že kto zbiera tieto modely, žiadne takéto nebezpečenstvo mu nehrozí, zato vie aj dlhodobo o automobiloch i automobilovom športe oveľa viac ako väčšina z jeho tisícov zanietených fanúškov – vďaka informáciám aj od výrobcu modelov! Drobný príklad? Viete, odkedy je symbolom značky Ferrari jej čierny, vzpínajúci sa koník v žltom poli, ktorý v plnej kráse nechýba ani na dnes tu priblíženom modeli – vlastne až trochu? Toto ikonické logo, symbolizujúce 70 rokov značky Ferrari vo formule 1, ale aj tisíc pretekov, 238 víťazstiev, 228 pole position, 583 pódii, 15 jazdeckých a 16 konštruktérskych titulov známeho červeného monopostu maranellskej automobilky... Prítom pôvodne išlo o dominantu erbu rodiny Barracca - už v roku 1918 bol pre Talianov symbolom víťazstva a slávy, kým pre nepriateľov predstavoval blížiacu sa hrozbu: počas prvej svetovej vojny totiž zdobil (ešte na sivobielom pozadí) bojové lietadlá, ktorých tím si vtedy pripísal na svoje konto 34 víťazných bitiek... Hlavný hrdina, Francesco Baracca, sa však konca prvej svetovej vojny už nedožil – 19. júna 1918 sa z bojového letu už nevrátil – zomrel vo veku len 30 rokov. No jeho legenda hrdinu ostala v Taliansku živá aj naďalej... Vedel o nej aj Enzo Ferrari (1898 - 1988) taliansky automobilový pretekár a zakladateľ svetoznámej automobilky (otec dvoch synov: Pierra a Alfreda (zvaného Dino) – ten zomrel v roku 1956). E. Ferrari sa už v roku 1923 stretol s ocom F. Baracca – a po smrti syna aj s matkou, grófkou Paulinou, ktorá mu vtedy povedala: „Ferrari, namaľuj si synovho spínajúceho koňa na svoje auto - prinesie ti šťastie!“. Stalo sa: čierneho koňa si potom ohraničil žltým



Slávne trio CMC v M 1:18 – každý kovový model bol ručne poskladaný z 1450 jednotlivých dielcov! Logá Ferrari a štartovacie čísla sú prvotriedne vytlačené tampónovou tlačou, povrch modelov skvele chráni najkvalitnejší lak s veľkým leskom!



Krásna motora v M 1:18 – tentoraz pri pohľade zhora...



„Ferrari, namaľuj si synovho vzpínajúceho sa koňa na svoje auto - prinesie Ti šťastie!“ Aj priniesol... Viete kto a kedy, to povedal? Text článku to odhaľuje...

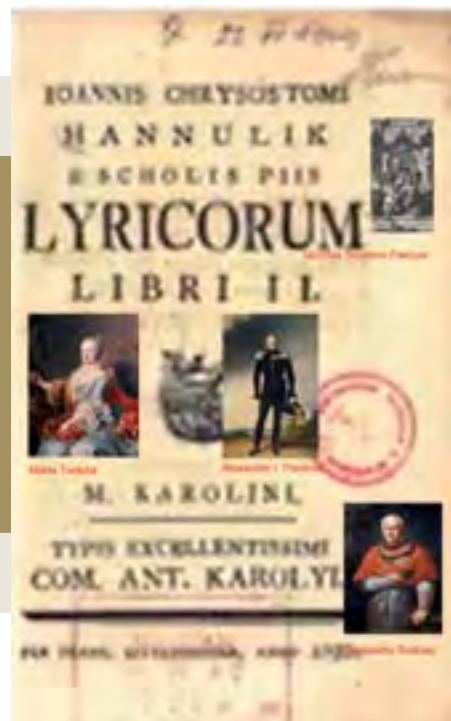
a pri nich hneď s donekonečna opakovaným dovetkom: „vypredané“. Ký div, keď sa to všetko na trh dostalo v skutočnosti už pred desiatkami liet... Takže k čomu mi dopomohla „umelá inteligencia“ reálne? K poznatku, že ju nemám brať vážne – najlepšie bude ju ignorovať prv, ako kamsi odošleme svoju slušne a vecne mienenú otázku... Ušetříme si tak vlastné nervy, ale aj drahú elektrickú energiu - plus ďalšie „divy a zázraky“, ktorými nás dnes denne častuje už aj... náš vlastný PC! Neschopný pochopiť (ani on!), čo slovo inteligencia znamená naozaj.

štítom – najprv na autách Alfa Romeo, s ktorými Scuderia Ferrari vtedy pretekala. Prvý raz „doma“ sa tento symbol objavil v roku 1932 - počas GP vo Spa-Francorchamps. Znak, už v dnes tradičnej podobe, potom prvý raz použil v roku 1947 na aute Ferrari 125S – prvom aute skonštruovanom v Maranelle. (Enzo Ferrari do svojho loga pridal aj taliansku vlajku, pričom tradičné písmená S a F, iniciálky tímu, nahradil jednoznačným „Ferrari“, ktoré dávno pozná už celý svet!). My dnes, aj vďaka červenej trojici slávnych automobilových modelov na spoločnom obrázku dúfame, že tieto modely zaznamenajú uznanie i pohodu aj u našich čitateľov... Hoci „červenou trojicou“ uzatvárame náš dnešný príspevok, čosi ešte dodať musíme - inšpirovaní tým, čo sme si v týchto dňoch v našich médiách okrem titulok - aj prečítali: že vraj ľudstvo nevyhynie ani v dôsledku jadrovej vojny, ani v dôsledku ním už až tak veľmi narušenej zemskej i spoločenskej atmosféry, lež... dôsledkom každodenného pôsobenia takzvanéj umelej inteligencie na každého z nás! Nuž, keby tak konečne prestali do éteru hustiť svoje „tiežvedomosti“ až tak nahlas, rýchlo, hlúpo a trápne aspoň tí, ktorých o to naozaj ešte nikto nikdy nežiadal... hádam by sa náš zánik mohol ešte aspoň o trochu neskôr posunúť... Aj keď toľké lieky na všetko možné, s až toľkou otravnou-trápnou reklamou nielen vo všetkých médiách od rána do noci – vnucujú každému z nás v snahe podvedome presvedčiť ľudí, že sú už i tak dávno odpísaní... tajomné bytosti... Len kvôli bezprace a nezaslúžene takto zarábaným peniazom – pre údajných „sponzorov“, s ktorými sa tuším dnes roztrhli vrecia... Aktuálny príklad tejto absurdity? Keď si chceme u výrobcov modelov overiť, či už údajne distribuované modely áut sú na trhu naozaj, umelá inteligencia mi ohlási, že svoj dotaz mám... presmerovať priamo na internetové adresy x, y, z... Takže mi je jasné, že odtiaľ až tam ktosi prevzal úlohu tlačového oddelenia konkrétnej spoločnosti... aj s desiatkami, stovkami, tisíckami tlačových oddelení ďalších podnikov! Výsledok? Ostávam bez odpovede, hoci napokon sa mi, na moje prekvapenie, ozval pre mňa ktosi neznámy... z Košíc. (Umelá inteligencia očividne aktivizovala svojho zástupcu pre oblasť Slovensko), a tak mi poslal veľmi, veľmi rozsiahly archív so všetkými produktmi danej značky... za ostatné polstoročie! Aj s „aktuálnymi“ cenami –

Čo povieť: pôsobí tu na vás krajším dojomom prova, alebo „žraločí nos“?



Živý latinský lyrik, vyvolený za ich knieža



VELKOLEPÉ ZROVNÁVANIE A VZOSTUP, KEĎ SA VIE, NA KOHO A KEDY PÍSAŤ OSLAVNÉ BÁSNE ...

Mestečko železných brán, dnešná obec Predmier, má svojich významných rodákov. A to nie hocikajkých.

Medzi nich patrí Daniel Hanulík, pedagóg, člen piaristickej rehole a básnik prevažne ód, elégií, dedikačných a pohrebných básní. Osvietený charakter jeho poézie spočíva v stvárnení témy lásky k vlasti, oslavy mieru, bratstva medzi ľuďmi a národmi a chvály zdravia. Odmietal Francúzsku buržoázu revolúciu, lebo v zmysle náboženskej etiky vyššie kládol morálne povinnosti človeka voči spoločnosti a princípy vlastenectva. Jeho tvorbu charakterizuje vycibrenosť básnického jazyka a štýlu. Cirkevné meno D. Hanulíka bolo Ján Chryzostom. Za literárnu činnosť bol prijatý do Arkádie, talianskej literárnej akadémie, taliansky Accademia dell'Arcadia, založenej 5. 10. 1690 v Ríme skupinou literátov ako G. V. Gravina, G. M. Crescimbeni a iní. V zoznamoch členov rímskej Arkádie je Daniel Hanulík zapísaný ako Rímsky pastier (arkád) - Seralbus Erimanticus. Programom akadémie bola zmena vkusu barokového marinizmu, teda smeru poézie, ktorý sa vyznačoval kvetnatým nabubreným slohom, návratom k hodnotám jednoduchosťou a čistotou, ktoré stotožňovali s literárnym modelom bukolickej poézie, idylicky zobrazujúcej pastiersky alebo vidiecky život. Činnosť Arkádie sa napríklad prejavovala aj v opere v zosúladiení libreta s princípmi klasickej gréckej drámy. Snažili sa zachovať jednotu miesta, deja a času. Odstraňovali komické postavy a spracovávali vznešené antické námety, neodrážajúce však život súčasnosti. Napríklad „opera seria“, označovaná prevažne iba ako „dramma per musica“, dávala morálny príklad, predvážala cnosti, vášeň i lásku. Smrť sa objavovala len zriedka a príbeh sa končil šťastne. Predstavenia boli určené prevažne dvornému publiku.

J.Ch. Hanulík má najväčšiu zásluhu na homogenizácii stredo-východoeurópskeho priestoru arkadickej literárnej normy klasicizujúcej vetvy, ktorej doménou boli oslavné alebo elegické básne.

J.Ch. Hanulík, narodený 22. 7. 1745 v Predmieri, bol dobrý študent. Spočiatku mu pomáhal otec provinciál Juraj Tapolsányi, ktorý mu roku 1764 ulahčil vstup do noviciátu v piaristickej škole v Prievidzi a tiež sa prihovril, aby ho prijali na štúdium filozofie na piaristické gymnázium v meste Nagy-Károly, dnešnej Carei v Rumunsku. Neskôr učil na rehoľnej škole v Krupine, v Nagy Károly, na nižšom gymnázium

v Budapešti a v Nitre. V roku 1772 bol vysvätený za kňaza. Ako profesor poetiky a syntaxe pôsobil v Mosonmagyárovaré. V roku 1777 začal učiť na gymnáziu v Nagy-Károly, kde strávil celý zvyšný život ako profesor, riaditeľ, rektor, ako aj zástupca provinciála a príležitostný básnik. V roku 1806 bol zvolený za vládneho poradcu, ale aj napriek tomu zostal až do svojej smrti 3. 9. 1816 v meste Nagy Károly.

Najvýznamnejším dielom J.Ch. Hanulíka sú štyri knihy Lyricorum libri quatuor. Slávu mu však vynieslo predovšetkým to, že písal ódy na všetky významné postavy doby, počnúc svojím miestnym mecénom grófom Antonom Károlym, až po Máriu Teréziu a ruského cára Alexandra. Okrem toho, v knihe prekladov Epodon, v roku 1781 vydal svoj preklad jednej Metastasiovej ódy z taliančiny do latinčiny na výslovnú žiadosť Márie Terézie. J.Ch. Hanulík si týmto spôsobom našiel priaznivcov, ktorí sa ujali jeho poézie a predstavili ju Kolégiu rímskych arkádov, Podobným spôsobom sa stal členom Učenej spoločnosti Hasso-Hamburgskej, Švédskej kráľovskej akadémie a ďalších významných inštitúcií. J.Ch. Hanulík bol vo svete najznámejší spomedzi uhorských arkádov. Slovenské námety, ktoré v Hanulíkovom diele prispievali k formulovaniu predstavy stredo-východoeurópskeho spoločenstva kultúr, sú napríklad v básni venovanej piaristickému profesorovi J.I. Šimončičovi, slovenskému numizmatikovi a historikovi a piaristovi Štefanovi Szablikovi, ktorý ako prvý v Uhorsku vypustil aerostatický balón najskôr v Pešti, potom v Nagy-Várade. Svoje oslavné básne venoval napríklad aj šľachtickému rodu Príleckých, Vojtechovi, nitrianskemu kanonikovi, Karolovi, notárovi, neskôr vysokému hodnostárovi Trenčianskej stolice a aj Alexandrovi Rudnayovi, ostrihomskému kanonikovi, neskôr ostrihomskému arcibiskupovi, uhorskému prímasovi, podporovateľovi slovenského písomníctva. Hanulíkove komédie, adaptácie komédií Plautocha, ktoré ostali v rukopise, boli hrané v kolégiu v Nitre.

J.Ch. Hanulík bol prirovnávaný k Horatiovi, významnému rímskemu básnikovi z prelomu n. l., ktorého životnou filozofiou bol umiernený epikureizmus, kontaminovaný so zásadami stoicizmu. Epikureizmus je starogrécky ideál duševného pokoja a blaženosti, dosiahnutý rozumným užívaním života. Epikureizmus sa snažil teoreticky vysvetliť svet prírody spolu s človekom a tak poskytnúť človeku koncepciu života v podobe podrobne vypracovaného systému. Proklamoval právo na nerušený súkromný život, drobné radosti a nezávislosť. K vzniku filozofie Epikura prispela jeho matka, vedma, ktorá ho ako chlapca vodila do domov nemocných. Tu spoznal drastické obrazy ľudskej biedy, zostrené temnotou povier z ľudového náboženstva. Preto bolo v Epikurovej dospelosti jedným z filozofických hlavných plánov oslobodenie človeka z tohto nedobrovoľného otroctva. Vedúcou myšlienkou stoickej filozofie bola snaha nájsť a spracovať morálne zásady pre vtedajšieho človeka.

Kolegovia J. Ch. Hanulíka, ho považovali dokonca za „súpera“ Horatia. Sanktpeterburgskí vedci šli ešte ďalej. J. Ch. Hanulíka považovali dokonca za živého latinského lyrika. Poprosili ho, aby zvečnil pamiatku cára Alexandra I. Pavloviča. Roku 1803 sa Petrohradská učená spoločnosť na návrh cára uzniesla, že J. Ch. Hanulík je najlepší spomedzi žijúcich po latinsky píšucich básnikov a vyvolila ho za ich knieža. Zásluhou mecena Antona Károliho vydal J.Ch. Hanulík 75 básnických diel. Niektoré dosiahli viacero vydání. V roku 1783 vydal aj filozofické dielo Expositio compendiosa Philosophicarum Institutionum a v roku 1782 dielo Celebritas Provinciae Bihariensis. V roku 1779 vyšlo dielo Carmen Heroicum. Po J.Ch. Hanulíkovi ostalo 30 nevydaných rukopisov.

Vrodený talent, húževnatosť a pracovitosť, pri vhodných a šťastlivých podmienkach, ktoré si J.Ch. Hanulík vytvoril aj pomocou významných osobností, môžu priniesť uznanie a úspech. Overená pravda: „**Komu Pán Boh, tomu aj všetci svätci...**“



NOVÝ PEUGEOT 408 AJ PLUG-IN HYBRID



REČ PRÍŤAŽLIVOSTI

V 100 % elektrickom režime dojazd až do 72 km.

Unikátny dizajn · PEUGEOT i-Cockpit® 3D · Nočné videnie

PEUGEOT odporúča TotalEnergies

Kombinovaná spotreba 1,1 – 6,1 l/100 km, emisie CO₂ 26 – 138 g/km (podľa normy WLTP).

Otvor nový svet možností.

Plne elektrická Kia EV9 už v predpredaji.



Movement that inspires

Skonštruovať auto s inovatívnym dizajnom je jedna vec, ale skonštruovať auto, ktoré súčasne vyniká najnovšími technológiami a je vyrobené pre budúcnosť, to je už niečo úplne iné – to je plne elektrická Kia EV9. Navrhnutá tak, aby búrala hranice a bez ťažkostí ťa prepravila priamo do budúcnosti. Kia EV9, vozidlo, ktoré na cestách žiari inšpiráciou a je hybnou silou zmeny.

Kia Sales Slovakia s. r. o.: Bližšie informácie o ponuke sa dozviete u každého autorizovaného predajcu Kia.
Kombinovaná spotreba elektrickej energie a emisie CO₂ (WLTP): 21,0-24,4 kWh/100 km, 0 g/km. Obrázok je ilustračný.