

MOT'or

Nová technika



Passat Variant

**KONFERENCIA DODÁVATEĽOV
AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU
KIA SPORTAGE OSLAVUJE 30. VÝROČIE**

ŠKODA KODIAQ



PREDSTAVUJEME

Kia Sportage oslavuje 30.výročie špeciálnou edíciou, Volkswagen Tiguan, Škoda Kodiaq, CUPRA DarkRebel, Alfa Romeo 33 Stradale, MG5 Electric, Mazda3 a Mazda CX-30, Toyota Corolla, Honda na veľtrhu JAPAN MOBILITY SHOW 2023, Všestranné elektromobily Suzuki, Passat Variant, Toyota Hilux GR SPORT II, BMW X2, BMW iX2, Jaguar F-TYPE Edition ZP, Ford Ranger Plug-in Hybrid, Hyundai Kona Electric, Subaru na JAPAN MOBILITY SHOW 2023,

NOVEMBER | DECEMBER 2023 | 2,00 €



Nový Hyundai i20. Pripravený pre ľudí.



Už od **14 240 €**

Predstavujeme vám nový Hyundai i20. Zaujme športovým charakterom s novými dizajnovými prvkami, poteší pohodlným a priestraným interiérom, ponúka špičkovú konektivitu a poskytuje vysokú bezpečnosť vďaka vylepšeným bezpečnostným systémom a asistentom. Jeho neprehliadnuteľný dynamický predný a zadný svetelný podpis spolu s prepracovanými prednými a zadnými nárazníkmi a novými 17-palcovými zliatinovými diskami mu dodávajú odvážny nový vzhľad. Technológia BlueLink® vám umožní zostať v spojení za každých okolností, zatiaľ čo bezpečnostné funkcie, ako sú vylepšené autonómne núdzové brzdenie pri hroziacej zrážke spredu alebo systém na nasledovanie jazdného pruhu, zaisťujú váš pokoj a bezpečnosť na ceste. Nový Hyundai i20 – to je vysoká bezpečnosť a moderná konektivita. Je pripravený pre ľudí. Pre vás.

Zoznámte sa s novým Hyundai i20 na www.hyundai.sk.



5 ROKOV **Záruka**
bez obmedzenia kilometrov

Kombinovaná spotreba paliva Hyundai i20 1,0 T-GDi s prevodovkou 7 DCT na l/100 km podľa WLTP: 5,3 – 5,6; Emisie CO₂ – kombinovaný cyklus v g/km: 121 – 127. Zábery sú ilustračné.

¹ Hyundai 5-ročná záruka bez obmedzenia počtu najazdených km sa vzťahuje len na vozidlá Hyundai pôvodne predané cez autorizovaného predajcu Hyundai koncovému zákazníkovi podľa podmienok stanovených v záručnej knižke.

EKONOMIKA

Vážení čitatelia,

na tejto strane sme plánovali uviesť informáciu o konferencii dodávateľov do automobilového priemyslu v Českej republike a Slovenskej republike, ktorá sa konala 24. a 25. októbra v Olomouci. Zo Zväzu automobilového priemyslu SR sme však dostali o tejto akcii taký rozsiahly tlačový materiál, že by sme ho museli radikálne skrátiť, aby sa zmestil na jednu stranu časopisu. Obsahuje však veľmi dôležité informácie, ktoré, ak je čitateľ schopný čo len trochu „čítať aj medzi riadkami“, dávajú realistický obraz o stave automobilového priemyslu. A to nielen na Slovensku a v ČR, ale v celej Európskej únii, devastovanej nezmyselným a nehumánnym projektom **Green Deal – Zelený údel**. Preto sme ho uviedli celý, na stranách 4 až 6 a na str. 8.

Na tom mieste mal byť môj článok s nadpisom „Dokážeme sa narovnať?“. Bol o pokrytectve. O degradácii ľudskosti v našej „liberálnej“ spoločnosti, ktorá okrem iného do vedy zaviedla toľko politiky, že sa na verejnosť dostávajú len názory tej skupiny odborníkov, ktoré sú v súlade s politickými projektami terajších vládcov Zeme. Takými sú pandémia kovidu alebo globálne otepľovanie Zeme, ku ktorému má dochádzať rastom emisií CO₂ vyvolaných ľudskou činnosťou. „Strážni psy demokracie“, ako si občas hovoria novinári hlavných médií, zúrivo štekajú, ba až hrýzú všetkých, ktorí majú iný názor na udalosti, ako ich prezentuje „oficiálne zdravotníctvo“ (COVID-19) alebo „oficiálna veda“ (otepľovanie Zeme).

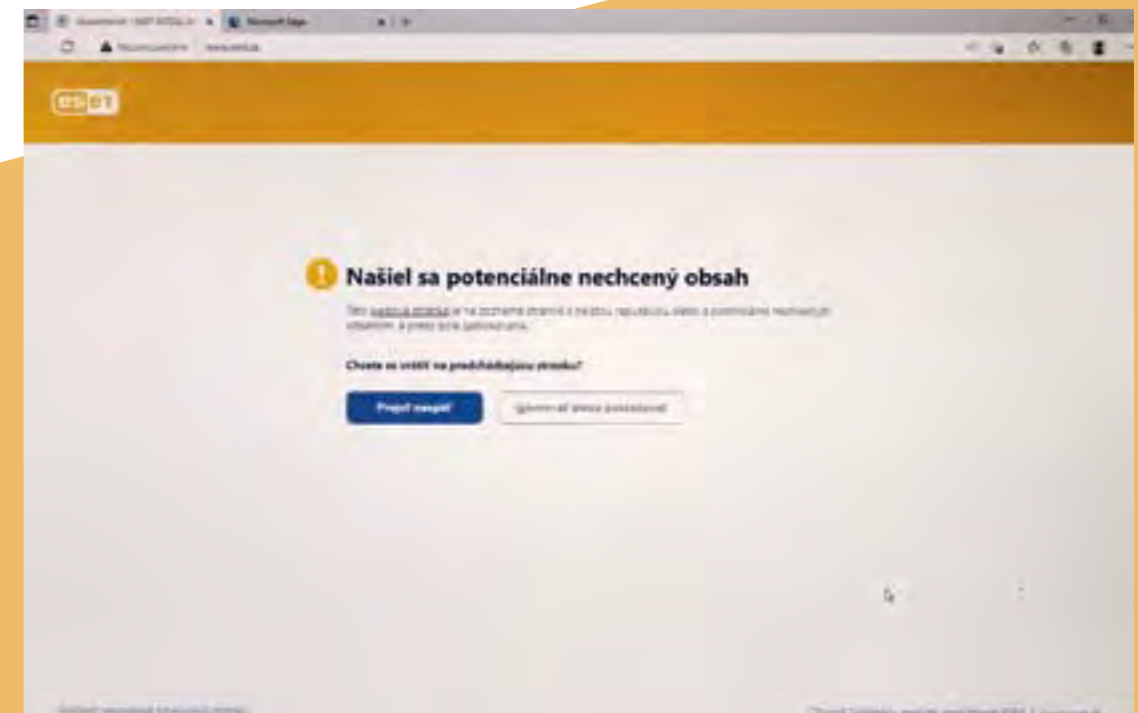
Aj v našich médiách počas kovidu zosmiešňovali lekárov s dlhoročnou praxou, profesorov lekárskech fakúlt, ktorí nesúhlasili s postupmi, ktoré realizovala vtedajšia vláda a jej ministerstvo zdravotníctva. Viac ako 1600 špičkových svetových vedcov z oblasti fyziky, meteorológie a ďalších príbuzných odvetví podpísalo vyhlásenie, že súčasné zmeny počasia na našej planéte majú prírodný pôvod, nie sú spôsobené autami so spalovacími motormi, údením slaniny a klobás na dedinách – teda žiadnymi ľudskými aktivitami. Prezentovali toto ich stanovisko hlavné svetové médiá, aby nad ním mohli ľudia premýšľať? **Kdeže by!**

Kto pravidelnejšie číta náš časopis a v ňom aj moje články uverejňované na mieste, kde je teraz článok o konferencii dodávateľov, asi mi dá za pravdu, že vyjadrenia odborníkov na tomto podujatí sa „nebijú“ s obsahom mojich článkov. Pozícia európskeho automobilového priemyslu slabne, ale je stále nosným odvetvím ekonomiky viacerých štátov EÚ, určite Slovenska, Česka, ale aj Nemecka. Takže „strážni psy demokracie“ názory predstaviteľov tohto odvetvia príliš nahlas „neoštekávajú“. Predsa len, do redakčných balíkov peňazí z inzercie nemalá časť pochádza práve z automobilového odvetvia. A ako sa hovorí, „ruku, ktorá ťa krmí, by si nemal hrýzť“.

Náš časopis nepatrí do „hlavného prúdu“, nikde sa nemôže prezentovať platenou inzerciou, lebo na to nemáme peniaze. Takže za naše názory v článkoch na nás možno nielen štekať, ale nás aj hrýzť. Ešte aj v deň zadávania tohto vydania časopisu do tlače našu internetovú stránku www.mot.sk blokovala spoločnosť Eset. Blokujú nám stránku už niekoľko rokov preto, že sme „na zozname stránok s nízkou reputáciou alebo s potenciálne nechceným obsahom“.

A viem o tom, že funkcionár z denníka blízkeho Esetu upozornil jedného z našich významných inzerentov na „škodlivosť“ mojich článkov. Plánovaný objem inzercie na tento rok sa hneď scvrkol na polovicu... Uvádzam to len na ilustráciu toho, že prívlastok „liberálny“ v súvislosti so súčasnou politikou Európskej únie a mnohými médiami a spoločnosťami s nadnárodným pôsobením si zaslúži byť v úvodzovkách. Skutočný liberál umožní prezentáciu aj iných názorov, aké zastáva on. Budúci rok budú nové voľby do Európskeho parlamentu, na novo sa sformujú aj posty v Európskej komisii. Dúfajme, že sa tam dostane viac rozumných ľudí, ako je tam teraz. To by mohlo zachrániť nielen európsky automobilový priemysel, ale umožniť nám žiť v skutočne slobodnej, liberálnej spoločnosti.

Samuel BIBZA
šéfredaktor



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 nevraciam

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

Objednávky na predplatné prijíma každá
pošta a doručovateľ Slovenskej pošty.
Objednávky do zahraničia vybavuje
Slovenská pošta, a.s.,
Stredisko predplatného tlačie,
Uzbecká 4 820 14 Bratislava,
tel. 02/54419906
e-mail: zahranicna.tlac@slpost.sk

Mediaprint Kapa a.s., oddelenie inej
formy predaja, tel.: 02/49893566,
02/49893563, 0800 188 826
fax: 02/3222256
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:
31. 10. 2023



Honda JAZZ e:HEV 1,5 i-MMD Advance



Toyota RAV4 2.5 Hybrid e-CVT AWD-i GR Sport



Mazda CX-5 e-Skyactiv G194 AWD AT Takumi



Volkswagen Tiguan



Subaru Outback 2,5i-L CVT Touring

MOT'or
Nová technika

OBSAH

EKONOMIKA

CEE Automotive Supply Chain 2023: Máme šancu vyjsť z transformácie posilnení4
Párty sa skončila, je tu utahovanie opaskov, ukázala štúdia Allianz10
Príjem z poistného vo svete minulý rok stúpol o takmer 5 %, na Slovensku sa prepadol o 10 %11

PRÁVNÁ RUBRIKA12

VYSKÚŠALI SME

Škoda Scala, Fabia, Kamiq 1.0 TSI 30 edition16
Honda JAZZ e:HEV 1,5 i-MMD Advance18
Suzuki Vitara MildHybrid 1.4 BoosterJet 4WD 6MT Elegance20
Toyota RAV4 2.5 Hybrid e-CVT AWD-i GR Sport22
Renault Austral Iconic Esprit Alpine mild hybrid 160 auto24
Mazda CX-5 e-Skyactiv G194 AWD AT Takumi26
Alfa Romeo Giulia Veloce 2.2 Turbo diesel 8AT Q440
Subaru Outback 2,5i-L CVT Touring42
Citroën C4 BlueHDi 130 EAT8 Shine44
Peugeot 408 1.6 Plug-in Hybrid 225k e-EAT8 Allure Pack46
Alfa Romeo Tonale 1.5 MHEV 160k AT FWD Veloce48
BMW X1 xDrive 23i xLine66
Ford Kuga 1.5 EcoBoost 150k M6 FWD68
Mercedes-Benz B-250e70



CUPRA DarkRebel



BMW X2, BMW iX2



Jaguar F-TYPE Edition ZP

PREDSTAVUJEME

Kia Sportage oslavuje 30.výročie špeciálnou edíciou28
Volkswagen Tiguan32
Alfa Romeo 33 Stradale36
Škoda Kodiaq50
Passat Variant54
CUPRA DarkRebel56
Honda na veľtrhu JAPAN MOBILITY SHOW 202360
Všestranne elektromobily Suzuki64
Toyota Hilux GR SPORT II65
BMW X2, BMW iX272
Toyota Corolla78
Jaguar F-TYPE Edition ZP88
Ford Ranger Plug-in Hybrid90
Hyundai Kona Electric93
Subaru na JAPAN MOBILITY SHOW 2023100
MG5 Electric102
Mazda3 a Mazda CX-30107

TECHNIKA

Mercedes-Benz pri výrobe novej platformy MMA aplikuje princíp „Digitalizácia na prvom mieste“76
Nový systém BMW iDrive92
Zostaňte v bezpečí - na sedadle vodiča106

HISTÓRIA MOTORIZMU

Neznáma automobilka80
ABARTH 595 - šesťdesiat rokov nezbedného malého auta94
Prvé policajné vozidlo od BMW vzniklo v 50.rokoch - ISAR 12104
Na Rudolfa DIESELA nezabúdame a spomínáme108
Historické vozidlá110

OBSAH ROČNÍKA96

MODELY

Svet v miniatúre116

POZNÁVAME VLAST'

Potulky po Slovensku120

CEE Automotive Supply Chain 2023:

Máme šancu vyjsť z transformácie posilnení



CEE Automotive Supply Chain 2023, najväčšie stretnutie dodávateľov do automobilového priemyslu v Česku a na Slovensku tento rok navštívilo 333 účastníkov zo 16 krajín

Neteší nás, že nepravidelnosť a výpadky dodávok trvajú, ale najhoršie už azda máme za sebou. Tak zhodnotili zástupcovia dodávateľských spoločností automobilového priemyslu súčasnú situáciu počas konferencie CEE Automotive Supply Chain 2023, najväčšieho stretnutia zástupcov sektora automotive v Českej republike a na Slovensku. Šiesteho ročníka, ktorý sa konal 24. - 25. októbra v Olomouci, sa zúčastnilo 333 šéfov spoločností, vedúcich špecializovaných útvarov pre nákup či logistiku, ale aj zástupcov finančného sektora a analytikov orientujúcich sa na automobilový sektor. Spoločne hľadali odpoveď na otázku, ako úspešne prejsť obdobím, keď sa v automobilovom priemysle z permanentnej evolúcie stáva permanentná revolúcia.

Minulé tri roky neboli pre sektor tohto odvetvia jednoduché, ale „čo nás nezabije, to nás posilní“. V pomerne optimistickom duchu otvoril Martin Jahn, člen predstavenstva zodpovedný za predaj a marketing v spoločnosti Škoda Auto a prezident Sdružení automobilového průmyslu České republiky, tohtoročnú konferenciu CEE Automotive Supply Chain. Dodal, že aj napriek negatívnym správam veria v pozitívnu budúcnosť českého a slovenského automobilového sektora. „Česká republika aj Slovensko majú šancu vyjsť z transformácie posilnené,“ uviedol Martin Jahn.

Prezident AutoSAPu však pripúšťa, že sa mnohé zavedené poriadky menia a že sa v tejto chvíli začínajú znovu rozdávať karty. Zatiaľ čo predtým predstavovali automobiloví výrobcovia relatívne uzavretý „klub“, v poslednej dobe do neho vstupujú ďalší, donedávna neznámi producenti. Popri Tesle sú to najmä čínske značky. Existujúce automobilky tu zostanú, ale celkovo sa automobilový svet významne zmení. „Autopriemysel prechádza z permanentnej evolúcie na permanentnú revolúciu,“ povedal Martin Jahn s tým, že v tejto chvíli to vyzerá, že budúcnosť patrí elektromobilite v spojení s rozvojom konektivity a autonómneho riadenia. To pre finálnych výrobcov aj ich dodávateľov znamená veľkú výzvu.

Budúcnosť určia ceny energie

Alexander Matušek, prezident Zväzu automobilového priemyslu SR spomenul niektoré problémy, ktoré môžu brzdiť ďalší rozvoj slovenského automobilového odvetvia. Jedným z nich je nedostatok pracovníkov, ktorý môže byť veľmi akútny v súvislosti so začiatkom výroby spoločnosti Volvo, piatej automobilky v krajine.



Prezident Zväzu automobilového priemyslu SR Alexander Matušek | Foto: ZAP

Slovenskí aj českí zástupcovia automobilového sektora volajú po uvoľnenejšej imigračnej politike rovnako ako po podpore technického vzdelávania a aplikovaného výskumu. Alfou a omegou perspektívnej budúcnosti však bude prístup k strategickým surovinám a ceny energií, ktoré do značnej miery určujú konkurencieschopnosť podnikov v celosvetovej súťaži. Energie budú témou budúcich rokov. A ako okrem iného uviedol Mojmir Hampl, predseda Národnej rozpočtovej rady ČR, nie je jediný názor toho, že by ceny energií mohli v budúcnosti klesať. Náklady na dekarbonizáciu sú obrovské. Mojmir Hampl hodnotí dnešnú situáciu podnikov vrátane tých v automobilovom priemysle pozitívne, budúcnosť ale veľmi povzbudivo nevidí. Sú za tým drahé energie aj ďalšie faktory. A ak budú tieto trendy pokračovať, je podľa neho na mieste položiť si otázku, či sme v Európe schopní pokračovať v nastúpenom tempe dekarbonizácie za rozumné náklady.

Regulácia a konkurencieschopnosť

Ako sa zhodli prakticky všetci vystupujúci, prospelo by menej európskych regulácií. Priznala to aj podpredsedníčka Európskeho parlamentu Dita Charanzová a uviedla, že sektoru by veľmi prospelo urobiť na úrovni EÚ inventarizáciu legislatívy. Pripomenula bývalú snahu, že každá nová legislatívna norma znamená zrušenie jednej starej, to už je ale najskôr zabudnuté. Ako povedala Dita Charanzová, Európska komisia sa teraz musí zamerať na zväčšovanie konkurencieschopnosti Európy, čo sa už podľa nej deje. „Ďalšia téma EÚ bude, ako zachovať konkurencieschopnosť Európy pri postupujúcej dekarbonizácii,“ povedala.

Petr Knap, senior advisor EY, ktorý sa špecializuje na oblasť automobilového priemyslu, odporúča automobilkám na podnikovej úrovni „maximálne sa zbaviť komplexity, ktorú na seba nabrali“, čo môže viesť k úspore nákladov. Norma Euro 7, ktorá má ďalej zmenšiť emisie z automobilov, sa na olomouckej konferencii spomínala skôr okrajovo. V tejto chvíli je podoba normy do istej miery prijateľná, ale otázkou je, ako prejde Európskym parlamentom. Podľa Martina Jahna bol prvý návrh najväčším legislatívnym paškvilom, s ktorým sa stretol za celú dobu svojej kariéry.



Kto je a kto nie je pripravený

Zástupcovia troch českých a jednej slovenskej automobilky, Robert Kiml, viceprezident pre výrobu v Toyota Motor Manufacturing Česká republika a viceprezident Združenia automobilového priemyslu, Petr Michník, vedúci administratívnej subdivízie v Hyundai Motor Manufacturing Slovak, Karel Novák, vedúci produktových platforiem, IVECO Group, a Michal Lábaj, vedúci oddelenia vývoja dielov Kia Slovakia, hovorili o pripravenosti výrobcov na novú éru, najmä o prechode na elektromobilitu.

Automobilky sú na elektromobilitu pripravené, ale sú pripravení zákazníci? Sú pripravení energetici? To sú otázky, ktoré predniesol Robert Kiml a pripojil niektoré príklady, ktoré ponúkali odpoveď: „Nie“. Zdôraznil, že elektromobily sú síce bezemisné, ale pri výrobe batérií a niektorých ďalších súčastí vozidiel vzniká dnes stále veľké množstvo emisií CO₂.



Zástupcovia troch českých a jednej slovenskej automobilky, (zľava) Michal Lábaj, Karel Novák, Peter Michník a Robert Kiml | Foto: ZAP

Karel Novák z Iveca však uviedol, že sú niektoré oblasti, kde je elektromobilita už teraz nákladovo nespochybniteľná. „V mestskom segmente už elektromobilita porazila „naftové“ autobusy aj tie na plyn. Nepotrebuje už žiadne dotácie,“ povedal.

V paneli zameranom na budúci vývoj automobilového priemyslu v ČR a SR z pohľadu OEM sa preberali aj ďalšie témy: rozdielny prístup k elektromobilita naprieč európskymi trhmi, stav v dodávateľských reťazcoch, ktorý sa čiastočne stabilizoval, úroveň súčasných batérií pre elektromobily či vodík ako pohon.

Čína a (de)globalizácia

V najrôznejších súvislostiach sa spomínala Čína, či už ako rastúci konkurent pre európske automobilky alebo ako dodávateľ dôležitých surovín a komponentov. Podľa Michala Lábaja z Kia Slovakia je náskok čínskych spoločností sedem až osem rokov a dohnať ich bude ťažké.

Diskutovalo sa aj o tom, či postupne končí globalizácia a nastupuje opačný trend, ktorý sa bude prejavovať hľadáním dodávateľov v blízkosti výroby. Podľa Martina Jahna globalizácia prispela k vytvoreniu bohatstva v spoločnosti, a práve automobilový sektor je jedným z jeho hlavných ťaháňov. Dôjde k zmene nákupov niektorých strategických komponentov, ale globalizácia podľa neho nekončí.

Mojmír Hampl ale tendencie k deglobalizácii vidí. „Americkí ekonómovia hovoria, že to, čo nás čaká, je friendshoring, obchodná praktika, kde sa siete dodávateľského reťazca zameriavajú na krajiny považované za politických a ekonomických spojencov,“ uviedol Mojmír Hampl.

Investície ako imperatív

Veľkému záujmu sa tešil blok s názvom Zmeny v dodávateľských reťazcoch z pohľadu Tier 1, kde spoločne debatovali Petr Novák, riaditeľ Automotive Operations & Executive Director Production Engineering JTEKT European Operations a predseda Divízie dodávateľov a účelových organizácií v Združení automobilového priemyslu, Lukáš Rosůlek, country head Vitesco Technologies Česká republika, Miroslav Fülöp, generálny riaditeľ spoločnosti SLUŽBA NITRA a Ivan Kebísek, Engineering Director & Tech Center Trenčín Site Leader, Yanfeng International Automotive Technology.

pokračovanie strana 8 ►

Zimná jazda s ľahkosťou



S-CROSS
OD 19 990 €



VITARA
OD 17 990 €

ZDOLAJTE BEZPEČNE KAŽDÚ CESTU

Vyberte si z našej ponuky najobľúbenejších SUV. Práve teraz získate výkonné dvojkoľky aj všestranné štvorkolky za super ceny! Zastavte sa u najbližšieho predajcu Suzuki ešte dnes a vyštartujte na cesty bezpečne a s ľahkosťou.

Limitovaná ponuka. 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.

EASY WAY
3+7
ROKOV
NA MOTOR A PREVODOVKU



Účastníci dodávateľského panelu (zľava) Petr Novák, Lukáš Rosůlek, Miroslav Fülöp, Ivan Kebísek a moderátor Ivan Hodáč | Foto: ZAP

„Situácia nie je radosná, neblížime sa ešte objemom výroby ako pred covidom, ale najhoršie azda máme za sebou,“ zhodnotil aktuálnu situáciu v dodávateľskom sektore Petr Novák s tým, že z geopolitického hľadiska nie je možné predvídať, čo sa stane. V každom prípade je dobré diverzifikovať dodávateľov, a pokiaľ to ide, mať ich čo najbližšie. Dodal, že z hľadiska cenového, žiaľ, stále väčšinou vyhrávajú dodávateľia z Ázie. Nepravidelnosť dodávok a výpadky potvrdil aj Ivan Kebísek a Miroslav Fülöp, ktorý uviedol, že bojovať proti tomu ide rozšírením zákaziek, teda diverzifikáciou portfólia. Ťažké roky prinútili podľa Petra Nováka podniky k flexibilitě, posilnili ich kompetencie v krízovom riadení a naučili ich tiež lepšie predvídať. Zväčšili tiež dôraz na rýchlejšiu návratnosť investícií – v závodoch JTEKT, ktoré Petr Novák riadi, sa musia náklady na automatizáciu vrátiť najdlhšie za rok. O nutnosti investícií hovorili všetci účastníci panelu. Lukáš Rosůlek z Vitesca v tej súvislosti oznámil čerstvú investíciu firmy v Hrušove pri Ostrave, na ktorú investor žiada stimul. Podľa Rosůlka môže byť zákon o investičných stimuloch, ktorý sa mnoho rokov stále upravuje, jednou z brzd väčšieho záujmu investorov o Českú republiku. Zástupcovia dodávateľov sa zhodli v tom, že celkovo sa ich vzťahy s OEM zlepšili, pretože si ich obchodní partneri – odberatelia uvedomujú, že sa vzájomne potrebujú. K dokonalosti ale majú tieto vzťahy ešte ďaleko. Ak by mali podniky v dodávateľskom sektore uviesť, do ktorej oblasti by mali smerovať peniaze, ktoré sú k dispozícii v podobe dotácií z európskych a národných programov, mali by to byť inovácie, výskum a vývoj, dekarbonizácia a pracovný trh v podobe podpory upskillingu, reskillingu.

Udržateľnosť z niekoľkých strán

V bloku venovanom cirkulárnej ekonomike a možnostiam dekarbonizácie v automobilovom priemysle hovoril Cyril Klepek, zakladateľ a generálny riaditeľ spoločnosti CYRKL a Pavel Grmela, projektový manažér pre CO₂ neutralitu, Škoda Auto. V prednáške hovorili o konkrétnom projekte, na ktorom spolupracujú. Stále viac spoločností sa zamýšľa nad udržateľnosťou svojich produktov. Pavel Sovička, generálny riaditeľ CZ & SK, Panattoni, generálny partner podujatia, pridal pohľad priemyselných developerov. Tí otázkou uhlíkovo neutrálnych produktov, v tomto prípade teda výrobných hál, riešia už dnes. A to nielen v prípade podnikov automobilového odvetvia.

◀ Pavel Sovička, generálny riaditeľ CZ & SK, Panattoni, generálny partner konferencie | Foto: ZAP

Tému praktického využitia AI v automobilovej výrobe ponúkol Lukáš Ptoszek, Business development manager z fínskej spoločnosti Unikie. Upozornil pritom na skutočnosť, že digitalizácia podnikov nevedie iba cez systém, ale najmä cez ľudí, ktorí s ňou chcú aktívne pracovať.

Oliver Brauburger, vedúci nákupu Siemens, dal nahliadnúť účastníkom konferencie do stratégie pre odolné dodávateľské reťazce v neistých časoch, ktoré uplatňujú v ich spoločnosti.

Dôležitosť urýchlenia imigračných procesov do Fínska spomenul vo svojom krátkom vystúpení fínsky veľvyslanec Tuominen Pasi.

Druhý deň konferencie bol ako obvykle venovaný B2B stretnutiam. CEE Automotive Supply Chain 2023 tento rok privítalo 333 účastníkov zo 16 krajín.

-ZAP SR-



SKODA

Nová Škoda

raz-dva



Vyberte si skladový model s cenovým bonusom alebo si objednajete vysnívaný kúsok s balíkom benefitov a máte ich doma raz-dva.



Najbližšie k vám



Rýchle dodanie



Akčné ceny



Financovanie NaMieru



5-ročná záruka

Octavia s bonusom až 1 900 €

SKODA Financial Services

www.skoda-auto.sk

Kombinovaná spotreba a emisie CO₂ automobilov Škoda Octavia podľa cyklu WLTP: 4,2 – 7,4 l/100 km, 109 – 167 g/km. Uvedené informácie a fotografie majú len informatívno-ilustračný charakter. Podrobnosti o ponuke, konečných cenách, špecifikácii vám poskytnú autorizovaný predajca značky Škoda.

PÁRTY SA SKONČILA, je tu utahovanie opaskov, ukázala štúdia Allianz

- Svet zažil tzv. annus horribilis - globálne finančné aktíva poklesli o 2,7 %, čo je najväčší pokles od svetovej finančnej krízy
- Z finančného majetku nám výrazne ukrajuje inflácia, potrebujeme sa naučiť inteligentne šoriť
- Slovenskí sporitelia sa bankám otočili chrbtom – vybrali úspory a investovali na kapitálových trhoch, kde nakúpili rekordné množstvo cenných papierov za 1,5 miliardy eur

Podľa 14. správy Allianz Global Wealth Report 2023, ktorá skúma finančný majetok a dlhy domácností v takmer 60 krajinách sveta, bol rok 2022 pre sporiteľov doslova annus horribilis, teda strašným rokom. Prepad bol všadeprítomný, ceny aktív plošne klesli a výsledkom bol žalostný pokles globálnych finančných aktív domácností o 2,7 %, čo je najsilnejší pokles od globálnej finančnej krízy v roku 2008. Miera rastu troch hlavných tried aktív sa však výrazne líšila. Zatiaľ čo cenné papiere (- 7,3 %) a poistenie / dôchodky (- 4,6 %) zaznamenali silný pokles, bankové vklady vykázali silný rast na úrovni 6 %. Celkovo došlo k strate finančných aktív v hodnote 6,6 bilióna eur, keď ku koncu roka 2022 dosiahli hodnotu 233 biliónov eur.

STRAŠIAK INFLÁCIA

Napriek trpkým stratám boli globálne finančné aktíva domácností na konci minulého roka stále takmer 19 % nad úrovňami pred pandémie – v nominálnych hodnotách. Po očistení o infláciu takmer dve tretiny nominálneho rastu padli za obeť zväčšeniu cien, čím sa reálny rast za tri roky zmenšil na skromných 6,6 %. Zatiaľ čo väčšina regiónov si mohla aspoň zachovať nejaký skutočný rast bohatstva, situácia v západnej Európe je iná: Všetky nominálne zisky boli vymazané, reálne bohatstvo sa v porovnaní s rokom 2019 zmenšilo o 2,6 %.

„Po celé roky sa sporitelia sťažovali na nulové úrokové sadzby. Skutočným nepriateľom sporiteľov je však inflácia. A to nielen od nárastu inflácie po pandémiu. Napríklad na Slovensku sa finančný majetok na hlavu za posledných 20 rokov pred infláciou viac ako päťnásobne zväčšil. Po inflácii je však nárast len menej pôsobivých 131 %. To podčiarkuje potrebu inteligentného sporenia a zlepšenej finančnej gramotnosti. Inflácia je však zvieria, ktoré je ťažké poraziť. Bez nejakých motívátorov na dlhodobé sporenie by väčšina sporiteľov mobla mať problémy,“ uviedol hlavný ekonóm Allianz Ludovic Subran. Globálne finančné aktíva by sa po poklese v roku 2022 mali vrátiť k rastu v roku 2023. Podporuje to zatiaľ pozitívny vývoj na akciových trhoch. Celkovo očakávame nárast globálnych finančných aktív o približne 6 %, a to aj s prihliadnutím na ďalšiu „normalizáciu“ správania pri úsporách. Vzhľadom na tohtoročnú globálnu mieru inflácie okolo 6 % by sporitelia nemali zažiť ďalší rok skutočných strát na svojich finančných aktívach.

UŤAHOVANIE OPASKOV

Obrat úrokových sadzieb sa zreteľne prejavil aj na strane pasív domácností. Po tom, čo celosvetový dlh domácností v roku 2021 stúpol o 7,8 %, v minulom roku rast výrazne oslabil na 5,7 %. Celkovo dosiahli v minulom roku celosvetové dlhy domácností 55,8 bilióna eur. Keďže rozdiel medzi dlhom a hospodárskym rastom sa zväčšil na 3,9

percentuálneho bodu, pomer globálneho dlhu k HDP (dlhy ako percento HDP) výrazne klesol o viac ako 2 percentuálne body na 66,1 % v roku 2022. To znamená, že globálny pomer dlhu súkromných domácností je späť na približne rovnakej úrovni ako na začiatku milénia, čo je pozoruhodná úroveň stability, ktorá len ťažko zapadá do rozšíreného pohľadu na svet, ktorý sa topí v dlhoch. Na mape svetového dlhu však došlo k veľkým posunom. V prvom rade stabilita charakterizuje vývoj vo vyspelých ekonomikách. Na druhej strane, väčšina rozvíjajúcich sa trhov zaznamenala za posledné dve desaťročia prudký nárast pomeru dlhu. Čína je na vrchole zoznamu s pomerom, ktorý sa viac ako stonásobil na 61 %.

SLOVÁCI SA BANKÁM OTOČILI CHRBTOM

Hrubé finančné aktíva slovenských domácností klesli v roku 2022 o 3 %. Jednou z príčin bola trieda aktív poistenie / dôchodok, ktorá stratila na hodnotu 3,2 %, cenné papiere naopak stagnovali. Veľkým prekvapením však bol prudký pokles (- 5,8 %) bankových vkladov, ktoré aj napriek tomu s podielom portfólia 51 % zostali dominantnou triedou aktív na Slovensku. Úlohu tu zohrávajú zmeny správania sa pri sporení: Zatiaľ čo čerstvé úspory sa po vrchole vyvolanom pandemiou spomalili a prepadli o 87 %, slovenskí sporitelia dokonca vybrali prostriedky z bankových vkladov, aby naďalej investovali na kapitálových trhoch a v menšej miere aj v poistení a dôchodku. Slovenské domácnosti tak v roku 2022 nakúpili rekordné množstvo cenných papierov v hodnote 1,5 miliardy eur. V porovnaní s predpandemickým rokom 2019 sú finančné aktíva stále o 13,6 % väčšie – ale len v nominálnom vyjadrení. Po očistení o infláciu sú slovenskí sporitelia „chudobnejší“ ako pred pandemiou, keďže ich aktíva stratili na kúpnej sile 3,4 %. Rast pasív sa mierne spomalil na 7,5 % po 8,9 % v roku 2021. V dôsledku toho sa pomer dlhu k HDP sotva zmenšil, s 50 % je najväčší v regióne.

Čisté finančné aktíva napokon poklesli o výrazných 12,5 %. S čistým finančným majetkom 9010 € na obyvateľa sa Slovensko prepadlo v rebríčku najbohatších krajín na 40. miesto. Na rozdiel od väčšiny krajín, priemerný dlh Slováka v hodnote 9920 € tak prevyšuje jeho finančný majetok.

Priemerný čistý finančný majetok a dlhy na obyvateľa v roku 2022 (v eur)

Poradie	Krajina	Čistý finančný majetok	Dlhy
1.	USA	253 450	54 480
2.	Švajčiarsko	238 780	117 530
3.	Dánsko	163 830	56 900
4.	Singapur	151 200	42 460
5.	Taiwan	141 600	26 750
...26.	Česká republika	26 960	10 250
...30.	Maďarsko	18 390	3 800
...35.	Bulharsko	14 510	3 370
...38.	Poľsko	11 200	4 660
...40.	Slovenská republika	9 010	9 920
57.	Kazachstan	440	1 870

Zdroj: Allianz

Príjem z poistného vo svete minulý rok stúpol o takmer 5 %, na Slovensku sa prepadol o 10 %

Minulý rok stúpila výška poistného vo svete na takmer 5,6 bilióna eur. Uvádza to najnovšia Allianz globálna správa o poistení 2023, ktorá analyzuje vývoj poistného trhu vo svete. Najsilnejším segmentom ostáva aj naďalej život (2,6 bilióna eur), nasleduje majetok a zodpovednosť (1,8 bilióna eur) a zdravotníctvo (1,1 bilióna eur). Medziročne sa poistné na pozadí globálnej miery inflácie na úrovni 8,7 % zväčšilo o 4,9 %. Všetky tri spomínané segmenty sa však vyvíjali odlišne. Zatiaľ čo majetok a zodpovednosť zaznamenali silný rast o 8,7 %, kde najväčším ťahúňom bola Severná Amerika, ktorá tvorí až dve tretiny svetového poistného, zdravotníctvo stúplo len o 4,9 %, pričom najviac ho potiahla Ázia. Životné poistenie, ovplyvnené stlačenými príjmami domácností, stúplo len o slabých 2,4 % a najväčší prepadol utrpelo v západnej Európe, kde kleslo o 2,7 %.

KLESAJÚCE SLOVENSKO

Slovenský poistný trh klesol v minulom roku až 10,1 %, keď dosiahol celkový príjem z poistného 1,9 miliardy eur. Obidva veľké segmenty poistného trhu – životné a majetkové poistenie – zaznamenali veľký pokles. Príjem z poistného v životnom poistení klesol o 12,9 % na 0,8 mld. eur a v majetkovom a zodpovednostnom poistení o 9,6 % (na 1,1 mld. eur). Stúpol len stále malý trh zdravotného poistenia, ktorý viac ako zdvojnásobil svoj príjem z poistného na 29 milióna eur.

KOTVA V TURBULENTNÝCH ČASOCH

Z ekonomického hľadiska bude najväčšou výzvou v nasledujúcich rokoch zvládnuť inflačné prostredie. Päť štrukturálnych faktorov, známych ako „5D“ bude určovať infláciu: demografia, deglobalizácia, dekarbonizácia, digitalizácia a dlh. „Poistenie potvrdzuje svoju hodnotu aj v turbulentných časoch veľkej inflácie a malého rastu. Poistný trh síce nemôže zrušiť infláciu, ale môže v priebehu času zmierniť jej dopad a pôsobiť ako určitý druh nárazníka, pretože vyrovnáva krivku ekonomického cyklu pre zákazníkov“, uviedol hlavný ekonóm Allianz Ludovic Subran.

RAST NAPRIEK INFLÁCIÍ A TRANSFORMÁCIA

Napriek väčšej inflácii poistné v nasledujúcom desaťročí vo svete narastie o 5,2 %. Na Slovensku sa očakáva rast poistného o 4,1 % ročne. Najväčším segmentom u nás pravdepodobne ostane majetok a zodpovednosť (1,6 mld. eur), po ktorom bude nasledovať život (1,2 mld. eur) a zdravie (0,1 mld. eur), pričom najmenší segment - zdravie - porastie viac ako trikrát rýchlejšie ako celý trh (+14 % ročne). Vzhľadom na veľké technologické prevraty a nové a rastúce riziká môže byť táto prognóza prekvapením. Technológia zmení fungovanie poisťovní. Ekosystémy budú zohrávať rozhodujúcu úlohu v prístupe k zákazníkovi, ponúkajúc nielen jednotlivé produkty, ale aj komplexné riešenia pre zákazníkov, či už ide o mobilitu, bývanie, cestovanie, bohatstvo alebo zdravie. Umelá inteligencia otvára netušené možnosti v analýze údajov a prináša revolúciu v celom hodnotovom reťazci od upisovania až po vybavovanie škôd.

-az-



RADA ADVOKÁTA

Vážení čitatelia,
na úvod pripomínam, že 31. decembra 2023 sa skončí platnosť vodičských preukazov, vydaných v období od 1. 1. 1993 do 30. 4. 2004. Ide o vodičské preukazy s dizajnom ružovej papierovej karty v plastovom obale, na ktorých nie je uvedená platnosť. Tento druh preukazu bol pôvodne vydaný približne 650 000 vodičom. Odporúčam vám, aby ste si výmenu takýchto vodičských preukazov nenechávali na poslednú chvíľu a požiadali o výmenu preukazu čo najskôr. Starý preukaz musíte polícii vrátiť najneskôr pri výdaní nového dokladu.

A teraz na inú tému. V septembri 2023 došlo k zmene Všeobecných podmienok úhrady diaľničnej známky, ktoré vydáva Národná diaľničná spoločnosť, a. s. ako správca výberu úhrady diaľničnej známky.

Pozitívnu zmenou je predĺženie lehoty na opravu chýb pri kúpe diaľničnej známky. Za účelom úhrady diaľničnej známky je zákazník povinný poskytnúť nasledovné údaje: krajinu registrácie vozidla, evidenčné číslo vozidla alebo prípojného vozidla kategórie O1 a O2, typ vozidla a to, či ide o vozidlo alebo o prípojné vozidlo, platnosť diaľničnej známky, začiatok jej platnosti a svoje kontaktné údaje. Za správnosť poskytnutých údajov je zodpovedný výlučne zákazník. K chybnému zadaniu údajov dochádzalo v praxi pomerne často, najmä pri zadávaní evidenčného čísla vozidla. Zákazník mal doteraz na opravu chýb k dispozícii len krátku 15-minútovú lehotu.

Po novom od septembra platí, že v prípade, ak je poskytnutý údaj chybný alebo neúplný, je zákazník bezodkladne po zistení tejto skutočnosti povinný poskytovateľovi služby – spoločnosti SkyToll, a. s. - oznámiť opravu alebo doplnenie takéhoto údajja. Najneskôr tak môže urobiť do konca kalendárneho dňa, v rámci ktorého bol takýto chybný alebo neúplný údaj poskytnutý poskytovateľovi služby. Opravu, doplnenie alebo zmenu chybného údajja síce vykoná poskytovateľ služby aj po uplynutí tejto lehoty, avšak iba na základe predchádzajúceho písomného súhlasu Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. a výlučne v prípade, ak prevádzkovateľ vozidla preukáže, že evidenčné číslo vozidla, chybné poskytnuté za účelom úhrady diaľničnej známky, nebolo pridelené žiadnemu vozidlu v čase od úhrady diaľničnej známky až do podania žiadosti o opravu, doplnenie alebo zmenu údajja. Jednoducho povedané, chybný údaj bude možné opraviť aj po skončení kalendárneho dňa, v ktorom bola diaľničná známka zakúpená, ale iba v prípade, ak nesprávne zadané EČV neexistuje.

Ďalšia úprava obchodných podmienok sa týka zmeny údajov v evidencii úhrady diaľničnej známky, napríklad

v situácii, ak si majiteľ auta bude chcieť preniesť platnú diaľničnú známku na nové evidenčné číslo.

Diaľničná známka je medzi vozidlami alebo prípojnými vozidlami neprenosná; okrem prípadov definovaných v ustanovení § 116 ods. 17 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Toto zákonné ustanovenie upravuje postup pri zmene držby vozidla, odhlásení vozidla do cudziny, vyradení vozidla z evidencie alebo pri výmene tabuľky s evidenčným číslom, kedy si doterajší držiteľ vozidla môže ponechať tabuľku s evidenčným číslom, pričom je povinný túto skutočnosť oznámiť orgánu Policajného zboru. V prípadoch definovaných v ustanovení § 116 ods. 17 zákona o cestnej premávke sa nepodáva žiadosť o zmenu v evidencii, teda ak si zákazník ponechá tabuľku s evidenčným číslom vozidla, je diaľničná známka naďalej platná pre toto evidenčné číslo vozidla.

Zmenu údajov v evidencii úhrady diaľničnej známky je možné vykonať výlučne v prípade, ak nastane zmena evidenčného čísla vozidla a/alebo krajiny registrácie vozidla a nemení sa samotné vozidlo, ani typ a platnosť diaľničnej známky a pôvodný majiteľ si neponechal pôvodné tabuľky s evidenčným číslom. Dochádza k tomu napríklad po prihlásení vozidla do evidencie vozidiel v Slovenskej republike, alebo z dôvodu výmeny tabuliek s evidenčným číslom vozidla v dôsledku straty alebo odcudzenia tabuliek s evidenčným číslom, v rámci ktorej dochádza k zmene evidenčného čísla vozidla.

Žiadosť o zmenu registračných údajov vozidla v evidencii môžete podať prostredníctvom internetového portálu na www.eznamka.sk (v časti Žiadosti, podnety a reklamácie) a prostredníctvom vybraných obchodných miest, ktorých zoznam je uverejnený na internetovom portáli.

Za účelom zmeny registračných údajov vozidla je zákazník povinný predložiť tieto doklady:

- kópiu pôvodného osvedčenia o evidencii vozidla, alebo kópiu poistnej zmluvy vystavenej na pôvodné evidenčné číslo vozidla, alebo fotokópiu osvedčenia o technickej / emisnej kontrole vystaveného na pôvodné evidenčné číslo vozidla,

- kópiu nového osvedčenia o evidencii vozidla,
- kópiu potvrdenia o úhrade diaľničnej známky (zjednodušená faktúra alebo faktúra),
- v prípade zmeny zo slovenského evidenčného čísla vozidla aj kompletne vyplnené a podpísané tlačivo Písomný súhlas pôvodného prevádzkovateľa vozidla so zmenou v evidencii úhrad diaľničných známok.

Fotokópia pôvodného aj nového dokladu musí vždy obsahovať obidva údaje: VIN (identifikačné číslo vozidla) a evidenčné číslo vozidla, pre jednoznačnú identifikáciu vozidla, pričom VIN musí byť na obidvoch dokladoch totožné.

Tlačivo Písomný súhlas pôvodného prevádzkovateľa vozidla so zmenou v evidencii úhrad diaľničných známok nájdete na webstránke www.eznamka.sk (v sekcii Zákaznícke služby, časť Dokumenty na stiahnutie).

Národná diaľničná spoločnosť uviedla, že ak predložíte všetky doklady potvrdzujúce zmenu evidenčného čísla vozidla, celý

proces zmeny údajov by mal trvať maximálne dva pracovné dni, zmena však býva štandardne realizovaná v priebehu jedného pracovného dňa. Poskytovateľ služby na základe realizovaných zmien údajov v evidencii úhrady diaľničných známok vystaví zákazníkovi doklad s názvom Potvrdenie o zmene údajov. Potvrdenie vám bude zaslané na vašu e-mailovú adresu, alebo formou SMS. Upozorňujem, že diaľničná známka pre nové evidenčné číslo vozidla bude platná až od okamihu zmeny! Akýkoľvek prejazd vymedzenými úsekmi ciest pred týmto dátumom bude zaznamenaný ako priestupok.

No a v prípade, ak má vozidlo platnú diaľničnú známku a úkonom uskutočneným orgánom Policajného zboru Slovenskej republiky v evidencii vozidiel dôjde k prideleniu registrovaného evidenčného čísla takému vozidlu, ktoré nepodlieha úhrade diaľničnej známky, úhrada diaľničnej známky sa zákazníkovi nevracia.

Nárast odhalených poistných podvodov

Allianz Slovenská poisťovňa už od vzniku pandémie eviduje rekordné nárasty poistovacích podvodov. Za prvých 8 mesiacov tohto roka už v štyroch oblastiach boli prekonané celoročné sumy odhalených podvodov. „Najväčší nárast sme zaznamenali v povinnom zmluvnom poistení, kde sme za 8 mesiacov tohto roka odhalili podvody za viac ako 1,6 milióna eur, čo je o polovicu viac ako za celý minulý rok. O 40 % stúpla výška podvodov v poistení privátneho majetku za rovnaké obdobie oproti celému minulému roku. Minuloročný rekord vo výške odhalených podvodov sme prekonali aj v poistení podnikateľov a v životnom a úrazovom poistení,“ upresňuje vedúca oddelenia kontroly a špeciálnych činností Allianz Jaroslava Kováčiková.

Od januára do augusta 2023 odhalil Allianz spolu 2371 poistovacích podvodov za viac ako 10 miliónov eur. Oproti rovnakému obdobiu v roku 2022 Allianz preveroval o 244 škôd viac, pričom najväčší nárast v počte prípadov zaznamenal v životnom a úrazovom poistení, a to až o 233 prípadov.

V havarijnom poistení eviduje Allianz viac pokusov uplatniť si staršiu škodu, ktorá vznikla ešte pred poistením vozidla. „Poškodení sa snažia uplatniť si buď celé poškodenie v pôvodnom rozsahu, alebo so zväčšeným rozsahom, teda chcú staré poškodenie priradiť k reálnej škode. Zaujímavosťou je, že doteraz sme sa s takýmito pokusmi stretávali približne do dvoch týždňov od uzatvorenia poistnej zmluvy, tento rok sa objavujú aj niekoľko týždňov až mesiacov po uzatvorení poistky. Tieto pokusy zachytávame napriek tomu, že všetky poškodenia sú na takto poistenom jazdenom motorovom vozidle fotograficky zaznamenané v deň, kedy je uzatvorené poistenie. Takže je možné ich vzájomne porovnať s poškodeniami, ktoré si klient následne uplatňuje,“ vysvetľuje koordinátor špeciálnych činností Allianz Vojtech Kosík.

Podobný trend snahy o uplatnenie nárokov a poškodenia zdravia, ktoré vznikli ešte pred účinnosťou poistenia, registruje Allianz aj v životnom a úrazovom poistení. V jednom prípade si klient chcel neoprávnené uplatniť úraz spred roka z novej poistky, ktorú si uzatvoril na jar tohto roka. V zdravotnom dotazníku neuviedol žiaden úraz a po 2 týždňoch nahlásil úraz ľavého ramena. Preverovaním Allianz zistil, že tento rok nebol z dôvodu úrazu ošetrovaný v žiadnom zdravotníckom zariadení, avšak pred rokom mu to isté rameno ošetrili na pohotovosti. Klient zároveň v deň uzatvorenia poistky nastúpil na plánovanú operáciu ľavého ramena, ktorá bola súčasťou liečby úrazu ramena, ktorý mu pred rokom vznikol pri futbalovom zápase. Klient si tak účelovo uzavrel poistku, aby získal poistné plnenie za operáciu a hospitalizáciu v sume 3200 €.

V majetkových poisteniach zas Allianz pozoruje trend navyšovania možného poistného plnenia, ale tiež aj častejšie pokusy o poistenie už poškodenej veci. Tento rok napríklad Allianz riešil prípad, kedy si klient kúpil chatu v Nízkych Tatrách, ktorú chcel zrekonštruovať na náklady poisťovne. Krátko po jej poistení nahlásil poškodenie strechy stromom padnutým počas víchrice. Allianz zdokumentoval poškodenia, ale padnutý strom tam nebol, lebo ho vraj už odpratali lesníci. Preverovaním pri príslušnom urbáriate pracovníci Allianz zistili, že k poškodeniam došlo počas veternej kalamity v roku 2019. Porovnaním fotodokumentácie poškodení vytvorených urbáriatom a neskôr poisťovňou sa zistilo, že ide o identické poškodenia. Klient si tak chcel podvodom uplatniť škodu v hodnote 10 tisíc eur. „Tento trend pripisujeme aj dôsledkom „pandemickeho“ obdobia, kedy mnohí ľudia v dôsledku zhoršenej ekonomickej situácie eliminovali platby za poistenia, ktoré nie sú zákonné alebo povinné. Až pri vzniku škody na nepoistené veci alebo zdraví sa snažia rýchlo uzavrieť poistenie a krátko na to nablasujú svoju škodu, čím sa však dopúšťajú nezákonného konania,“ uzavára J. Kováčiková.

Inšpirácia pre vás

PRE TIE NAJSLADŠIE VYZNANIA

Urobiť vafle na výbornú môže byť tak trochu veda. Nezáleží len na vyladenom ceste, ale aj na kvalitnom spotrebiči. Takým je **vaflovač Orava W-01**, s ktorým vyčarujete svojim blízkym vafle v tvare rozkošného srdca. Vďaka príkonu 1200 W je ich príprava rýchla a na jeden raz spotrebič pripraví až päť sladkých srdiečkových vyznaní. Kruhovým ovládačom jednoducho nastavíte optimálnu teplotu pečenia a špeciálna povrchová úprava platní sa postará o to, aby sa vafle nelepili a nepripekli. OMC: 24,90 €.



www.orava.eu

JEDNOTKA na zapálené dutiny



Z občasnej nádchy sa často vyvinie zápal prínosových dutín. Na takéto akútne nekomplikované zápaly zvolte **Sinupret Akut**. Ide o rastlinný liek vo forme tabliet, vhodný pre dospelých. Kombinácia účinných látok prináša úľavu pri sinusitíde (zápale prínosových dutín). Dôkladne si prečítajte písomné informácie o užívaní a prípadné riziká konzultujte s lekárom alebo lekárnikom.



PROBLÉMY S UČENÍM? VYSKÚŠAJTE ESPRICO!

Problémy s učením, slabé sústredenie či nedostatočná koncentrácia? Ak vaše dieťa trpí niektorým z vyššie uvedených problémov, vyskúšajte Esprico. Výživový doplnok na koncentráciu s jedinečným zložením predstavuje kombináciu omega-3, omega-6 mastných kyselín, pupalkového oleja, zinku a horčička, čím prispieva k normálnej funkcii psychickej činnosti. **Vyskúšajte Esprico vo forme žuvacích tabliet!**

www.esprico.sk

DODAJTE SILU OSLABENEJ IMUNITE POMOCOU ENZÝMOV



Aby naše telo zvládlo nápor vírusov a baktérií, je vhodné pravidelne dopĺňať vitamíny, minerály a ďalšie látky, ktoré prispievajú k lepšej obranyschopnosti. Napríklad enzýmy. Správne zostavená zmes proteolytických enzýmov prírodného pôvodu v lieku **Wobenzym*** pomáha rýchlejšie zvládnuť zápalové ochorenia dýchacích ciest a skracuje čas ich liečby. Obsiahnuté prírodné enzýmy mobilizujú imunitný systém – aby sa organizmus s chorobou alebo jej hrozbou vyrovnal čo najlepšie sám. Ľudia s oslabenou imunitou, a tým s väčšou náchylnosťou na infekčné choroby, môžu s užívaním enzýmov začať v období, kedy sú najviac ohrození. Zvlášť na jeseň, pri zvýšenej fyzickej a psychickej námahe a v období nadmerného stresu. Pokiaľ už niekoho opakované virózy trápia, oplatí sa začať enzýmy užívať čo najskôr, nakoľko posilnenie imunity je dlhodobý proces.
** Liek na vnútorné použitie. Starostlivo čítajte Písomnú informáciu pre používateľov. www.wobenzym.sk*

BIBLIA VÍNA Majstrovský sprievodca vínom



Chcete si zlepšiť svoje vedomosti o víne, ale neviete, kde začať? Nie ste si istí, že to, čo pijete, je vynikajúca fľaša alebo len marketingový trik? Chcete vedieť, ako si správne kúpiť to najlepšie víno a blysnúť so svojimi znalosťami pred priateľmi? Alebo chcete dať niekomu zo svojich blízkych originálny darček, ktorý umocní jeho pôžitok z pitia vína?

Predstavujeme vám svetový bestseller o víne – **Bibliu vína z vydavateľstva Familium**.

Biblia vína je praktický sprievodca vašej cesty za vínom. Zahŕňa všetky dôležité informácie o víne podané unikátnou prehľadnou a zrozumiteľnou formou. Vďaka modernej ikonografike a mapám vždy ľahko nájdete to, čo hľadáte.

Kúpíte na www.familium.sk. Odporúčaná cena: 29,90 €.

Inšpirácia pre vás

SPIDER SI PORADÍ AJ SO SNEHOM!



Jedinečnosť značky SPIDER spočíva v patentovanom systéme zníženého ťažiska, ktoré zaručuje vynikajúcu manérovosť. Kolesá sa dokážu na mieste otočiť až o 360°. Kosačky Spider nájdú 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

NETRADIČNÝ DARČEK pre milovníkov mačiek Mačky vládnu svetu – tarot



Súprava vykladacích kariet **Mačky vládnu svetu** je krásnym darčekom pre všetkých, ktorí sa chcú naučiť umeniu tarotu. Súčasťou darčeka je balenie s originálnymi ilustrovanými kartami je aj sprievodca s návodmi a podrobnými výkladmi. Karty sú tak vhodné nielen pre začiatočníkov, ale aj pre pokročilejších nadšencov. Objavte kúzlo tarotu s unikátnou darčekom súpravou oslavujúcou múdrosť a pôvab mačiek v mnohých podobách. Spoznajte mačaciu múdrosť ukrytú v magickom umení tarotu.

Kúpíte na www.familium.sk. Odporúčaná cena: 27,90 €.

PRVÁ POMOC PRE VAŠU POKOŽKU – Bepanthen Sensiderm krém



Jednoduchá starostlivosť o pokožku vie zvýšiť kvalitu nášho života. Nesmieme zanedbávať podráždenú, suchú a popraskanú kožu, a už vôbec nie v týchto chladných dňoch. Zdravotnícka pomôcka **Bepanthen Sensiderm krém** obsahuje vitamín B a LLT lipidy, ktoré prirodzene obnovujú ochrannú kožnú bariéru, hydratuje a regeneruje pokožku a prináša úľavu od potreby škrabania sa do tridsiatich minút. Zdravotnícka pomôcka **Bepanthen Sensiderm krém** je vhodná ako pre dospelých, deti tak aj pre tehotné a dojčiacie ženy a je určená na dlhodobé používanie.

Pred použitím je potrebné si prečítať návod na správne použitie. Pre viac informácií navštívte www.bepanthen.sk

KNIHA NIELEN NA DLHÉ ZIMNÉ VEČERY

Veľká kniha detektívok - zdanlivo nemožné zločiny



Zima a Vianoce sa nezadržateľne blížia. Večery sa predlžujú a vonku začína byť zima. Zrazu je pred nami otázka, čo s dlhými večerami, ktoré väčšinou trávime doma.

Siahnite po overených autoroch ako Agatha Christie, Stephen King, Edgar Allan Poe, Erle Stanley Gardner, Sir Arthur Conan Doyle a mnohých ďalších v exkluzívnej darčekom vyberovej knihe **Veľká kniha detektívok - zdanlivo nemožné zločiny z vydavateľstva Familium**. Nájdete v nej nielen klasické záhady zamknutej izby riešené geniálnymi mozgami svetoznámych detektívov, ale aj poviedky s nečakanými miestami činu a neobvyklými dekoráciami.

Veľká kniha zdanlivo nemožných zločinov je originálnym darčekom pre všetkých, ktorí majú radi kvalitné detektívne príbehy.

Kúpíte na www.familium.sk. Odporúčaná cena: 22,69 €.

Škoda Fabia, Scala, Kamiq

Škoda na Slovensku oslávila 30.výročie



Spoločnosť ŠKODA AUTO Slovensko vznikla pred tridsiatimi rokmi. Za tieto tri dekády svojho pôsobenia na trhu priniesla zákazníkom dnes už ikonické typy, ktoré jazdili a jazdia dodnes vo väčšine slovenských rodín. Od roku 1993 značka dodala na Slovensku zákazníkom až 626 059 vozidiel (najpredávanejším typom je Fabia). Slovenské zastúpenie značky Škoda oslávilo svoje významné jubileum edíciou akčných modelov 30 edition, ktoré priniesli atraktívne prvky výbavy, v kombinácii s balíkom výhod a cenové zvýhodnenie pre modely Fabia, Scala, Kamiq a Karoq. Každé vozidlo získalo zadarmo servisný balík Basic na 5 rokov, resp. 75 000 kilometrov a finančný bonus vo výške od 500 do 1200 €, podľa zvoleného modelu. Všetky modely vychádzajú z výbavového stupňa Ambition. Majú plakety 30 edition na prednom blatníku.



Mali sme možnosť vyskúšať tri z nich SCALU, FABIU a KAMIQ, ktoré boli vo farbe slovenskej zástavy – trikolóry: bielej, modrej a červenej (samozrejme v ponuke je viac farieb karosérie). Všetky modely mali rovnaký litrový prepĺňaný trojvalec (1.0 TSI) a spolupracovali so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Výkon motora 81 kW pri 5500 ot./min. a najväčší krútiaci moment 200 Nm pri 2000 až 3000 ot./min. pri všetkých troch vozidlách sú postačujúce parametre aj pre vodičov, ktorí uprednostňujú skôr svižnejšiu jazdu pred vyslovene ekonomickou. Pri malých otáčkach motor pracuje pri ustálenej rýchlosti pravidelne, zreteľný záťah prichádza od 2000 ot./min. Nad touto hranicou je príjemne živý, ale netreba ho príliš „vytáčať“, najlepšie sa cíti v strednom pásme otáčok. Tam aj práce hospodárne. Jeho zvuk nad hranicou 3000 ot./min. už dokazuje trojvalecovú konštrukciu, ale nie je pre posádku nepríjemný. Maximálna rýchlosť je podobná – Fabia 203 km/h, Kamiq 198 km/h a Scala 202 km/h. Priemerná spotreba pri všetkých troch modeloch sa pohybovala okolo 5,4 až 5,7 l/100 km (Fabia a Scala 5,4 l/100 km a Kamiq 5,7 l/100 km). Šesťstupňová ručne ovládaná prevodovka má príjemný chod, kulisa presne vedie pohyb preraďovacej páky.

Všetky tri skúšané modely majú kľučky a vonkajšie spätné zrkadlá vo farbe vozidla, koženú hlavicu preraďovacej páky, dvojramenný kožený multifunkčný volant s valčekovými ovládacími prvkami, chrómované lišty a rámy ventilácie, tkané koberčeky, Simply clever prvky, samostatný panel dvojzónovej klimatizácie s fyzickými tlačidlami. Ergonómia „kokpitu“ vozidiel je dobrá, rozmiestnenie ovládacích prvkov je logické. Majú peknú prístrojovú dosku s výdychmi ventilácie na krajoch prístrojovej dosky, dekoračný obklad - leštený kov. Vo všetkých troch vozidlách sa príjemne sedí na pohodlných predných sedadlách. Cestujúci na zadných sedadlách majú tiež dostatok miesta vo všetkých smeroch (najviac miesta na nohy má Scala). Najmenší batožinový priestor ponúka Fabia 380/1190 litrov, nasleduje Kamiq (400/1395 litrov). Najväčší batožinový priestor má Scala 467/1410 litrov.



Fabia 30 edition sa od štandardnej verzie líši prítomnosťou spomínaných dizajnových prvkov a 16-palcovými diskami z ľahkých zliatin Proxima Aero. Vo výbave nechýbajú zadné parkovacie snímače, predné hmlové svetlá, laktová opierka vpredu, zadné elektrické otváranie okien, radio Bolero s 8" displejom, bezkľúčové štartovanie Kessy, či zatmavenie zadných okien Sunset. Cenové zvýhodnenie 500 €. **Scala 30 edition** okrem výbavy Ambition obsahuje svetelný a dažďový snímač, alarm, zadnú parkovaciu kameru, infotainment systém Bolero, bezkľúčové otváranie a štartovanie, zadné elektrické otváranie okien, zatmavenie skiel Sunset, biele ambientne osvetlenie interiéru a 17" disky kolies z ľahkých zliatin Propus Aero. Finančný bonus 900 €. **Kamiq 30 edition** k základnej výbave Ambition dostal k tomu dotykové rádio Bolero, zadnú parkovaciu kameru, alarm, elektrické otváranie okien vzadu, bezkľúčové otváranie a štartovanie, ambientne osvetlenie interiéru a 17" disky kolies z ľahkých zliatin Propus Aero a bonus 1100 €.

Honda Jazz e:HEV 1.5 i-MMD Advance

Modernizovaná Honda Jazz dostala viac výkonu



Honda predstavila inovovaný typ Jazz, ktorý je v aktuálnej generácii štandardne vybavený hybridným pohonom. Oblúbený malý hatchback je postavený s dôrazom na komfort a priestor, ktorým je Jazz známy. Hybridný pohon mu poskytuje výnimočnú zmes výkonných jazdných vlastností a dobrú spotrebu paliva. Jazz sme mali možnosť vyskúšať v červenej metalíze (doplňková výbava) a stupni výbavy Advance. Exteriér vo výbave Advance sa vyznačuje novým dizajnom mriežky chladiča s tmavšou vložkou reflektorov. Výraznejšie tvarované predné a zadné nárazníky dopĺňajú textúrované spodné časti, ktoré dodávajú vozidlu zaujímavejší vzhľad. Zmenu exteriéru dopĺňajú upravené farby zliatinových diskov Advance.



Interiér je v podstate nezmenený. Iné sú farby, kvalitnejšie materiály a povrchové úpravy. Posádka má dobrý výhľad na všetky strany vďaka veľkému čelnému sklu a úzkemu A-stĺpiku. Predné sedadlá stabilizujú tela cestujúcich, sú pohodlnejšie, čo zabraňuje únave pri dlhých jazdách. Dobrým pomocníkom je aj široká stredová laktová opierka medzi prednými sedadlami. V nami skúšanom vozidle boli predné sedadlá aj vyhrievané. Za výškovo a pozdĺžne nastaviteľným volantom s koženým povrchom venca sme si ľahko našli ideálnu polohu. Prístrojová doska je navrhnutá tak, aby vodičovi na získanie všetkých dôležitých informácií stačil rýchly pohľad. Multimediálny LCD displej Honda CONNECT 2 s navigáciou má rýchle reakcie a prehľadné menu. Podporuje bezdrôtové pripojenie smartfónov cez AndroidAuto a Apple CarPlay. Pod ním sa nachádza panel automatickej klimatizácie. Honda ponechala tradičné ovládače a tlačidlá na ovládanie hlasitosti rádia či klimatizácie a ventilácie. Nechýba parkovacia kamera, parkovacie snímače, 2xUSB vpredu, vzadu, Bluetooth Hands Free, LED reflektory, prémiové audio a iné.

Inovovaný Jazz si zachováva výbornú úroveň priestranosti interiéru, ktorá bola aj v predchádzajúcej generácii. Kľúčom v maximalizácii priestoru v kabíne je umiestnenie palivovej nádrže pod prednými sedadlami, čo je v tejto triede výnimočné.

Vďaka tomu si Jazz zachoval výnimočné riešenie - „magické“ zadné sedadlá, ktoré zlepšujú variabilitu a celkové využitie interiéru. Zadné sedadlá sa dajú sklápať klasicky do roviny, alebo nechať operadlá v pôvodnej polohe a hore k nim priklopiť „sedáky“. Zlepšená konštrukcia zadného sedadla a hrubšie zadné sedadlo poskytujú cestujúcim viac pohodlia. V kabíne je dostatok účelných odkladacích priestorov na rôzne drobnosti. Objem batožinového priestoru začína od 304 litrov, dá sa zväčšiť na 1205 litrov (sklopené operadlá a nakladanie po strop). Pod podlahou sa nachádza plastová schránka na odkladanie a prepravu menších predmetov. Na základe spätnej väzby od zákazníkov bola pridaná požiadavka na schopnosť ťahania vozidiel. Jazz dokáže teraz utiahnuť malé prívesy alebo prevážače bicyklov s hmotnosťou do 500 kg.

Jazz je vybavený zostavou pokročilých bezpečnostných funkcií, ako použitie kamery so širším uhlom záberu, ktorá umožňuje lepšie sledovať okolie vozidla vrátane rozpoznávania krajín bez obrubníkov, dopravné značenie. Asistenčný systém jazdy v dopravnej zápche bol zlepšený o podporu riadenia od 0 km/h, čo znižuje záťaž vodiča pri jazde v takýchto podmienkach. V zostave asistenčných systémov sú okrem iného aj adaptívny tempomat, upozornenie na nebezpečenstvo kolízie, upozornenie na vybočenie z jazdného pruhu, systém rozpoznávania dopravných značiek, inteligentný obmedzovač rýchlostí, automatické prepínanie diaľkových svetiel a iné.



Hybridná technológia pohonu vo vynovenej Honde Jazz e:HEV pozostáva z dvoch elektromotorov, úsporného zážihového motora, automatickej prevodovky. Má tri jazdné režimy, ktoré zabezpečujú vysokú úroveň účinnosti a kultivovanosti (čisto elektrický pohon (EV), hybridný pohon (Hybrid Drive) a režim so spaľovacím motorom (Engine Drive)). Prvé dva režimy sú vhodné do mestského prostredia a Engine Drive je určený na diaľnicu, pričom pri akcelerácii je podporovaný elektromotorom. Akumulátor počas jazdy je nabíjaný tradične rekuperáciou, ale aj nadbytočným výkonom zo zážihového motora počas jazdy v hybridnom režime. Prepínanie medzi týmito tromi jazdnými režimami si cestujúci ani nevšimnú. Výkon hnacieho elektromotora pri inovácii konštruktéri Hondy zväčšili o 10 kW, čím jeho celkový výkon dosahuje 90 kW. Výkon generátorového motora zväčšili o 8 kW na maximálny výkon 79 kW pri otáčkach 6000 až 6400 za minútu. Krútiaci moment sa nemenil, zostal na hodnote 131 Nm od 4500 až do 5000 ot./min., ako aj maximálny krútiaci moment hnacieho elektromotora 253 Nm. Predné kolesá sú poháňané elektricky, spaľovací motor slúži zvyčajne ako generátor na dobíjanie batérie. Prepracovaná bola aj automatická prevodovka s cieľom zlepšiť plynulosť aj jazdné vlastnosti, čím poskytujú lepšiu zážitok z jazdy. Samozrejmosťou je, že hybrid si pri prudkom zošliapnutí pedálu akcelerácie občas „zahučí“. Hybridný pohon dokáže automobil zrýchliť z pokoja na 100 km/h za 9,6 sekundy a zabezpečuje mu maximálnu rýchlosť 175 km/h. Spaľovací motor poháňa predné kolesá cez jednostupňový prevod len pri väčších jazdných odporoch, pripája sa pomáhať elektromotoru pri stúpaniach alebo keď narastie aerodynamický odpor vozidla – asi od 70 km/h. Tento model má normovanú spotrebu benzínu 4,6 l/100 km (WLTP). V zmiešanej prevádzke sme dosiahli spotrebu 4,8 l/100 km – takže sa príliš nezdialila od výrobcov deklarovanej. Podvozok je mäkkší, zameraný hlavne na komfort, ale ani pri razantnejšej jazde vozidlo nemá problém so stabilitou. Páčilo sa nám aj odhlučnenie kabíny.

Honda Jazz 1,5 i-MMD Advance sa predáva za 25 790 €. Za prémiový lak sa pripláca 800 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-ventilový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1498 cm³, najväčší výkon 79 kW pri 6000 až 6400 ot./min., krútiaci moment 131 Nm pri 4500 až 5000 ot./min.,
SYNCHRONNÝ ELEKTROMOTOR 90 kW, krútiaci moment 253 Nm.

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrtný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 185/60 R-16.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4089/1694/1526 mm, rázvor náprav 2517 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1487/1474 mm, svetlá výška 136 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1302/1690 kg, objem batožinového priestoru 304/844/1205 l, objem palivovej nádrže 40 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 175 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,6 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke WLTP 4,6 l/100 km, CO₂ 104 g/km.

Suzuki Vitara Mild Hybrid 1.4 BoosterJet 4WD 6MT Elegance

Stále dobrá



Prvá Vitara, ktorú spoločnosť Suzuki začala dovážať do Európy v roku 1988, si získala uznanie motoristov zameraných najmä na „offroadové“ schopnosti vozidiel. Štvrtú generáciu uviedli na trh v roku 2015. Aj po ôsmich rokoch (i keď prešla omladzovacou kúrou) vyniká výbornou ovládateľnosťou, komfortnou jazdou na dobrých aj menej udržiavaných cestách. Vyslovene „terénna“ bola však len generácia, s ktorou v Európe debutovala. Nasledujúce Vitary boli už jednoznačne SUV, o ktoré zákazníci mali a majú veľký záujem. Môžu si teraz vybrať vyhotovenie s pohonom predných alebo všetkých kolies a z niekoľkých farieb metalického laku, i dvojfarebné, s kontrastnou strechou. Vyskúšali sme model s pohonom všetkých štyroch kolies vo výbave Elegance so 6- stupňovou ručne ovládanou prevodovkou.



Vyššia stavba karosérie prináša pohodlie ľahkého nastupovania do vozidla. Sedí sa vyššie, vzpriamenejšie, vďaka čomu Vitara poskytuje dostatok miesta cestujúcim na predných aj zadných sedadlách. Predné sedadlá vo výbave Elegance (kombinácia syntetická koža + semiš) sú rozmerné, s primeraným bočným vedením. V nami skúšanom vozidle boli predné sedadlá aj vyhrievané. Do ruky dobre padne kožou potiahnutý výškovo i pozdĺžne nastaviteľný multifunkčný volant.

Klasické analógové prístroje s kruhovými stupnicami, jednoduchý infotainment s navigáciou, cúvacou kamerou a konektivitou Apple CarPlay a Android Auto USB konektor, rádio s CD, MP3/WMA, DAB, Bluetooth prispievajú k dobrej ergonómii vodičovo „pracoviska“. Klimatizácia sa ľahko ovláda otočnými ovládačmi. Batožinový priestor má objem 375 litrov. Po sklopení operadiel zadných sedadiel sa objem zväčší na 1120 litrov. Prístup do neho je dobrý vďaka širokému a veľkému výklopnému veku. Výhodou je dvojité dno, háčiky, či 12 V zásuvka.

Zážitkový štvorvalec 1.4 BoosterJet nadväzuje na predchodcu, avšak prešiel kompletnou úpravou pre inštaláciu mild hybridného systému. Cieľom bolo zmenšenie spotreby a plnenia prísnejších emisných noriem. Pri malých otáčkach zážitkovému motoru s akceleráciou pomáha štartér/generátor pracujúci s napätím 48 V. Zväčšil sa aj kompresný pomer štvorvalca z 9,9:1 na 10,9:1. Motor 1.4 BoosterJet Hybrid dosahuje najväčší výkon 95 kW, vrcholná hodnota krútiaceho momentu 235 Nm je dostupná od 2000 ot./min. a drží sa na tejto úrovni až do otáčok 3000 za minútu. Jazdný prejav je prakticky totožný s modelom poháňaným pôvodným, pružným 1,4-litrovým motorom. Rast rýchlosti vďaka veľkej hodnote krútiaceho momentu už od malých otáčok je plynulý. Vždy

pri uvoľnení plynového pedálu elektromotor začne pribrzďovať spaľovací motor a tým dobíjať batériu. Z toho (z rekuperácie kinetickej energie) vyplývajúci výraznejší úbytok rýchlosti po „ubraní plynu“ je jediným rozdielnym prejavom modelov poháňaných pôvodným 1,4-litrovým motorom a terajším mild-hybridným. Uloženú energiu z rekuperácie vozidlo využije pri zrýchľovaní, keď spaľovaciemu motoru pomáha elektromotor. Elektromotor plní funkciu generátora aj štartéra má výkon 10 kW a krútiaci moment 53 Nm. So spaľovacím motorom je spojený klinovým remeňom. Litium-iónový akumulátor s hmotnosťou 5,5 kg a kapacitou 0,38kWh je uložený pod sedadlom spolujazdca. Akcelerácia Vitary z 0 na 100 km/h trvá 10,2 s a maximálna rýchlosť vozidla je 190 km/h. Motor dobre spolupracuje so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Pri väčších rýchlostiach sa do kabíny dostáva dosť aerodynamického hluku aj hluku od kolies. Počas týždenného skúšania vozidla sme mali priemernú spotrebu benzínu 6,6 l/100 km.

Stabilita vyššieho vozidla je veľmi dobrá, ani bočné náklony karosérie v zákrutách nie sú výrazné. Vitara aj vďaka svetlej výške (175 mm) jazdu po poľných či lesných cestách s občasnými hlbšími jamami vo vyjazdených kolajach zvláda. Podvozok je síce naladený tvrdsie, ale do sedadiel sa nárazy od prejazdu hrbolov či miernych prehĺbení napriek tomu prenášajú v účinne stlmenej podobe. Pohon všetkých kolies využíva osvedčený systém AllGrip. Systém umožňuje vodičovi voľbu jazdných režimov podľa jazdných podmienok – Auto, Sport, Snow a Lock (ovláda sa otočným ovládačom na stredovej konzole).

Vitara nezaostáva za konkurenciou ani rozsahom a kvalitou bezpečnostných technológií, má napríklad adaptívny tempomat, zadnú parkovaciu kameru, parkovacie snímače vpred, vzadu, radarové snímače upozorňujúce vodiča na situáciu pri opúšťaní parkoviska, funkciou upozornenia na vybočenie z jazdného pruhu, rozpoznávanie dopravných značiek, monitorovanie slepých uhlov, pomocný systém pre rozjazd do kopca, systém udržiavania rýchlosti pri zjazde z kopca a iné.

Suzuki Vitara Mild Hybrid 1.4 BoosterJet 4WD so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou a úrovňou výbavy Elegance sa predáva za 26 590 €. Za metalízu sa pripláca 580 € a za dvojfarebnú kombináciu 1050 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

4-valcový, 16-ventilový prepínaný zážitkový+HEV, 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 ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpred s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, polomer otáčania 5,2 m, pneumatiky rozmeru 215/55 R-17.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4175/1775/1610 mm, rázvor náprav 2500 mm, svetlá výška 175 mm, rozchod kolies vpred/vzadu 1535/1505 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1320/1720 kg, objem batožinového priestoru 375/1120 l, objem palivovej nádrže 47 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 190 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,2 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 5,8-6,1 l/100 km, CO₂ WLTP 131-136 g/km.

Toyota RAV4 2.5 Hybrid e-CVT AWD-i GR Sport

Uznávané SUV v športovom vyhotovení



Toyota v roku 1994 uvedením na trh typ RAV4 vytvorila kategóriu kompaktných vozidiel SUV, ktorý v súčasnosti patrí medzi tie najobľúbenejšie. Aktuálna, piata generácia RAV4 stále zastáva vedúce postavenie v predajnosti SUV na svete. Vyznačuje sa výbornou ovládateľnosťou, komfortom jazdy, priestraným interiérom a veľkým batožinovým priestorom. Aktuálna generácia má aj slušnú svetlú výšku (190 mm), takže posádka sa v tomto aute môže vydať aj do prírody, pravdaže, s nie príliš náročným terénom.



Teraz Toyota posilnila atraktivitu a charakter typu RAV4 uvedením novej verzie GR SPORT, ktorá jej dodáva viac športového rozmeru. Získala nový balík dizajnových prvkov a špeciálne vyladené ovládanie, ktoré má osloviť zákazníkov preferujúcich ostrejšie imidž. Nové vyhotovenie je dostupné s hybridným elektrickým pohonom a inteligentným systémom pohonu všetkých kolies (AWD-i). Jeho štýl je inšpirovaný viacnásobnými víťazstvami tímu TOYOTA GAZOO Racing na svetovom šampionáte. Mali sme možnosť vyskúšať model v červenej karmínovej farbe v kombinácii s čiernou strechou (300 €), ktorá je dostupná len pre výbavu GR SPORT.

Exteriér je z dizajnového hľadiska odvážny. Pridáva lemy blatníkov, bočné lišty a ozdobné prvky na dverách batožinového priestoru v lesklej čiernej úprave. V prednej časti sa vynímajú výrazné obruby hmlových svetiel s čiernym vzorom mriežky ako aj na maske chladiča a nové predné spojery s tmavostriebornou úpravou. Na mriežke chladiča a dverách batožinového priestoru sú označenia „GR“. Špecifické sú aj 19" zliatinové disky kolies, ktoré majú lesklú čiernu úpravu s jemne vyfrézovanými úzkymi detailmi so svetlým povrchom.

Interiér je priestraný, s kvalitnými materiálmi a výbornou ergonomiou. Športové predné sedadlá s príjemným čalúnením so semišovou efektom majú bočné opory zo syntetickej kože. Na opierkach hlavy je čierne logo GR. Kontrast vytvára strieborné prešívanie na sedadlách, volante a voliacej páke prevodovky, ako aj ozdobné detaily farby Gunmetal na dverách a volante. Logo GR sa nachádza aj na volante a koberčekoch. Predné sedadlá sú elektricky ovládané a vyhrievané (sedadlo vodiča má pamäťovú funkciu). Multifunkčný, kožou obšitý volant (vyhrievaný) je výškovo, pozdĺžne nastaviteľný, prierez venca nám „sadol“ do ruky. K štandardnej výbave patrí nový multimedialný systém s 10,5-palcovým displejom s veľkým rozlíšením ako aj 12,3-placový združený prístroj vodiča s možnosťou prispôbenia. Ocenili sme, že väčšina podstatných funkcií sa nastavuje fyzickými tlačidlami - klimatizácia, či jazdné režimy (Trail, Eco, Normal, EV a Sport). Ku komfortu cestujúcich prispieva dvojzónová automatická klimatizácia, vetracie otvory pre druhý rad sedadiel, ambientne LED osvetlenie interiéru, podsvietenie spínačov ovládania okien, nové porty typu USB-C na nabíjanie telefónov a mobilných zariadení na cestách, nové projektové LED reflektory a iné.

Na zadných sedadlách sa z hľadiska priestoru pohodlne odvezú dvaja, hoci aj urastení cestujúci. Batožinový priestor má v základnom usporiadaní objem 580 litrov. Po sklopení zadných sedadiel, priečne delených v pomere 60:40 vznikne predĺžená rovná podlaha a objem sa zväčší na 1690 litrov. Za pochvalu stojí aj množstvo odkladacích priestorov v kabíne a asistenčných a bezpečnostných systémov (sledovanie slepeho uhla, upozornenie na dopravu za vozidlom, panoramatické zobrazovanie okolia vozidla v rozsahu 360 stupňov, vnútorné spätné zrkadlo s digitálnym displejom, systém na detekciu prekážky, asistencia pre rozjazd a zjazd z kopca, udržiavania vozidla v jazdnom pruhu, predklolízny bezpečnostný systém s rozpoznávaním chodcov a cyklistov, systém rozpoznávania dopravných značiek...).

Hnacia sústava využíva nový 2,5-litrový štvorvalcový motor Dynamic Force, štandardne s inteligentným pohonom všetkých kolies vďaka zástavbe ďalšieho kompaktného elektromotora na zadnej náprave. Spalovací motor pracuje v Atkinsonovom cykle (využívajúc priame aj nepriame vstrekovanie paliva), dosahuje výkon 131 kW pri 5700 ot./min. a maximálny krútiaci moment 221 Nm pri 3600 až 5200 ot./min. Predný elektromotor má výkon 88 kW a krútiaci moment 202 Nm, zadný elektromotor má maximálny výkon 40 kW a krútiaci moment 121 Nm. Celkový výkon hybridnej sústavy je 163 kW. Hybridný model RAV4 zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 8,1 s a dosiahne maximálnu rýchlosť 180 km/h. Vďaka elektromotorom výborne zrýchľuje už od malých otáčok spalovacieho motora. Veľmi svižne reaguje na pridanie plynu nielen vďaka silnému elektromotoru, ale aj dobrému vyladeniu e-CVT prevodovky. Príjemnú dynamiku mala aj jazda po kľukatých cestách. Spolupráca spalovacieho a elektrického motora sa najviac hodí do mesta a jeho okolia, kde vozidlo dokáže jazdiť s malou spotrebou. Tu vodiči využijú aj veľký podiel jazdy na elektrinu, ktorá sa získava rekuperáciou. Počas týždenného skúšania vozidla sme pri pokojnej jazde dosahovali spotrebu v kombinovanej prevádzke 5,4 l/100 km, pri dynamickej jazde 7,3 l/100 km.

Vyhotovenie GR SPORT dopĺňajú zlepšenia systému zavesenia kolies. Vďaka novým, tuhším pružinám a nastaveniam tlmičov získala RAV4 GR SPORT na spomínaných kľukatých cestách lepšiu ovládateľnosť a pútavejší zážitok z jazdy. Do kabíny sa ani na väčších nerovnostiach neprenášajú výrazné rázy. Jazda z hľadiska hluku a vibrácií je dobrá, tak je to aj pri jazde na diaľnici.

Toyota RAV4 2.5 Hybrid e-CVT AWD-i GR Sport sa predáva za 47 190 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: zážihový 4-Valcový, 16-ventilový atmosférický zážihový+HEV, ventilový rozvod 2xOHC kompresný pomer 14:1, zdvihový objem 2487 cm³, najväčší výkon 131 kW pri 5700 ot./min., krútiaci moment 221 Nm pri 3600 až 5200 ot./min. Elektromotor synchronný s permanentnými magnetmi, (predný) výkon 88 kW, maximálny krútiaci moment 202 Nm, zadný - maximálny výkon 40 kW, maximálny krútiaci moment 121 Nm. Celkový systémový výkon sústavy 163 kW.

PREVODY: e-CVT automatická prevodovka, pohon prednej a zadnej nápravy (AWD-i).

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramienach, priečny skrtný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 235/55 R-19.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4600/1855/1685 mm, rázor náprav 2690 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1730/2225 kg, svetlá výška 190 mm, objem batožinového priestoru 580/1690 l, objem palivovej nádrže 55 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8.1 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 5,6-5,9 l/100 km, CO₂ 128-134 g/km.

Renault Austral Iconic Esprit Alpine mild hybrid 160 auto



Technologické SUV

Renaul oživil ponuku v kategórii SUV ambicióznym typom, ktorým je Austral. Austral pokračuje v ofenzíve začatej typmi Arkana a Megane E-Tech 100% elektrický v tomto segmente, v tradícii „vozidiel pre život“ s moderným prístupom. Tento prístup nazývaný v Renaulte ako „Nová vlna“ chce urobiť zo značky lídra v oblasti technológie, čistej energie a služieb. Austral, stavaný ako prvé vozidlo Renault na platforme CMF-CD tretej generácie, vyvinuté spoločne v rámci Alliance, ponúka silnejšiu verziu systému E-Tech „Full hybrid 200“ a dva zážihové pohony „Mild Hybrid 140 a 160 auto“. Austral je dlhý 4,51 m, široký 1,83 m a vysoký 1,62 m. Má rázvor náprav dlhý 2,67 m.



Austral sme vyskúšali vo vrcholnej úrovni výbavy Esprit Alpine. Mal karosériu lakovanú sivou farbou schiste satin, (saténový povrch) v kombinácii s čiernou strechou étoile (za príplatok 2400 €). Horizontálna mriežka chladiča je podčiarknutá aerodynamickou športovou lištou v rovnakej farbe, zatiaľ čo vonkajšie logá Renault (predné, zadné, stred kolies) majú povrchovú úpravu čierna Ice. Po stranách sú dva nápisy „Alpine Spirit“. Na zadnej časti je názov vozidla zobrazený písmenami vo farbe čierna Ice, ktoré ladia s logom značky Renault a high-tech svetlami s 3D efektom moaré a dynamickými smerovými svetlami. Verzia Esprit Alpine má v štandardnej výbave 20-palcové hliníkové disky kolies. Nami skúšané vozidlo bolo vybavené za príplatok 900 € reflektormi Matrix LED Vision a panoramatickým strešným oknom za 800 €.

Austral vo vnútri ponúka pohodlie hodné rodinných automobilov. Hodnotne pôsobia potahy sedadiel Alcantara s dvojitým prešivaním Alpine Blue, nápis Alpine vyšitý na opierkach hlavy a decentná trikolóra vložená do bočných švov interiéru. Výplne dverí a prístrojovej dosky pred spolujazdcom, ladiace s čalúnením, zdobia modro prešvané dekory z Alcantary. Volant v koži Napa s dekormi z Alcantary zdobí prešívanie vo farbe trikolóry. Balíček dopĺňajú bezpečnostné pásy s modrým lemovaním, hliníkové pedále a prahy dverí s výrazným nápisom „Alpine“. Zaujímavosťou pôsobí rozmerná rukoväť na stredovom tuneli. Dá sa využiť ako opierka zápästia pri ovládaní displeja aj ako opierka pravej ruky. Predné sedadlá sú pohodlné, elektricky nastaviteľné v 6 smeroch s dostatočnou bočnou oporou. Klenotom kabíny je displej OpenR (prvýkrát bol použitý v Megane E-Tech Electric), kombinujúci zobrazovanie údajov prístrojovej dosky so zobrazovaním navigácie a multimédiami obsahujúceho najlepšie aplikácie a služby Google. Integrácia Google znamená využívanie Máp Google, ktoré sú neustále aktualizované. Displeje majú uhlopriečku 12 palcov. Displej OpenR je jedným z najväč-

ších displejov na automobilovom trhu. V tvare obráteného L kombinuje digitálnu prístrojovú dosku a multimediálny displej na stredovej konzole. Prepínače a tlačidlá boli presunuté do blízkosti volantu a displeja OpenR, podobne ako voliaci páka automatickej prevodovky CVT. Austral ponúka za príplatok 600 € 9,3“ head-up displej so zobrazením zvolených dát priamo na čelné sklo.

Zadné sedadlá sú posúvateľné o 16 cm, čím sa dá variovať veľkosť batožinového priestoru, ktorý ponúka objem 487 až 575 litrov. Sklopením zadného operadla sa dostupný objem zväčší na 1525 litrov. Vnútro batožinového priestoru je čalúnené, veko sa otvára elektricky. Vo vozidle sme ocenili rezervné koleso (200 €). Uhol operadla zadnej lavice sa dá meniť. Austral ponúka v interieri celkom 35 l úložného priestoru. Renault má celkovo 32 asistenčných systémov, napríklad systém udržiavania v jazdnom pruhu, adaptívny tempomat, parkovacia asistenciu, parkovacie snímače vpredu, vzadu, asistenciu pre jazdu na diaľnici a v kolónach, 360- stupňový kamerový systém, systém sledovania mŕtveho uhla a iné.

Skúšané vozidlo poháňal silnejší s dvojice mild-hybridov s výkonom 116 kW pri 5200 až 5500 ot./min. a krútiacim momentom 270 Nm pri 1800 až 3750 ot./min. Zážihový motor s objemom 1,3 litra sme poznali už z iných prv skúšaných vozidiel. Teraz bol podporovaný 12-voltovým mild-hybridným systémom. Keďže elektromotor pracuje s napätím len 12 V a kapacita batérie je len 0,15 kWh, elektrická pomoc spalovaciemu motoru nie je významná. O prenos výkonu na predné kolesá sa stará automatická prevodovka CVT. Má virtuálne prevodové stupne, dobrú logiku prehadzovania. Počas jazdy nám pripomínala klasickú automatickú prevodovku. Vodič má možnosť nastavenia jazdných režimov v systéme Multi Sense (Eco, Comfort, Sport a Personal), pričom sa mení aj sfarbenie digitálneho prístrojového štítu. Počas týždenného skúšania sme v zmiešanej premávke a pri prevažne pokojnej jazde dosiahli spotrebu benzínu 6,8 l/100 km. Na diaľnici cestou do Prahy sa spotreba ustálila na 7 l/100 km. Na diaľnici sa do vozidla dostáva dosť aerodynamického hluku. Podvozok dobre tlmí nerovnosti ciest, vozidlo je v zákrutách stabilné.

Renaul Austral Iconic Esprit Alpine mild hybrid 160 sa predáva za 37 600 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 43 650 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-valcový, 16-ventilový zážihový (mild hybrid), ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1333 cm³, najväčší výkon 116 kW pri 5250 až 5500 ot./min., maximálny krútiaci moment 270 Nm pri 1800 až 3750 ot./min.

PREVOZY: automatická prevodovka CVT, 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 235/45 R-20.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4510/1825/1644 mm, rázvor náprav 2667 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1825/1589 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1539/2003 kg, objem batožinového priestoru 487-575/1525 l, objem palivovej nádrže 55 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 175 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,7 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke WLTP 6,2-6,5 l/100 km, CO₂ 140-147 g/km

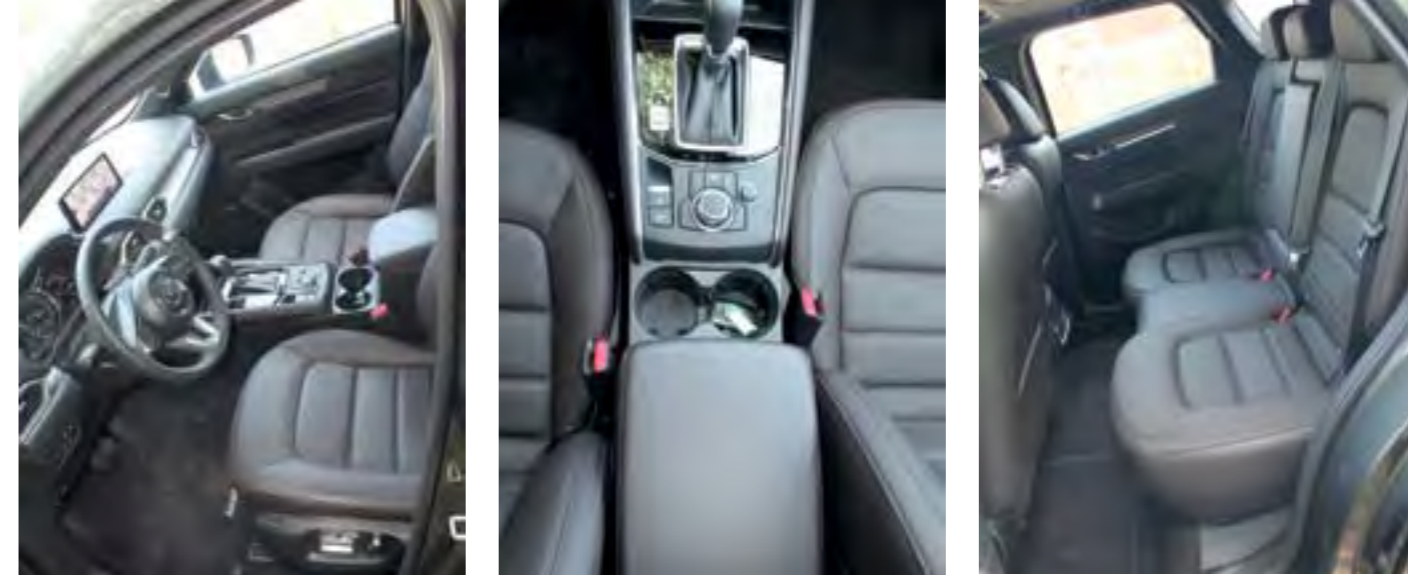


Mazda CX-5 e-Skyactiv G194 AWD AT Takumi

Výborná pred, aj po miernej inovácii



Mazda CX-5 nie je na trhu žiadnym nováčikom. V roku 2012 sa stala prvou Mazdou s dizajnovým štýlom Kodo (duša v pohybe) a s inovatívnou technikou Skyactiv. Druhá generácia, ktorá je na trhu od roku 2017, ich naďalej rozvíjala. Je známe, že Japonci z vedenia Mazdy majú konzervatívny prístup k novým trendom v konštrukcii vozidiel, neradi sa odchyľujú od zavedeného a prevereného riešenia. Na druhej strane využívajú najmodernejšie výrobné technológie, čo zaisťuje spoľahlivosť ich vozidiel.



Mazda CX-5 patrí v Európe k najobľúbenejším typom značky. Nedávno prešla miernou modernizáciou. Širšia je maska chladiča s chrómovaným lemovaním a logom v tvare krídel, v niektorých častiach sú nové tvary obidvoch nárazníkov. Zmenené boli predné reflektory s novou grafikou (svietia výborne). Vzadu sa nepatrne zmenili koncové svetlá. Do palety farieb pribudol pieskový odtieň Zircon Sand a nové limitované stupne výbavy Anvantage, Newground, Takumi a Homura. Mazda CX-5 (SUV strednej veľkosti) má dĺžku 4550 mm, šírku 1840 mm a výšku 1680 mm. Rázvor náprav má hodnotu 2700 mm.

Vyskúšali sme modernizovanú Mazdu CX-5 s 2,5-litrovým zážihovým motorom e-Skyactiv (G194 – technológia mild-hybrid), spriahnutý so 6-stupňovou automatickou prevodovkou a pohonom kolies oboch náprav. Model mal stupeň výbavy Takumi, ktorý zahŕňa 19" hliníkové kolesá, väčšie koncovky výfuku, čierny akcent čelnej masky, lemovanie podbehov, spodnú časť nárazníkov vo farbe karosérie a strešné okno za príplatok 700 €.

Modernizácia sa v malej miere dotkla aj interiéru, kde boli použité kvalitnejšie materiály. Všetky dôležité ovládacie prvky a prístroje v kabíne obklopujú vodiča v dokonalej harmónii. Výbava Takumi zahŕňa okrem iného kovové dekoratívne prvky ako výduchy ventilácie, ktoré sú obložené hliníkom. Vodič a spolujazdec majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Úpravou prešli aj sedadlá. Predné sú dobre tvarované, vo výbave Takumi elektricky nastaviteľné, vyhrievané a ventilované. Multifunkčný vyhrievaný volant v koži je výškovo, pozdĺžne nastaviteľný, s prvkami ovládania rádia, palubného počítača, telefónu, tempomatu. Najvýraznejšou zmenou je v strede prístrojovej dosky 10,25-palcový displej infotainmentu. Má výborné rozlíšenie, počas jazdy nie je dotykový. Ovládať sa dá veľmi príjemne prostredníctvom kruhového ovládača HMI, osadeného medzi vodičom a spolujazdcem. Vo vozidle sme ocenili zachovanie klasických tlačidiel a otočných ovládačov na nastavenie teploty automatickej klimatizácie a ventilácie. Nechýba nové bezdrôtové pripojenie k Apple CarPlay, Android Auto, 2 x USB-C vpredu, farebný projekčný head-up displej a iné.

Cestujúci na zadných sedadlách majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Ku komfortu cestovania prispieva výklopna laktová opierka s držiakmi na nápoje, výduchy ventilácie a vyhrievanie zadných sedadiel. Batožinový priestor ponúka objem 522 litrov. Po sklopení delených operadiel lavicového sedadla vznikne rovná plocha a objem sa zväčší na 1638 litrov. V kabíne je dostatok odkladacích priestorov.

Inovovaná Mazda CX-5 v stupni výbavy Takumi obsahuje množstvo prvkov zlepšujúcich pasívnu aj aktívnu bezpečnosť, napríklad systém stráženia pozornosti vodiča, rozpoznávanie dopravných značiek, zadnú parkovaciu kameru, predné, zadné parkovacie snímače, 360° Top View Monitor, systém stráženia jazdných pruhov, asistenciu jazdy v kolóne...

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:
4-valcový, 16-ventilový atmosférický zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 13:1, zdvihový objem 2488 cm³, najväčší výkon 143 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 263 Nm pri 4000 ot./min.

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

PODVOZOK:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramienach, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/55 R-19.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:
d/š/v 4550/1840/1680 mm, rázvor náprav 2700 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1732/2143 kg, objem batožinového priestoru 522/1638 l, objem palivovej nádrže 58 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:
najväčšia rýchlosť 195 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,5 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 7,6 l/100 km, CO₂ WLTP 171 g/km.

Pod kapotou skúšaného vozidla je zážihový štvorvalec s objemom 2,5-litra s atmosférickým nasávaním. Má najväčší výkon 143 kW pri 6000 ot./min. Doplnili ho o mild-hybridnú techniku. Motor spolupracoval so 6-stupňovou automatickou prevodovkou. Jej fungovanie je bezproblémové a tak sme nemali potrebu preradať v manuálnom režime páčkami pod volantom. Mazda CX-5 z pokoja na 100 km/h zrýchli za 9,5 sekundy a dosiahne maximálnu rýchlosť 195 km/h. Keďže motor nie je dopovaný turbodúchadlom, pri zrýchľovaní z malých otáčok je jeho prejav, logicky, trochu ospalý. Táto fáza netrvá dlho, má ochotu „vyhnať sa do otáčok“, ktoré sú potrebné na razantné zrýchľovanie. Maximálny krútiaci moment 263 Nm sa dostaví až pri 4000 ot./min. V bežnej prevádzke však motor netreba takto „žmýkať“, na dostatočne svižnú jazdu má dosť sily aj pri polovičných otáčkach. Motor disponuje funkciou deaktivácie dvoch krajných valcov, ktorá je aktívna pri ustálenej rýchlosti a čiastočnom zatažení motora. Počas týždenného skúšania vozidla sme dosiahli priemernú spotrebu v kombinovanej prevádzke 7,7 l/100 km.

Podvozok je tvrdšie naladený, prejazd výraznejších nerovností pneumatikami 19-palcových kolies v kabíne viac počuť ako cítiť. V zákrutách vozidlo výborne drží zvolenú stopu. Ani ten hluk od prejazdu veľkých nerovností nie je nijako dramatický, kabína je naozaj veľmi dobre odhlučnená.

Mazda CX-5 e-Skyactiv-G-194 AWD AT s úrovňou výbavy Takumi sa predáva za 44 350 €.

Kia Sportage oslavuje 30. výročie špeciálnou edíciou

Automobilka Kia Slovakia a dovozca automobilov značky Kia, spoločnosť Kia Sales Slovakia, zorganizovali návštevu slovenských novinárov v automobilke v Tepličke nad Váhom pri príležitosti 30. výročia výroby typu Sportage. Mali sme možnosť vidieť časť výrobného procesu – lisovňu karosárskych dielcov, zvarovňu karosérií aj montážnu linku automobilov. Predstavitelia automobilky sa vo svojich vystúpeniach nesústredili len na fakty okolo svojho najvyrábanejšieho typu – Sportage – ale poukázali aj na konkurenčnosť prostredia, v ktorom na Slovensku pracujú, dozvedeli sme sa, kde všade vo svete Kia vyrába autá, predstavili nám históriu svojho závodu a jeho výrobný program od roku 2006 po súčasnosť. Čiastočnú predstavu o tom, čo sme videli a počuli pri prezentácii aktivít závodu aj materskej spoločnosti Kia Motors, poskytujú obrázky, ktoré sme z prezentácie vybrali.



Jubilujúci typ, SUV Sportage, sme mali možnosť v závode vidieť vo všetkých štyroch generáciách, ktoré sa vyrábali v Tepličke nad Váhom. Štyri preto, lebo prvá generácia v podobe malého SUV sa vyrábala od roku 1993 v čase, keď slovenský závod Kia ešte neexistoval. A pre zatiaľ poslednú v Tepličke vyrábanú generáciu minulý čas, ktorý sme použili, neplatí, pretože tá sa aktuálne vyrába a z nej je odvodená aj atraktívna „výročná edícia“.





„Za 30 rokov a päť generácií si Sportage stále zachoval rovnaký recept na úspech,“ povedal Won-Jeong Jeong, prezident spoločnosti Kia Europe. „Svojou neustálou dokonalosťou na cestách a úžasným vizuálnym pôvabom teší vodičov všade vo svete. Veľmi sa tešíme, že si tento kultový typ môžeme pripomenúť a uviesť na trh výročnú edíciu Kia Sportage, ktorá posúva komfort a štýl na ďalšiu úroveň. Táto edícia vypovedá o histórii značky a zároveň ukazuje jej budúcnosť.“

VÄČŠÍ KOMFORT A EŠTE VIAC ŠTÝLU: VÝROČNÁ EDÍCIA

Výročná edícia, vyrobená v slovenskom závode Kia, odštartovala svoje uvedenie na európsky trh koncom septembra a postupne sa rozšíri na všetky trhy. Prináša viacero zlepšení, ktoré posúvajú pozoruhodný luxus a dizajn tohto SUV ešte ďalej.

Výlučne v rámci výročnej edície sa objavia kontúry bočných okien a spojlera v lesklej čiernej úprave, ako aj nové dekoračné prvky s tmavým chrómovým povrchom vpredu, vzadu a na bokoch, ktoré dodajú vozidlu ešte noblesnejší vzhľad.

Aj farebne tónované sklá, nové športové 19-palcové zliatinové disky v lesklej čiernej úprave a nájazdové kryty s tmavým chrómovým povrchom pomáhajú zlepšovať atraktivitu exteriérového dizajnu. Napokon výročná edícia ponúkne úplne novú farbu – sivú Wolf Grey. Okrem toho zákazníci majú na výber aj ďalšie farby karosérie, ako je biela Deluxe White a Casa White, čierna Pearl Black, kovová Penta Metal či zelená Experience Green, pričom všetky verzie sú k dispozícii vo voliteľnom dvojfarebnom vyhotovení so strechou v čiernej Pearl Black.

Precízne spracované sedadlá čalúnené semišom a umelou kožou vyvolávajú u vodiča a cestujúcich pocit mimoriadnej kvality interiéru. Prispieva k nemu aj elektrické ovládanie predných sedadiel, vyhrievanie sedadiel a volantu či voliteľné náladové osvetlenie. Atraktívny interiérový dizajn dotvárajú dva 12,3-palcové displeje a funkcie inteligentného kľúča. Výročná edícia ponúka nový balík špeciálnych interiérových prvkov v zelenom odtieni Midnight Green, ktorý dodáva vozidlu ešte prémiovejší nádych.



Typ Sportage, obľúbené kompaktné SUV značky Kia, dosiahol významný medzník. Ku koncu septembra 2023 sa z neho na celom svete predalo viac ako 7 miliónov vozidiel, čím sa do automobilového priemyslu zapísal ako jeden z najúspešnejších typov značky Kia – a dokonca sa stal jej najpredávanejším typom od roku 2015. Sportage sa môže pochváliť bohatou 30-ročnou históriou a piatimi generáciami vozidiel. Od svojho uvedenia v roku 1993 sa stal synonymom inovácií, podmanivého štýlu a mimoriadnej zábavy za volantom.

CESTA K DOKONALOSTI: PÄŤ GENERACIÍ TYPU KIA SPORTAGE

V istom zmysle výročná edícia predstavuje vrchol tridsaťročného pokroku a inovácií typu Kia Sportage. Jeho úplne prvá generácia mala premiéru v roku 1993 a od samého začiatku išlo o priekopnícky typ. Zvolil iný prístup než väčšina SUV danej doby a etabloval sa ako kompaktné SUV, ktoré kombinuje veľký interiér tradičných SUV so športovými jazdnými vlastnosťami sedanu. V tomto ohľade sa stal priekopníkom nového trhového segmentu ako prvé naozaj mestské SUV.

Pre druhú generáciu (2004) boli prioritou kvalita a bezpečnosť. K obrovskému úspechu druhej generácie prispelo predstavenie modernej platformy so samonosnou karosériou, vďaka čomu sa z nej predalo vyše dvojnásobne viac kusov ako z predošlej generácie.

Po dôraze na jazdné vlastnosti, kvalitu a bezpečnosť sa tretia generácia Sportage (2010) zamerala na dizajn a získala si osobitnú pozornosť vďaka zavedeniu masky chladiča v tvare tigriej nosa.

Následne po dizajrovej revolúcii sa štvrtá generácia Sportage (2015) sústredila na zlepšenie pohodlia, ako aj zlepšenie bezpečnostných prvkov. V tejto oblasti došlo k integrácii najnovších pokročilých asistenčných systémov vodiča (ADAS). Súčasným zavedením motorov s menším zdvihovým objemom sa typu Sportage podarilo rozšíriť svoju zákaznícku základňu v segmente SUV nižšej strednej triedy. Počnúc touto generáciou až do súčasnosti si Sportage drží pozíciu najpredávanejšieho vozidla značky Kia.

Piata generácia Sportage (2021) priniesla tomuto stredne veľkému SUV väčšie proporcie a vďaka zavedeniu viacdielnej konštrukcie karosérie opäť raz zlepšila už i tak pôsobivé bezpečnostné prvky vozidla. Vizuálny pôvab Sportage sa zasa podarilo zlepšiť prijatím dizajrovej filozofie „zjednotenie protikladov“, pomocou ktorej Kia nanovo zadefinovala pútavý vzhľad tohto vozidla. Pribudli ďalšie možnosti elektrifikovaného pohonu (napr. hybrid a plug-in hybrid navyše k predtým uvedenému mild-hybridu), ktoré priniesli typu Sportage široké uznanie a pomohli mu pokračovať v tradícii inovácií a pokroku. Výročná edícia je poctou tejto tradícii a jej oslavou, pričom automobilka sa stále sústreďuje na ešte svetlejšiu budúcnosť.

-ka, red.-

Volkswagen Tiguan



TRETIA GENERÁCIA BESTSELLERA

Volkswagen v rámci svetovej premiéry predstavil úplne nanovo vyvinutý Tiguan tretej generácie. Tiguan patrí v súčasnosti k celosvetovo najúspešnejším typom značky – od premiéry prvej generácie v roku 2007 si kompaktné SUV kúpilo viac ako 7,6 milióna zákazníkov. Nová generácia sa začne predávať v prvom štvrtroku 2024.



Kai Grünitz, člen predstavenstva Volkswagen pre technický vývoj: „Najnovší evolučný stupeň modúlárnej stavebnice komponentov s priečne uloženým motorom MQB evo tvorí inovatívnu technickú bázu tretej generácie typu Tiguan. Volkswagen vďaka výrazným množstevným efektom MQB evo opäť demokratizuje mnohé prvky high-tech ako napríklad podvozok DCC Pro alebo nové hybridné pohonné agregáty s elektrickým dojazdom približne 100 km a robí ich prístupnými státisícim automobilistov.“

Nové technologické prvky stavebnice MQB evo zlepšili Tiguan takmer v každej oblasti. Nové agregáty plug-in hybrid (eHybrid), umožňujúce dojazd s elektrickým pohonom asi 100 km, robia obľúbené SUV ešte efektívnejším ako doteraz. Okrem toho je pri všetkých verziách nabíjanie striedavým prúdom (AC) rýchlejšie a po prvý raz je možné aj zrýchlené nabíjanie jednosmerným prúdom (DC). Jasne členený digitálny kokpit na báze novej modúlárnej stavebnice infotainmentu 4. generácie (MIB4) poskytuje množstvo informácií a umožňuje využívať vo vozidle online služby a rozličné aplikácie. K novým prvkom dostupným pre Tiguan patria napríklad ergonomické predné sedadlá s masážnou funkciou (@ - podľa verzie vybavenia, resp. vybavenie na želanie) a adaptívne reflektory „IQ LIGHT – HD-Matrix“@. Okrem toho nový voliteľný adaptívny podvozok „DCC Pro“@ zlepšuje komfort a dynamiku. Najnovšia generácia asistenčných systémov „Park Assist“@ umožňuje automatizované zaparkovanie a vyparkovanie.

Kompaktné SUV má úplne nový dizajn. Zvlášť markantná je energická predná časť karosérie s veľmi úzkymi LED reflektormi prepojenými presklenou lištou uzatvorenej masky chladiča. Otvory na vstup vzduchu k chladiču sú teraz na vonkajších stranách nárazníka, kde sú aj otvory pre funkciu tzv. vzduchových zásteriek (Air Curtains), optimalizujúcich prúdenie vzduchu okolo predných kolies. Čisto tvarovaná predná časť karosérie vizuálne dokumentuje zlepšenie koeficientu aerodynamického odporu z 0,33 na 0,28. Bočnú siluetu zvyrazňujú atleticky klenuté blatníky, do ktorých sa zmestia aj 20-palcové kolesá. Podlhovasté zadné svetlá sú navzájom prepojené svietiacou LED lištou@.

Aj interiér bol koncipovaný a navrhnutý úplne nanovo. Vyznačuje sa čistou estetikou, ako aj kvalitou použitých materiálov a remeselného vypracovania. Inteligentná koncepcia umožňuje jednoduché a intuitívne ovládanie funkcií vozidla. Prístrojový panel sa skladá z niekoľkých modulov. Základ tvorí nový digitálny združený prístroj „Digital Cockpit“ s uhlopriečkou 26 cm (10,25 palca) v podobe na šírku orientovanej tablety, ktorý dopĺňa stredný displej systému infotainmentu s uhlopriečkou až do 38 cm (15 palcov) a úplne novou štruktúrou menu i grafikou, nový head-up displej@ premietajúci informácie priamo na predné sklo a nový multifunkčný ovládač na nastavovanie zážitku z jazdy na stredovej konzole. Týmto otočným ovládačom s integrovaným miniatúrnym OLED displejom sa dá nastaviť jazdný režim, hlasitosť audiosystému alebo farby ambientného osvetlenia v kabíne. Nový hlasový asistent IDA@ umožňuje jednoducho nastavovať rozličné funkcie vozidla a infotainmentu hlasovými povelmi vydanými prirodzenou rečou.

Stavebnica MQB evo umožnila pre Tiguan použiť rozličné druhy pohonu. Na výber budú výlučne štvorvalcové motory preplňané turbodúchadlom – vznetrové TDI s objemom 2,0 litra, zážihové TSI s objemom 2,0 litra, 48-voltový agregát mild hybrid (eTSI) s objemom 1,5 litra a dva agregáty plug-in hybrid (eHybrid - verzia 1.5 l TSI eHybrid 200 kW nie pre SR) na báze zážihového motora 1.5 TSI. Všetky motory sa budú štandardne kombinovať s dvojspojkovou prevodovkou DSG.



Rovnako ako v nových elektrických typoch radu ID. a v Passate novej generácie sa jazdný režim nastavuje pravou páčkou na stĺpiku riadenia. Ovládanie je úplne jednoduché a prirodzene logické. Otočením páčky dopredu sa volí automatický režim „D“ pre jazdu dopredu, otočením dozadu sa radí spiatka („R“) a potlačením z boku sa aktivuje parkovacia brzda. Okrem toho majú všetky vozidlá štandardne na volante páčky na ručné preradenie prevodovky DSG.

Stavebnica MQB evo poskytuje technický základ pre novú generáciu podvozka. Okrem rozličných čiastkových konštrukčných opatrení Volkswagen vyvinul novú verziu adaptívneho podvozka DCC ako voliteľný systém DCC Pro@ s 2-ventilovými tlmičmi pruženia. Navyše je nový Tiguan sériovo vybavený tzv. manažérom jazdnej dynamiky – systémom MQB, ktorý mal premiéru v aktuálnom Golfe GTI. Systém ovláda funkcie elektronických uzávierok diferenciálu XDS a pri podvozku DCC Pro aj zložku regulácie adaptívnych tlmičov ovplyvňujúcu priečnu dynamiku. Individuálne korekcie brzdami na jednotlivých kolesách a selektívne zmeny tvrdosti tlmičov pruženia

zlepšujú komfort a stabilitu pri dynamickej jazde v zákrutách. Jazdné vlastnosti vozidla sú vďaka tomu agilnejšie a precíznejšie. Ku komfortnému charakteru novej generácie Tiguanu sa dobre hodia nové komfortné sedadlá ergoActive Plus2 so všestranným elektrickým nastavovaním, pneumatikám 4-smerovým nastavovaním driekovej opierky a pneumatikou 10-komorovou masážnou funkciou. Okrem toho vodič môže naprogramovať, pri akej vonkajšej teplote sa automaticky aktivuje elektrické vyhrievanie alebo ventilácia sedadiel.

Tiguan bude prvým typom na báze stavebnice MQB evo, ktorý sa začne predávať s novými adaptívnymi reflektormi „IQ, LIGHT – HD-Matrix“@. Interaktívny osvetľovací systém bol súčasne vyvíjaný aj pre SUV Touareg – vlajkovú loď značky Volkswagen. Obidve SUV tak majú zhodnú základnú koncepciu reflektorov. Skratka HD znamená „High Definition“, teda veľké rozlíšenie svetelných zdrojov. Tiguan má celkovo 38 400 multipixelových LED (po 19 200 v každom reflektore), ktoré osvetľujú cestu a jej okolie úplne novým spôsobom, vďaka čomu zlepšujú komfort a bezpečnosť pri jazde v noci.



Sériovo je nový Tiguan vybavený množstvom komfortných a asistenčných systémov. K sériovým prvkom patria napríklad protikolízny asistenčný systém s funkciou automatického brzdenia „Front Assist“, asistencia udržiavania jazdného pruhu „Lane Assist“, asistencia pre bezpečnú zmenu jazdného pruhu „Side Assist“, cúvacia kamera „Rear View“ a systém rozpoznávania dopravných značiek. Na želanie sú k dispozícii ďalšie asistenčné systémy. Medzi nimi nechýba osvedčená asistencia pre manévrovanie s prívesom „Trailer Assist“ a nový parkovací asistenčný systém „Park Assist Pro“. Ten umožňuje vozidlo automaticky zaparkovať do tesného priestoru a opäť z neho vyparkovať ovládaním z aplikácie v smartfóne vodiča stojaceho mimo vozidla.



Nový Tiguan narástol do dĺžky približne o 3 centimetre, výška, šírka a rázvor náprav zostali takmer rovnaké ako pri predchodcovi. Hoci je Tiguan oproti predchodcovi iba nepatrne dlhší, základný objem batožinového priestoru vzrástol o 37 litrov na 652 litrov.

-vw-

Alfa Romeo 33 Stradale



NÁVRAT LEGENDY

Alfa Romeo oznámila znovuzrodenie individuálne vyrobeného modelu 33 Stradale, skutočného manifestu schopností talianskej značky v oblasti dizajnu a jazdných výkonov – v súčasnosti aj v budúcnosti. Nové dvojmiestne kupé, ktoré bude vyrobené v limitovanej sérii iba 33 exkluzívnych exemplárov v rámci jedinečného procesu ručnej výroby, kombinuje tradíciu a budúcnosť značky ako symbol ušľachtilej talianskej konštrukčnej školy športových automobilov.



Na splnenie sna je základnou ingredienciou poriadna dávka odvahy a trocha zdravého bláznovstva. Podľa rovnakého receptu vznikol aj jeden z najkrajších športových automobilov histórie – model 33 Stradale, uvedený v roku 1967. Dnes s rovnakou vášňou a víziou tím Alfa Romeo vyvinul nový model 33 Stradale, autentické umelecké dielo v pohybe. Nový model 33 Stradale bol vytvorený v novo založenom oddelení „Bottega“ značky **Alfa Romeo**, kde dizajnéri, konštruktéri a historici značky najprv vytipovali potenciálnych zákazníkov a potom s nimi spoločne vytvorili automobil rovnakým spôsobom ako v prevádzkach renomovaných talianskych karosárov v 60. rokoch dvadsiateho storočia.

Nový model 33 Stradale, navrhnutý v Alfa Romeo Centro Stile, je inšpirovaný historickým modelom z roku 1967, pričom jeho modelovaný tvar obohacujú rozličné dizajnové prvky z nových výrazových prostriedkov Alfa Romeo. Predná časť karosérie má energický a svalnatý objem, tvorený nízkou kapotou lemovanou klenutými blatníkmi. Vyniká na nej ikonická maska chladiča „Scudetto“ a komplexný tvar reflektorov s eliptickým základom. Profil je dynamický a štíhly s „krovkami“ dverí kabíny a dvoma veľkými otvormi na vstup vzduchu na bokoch. Teleso karosérie má vizuálne ťažisko orientované dopredu, s povrchmi modelovanými podľa kritérií typickými pre výrazové prostriedky dizajnu Alfa Romeo. Vďaka oknám dverí zasahujúcim až do strechy si vodič môže vychutnať jedinečný výhľad, veľmi podobný ako v kokpíte lietadla. Otvorené dvere a kapota motora zvyrazňujú dramatický vzhľad vozidla. Karoséria nemá maximálnu výšku na úrovni čelného skla ako pri ostatných športových automobiloch, ale v strede strechy kabíny. Veľký výkon vozidla vizuálne dokumentuje skrátená zadná časť karosérie so zadným čelom vytvarovaným v profile širokého písmena V a kruhovými zadnými skupinovými svetlami. Karoséria nemá aktívne aerodynamické systémy, ktoré by narušali jej elegantné línie, koeficient aerodynamického odporu vozidla má hodnotu 0,375.

Kokpit bol navrhnutý s minimom komponentov, ktoré by mohli odpútať pozornosť vodiča. Prakticky všetky ovládacie prvky sú sústredené na hliníkovej stredovej konzole. Presne pred vodičom je displej 3D v „teleskopickom“ dizajne ako primárny prvok interakcie s vodičom. Trojramenný hliníkový volant je zbavený všetkých multifunkčných ovládacích prvkov, ktoré sú bežné v moderných automobiloch, aby nič nerušilo koncentráciu vodiča na zážitok z jazdy. Rovnako ako v kokpíte lietadla sú ovládacie prvky umiestnené v rozličných úrovniach na spodnej časti stredovej konzoly a v centrálnom obklade stropu. Prístrojová doska inšpirovaná lietadlom a stredový tunel sú obložené ušľachtilými materiálmi ako hliník, karbón, koža a alcantara. Škrupinové sedadlá – potiahnuté kožou Poltrona Frau – nanovo interpretujú dizajn historického predchodcu, pričom poskytujú komfort a optimálnu ergonómiu. Každý detail interiéru je vytvorený tak, aby dotváral exkluzívne prostredie, zachovávajúce estetiku a technickú tradíciu modelu 33 Stradale z roku 1967.

Tím Alfa Romeo si stanovil ambiciózne ciele, poskytnúť jazdné vlastnosti okruhového pretekárskeho vozidla v automobile vhodnom na každodenné používanie na verejných komunikáciách bez kompromisov v oblasti komfortu a bezpečnosti. Preto nový model 33 Stradale koncentruje najlepšie konštrukčné prvky Alfa Romeo v oblasti pohonu a podvozka.

Zákazníci môžu mať model 33 Stradale vybavený motorom V6 2.9 twin-turbo v novom evolučnom stupni s výkonom zväčšeným na 456 kW alebo elektrickým pohonom na batérie s výkonom viac ako 551 kW a dojazdom 450 km (WLTP). Obidve verzie dosahujú vynikajúce jazdné výkony. Maximálna rýchlosť je 333 km/h a vozidlo akceleruje z 0 na 100 km/h in za menej ako 3 sekundy.



Alfa Romeo 33 Stradale z r. 1967



Spalovací motor V6 2.9 twin-turbo, osvedčený v iných špičkových modeloch Alfa Romeo, je uložený pred zadnou nápravou naprieč a poháňa zadné kolesá prostredníctvom 8-stupňovej dvojspojčkovej prevodovky DCT a elektronicky ovládaného samozáverneho diferenciálu.

Vodič môže otočným spínačom na stredovom tuneli nastavovať dva jazdné režimy – cestný a okruhový. Východiskový cestný „Strada“ sa nastaví automaticky po naštartovaní motora a zabezpečuje komfort v kombinácii s pôžitkom z jazdy. Motor má plynulý nárast výkonu, pedál akcelerátora normálnu citlivosť, tlmiče pruženia majú mäkké nastavenie, prevodovka preraduje komfortne a aktívne klapky vo výfukovej sústave sa otvárajú iba nad 5000 otáčkami za minútu. Pri okruhovom režime „Pista“ je celé vozidlo vyladené na maximálny zážitok z jazdy. Motor je vyladený na najväčší výkon, spontánne reaguje na pedál akcelerátora, prevodovka preraduje s najväčšou rýchlosťou, tlmiče pruženia majú tvrdú charakteristiku a výfukové klapky sú stále otvorené. V tomto režime vodič môže navyše aj deaktivovať trakčnú kontrolu a elektronický stabilizačný systém (ESC OFF). Okrem toho môže aktivovať rozjazdovú automatiku „Fast Start“ tlačidlom „Quadrifoglio“ na stredovom tuneli. Tento systém ovplyvňuje výkon motora, trakčnú kontrolu a prevodovku tak, aby vozidlo akcelerovalo maximálnou intenzitou bez prešmykovania kolies.

Alfa Romeo 33 Stradale má predné aj zadné kolesá zavesené na dvojitých trojuholníkových ramenách s adaptívnymi tlmičmi pruženia. Táto konštrukcia zabezpečuje optimálnu ovládateľnosť za každých podmienok, umožňuje veľké hodnoty bočného zrýchlenia a dobrý komfort na nerovnom povrchu. Predná náprava je okrem toho vybavená hydraulickým systémom, umožňujúcim pri jazde rýchlosťou do 40 km/h zdvihnúť vozidlo o 50 mm pri prechádzaní prekážok na ceste, retardérov alebo pri výjazde z garáží a parkovacích domov. Vodič zdvihnutie ak-

tivuje ovládačom „Assetto“ (nastavenie) na stredovej konzole, deaktivovať ho môže manuálne alebo zväčšením rýchlosti jazdy. Okrem toho vodič môže otočným ovládačom „Suspension“ meniť nastavenie podvozka v jednotlivých jazdných režimoch – prepnúť z mäkkého vyladenia na stredné v režime „Strada“ alebo z tvrdého na stredné v režime „Pista“.

Model 33 Stradale je vybavený integrovanou brzdovou sústavou Alfa Romeo Brake-By-Wire, zabezpečujúcou maximálny brzdný účinok a presné dávkovanie brzdných síl, pričom charakteristika systému závisí od nastaveného jazdného režimu. Brzdovú sústavu vyrába pre Alfa Romeo renomovaná spoločnosť Brembo, keramické kotúče vystužené karbónovými vláknami prispievajú k veľkej výkonnosti a odolnosti proti slabnutiu vplyvom prehriatia. Brzdná dráha z rýchlosti 100 km/h je menej ako 33 metrov. Predné aj zadné brzdové kotúče sú ventilované a perforované, vpredu sú šesťpiestové a vzadu štvorpiestové brzdiče.

Hliníkový rám v profile H a karbónový monokok zaručujú veľkú pevnosť a malú hmotnosť. Pre dosiahnutie veľkej kvality, štruktúrálnej pevnosti a bezpečnosti je štruktúra strechy vyrobená z uhlíkového kompozitu a hliníka. Dvere vyklápajúce sa dopredu dohora majú špeciálne vyvinuté závesy. Aj rámy okien sú vyrobené z karbónu, zadné okno je z polykarbonátu.

Projekt 33 vznikol s využitím špeciálneho tímu „Bottega“, zloženého z expertov Alfa Romeo. Zákazníci boli zapojení do kreatívneho procesu pri tvorbe 33 jedinečných unikátov od samého začiatku. Prvé stretnutie sa uskutočnilo v roku 2022 na Veľkej cene Talianska F1 v Monze, kde bol projekt v podobe prvých kresieb vytvorený v Alfa Romeo Centro Stile predstavený vybraným zákazníkom z okruhu zberateľov a priaznivcov značky. Idea sa stretla s nadšenou odozvou a v priebehu niekoľkých týždňov boli všetky vozidlá predané. Realizovateľnosť požiadaviek zákazníkov posudzovalo oddelenie konštrukcie.



Zákazníci si najprv mohli vybrať z troch exkluzívnych farieb karosérie, evokujúcich históriu modelu 33 Stradale: klasická pastelová červená Rosso Alfa, nanovo interpretovaná kráľovská modrá a sofistikovaná tmavočervená s čírym krycím lakom „Villa d’Este“. Vozidlo môže mať aj dvojfarebné bielo-červené lakovanie ako hold legendárnemu pretekárskemu modelu Tipo 33. Okrem toho mali zákazníci možnosť vybrať si rozličné vyhotovenie viditeľných karbónových dielcov na karosérii, rozličné konfigurácie vstupných otvorov na vstup vzduchu, zvoliť si klasické alebo trojrozmerné (3D) vyhotovenie prednej masky, ako aj vybrať si bočné logo Quadrifoglio alebo Autodelta. Nápis „Alfa Romeo“ na zadnej časti je na výber v čiernej, zlatej alebo striebornej farbe. Rovnaké farby môžu mať aj 20-palcové disky kolies z ľahkej zliatiny s dizajnom „Tributo“, plus dvojfarebné vyhotovenie. A brzdiče môžu byť nalakované v tradičných farbách – červenej Rosso, čiernej Nero a žltej Giallo, kým zdvojené koncovky výfuku môžu mať vyhotovenie brúseného chrómu alebo čierne.

Interiér je na výber v dvoch základných vyhotoveniach: „Tributo“ a „Alfa Corse“. Prvé z nich sa vyznačuje kombináciou kože a hliníka a vzdáva hold modelu 33 Stradale z roku 1967, ktorý je vystavený v podnikovom múzeu v Arese. Na sedadlách, prístrojovej doske a výplniach dverí je dvojfarebné kožené čalúnenie s vodorovným prešívaním v kombináciách farieb okrova/bridlicová, respektíve červená/čierna alebo modrá/sivá. Vyhotovenie interiéru „Alfa Corse“ je triumfom športovosti s kombináciou karbónu a alcantary. Čalúnenie sedadiel, prístrojovej dosky, výplní dverí a stredového tunelu kombinuje alcantaru a kožu vo farebných alternatívach čierna, červeno/čierna alebo modro/čierna.

KORENE LEGENDY

V roku 1967 bol model 33 Stradale odvodený priamo z pretekárskeho špeciálu Tipo 33, ktorý v tom čase dominoval vo svetovom automobilovom športe. Project 33 predstavoval návrat značky Alfa Romeo k pretekaniu a zaslúžili sa o neho šéf značky Giuseppe Eugenio Luraghi a Carlo Chiti, šéf spoločnosti Autodelta, ktorá sa stala novým športovým oddelením. Za miesto debutu bola zvolená rýchlostná skúška pretekov do vrchu Fléron neďaleko Liège v Belgicku. Alfa Romeo 33 vyhrala, a potom nasledovala dlhá séria víťazstiev na najprestížnejších okruhoch sveta, vrátane dvoch titulov majstra sveta značiek v rokoch 1975 a 1977. Vlna nadšenia zo športových úspechov viedla k výrobe limitovanej série modelu 33 adaptovaného pre cestnú premávku – 33 Stradale. Jej dizajn vytvoril Franco Scaglione, ktorý premietol celú svoju technickú expertízu a kreatívnu odvahu do tohto automobilu, čím vytvoril majstrovské dielo kombinujúce aerodynamiku s funkčnosťou. V rokoch 1967 a 1969 bolo vyrobených iba 18 exemplárov, z ktorých jeden je dnes vystavený v múzeu Alfa Romeo v Arese.

-ao-



Alfa Romeo Giulia Veloce 2.2 Turbo diesel 2102 8AT Q4

Nadčasový dizajn, príjemný jazda



Alfa Romeo v závere októbra minulého roka predstavila modernizované typy Giulia a Stelvio. Táto dvojica si získala celosvetové uznanie vďaka vhodnému rozloženiu hmotnosti na nápravu, dobrej jazdnej dynamike, špičkovým technológiám a motorizáciám. Krása talianskeho dizajnu je u oboch typov teraz ešte zreteľnejšia najmä vďaka štýlistickým zmenám na prednej časti. Mali sme možnosť vyskúšať obidve tieto vozidlá. Teraz sa budeme venovať prvému z nich, Giulii. Je dlhá 4650 mm, široká 1860 mm, vysoká 1411 mm, s rázvorom náprav 2820 mm. V ponuke je s 5 stupňami výbavy: Super, Sprint, Ti, Veloce a Competizione. Motorová ponuka je skromná. Na výber je zážihový alebo vznetrový štvorvalec. Zážihový (2.0 Turbo) poskytuje výkon 206 kW a vznetrový (2.2 Turbo diesel) 154 kW. Oba motory sú spojené výhradne s 8-stupňovou automatickou prevodovkou a pohonom 4x4 (v Alfa Romeo je označovaný ako Q4).



Predná mriežka chladiča s logom Alfa Romeo a spodná mriežka dvoch hlavných prívodov vzduchu dostali jedinečnú povrchovú úpravu. Novinkou prednej časti sú reflektory 3+3 s novou adaptívnou full-LED matrixovou technológiou. V noci veľmi dobre osvetľujú cestu pred autom vďaka radu moderných technológií. Pripomínajú jeden zo slávnych prvkov značky, ktorý sa predstavil na ikonickej Alfe Romeo SZ Zagato. Modernizáciou prešli aj zadné LED koncové svetlá s priehľadnou povrchovou úpravou krytov. Giulia sa nám veľmi páči, má minimum prelisov, čím vynikajú jej čisté línie. Skúšaná verzia vo výbave Veloce mala zaujímavú farbu laku – modrú Misano (990 €), nápis Veloce na prednom nárazníku, zadný športový nárazník, čierne lesklé rámy okien a 19" kolesá s ikonickým dizajnom diskov s červenými brzdovými strmeňmi, za ktoré sa dopláca 450 €. V kabíne je novinkou prístrojový panel s historickým „teleskopickým“ dizajnom. Ten zahŕňa nový digitálny 12,3" TFT displej, na ktorom je možné zobrazovať všetky informácie o vozidle, ako aj parametre súvisiace s autonómnym riadením. Prístrojový panel je možné navyše konfigurovať jedným z troch nastavení – Evolved (predstavuje budúcnosť dizajnu Alfya Romeo a využíva centrálnu oblasť obrazovky, zatiaľ čo dva bočné kvadranty zostávajú na rovnakom mieste), Relax (zameraný na pohodlie, neobsahuje podrobné informácie o vozidle) a Heritage (je inšpirované ikonickými typmi 60. a 70-tých rokov, vyznačuje sa výraznými detailmi, akými sú obrátené čísla na konci rýchlomeru). Novinkou je aj centrálny infotainment s uhlopriečkou 8,3" s navigáciou. Poskytuje navyše aj funkcie a služby Alfa Connect. Umožňuje diaľkové prepojenie s vozidlom ako aj ovládanie niektorých funkcií zo smartfónu, aktualizácie softvéru a digitálnych služieb vzduchom (Over the Air). Pod ním sa nachádza panel dvojzónovej automatickej klimatizácie s klasickými hardvérovými ovládačmi, čo sme ocenili. Športové predné sedadlá sú pohodlné, elektricky nastaviteľné a vyhrievané.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-valcový, 16-ventilový prepíňaný vznetrový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 15,5:1, zdvihový objem 2143 cm³, najväčší výkon 154 kW pri 3500 ot./min., krútiaci moment 470 Nm pri 1750 ot./min.

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na dvojiciach priečných ramien, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 255/35 R-19.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4650/1860/1411 mm, rázvor náprav 2820 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1556/1629 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1640/2175 kg, polomer otáčania 6,25 m, objem batožinového priestoru 480 l, objem palivovej nádrže 52 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 235 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 6,8 s, spotreba nafty v kombinovanej prevádzke WLTP 5,4-5,8 l/100 km, CO₂ WLTP 141-152 g/km.

Za športovým volantom (obtiahnutým kožou) sme si rýchlo našli vhodnú polohu. V skúšanom vozidle sa nachádzal za príplatok 2400 € Paket Premium, ktorý zahŕňa kožou potiahnutú prístrojovú dosku a výplne dverí a prémiový audiosystém Harman/Kardon so 14 reproduktormi.

Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú dve osoby s výškou do 180 cm. Ku komfortu cestovania na nich prispieva výklopná laktová opierka s držiakmi na nápoje, výduchy ventilácie a USB A port. Batožinový priestor ponúka objem 480 litrov. Na prenos objemnejších predmetov sa dajú operadlá zadných sedadiel sklopiť v pomere 40/20/40. Nevýhodou je malý vstupný otvor. Giulia je vybavená množstvom prvkov zlepšujúcich pasívnu aj aktívnu bezpečnosť, napríklad aktívne udržiavanie jazdného pruhu, rozpoznávanie dopravných značiek, systém detekcie únavy vodiča, inteligentný rýchlostný asistenčný systém, systém pre jazdu na diaľnici, monitoring mŕtveho uhla, asistenčný systém pre jazdu v kolóne (Paket Driver Assistance za 1800 €, ktorým bolo vybavené nami skúšané vozidlo).

Giuliu poháňal 2,2-litrový motor s výkonom 154 kW pri 3500 ot./min. a krútiacim momentom 470 Nm, dostupným už od 1750 ot./min. Z pokoja na rýchlosť 100 km/h dokáže Giulia s touto sústavou pohonu zrýchliť za 6,8 sekundy a dosiahnuť najväčšiu rýchlosť 235 km/h. Motor pracuje skvele už od malých otáčok, reakcia na stlačenie akceleračného pedálu je bezprostredná, o čom svedčí aj krátky čas potrebný na dosiahnutie rýchlosti z pokoja na 100 km/h. K výbornej jazdnej dynamike prispieva 8-stupňová automatická prevodovka ZF aj použitie ľahkých materiálov v konštrukcii auta, ako je hliník (motor) a karbón (napr. hnací hriadel). Giulia má veľmi dobré jazdné vlastnosti. Vodič má na výber z troch jazdných režimov s označením D (drive - dynamický určený pre športovú jazdu), N (natural) a A (bežné jazdenie, režim pre ekonomickú jazdu). Systém Q4 umožňuje v prípade horšej priľnavosti či na základe požiadavky vodiča okamžite preniesť 50 % krútiaceho momentu na prednú nápravu, čím sa zabezpečí maximálny výkon vozidla a účinnosť prenosu hnacích síl na vozovku. Podvozok výborne pohlcuje nerovnosti ciest. V zákrutách sa auto nakláňa minimálne a výborne drží zvolenú stopu. Riadenie je ostré a brzdy účinné, ako sa od športovo ladeného auta očakáva. Počas týždenného skúšania vozidla sme v kombinovanej prevádzke dosiahli spotrebu 6,5 l/100 km.

Alfa Romeo Giulia Veloce 2.2 Turbo diesel 210k 8AT Q4 sa predáva za 53 990 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou cenu zdvihlo na 60 130 €.



Subaru 23 Outback 2,5i-L CVT Touring

Príjemné, bezpečné kombi



Subaru Outback mal premiéru v roku 1995 a zapísal sa do histórie ako predchodca nového segmentu vozidiel typu „kombi-SUV crossover“, spájajúcich atribúty automobilov s karosériou kombi a vozidiel typu SUV. Súčasná, šiesta generácia tohto typu je postavená na globálnej platforme Subaru (SGP), ktorá zaisťuje výbornú bezpečnosť cestujúcich. Automobilka Subaru je celosvetovo rešpektovaným výrobcom osobných automobilov s pohonom kolies obidvoch náprav a špecifickým motorom s protibežnými piestami, známym ako „boxer motor“.



Automobilka typ Outback mierne modernizovala pre modelový rok 2023. Keďže pôvodnému Outbacku šiestej generácie po technickej stránke nič nechýbalo, zmeny po modernizácii nie sú výrazné. Outback je dlhý 4870 mm, široký 1875 mm, vysoký 1675 mm, s rázvorom náprav 2745 mm. Svetlá výška je 213 mm. Tá je pozoruhodná a spolu s nájazdovými uhlami 19,7 stupňa vpredu, 22,6 stupňa vzadu, i pre značku tradičným dobre fungujúcim pohonom všetkých kolies, je zárukou, že s týmto kombi sa možno bez obáv odviezť aj na piknik do prírody. Túto jar sme sa o tom presvedčili – nie síce v prírode, ale na motokrosovej trati v Šenkviaciach, kde slovenský dovozca automobilov Subaru zorganizoval predstavenie svojich vozidiel.

Outback je dostupný v štyroch stupňoch výbavy – Style, Touring, Adventure a Premium. Jediným prvkom príplatkovej výbavy je metalický lak, za ktorý si treba priplatiť 590 €. Skúšaný Outback mal úroveň výbavy Touring. Zvonku sa toho pri modernizácii moc nezmenilo, nový je len dizajn 18-palcových diskových kolies, ktoré v danej výbave mali brúsený povrch.

Kabína je priestraná, s kvalitnými materiálmi. Každý člen posádky sa môže tešiť z výborného výhľadu von. Predné elektricky nastaviteľné sedadlá sú komfortné, pohodlné, s veľkým rozsahom nastavenia a s primeraným bočným vedením. Sú aj vyhrievané. Multifunkčný kožený volant (vyhrievaný) má klasický kruhový tvar s primerane hrubým vencom. Na jeho ramenách je viacero tlačidiel, v ktorých sme sa rýchlo zorientovali. Za volantom sa nachádzajú klasické analógové prístroje a stredový farebný displej, jeho zobrazenie možno jednoducho meniť. Veľká je 11,6-palcová dotyková obrazovka zabudovaná na výšku je súčasťou moderného informačno-zábavného systému. Má prehľadnejšie menu, polohu ikoniek na obrazovke možno meniť podobne ako na mobilnom telefóne. Outback pre rok 2023 bol zlepšený o bezdrôtovú konektivitu Apple CarPlay a Android Auto, dostal aj USB port typu C. Nechýba audiosystém Harman/Kardon a iné zaujímavé prvky výbavy.

Nastupovanie na zadné sedadlá je pohodlnejšie vďaka väčšiemu vstupnému otvoru. Môžu na nich pohodlne cestovať dvaja i „vyrastenejší“ cestujúci, majú dostatok miesta pre nohy aj nad hlavami. K dispozícii majú

vyhrievanie sedadiel, ventiláciu, nabíjanie aj mohutnú výklopnú zadnú laktovú opierku s držiakmi na nápoje. Batožinový priestor ťaží zo zväčšených rozmerov, ponúka objem 561 l. Po sklopení zadných sedadiel delených v pomere 60/40 sa objem pre batožinu zväčší na 1822 litrov. Menšie predmety sa dajú uložiť pod podlahový panel. Praktickou novinkou je možnosť otvoriť elektricky ovládané veko batožinového priestoru a tiež háčiky na bočných stenách batožinového priestoru. Snímač otvárania batožinového priestoru je v logu značky. Stačí sa k nemu priblížiť, netreba kopať nohou pod „kufrom“. Vo vozidle bola len sada na opravu defektu. Vodič má k dispozícii 11 bezpečnostných funkcií vrátane novinek, napríklad pokročilý adaptívny tempomat s funkciou udržiavania vozidla v strede jazdného pruhu, systém rozpoznávania dopravných značiek s inteligentným obmedzovačom rýchlosti, systém upozornenia na opustenie jazdného pruhu (vibrovaním), cúvaciu kameru. Outback je vybavený aj technológiou EyeSight – systém dvoch stereokamier má teraz zdvojnásobený zorný uhol a nový softvér na rozpoznávanie objektov v obraze.

1. Outback poháňa pozdĺžne uložený štvorvalcový 2,5-litrový atmosférický motor s protibežnými piestami a priamym vstrekaním benzínu. Spolupracuje s bezstupňovou prevodovkou Lineartronic, ktorej riadiaca jednotka virtuálne vytvára 8 prevodových stupňov. Podľa nás ide o jednu z najlepších bezstupňových prevodoviek. Pri „bežnej“ jazde pohonná sústava pracuje veľmi príjemne, ticho. Ak však vodič naplno šliapne na pedál akcelerácie, prevodovka nezaprie svoj bezstupňový pôvod. Nechá otáčky motora „vyletieť hore“, pričom zrýchľovanie auta zaostáva za výrazne väčším hlukom motora. Motor dosahuje výkon 124 kW a krútiaci moment 252 Nm. Outback zrýchľuje z pokoja na 100 km/h za 10,2 sekúnd, dosiahne najväčšiu rýchlosť 193 km/h. Pri rýchlosti 90 km/h motor má 1400 ot./min., na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h 2000 ot./min. Kto má chuť na športovejšie a živšie prejavy si môže prepnúť športový režim. Spotreba benzínu po týždňí skúšania vozidla v kombinovanej premávke bola 8,9 l/100 km. Pri pohodovej jazde sme dosahovali aj spotrebu 7,5 l/100 km.

Outback má výborný podvozok. Systém X-Mode s dvoma režimami Snow/Dirt (sneh/prach) a Deep Snow/Mud (sneh/blato) zásahmi do činnosti motora, prevodovky, brzdnej sústavy a pohonu všetkých kolies pomáha bezpečne zdolávať zlé cesty aj stredne náročný terén. Podvozok účinne filtruje všetky typy nerovnosti a to nielen na asfalte, ale tiež na nespevnených cestách. Napriek svojej výške prekvapí ohotou meniť smer v zákrutách a stabilitou. K výhodám iste patrí aj schopnosť Outbacku ťahať brzdený príves až do hmotnosti 2000 kg.

Subaru Outback 2,5i-L CVT Touring sa predáva za 43 500 €.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

4-valcový typu boxer, 16-ventilový, zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 12:1, zdvihový objem 2498 cm³, najväčší výkon 124 kW pri 5000 až 5800 ot./min., krútiaci moment 252 Nm pri 3800 ot./min.

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, polomer otáčania stopový/obvodový 5,5/6,1 m, svetlá výška 213 mm, pneumatiky rozmeru 225/60 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4870/1875/1675 mm, rázvor náprav 2745 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1570/1600 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1722/2200 kg, objem batožinového priestoru 561/1822 l, objem palivovej nádrže 63 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 193 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,2 s, spotreba benzínu v kombinovanej premávke WLTP 8,6 l/100 km, CO₂ WLTP 193 g/km.

Citroën C4 BlueHDi 130 EAT8 Shine

Vydarená generácia



Po produktovej efenzíve v segmente SUV, ktorá sa vyznačovala úspešným predstavením typov C3 Aircross a C5 Aircross, sa značka Citroën rozhodla posilniť svoju pozíciu aj v segmente hatchbackov nižšej strednej triedy. Výsledkom je tretia generácia Citroënu C4. S ponukou zážihových i vznetrových motorov aj elektrického pohonu odpovedá na požiadavky zákazníkov i „doby“. Tretia generácia Citroënu C4 je ovplyvnená dlhou a úspešnou históriou značky Citroën v segmente kompaktných hatchbackov. Výnimočným dizajnom sa odlišuje od konkurencie. Svetlou výškou 156 mm, dlhým rázvorom náprav (2670 mm), dĺžkou 4360 mm, šírkou 1800 mm, výškou 1525 mm naznačuje už pri pohľade zvonka, že v kabíne by mali mať dostatok miesta štyria cestujúci a mohli by mať z kabíny aj dobrý výhľad. Aj to tak je.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

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

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

PODVOZOK:

predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a priečných ramenách, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, vpredu aj vzadu priečný skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky 195/60 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4360/1800/1525 mm, rázvor náprav 2670 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1399/1795 kg, svetlá výška 156 mm, objem batožinového priestoru 380/1250 l, objem palivovej nádrže 50 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 206 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 9,5 s, spotreba nafty v komb. prevádzke WLTP 4,9-5 l/l/100 km, CO₂ 128-131 g/km.



Predná časť so svetelným podpisom v tvare písmena V predstavuje nový dizajnový jazyk značky Citroën. Od dvojitych šípov loga nadväzujú ozdobné lišty až do reflektorov, ktoré využívajú najmodernejšiu technológiu osvetlenia. LED svetidlá sú aj na zadnej časti karosérie. Zreteľne klesajúca bočná línia strechy (pripomínajúc kupé) od stredného stĺpika karosérie pôsobí vizuálne efektne, ale neuberá zo „svetlej výšky“ interiéru nad zadnými sedadlami. Hlavou sa nebudú dotýkať stropu pri pohodlnom sedení na zadných sedadlách ani osoby s výškou mierne nad 185 cm. K dobrému vzhľadu zvonka a k príjemnej atmosfére vnútri kabíny cez deň prispieva aj presklená strecha. Nechýba oplastovanie bokov karosérie, prvok, ktorý okrem zvýšenej svetlej aj celkovej výšky vozidla dokazuje, že aj súčasná generácia typu C4 opustila „mustru“ platnú pre hatchback a je z nej kríženec, s prvkami automobilov SUV. Vyskúšali sme C4 s výkonným, stále ekonomickým a teda aj ekologickým vznetrovým štvorvalcom (BlueHDi 130) spolupracujúcim s automatickou prevodovkou (EAT8).

Interiér obsahuje kvalitné materiály. Horizontálne usporiadaná prístrojová doska dodáva posádke pocit veľkorysého priestoru, ponúka mnoho dizajnovy zapracovaných odkladacích priestorov. Volant je aj vizuálnym stredobodom ovládacích prvkov. Vľavo od neho sa nachádzajú ovládacie prvky asistenčných systémov, vpravo infotainmentu. Za volantom sa nachádzajú nové páčky ručného sekvenčného preradenia automatickej prevodovky. Na stredovej konzole je elektrická parkovacia brzda a volič jazdných režimov (Eco, Normal a Sport), ktorý ovplyvňuje jazdné vlastnosti vozidla. Pred vodičom je malý digitálny kokpit, ktorý dopĺňa farebný head-up displej s obrazom premie-



taným na výklopné sklíčko. V strede na hornej časti prístrojovej dosky sa nachádza 10-palcová dotyková obrazovka. Dizajnéri zachovali „fyzické“ ovládače dvojzónovej automatickej klimatizácie (niektoré treba nastavovať cez displej, napríklad prúdenie vzduchu), kúrenia, vyhrievania sedadiel, či hlasitosti rádia. Predné sedadlá sú pohodlné, majú dostatočne široké sedáky aj operadlá, zosilnené bočnice. Vo vozidle je množstvo moderných asistenčných a bezpečnostných systémov. Batožinový priestor má objem 380 litrov. Po sklopení operadiel zadných sedadiel vznikne takmer vodorovná úložná plocha a objem sa zväčší na 1250 litrov.

Vozidlo poháňal vznetrov 1,5-litrový motor s najväčším výkonom 96 kW a krútiacim momentom 300 Nm. Má pravidelný chod aj pri malých otáčkach a po stlačení pedála plynu sa bez dlhého otáľania otáčky plynulo dvíhajú. Samozrejme, od neho nemožno očakávať športové výkony. Je určený na pohodovú jazdu. Spolupracoval s 8-stupňovou automatickou prevodovkou, ktorá preraduje logicky, zmeny prevodových stupňov sú hladké. Táto zostava vozidlo zrýchľuje z pokoja na 100 km/h za 9,5 sekundy a dosiahne najväčšiu rýchlosť 206 km/h. Motor je pružný, po pridaní plynu sa riadiaca jednotka automatickej prevodovky hneď nesnaží podradovať, využíva pružnosť motora. Po týždňi skúšania tohto vozidla vyšla priemerná spotreba nafty 5,1 l/100 km, čo považujeme za veľmi dobrú hodnotu, pretože väčšina jazd pripadala na mesto a diaľnicu. S vozidlom sa dá v priemere prejsť na jednu plnú nádrž nafty 950 km. Podvozkovú moderný vynález konštruktérov značky - tlmíče pruženia s hydraulickými dorazmi. Aj vďaka nim veľmi dobre filtruje nerovnosti ciest. Na kvalitnej vozovke vozidlo bez problémov drží zvolenú stopu, v zákrutách sa správa neutrálne a účinne eliminuje náklony karosérie.

Citroën C4 BlueHDi 130 s 8-stupňovou automatickou prevodovkou a s výbavou Shine sa predáva za 28 290 €



Peugeot 408 1.6 Plug-in Hybrid 225k e-EAT8 Allure Pack

Štýlový liftback



Peugeot predstavil minulý rok nový typ zo segmentu C, Peugeot 408. Dizajn súčasne vyrábaných Peugeotov je veľmi vydarený, typ 408 ešte medzi nimi pozitívne vyniká. Má karosériu typu liftback, akýsi mix medzi sedanom, kombi a SUV. Už na prvý pohľad je to krásne auto. Peugeot 408 je postavený na podvozokovej platforme EMP2, konštrukčne vychádza z typu 308. Je dlhý 4687 mm, široký 1848 mm a vysoký 1478 mm. Svetelný podpis v tvare tesákov vpredu začleňuje typ 408 do rodiny značky Peugeot rovnako ako LED svetlá vzadu s tromi pazúrmí. Veľký svetelný výkon zaručujú reflektory s Matrix LED technológiou. Technológia Matrix LED umožnila navrhnuť ultratenké reflektory.



Ponuka motorov poháňajúcich Peugeot 408 okrem základného 1,2-litrového zážihového trojvalca s výkonom 96 kW zahŕňa dve plug-in hybridné verzie s výkonom 132 a 165 kW. Základom PHEV je nový prepínaný zážihový štvorvalec so zdvihovým objemom 1,6 litra. Vyskúšali sme model s výkonnejšou verziou plug-in hybridného pohonu, s úrovňou výbavy Allure Pack.

Svetlá výška a vyššie umiestnené sedadlá umožňujú dobré nastupovanie do vozidla. Interiér je výborne spracovaný, s typickým Peugeot i-Cockpitom orientovaným na vodiča. Je podobný tomu v Peugeot 308, takže sme nemali problém sa v ňom rýchlo zorientovať. Vo výške očí nad volantom sa nachádza nová digitálna prístrojová doska s 10" digitálnou obrazovkou s 3D efektom. Digitálnu prístrojovú dosku možno prispôbiť a individuálne nastaviť. Virtuálny prístrojový panel je prehľadný a dobre čitateľný. Zmodernizovaný 10-palcový dotykový displej infotainmentu je mierne natočený na vodiča (i-Toggles), s podporou Android Auto, Apple Car Play a 3D navigáciou. Pod displejom sú efektívne dotykové štvorce, zobrazujú päťicu programovateľných skratiek k rôznym funkciám a aplikáciám systému. Pod dotykovou obrazovkou sa nachádzajú hardvérové tlačidlá na prístup ku klimatizácii a základným nastaveniam vozidla. Predné sedadlá s pohodlnými opierkami hlavy sú výborne tvarované, v nami skúšanom vozidle boli aj vyhrievané. Obchodnému úspechu tohto modelu iste pomáha aj zaujímavá ponuka kvalitných prvkov výbavy, napríklad automatická klimatizácia, prípojka na USB a 230 V, ambientne osvetlenie, bezklúčový prístup a štartovanie, elektricky výklopné veľko batožinového priestoru a v interiéri dostatok dobre využiteľných odkladacích priestorov.

Vzadu sa pohodlne odvezú dve dospelé osoby s výškou okolo 180 cm. I napriek zväzajúcej sa streche majú dostatok miesta aj nad hlavou. K dispozícii majú výdychy klimatizácie, laktových opierku s držiakmi na nápoje a dva porty USB-C. Batožinový priestor ponúka objem 471 litrov.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

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

ELEKTROMOTOR:

výkon 81 kW pri 2500 ot./min., krútiaci moment 320 Nm od 500 ot./min., celkový systémový výkon 165 kW, krútiaci moment 360 Nm, maximálny dojazd na el. mix/mesto WLTP 62-63/68-72 km.

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

PODVOZOK:

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

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4687/1848/1478 mm, rázor náprav 2787 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1589/1604 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1781/2220 kg, objem batožinového priestoru 471 l, objem palivovej nádrže 40 l, kapacita batérie 12,4 kWh.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť benzín/el. 233/135 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,8 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP benzín/hybrid 6,3/1,2 l/100 km, CO₂ WLTP benzín/hybrid 143/26-28 g/km.



Pod kapotou pracovala hybridná pohonná sústava, ktorej kľúčovým prvkom je 1,6-litrový zážihový štvorvalcový motor s maximálnym výkonom 132 kW a krútiacim momentom 250 Nm. Súčasťou pohonu je elektromotor disponujúci výkonom 81 kW. Celkový kombinovaný výkon tohto pohonu dosahuje 165 kW a maximálny krútiaci moment 360 Nm. Lítium-iónová batéria má kapacitu 12,4 kWh, uložená je pod zadnými sedadlami. V čisto elektrickom režime auto dosiahne maximálnu rýchlosť 135 km/h. Hybridná sústava poskytuje potešenie z tichého štartovania, tichého chodu, pričom v čisto elektrickom režime by mala auto umožniť prejsť do „normovanej“ vzdialenosti 63 km. Nám sa podarilo prejsť 42 km, pričom spotreba energie sa pohybovala na úrovni 20 kWh/100 km. Kombináciou výkonnosti oboch motorov hybridného pohonu dokáže Peugeot 408 zrýchľovať z 0 na 100 km/h za 7,8 s a dosiahnuť najväčšiu rýchlosť 233 km/h. Vozidlo s takouto konfiguráciou pohonu má najväčší význam pre vodičov, ktorí ho majú možnosť pravidelne dobíjať – batériu možno nabiť z wallboxu za necelé dve hodiny, z domácej zásuvky za niečo viac ako 7 hodín. Treba pripomenúť, že Peugeot 408 sa dodáva s palubnou nabíjačkou s výkonom 3,7 kW, za rýchlejšiu s výkonom 7,4 kW je potrebné priplatiť 500 € (nami skúšané vozidlo bolo vybavené rýchlejšou nabíjačkou). Motor spolupracoval s výbornou automatickou prevodovkou e-EAT8. Nemali sme k nej žiadne výhrady. Vodič môže na preradenie využiť aj páčky pod volantom. Prechod medzi režimami jazdy posádka nepostrehne. O tom, aký pohon auto práve využíva, informuje sfarbenie rýchlomera. S nabitou batériou sme predvídavým, pokojným štýlom jazdy dosahovali spotrebu elektriny 19 kWh/100 km a benzínu 2 l/100 km. Po vybití batérie bola priemerná spotreba benzínu 7,5 l/100 km. Elektromotor sa aj vtedy aktivizoval, napríklad pri rozjazdoch, pretože batéria sa dobíjala rekuperáciou.

Podvozok Peugotu 408 je tuhší, napriek väčšej svetlej výške 188 mm sa auto v zákrutách nenakláňa, do zákrut ochotne zatáča a dobre drží zvolenú stopu. Podvozok sa nenechá rozhodit nerovnosťami.

Peugeot 408 1.6 Plug-in Hybrid 225k e-EAT8 s úrovňou výbavy Allure Pack sa predáva za 45 990 €. Doplnkovou výbavou jeho cena rastie.



Alfa Romeo Tonale 1.5 MHEV 160k AT FWD Veloce

Príjemné SUV



V roku 2019 na ženevskom autosalóne bol vystavený koncept nového kompaktného SUV Alfa Romeo Tonale. Predstavená štúdiá sa premiéry svojej sériovo vyrábanej podoby dočkala až v roku 2022. Plány prekazil celosvetový nedostatok polovodičov ako aj pandémie koronavírusu. Typ Tonale predstavuje vstup značky Alfa Romeo do sveta elektrifikácie, bez straty zážitku, s akým sa jazda s Alfa Romeo zvyčajne spája v predstavách motoristov. Tonale je stredne veľké SUV s dĺžkou 4528, šírkou 1841 mm, výškou 1601 mm a rázvorom náprav 2636 mm. Vyskúšali sme verziu s 1,5 litrovým zážihovým motorom s výkonom 118 kW, spolupracujúcim so 7-stupňovou dvojspojkovou automatickou prevodovkou, s pohonom predných kolies.



Alfa Romeo Tonale je na rovnakej platforme ako Jeep Compass. Prednej časti dominuje typická trojuholníková maska v tmavej farbe (v podobe masky Scudetto), v spodnej časti nárazníka sa nachádza nasávací otvor s dynamickým výpletom. Dobre vyzerajú úzke predné reflektory s trojicou LED modulov. Svetelná technika je diódová (vpredu Full-LED Matrix, reflektory s denným svietením a hmlóvkami). Maska chladiča zasahuje hlboko do nárazníka a tak je evidenčné číslo umiestnené na ľavej strane. Dobre pôsobí aj zadná časť vozidla. Dynamický nádych okrem sklonu zadného okna formuje strešný spojler. Vyniknú skupinovú svetlá efektne prepojené svetelnou linkou a výrazný difúzor. Vyskúšali sme model s úrovňou výbavy Veloce v bielej metalíze, kde čierne doplnky ešte viac vynikli. Označenie Veloce sa nachádza na prednom blatníku. Pekným detailom je dizajn 19" diskov kolies s červenými brzdovými strmeňmi.

Interiér je remeselne prikladne spracovaný. Dominuje v ňom čierna Alcantara s červeným prešivaním. Upúta logo automobilky na podložke pre nabíjanie mobilov za voličom automatickej prevodovky, pekne vypracované centrálné výduchy klimatizácie, prémiovo pôsobiaca prístrojová doska, na nej presvietené lišty (možnosť meniť farbu svetla), ako aj alcantarou potiahnutý pás s červeným prešivaním pod lištou. Sedadlá sú športové, pohodlné, s dobrým bočným vedením. Majú dostatočný rozsah nastavenia, boli vyhrievané (doplnková výbava). Kozou potiahnutý multifunkčný volant dobre padne do ruky, nemá dotykové plochy, ale tradičné tlačidlá. Na volante sa nachádza aj štartovacie tlačidlo. Hneď za volantom sú veľké hliníkové páčky pre ručné preradenie. Spočiatku nám prekážali pri používaní smeroviek a stieračov, ale na druhý

deň sme ich už nevnímali. Za volantom má vodič digitálny prístrojový štít s 12,3-palcovou uhlopriečkou, kde možno nakonfigurovať tri druhy informácií, aj s možnosťou zobraziť na ňom i mapu navigácie. Má ostrý obraz a jasné farby. Displej multimediálneho systému Alfa Connect s navigačným systémom má uhlopriečku 10,25". Má pomerne malé ikonky. Samozrejmosťou je konektivita vo forme Apple CarPlay a Android Auto. Ponúka rôzne zobrazenia a na dotyk reaguje okamžite. Na stredovom tuneli sa nachádza volič jazdných režimov Alfa. Vyhrievanie sedadiel a volantu je možné realizovať prostredníctvom dotykového displeja. V kabíne nechýbajú USB porty typu A a C vpredu aj vzadu, dvojsónová automatická klimatizácia, DAB rádio, zadná parkovacia kamera, parkovacie snímače, adaptívny tempomat, elektrické ovládanie dverí batožinového priestoru a iné prvky.

Na zadných sedadlách sa pohodlne usadia dvaja dospelí cestujúci s výškou okolo 180 cm, ktorí majú dostatok miesta na nohy, nad hlavou tak-tak. K dispozícii majú výduchy ventilácie, USB porty a rozmernú laktovú opierku s držiakmi na nápoje. Batožinový priestor ponúka objem 500 litrov, dá sa rozdeľovať posúvaním dna v dvoch polohách. Po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1550 litrov. Má miesto pre sadu na opravu defektu. Bohatá zostava bezpečnostných asistenčných systémov je dnes samozrejmosťou aj v menších autách ako je Tonale. Nechýbali žiadne dôležité systémy a fungovali dobre.

Preplňaný zážihový 1,5-litrový motor s výkonom 118 kW a krútiacim momentom 240 Nm spolupracuje so 7-stupňovou dvojspojkovou automatickou prevodovkou. „Hluché“ fázy, aj keď mimoriadne krátke, majú aj motory preplňané turbodúchadlami s variabilným usmerňovaním prúdu výfukových plynov na lopatky turbíny. Takým „turbom“ bol preplňaný aj motor nami skúšaného Tonale. Elektromotor s výkonom 15 kW a krútiacim momentom 55 Nm integrovaný do skrine prevodovky má predovšetkým rekuperovať energiu vozidla pri spomaľovaní a znižovať spotrebu benzínu a emisie CO₂. Pri potrebe zrýchľovať však okamžite dodáva svoj celý, aj keď nevelký krútiaci moment.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

4- valcový, 16-ventilový preplňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 12,5:1, zdvihový objem 1469 cm³, najväčší výkon 118 kW pri 5750 ot./min., krútiaci moment 240 Nm pri 1500 ot./min., výkon elektromotora 15 kW, krútiaci moment 55 Nm

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 235/40 R-19.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4528/1841/1601 mm, rázvor náprav 2636 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1598/1542 mm, svetlá výška 219 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1600/2135 kg, objem batožinového priestoru 500/1550 l, objem palivovej nádrže 55 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 212 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,8 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 5,7-6,2 l/100 km, CO₂ WLTP 130 -142 g/km.

Dokonca umožňuje poháňať kolesá aj keď je spaľovací motor vypnutý, čo všetky „mild hybridy“ nedokážu. Energiu čerpá z 0,8 kWh batérie. Umožňuje rozbeh a jazdu v elektrickom režime pri malých rýchlostiach (20 – 30 km/h), alebo pri parkovaní. Tonale s touto pohonnou sústavou zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 8,8 s a dosiahne maximálnu rýchlosť 212 km/h. Vodič má možnosť voličom DNA prepínať jazdné režimy D (dynamický), N (normal) a A (Advanced Efficiency). Režimy upravujú reakcie motora aj tuhosť podvozku, ale veľké rozdiely vo vlastnostiach vozidla nie sú. V kombinovanej premávke sa spotreba skúšaného modelu pohybovala v rozsahu 6,2 – 6,8 l/100 km – najviac sme pritom jazdili po diaľnici, viac ako 600 km.

Súčasťou výbavy Veloce sú adaptívne tlmiče Alfa Active Suspension. Podvozok je naladený tuhšie, avšak aj s 19" kolesami dobre filtruje aj väčšie nerovnosti. Stabilita Tonale je výborná, riadenie je priame, ostré. Kabína je dobre odhlučnená, aj na diaľnici panuje v kabíne ticho, bez prieniku výraznejšieho aerodynamického hluku.

Alfa Romeo Tonale 1.5 MHEV 160k AT Veloce sa predáva 45 000 €.



Škoda Kodiaq

Druhá generácia veľkého SUV značky Škoda



Škoda Auto uviedla na trh svoje veľké SUV Kodiaq v roku 2016. Kodiaq získal viac ako 40 medzinárodných ocenení, doteraz z tohto typu bolo vyrobených 841 900 vozidiel, ktoré sa predávali v 60 krajinách sveta. Škoda Auto teraz predstavuje druhú generáciu typu Kodiaq, ktorá posúva udržateľnosť a úspornosť na vyššiu úroveň a prichádza s novým konceptom interiéru.

Škoda Auto druhou generáciou typu Kodiaq ešte zlepšila emotívny vzhľad a výrazné tvary tohto SUV, vďaka čomu mu dodala dynamickejší a robustnejší dizajn. Okrem hranatých podbehov kolies na prvý pohľad upúta pozornosť aj nové označenie Škoda, ktoré je v súlade s novou identitou značky. Premiéru majú predné reflektory Matrix-LED a horizontálna svetelná lišta na maske chladiča. Vďaka zväčšeniu dĺžky o viac ako šesť centimetrov ponúka teraz Kodiaq ešte viac vnútorného priestoru až pre sedem cestujúcich a množstvo batožiny.



Kodiaq druhej generácie má skulpturálne tvarovanú kapotu s novým logom Škoda v odtieni Dark Chrome. Naň nadväzuje šesťuholníkový rám masky chladiča, ktorý môže byť na želanie osvetlený 14 svetelnými prvkami tvoriacimi svetelný pás medzi reflektormi. Pod mriežkou chladiča sa nachádza široký otvor pre prívod vzduchu orámovaný dvoma vzduchovými clonami. Podlhovastá línia strechy, ktorá sa smerom dozadu mierne zvažuje, bola aerodynamicky zlepšená. Súčiniteľ odporu vzduchu má teraz hodnotu 0,282. Výrazné zlepšenie aerodynamiky priniesla montáž aktívnych žalúzií chladiča, optimalizovaný manažment vzduchu pre chladenie motora a brzd, aerodynamicky tvarované vonkajšie spätné zrkadlá, nový dizajn predného a zadného nárazníka, aerodynamické kolesá, predĺžený spojler piatych dverí a integrované pozdĺžne strešné lišty. Vzadu sa nachádza veľké a široké veko batožinového priestoru, ktoré spolu s nízkou nakladacou hranou umožňujú ľahkú manipuláciu s batožinou. Nápis Škoda je v súlade s novou identitou značky umiestnený v strede výklopného veka. Pod vekom sa nachádza veľký prepracovaný zadný nárazník so širokým integrovaným difúzorom. Novinkou je kompletne lemovanie D-stĺpika v odtieni Dark Chrome.

Dalšou zaujímavosťou sú voliteľné reflektory Matrix-LED druhej generácie, ktoré obsahujú o 50 % viac svetelných segmentov a ponúkajú o 15 % väčší svetelný výkon ako ich predchodca prvej generácie, čím zlepšujú celkovú bezpečnosť vozidla. Matrix-LED predné reflektory sú štandardnou výbavou variantu Sportline a na želanie ich možno kombinovať aj s horizontálnym svetelným pruhom na maske chladiča. Horný modul Bi-LED a spodný modul Matrix obsahujú celkovo 36 jednotlivých svetelných segmentov, ktoré spolu pri jazde v noci vytvárajú typický štvoroký vzhľad SUV značky Škoda. Medzi týmito dvoma vertikálne usporiadanými "očami" sa nachádza decentný pás LED v tvare písmena L, ktorý slúži ako denné, parkovacie a smerové svetlo. Svetlo statického prisvecovania na vnútornej strane jednotky reflektorov sa zužuje smerom k mriežke chladiča. Vzhľad reflektor Matrix-LED dopĺňa prvok Crystalinium. Tento kryštalický prvok zvýrazňuje kontúry reflektorov a dodáva im elegantný vzhľad. Aj základná verzia reflektorov využíva výlučne technológiu LED, rovnako ako štandardne dodávané zadné svetlá. Na želanie dodávané zadné svetlá Top LED (štandard vo výbave Sportline) ponúkajú uvítaciu funkciu a animované ukazovatele smeru. Ostro rezané zadné svetlá sú rozdelené na tri časti a majú osvetlené kryštalické prvky. Nový široký svetelný podpis v tvare písmena C siaha ďaleko do stredu veka batožinového priestoru. V spodnej časti spája zadné svetlá reflexný červený pás s kryštalickou štruktúrou.

Kodiaq druhej generácie v porovnaní so svojím predchodcom mierne narástol. Do dĺžky o 61 mm na 4758 mm, pričom rázvor náprav je 2791 mm. Šírka 1864 mm a takmer nezmenená výška 1659 mm vytvárajú veľmi priestorový interiér. V sedemmiestnej verzii majú teraz cestujúci v treťom rade 920 mm priestoru

nad hlavou, čo je o 15 mm viac ako v predchodcovi. Zväčšil sa aj objem batožinového priestoru. V päťmiestnej verzii sa zväčšil o 75 litrov na 910 litrov pri pevných zadných sedadlách. Pri sklopených zadných sedadlách sa maximálny objem zväčšil o 40 litrov na 2105 l. Sedemmiestna verzia má teraz za tretím radom sedadiel 340 litrov, čo je o 70 litrov viac ako predtým, a 845 litrov pri sklopenom treťom rade, čo je o 80 litrov viac. Maximálny objem batožinového priestoru sedemmiestnej verzie je teraz 2035 litrov - o 30 litrov viac ako v prvej generácii.

Nový Kodiaq sa dodáva vo verziách Selection a Sportline, ponúka veľké zliatinové disky kolies s priemerom 17" až 20". Základná verzia sa dodáva so 17" striebornými diskami z ľahkej zliatiny. Kodiaq ponúka celkovo deväť farieb karosérie, dva nemetálne odtiene a sedem metalických farieb vrátane novej metalickej farby zlatá Bronx.



Nový Kodiaq prichádza s úplne novým interiérom a novou sadou ovládacích prvkov. Voľne stojaca obrazovka infotainmentu má uhlopriečku až 13" a pod ňou sa nachádzajú nové multifunkčné ovládače (Smart Dials), ktoré umožňujú rýchly prístup k celému radu funkcií vozidla. Head-up displej, ktorý má vo veľkom SUV značky Škoda premiéru, dopĺňa 10" virtuálny kokpit. Volič prevodovky je po novom umiestnený na stĺpiku riadenia pod volantom. Vďaka tomu má nová stredová konzola jednoduchý a čistý dizajn. Štyri konektory USB-C s nabíjacím výkonom 45 W zabezpečujú rýchle nabíjanie smartfónov, tabletov alebo notebookov. Novinkou v automobiloch Škoda je aj bezdrôtové nabíjanie dvoch smartfónov výkonom 15 W a zahŕňa aj funkciu chladenia. Na želanie sú k dispozícii Top ergonomické predné sedadlá s funkciou pneumatickej masáže. Premiéru vo vozidle Kodiaq majú aj dizajny interiéru, ktoré využívajú množstvo udržateľných materiálov. Okrem toho je nové SUV vždy online a ponúka množstvo mobilných online služieb a aplikácií infotainmentu.

Peter Olah, vedúci dizajnu interiéru Škoda Auto, povedal: "V druhej generácii typu Kodiaq zaujímame nový prístup k di-

zajnu a funkčnosti interiéru. Naše úplne nové multifunkčné ovládače Smart Dials s integrovanými displejmi sú konfigurovateľné a poskytujú rýchly prístup k celému radu funkcií vozidla. Virtuálny kokpit v kombinácii s head-up displejom a voľne stojacou 13" obrazovkou infotainmentu poskytujú vodičovi komplexné informácie na prvý pohľad."

Tri nové intuitívne multifunkčné ovládače Smart Dials pod displejom infotainmentu sa ovládajú otáčaním a stláčaním, každý z nich má digitálny farebný displej s aktívnou plochou 32 mm. Táto inteligentná kombinácia manuálnych a digitálnych ovládacích prvkov umožňuje rýchly prístup k mnohým funkciám vozidla. Ovládacie prvky sú vyhotovené v odtieni Dark Chrome a majú na dotyk veľmi príjemnú povrchovú štruktúru tvorenú drobnými pyramídkami. Dva vonkajšie ovládače Smart Dials pre vodiča a spolujazdca ovládajú teplotu v interiéri, vyhrievanie sedadiel a ich ventiláciu. Aktuálna funkcia každého ovládača Smart Dial sa zobrazuje na displeji a možno ju zmeniť jeho stláčaním. Vodič si môže prispôsobiť stredový ovládač Smart Dial tak, aby ovládal až štyri z nasledujúcich funkcií: hlasitosť infotainment systému, intenzitu ventilácie, smer prúdenia vzduchu, inteligentnú klimatizáciu, jazdné režimy a priblíženie alebo oddialenie navigačnej mapy. Ovládanie stredového ovládača Smart Dial sa konfiguruje v príslušnom menu infotainmentu a dlhým stlačením sa prepínajú jednotlivé funkcie. Štyri ďalšie hardvérové tlačidlá medzi voličmi poskytujú priamy prístup k funkciám ventilácie čelného skla, vyhrievania zadného okna, recirkulácie vzduchu a automatickej klimatizácie. Volič prevodovky je po prvýkrát v aute Škoda umiestnený na stĺpiku riadenia pod volantom, čo umožňuje ľahký prístup. Vďaka tomu má stredová konzola jednoduchý a čistý dizajn a objem odkladacieho priestoru sa zväčšil o 2,1 litra.

Infotainment s 13" displejom a voliteľnou funkciou navigácie Infotainment systém je štandardne vybavený 10" centrálnym multidotykovým displejom, digitálnym rádiom DAB+ a ovládaním gestami a hlasom. Na želanie sú k dispozícii navigačné funkcie vrátane online rádia a 13" obrazovky. V tomto modelovom rade má premiéru head-up displej, ktorý dopĺňa štandardný 10" virtuálny kokpit. Nový Kodiaq je štandardne vybavený aj štyrmi konektormi USB-C (dva umiestnené vpredu, dva vzadu), ktoré poskytujú výkon 45 W a okrem nabíjania smartfónov a tabletov sa dajú použiť aj na napájanie notebookov. Štandardom je aj konektor USB-C s výkonom 15 W umiestnený na zadnej strane vnútorného spätného zrkadla. Štandardom je osem reproduktorov vo výplniach dverí a centrálny reproduktor v prístrojovej doske, ktoré zabezpečujú vynikajúci zvuk. Na želanie je k dispozícii audiosystém Canton so 14 reproduktormi vrátane štyroch priestorových.



Ďalšou novinkou je menu ovládania klimatizácie, ktoré umožňuje rýchly prístup ku všetkým funkciám vyhrievania sedadiel, volantu, čelného skla a zadného okna pomocou jediného užívateľsky nastaviteľného tlačidla Heaters. Na želanie sú k dispozícii špičkové ergonomické predné sedadlá s funkciou pneumatickej masáže. Každé z nich má desať vzduchových vankúšov, ktoré možno naprogramovať prostredníctvom menu infotainmentu alebo ovládacích prvkov na sedadle s možnosťou výberu úrovne intenzity a časového nastavenia.

Kodiaq preberá interiéry známe už z rodiny Enyaq, ktoré sa vyznačujú zladenými farbami a materiálmi. Na výber je interiér Loft so sivým látkovým čalúnením sedadiel, Lounge so sivým čalúnením z mikrovlákna Suedia a dekoratívnym prešívaním v tvare písmena X v horčicovožltej farbe a ecoSuite s udržateľne ošetrovanou kožou v čiernej farbe so sivým dekoratívnym prešívaním v tvare X alebo v hnedej farbe s prešívaním tón v tóne. Všetky chrómované prvky interiéru boli nahradené novým odtieňom Dark Chrome. Okrem multifunkčných ovládačov (Smart Dials) sem patria aj obklady dverí a prvky prepracovaného volantu, rám obrazovky infotainmentu a ďalšie ozdobné lišty zvyrazňujúce výdychy ventilácie na prístrojovej doske, horná časť prístrojovej dosky a kryt odkladacieho priestoru stredovej konzoly.

Interiér je zameraný na udržateľnosť. Všetky látky použité na čalúnenie sedadiel, koberce vo vozidle a v batožinovom priestore a čalúnenie stropu sú vyrobené zo 100 % recyklovateľného polyesteru. V prípade interiéru Lounge ide o kombináciu recyklovaných priadzi so 40 % podielom prírodnej vlny. Novým Simply Clever prvkom je čistič displeja umiestnený v stredovej konzole a odkladacia schránka v stredovom tuneli pred posuvnou lavicou zadných sedadiel, ktorá opäť umožňuje nastavenie smerom dozadu a dopredu. Kodiaq druhej generácie má aj ochranu hrán dverí.

Trvalé internetové pripojenie umožňuje pohodlné aktualizácie "vzduchom", online plánovanie trasy a mnohé mobilné online služby Škoda Connect. Škoda Connect ponúka v rámci služieb Infotainment Online a Care Connect funkcie ako Proaktívny servis a Vzdialený prístup. Infotainment zahŕňa aj aplikácie Počasie, Správy, Traffication, Kalendár, Ponuky a Pay to Park. Navigačné funkcie, adaptívny tempomat, ďalšiu paletu farieb a dodatočné funkcie pre ambientne osvetlenie a asistenciu diaľkových svetiel je možné pohodlne pridať online v rámci funkcií na požiadanie.

Pre druhú generáciu Škody Kodiaq automobilka ponúka bohatú paletu moderných a úsporných motorov vrátane zážihových i vznetrových variantov. Prvýkrát je Kodiaq k dispozícii aj s hybridnou technológiou. Plug-in hybridná pohonná sústava verzie Kodiaq iV ponúka maximálny systémový výkon 150 kW a čisto elektrický dojazd viac ako 100 km v režime WLTP. Mild-



-hybridná technológia je k dispozícii pre základný motor 1.5 TSI s výkonom 110 kW. Ponuku doplnia zážihový motor 2.0 TSI s výkonom 150 kW a dva varianty vznetrového motora 2.0 TDI s výkonom 110 kW a 142 kW. Vrcholný zážihový motor a vrcholný vznetrový motor sa štandardne dodávajú s pohonom všetkých kolies. Všetky motory sú spojené s automatickou prevodovkou DSG.

Základný zážihový motor 1.5 TSI je ako prvý v ponuke vybavený mild-hybridnou technológiou využívajúcou 48 V štartér-generátor poháňaný remeňom a 48 V lítium-iónový akumulátor. Energia získaná počas brzdenia môže pomôcť spalovaciemu motoru elektrickým posilňovačom alebo umožniť SUV plachtiť s úplne vypnutým motorom. Oba hybridné motory pochádzajú z novej generácie motorov EA 211 evo2, pracujú v úspornom Millerovom cykle a využívajú turbodúchadlo s variabilnou geometriou lopatiek. Motor 1.5 TSI s mild-hybridnou technológiou je vybavený aj najnovšou generáciou systému automatického odpájania valcov ACT

Kodiaq druhej generácie je na želanie k dispozícii s novým adaptívnym podvozkom DCC Plus. Táto nová verzia využíva dva nezávisle ovládané ventily na oddelenie odskokového a kompresného stupňa pruženia. Predtým boli obe funkcie ovládané spoločným ventilom. Nová generácia umožňuje rýchlejšie nastavenie tlmenia a širší rozsah tlmiacich charakteristík. Vodiči a cestujúci si všimnú rozdiel v podobe rýchlejšej odozvy, lepšej jazdnej dynamiky a zlepšeného komfortu. Svetlá výška s DCC Plus zostáva rovnaká ako pri štandardnom odpružení. Druhá generácia Škody Kodiaq prináša celý rad nových asistenčných systémov. Spektrum siaha od asistencie pri odbočovaní, ktorá pomáha predchádzať nehodám pri odbočovaní na križovatkách, až po parkovanie na diaľku, ktoré umožňuje parkovať prostredníctvom mobilnej aplikácie. Viaceré systémy, ktoré boli k dispozícii už v prvej generácii, ako napríklad asistencia zmeny jazdného pruhu a núdzový asistenčný systém, sa dočkali výrazných funkčných zlepšení. O maximálnu pasívnu bezpečnosť cestujúcich sa stará až deväť bezpečnostných vankúšov.



Kodiaq Sportline je aktuálny vrcholný model druhej generácie veľkého SUV značky Škoda. Jeho bohatá sériová výbava zahŕňa predné reflektory Matrix-LED a elektricky ovládané veko batožinového priestoru. Exteriér sa vyznačuje mnohými prvkami v lesklej čiernej farbe, medzi ktoré teraz patrí aj D-stĺpik. Predný a zadný nárazník a bočné prahy sú lakované vo farbe karosérie. Špecifické 19" antracitové disky z ľahkej zliatiny majú leštený povrch. Interiéru Sportline dominuje športová čierna farba v kombinácii s ozdobnými prvkami s kovovým vzhľadom. Kodiaq Sportline je možné objednať so všetkými pohonnými jednotkami ponúkanými pre rad Kodiaq vrátane plug-in hybridnej verzie Kodiaq iV. Na predných blatníkoch sa nachádza plaketa s nápisom Sportline, 20-palcové disky kolies z ľahkej zliatiny s matne čiernymi aerodynamickými krytmi sú k dispozícii ako voliteľná výbava.



Aktuálny vrcholný model druhej generácie veľkého SUV značky Škoda má špecifický dizajn interiéru Sportline. Ten zahŕňa športové sedadlá s integrovanými opierkami hlavy a čalúnenie z mikrovlákna Suedia v čiernej farbe so šedým kontrastným prešívaním. Súčasťou štandardnej výbavy je elektricky nastaviteľné sedadlo vodiča s pamäťou. Tak, ako väčšina interiéru, aj čalúnenie stropu má športovú čiernu farbu. Dizajnová časť prístrojovej dosky, výplne dverí a stredová laktová opierka sú potiahnuté čiernym materiálom Suedia, ktorý sa ponúka exkluzívne pre interiér Sportline. Vizualný kontrast zabezpečuje sivé prešívanie v tvare písmena X, ako aj kovovo vyzerajúce ozdobné lišty na prístrojovej doske a výplniach dverí, kde ich dopĺňa lišta v j odtieni Dark Chrome. Kodiaq Sportline sa dodáva s trojramenným multifunkčným športovým volantom, ktorý zdobí čierne prešívanie a plaketa s nápisom Sportline. Dekoratívne lišty prahov predných dverí zdobí nápis Kodiaq. Rovnako ako ostatné modely tohto radu dopĺňa Kodiaq Sportline 10" virtuálny kokpit štandardne dodávaný voľne stojacu 10" obrazovku infotainmentu. Tá po nastúpení do vozidla víta vodiča logom Sportline. Väčšia, voľne stojaca 13" obrazovka infotainmentu je k dispozícii na želanie ako súčasť balíka infotainmentu Navi 13".

-ša-

VŠETKO NOVÉ, ALE TYPICKÝ PASSAT



Nový Passat, ktorý sa bude vyrábať ako univerzálne využiteľné kombi Variant, mal premiéru na výstave IAA Mobility v Mníchove (5. - 9. 9. 2023). Jeho predpredaj začína v novembri tohto roku a prvé vozidlá budú v SR dostupné v prvom štvrtroku 2024. S viac ako 34 miliónmi predaných exemplárov je Passat po rade Golf najpredávanejším typom Volkswagen všetkých čias.

Dizajn je čistý a energický – jednoznačne Volkswagen Passat, a pritom z každej perspektívy nový. Ponuku efektívnych pohonných jednotiek tvorí 7 motorov - plug-in-hybrid, mild hybrid, prepínané vznetrové (TDI) a zážihové (TSI) motory. Tichý a priestorový Passat Variant poskytuje veľký komfort pri dlhých jazdách. Prispievajú k tomu aj nové voliteľné prvky vybavenia ako adaptívny podvozok „DCC Pro“ a nové klimatizované sedadlá ergoActive s pneumatickou masážnou funkciou. Úplne nanovo boli vyvinuté intuitívne ovládateľné funkcie digitalizovaného kokpitu. Okrem toho nový Passat na želanie dokáže automaticky zaparkovať a asistovane jazdiť dlhé trasy.

Nový Passat Variant má úplne novú karosériu, ktorá je oproti predchádzajúcej generácii o 14,4 cm dlhšia (4,92 m) a má aj predĺžený rázvor náprav o 5 cm (2,84 m). Šírka karosérie bez vonkajších spätných zrkadiel vzrástla iba nepatrne o 2 cm (1,85 m), výška 1,51 m (s anténou) zostala nezmenená. Tým karoséria dostala úplne nové proporcie a výrazne väčší priestor na nohy na zadných sedadlách (plus 5 cm). Zväčšil sa aj batožinový priestor, ktorého základný objem vzrástol o 40 litrov na 690 litrov. Maximálny objem pri sklopených zadných operadlách je väčší dokonca o 140 litrov – až 1920 litrov. Nová karoséria je detailne aerodynamicky optimalizovaná a má vyni-



júca hodnotu koeficientu aerodynamického odporu iba 0,25 (predchádzajúca generácia 0,31), ktorá tiež prispieva k zlepšenej efektívnosti.

Najnovší evolučný stupeň modulárnej stavebnice komponentov s priečne uloženým motorom MQB evo vytvára inovatívny základ pre deviatu generáciu typu Passat. Dva úplne novo vyvinuté agregáty plug-in hybrid (eHybrid) so systémovým výkonom 150 kW a 200 kW s novou batériou s kapacitou 19,7 kWh (netto) umožňujú dojazd s výlučne elektrickým pohonom asi 100 km. Tým sa nový Passat Variant pri každodennom jazdení stáva elektrickým automobíkom. Prispievajú k tomu aj krátke časy nabíjania, pretože batéria sa teraz na nabíjačkách so striedavým prúdom (AC) dá nabíjať výkonom 11 kW namiesto doterajších 3,6 kW. Na rýchlonabíjajúcich stanicích s jednosmerným prúdom (DC) sa nový Passat Variant eHybrid dá nabíjať zrýchlene výkonom až 50 kW. Okrem toho kombinácia elektromotora a nového, úsporného turbodúchadlom prepínaného zážihového motora (1.5 TSI evo2) umožňuje s úplne nabitou batériou a plnou 45-litrovou palivovou nádržou celkový dojazd až okolo 1000 km.



Novinkou v modelovom rade Passat je 48-voltový agregát mild hybrid 1.5 eTSI s výkonom 110 kW, ktorý pri spomaľovaní premieňa kinetickú energiu na elektrickú a ňou vo fázach potreby zväčšeného výkonu podporuje spalovací motor. Efektívnosť zlepšuje aj funkcia vypínania valcov pri čiastočnom zaťažení. Ponuku motorov dopĺňajú dva vznetrové motory 2.0 TDI s výkonom 110 kW a 142 kW a dva zážihové motory 2.0 TSI s výkonom 150 kW a 195 kW. Všetky motory sa štandardne montujú so 7-stupňovou dvojspojkovou prevodovkou DSG, resp. 6-stupňovou eDSG pri pohonom plug-in hybrid. Najvýkonnejší zážihový motor TSI a najvýkonnejší vznetrový motor TDI sa štandardne kombinujú s pohonom všetkých kolies 4MOTION.

Volkswagen úplne nanovo skoncipoval hodnotný interiér. Nápadným prvkom je jasne členené kokpit s veľkoplošnými displejmi, ktorý pôsobí štýlovo, funkčne a progresívne. Jeho technickú bázu tvorí modulárna stavebnica infotainmentu novej generácie MIB4. Umožňuje intuitívne ovládanie, ktoré dôsledne reaguje na želania a pripomienky majiteľov automobilov Volkswagen. Pred vodičom je na prístrojovej doske odsadený displej združeného prístroja s uhlopriečkou 26 cm (10,25 palca), vedľa neho v strede displej infotainmentu so štandardnou uhlopriečkou 32 cm (12,9 palca). Na želanie je k dispozícii ešte väčší displej s uhlopriečkou 38 cm (15 palcov). Pod displejom infotainmentu sú osvetlené dotykové posúvače (Touch-Slider) na nastavovanie teploty na oboch stranách kabíny a reguláciu hlasitosti.

Prístrojové vybavenie si zákazník môže na želanie doplniť novým head-up-displejom, premietajúcim informácie priamo na predné okno, a tým do virtuálneho priestoru pred vozidlo – pri predchádzajúcej generácii ešte na výsvetľovú matnicu. Multifunkčný volant je vybavený fyzickými tlačidlami. Novým ovládacím prvkom v kokpite je páčka na pravej strane stĺpika riadenia na ovládanie štandardnej dvojspojkovkej prevodovky DSG. Má rovnakú logiku ako pri elektrických typoch ID. Buzz a ID.7 – otočením dopredu sa aktivuje režim jazdy dopredu (D), otočením dozadu spiatka (R) a zatlačením z boku parkovacia brzda (P). Ovládanie stieračov bolo premiestnené do ľavej páčky prepínača svetiel na stĺpiku riadenia. Premiestnením páčky ovládania DSG na stĺpik riadenia sa vytvorili nové veľkorysé odkladacie priestory na stredovej konzole.

Nový Passat Variant sa začne predávať s rozšírenou ponukou najmodernejších asistenčných systémov. V nej je nové spektrum asistenčných systémov na parkovanie. Patria k nim voliteľné systémy „Park Assist Plus“, „Park Assist Pro“ a funkcia pamäte pre „Park Assist Pro“. So systémom „Park Assist Pro“ dokáže vodič zaparkovať a vyparkovať nový Passat Variant prostredníctvom diaľkového ovládania svojím smartfónom, pričom môže stáť mimo vozidla. Systém „Park Assist Pro“ s pamäťou dokáže si na želanie zapamätať posledných 50 metrov jazdy na parkovacie miesto. Keď Passat Variant dosiahne východiskové miesto – napríklad vjazd do domovej garáže – systém ho dokáže automaticky zaparkovať na vyhradené miesto. Možné je takisto aj samočinné vyparkovanie.

Novú úroveň techniky podvozka predstavuje systém adaptívnych tlmičov pruženia „DCC Pro“. Široké pásmo regulácie od maximálnej dynamiky po najväčší komfort vytvára nový vzor v strednej triede automobilov. Umožňuje ho po prvý raz pri značke VW použitá 2-ventilová technológia, ktorá dovoľuje oddelene regulovať tvrdosť tlmičov v ťahu a tlaku. Významný prínos k celkovému komfortu majú aj nové sedadlá ergoActive-Plus s pneumatickým 10-komorovým masážnym systémom. Sedadlá sú vybavené elektrickým nastavením (podľa modelu a verzie vybavenia až do 14 smerov), ako aj rozlične konfigurovateľnými klimatizačnými funkciami.

Nový Passat sa bude pre všetky trhy vyrábať v závode Volkswagen Slovakia v Bratislave, ktorý patrí medzi najkomplexnejšie výrobné závody v konkurencii 119 závodov koncernu Volkswagen na celom svete. Nový projekt so sebou priniesol investíciu viac ako 400 miliónov eur.

DIZAJN OVPLYVNILI AJ PRIAZNIVCI ZNAČKY



Štúdia CUPRA DarkRebel je športový automobil, ktorý posúva hranice dizajnu, výkonnosti a dokonca aj spôsobu navrhovania vozidla pre nové generácie. Predstavuje fyzické vyjadrenie prvého automobilu, kompletne vytvoreného vo virtuálnom priestore značky CUPRA pre budúcu generáciu vodičov.

Dizajn štúdie CUPRA DarkRebel ovplyvnilo viac ako 270 000 priaznivcov CUPRA, vrátane ambasádorov značky ako hráči FC Barcelona Alexia Putellas a Marc André ter Stegen alebo herec Daniel Brühl. Dáta online konfigurácií získane z nástroja Hyper Configurator v metaverze CUPRA boli premietnuté do finálnej verzie, ktorá sa teraz posunula z virtuálnej do fyzickej podoby, odhalenej na výstave IAA Mobility v Mníchove. Výsledkom je športový automobil s elektrickým pohonom a karosériou typu shooting brake, ktorý vyjadruje vášeň a rebelskú mentalitu značky CUPRA. Jeho karoséria má farbu záhadného odtieňa, pripomínajúceho ortuť, využíva svetlo ako dizajnový materiál a dokumentuje pozornosť venovanú udržateľnosti.

Kľúčovým prvkom dizajnu štúdie CUPRA DarkRebel je osvetlenie, začínajúce sa svietiacim logom. Zvýrazňuje dialóg medzi materiálnou a nemateriálnou oblasťou pričom ukazuje, ako môže svetlo podporiť farby a materiály a transformovať priezračnosť jednotlivých dielov do pevných, digitálne vyfarbených skulptúr. Radikálne ostrý vzhľad prednej časti karosérie vozidla je zvýraznený ikonickou trojuholníkovou svetelnou grafikou, ktorá oživuje vozidlo. Konceptcia osvetlenia je založená na rozlomení loga CUPRA na tri trojuholníky, slúžiace ako denné svetlá. Rovnaký motív sa opakuje aj pri zadných svetlách. Zmyselne modelované povrchy v kombinácii s ostrými líniami vytvárajú v dizajne napätie, vyjadrujú koncentráciu energie



a funkčnosti. Všetko zvýrazňuje tajomná „tekutá“ farba karosérie tmavo fialového odtieňa. Podľa spôsobu osvetlenia sa charakter farby mení a dodáva štúdii CUPRA DarkRebel impulz pohybu.

Prepojenie vozidla s cestou vytvárajú veľké kolesá s unikátnym dizajnom, ovplyvneným športovými automobilmi značky, vyjadrujúcim kľúčové atribúty ako výkonnosť a efektívnosť. Trojuholníkové logo CUPRA parametricky expanduje po celom disku kolesa, od štruktúry po aerodynamické kryty a medené dizajnové akcenty.

Prelomový dizajn štúdie CUPRA DarkRebel umocňujú aj vonkajšie rozmery – dĺžka 4,5 metra, šírka 2,2 metra a výška 1,3 metra – vytvárajúce športové proporcie, ku ktorým prispieva aj pomer zasklenej časti kabíny 1/3 ku 2/3 pontónu karosérie. Proporcie sa ďalej oživlia po otvorení dverí kabíny, dosahujúcich v otvorenom stave výšku 2,2 metra.

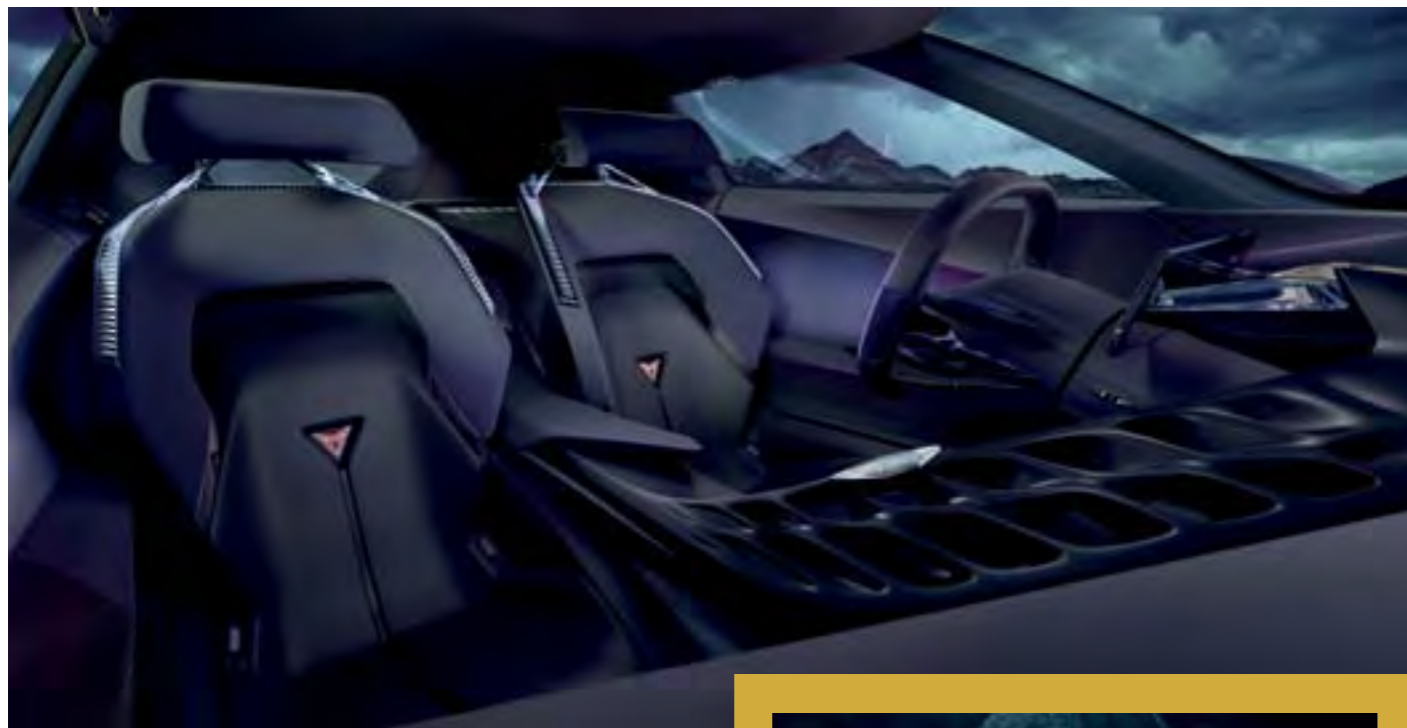
Bok karosérie charakterizuje prepojenie prednej a zadnej časti kanálmi vymodelovanými v povrchu, ktoré odhaľujú všetky technické prvky ako symbol vzťahu medzi exteriérom a interiérom.

CUPRA DarkRebel mení zaužívané pravidlá dizajnu aj vo svojom interiéru. Prostredníctvom duality svalov a kostry, tela a štruktúry bol vytvorený neočakávaný, prelomový kokpit. Využitím parametrického dizajnu a priemyselnej 3D tlače sa dosiahla udržateľnejšia konštrukcia.



Po nastúpení do kabíny sa vodič a spolujazdec ocitnú v radikálne extrémnom prostredí, ohraničenom dynamickými plochami, z ktorých vystupujú surové, ľahké štruktúry. Jednotlivé ovládacie prvky sú vytvorené ako skutočné dizajnové skvosty, ktoré svojimi tvarmi a špičkovou technológiou vyjadrujú presnosť a tým dotvárajú jedinečný interiér. Jednoduchosť a čistotu kabíny štúdie doplnia starostlivé remeselné vypracovanie prvkov, dôležitých pre zážitok z jazdy.





Hlavným prvkom kabíny je chrbtica asymetrického tvaru, ktorá pôsobí ľahko a skulpturálne. Je vyrobená s využitím najmodernejšej 3D kovovej tlače a vychádza zo základne predných sedadiel smerom dopredu, z boku obopínajúc vodiča. Chrbtica vytvára perfektnú polohu na umiestnenie najdôležitejších ovládacích prvkov. Vďaka možnosti ich pozdĺžneho nastavenia, zosynchronizovaného s posunom pedálov umožňuje dosiahnuť ergonomicky ideálnu polohu ovládacích prvkov pre športovú jazdu.

Ďalším kľúčovým prvkom interiéru sú škrupinové sedadlá Supersport s nosnou konštrukciou vyrobenou z priehľadného materiálu. Škrupinové sedadlá potiahnuté 3D pleteninou a doplnené medenými dekoračnými prvkami sú namontované nízko nad podlahou a ich bočné časti sú pretiahnuté ďaleko dopredu, vďaka čomu poskytujú bočnú oporu pre celé stehna.

Jedným z hlavných prvkov kokpitu štúdie CUPRA DarkRebel je volant, ktorý kombinuje geometriu zo sveta automobilového športu s interaktivitou sveta počítačových hier. Jeho ergonómia je perfektne prispôbená rukám a vodič nadobúda od prvého okamihu pocit dokonalej kontroly celého vozidla.

Od momentu rozjazdu je ďalším prvkom, na ktorý sa sústreďuje pozornosť vodiča, prepínač jazdných režimov. Je umiestnený na centrálnej chrbtici a vyrobený z priehľadného materiálu, ktorý je osvetlený a intuitívne animuje k dotyku.

Štúdia CUPRA DarkRebel je výkonný športový automobil rovnako z hľadiska jazdnej dynamiky, ako aj z hľadiska technologických výtvarných. Na strope kabíny je umiestnená termokamera, ktorá monitoruje tepelné pomery v kabíne a na základe týchto dát inteligentná klimatizačná sústava nastavuje teplotu a prúdenie vzduchu, vstupujúceho do kabíny žiabrami pod predným oknom. Žiabre, ktoré sú potiahnuté priedušnou tkaninou, vyvinutou vo svete výkonného športu, sa vysávajú podľa množstva privádzaného vzduchu. Ambientne podsvietenie v oblasti, v ktorej vstupuje vzduch do kabíny, svojou farbou signalizuje, či sa interiér vyhrieva alebo chladí.



Komunikácia prostredníctvom osvetlenia pokračuje aj na hornom obvode kabíny, kde textilný potah so špeciálnou povrchovou úpravou vytvára dokonalú projekčnú plochu pre svetelné efekty, umocňujúce emocionálny zážitok posádky z jazdy. V kabíne sú použité aj udržateľné materiály vyrobené z bambusu, ktorý je na 90 % biologicky odbúrateľný. Svetlo ambientného osvetlenia vyžaruje do kabíny vpredu spod predného okna, ako aj z bokov sedadiel. Farba svetla sa mení od syto modrej cez trblietavo purpurovú a fialovú. K energizujúcemu efektu prispievajú aj osvetlené prvky na volante.

CUPRA DarkRebel poskytuje vodičovi špičkový zážitok z jazdy a dizajn používateľského rozhrania. Vďaka digitálnej DNA značky CUPRA štúdia nanovo definuje zážitok z jazdy automobilom prepájajúc fyzický a digitálny svet. Integráciou gamifikovaného zážitku používateľa nielen riadia automobil, ale môžu byť zapojení do jeho zdieľania s komunitou priaznivcov CUPRA.

Používateľské rozhranie CUPRA DarkRebel poskytuje vodičovi tri jedinečné zážitky Exponential Square, Exponential Cube a Exponential Infinite:

► Exponential Square: umocňuje zážitok moderným digitálnym kokpitom s futuristickou grafikou a modifikovateľným 3D avatarom ako humanizujúcim prvkom.

► Exponential Cube: vozidlo využíva svoju DNA z automobilového športu a inšpiráciu svetom počítačových hier. Poskytuje elektrizujúci zážitok pri jazde na okruhu zobrazením informácií ako poloha vozidla na okruhu, časy kôl a dynamické parametre.

► Exponential Infinite: výlet do neprebádaného teritória digitálne prepojenej mobility. Kým vozidlo parkuje a nabíja sa, užívateľ môže vstúpiť do Metahype, priestoru CUPRA v metaverze. V rámci neho sú možné interakcie s priaznivcami CUPRA.

Tieto tri režimy, ktoré sa dajú aktivovať prostredníctvom multifunkčného volantu, adaptujú kompletne celý automobil od exteriéru cez interiér, osvetlenie a zvuk až po exkluzívne funkcie pre jednotlivé zážitky.

Štúdiu CUPRA DarkRebel verejnosť mohla prvý raz vidieť v expozícii CUPRA Open Space na výstave IAA Mobility 2023 v Mníchove (4.-10. septembra).

-ca-



CUPRA rozširuje ponuku motorov a vybavenia pre Ateca

Značka CUPRA rozširuje ponuku motorov a vybavenia typu Ateca, aby poskytla zákazníkom širší výber. Ateca bol prvý typ mladej, nekonvenčnej značky a jedinečný automobil vo svojom segmente, ktorý mal zásadný význam pre jej počiatočný rast. Teraz kompaktné SUV dostáva nové portfólio motorov. K pôvodnému turbodúchadlom prepínanému zážihovému štvorvalcu 2.0 TSI s výkonom 221 kW pribudnú dva slabšie zážihové štvorvalce – 1.5 TSI s výkonom 110 kW a 2.0 TSI s výkonom 140 kW.



Nové motory sa budú štandardne montovať so 7-stupňovou dvojspojkovou prevodovkou DSG. Menší motor poháňa predné kolesá, väčší sa štandardne kombinuje so systémom pohonu všetkých kolies 4Drive, ktorý zabezpečuje optimálnu trakciu za všetkých podmienok.

Nové motory 1.5 TSI s výkonom 110 kW a 2.0 TSI s výkonom 140 kW spĺňajú požiadavky na dynamiku automobilov CUPRA a spolu s modifikovaným dizajnom karosérie a interiéru, ako aj novými prvkami vybavenia na želanie poskytujú zákazníkom širšie možnosti na uspokojenie ich individuálnych požiadaviek.

Vonkajší dizajn typu CUPRA Ateca osviežil modifikovaný tvar difúzora v zadnom nárazníku, ktorý dodáva zadnej časti karosérie výraznejšie modelovaný vzhľad. V kabíne športový vzhľad umocňujú škrupinové športové sedadlá s integrovanými opier-



kami hlavy spolu so športovým volantom CUPRA, ktorý môže byť na želanie doplnený „ovládacimi satelitnými tlačidlami“ na štartovanie motora a priamu voľbu športového jazdného režimu CUPRA. Dizajn interiéru dotvárajú špecifické výplne dverí CUPRA a prešívanie v medenej farbe.

-ca-

Honda na veľtrhu JAPAN MOBILITY SHOW 2023



Riaditeľ, prezident a zástupca spoločnosti Honda Motor Co., Ltd., Toshihiro Mibe, 25. októbra pri otvorení veľtrhu JAPAN MOBILITY SHOW 2023 usporiadal tlačovú konferenciu. Nižšie je uvedený súhrn jeho oficiálnych informácií.

O veľtrhu JAPAN MOBILITY SHOW

Veľtrh, predtým známy ako Tokyo Motor Show, sa teraz „znovuzrodil“ pod názvom Japan Mobility Show. Ponúkne úžasný pohľad do budúcnosti nielen automobilov a motocyklov, ale aj širšieho spektra produktov, služieb a technológií v oblasti mobility.

Honda je spoločnosť, ktorá začínala s motocyklami, ale postupne rozšírila ponuku svojich produktov mobility o automobily, a aktuálne aj lietadlá a ďalšie produkty. S ohľadom na prerod tokijského autosalónu v „JAPAN MOBILITY SHOW“ budeme na stánku spoločnosti Honda vystavovať nielen automobily, ale aj rôzne formy súčasnej a budúcej mobility, ktoré spoločnosť Honda presadzuje.

Ponúkame návštevníkom možnosť vyskúšať si budúcnosť mobility, o ktorej Honda sníva, a zároveň sa spoločne s nami zapojiť do jej vytvárania.

■ Naša vášeň za globálnym sloganom značky Honda – „The Power of Dreams — How we move you.“

Na tomto prvom veľtrhu Japan Mobility Show predstavíme súčasnú a budúcu mobilitu, ktorú realizuje spoločnosť Honda. Tento rok Honda oslavuje 75. výročie svojho vzniku. Keď sa spätne obzrieme na našu históriu, keď sme ako výrobca produktov mobility ponúkali našim zákazníkom a spoločnosti široké spektrum hodnôt, môžeme povedať, že Honda sa vždy nechávala viesť „snami“ a prijímala výzvy v snahe uskutočniť aj to, čo sa považovalo za nemožné.

Sila snov – Pohneme vami aj vašim srdcom. Globálny slogan značky Honda obsahuje odkaz, že sny každého zamestnanca spoločnosti Honda boli vždy hnacou silou spoločnosti Honda a rozmanité produkty a služby mobility, ktoré Honda vytvára s takouto silou snov, posunú ľudí fyzicky, pohnú ľudskými srdcami a pomôžu mnohým ľuďom realizovať svoje sny, aby ich sny siahali do budúcnosti.

Ako tému nášho stánku sme zvolili slogan „Cyklus snov Honda“, ktorý má vyjadrovať budúcnosť, smerom ku ktorej budú sny mnohých ľudí tvoriť nekonečnú slučku a ďalej sa rozširovať, počnúc produktmi a službami mobility, ktoré stelesňujú sny spoločnosti Honda.

Takže, aké sú „produkty a služby mobility, ktoré stelesňujú sny spoločnosti Honda“?

■ Ponuka hodnôt jedinečná iba pre značku Honda – „Transcend“ a „Augment“

Výrobky a služby v oblasti mobility, ktoré sú stelesnením snov značky Honda, umožnia ľuďom „prekonávať rôzne obmedzenia, ako je čas a miesto“, a „rozširovať ich schopnosti a možnosti“.

Tieto dve hodnoty sú základom všetkých typov produktov a služieb mobility, ktoré spoločnosť Honda ponúka už 75 rokov od svojho založenia, a ktoré chce naďalej ponúkať v súčasnosti aj v budúcnosti.

Mobilita, ktorá nám umožňuje spoznávať nové prostredie, stretávať nových ľudí, objavovať nové veci, ktoré rozširujú náš

svet. Na druhej strane, mobilita čelí rôznym obmedzeniam. Už len cesta do cieľa môže trvať dlho a často počas nej nemôžeme robiť nič iné. Alebo sa kvôli nedostatku vhodných spôsobov dopravy na niektoré miesta ani nedostaneme.

Honda chce ľuďom umožniť prekonať tieto obmedzenia a chce aj v budúcnosti ponúkať radosť a slobodu z mobility.

Vďaka novým produktom a službám mobility podľa želania používateľa sa môžeme pohybovať rýchlejšie a dostať sa ďalej. Môžeme sa dostať na miesta, kam sa len s ľudskými schopnosťami nedostaneme. Nové produkty a služby mobility umožnia ľuďom robiť veci, ktoré predtým neboli možné. V tom spočíva hodnota „rozširovania schopností ľudí“.

V stánku Honda vystavujeme rôzne produkty a technológie mobility.

■ Autonómne vozidlo Cruise Origin umožní ľuďom prekonať obmedzenia dané časom

Po prvé, ide o Cruise Origin, autonómne vozidlo, ktoré nám umožní prekonať časové obmedzenia. Keďže vnútorný priestor tohto vozidla môže byť plne súkromný, používatelia môžu slobodnejšie využívať čas strávený na cestách, napríklad na stretnutia alebo zábavu s rodinou, bez toho, aby sa museli zaujímať o iné osoby v okolí. Toto vozidlo nám skutočne umožní prekonať časové obmedzenia. Pre väčšinu ľudí je čas absolútnym obmedzením. Produkty a služby mobility, ktoré ľuďom umožnia efektívnejšie využívať obmedzený čas, zadelený všetkým rovnako – 24 hodín denne, 365 dní v roku – na zmyslupnejšie činnosti, budú mať pre ľudí obrovskú hodnotu.

V tomto vozidle, do ktorého sa zmestí 6 dospelých osôb s dostatočným priestorom na lakte, môžeme stráviť príjemné chvíle a takmer zabudnúť, že sme na ceste.

Na začiatku roku 2026 plánuje spoločnosť Honda spolu so spoločnosťami GM a Cruise spustiť v Japonsku službu jász bez vodiča s použitím systému Cruise Origin.



■ Ďalej mi dovoľte predstaviť Honda eVTOL a HondaJet, ktoré rozšíria našu mobilitu trojrozmernou smerom k oblohe a umožnia nám prekonávať obmedzenia miesta.



■ Keď sa nám podarí skombinovať toto lietadlo so systémami mobility na zemi a umožniť ľuďom slobodnejšie a jednoduchšie cestovanie na zemi, na mori a na oblohe, zmiznú prekážky, ktorým ľudia čelia pri cestovaní na dlhé vzdialenosti.

Pre ľudí by tak bolo jednoduchšie žiť v prímestských oblastiach bohatých na prírodu a pracovať v mestách len v prípade potreby. Dalo by sa to opísať ako „prekonávanie obmedzení miesta a vzdialenosti“.

Táto trojrozmerná a plynulá mobilita pomôže ľuďom žiť príjemnejšie a dosiahnuť lepšiu rovnováhu medzi pracovným a súkromným životom.

Tretou položkou, ktorú by som vám chcel predstaviť, je vozidlo SUSTAINA-C Concept, ktoré ľuďom umožní prekonať limity vyplývajúce z obmedzených zdrojov.

■ SUSTAINA-C Concept umožní ľuďom prekonať obmedzenia dané nedostatkom zdrojov

Ako všetci viete, produkty mobility sa vyrábajú z rôznych materiálov vrátane kovov, živíc a tkanín. Tieto materiály a zdroje sú však obmedzené. Ak ostaneme len pri súčasných spôsoboch výroby produktov a recyklácie, skôr či neskôr bude náročná naša výroba produktov mobility udržať.

SUSTAINA-C Concept je auto vyrobené z akrylovej živice, ktorá sa recykluje a používa opätovne. Takýto obeh zdrojov nám umožní prekonať limity vyplývajúce z obmedzenej dostupnosti zdrojov a dosiahnuť environmentálnu udržateľnosť, ako aj radosť a slobodu z mobility v budúcnosti.

Po štvrté, dovoľte mi predstaviť robota Honda Avatar a zariadenie UNI-ONE, ktoré rozširujú schopnosti a možnosti ľudí.



VÝROBKY PRE MOBILITU NAVRHNUTÉ TAK, ABY ROZŠIROVALI SCHOPNOSTI A MOŽNOSTI LUDÍ

Robot Honda Avatar a UNI-ONE rozšíri schopnosti a možnosti ľudí

Keď sa prihlásime a diaľkovo ovládame robota Honda Avatar na vzdialenom mieste, môžeme vykonávať úlohy a zažívať veci na diaľku, akoby sme tam boli osobne.

Používanie robota Honda Avatar umožní všetkým ľuďom, vrátane tých s obmedzenou mobilitou z rôznych dôvodov, vykonávať aktívne úlohy zo vzdialeného miesta.

Robot Honda Avatar navyše umožní používateľovi zostať v bezpečí a pritom vykonávať činnosti v nebezpečnom priestore. UNI-ONE je mobilné zariadenie, ktoré môže používateľ riadiť jednoduchým presunom váhy svojho tela v sede bez použitia rúk, a tak vykonávať určité úkony v pohybe. UNI-ONE rozšíri príležitosti pre používateľov, ktorí majú problémy s mobilitou.

A na záver mi dovoľte predstaviť Honda CI-MEV – autonómne vozidlo mikromobility, ktoré ľuďom rozšíri životný rádius.

Samoriadené vozidlo Honda CI-MEV pre segment mikromobility rozšíri ľuďom ich životný rádius

S pribúdajúcim vekom môžu byť činnosti ako šoférovanie a chôdza náročné. Niektorí ľudia žijú v oblastiach, kde nie je k dispozícii verejná doprava. Takíto ľudia majú zvyčajne obmedzený životný rádius.

Ak existujú produkty, ktoré ponúkajú jednoducho dostupnú mobilitu na poslednom kilometri, ľudia sa dostanú na vzdialenejšie miesta rýchlejšie a pohodlnejšie. Ak si každý bude môcť

slobodnejšie užívať mobilitu a rozšíriť svoj životný rádius, bude mať väčšiu šancu spoznať nových ľudí, čo podľa nás rozšíri možnosti ľudí.

Rád by som zopakoval, že vystavujeme mnohé typy budúcej mobility, o ktorej snívajú Honda.

Takže vás pozývam pozrieť si a precítiť sny spoločnosti Honda o budúcnosti. Dúfame, že aj vy vyjadríte svoje sny a túžby po lepšej mobilite a pridáte sa k nám pri rozširovaní našich snov do budúcnosti.

Ďalšie produkty, bohužiaľ, už dnes predstaviť nestihnem, na stánku Honda je však vystavených veľa ďalších zaujímavostí. Prosím, užite si prehliadku všetkých výrobkov, ktoré stelesňujú budúcnosť tak, ako si spoločnosť Honda predstavuje!

Vytváranie našej „mobility snov“ prostredníctvom zážitku vygenerovaného umelou inteligenciou

Na tohtoročnom stánku Honda predstavujeme nielen budúcu mobilitu, o ktorej značka Honda snívajú. Radi by sme návštevníkov našich webových stránok alebo stánku pozvali na účasť na našom projekte Dream Loop.

V spoločnosti Honda sme začali používať generatívnu umelú inteligenciu, aby sme rozvinuli schopnosti a kreativitu našich dizajnérov. Na tohtoročnom veľtrhu Japan Mobility Show bude generatívna umelá inteligencia vytvárať obrazy s predstavami budúcej mobility, o ktorej snívate, a premietiť ich na obrazovky vnútri nášho stánku.

Mojím snom je vytvoriť svet, v ktorom sa budú produkty mobility s logom Honda pohybovať po celom svete – na zemi, v moriach, na oblohe aj vo vesmíre, a ľudia si budú užívať skutočnú slobodu mobility. Dovoľte mi teda zadať predstavy mojej vysnenej mobility.

Rovnako ako môj, aj váš sen o mobilite bude vizualizovaný. Uvažujeme o tom, že po výstave ich niekoľko vyberieme a necháme na nich dizajnérov značky Honda pracovať. Príďte navštíviť stánok spoločnosti Honda a pobavte sa pri vytváraní svojej vysnenej mobility.

Prelude Concept posunie „potešenie z jazdy“ do plnohodnotnej elektrickej budúcnosti

Predstavil som niekoľko produktov mobility, ktoré stelesňujú sny spoločnosti Honda a ktoré predstavujú súčasnosť aj budúcnosť



našej značky. Vieme však, že naši zákazníci očakávajú od značky Honda ešte jednu vec, a tou sú športové modely.

Na prezentácii k elektrifikácii automobilov, ktorú sme usporiadali v minulom roku, som hovoril o budúcich športových modeloch. Dnes by som vám na záver svojej prezentácie rád ukázal jeden z nich – špeciálny športový model.

Dámy a páni, toto je Prelude Concept.

Spoločnosť Honda sa vždy snažila vyrábať športové vozidlá. A slovo „prelude“ znamená „úvodné alebo predohru predstavovania“. Tento model sa stane predohrou pre naše budúce modely, ktoré zdedia „radosť z jazdy“ do plne elektrifikovanej budúcnosti a budú stelesnením nemenného športového zmysľania značky Honda. Prelude Concept je špeciálny športový model, ktorý ponúkne vzrušujúce zážitky, vďaka ktorým z neho nebudete chcieť nikdy vystúpiť, a aj mimoriadne vzrušenie, aké ste nikdy predtým nepocítili.

Aby sme mohli ponúknuť „radosť z jazdy“, akú dokáže poskytnúť iba značka Honda, usilovne pokračujeme vo vývoji. Preto, prosím, majte od tohto automobilu veľké očakávania.

ZÁVER

Vystavujeme tu veľa druhov budúcej mobility, o ktorej značka Honda snívajú. Prezrite si ich a spoznajte budúcnosť podľa snov spoločnosti Honda. A dúfame, že aj vy vyjadríte svoje sny a túžby po lepšej mobilite a pripojíte sa k nám pri rozširovaní našich snov o budúcnosti.

-ha-

NOVÉ FARBY pre každého člena rodiny Honda SH



Prestížna, úsporná a technologicky vyspelá rodina kráľovských modelov Honda SH na dochádzanie do zamestnania – SH350i, SH150i a SH125i – vstupujú do modelového roku 2024 s novým vzhľadom. V ich čele stoja nové 'Vetro' verzie modelov SH125i/SH150i, za ktorými sa v európskych mestách počas budúceho roka každý otočí.

Vetro je výsledkom úsilia – a poctou technickým zručnostiam – zamestnancov továrne Honda v talianskej Atesse. Vyznačuje sa výraznými polopriehľadnými nelakovanými zelenými panelmi kapotáže, ktorých výroba v porovnaní s panelmi v štandardných

farebných vyhotoveniach za rok vyprodukuje o 9,5 % menej emisií CO₂. Súčasťou inovatívneho nového vzhľadu je tiež čierny predný blatník, čierna dolná časť kapotáže s výrazným bielym logom Honda a strieborné logo SH na hornej kapotáži. Nové skútre SH125i a SH150i spĺňajú požiadavky novej emisnej normy EURO5+. Tieto nové predpisy, ktoré sa na konci roku 2024 stanú záväznými pre typové schvalovanie všetkých nových modelov, zahŕňajú zavedenie nového palubného monitorovania katalyzátora, zníženie prahovej hodnoty na identifikáciu porúch súvisiacich s emisiami (čím sa zaisťuje včasné varovanie jazdca), prísnejšie požiadavky na hlučnosť a prísnejšie požiadavky na dlhodobé emisie výfukových plynov.

Model SH350i (na obr.) ako vrchol radu, ktorého sa v roku 2022 v Európe predalo viac ako 10 000 kusov, bude pre modelový rok 2024 dostupný v dvoch úplne nových farbách (modrá metalíza Zefiro Blue Metallic a matná strieborná metalíza Matt Techno Silver Metallic) a v štyroch nových farebných kombináciách. Všetky farebné vyhotovenia sú doplnené novými čiernymi kolieskami a detailmi.

Celkovo sa počas roku 2022 v Európe predalo viac ako 10 000 SH350i, viac ako 20 000 SH125i a viac ako 9 000 SH150i.

-ha-



Všestranné elektromobily Suzuki



Medzi hlavnými exponátmi Suzuki Motor Corporation na Autosalóne v Tokiu (Japan Mobility Show) sa od 28. októbra do 5. novembra 2023 boli aj chystané nové elektromobily značky Suzuki. Všestranne využiteľnú paletu vozidiel s bezemisným pohonom počas jazdy reprezentujú, okrem iných, hneď tri koncepčné elektromobily.



SUV elektromobil Suzuki eVX, s referenčným dojazdom 500 km a so špeciálne vyvinutým exteriérom a interiérom ponúka príjemný zážitok z jazdy aj vďaka pokročilému vývoju elektronicky riadených technológií pohonu 4x4. Novo navrhnutý SUV elektromobil Suzuki má disponovať celkovými rozmermi (dĺžka/šírka/výška): 4300/1800/1600 mm.

Mini kombi EV je zábavný a pre bežné využitie praktický crossover. Elektromobil s čistými a jednoduchými tvarmi, exteriérom priateľského charakteru, ľahkým a užívateľsky prívetivým priestorom kabíny. Vytvára pocity domáceho prostredia a pritom zostáva blízko každodenného života ľudí. Predpokladaný dojazd má 230 km. Rozmery: 3395/1475/1620 mm.

Komerčná dodávka BEV, spoločne vyvinutá spoločnosťami Suzuki Motor Corporation, Daihatsu Motor Co., Ltd. a Toyota Motor Corporation je orientovaná čo najbližšie ku každodennej práci ľudí. Ponúka tichý a výkonný elektrický pohon. Očakávaný dojazd má 200 km. Celková dĺžka/šírka/výška: 3395/1475/výška 1890 mm.

Uvedené a ďalšie vystavené vozidlá s uplatnením elektrických pohonov naplňujú poslanstvo expozície Suzuki na Autosalóne v Tokiu: „...prezentovať zákazníkom rôzne iniciatívy smerom k uhlíkovo neutrálnej budúcnosti v oblasti mobility...“

-si-



SUZUKI

Toyota Hilux GR SPORT II

Nová úroveň

Toyota Hilux GR SPORT II nadviazal na viacnásobné víťazstvo na Rely Dakar a dosahuje nový vrchol ako priekopnícky pickup značky Toyota, ktorý si získal bezkonkurenčnú reputáciu vďaka svojej odolnosti a spoľahlivosti od roku 1968, keď sa objavil na trhu.



Hilux GR SPORT II s dvojitou kabínou prináša výkonnú kombináciu lepšej ovládateľnosti a stability s najlepšou ťažnou kapacitou (3500 kg) a užitočným zaťažením (1000 kg) v tejto triede vozidiel v spojení s priebornejším dizajnom.

Druhá edícia modelu GR SPORT sa vyznačuje širším rozchodom kolies - v porovnaní so štandardným modelom Toyota Hilux o 140 mm vpredu a o 155 mm vzadu - čo zlepšilo stabilitu aj pri veľmi nepriaznivých poveternostných podmienkach či stave vozovky.

Výkonný a osvedčený 2,8-litrový motor, zavedený do modelového radu Hilux v roku 2020, poskytuje odozvu a sviežosť bez ohľadu na požiadavky. Je spojený so šesťstupňovou automatickou prevodkou a dodáva výkon 150 kW a krútiaci moment 500 Nm.

Model Hilux GR SPORT II sa vyníma medzi ostatnými vďaka rôznym exkluzívnym prvkom vonkajšieho dizajnu, ako je napríklad čierna predná mriežka chladiča so sieťovinou G a klasickým logom s nápisom Toyota, čiernymi bočnými schodíkmi, vonkajšími spätnými zrkadlami a kľúčkami dverí. Ochranný predný kryt, čierny zadný nárazník a charakteristické logá GR SPORT dopĺňajú pôsobivý vzhľad. Nárast nájazdového uhla z 29 na 30 stupňov a väčšia svetlá výška rozširujú jeho pôsobivé terénne schopnosti.

Čierne semišové a kožené športové sedadlá so strieborným prešíváním a perforáciou pozdvihujú vzhľad interiéru a poskytujú výnimočný komfort, ako aj lepšiu prilnavosť, čím sa minimalizuje klzanie cestujúcich pri pôsobení väčších bočných síl. Charakter kabíny dotvára nový hydrografický ornament na obložení dverí a prístrojovej dosky, ktorá obsahuje aj detaily GR na informačnom displeji a prístrojoch. Model GR SPORT je vybavený najnovším multimediálnym systémom

Toyota Smart Connect, ktorý sa ovláda pomocou osempalcového dotykového displeja. Multimediálny balík obsahuje prístup ku cloudovej navigácii počas cesty, ktorá využíva nepretržite aktualizované dopravné informácie o dianí na cestách v reálnom čase, čo umožňuje presné a efektívne plánovanie trasy. K dispozícii je aj zabudovaný navigačný systém, ktorý je možné použiť v prípade, keď nie je k dispozícii dátové pripojenie.

Predaj tejto novej verzie modelu Hilux GR SPORT sa začne v prvom polroku 2024.

-ta-

BMW X1 xDrive 23i xLine

Medzigeneračne vyrástol



Kompaktné SUV X1 automobilka BMW predstavila v jeseni 2008 na autosalóne v Paríži. BMW X1 sa vo svojej novej, tretej generácii môže pochváliť výraznejším dizajnom, vynikajúcim vnútorným priestorom, pokročilou technológiou a prvýkrát aj plne elektrickým pohonom. Tretia generácia X1 oproti svojmu predchodcovi citeľne vyrástla.



V porovnaní s druhou generáciou je nové BMW X1 o 53 mm dlhšie (4500 mm), o 24 mm širšie (1845 mm), o 44 mm vyššie (1642 mm). O 22 mm má aj dlhší rázvor náprav (2692 mm). Medzi charakteristické dizajnové prvky patria mohutné proporcie, takmer štvorcové kontúry blatníkov, štýl prednej a zadnej časti karosérie sú typické pre typy BMW X. Kolmejšia predná časť dodáva novému X1 intenzívnejšie vizuálne pôsobenie so štíhlymi LED reflektormi, s charakteristickou mriežkou chladiča, s líniami v tvare X vystupujúcimi do strán a chrómovanými lištami v spodnej časti otvorov na nasávanie vzduchu. Charakteristickými znakmi dynamicky natiahnutej siluety sú výrazne tvarované plochy a dlhá línia strechy. Zozadu zaujme úzke okno veka batožinového priestoru, horizontálne línie, výrazné LED svetlá (diódové) a rozšírené blatníky. Zaujímavosťou pôsobia kľučky dverí, ktoré akoby boli zapustené v karosérii, čo prispieva k malému súčiniteľu aerodynamického odporu s hodnotou 0,26. Na SUV je to mimoriadne priaznivá hodnota. Príťažlivosť skúšaného vozidla zlepšoval balík výbavy M Sport (doplňková výbava). Zaujímavé sú aj prvky XLine, ktorými bolo vybavené skúšané vozidlo. V ponuke pohonov pre typ X1 sú zážihové, vznetrové motory, plug-in hybridné pohony aj čisto elektrický pohon.



Kabína v prednej časti je koncipovaná podľa ergonomických zásad, ktoré v BMW tradične ctia. Interiér je vzdušný, priestorový s výbornými prémiovými materiálmi. Zvýšená pozícia sedenia uľahčuje nasadenie do vozidla a umožňujú vodičovi a posádke výborný výhľad z vozidla. Predné sedadlá sú pohodlné (poťahy kombinácia kože a alcantary) s veľkým rozsahom nastavenia s pamäťovou funkciou, driekovou opierkou vrátane masážnej funkcie. Majú športové tvarovanie s dobrou bočnou oporou. V skúšanom vozidle boli vyhrievané. Kľúčovými prvkami kokpitu sú štíhly prístrojový panel, zakrivený displej BMW Curved Display, vznášajúca sa laktová opierka s integrovaným ovládacím panelom a priehradka na mobilný telefón s nepriamym osvetlením v prednej časti stredovej konzoly. Plne digitálne zoskupenie obrazoviek tvorí 10,25-palcový informačný displej prístrojovej dosky a stredový ovládací displej s uhlopriečkou 10,7 palca. Nový systém iDrive sa zameriava na poskytovanie dotykového a hlasového ovládania. V kabíne sa už nenachádza otočný ovládač iDrive ani panel klimatizácie. Ovládanie je po novom integrované do infotainmentu. Výborným pomocníkom je head-up displej (doplňková výbava), ktorý premieta dobre čitateľné údaje priamo na predné sklo. Súčasťou štandardnej výbavy novej generácie X1 sú aj navigačný systém BMW Maps, športový kožený volant, inteligentná dvojzónová klimatizácia, dažďový snímač s automatickou aktiváciou predných svetiel, 4 USB-C porty, dve 12 V zásuvky a oveľa väčší počet asistenčných systémov vodiča (napr. systém udržiavania rýchlosti s funkciou brzdenia, predkolízna výstraha s automatickým brzdením, parkovací asistenčný systém vrátane cúvacej kamery, aktívny systém udržiavania rýchlosti, adaptívny tempomat, parkovacie snímače s výborným zobrazením okolia vozidla z vtáčej perspektívy, asistenčný systém pre jazdu v kolóne, autonómne brzdenie v meste). Doplňková výbava zahŕňa napríklad panoramatické sklenené strešné okno, audiosústavu Harman Kardon a mnoho ďalších.



Pohodne cestujú aj osoby na krajných miestach zadného sedadla lavičového typu. Operadlá sú delené v pomere 40/20/40, možno ich sklopit alebo nastaviť do iného uhla. Batožinový priestor ponúka objem 500 litrov. Po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1545 litrov. Samozrejmosťou je elektrické otváranie veka batožinového priestoru. Rezervné koleso v ňom nie je, iba sada na opravu defektu.

Skúšaný model 23i xDrive poháňa 2-litrový preplňaný zážihový motor s maximálnym výkonom 150 kW a krútiacim momentom 320 Nm v rozpätí 1500 až 4000 ot./min. Spalovací motor je spojený so 7-stupňovou dvojspojkovou automatickou prevodovkou Steptronic, do ktorej je integrovaný 48 V elektromotor mild-hybridného systému. Ten má výkon 14 kW a krútiaci moment 55 Nm. Maximálny systémový výkon pohonnej sústavy je 160 kW a krútiaci moment 360 Nm. Elektromotor pri spomaľovaní v pozícii generátora rekuperuje pohybovú energiu auta, pri zrýchľovaní pomáha spalovaciemu motoru a slúži aj ako štartér. Štartovaciu funkciu si plní výborne, pri systéme štart-stop je proces spustenia spalovacieho motora do chodu dokonale hladký. Okrem toho elektromotor pomáha pri zrýchľovaní, rekuperuje energiu pri brzdení. Automatická prevodovka je optimálne zladená s výkonným motorom. Vozidlo dokáže zrýchľovať z 0 na 100 km/h za 7,1 sekundy, výrobca pre tento model uvá-



dza najväčšiu rýchlosť 233 km. Spotreba je závislá na štýle jazdy. Nesnažili sme sa jazdiť ekonomicky, užívali sme si výborné jazdné vlastnosti vozidla. A aj tak sme po týždni skúšobných jazd dosiahli veľmi priaznivú priemernú spotrebu benzínu 7,7 l/100 km. Spotreba bola ešte menšia pri zapnutom režime Eco Pro „plachtenie“. Pre plné využitie výkonnostného potenciálu motora treba aktivovať režim Šport. Dynamika vozidla je pôsobivá, ale spotreba benzínu nad 9 l/100 km. Kvalita podvozka v ničom nezaostáva za pohonným reťazcom, takže sme sa za volantom cítili vždy isto. Za pochvalu stojí výborné kabíny - aj pri diaľničných rýchlostiach.

BMW X1 xDrive 23i xLine sa predáva za 48 110 €. Ako každé BMW, aj tento model mal dlhý zoznam drahých príplatkov a jeho cena sa vyšplhala na 64 836 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

4-valcový, 16-ventilový preplňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1998 cm³, najväčší výkon 150 kW pri 5000 až 6500 ot./min., krútiaci moment 320 Nm pri 1500 až 4000 ot./min.

ELEKTROMOTOR: výkon 14 kW, krútiaci moment 55 Nm, maximálny systémový výkon 160 kW, maximálny krútiaci moment 360 Nm.

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

PODVOZOK:

predné kolesá zavesené na dvojiach trojuholníkových ramien, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 205/60 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4500/1845/1642 mm, rázvor náprav 2692 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1561/1562 mm, svetlá výška 205 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1730/2220 kg, objem batožinového priestoru 500 l, objem palivovej nádrže 45 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 233 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,1 s, spotreba benzínu komb. prevádzke 6,5-7,2 l/100 km, CO₂ 146-163 g/km.

Ford Kuga 1.5 EcoBoost 150k M6 FWD

Dobrá „stará škola“



Súčasná, štvrtá generácia Fordu Kuga je na trhu od roku 2020, budúci rok ju čaká modernizácia. Aj v súčasnej podobe je to obľúbené SUV, ktoré zaujme svojou robustnosťou, dostatočným priestorom v kabíne a „fordovsky“ naladeným podvozkom. Vyskúšali sme model so „základným“ motorom 1.5 EcoBoost, s ručne ovládanou prevodovkou vo verzii Trendy Titanium, ktorý je cenovo najdostupnejšou Kugou s dobrou výbavou. Obsahuje všetko, čo od auta očakáva a potrebuje rodina ku každodennému životu. Za špeciálny metalický lak Magnetic Grey, ktoré malo skúšané vozidlo, sa pripláca 990 eur. Kolesá s priemerom 17“ pôsobia masívne, komfort jazdy je aj vďaka nim na výbornej úrovni.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

3-Valcový, 12-ventilový prepíňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1497 cm³, najväčší výkon 110 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 240 Nm pri 1600 až 4000 ot./min.

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

PODVOZOK:

predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramienach, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 225/65 R-17.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4614/1882/1690 mm, rázor náprav 2710 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1564/2075 kg, objem batožinového priestoru 612/1534 l, objem palivovej nádrže 54 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 195 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,7 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 6,6-7,2 l/100 km, CO₂ 150-164 g/km.

Kuga má priestranú a funkčnú kabínu, striedom tvarovanú prístrojovú dosku a logické rozmiestnenie ovládačov. Predné sedadlá sú pohodlné, dobre tvarované, vyhrievané - sada Winter (890 €) - ktorá zahŕňa okrem vyhrievania predných sedadiel aj vyhrievanie volantu a čelného skla. Multifunkčný športový volant je nastaviteľný výškovo aj pozdĺžne (sú na ňom aj tlačidlá na ovládanie audia a telefónu). Ocenili sme zachovanie klasických tlačidiel a ovládačov, ktoré dnes veľmi často nahrádzajú dotykové displeje. Digitálny prístrojový panel s 12,3" farebným displejom má dobrú grafiku a výborné rozlíšenie. Dobre funguje aj multifunkčný 8" dotykový farebný informačný displej s integrovaným navigačným systémom s mapami pre Európu, rádiom a systémom SYNC 3. Nie je síce najdokonalejší, ale jeho prehľadnosť je na dostatočnej úrovni. Dostupná je aj funkcia Android Auto a Apple CarPlay. Nechýba ambientné LED osvetlenie interiéru, automatická dvojzónová klimatizácia aj so zadnými výdychmi, automatické stmievanie vnútorného spätného zrkadla, dažďový snímač, elektricky nastaviteľné, vyhrievané sklopné vonkajšie spätné zrkadlá s integrovaným osvetlením okolia, 4 vstupy pre USB (2x USB-C), DAB príjem digitálneho rozhlasového vysielania a iné.

Vo vozidle je rozsiahla zostava asistenčných a bezpečnostných systémov, napríklad tempomat, zadná parkovacia kamera, parkovacie snímače vpredu, vzadu, systém Pre-Collision Assist (zmenšuje riziko zrážky s chodcom, cyklistom do 80 km/h alebo iným vozidlom do 130 km/h), autonómne núdzové brzdenie, varovanie pred neúmyselným opustením jazdného pruhu, elektrický stabilizačný systém, asistencia rozjazdu do kopca...).



Na zadných sedadlách sa z hľadiska priestoru pohodlne odvezú dvaja aj urastení cestujúci. Zadné sedadlá si zachovali svoj posuvný mechanizmus (dopredu/dozadu), ktorý umožňuje v prípade potreby vytvoriť výnimočný priestor pre nohy cestujúcich vzadu alebo naopak, zväčšiť objem batožinového priestoru. Batožinový priestor má v základnom usporiadaní objem 612 litrov. Po sklopení operadiel zadných sedadiel v pomere 60:40 sa priestor zväčší na 1534 litrov. Vo vozidle sa nachádzalo rezervné koleso na núdzový dojazd. V kabíne je aj dostatok odkladacích priestorov.

Pod kapotou pracuje trojvalcový zážihový 1,5-litrový motor EcoBoost, ktorý poskytuje výkon 110 kW pri 6000 ot./min. a krútiaci moment 240 Nm v rozpätí 1600 až 4000 ot./min. Spárovaný je so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, ktorá má presne vymedzené dráhy. Zrýchlenie z nuly na 100 km/h skúšaná Kuga zvláda za 9,7 sekundy a dosiahne najväčšiu rýchlosť 195 km/h. Motor je pružný, pri pokojnej jazde pracuje pri malých otáčkach. Citelne dokáže vozidlo zrýchlovať po prekročení hranice asi 2500 otáčok za minútu ožije a výborne „ťahá“ až kým rast otáčok nezastaví obmedzovač. Vtedy už posádka vníma v kabíne hlučnosť motora.

Vodič má na výber prepínateľné jazdné režimy: Normal, Sport, Eco a Klzký povrch. Správanie sa vozidla pri ich prepínaní je mierne odlišné. Počas týždenného skúšania tohto modelu, pri prevažne svižnej jazde, sme dosiahli priemer spotreby 6,8 l/100 km.

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

Ford Kuga 1.5 EcoBoost 150k M6 - FWD s úrovňou výbavy Trendy Titanium sa predáva za 38 370 €. Automobilka ponúka teraz zľavu 7500 € a tak cena klesla na 30 870 €.



Mercedes-Benz B 250 e

Elegancia s plug in hybridom a väčším dojazdom



V živote typu B nemeckej automobilky Mercedes-Benz prišlo minulý rok k modernizácii, ktorá sa dotkla nielen exteriéru a interiéru, ale obsahovala aj väčšie úpravy pohonných jednotiek. Zmeny dizajnu sú decentné, modernizovaná je predná časť. Upravená je maska chladiča a nárazník, ktoré pôsobia dynamickejšie. Predné reflektory dostali príplatkové zdroje LED, majú modernizovanú grafiku. Aj pri pohľade zozadu sa prejavuje dynamika – nové dvojdielne zadné svetidlá sú sériovo dostupné tiež s technológiou svetelných diód. Aerodynamiku zlepšuje zadný spojler. Zaujímavé pôsobia aj disky kolies. Mercedes-Benz B 250 e je dlhý 4,4 m, široký 1,8 m, vysoký 1,6 m, rázvor náprav má 2,7 m. Vyskúšali sme verziu s plug-in hybridným pohonom - B 250 e hatchback v polárnej bielej farbe laku za príplatok 276 eur. Najdrahšou položkou v nami skúšanom aute bol variant výbavy AMG LINE za 9528 eur.



Interiér vyžaruje kvalitu, luxus, pohodlie a vysokú mieru individuálneho prispôsobenia. Prístrojovú dosku tvoria dva displeje (7" prístrojový panel a 10,25" displej infotainmentu) elegantne prepojené spoločným krycím sklom. Funkcie možno ovládať cez dotykovú obrazovku, dotykovými plochami na ramenách multifunkčného športového volantu, gestami a pokročilým hlasovým ovládaním s umelou inteligenciou. Touch-pad na stredovom tuneli už nie je. Pre novú generáciu systému MBUX sú tri nanovo navrhnuté štýly zobrazovania – klasický (poskytuje všetky informácie pre vodiča), športový (zaujme dynamickým otáčkomerom) a decentný, ktorý podporuje aj bezdrôtové pripojenie prostredníctvom Apple CarPlay a Android Auto. Spolu s tromi režimami (Navigácia, Asistencia, Služby) a siedmimi farebnými svetmi vzniká estetický zážitok, ktorý je možné individuálne si prispôbiť. Centrálny displej pritom ponúka všetky doterajšie funkcie ako navigácia, média, telefón, vozidlo a iné. Predné sedadlá sú pohodlné, s mnohými možnosťami nastavenia. Za novým multifunkčným volantom potiahnutým kožou napa si každý nájde ideálnu polohu. Bol aj vyhrievaný, ako aj predné sedadlá (zimný balík za 282 €). Zaujímavým prvkom sú podsvietené ventilačné dýzy so športovým vzhľadom turbín, typické pre značku Mercedes-Benz. Ku komfortu cestujúcich okrem už spomínaných prvkov prispievajú automatická klimatizácia Thermotronic, náladové osvetlenie, pokročilý ozvučovací systém, balík USB plus, predná, zadná laktová opierka, balík zrkadiel, zadné výklopné dvere Easy Pack.

Osoby sediace na zadných sedadlách majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Sedadlá sa dajú sklápať, posúvať. Batéria (15,6 kWh) umiestnená vzadu uberá z batožinového priestoru, čím sa objem zmenšil z pôvodných 455 na 405 litrov. S bezpečnou jazdou vodičovi pomáhajú najnovšie asistenčné systémy. Nami skúšané vozidlo bolo vybavené za príplatok balíkom asistenčných jazdných systémov, ktorý okrem iného zahŕňal aktívnu asistenciu sledovania povolenej rýchlosti, rozšírený rozsah automatického opakovaného rozjazdu v zápche, aktívnu asistenciu riadenia, parkovací balík s cúvacou kamerou, aktívny systém udržiavania odstupu DISTRONIC, asistenciu udržiavania v jazdnom pruhu, zmeny jazdného pruhu, adaptívny tempomat, či asistenciu sledovania dopravných značiek, za ktorý si treba priplatiť 354 €.

Hybridný pohon tvorí 1,33-litrový zážihový motor s výkonom 120 kW pri 5500 ot./min a krútiacim momentom 270 Nm. Doplní ho elektromotor, ktorého výkon bol pri modernizácii zväčšený o 5 kW na 80 kW, s krútiacim momentom 300 Nm. Systémový výkon hybridnej sústavy je 160 kW a krútiaci moment 450 Nm. Prostredníctvom 8-stupňovej dvojspojčkovej automatickej prevodovky sa výkon prenáša na kolesá prednej nápravy. Vďaka elektromotoru je odozva na stlačenie plynového pedálu

mimoriadne spontánna, na šprint z 0 na 100 km/h tento model potrebuje 7,6 sekúnd, pričom jeho maximálna rýchlosť je 223 km/h. Hybridné vozidlo dobíjateľné zo siete novej triedy B, podľa tlačových materiálov, dosahuje kombinovanú spotrebu paliva 1,2-0,9 l/100 km a kombinovanú spotrebu elektriny 17,4-15,4 kWh. Vďaka použitiu elektromotora je naštartovanie a pripojenie spaľovacieho motora jemnejšie ako pri predošlých hybridných vozidlách. Osemstupňová automatická prevodovka preadáva dokonale hladko. V režime EL (elektrický) vozidlo jazdí čisto na elektrinu, a to až do rýchlosti 140 km/h. Vyskúšali sme to, a napríklad zrýchlenie pri predchádzaní je bezproblémové, dostatočne dynamicke. Auto využíva batériu s kapacitou 15,6 kWh, čo mu umožňuje hlavne v meste elektrický dojazd v rozmedzí 67-77 km (WLTP). Nám sa v meste podarilo prejsť 63 km. Spotreba benzínu počas týždenného skúšania sa ustálila na 5,6 l/100 km, čo je oveľa viac ako uvádza výrobca. Batériu sme však po vybití nedobíjali. Kúpiť si toto príjemne jazdiace auto má zmysel najmä pre zákazníkov, ktorí ho budú prevažne používať v mestskej a prímestskej prevádzke a batériu budú pravidelne dobíjať. Tak sa priaznivo prejavujú technické danosti plug-in-hybridného pohonu.

Podľa informácií automobilky akumulátor možno nabiť okrem štandardného výkonu 3,7 kW z bežnej zásuvky aj striedavým prúdom s výkonom 11 kW (namiesto výkonu pred modernizáciou len 7,4 kW). Samozrejme je možnosť nabíjať akumulátor jednosmerným prúdom s výkonom až 22 kW. Nabíjanie jednosmerným prúdom z 10 na 80 % trvá asi 25 minút.

Mercedes - Benz B 250 e sa predáva za 45 960 €. Nami skúšané vozidlo malo množstvo príplatkovej výbavy, cena vozidla sa dostala na 60 240 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:
4-valcový, 16-ventilový prepíňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1332 cm³, najväčší výkon 120 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 270 Nm.

ELEKTROMOTOR: výkon 80 kW, krútiaci moment 300 Nm, systémový výkon hybridného pohonu 160 kW, systémový krútiaci moment 450 Nm. Kapacita akumulátora 15,6 kWh.

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

PODVOZOK:
predné kolesá zavesené na pružiacich vzperách a spodných priečných aj pozdĺžnych ramenách, zadná viacprvková náprava, vzduchové pruženie, kotúčové brzdy, s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/45 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:
d/š/v 4419/2020/1574 mm, rázvor náprav 2729 mm, priemer otáčania 11 m, pohotovostná/celková hmotnosť 1815/2240 kg, objem batožinového priestoru 450 l, objem palivovej nádrže 35 l + rezerva palivovej nádrže 5 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:
najvyššia rýchlosť 223 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,6 s., maximálna rýchlosť s elektrickým pohonom 140 km/h, kombinovaná spotreba WLTP 1,2-0,9 l/100 km, kombinované emisie CO₂ WLTP 27-20 g/km, kombinovaná spotreba elektriny WLTP 17,4-15,4 kWh/100 km, dojazd pri jazde na elektrický pohon WLTP 67-77 km.



BMW X2, BMW iX2

VÝRAZNEJŠÍ, ŠPORTOVEJŠÍ



BMW X2 je automobil, ktorý ako prvý predstavil koncept vozidla Sports Activity Coupé (SAC) v segmente prémiových kompaktných vozidiel. Teraz prichádza na scénu ešte výraznejšia, ešte športovejšia a ešte viac do budúcnosti orientovaná druhá generácia. Výrazne väčšie rozmery a výrazná silueta kupé ukazujú na dizajne exteriéru jasný vývojový skok nového BMW X2. Progresívny charakter novinky vidno aj na plne elektrickej verzii BMW iX2, ako aj vo veľkom počte systémov umožňujúcich autonómnú jazdu a parkovanie, ako aj v inovatívnych digitálnych službách, ktoré prináša nový systém BMW iDrive s funkciou QuickSelect a operačný systém BMW Operating System 9.

Celosvetové uvedenie na trh sa začne v marci 2024 s plne elektrickým modelom BMW iX2 xDrive30 (kombinovaná spotreba elektrickej energie podľa cyklu WLTP: 17,7 – 16,3 kWh/100 km), s výkonným modelom BMW X2 M35i xDrive (kombinovaná spotreba paliva: 8,0 – 7,7 l/100 km), s ďalším zážihovým, ako aj s jedným vznetovým motorom. V lete 2024 pribudne do ponuky druhý plne elektrický variant a ďalší model so vznetovým motorom.



Nové modely BMW X2 a BMW iX2 sa budú flexibilne vyrábať na rovnakej montážnej linke v závode spoločnosti BMW Group v Regensburgu. V Regensburgu sa vyrábajú aj vysokonaťahové batérie pre plne elektrickú verziu.

Nový BMW X2 má charakteristický, vizuálne expresívny dizajn, ktorý ho jasne odlišuje od BMW X1, kompaktného vozidla z kategórie Sports Activity Vehicle (SAV). Vyznačuje sa dynamicky natiaknutými líniami a veľkorysou povrchovou úpravou. Oproti svojmu predchodcovi narástol o 194 mm na dĺžku 4554 mm, o 21 mm na šírku 1845 mm a o 64 mm na výšku 1590 mm. Dlhší rázvor náprav a širšie rozchody prinášajú viac miesta na piatich sedadlách aj v batožinovom priestore. V závislosti od verzie ponúka maximálny objem 560 – 1470 l. BMW iX2 ponúka objem batožinového priestoru od 525 do 1400 l.

Takmer šesťuholníková BMW maska chladiča ako prvá v segmente prémiových kompaktných vozidiel môže byť voliteľne vybavená obrysovým osvetlením BMW Iconic Glow. V zozname možností sú aj adaptívne LED reflektory s neoslňujúcimi matrixovými diaľkovými svetlami. Horizontálne obrysy zadných svetiel, špecifické pre daný typ, dopĺňajú športový vkus, rovnako ako spojler v štýle Gurney a pútavý zadný nárazník.

Dizajnové prvky špecifické pre M, ako sú dva páry koncoviek výfuku integrované do zadného nárazníka, dodávajú verzii BMW X2 M35i xDrive mimoriadne dynamickú auru. Balík M Sport je dostupný pre všetky ostatné verzie vrátane nového modelu BMW iX2 a prináša aerodynamicky upravené detaily exteriéru. V zozname možností sa nachádza aj balík M Sport Pack Pro, ktorý, okrem iného, pridáva rozšírené vonkajšie prvky M High-gloss Shadowline, M svetlá Shadowline, M zadný spojler a brzdový systém M Sport s červenými strmeňmi.

Zákazníci si môžu vybrať spomedzi dvoch základných a jedenástich metalických lakov exteriéru, vrátane novej červenej metalickej farby Fire Red. Dostupné sú aj dva matné odtiene Frozen od BMW Individual a široké spektrum špeciálnych lakov z palety BMW Individual.

Interiér dostal moderné prémiové prostredie so športovými prvkami. Úzky prístrojový panel so zakriveným displejom BMW Curved Display doplnia plávajúca laktová opierka s integrovaným ovládacím panelom. V prednej časti stredovej konzoly sú dva držiaky na poháre a priehradka na smartfón s nepriamym osvetlením a bezdrôtovým nabíjaním. Novo vyvinuté sedadlá môže pokrývať perforované čalúnenie Veganza a koža Vernasca s atraktívnym prešivaním, alternatívy k štandardnému





látkovému čalúneniu. Zákazníci si môžu vybrať aj športové sedadlá, elektrické nastavovanie sedadiel s pamätovou funkciou, driekovú opierku a masážnu funkciu. Ďalšie zlepšenia sa týkajú akustického komfortu a ochrany cestujúcich. Štandardná výbava teraz obsahuje aj stredový bezpečnostný vankúš medzi sedadlom vodiča a predným spolujazdcom.

Dvojzónová automatická klimatizácia, navigačný systém BMW Maps a športový kožený volant tvoria súčasť štandardnej výbavy BMW X2 rovnako ako automatické ovládanie dverí batožinového priestoru, štyri porty USB-C a 12 V napájacia zásuvka na stredovej konzole a v batožinovom priestore. V porovnaní s predchádzajúcou generáciou sa výrazne zväčšil aj počet dostupných asistenčných systémov a digitálnych služieb. Novo štruktúrované balíky výbavy umožňujú cieľnú individualizáciu vozidla. Medzi možnosti na zvýraznenie jeho prémiového charakteru patrí balík zrkadiel, vyhrievanie volantu a ozvučenie Harman Kardon. Na vrchole zoznamu doplnkov sa nachádza panoramatické sklenené strešné okno, ktorého tmavo tónovaný jednodiely povrch siaha až po čelné sklo a rám strechy siaha na oboch stranách ďaleko dozadu až do zadnej časti strechy. Na požiadanie sa dodáva aj elektricky ovládané ťažné zariadenie. Plne elektrický variant bude súčasťou nového radu SAC od uvedenia na trh v podobe modelu BMW iX2 xDrive30. Jeho dve integrované pohonné jednotky, jedna na prednej náprave a jedna na zadnej, dodávajú systémový výkon 230 kW (vrátane dočasného zväčšenia výkonu) a systémový krútiaci moment 494 Nm. Model BMW iX2 xDrive30 zrýchli z 0 na 100 km/h za 5,6 sekundy a dosiahne maximálnu rýchlosť 180 km/h. Kombinácia pôsobivých 64,8 kWh využiteľnej energie vysokonapäťovej batérie a veľkej účinnosti pohonného systému umožňujú podľa cyklu WLTP dojazd do vzdialenosti 417 – 449 kilometrov.

Výkonný model BMW X2 M35i xDrive s nezameniteľným M dizajnom a jazdnými vlastnosťami poháňa 2,0-litrový štvorvalcový motor s maximálnym výkonom 221 kW. Zrýchľuje z pokoja na 100 km/h za 5,4 sekundy. Vyladenie podvozku špecifické pre M sa spája s inteligentným pohonom všetkých kolies BMW xDrive, aby poskytovalo vynikajúce jazdné vlastnosti.

Jeho štandardné adaptívne M odpruženie zlepšuje agilitu aj komfort pri jazde na dlhé vzdialenosti. Brzdy M Compound tvoria súčasť voliteľnej výbavy.

Zážihový trojvalcový motor z najnovšej modulárnej generácie rodiny motorov Efficient Dynamics poháňa nový model BMW X2 sDrive20i (kombinovaná spotreba paliva: 6,5 – 6,0 l/100 km). V spojení so 48 V mild hybridným systémom poskytuje 1,5-litrový motor maximálny výkon 125 kW (vyvinutý kombináciou spaľovacieho motora s výkonom 115 kW a zabudovaného elektromotora s výkonom 14 kW).

Štvorvalcový vznetrový motor v modeli BMW X2 sDrive18d (kombinovaná spotreba paliva: 5,5 – 5,1 l/100 km) prešiel rozsiahlou modernizáciou. Produkuje maximálny výkon 110 kW. Všetky spaľovacie motory dostupné pre nový modelový rad BMW X2 štandardne spolupracujú so sedemstupňovou dvojspojkovou prevodovkou Steptronic.

Premyslená technológia podvozka vytvára dokonale harmonickú rovnováhu medzi športovým, agilným ovládaním na jednej strane a komfortom na dlhé vzdialenosti na strane druhej. Všetky potrebné nástroje poskytuje konštrukcia karosérie, ktorá znižuje hmotnosť a zároveň zväčšuje tuhosť, má dlhý rázvor, širší rozchod ako predchádzajúca generácia a cieľné zlepšenia jednokĺbovej odpruženej nápravy vpredu a trojprvkovej zadnej nápravy. Nový BMW X2 štandardne dostal obmedzovač preklzu kolies v blízkosti aktuátora, ktorý pomáha trakcii aj smerovej stabilite. Medzi ďalšie novinky patrí integrovaný brzdový systém a prídavné tlenie prednej nápravy závislé od zdvihu. Voliteľný adaptívny M podvozok ponúka frekvenčne selektívne tlenie, športové riadenie a zmenšenie svetlej výšky o 15 milimetrov.

Nový model BMW iX2 xDrive30 jazdí štandardne na 17-palcových diskoch kolies z ľahkej zliatiny s aerodynamicky optimalizovaným dizajnom. Modely BMW X2 sDrive20i a BMW X2 sDrive18d opúšťajú továreň na 18-palcových diskoch kolies z ľahkej zliatiny, zatiaľ čo nové BMW X2 M35i xDrive prichádza s 20-palcovými M diskami kolies z ľahkej zliatiny. Voliteľne sú k dispozícii ďalšie disky kolies z ľahkej zliatiny s priemerom od 18 do 21 palcov.



Štandardne a voliteľne dodávané asistenčné systémy pre autonómnu jazdu a parkovanie dostupné v novom BMW X2 zlepšujú komfort a bezpečnosť pri každodennej jazde aj na dlhších cestách. K štandardnej výbave patrí najnovšia verzia systému varovania pred kolíziou vpredu, udržiavanie rýchlosti s funkciou brzd, čítanie dopravných značiek Speed Limit Info a varovanie pred opustením jazdného pruhu Lane Departure Warning s funkciou návratu do jazdného pruhu. Na zozname štandardnej výbavy sa nachádzajú aj parkovacia asistancia Parking Assistant vrátane cúvacej asistenčnej kamery Reversing Assist Camera a cúvacej asistencie Reversing Assistant.

Ponuka voliteľných prvkov zahŕňa asistenciu riadenia a kontroly jazdného pruhu Steering and Lane Control Assistant, aktívne udržiavanie rýchlosti s funkciou Stop & Go, aktívnu navigáciu Active Navigation, funkciu varovania pri odchode a BMW Head-Up Display, ako aj zobrazenie okolia Surround View, funkciu monitorovania okolia vozidla na diaľku Remote 3D View, zaznamenávanie jazdy BMW Drive Recorder a označovanie polohy pri krádeži Remote Theft Recorder. Existujúce funkcie možno aktualizovať na diaľku pomocou nástroja Remote Software Upgrades, ktorý umožňuje pridávať aj nové funkcie.

Nový rad BMW X2 dostal najnovšiu verziu systému zobrazenia a ovládania BMW iDrive s technológiou rýchleho prístupu QuickSelect. Využíva operačný systém BMW Operating System 9 a jeho súčasťou tvoria aj zakrivený displej BMW Curved Display a inteligentný osobný asistent BMW Intelligent Personal Assistant, čo znamená, že bol starostlivo prispôbenný na ovládanie pomocou dotykovej obrazovky a prirodzených hlasových povelov. Operačný systém BMW Operating System 9 zároveň otvára cestu pre prispôbitelný výber doplnkových digitálnych služieb. S BMW ConnectedDrive Upgrades si zákazníci môžu užijť bezplatnú mesačnú skúšobnú verziu vybraných funkcií, po ktorej si ich môžu pridať na konkrétne časové obdobie. Novú ponuku BMW Digital Premium možno získať aj v obchode BMW ConnectedDrive Store dostupnom pre nový BMW X2.

Voliteľný doplnok pre cloudový navigačný systém BMW Maps predstavuje funkcia rozšírenej reality Augmented View. Okrem toho je v novom rade BMW X2 k dispozícii aj osobná eSIM karta vytvorená pre mobilnú technológiu 5G, digitálny kľúč BMW Digital Key Plus, funkcia BMW ID a štandardná integrácia mobilných telefónov pomocou rozhraní Apple CarPlay® a Android Auto™.



Všetky uvedené modelové varianty, prvky výbavy, technické údaje a hodnoty spotreby paliva/elektrickej energie a emisií sa vzťahujú na ponuku na nemeckom trhu. Rozmery a namerané hodnoty sa vzťahujú na vozidlá so základnou konfiguráciou v Nemecku.

Môžu sa líšiť v závislosti od veľkosti namontovaných diskov kolies/pneumatík a vybranej voliteľnej výbavy.

Mercedes-Benz pri výrobe novej platformy MMA aplikuje princíp „Digitalizácia na prvom mieste“



Výrobca automobilov Mercedes-Benz sa vo výrobných procesoch pri plánovaní a prestavbe, ako aj pri spúšťaní svojej novej platformy MMA v závodoch Rastatt (Nemecko), Kecskemét (Maďarsko) a Peking (Čína) spolieha na digitálne dvojča. Tento prístup označovaný ako „Digitalizácia na prvom mieste“ („Digital First“) vďaka predchádzaniu chýb a úspore času zlepšuje efektívnosť a predstavuje veľký pokrok, pokiaľ ide o flexibilitu, odolnosť a inteligenciu výrobného systému Mercedes-Benz MO360.

■ ■ Začiatok výroby: závody Mercedes-Benz v Rastatte (Nemecko), Kecskeméte (Maďarsko) a Pekingu (Čína) budú od polovice desaťročia vyrábať nové typy s modulárnou architektúrou MMA (Mercedes Modular Architecture). V rámci digitálneho ekosystému MO360 boli zavedené nové výrobné postupy

■ ■ **Zrýchlený nábeh výroby:** virtuálne uvedenie nových hál a zariadení do prevádzky vďaka použitiu digitálneho dvojčata výroby, ktoré bolo vyvinuté s použitím platformy NVIDIA Omniverse

■ ■ **Operačný systém Mercedes-Benz (MB.OS) vo výrobe:** priebežné aktualizácie softvéru vozidla vo výrobe prostredníctvom inteligentného cloudu Mercedes – závod Rastatt slúži ako predloha

■ ■ **Demokratizácia údajov:** zamestnanci vo výrobe používajú ChatGPT na spracovanie údajov s použitím dátovej platformy MO360

■ ■ **Umelá inteligencia (UI):** zlepšuje efektívnosť lakovní: závod v Rastatte dosahuje úsporu energie vo výške 20 % v rámci energeticky náročného postupu nanášania krycieho laku

Zavedenie modularity architektúry Mercedes (MMA), ktorá bola predstavená v septembri na výstave IAA MOBILITY v Mníchove v štúdiu Concept CLA Class, je ďalším krokom pri raste inteligencie ekosystému v rámci digitálnej výroby. Mercedes-Benz svojim flexibilným výrobným systémom na základe údajov v reálnom čase prepája svojich približne 30 závodov na celom svete. Vďaka MO360 výrobca automobilov Mercedes-Benz dokáže vyrábať elektrické, hybridné modely a modely so spalovacím motorom na jednej výrobnéj linke, čím dodáva výrobe elektrických vozidiel flexibilitu, ktorá zodpovedá trhovému dopytu.

Výrobca automobilov Mercedes-Benz integráciou umelej inteligencie, systému MB.OS a digitálneho dvojčata na základe platformy NVIDIA Omniverse do ekosystému MO360 začína novú éru výroby automobilov. Uplatňovaním nového prístupu pod označením „Digitalizácia na prvom mieste“ dokáže už pred zavedením modelov MMA naplniť potenciály zväčšenia efektívnosti v celosvetovej výrobnéj sieti a výrazne zrýchliť proces nábehu výroby.

Závod Mercedes-Benz v Rastatte využíva digitálne dvojča na prípravu zavedenia vozidiel najnovšej generácie, aby sa minimalizovali prerušenia montáže v existujúcich halách. Prostredníctvom prístupu „Digitalizácia na prvom mieste“ zabezpečuje úpravu, konfiguráciu a optimalizáciu novej výrobnéj linky pre modely založené na platforme MMA v existujúcom závode s využitím najprecíznejších digitálnych simulačných postupov. Vopred je možné určiť a simulovať umiestnenie strojov, zásobovacích ciest a výrobných liniek bez prerušenia výroby aktuálnych kompaktných vozidiel Triedy A, B, GLA a EQA. Okrem

toho je možné výrobu výrazne zrýchliť v porovnaní s tradičným procesom plánovania. Mercedes-Benz investuje malú trojčifernú miliónovú sumu do prípravy závodu v Rastatte na vozidlá nasledujúcej generácie. Virtuálny proces nábehu výroby v Rastatte slúži ako predloha pre globálnu výrobnú sieť a príslušným spôsobom by sa mal spustiť aj v partnerskom závode v Pekingu.



Digitálne dvojča vo výrobe: Mercedes-Benz stavia virtuálne závody s využitím platformy NVIDIA Omniverse

Mercedes-Benz vyvíja nové výrobné postupy v spolupráci so spoločnosťou NVIDIA. Táto spoločnosť prispieva svojimi kompetenciami v oblastiach, ako sú softvérové platformy, dáta a umelá inteligencia (UI). Na rozšírenie prevádzky maďarského závodu v Kecskeméte Mercedes-Benz prvýkrát vytvoril kompletne digitálne zobrazenie celej výrobnéj haly. Spoločnosť sa pritom spolieha na platformu NVIDIA Omniverse, ktorá slúži na vývoj aplikácií Universal Scene Description (OpenUSD) pre priemyslennú digitalizáciu, napríklad v podobe digitálneho dvojčata. Digitálne dvojča zahŕňa celú budovu a infraštruktúru, ktorá sa v nej nachádza, vrátane priestorov na prestávky a kabínky na prezliekanie pre zamestnancov. Pomocou digitálneho dvojčata pre výrobu je možné virtuálne naplánovať, prestavať a skontrolovať montážne priestory. Okrem toho pritom možno zohľadniť aj požiadavky na krátke trasy, dostatočne široké chodby a primeranú protipožiarnu ochranu. Virtuálne uvedenie do prevádzky umožňuje väčšiu rýchlosť, lepšiu transparentnosť a väčšiu flexibilitu výrobných procesov bez nutnosti použitia nákladného hardvéru. Prostredníctvom simulácií je možné identifikovať ďalšie úspory nákladov. Použitím platformy Omniverse dokáže byť výrobca automobilov v priamej interakcii so svojimi dodávateľmi a môže zredukovať koordinačné procesy na polovicu. Použitím digitálneho dvojčata sa zdvojnásobuje rýchlosť prestavby alebo výstavby montážnej haly a súčasne sa zlepšuje kvalita procesov. S využitím virtuálneho sveta získaných dát je možné ešte rýchlejšie optimalizovať montážne procesy a včas rozpoznať potenciálne chyby a nedostatky – bez vplyvov na „reálny svet“.

„Čo by sa stalo, ak by fyzická realita bola obrazom digitálneho sveta a ak by digitálny svet nebol obrazom fyzickej reality? Našou predstavou je, aby sme v budúcnosti dôverovali digitálnym dvojčatám v rovnakej miere, ako dôverujeme fyzickej realite, povedal“ Jan Brecht, hlavný manažér IT (CIO) Mercedes-Benz Group AG.

Efektívnosť vďaka umelej inteligencii (UI)

Zavedenie UI okrem toho otvára dvere novým oblastiam úspory energie a nákladov. Počnúc závodom v Rastatte bude digitálna výroba zavedená do lakovní. UI prispela k nárastu efektívnosti v kabínach na nanášanie krycieho laku, v ktorých sa na šasi vozidiel nanáša lak a ochranná vrstva. UI namiesto konvenčného riadenia s programovateľnou pamäťou (SPS) v úvodnom skúšobnom projekte prevzala úlohu monitorovania relevantných čiastočných procesov, čo v porovnaní s konvenčným riadením SPS prinieslo úsporu energie na úrovni 20 %.



UI okrem toho výrazne skrátila čas potrebný na zavádzanie čiastočných procesov. Úspešné uplatňovanie procesných postupov riadených umelou inteligenciou je dôležitým krokom v rámci digitalizácie výroby a teraz sa bude prenášať aj do ďalších závodov Mercedes-Benz. V máji 2023 výrobca automobilov Mercedes-Benz v rámci digitálneho ekosystému MO360 spustil projekt ChatGPT na optimalizáciu výrobných procesov a urýchlenie identifikácie chýb. „Demokratizáciou údajov“ je možné získať dôležité výrobné údaje od mnohých zamestnancov. Tak je možné vyhodnocovať procesy a údaje v reálnom čase. Použitie systému MB.OS centralizuje softvérovú prevádzku výroby vozidiel Mercedes-Benz

Operačný systém Mercedes-Benz (MB.OS), ktorý bol vyvinutý na architektúre chip-to-cloud, bude prvýkrát použitý v sériovej výrobe. Potrebný softvér už viac nebude riadený jednotlivými opatreniami, ale bude sa vo výrobe používať v rámci cyklicky časovaných softvérových balíkov. Systém MB.OS vo vozidle a z neho odvodené technológie vo výrobe pri súčasnom náraste objemu dát umožňujú desaťnásobne rýchlejšie aktualizácie softvéru ako doteraz. Vďaka priamemu spojeniu výroby s inteligentným cloudom Mercedes Intelligent Cloud (MIC) opúšťajú všetky vozidlá výrobný závod vždy v aktuálnom stave (always up-to-date). Mercedes-Benz takto dopĺňa svoju stratégiu aktualizácie softvéru vzduchom pre už vyexpedované vozidlá. Optimalizácie softvéru sú dostupné v priebehu niekoľkých sekúnd, čo výrazne zlepšuje bezpečnosť a kvalitu vozidiel a zabezpečuje dodržiavanie sprisnených požiadaviek na certifikáciu. Cloud MIC je priamo prepojený s dátovou platformou MO360 v rámci vývojárskej a výrobnéj siete, ako aj v rámci siete prevádzky autoparkov. Tento cloud je zodpovedný za balíky aktualizácie softvéru a procesy inštalácie. Tieto balíky a procesy sú navzájom prepojené inteligentným analytickým rozhraním, vďaka čomu môže každý zamestnanec prostredníctvom dátovej platformy MO360 načítať a analyzovať aktuálny stav softvéru ľubovoľného vozidla v sieti. To všetko podporuje aplikácia na inteligentnú diagnostiku chýb (Predictive Failure Prevention). Aplikácia včas rozpozná možné chyby a prostredníctvom inteligentného algoritmu poskytne pokyny na ďalší postup zabezpečenia kvality počas výrobného procesu.

ZAMERANIE SA NA NOVÉ TECHNOLOGIE

Spoločnosť Toyota sa vo svojom programe modernizácie modelového radu Corolla na rok 2024 zamerala na nové, pokročilé technológie, ktoré prispievajú k ďalšiemu zlepšeniu pohodlia a sofistikovanosti jej mimoriadne úspešného radu modelov strednej triedy, ktoré tvorí Hatchback, Touring Sports a Sedan.



Nová zostava ponúka pohodlný digitálny kľúč v smartfóne a predstavuje systém kvality vzduchu Nanoe-X™, ktorý bojuje proti vírusom, baktériám, alergénom a nepríjemným zápachom vo vnútri vozidla. V ponuke sú aj nové farebné varianty, ako napríklad trendová zelená sýta.

Tieto nové prvky zväčšujú príťažlivosť, ktorú prináša Corolla vďaka zavedeniu piatej generácie hybridnej elektrickej technológie. Tá zabezpečuje väčší výkon a rozšírené schopnosti jazdy na čisto elektrický pohon a súčasne znižuje spotrebu paliva aj emisií.

Toyotu Corolla s karosériami Hatchback a Touring Sports 2024 si už možno objednať (od 15. 10. 2023), pričom dodávky zákazníkom sa očakávajú od marca 2024. Aj Corollu Sedan 2024 už možno objednať (od 1. 11. 2023) s dodaním pre zákazníkov začiatkom apríla 2024.

Majitelia vozidla Corolla budú mať možnosť využívať komfort nového inteligentného digitálneho kľúča, ktorý umožňuje prístup k vozidlu a jeho riadenie prostredníctvom smartfónu ako alternatívy fyzického kľúča od vozidla.

Inteligentný digitálny kľúč je kompatibilný s telefónmi Apple aj Android a umožňuje uložiť v každom vozidle až päť indi-

viduálnych profilov. Na odomknutie dverí a naštartovanie vozidla stačí, ak má oprávnený používateľ pri sebe len telefón – na získanie prístupu nie je potrebné spúšťať aplikáciu. Táto technológia uľahčuje zdieľanie prístupu medzi členmi rodiny alebo oprávnenie tretích strán na používanie vozidla, ako sú napríklad servisní technici alebo záchranné zložky. Systém bude užitočný aj pre prevádzky s viacerými vodičmi, ako sú napríklad platformy na spoločné využívanie vozidiel. Ročné predplatné je zahrnuté v štandardnej cene vozidla. Digitálny kľúč bude v ponuke ako súčasť štandardnej výbavy od výbavy Style, resp. v balíku TECH pre stredný stupeň výbavy Comfort. Inteligentný digitálny kľúč bude pre náš trh k dispozícii v druhej polovici roka 2024, sprístupnený bude aj prostredníctvom OTA aktualizácie. Nový klimatizačný systém Corolly vďaka technológii čistenia vzduchu Nanoe-X™ prispieva k väčšej pohode všetkých osôb vo vozidle. Technológia, ktorú vyvinula spoločnosť Panasonic, privádza do prúdiaceho vzduchu vetracieho systému bilióny rozprášených čiaštičiek vody nanoskopického veľkosti. V nezávislom laboratórnom testovaní bolo preukázané, že tieto hydroxylové radikály majú pri použití v uzavretých priestoroch rozmanité priaznivé účinky. V interiéroch vozidiel, ako je nová

COROLLA, K NIM PATRÍ NAPRIKLAD:

- ▶ potlačanie aktivity baktérií a vírusov prenášaných vzduchom
- ▶ predchádzanie šíreniu plesní
- ▶ potlačanie peľu a ďalších alergénov, ako sú napríklad alergény súvisiace s domácimi zvieratami
- ▶ rozklad nebezpečných látok, ktoré sa nachádzajú v pevných časticiach menších ako 2,5 mikrometra (PM2.5)
- ▶ odstraňovanie bežných nepríjemných zápachov.

Používaním technológie Nanoe-X™ sa v ovzduší kabíny zároveň udržiava dobrá úroveň vlhkosti, čo má kladný vplyv na ľudskú pokožku a vlasy. Systém je súčasťou štandardnej výbavy od stupňa Style.

Spoločnosť Toyota v súlade s najnovšími trendmi pridala do ponuky vonkajších lakov karosérie aj novú zelenú sýtu farbu, a to pre modely Corolla Hatchback a Touring Sports. V ponuke je výlučne s dvojfarebnou povrchovou úpravou v kombinácii s kontrastnou lesklou čiernou strechou a stĺpkami. Sedanu zasa nová Strieborná-zamatová farba dodáva exkluzívnejší vzhľad. Športové modely Corolla GR SPORT ponúkajú v balíku Dynamic povrchovú úpravu detailov exteriéru v novej tekutej čiernej farbe. Tá vytvára sofistikovaný efekt tmavého matného chrómu na vonkajších spätných zrkadlách, prahových lištách a spodnej lište predného spojlera.

-ta-



TECHNIKA

Toyota Hilux H2

Pick-up s palivovým článkom

Toyota vo Veľkej Británii odhalila prototyp elektrického modelu Hilux na vodíkový palivový článok. Nový pohon využíva kľúčové prvky vodíkovej Toyoty Mirai, takže neprodukuje žiadne výfukové emisie. Vychádza z neho iba čistá voda.



Vodík je uložený v trojici vysokotlakových zásobníkov, s ktorými prototyp Hiluxu disponuje odhadovaným dojazdom viac ako 600 km. To je výrazne viac, ako by bolo možné dosiahnuť s klasickými akumulátormi. Hybridná batéria, do ktorej sa ukladá elektrina vyrábaná priamo vozidlom pomocou palivového článku, je zabudovaná pod úložnou plochu pick-upu.

Projekt bol spustený začiatkom roku 2022 štúdiu uskutočniteľnosti v režii spoločností TMUK a Toyota Motor Europe. Následne sa podarilo získať finančnú dotáciu britskej vlády prostredníctvom Centra pre pokročilé pohony (APC), neziskovej organizácie podporujúcej vývoj čistejších technológií a nových koncepcií v oblasti mobility.

Výroba prototypov bola spustená 5. júna tohto roku v súlade so zásadami systému výroby TPS (Toyota Production System) vo vyhradených priestoroch závodu TMUK. Už po troch týždňoch bol dokončený prvý prototyp, ktorý je prvý z 10 kusov naplánovaných do konca tohto roku. Všetky vozidlá budú podrobené prísne testovaniu s cieľom zaistiť bezpečnosť, dynamické jazdné schopnosti, funkčnosť a odolnosť.



Spoločnosť Ricardo zaistila prípravu výroby prototypu v podobe konštrukčných a vývojových úloh, resp. overenia kompletného výrobného postupu spoločne s tímami TMUK. Ricardo v nadchádzajúcich mesiacoch podrobí vozidlo komplexnému hodnoteniu pred rozhodnutím o možnosti uvedenia sériového modelu v druhej polovici dvadsiatych rokov.

-ta-

NEZNÁMA AUTOMOBILKA



Výroba úžitkových automobilov v ČSAO Lučenec a Pôtor



V osemdesiatych rokoch sa do výroby niektorých modifikácií úžitkových automobilov LIAZ a Karosa zapojil vtedajší podnik Československé automobilové opravovne (ČSAO) Lučenec, ktorého hlavnou náplňou bolo vykonávanie generálnych opráv nákladných vozidiel a autobusov. Spočiatku realizoval hlavne prestavby rôznych účelových verzii automobilov v rámci ich generálnych opráv. Neskôr začal aj so stavbou nových vozidiel, vykonávaných v úzkej spolupráci s finálnymi výrobcami LIAZ a Karosa a koncentrovanú do závodov ČSAO v Lučenci a v Pôtri.

Krátko po roku 1950, po vzniku monopolného štátneho dopravcu ČSAD (skratka Československá automobilová doprava) sa začala riešiť i otázka budovania zodpovedajúcej opravárskej siete, ktorá dala podnet na vznik neskorších podnikov ČSAO (Československé automobilové opravovne). Tieto sa spočiatku zameriavali na opravy veľmi širokého sortimentu nákladných vozidiel a autobusov používaných v povojnových rokoch v našej doprave, vyrábali nedostatkové náhradné dielce, či realizovali rôzne úpravy a prestavby vozidiel. Postupne, s reorganizáciou československého automobilového priemyslu, sa začali jednotlivé podniky a závody ČSAO špecializovať na opravy vždy určitého konkrétneho sortimentu vozidiel (alebo ich agregátov), ako napríklad autobusov Š706 RO/RTO, nákladných vozidiel Tatra 111/138, Praga V3S/S5T, či vozidiel LIAZ Š706 R/RT, ktoré vykonávali v relatívne veľkých sériách a zväčša priemyselným spôsobom. Vozidlo bolo pristavené k tzv. generálnej oprave (skratka GO) do ČSAO, kde sa štandardizovaným spôsobom kompletne odstrojilo, jednotlivé dielce a agregáty putovali na špecializované pracoviská, kde bola následne vykonaná ich celková oprava, či renovácia, neopraviteľné dielce sa vymenili



▲ K charakteristickým výrobkom ČSAO Lučenec patrili skriňové účelové prepravníky stavané na autobusových podvozkoch Karosa

▼ Hlavná výrobná hala základného závodu ČSAO Lučenec s generálnymi opravami autobusov. Na pozadí vidno rozpracované skriňové vozidlo pre Československú televíziu



▲ Pohľad do montážnej haly závodu ČSAO Pôtor s novo vyrobenými vozidlami LIAZ

za nové a nakoniec došlo k opätovnej montáži vozidla vykonávanou podobným (často i linkovým) spôsobom ako vo výrobnom závode v automobilke. Tento spôsob umožnil predĺžiť životnosť vozidiel, ktoré sa po takto vykonanej generálnej oprave približovali vizuálnej i prevádzkovej kvalite novo vyrobených automobilov a bola na ne poskytovaná tiež zodpovedajúca záruka. Tento spôsob nielenže umožňoval čiastočne zmierniť vtedajší veľký nedostatok nových vozidiel na trhu, ale i ušetriť náklady na obnovu automobilového parku. Za ďalšie významné pozitívum je možné spomenúť aj nezanedbateľný príspevok k dnes tak aktuálnej „udržateľnosti“.

V priebehu šesťdesiatych rokov došlo k postupnej konsolidácii jednotlivých závodov ČSAO, ktoré zväčša vytvorili podniky s prevádzkami združenými v rámci jednotlivých krajov, špecializované vždy na opravy určitého druhu vozidiel s lokálnou a v niektorých prípadoch i celorepublikovou pôsobnosťou. V rámci vtedajšieho Stredoslovenského kraja vznikli spočiatku dve veľké opravovne vo Zvolene (opravy nákladných automobilov a autobusov Š706) a v Žiline (opravy vozidiel Praga), ku ktorým boli pripojené niektoré ďalšie menšie prevádzky. V roku 1960 ale došlo k ich vyčleneniu z podniku ČSAO a k transformácii na značkové opravovne priamo pričlenené k automobilkám LIAZ (Zvolen) a Avia-Praga (Žilina). Prevádzka ČSAO v Lučenci bola najskôr súčasťou ČSAO Zvolen (po roku



1960 sa dokonca prechodne spolu s bývalým materským podnikom vo Zvolene stala súčasťou LIAZu). Na začiatku roku 1962 bol však na jej základe vytvorený nový národný podnik ČSAO Lučenec, ktorý spolu s niekoľkými ďalšími opravárskymi prevádzkami zabezpečoval potreby opráv úžitkových vozidiel v Stredoslovenskom kraji (v rámci Západoslovenského kraja zase túto činnosť vykonával podnik ČSAO Nitra a vo Východoslovenskom kraji ČSAO n.p. Košice, podobne boli organizované i ďalšie podniky ČSAO v rámci krajov v Českej republike).

Hlavne v priebehu sedemdesiatych rokov došlo k výraznému rozvoju a dobudovaniu opravárskych prevádzok nielen priamo v Lučenci, ale aj v ďalších lokalitách, ktoré sa postupne špecializovali na generálne opravy konkrétnych vozidiel či ich konštrukčných skupín. Na konci sedemdesiatych rokov tak základný závod v Lučenci zabezpečoval denne v priemere päť generálnych opráv nákladných automobilov radu LIAZ, dve GO autobusov Karosa a 12 celkových opráv motorov LIAZ. V Lučenci bol neskôr vybudovaný i ďalší nový závod, do ktorého bola spočiatku umiestnená hlavne renovácia a výroba niektorých náhradných dielcov spolu s vývojovou a technickou základňou podniku, resp. neskoršie aj výroba navijakov pre vozidlá Praga V3S, a hlavne



▲ Inovovaný veľkoplošný predĺžený valník LIAZ 706 RTD-f z produkcie závodu ČSAO Pôtor

▼ V rokoch 1981-1986 bolo v ČSAO Pôtor vyrobených 142 sťahovacích vozidiel LIAZ 706 RTD-s. Na fotografii je spolu so skriňovým prívesom, s ktorým tvorilo vozidlo súpravu



◀ Skriňové vozidlá LIAZ na nádvorí ČSAO Pôtor. Tento závod okrem toho vypomáhal podniku LIAZ dodávkami spodných dielcov pre kabíny, výrobou niektorých typov valníkových korieb či stavbou posledných sérií autobusových podvozkov 706 RTOch a vozidiel RTD

▼ V rokoch 1985-1990 bolo z ČSAO Pôtor v úzkej kooperácii s neďalekým závodom LIAZ Veľký Krtíš dodaných viac ako 5000 autobusových podvozkov RTOch pre export do Bulharska

montáž skriňových vozidiel Karosa a osobných skriňových prívesov Agro. Závod ČSAO Pôtor začínal s generálnymi opravami známych autobusových prívesov B-40 pre podniky ČSAD, neskôr k nim pribudli opravy sťahovacích vozidiel Š-706 RTOS a generálne opravy valníkových vozidiel LIAZ RT a MT a prívesov BSS. Závod ČSAO Žiar nad Hronom zabezpečoval hlavne servis a opravy rôznych modifikácií sklápacích vozidiel a podvozkov LIAZ MTS a MS (neskôr i východonemeckých nákladných automobilov IFA W50), v prevádzke v Novej Bani tiež opravy prevodoviek Praga a hydraulických servoriadení Technometra pre vozidlá LIAZ a autobusy Karosa. Závod ČSAO Ružomberok bol špecializovaný opravárenský závod na motory Tatra a Avia, závod Rimavská Sobota zabezpečoval spočiatku opravy vozidiel Š1203, neskôr generálne opravy širokého sortimentu vozidiel a nadstavieb Avia 30, závod ČSAO Turčianske Teplice celkové opravy predných a zadných náprav LIAZ a Rába. Závod Martin a Žilina boli zamerané na opravy osobných a dodávkových automobilov Š1203, vrátane sanitných vozidiel. Súčasťou niektorých prevádzok ČASO boli aj auto-servisy, zamerané na bežné záručné a pozáručné opravy nielen úžitkových, ale aj osobných automobilov.

Začiatkom osemdesiatych rokov sa začalo prejavovať určité nasýtenie trhu spojené so zmenšením požiadaviek dopravcov hlavne na generálne opravy autobusov, ale aj ďalších vozidiel. V podniku ČSAO Lučenec sa tento výpadok snažili kompenzovať okrem iného zavedením stavby skriňových a účelových



Prepravník jednodňovej hydiny LIAZ 110.060 vystavený na Agrokomplexe v Nitre v roku 1986. Postavený bol na nízkoúložnom šasi vyvíjanom ako náhrada za už v tom čase morálne zastarané vozidlá radu RTD



vozidiel, ktorých bol v tom čase na našom trhu nedostatok a bol o ne pomerne veľký záujem. Spočiatku realizovali hlavne prestavby štandardných autobusov a ďalších vozidiel na rôzne účelové modifikácie, a to v rámci generálnej opravy. Postupne však pribúdali aj stavby menších sérií nových účelových automobilov v úzkej spolupráci so značkami LIAZ, Karosa a BSS. Oblasť výroby účelových automobilov neskôr dosahovala až 20 percent celkovej produkcie podniku a bola koncentrovaná do závodov Lučenec a Pôtor. Okrem toho podnik ČSAO Lučenec zabezpečoval i niektoré špeciálne zákazky, ako napríklad opravy karosérií prenosových vozidiel Československej televízie umiestnené na v tom čase u nás pomerne raritných podvozkoch Mercedes a pod.

Vozidlá LIAZ 706 RTD

V roku 1979 začal závod ČSAO Pôtor prestavby a stavby nákladných vozidiel na inovovaných podvozkoch staršej konštrukcie LIAZ 706 RTD-1 a RTOch. Išlo hlavne o predĺžené valníky a skriňové sťahovacie automobily, ktoré boli stále žiadané a pre ktoré LIAZ v tom čase nemal v programe v rámci nového modelového radu 100 adekvátnu náhradu. Konštrukcia týchto automobilov vychádzala ešte z konca päťdesiatych rokov, poháňal ich motor RT s výkonom 117,5 kW, ktorého výroba bola od roku 1980 presunutá do neďalekého pobočného závodu LIAZu vo Veľkom Krtíši. V roku 1979 sa začalo najskôr s prestavbou nízkoúložných valníkov LIAZ 706 RTD-f, realizovanou v rámci generálnej opravy staršieho podvozku, na ktorý bola umiestnená nová dvojdvierová štvormiestna trambusová kabína LIAZ MT a predĺžená valníková korba. O rok neskôr začala aj stavba prvých nových vozidiel RTD-f osadených už na nových autobusových podvozkoch RTOch. Na rovnakom podvozku začali v Pôtri v rokoch 1981-1982 s prestavbami a následne stavbami nových skriňových sťahovacích vozidiel RTD-s, ktoré boli dodávané ako náhrada za v tom čase už dosluhujúce obľúbené žlté sťahovacie automobily RTOS z podniku Orličan Choceň s charakteristickou kabinou prevzatou z prednej časti dnes už ikonických autobusov RTO. Taktiež na nových vozidlách RTD-



◀ Dve vysokozdvížne skriňové vozidlá LIAZ 100 Catering z roku 1986 určené pre obsluhu lietadiel. Skriňovú nadstavbu bolo možné hydraulicky dvíhať do výšky 5 metrov

▼ Izotermický skriňový prepravník LIAZ 100.050. Podvozky pre montáž nadstavby v závode ČSAO Pôtor dodával LIAZ Zvolen

-s z ČSAO Pôtor však bola opäť osadená predĺžená štvormiestna trambusová kabína LIAZ MT, modernizovaná celokovová uzavretá skriňová nadstavba a vykonané niektoré ďalšie inovácie. Časť týchto, v tej dobe stále žiadaných vozidiel, bola dodávaná tiež v súprave so skriňovým prívesom postaveným na podvozku PV 06.04 z BSS Senice na Hané (dnes Panav). Na inovovaných podvozoch nákladných automobilov LIAZ 706 RTD-1 boli dodávané hlavne predĺžené valníky RTD-a, či vozidlá RTD-1 s izotermickou skriňovou nadstavbou s chladiacim zariadením na prepravu potravín. Zaujímavosťou je, že vzhľadom k vtedajším nedostatočným kapacitám podniku LIAZ, realizoval závod ČSAO Pôtor kompletnú stavbu nových vozidiel vrátane montáže podvozku a výroby nadstavby. Od polovice roku 1985 dokonca prevzal ČSAO Pôtor v úzkej kooperácii s neďalekým LIAZom Veľký Krtíš zodpovednosť za montáž posledných sérií autobusových podvozkov RTOch určených hlavne na export do Bulharska pre montáž autobusov Chavdar. Až do roku 1990 bolo každý rok takto exportovaných v priemere tisíc podvozkov, pre ktoré závod LIAZ Veľký Krtíš zabezpečoval výrobu motorov RT, kardanových hriadeľov a niektorých ďalších podvozkových dielcov. Montáž vozidiel radu LIAZ 706 RTD bola v ČSAO Pôtor ukončená v roku 1986, pričom v období 1979 až 1986 bolo vyrobených 581 valníkov RTD-f (a k tomu navyše v rámci generálnej opravy prestavaných 209 valníkov RTD-f), 142 skriňových sťahovacích vozidiel RTD-s (k nim tiež 56 skriňových prívesov BSS PV 06.04), 65 nových valníkov RTD-a (k tomu jeden valník s označením RTD-zč vybavený hydraulickým čelom) a 26 izotermických skriňových vozidiel RTD-1.



Terénny prepravník osôb EMIBUS s kapacitou 35 osôb umiestnený na podvozku LIAZ 101.860 4x4



Vozidlá LIAZ 100-110

V závode LIAZ Mníchovo Hradište od roku 1984 pracovali na vývoji novej verzie podvozku nákladného automobilu s označením LIAZ 110.060, ktorý bol osadený na upravenom pôvodnom autobusovom ráme a mal nahradiť vtedy už morálne zastarané nízkoúložné predĺžené valníkové a skriňové vozidlá radu RTD. Do vývoja týchto vozidiel sa zapojil i podnik ČSAO Lučenec, ktorý mal na základe predchádzajúcich skúseností so stavbou vozidiel RTD ambície zabezpečovať tiež ich produkciu. V rokoch 1985-1986 boli v ČSAO postavené dva prototypy skriňových prepravníkov jednodňovej hydiny, umiestnené na nových nízkoúložných podvozoch LIAZ 110.060. Ďalšie prototypy, vrátane valníka LIAZ 110.062 vznikli predtým priamo vo vývoji LIAZ Mníchovo Hradište, resp. okolo roku 1988 opäť v ČSAO, kde počítali s rozšírením sortimentu modifikácií napríklad o predĺžené valníky, izotermické či univerzálne skriňové prepravníky. Sériová a ani malosériová výroba tohto zaujímavého vozidla, vhodného práve pre stavbu novej generácie veľkokapacitných prepravníkov, však nakoniec nebola začatá. Po roku 1985 však začali v závode ČSAO Pôtor s výrobou niektorých špeciálnych aplikácií skriňových vozidiel umiestnených zväčša na sériových šasi LIAZ 100.020, 100.050 a 110.050 dodávaných z neďalekého montážneho závodu LIAZ vo Zvolene. Išlo hlavne o pomerne väčšie série izotermických prepravníkov potravinárskeho tovaru, či kusová stavba prepravníkov hydiny v kontajneroch s označením PJH-01. Neskôr k nim pribudla i verzia izotermického prepravníka mäsa umiestnená na trojnápravovom podvozku LIAZ 122.053 dodávaného opäť zo zvolenského Liazu. V rokoch 1986-1987 boli v Lučenci postavené aj dve vozidlá s označením LIAZ 100.020 Catering so špeciál-



Prepravník osôb
URBUS na podvozku LIAZ 110.860 4x2

nou vysokozdvížnou skriňovou nadstavbou určené na zásobovanie lietadiel.

Ďalšou špecialitou sa stala zákazková stavba vozidiel na prepravu osôb a tovaru so zväčšenou priechodnosťou. V roku 1985 bol postavený prvý terénny prepravník osôb umiestnený na podvozku LIAZ 101.124 s krátkou kabínou MT a pohonom všetkých kolies. O rok neskôr bol postavený menší izotermický skriňový prepravník na východonemeckom Multicare M-25, určený taktiež pre zásobovanie horského strediska. Pôvodne so zámerom nasadenia sprievodného vozidla v známej súťaži Rallye Paríž

Dakar vznikol v roku 1987 skriňový prepravník EMIBUS 4x4 na špeciálne upravenom šasi LIAZ 101.860 s prednou maskou a skriňovou karosériou pochádzajúcou z autobusu Karosa, ktorý bol však nakoniec pomerne dlhú dobu používaný pre zásobovanie horského hotela Polana. Vznikol tiež prepravník s autobusovou nadstavbou URBUS 4x2 na podvozku LIAZ 110.083 s krátkou kabínou, s pohonom len zadnej nápravy a so vzduchovým pružením. Do Afriky sa nakoniec dostal prototyp tzv. skriňového „Afrikabusu“ postaveného na špeciálnom šasi LIAZ 111.154 4x4, ktorý sa zúčastnil v roku 1988 Rallye des

Univerzálny skriňový prepravník ŠL-11 C postavený na staršom autobusovom podvozku po generálnej oprave s využitím karosárskych dielcov nového radu autobusov Karosa 730



Inovovaný prepravník koní Karosa B-731-SP-02 patril k vyhladávaným výrobkom z Lučenca



Automobilová pošta Karosa C-734-135 AP. Autobusový podvozok Karosa C-734 poháňal ležatý motor LIAZ ML636 s výkonom 152 kW, vozidlo dosahovalo maximálnu rýchlosť 100 km/h

Pharaons, vo výrobe ďalšej série týchto vozidiel však už pokračoval podnik ČSAO Čáslav.

Skriňové nadstavby boli stavané aj na podvozku automobilových a traktorových prívesov, resp. neskoršom období aj na starších valníkových podvozku LIAZ, ktoré prešli generálnou opravou, či na základe vozidiel Avia, Praga V3S, TAZ Š1203 a iných značiek. Boli vyrobené pomerne veľké počty skriňových prívesov BSS PV 06.04 a PV 16.12, ktoré tvorili súpravu s nákladným vozidlom (napr. sťahovacím, prepravníkom hydiny a pod.), a tiež traktorových prívesov na prepravu a dočasný pobyt osôb PV 06.04 Agro, ktoré hlavne v poľnohospodárstve či v lesníctve nahrádzali dosluhujúce vyradené staršie autobusové prívesy.

Špeciálne skriňové vozidlá Karosa

Vari najznámejším produktom boli rôzne jednoúčelové modifikácie skriňových vozidiel, ktoré vznikali úpravou či prestavbou

štandardných autobusov značky Karosa. ČSAO Lučenec začal, po vzore niekoľkých ďalších domácich podnikov (známe boli napríklad prestavby realizované v Dopravnom podniku Mariánske Lázně či v ČSAD TZZ Telnice), s vnútornými úpravami karosérií autobusov radu Karosa Š-11 po generálnej oprave, ktoré prispôboval rôznym špecifickým požiadavkám zákazníkov. Takto vznikali napríklad vozidlá (autobusy) na prepravu pekárenských výrobkov, jedálenské a bufetové vozidlá, či autobus ŠD-11 s namontovanou nakladacou plošinou v priestore zadných dverí určený na prepravu invalidných osôb na vozíkoch. V roku 1983 začala stavba prvých skriňových prepravníkov ŠL-11 C postavených na autobusovom podvozku po generálnej oprave. V ďalšom období pribudli prepravníky ŠL-11 C určené na prepravu klavírov, na prevoz súťažného vozidla, s polystyrénovou izoláciou na prepravu stravy, rastlín, ako pojazdné laboratória, s ramienkovou úpravou na prepravu odevov a ďalšie. V roku 1985 bol postavený prvý prepravník koní ŠL-11 CK, do štandardnej verzie ktorého sa vošlo šesť koní v dvoch samostatných



O rok neskôr pribudla prímestská verzia Novoplan PMC-12 Slovakia pre 49 sediacich a 35 stojacích cestujúcich.

Takmer dvanásť metrový mestský autobus Novoplan C-12 Slovakia pre 30 sediacich a 66 stojacích cestujúcich bol predstavený v roku 1996





Predĺžená a upravená verzia autobusu Novoplan s dverami po oboch stranách, bola určená pre košícké letisko

boxoch umiestnených oproti sebe. Prakticky všetky tieto účelové vozidlá boli stavané na upravených starších podvozkoch z vyradených autobusov radu Š-11, ktoré prešli generálnou opravou a na ktoré bola v ČSAO Lučenec postavená nová, na svoju dobu moderná skriňová karoséria s čelnou maskou a ďalšími dielcami z autobusov radu Karosa 730.

Prvé skriňové prepravníky na modernejších podvozkoch Karosa B-731 boli postavené v roku 1986. Išlo o skriňový prepravník Karosa B-731-SP-01 (prvý vyrobený kus bol určený pre potreby Československej televízie ako pojazd maskérna) a špeciálny prepravník koní Karosa B-731-SP-02 riešený podobne ako predchádzajúci typ ŠL-11 CK. Pre Československé spoje začali v ČSAO Lučenec v roku 1987 vyrábať špecializované vozidlá autoposty Karosa C 734-135 AP určené na manipuláciu a prepravu poštových zásielok. Účelové skriňové vozidlá mohli byť dodávané opäť buď na staršom autobusovom podvozku, ktorý prešiel generálnou opravou, alebo na nových podvozkoch nakupovaných z podniku Karosa. Keďže hlavným výrobným programom základného závodu v Lučenci stále zostávali generálne opravy autobusov Karosa, podnik udržoval pomerne úzke kontakty aj s ich výrobcou z Vysokého Mýta. Spolupráca vyústila tiež do stavby kompletných skeletov pôvodných autobusových karosérií radu 730, určených hlavne pre náhradnú potrebu, ktorá bola do Lučenca premiestnená v deväťdesiatych rokoch po nábehu produkcie nových typov autobusov Karosa. Stavba účelových skriňových vozidiel na báze autobusov Karosa pokračovala v Lučenci v podstate až do zániku podniku, pričom vzniklo niekoľko desiatok vozidiel v rôznych modifikáciách, vrátane pojazdových knižníc (tzv. „bibliobus“), prepravníkov nábytku, pojazdových predajní a ďalších.

V rokoch 1990-1992 došlo k postupnému rozpadu pôvodného štátneho podniku ČSAO Lučenec, k osamostatneniu sa a následnej privatizácii jeho jednotlivých prevádzok. V Lučenci

vznikla spoločnosť NOVOP (Novohradské opravovne), ktorá bola následne privatizovaná a premenovaná na SAO (Slovenské automobilové opravovne). Podnik určité obdobie stále „živil“ generálne opravy, servis, prestavby a úpravy nákladných automobilov LIAZ a autobusov Karosa, pri pokračujúcej stavbe výrazne rozšíreného sortimentu účelových skriňových vozidiel, nadstavieb a rôznych druhov prívosov. Veľmi populárne boli v tom období napríklad prestavby pôvodných sklápacích vozidiel a podvozkov radu MTS, ktoré boli ešte prednedávnom pomerne v hojnej miere využívané v poľnohospodárstve, stavebníctve, komunálnej sfére či pri údržbe komunikácií, a pri ktorých došlo k výmene staršej trambusovej kabíny MT za novú krátku kabínu LIAZ 150. V závode Pôtor bol pôvodný výrobný program ukončený krátko po roku 1992, podobne aj väčšina bývalých pobočných opravárenských závodov v priebehu deväťdesiatych rokov ukončila činnosť. Avšak napríklad opravy motorov Tatra a ďalších značiek dokážu dodnes zabezpečiť v bývalom závode v Ružomberku-Likavke. Taktiež bývalá prevádzka v Novej Bani (ktorá bola do roku 1999 dočasne znovu súčasťou podniku Praga, pre ktorý zabezpečovala opravy prevodoviek) dnes v rámci nástupníckej spoločnosti pokračuje v Novej Bani v opravách prevodoviek už ako autorizovaný servis spoločnosti ZF.

S otvorením trhu a nástupom zahraničných značiek došlo k postupnému ukončeniu dominantného postavenia vozidiel LIAZ a Karosa vo vozidlovom parku našich dopravcov. Pri nových vozidlách sa navyše už upúšťalo od trendu predĺžovania ich životnosti pomocou generálnej opravy, a tie sa uskutočňovali prakticky už len na dosluhujúcich pôvodných vozidlách, ktorých každým rokom ubúdalo. Tento výpadok sa čiastočne podarilo kompenzovať napríklad exportom starších opravených autobusov Karosa na Balkán či do krajín bývalého Sovietskeho zväzu. Keďže podnikateľský duch bol aj v prostredí socialistického plánovaného hospodárstva bývalému štátnemu podniku ČSAO



Séria midibusov na podvozku Mercedes Vario dodaná pre SAD

Lučenec celkom blízky, vedenie transformovaného podniku si aj v nových ekonomických podmienkach veľmi dobre uvedomilo, že sa bude musieť pripraviť na zmenu výrobného programu. Vzhľadom na dlhoročné skúsenosti s opravami autobusov Karosa a tiež so stavbou skriňových vozidiel na ich podvozkoch sa rozhodli rozšíriť ponuku o výrobu nových autobusov. Po nenačnení prvotnej myšlienky zaviesť montáž autobusov inej značky (prebiehali rokovania hlavne so spoločnosťou Karosa, ale napríklad i s vtedy začínajúcou značkou SOR) sa rozhodli vyvinúť autobus vlastnej konštrukcie, ktorý dostal označenie Novoplan.

Autobusy Novoplan

Prvým typom bol mestský autobus s označením Novoplan C-12 Slovakia. Išlo o autobus s polosamonosnou karosériou vlastného dizajnu, ktorého zváraná rámová konštrukcia vychádzala z autobusov Karosa. Strecha, čelá a bočné poklapy boli zhotovené zo sklolaminátu. Pri návrhu autobusu sa jeho tvorcovia snažili v maximálnej miere a prioritne využiť dostupné a cenovo prijateľné agregáty a komponenty českej a slovenskej produkcie. Pri riešení dizajnu, skeletu zvárané karosérie a ďalších uzlov spolupracovali s niekoľkými vysokými školami z Bratislavy, Trnavy a Košíc. Základnú pohonnú jednotku tvoril ležatý motor LIAZ ML s výkonom 175 kW v kombinácii s prototypovou automatickou štvorstupňovou prevodovkou zo ZŤS Hriňová (do neskorších sériových verzií však boli montované zväčša päť a šesťstupňové mechanické prevodovky ZF alebo Praga, resp. automatické prevodovky Voith). Zadnú poháňanú nápravu 11N dodával podnik PPS Detva (inak v tom čase hlavný dodávateľ zadných náprav pre Karosu), predná riaditeľná náprava bola zo závodu LIAZ Liberec. Autobus mal domácu (i svetovú) premiéru na Autosalóne v Nitre v septembri 1996. Prvotnou ambíciou výrobcu bolo presadiť sa s ním hlavne na domácom trhu, na ktorom mala v tom čase dominantné postavenie česká značka Karosa (s ktorou SAO mimochodom aj naďalej spolupracoval). Bohužiaľ, v rovnakom období sa snažili na malom domácom trhu presadiť aj ďalší noví konkurenti – LIAZ Zvolen po ukončení montáže nákladných automobilov predstavil rad autobusov Granus vyrábaný v spolupráci s poľskou spoločnosťou Autosan a spoločnosť SlovBus z Nového Mesta nad Váhom prišla s vlastným autobusom podobnej koncepcie.

V Lučenci sa však nevzdávali a ďalej pracovali na rozšírení ponuky. Na jeseň 1997 bola predstavená prímestská verzia PMC-12 Slovakia, v ktorej sa už objavil motor DAF s výkonom 200 kW v kombinácii so šesťstupňovou mechanickou prevodov-

kou a redardérom Voith. Sériová výroba autobusov Novoplan začala v druhej polovici 1998, bohužiaľ sa však nikdy nerozvinula do významnejších sérií a počas celého obdobia produkcie v Lučenci dosahovala v podstate len kusový charakter. Bolo to dané hlavne silnou konkurenciou na pomerne malom domácom trhu, v ktorom navyše v tom čase finančne poddimenzované dopravné podniky SAD (ich privatizácia sa ešte len pripravovala) výrazne obmedzovali nákup novej autobusovej techniky. Presadeniu sa na zahraničných trhoch zase spočiatku bránil spor s nemeckou značkou Neoplan vedený kvôli podobnému označeniu autobusov, a samozrejme hlavne nedostatok financií a kapacít k zabezpečeniu potrebnej zahraničnej predajnej a servisnej siete. Kusová výroba zase na druhej strane znamenala väčšiu pružnosť a možnosť sa prispôsobiť individuálnym potrebám zákazníkov.

V Lučenci tak vznikol koncept predĺženého autobusu, ktorý mal byť náhradou za kĺbové autobusy. Vyrobený prototyp poháňaný motorom DAF bol nakoniec nasadený na košíckom letisku. V roku 1999 vznikol špeciálny autobus na prepravu väzňov, na nitrianskom autosalóne v roku 2001 mal premiéru diaľkový autobus TC-12, vyrobené boli autobusy Novoplan upravené na plynový pohon, či sympatický midibus PMC-9,5 na podvozku Mercedes Benz Atego. V spolupráci s nemeckou značkou bola v Lučenci na základe víťazstva v tendri pre dopravné podniky SAD vyrobená séria 91 midibusov Mercedes Benz Vario, určených pre pravidelnú prímestskú osobnú dopravu. Spolupráca s automobilkou Mercedes pokračovala aj v ďalšom období, keď bola snaha postaviť na základe jej podvozkov niekoľko verzií tvarovo vydatých diaľkových autokarov SAO, avšak bohužiaľ bez väčšieho komerčného úspechu.



Vlajkovou loďou mal byť luxusný zájazdový autokar na podvozku Mercedes

Približne v roku 2003 vstúpila do produkcie autobusov spoločnosť Pre-Os (neskôr Troliga Bus) z Prešova. Následne predstavené inovované verzie PMC-12.02 a PMC-12.03 (s motorom Euro 4) a ďalšie typy autobusov tak už boli montované v bývalom opravárenskom závode v Levoči a v Lučenci prebiehalo v podstate už len zváranie rámov a výroba niektorých dielcov. V roku 2009 bol na spoločnosť SAO Lučenec vyhlásený konkurz, nasledovalo ukončenie produkcie (výroba skeletov karosérií pre Troliga Bus bola presťahovaná do nástupníckej spoločnosti po bývalom závode LIAZ Velký Krtíš) a rozpredanie majetku spoločnosti. Na konštrukčný základ radu PMC-12 následne nadviazala spoločnosť Troliga Bus, ktorá v Levoči pokračovala v produkcii nového radu autobusov Fenix.

JAGUAR F-TYPE EDITION ZP

Posledný (?) Jaguar so spaľovacím motorom

Modely Jaguar F-TYPE ZP Editions inšpirované pretekmi, ktoré vytvorila divízia SV Bespoke



Jaguar sa po viac ako 75 rokoch výroby športových automobilov so spaľovacími motormi blíži k tomu, aby sa stal plne elektrickou značkou. Automobilka Jaguar si v roku 2024 pripomenie koniec výroby športových vozidiel so spaľovacími motormi exkluzívnou edíciou F-TYPE inšpirovanou dvoma ikonickými pretekárskymi modelmi E-type zo 60. rokov.

Posledným športovým automobilom so spaľovacími motormi navrhnutými spoločnosťou Jaguar bude len 150 exemplárov vozidiel F-TYPE ZP Edition. Tieto modely F-TYPE s prepĺňaným zážihovým motorom V8 s výkonom 423 kW dostali špeciálne upravené detaily interiéru a exteriéru, ktoré vytvorili odborníci na personalizáciu z divízie SV Bespoke.

„Keďže Jaguar sa pustil do najodvážnejšej transformácie vo svojej histórii, aby sa od roku 2025 stal modernou, luxusnou a čisto elektrickou značkou, toto je neopakovateľná oslava pôvodu športového automobilu Jaguar so spaľovacím motorom. Typ F-TYPE oslovuje vodičov športových áut už viac ako desať rokov, rovnako ako E-type päť desaťročí pred ním. Verzia ZP Edition predstavuje dokonalú oslavu tohto modelového radu,“ uviedol Rawdon Glover, výkonný riaditeľ značky Jaguar.

K dispozícii sú dve farebné vyhotovenia modelov F-TYPE ZP Edition, ktoré pripomínajú prvé pretekárske modely Project



ZP E-type, ktoré sa predstavili krátko po uvedení typu na trh v roku 1961: modrý lak Oulton Blue Gloss s dvojfarebným koženým interiérom v červenej farbe Mars Red a čiernej Ebony, alebo sivý lak Crystal Grey Gloss s koženým interiérom v modrej Navy Blue a čiernej Ebony farebnej kombinácii. Obedva modely dostali ručne maľované biele kruhy na dverách vo farbe Porcelain White Gloss v pretekárskom štýle. V rovnakom duchu sa nesie aj lemovanie mriežky chladiča.

V ponuke farieb pre F-TYPE sa doteraz nenachádzala ani jedna z týchto farieb exteriéru. Farby zodpovedajú dvom lakom so špeciálnym zložením vytvoreným pre sedem párov vozidiel E-type Project ZP Collection, ktoré spoločnosť Jaguar Classic predstavila začiatkom tohto roka.



Jedinečné interiéry s horizontálnym ryhovaním sedadiel, plus lesklé čierne exteriérové akcenty a lesklé čierne brzdové strmeny dopĺňajú exkluzívne detaily označenia F-TYPE ZP Edition na blatníkoch, 20-palcových kovaných zliatinových diskoch kolies Gloss Black Diamond Turned, koberčekoch a na prístrojovej doske. Každé vozidlo dostane číslovanú plaketu SV Bespoke One of 150.

Od získania množstva ocenení, vrátane ocenenia Svetový automobilový dizajn roka 2013, zosobňuje F-TYPE skutočne pritažlivé, pútavé športové vozidlo zamerané na vodiča s charakteristickým soundtrackom V8. Zvuk výfuku F-TYPE V8 je natoľko ikonický, že sa dostal do archívov viacerých inštitúcií vrátane Britskej knižnice, Slovenského technického múzea – Múzea dopravy v Bratislave a Slovenského rozhlasu.

Jaguar F-TYPE ZP Edition je k dispozícii vo verziách karosérie kupé aj kabriolet. S výkonom 423 kW, krútiacim momentom 700 Nm a systémom pohonu všetkých kolies s technológiou Intelligent Driveline Dynamics (IDD) poskytujú na všetkých povrchoch a za každého počasia výnimočný výkon: zrýchlenie z 0 na 100 km/h trvá len 3,7 sekundy, pričom maximálna rýchlosť je elektronicky obmedzená na 300 km/h.

Ceny modelov Jaguar F-TYPE ZP Edition sa na Slovensku začínajú od 176 039 € (kupé) a 182 049 € (kabriolet).

-jr-

Ford Ranger Plug-in Hybrid

SYSTÉM PRO POWER ONBOARD VO FORDE RANGER



Ford v roku 2025 ponúkne zákazníkom plug-in hybridnú verziu svojho typu Ranger, najpredávanejšieho pickupu Európy. Skombinuje schopnosť jazdy na elektrinu s dobrodružnou všestrannosťou a pracovnou spoľahlivosťou.

Výroba historicky prvého Rangera Plug-in Hybrid sa spustí koncom roka 2024 a prvé vozidlá sa k zákazníkom dostanú v roku 2025. Pre spoločnosť Ford bude nový model predstavovať významný krok vpred v rámci jej plánov ponúknuť zákazníkom v segmente pick-upov strednej veľkosti kompletné spektrum dostupných druhov pohonu.

Okrem toho budú môcť majitelia vozidla Ranger Plug-in Hybrid využívať ekosystém riešení Ford Pro – ktorý im uľahčí prechod k elektrickým vozidlám a pomôže im podnikom prosperovať prostredníctvom dostupných možností nabíjania, softvéru a služieb.

Ranger Plug-in Hybrid príde s kombináciou 2,3-litrového zážihového motora Ford EcoBoost, elektromotora a dobíjateľného akumulátora, vďaka ktorej dosiahne väčší krútiaci moment

ako ktorýkoľvek iný Ranger – a zároveň bude schopný jazdiť v čisto elektrickom režime pri plánovanom dojazde viac ako 45 kilometrov.

Maximálna hmotnosť brzdeného prívesu je v prípade variantu Ranger Plug-In Hybrid na plánovanej úrovni 3500 kg – čo zodpovedá zvyšku modelového radu Ranger.

Okrem toho ponúkne Ranger Plug-in Hybrid aj systém Pro Power Onboard, pomocou ktorého si zákazníci budú môcť napájať svoje elektrické nástroje a spotrebiče s veľkým prúdovým odberom na pracovisku či tábore v divočine – stačí, ak ich zapoja do elektrických zásuviek zabudovaných na korbe alebo v kabíne. To znamená, že hlučné, neskladné a ťažké generátory môžu zostať doma a na korbe ostane viac miesta na iné vybavenie a výstroj.

Okrem elektriny na požiadanie získajú zákazníci od vozidla Ranger Plug-in Hybrid vďaka režimom elektrickej jazdy aj možnosť flexibilnejšieho rozhodovania o tom, ako a kedy využívať energiu z akumulátora.

Ranger Plug-In Hybrid má vo výbave aj osvedčený pohon štyroch kolies pre jazdu v teréne, možnosť voľby jazdného režimu či pokročilé bezpečnostné a asistenčné systémy vodiča.

-fd-



PRÍSTROJOVÁ DOSKA SCANIA SMART DASH

Nová digitálna prístrojová doska Scania Smart Dash umožňuje všetkým vodičom riadiť vozidlo lepšie. Jej modulárna koncepcia a najnovšie technológie prinášajú viac bezpečia, informácií a pokoja za volantom. Vodiči vďaka nej získajú vynikajúci prehľad o svojom vozidle aj jeho okolí a tiež virtuálneho bystrého spoločníka, od ktorého budú dostávať diskretné upozornenia vždy, keď bude hroziť nebezpečenstvo, alebo bude nutné, aby niečo spravili.



„Naša nová prístrojová doska prináša vodičovi skvelý prehľad a nekonečné možnosti individualizácie zobrazenia a nastavenia. Smart Dash je však tiež prostriedkom na posilnenie digitalizácie a komunikácie medzi nákladným vozidlom a jeho okolím,“ hovorí Stefan Dorski, senior viceprezident a riaditeľ divízie Scania Trucks. „Nákladné vozidlá Scania je teraz možné prepojiť napríklad so systémami správy vozidlového parku, aktuálnymi informáciami o doprave, radom cloudových služieb. Cieľom je dosiahnuť lepšiu bezpečnosť, prevádzkyschopnosť a produktivitu.“

Scania Smart Dash predstavuje najnovšiu generáciu rozhrania medzi človekom, nákladným vozidlom a širokou paletou služieb, ktoré sú naň napojené. Vodič si vyberie, ktoré informácie chce zobraziť alebo vynechať, a celé riešenie je vytvorené tak, aby bolo intuitívne a používateľsky prívetivé. Používa vhodnú kombináciu fyzických a digitálnych ovládacích prvkov, ktoré ponúkajú dokonalý prehľad a priamočiare ovládanie bez toho, aby vodiča preťažovali.

Prostredie Smart Dash vždy zahŕňa dve obrazovky: displej vodiča priamo v prístrojovom paneli a stredový informačný displej (dotykový panel, ktorý je k dispozícii v dvoch veľkostiach – 10,1 alebo 12,9 palca). Na ovládanie môže vodič používať dotykový displej, fyzické ovládače alebo hlasové príkazy. Scania sa rozhodla pre vyváženú kombináciu fyzických a digitálnych ovládacích prvkov a vyhla sa častej chybe, keď sa dôležité funkcie skrývajú o jednu až dve úrovne ponuky nižšie.

Najnovšia generácia nákladných vozidiel Scania určených pre európske trhy ponúka mnoho bezpečnostných funkcií v rámci štandardnej výbavy. Ďalšie funkcie sú voliteľné a presahujú rámec minimálnych zákonných štandardov. Jedným z príkladov je systém pokročilého núdzového brzdenia reagujúci na zraniteľných účastníkoch cestnej premávky (AEB VRU). Namiesto samotného varovania, že sa pred vozidlom nachádza chodec, tento systém podľa potreby tiež skutočne zabrzdí.

Inteligentné a bezpečné nákladné vozidlá prinesú zväčšenú produktivitu, menej nehôd a bezpečnejšie riadenie. Vodič bude mať pocit, že mu jeho pracovný nástroj skutočne pomáha a poskytuje mu všetko od informácií o samotnom nákladnom vozidle a možných nebezpečenstvách, až po navigáciu a oblúbenú hudbu s krištáľovo čistým zvukom.

Očakávaná zákazníkov, čo sa týka možností prepojených vozidiel a prvkov aktívnej bezpečnosti, neustále rastú. Digitálna prístrojová doska Scania Smart Dash zodpovedá týmto trendom svojím používateľsky prívetivým a modulárnym digitálnym rozhraním, ktoré prináša tiež bezdrôtové aktualizácie a možnosť pripojenia k sieťam 5G. Nikdy neutíchajúca podpora, ktorú bezpečnostné systémy vodičovi ponúkajú, je najlepším nástrojom na prevenciu vážnych nehôd.

-sa-

NOVÝ systém BMW iDrive



S novým systémom BMW iDrive prináša spoločnosť BMW Group do novej generácie vozidiel prevratnú koncepciu displeja a ovládania, ktorá umožňuje úplne novú intuitívnu interakciu medzi vodičom a vozidlom. Ďalší vývojový skok príde od roku 2025 vo vozidlách Neue Klasse. Budúca generácia systému BMW iDrive premení vozidlo na miesto plné digitálnych zážitkov. S BMW Panoramic Vision, novým multifunkčným volantom, novým centrálnym displejom a novým BMW 3D head-up displejom ako hlavnou zobrazovacou plochou a s novými ovládacími prvkami príde do všetkých typov Neue Klasse nanovo vytvorený typický užívateľský zážitok so značkou BMW.

Ďalší technologický skok sa spája s moderným dizajnom interiéru charakteristickým pre značku BMW so zameraním na dotykové a pokročilé hlasové ovládanie. Systém BMW iDrive vo vozidlách Neue



Klaske charakterizujú štyri nosné prvky. Novinka BMW Panoramic Vision prináša nový pohľad na orientáciu na vodiča a zároveň aj obsah pre všetkých cestujúcich. BMW Panoramic Vision využíva úplne novú technológiu head-up displeja. Informácie premieta po celej šírke čelného okna vo výške dokonale prispôbenej vodičovi. BMW Panoramic Vision dopĺňa nový BMW 3D head-up displej pre aktívne jazdné situácie. S veľkou presnosťou a v podobe 3D animácií zobrazuje priamo v zornom poli vodiča požadované informácie, ako sú asistovaná jazda, alebo navigačné pokyny. Nový multifunkčný volant umožňuje individuálne ovládanie obsahu na displeji BMW Panoramic Vision a na BMW 3D head-up displeji podľa princípu oči na ceste, ruky na volante. Pohodlné a presné ovládanie pomocou tlačidiel na volante zlepšuje aktívna haptická spätná väzba s viacvrstvovou technológiou. Systém BMW iDrive sa vo vozidlách Neue Klasse zameriava na nový centrálny displej s charakteristickým štýlom BMW a s intuitívnou dotykovou funkciou.

Technológia matrixového podsvietenia nového centrálného displeja poskytuje zobrazenému obsahu veľké rozlíšenie, živé farby a intenzívny kontrast bez ohľadu na aktuálne svetelné podmienky.

Nový systém BMW iDrive bude aj naďalej obsahovať koncept QuickSelect predstavený v roku 2023. Systém v Neue Klasse využíva integrovanú softvérovú architektúru a ďalšiu generáciu operačného systému BMW Operating System. Inteligentná konektivita vozidla s BMW Cloud, ako aj s digitálnym ekosystémom zákazníka vytvára pohlcujúci užívateľský zážitok a prináša nový rozmer interakcie medzi človekom a automobilom. Vozidlá Neue Klasse sa tak premenia na priestory plné digitálnych zážitkov.

-bmw-

Hyundai KONA Electric



UŽ SA U NÁS PREDÁVA

Slovenský dovozca značky Hyundai v druhej polovici októbra zverejnil cenník novej generácie modelu KONA Electric. Úplne nová elektrická KONA je v ponuke s batériami s kapacitou 48,4 kWh a 65,4 kWh v dvoch úrovniach výbavy. Jej cena po zarátaní bonusu začína na sume 41 990 eur s DPH.

Druhá generácia modelu Hyundai KONA Electric je autom, ktoré svoju generačnú predchodkyňu prekonáva vo viacerých oblastiach. V prvom rade poriadne podrastla a rozmermi a priestranosťou sa zaradila na vrchol segmentu subkompaktných SUV. Jej dĺžka je 4355 mm, šírka 1825 mm, výška 1575 mm. Vďaka tomu ponúka nová KONA Electric oveľa viac priestoru pre vodiča a posádku, vrátane cestujúcich na zadných sedadlách. Veľkou zmenou prešiel aj batožinový priestor, ktorý po novom ponúka základný objem 466 litrov a po sklopení zadných sedadiel 1300 litrov. Elektrická verzia modelu KONA však ponúka ďalších 27 litrov odkladacieho priestoru, ktorý sa nazýva „frunk“ pod prednou kapotou. Praktickosť novej KONA zlepšuje aj rozdelenie zadných sedadiel v pomere 40:20:40.

Nová KONA Electric má pohon prednej nápravy. Pri akumulátore s kapacitou 48,4 kWh dosahuje pohonná sústava výkon 114,6 kW, maximálny krútiaci moment 255 Nm a maximálny dojazd na jedno nabitie podľa WLTP 377 km. Vozidlo dosahuje maximálnu rýchlosť 162 km/h a z 0 na 100 km/h zrýchli za 8,8 sekundy.



Verzia so 65,4 kWh batériou má výkon až 160 kW, maximálnu rýchlosť 172 km/h a zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,8, resp. 8,1 sekundy. Dojazd je 454 km s 19-palcovými a až 514 km so 17-palcovými pneumatikami! Vďaka za to okrem iného zlepšenej aerodynamike ($C_x = 0,27$) vrátane štyroch aktívnych vzduchových klapiek. K najväčším novinkám, ktoré nová KONA Electric prináša, patrí aj 12,3-palcový displej prístrojového panelu, 12,3-palcový displej infotainmentu s pokročilým grafickým užívateľským rozhraním, digitálny kľúč Hyundai Digital Key 2 Touch, obľúbená funkcia Vehicle-to_Load (V2L) a pokročilé bezpečnostné systémy. Výrobca poskytuje na Hyundai KONA Electric 5-ročnú záruku bez obmedzenia najjazdených kilometrov a 5 rokov bezplatnej asistenčnej služby. Na vysokonapäťový akumulátor platí záruka 8 rokov alebo 160 000 kilometrov. Prvé exempláre novej KONA Electric sa už začínajú objavovať u autorizovaných predajcov a sú k dispozícii pre slovenských zákazníkov, ktorí si jej cenu môžu vypočítať v prehľadnom online konfiguratéri.

-hi-

ABARTH 595

– šesťdesiat rokov nezbedného malého auta



Pred šesťdesiatimi rokmi Carlo Abarth predstavil Fiat-Abarth 595, ktorý potom 31. októbra 1963 ukázal verejnosti na autosalóne v Turíne. Ako expert na motory a šikovný obchodník sa Abarth rozhodol vystúpiť z masy a návštevníkom vo výstavnom paláci Torino Esposizioni ponúkal poukážky na testovaciu jazdu s novou kreáciou, vytvorenou v jeho dielni na ulici Corso Marche v Turíne. Dva automobily a traja skúšobní jazdci boli k dispozícii pre motoristov, ktorí vydržali čakať celé hodiny v rade, aby si užili adrenalínovú jazdu. Na základe úspechu tejto akcie Carlo Abarth vyhlásil, že onedlho vyrobí prvých 1000 exemplárov modelu Fiat-Abarth 595, potrebných na homologizáciu pre automobilový šport.

Technický základ tvoril model Fiat 500 D – modernizovaná verzia vyrábaná od roku 1961. Navonok sa Fiat-Abarth 595 líšil špecifickou perforovanou ozdobnou maskou s logom Abarth na prednom čele, za ktorou bol namontovaný klaksón. Vzadu bol nápis „Fiat Abarth 595“ z chrómovaného kovu, na pravom boku hrdý nápis „Campione del mondo“ (majster sveta), poukazujúci na mnohé rekordy a víťazstvá vozidiel Abarth a na ľavom boku logo škorpióna prekřížené s bleskom vo farbách talianskej zástavy. Pod zadným čelom vyčnievala zväčšená olejová vaňa motora a dvojitá koncovka športového tlmiča výfuku typu Abarth „Record Monza“.

Oveľa dôležitejšie, no zvonka neviditeľné, boli modifikácie motora. Objem vzduchom chladeného dvojvalca bol zväčšený na 593,7 cm³ pomocou nových valcov, odliatych ako jeden celok. Nové piesty so zvýšeným dnom zabezpečovali väčší kompresný pomer motora, úpravy dopĺňal vačkový hriadeľ so zmeneným časovaním ventilov a spádový karburátor Solex s väčším priemerom difúzora. Výsledkom bol malý, ale veľmi trufalý (a aj hlučný) automobil. Jeho výkon vzrástol oproti východiskovému modelu o 30 % na 20 kW (27 k) pri 5000 otáčkach za minútu, čo umožňovalo dosiahnuť maximálnu rýchlosť 120 km/h (Fiat 500: 90 km/h). Výroba spočiatku nepresahovala 70 kusov

mesačne, no zakrátko narástla na 250 kusov, aby bolo možné uspokojiť rastúci dopyt.

Medzičasom bola v roku 1964 predstavená prvá špeciálna verzia označená 595SS. Motor mal zväčšený výkon na 24 kW (32 k) umožňujúci dosiahnuť maximálnu rýchlosť 130 km/h.

Športové vlastnosti navonok demonštrovali gumové ističe prednej a zadnej kapoty Abarth, farebné emblémy škorpióna na bokoch, ako aj nápisy „SS“ (esseeesse – super sport) na prednej a zadnej kapote. Súčasne začal Abarth ponúkať pre svoj model 595 aj prvé príslušenstvo na želanie: napríklad disky kolies z ľahkej zliatiny alebo trojramenný športový volant. Zvláštnosťou bol plastový aerodynamický nadstavec na strechu, prekryvajúci štandardný plátenný kryt v streche a vytvárajúci vzadu spojlerovú odtrhovaciu hranu.

Ako prirodzenú evolúciu modelu 595 predstavil Carlo Abarth na ženevskom autosalóne v marci 1964 modely Fiat-Abarth 695 a 695SS. Prvý bol určený na bežné jazdenie v meste, no SS nezbudzoval nijaké pochybnosti o svojich pretekových ambíciách. Objem bol ďalej zväčšený na 689 cm³, motor mal nový kľukový hriadeľ a odľahčené ojnice. Spolu so zväčšeným priemerom ventilov to prinieslo nárast výkonu až na 28 kW (38 k). Úpravy pre automobilový šport dopĺňala 5-stupňová prevodovka a kotúčové brzdy na prednej náprave.

Okrem vozidiel modifikovaných vo vlastnej prevádzke začal Carlo Abarth dodávať aj „tuningové kity“ – súpravy špeciálnych dielcov potrebných na mechanickú a estetickú transformáciu modelu Fiat 500 na verzie Abarth 595 alebo 695. Súpravy sa predávali v sieti oficiálnych predajcov Fiat. Aj keď pri malom, ľahkom a jednoduchom vzduchom chladenom dvojvalcovom motore prestavba nebola technicky veľmi náročná, výrobca ju odporúčal nechať robiť v autorizovaných servisoch.

Rovnaké základné hodnoty značky, ktoré propagovali títo predchodcovia – výkon a štýl – dnes tvoria neoddeliteľnú súčasť aktuálneho produktového radu značky Abarth. Obsahuje dva modely s turbodúchadlom prepíňaným zážihovým motorom 1,4 litra: Abarth 595 s výkonom 121 kW a Abarth 695 s ešte väčším výkonom 132 kW. Obidva ponúkajú veľký výkon, agilné jazdné vlastnosti, dunivý výfuk a hravý, no odvážny štýl. Na tieto atribúty plynulo nadväzuje aj nový Abarth 500e s elektrickým pohonom a zvukovým generátorom.

To všetko dokazuje, že aj po 60 rokoch zostávajú hodnoty, ktoré Carlo Abarth vložil do svojich motoristických výtvorov, veľmi aktuálne a živé v duši značky s logom škorpióna a jej priaznivcov.

-ah-

Honda E-Clutch pre motocykle

Honda začiatkom októbra zverejnila na svojej webovej stránke informácie o technológii elektronickej spojky Honda E-Clutch pre motocykle, prvom systéme automatického ovládania spojky na svete pre viacstupňovú motocyklovú prevodovku, ktorý umožňuje plynulé rozbiehanie, preradenie prevodových stupňov a zastavovanie bez toho, aby jazdec musel ovládať spojkovú páku.



Honda E-Clutch využíva technológiu elektronického ovládania, ktorá poskytuje okamžité, jemne vyladené ovládanie spojky pre optimálny výkon, prirodzenejšie ako pri klasickom manuálnom preradení.

Pre splnenie širokého spektra požiadaviek jazdca je možné spojku ovládať ako na bežnom motocykli s manuálnym uchopením za páčku spojky, aj keď je spojka ovládaná elektricky. To umožňuje, aby systém využívalo viacero jazdcov s rôznymi jazdnými skúsenosťami a zručnosťami, ktorí sa môžu sústrediť na zábavu z jazdy vo väčšom pohodlí.

Keďže ľahký a kompaktný systém je možné inštalovať bez väčších zmien v existujúcom usporiadaní motora, Honda vo svojich typoch motocyklov plánuje v priebehu krátkej doby použiť FUN technológiu Honda E-Clutch

-ha-





BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY

Volkswagen Slovensko štartuje kampaň za bezpečnejšie cesty s názvom Slováci za VWolantom1-2/16
 Kde sú v Európe povinné zimné pneumatiky? 1-2/55
 Projekt Slováci za VWolantom má výsledky 3-4/13
 Nové technológie pre emisné kontroly automobilov v prevádzke 7-8/10
 „Mikrospánok nespí!“ varuje preventívna kampaň Nadácie Allianz a SPV... 9-10/10
 Alkohol za volantom vás môže vyjsť aj 100-tisíc eur 9-10/11

EKONOMIKA

Záblesky zdravého rozumu1-2/4
 ORLEN rozširuje sieť čerpacích staníc na Slovensku 1-2/13
 Regionálne distribučné centrum BMW v Senci.....1-2/17
 Definitívny koniec?.....3-4/4
 Allianz odhalil historicky najväčšiu sumu podvodov, do boja nasadil nový nástroj 3-4/10
 Volkswagen Touareg: 20 rokov úspechu 3-4/28
 Komplikovaná doba aj pre Renault a Daciu 3-4/32
 Ďakujeme, radi zahynieme! 5-6/4
 Posledné varovanie pred klimatickou katastrofou 5-6/5
 30 rokov spoločnosti Škoda Auto Slovensko 5-6/8
 RPZV odhalilo už viac ako 30-tisíc vozidiel so „stočenými“ kilometrami 5-6/10
 Áut je dosť, chýbajú zákazníci 7-8/4
 Československá klasika, značka Barum, oslavuje sedemdesiatpäť rokov 7-8/8

Európa je v zelenej pasci 9-10/4
 Chytanie býka za chvost 9-10/5
 Ako čo najlepšie odfoťiť auto do inzerátu 9-10/8

HISTÓRIA

Z histórie elektromobilov1-2/10
 Garážová, servisná a manipulačná technika Dopravostroj..... 1-2/80
 Mimobratlavská BAZ-ka 3-4/82
 Renault Espace – ikonické meno oslavuje 40 rokov 3-4/96
 Lancia Ypsilon: most z histórie do budúcnosti LANCIE 3-4/98
 Slovenské Tatry – pobočky automobilky na Slovensku 5-5/80
 Volkswagen Golf I. – vozidlo, ktoré určilo smer nižšej strednej triedy..... 5-6/98
 „Veľký Mercedes“ (W 100) mal premiéru v roku 1963..... 5-6/104
 Vývoj a výroba traktorov Zetor v ZŤS Martin 7-8/80
 Volkswagen Golf II. – potvrdenie úspešnosti VW Golf I. 7-8/98
 Spomienky syna dizajnéra na dianie v bratislavskej vetve Tatry Kopřivnice 7-8/106, 9-10/104
 Liberecké automobilové závody 9-10/80
 Prehľad jednotlivých závodov bývalého národného podniku LIAZ 9-10/86
 Volkswagen Golf III. – do tretice všetko dobré: Variant..... 9-10/98

HISTORICKÉ VOZIDLÁ

Dražilo sa služobné auto Nikiho Laudu 1-2/112
 Aero Minor Sport 1-2/113
 MacPherson – majster komfortu 1-2/115

Wartburg 311/312 3-4/108
 Prvé poznávacie značky na Slovensku ... 3-4/111
 Predaj vozidiel v Československu pre vyvolených 3-4/114
 Tatra typ 11 – auto s revolučnou konštrukciou 5-6/112
 Automobil v prvej svetovej vojne..... 5-6/114
 Počatie Favorita 5-6/115
 Buggy – chrobáčik na štyroch kolesách ... 7-8/110
 Nápad sa nedajú plánovať 7-8/110
 VW Passat je tu 50 rokov 9-10/110
 Praha V3S Legandárna vetrieska..... 9-10/112

PONUKA SLUŽIEB

Jedna karta, jeden účet1-2/34
 Exkluzívne kurzy jazdy na snehu a ľade 1-2/77

POTULKY PO SLOVENSKU

Šľachtický rod Maršovských..... 1-2/120
 „Zaslúžená odmena“ za národovectvo ... 3-4/120
 Mestečko železných brán 5-6/120
 Pamätníci jednej z najhorších epoch ľudstva 7-8/120
 Živý latinský lyrik, vyvolený za ich knieža 9-10/120

PRÁVNA RUBRIKA

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

PREDSTAVUJEME

Toyota Prius Plug-in Hybrid 1-2/28
 Hyundai KONA 1-2/32

Genesis X Convertible 1-2/35
 Alfa Romeo Tonale Plug-in Hybrid Q4 1-2/36
 BMW 3.0 CS 1-2/50
 Abarth 500e 1-23/56
 Lexus UX 1-2/60
 Mercedes – AMG S 63 E Performance .. 1-2/66
 Mazda6 20th Anniversary Edition..... 1-2/72
 Indian FTR, Challenger Elite 1-2/78
 Honda Civic Type R.....1-2/92
 Ford Ranger Raptor1-2/94
 Toyota bZ Compact SUV Concept..... 1-2/100
 Seat MÓ 125 Performance 1-2/102
 BMW X5 a BMW X6 3-4/36
 MG HS..... 3-4/50
 Ford Ranger Raptor..... 3-4/54
 Mercedes-Benz GLE a GLE kupé ... 3-4/58
 Lexus NX 3-4/62
 Hyundai Staria 3-4/74
 Hybridný pohon s 1,8-litrovým motorom pre Corollu Cross 3-4/80
 Peugeot Inception Concept 3-4/88
 Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV 3-4/94
 Honda CRF300L 3-4/104
 Mitsubishi ASX 5-6/28
 Toyota Corolla Cross 1.8 Hybrid ... 5-6/32
 Športové automobily Lexus s atmosférickým motorom V8..... 5-6/35
 CUPRA Tavascan..... 5-6/36
 Renault Espace 5-6/50
 Ford Ranger 5-6/56
 Land Rover Defender 5-6/60
 Mazda CX-90 5-6/63
 Hyundai Kona 5-6/68
 BMW X5 M Competition a BMW X6 M

Competition 5-6/74
 Volkswagen ID.3 5-6/86
 Renault Clio 5-6/88
 Kia EV9..... 5-6/92
 Mazda2 5-6/108
 Hyundai i20 7-8/28
 Volkswagen Touareg 7-8/30
 Toyota Yaris 7-8/33
 MG4 Electric..... 7-8/36
 Dacia Extreme..... 7-8/38
 Hyundai Staria 7-8/50
 Autá Subaru na motokrosovej trati 7-8/52
 Subaru BRZ..... 7-8/54
 Elektrifikované modely Honda 7-8/56
 Megane R.S. Ultime..... 7-8/61
 Mitsubishi Colt 7-8/62
 Kia EV9 7-8/65
 BMW Slovenská republika naviazala na úspešné podujatia v Danubiane... 7-8/72
 Lexus LBX..... 7-8/76
 Lexus LC 500 Convertible..... 7-8/96
 Land Rover Discovery Sport..... 7-8/88
 Maybach Night Series 7-8/91
 Honda ZR-V..... 7-8/92
 Toyota Land Cruiser..... 9-10/28
 CUPRA Formentor VZ5 BAT 9-10/31
 Lexus LBX..... 9-10/32
 Peugeot 508..... 9-10/34
 Renault Arkana 9-10/38
 Hyundai SANTA FE..... 9-10/50
 Fiat Topolino a 600e 9-10/54
 Škoda Scala a Škoda Kamiq..... 9-10/56
 Kia Picanto 9-10/62
 Mercedes-Benz E kombi 9-10/74

SVET V MINIATÚRE

Čo priniesol rok 2022. Čo priniesie rok 2023?..... 1-2/116

Nová kniha aj katalógy, pre novinky Preiser/Merten 2023..... 3_4/116
 Krása stromov, príťažlivosť lesa... aj s „autičkami“ v minidiorámach..... 5-6/116
 Čaro najmenších áut i lietadiel... a divy internetu..... 7-8/116
 Ferrari Dino 156 F1 Sharknose GP 1961. 9-10/116

TECHNIKA

BMW i7 s krištáľovými reflektormi 1-2/8
 Ako sa postarať v zime o vozidlo a jazdiť bezpečne?..... 1-2/9
 3 D tlač premieňa návrhy dizajnérov Toyota na nové modely 1-2/65
 CUPRA Formentor – Srdce VZ5..... 1-2/74
 Najextrémnejší zážitok na ľade s modelom CUPRA Formentor VZ5..... 1-2/75
 Bipolárna batéria – prelomová technológia v Lexusoch RX 1-2/76
 Čo je lepšie: remeň alebo reťaz?.....1-2/86
 „Oživíva“ koncept Pony Coupe z roku 1974 1-2/88
 Goodyear predstavuje koncept pneumatík EAGLE GO..... 1-2/89
 Preteky o technológiu meniacu svet 1-2/90
 Bosch spolupracuje s IBM na kvantovej výpočtovej technike..... 1-2/98
 Prototyp vodíkového konceptu Corolla Cross..... 1-2/99
 HERE HD Map..... 1-2/101
 Parkovací systém bez vodiča získal povolenie na komerčné využitie 1-2/104
 Mercedes-Benz chce dosiahnuť, aby sa jazdenie bez nehôd stalo realitou 1-2/106
 Elektronické kľúčky 1-2/111

Nová hybridná technológia 48V Peugeot3-4/76

BMW i Vision Dee 3-4/78

Goodyear predstavil koncept pneumatík EAGLE GO na Citroëne Oli 3-4/103

Alfa Romeo F1 Team Stake predstavil monopost C43..... 3-4/106

Scania predstavuje digitálnu prístrojovú dosku..... 5-6/55

Vizualizácia Volkswagenu ID.7 s digitálnou kamuflážou.....5-6/71

Študentský automobil Škoda..... 5-6/72

Elektrifikované pohony automobilov Nissan 5-6/78

Recyklovaná guma, plastové fľaše aj šupky z ryže 5-6/96

Nová navigácia od Lexusu pomôže znížiť spotrebu paliva 5-6/103

BMW Panoramic Vision 5-6/109

Videnie za zákrutu a kopce prináša ďalšie úspory..... 7-8/103

Peugeot Panoramic I-Cockpit..... 7-8/104

Bezpečnostný vankúš na ochranu hlavy a ramien v opierke sedadla..... 7-8/109

Základ pre asistenciu vodiča a automatizované riadenie..... 9-10/61

Mercedes-Benz posúva ovládanie hlasom na novú úroveň..... 9-10/78

Ako zmenšiť počet dopravných nehôd? 9-10/88

BMW Motorrad predstavuje inteligentné okuliare..... 9-10/90

Nová generácia vodíkových palivových článkov Toyota..... 9-10/91

Škoda Auto priebežne zvyšuje úroveň bezpečnosti svojich vozidiel..... 9-10/92

Automatická zmena jazdného pruhu 9-10/96

Systém Mercedes-Benz DRIVE PILOT získal certifikát v Kalifornii.....9-10/109

VYSKÚŠALI SME

BMW i4 M50 Gran Coupé 1-2/18

Lexus NX 450h+ 4x4 e-Four Luxury Top 1-2/20

Honda Civic 2.0 e:HEV Advance 1-2/22

Mazda CX-5 2.0 Sky-G 165k AWD MT Attraction Plus1-2/24

Opel Astra 1.2 Turbo 96 kW AT8 Ultimate 1-2/26

SsangYong Musso Grand Premium 4WD 1-2/40

Seat Arona 1.0 ECO TSI 110 6-G FR Family..... 1-2/42

Peugeot 308 SW 1.6 Hybrid 225k e-EAT8 GT Pack..... 1-2/44

Škoda Octavia Sportline 2.0 TSI 140 kW 4x4 7° AP DSG 1-2/46

Kia Niro 1.6 GDi Plug-in Hybrid Platinum 1-2/48

MG ZS 1.0 GTI 6AT Exclusive 3-4/18

Hyundai Tucson 1.6 T-GDi 4x2 Play 3-4/20

Peugeot e-2008 GT Electric 136k 50 kWh 3-4/22

CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI 245 7DSG 3-4/24

Škoda Scala 1.0 TSI 81 kW 6° MP Ambition..... 3-4/26

Fiat Tipo 1.0 FireFly..... 3-4/40

Kia Sportage 1.6 T-GDi Plug-in Hybrid A6 AWD GT-Line..... 3-4/42

Peugeot 308 1.2 Pure Tech 96 kW EAT8 GT..... 3_4/44

Mazda2 1.5 Skyactiv G90k AT Homura 3-4/46

Toyota RAV4 2.5 Hybrid e-CVT AWD Adventure..... 3-4/48

Opel Astra L Plug-in Hybrid GS Line..... 3-4/64

Volkswagen Multivan 2.0 TSI 150kW 7-DSG 3-4/66

Dacia Duster Extreme TCe 150 EDC 4x4 3-4/68

BMW M340i xDrive sedan..... 3-4/70

Nissan Qashqai e-Pover 190 2WD Tekna+ 3-4/72

Nové Sandero Stepway Expression TCe 110 5-6/18

MG EHS 1.5T PHEV Exclusive 5-6/20

Škoda Karoq 2.0 TSI EVO 140kW 7° AP DSG 4x4 Sportline 5-6/22

Toyota Corolla Cross 2.0 Hybrid 197k e-CVT AWD-i Premiere Edition5-6/24

Opel Mokka-e GS..... 5-6/26

Mazda CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV 8AT AWD Takumi 5-6/40

Alfa Romeo Tonale 1.5 e-Hybrid Edizione Speciale 5-6/42

Seat Ateca 2.0 TSI 190 4Drive 7-DSG FR 5-6/44

Nissan Townstar Combi 1.3 DIG-T 130 2WD 6MT Tekna 5-6/46

DS 9 RIVOLI+ E-Tense 360k 4x4... 5-6/48

Kia Niro 1.6 GDi Hybrid Platinum . 5-6/64

Peugeot 5008 1.5 BlueHDi 130k EAT8 Allure Pack..... 5-6/66

CUPRA Formentor 2.0 TDI 150 6-G 7-8/18

BMW M440i xDrive Gran Coupé ...7-8/20

Citroën C5X Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 Shine..... 7-8/22

SsangYong Rexton G4 2.2 e-XDI Premium+ 7-8/24

Mazda6 20th Anniversary Skyactiv-G 194 AT 7-8/26

Ford Focus kombi 1.0 EcoBoost 92 kW A7 Active..... 7-8/40

Fiat 500e 42 kW La Prima by Boccelli 7-8/42

Honda Civic 2.0 i-MMD Sport..... 7-8/44

Kia Picanto T-GDi M5 X-Line 7-8/46

Dacia Duster Journey TCe 150 EDC 4x2 7-8/48

Peugeot 408 1.2 PureTech 130k EAT8 GT 7-8/66

Škoda Superb 2.0 TSI 206kW 7° AP DSG 4x4 Style..... 7-8/68

Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC 7-8/70

Peugeot 308 1.5 BlueHDi 130k EAT8 GT9-10/18

Renault Captur E-Tech Engineered full hybrid 145 9-10/20

Škoda Enyaq iV80 Loft..... 9-10/22

MG HS 1.5 TDI 7DCT Exclusive ... 9-10/24

BMW X7 M60i xDrive..... 9-10/26

Jeep Compass e-Hybrid 1.5 MHEV Limited 9-10/40

SsangYong Korando 1.5 Turbo Style+ 9-10/42

Mazda CX-60 3.3 e-Skyactiv D254k 8AT AWD Takumi..... 9-10/44

Suzuki S-Cross Mild Hybrid 1.4 BoosterJet 4WD, 6MT Elegance..... 9-10/46

VW T-Roc 1.5 TSI ACT 6G Life 9-10/48

Mitsubishi ASX 1.6 Hybrid Instyle..... 9-10/66

Škoda Kodiaq 2.0 TDI SCR EVO 147kW 7° AP DSG 4x4 Style 9-10/68

Renault Kangoo Techno 1.3 TCe 130 EDC 9-10/70

Dacia Jogger Extreme 1.0 TCe 110 7 miest. 9-10/72

Z DOMOVA

Nové evidenčné čísla cestných vozidiel 1-2/7

Prvoaprílové kuriozity z poisťovne 5-6/13

ZO SVETA

Hodnota značky Allianz výrazne stúpla 1-2/39

Nové partnerstvo Suzuki 1-2/39

Autá Geely sa budú predávať aj na Slovensku 1-2/39

Nový Lexus RC F Takumi Edition3-4/8

Hyundai Tucson bol v roku 2022 najpredávanejším kompaktným SUV v Európe 3-4/8

Spoločnosť ZKW a LG predstavili nový systém osvetlenia Superintegrator3-4/16

Aplikácia Waze v niektorých Renaultoch4/16

Verzie Tribe Edition Typov CUPRA Formentor a Ateca3-4/17

Aplikácia MYMAZDA – funkčnosť vozidla pod plnou kontrolou5-6/9

Renault chystá „predĺžený Captur“ .. 5-6/9

Honda Civic Type R 20235-6/16

Charge myHyundai5-6/16

Kia Wible Drive, nová služba s aplikáciou na prenájom auta.....5-6/17

Peugeot 408X5-6/17

Vydarený akt 7-8/16

Špeciálna edícia SEAT Ibiza a Arona Marina Pack.....7-8/16

Škoda Kodiaq7-8/17

Škoda X: Nové centrum digitálnych služieb a riešení mobility.....7-8/17

CFMOTO otvorilo nový výrobný závod v Mexiku 9-10/16

Kia navyšuje rekord v celkovom počte ocenení 9-10/16

Lietajúce automobily od Suzuki a SkyDrive už budúci rok..... 9-10/17

Škoda Auto Group dosiahla v prvom polroku 2023 rast predaja..... 9-10/17

INZERCIA

- Alfa Romeo
- Allianz
- BMW
- CUPRA
- Helio
- Hyundai
- Inšpirácia pre vás
- Kia
- MG
- Peugeot
- Renault
- Suzuki
- Škoda
- VW
- ZAP



Subaru na JAPAN MOBILITY SHOW 2023



Spoločnosť Subaru Corporation 10. októbra vydala informáciu o svojej výstavnej expozícii na JAPAN MOBILITY SHOW 2023 (novinárske dni: 25. – 26. októbra, dni pre verejnosť: 27. októbra – 5. novembra 2023). Stánok Subaru predstavil víziu budúcej mobility Subaru a reprezentuje úsilie Subaru posilniť silné puto značky s verejnosťou a umožniť návštevníkom zažiť „Pôžitok z jazdy a pocit istoty“ pre dnešok aj budúcnosť.

HLAVNÉ TYPY SUBARU, KTORÉ BOLI VYSTAVENÉ NA JAPAN MOBILITY SHOW 2023:

- ▶ SUBARU SPORT MOBILITY - koncept
- ▶ Levorg Layback Limited EX - bude predstavený na jeseň tohto roku
- ▶ Solterra ET-HS
- ▶ Forester - špeciálna edícia, ktorá bude predstavená na jeseň tohto roku
- ▶ Crosstrek Limited

▶ SUBARU SPORT MOBILITY

Tento koncept vyjadruje pôžitok z jazdy, ktorý Subaru ponúka v novej ére elektrifikácie, stelesňuje radosť ísť kamkoľvek a kedykoľvek a jazdiť v každodennom až extrémnom prostredí. Jazda s pocitom istoty umožňuje pustiť sa do nových vzrušujúcich dobrodružstiev. Ide o koncept batériového elektrického vozidla (BEV), ktorý evokuje vývoj hodnôt SUBARU SPORT.



▶ LEVORG LAYBACK LIMITED EX

Úplne nový Levorg Layback kombinuje tri hodnoty Levorgu – pokročilú bezpečnosť, športovosť, hodnotu kombi s flexibilitou a hodnotu SUV s veľkou kvalitou. Je vyvinutý pre japonský trh ako jedinečné SUV v širokej ponuke SUV vozidiel Subaru.

▶ LEVORG LAYBACK LIMITED EX

- model vybavený príslušenstvom
Levorg Layback s originálnym príslušenstvom Subaru, ktorý vyjadruje svoju veľkú kvalitu a sofistikovaný štýl zladením opláštenia s farbou karosérie.



▶ SOLTERRA ET-HS

Solterra je prvým globálnym batériovým elektrickým vozidlom (BEV) Subaru, ktoré reprezentuje nové hodnoty vlastné elektrickým vozidlám, ako aj „Pôžitok z jazdy a pocit istoty“ – hodnoty, ktoré Subaru vyznáva mnoho rokov. Solterra, vyvinutá ako autentické SUV v ekologickom balení, si zachováva praktickosť existujúcich automobilov Subaru a dáva zákazníkom Subaru možnosť voľby.

▶ FORESTER – SPECIAL EDITION

Ako najpredávanejší typ globálneho predaja Subaru je Forester kľúčovou súčasťou globálnej stratégie spoločnosti. Konštrukcia tohto odolného SUV umožňuje všetkým cestujúcim užívať si radosť z jazdy a komfort, pričom priestraný interiér kombinuje s ľahkou ovládateľnosťou. Dizajn spája odolnosť SUV s užívateľsky príjemným prostredím. Špeciálna edícia je vybavená funkciami, ktoré inšpirujú vodičov k tomu, aby zvládli akékoľvek výzvy v teréne.

▶ CROSSTREK LIMITED

Kombináciou kompaktnej karosérie s robustným a športovým dizajnom sa Crosstrek vyznačuje plnohodnotným výkonom SUV, vďaka čomu je všestranným crossoverom SUV – ideálnym pre akékoľvek jazdné prostredie, či už jazdu v meste, alebo dobrodružstvá mimo spevnených ciest.

V tomto type tretej generácie v Subaru kládli dôraz nielen na jedinečný dizajn predchádzajúcej generácie, ale aj na zlepšenie dynamiky jazdy a bezpečnostných vlastností Crosstreku.

-su-

CROSSTREK LIMITED



MG5 Electric

PRVÉ ELEKTRICKÉ KOMBÍ NA TRHU

Nové MG5 Electric sa radí k už druhej generácii elektromobilov MG a posúva čisto elektrické cestovanie na novú úroveň. Priestranné a bohato vybavené vozidlo, ktoré je prvým čisto elektrickým kombí na európskom trhu, ponúka záujemcom o elektromobily viac miesta ako kedykoľvek predtým.



Cestovanie uľahčuje celý rad funkcií vrátane pokrokového súboru asistenčných systémov MG Pilot a zostavy inteligentných technológií konektivity MG iSMART Lite. A rozsiahla sedemročná záruka MG.

Aerodynamický dizajn MG5 Electric je odrazom novej filozofie „Evolučného dizajnu“ značky MG. Výsledkom je automobil s moderným vzhľadom, ktorý pritom pôsobí triezvym dojmom, poskytuje maximálne pohodlie. MG5 Electric s dĺžkou mierne nad 4,5 metra bolo navrhnuté pre rodiny, prácu aj všetky ostatné potreby. V pohodlí v ňom môže cestovať až päť osôb, ktorým ponúkne príkladné jazdné vlastnosti, ako aj veľa miesta pre batožinu, materiál či ďalšie vybavenie, keďže má objem batožinového priestoru 479 litrov. Sklopením operadiel zadných sedadiel delených v pomere 60:40 sa objem pre batožinu zväčší na 1367 litrov. Na strešné lyžiny možno pripevniť nosič bicyklov alebo strešný box.

Vďaka výkonu 130 kW a najmä vďaka krútiacemu momentu 280 Nm už v spodnom spektre otáčok MG5 Electric zrýchli z 0 na 100 km/h za 8,3 sekúnd. Utiadne prívies s hmotnosťou 500 kg a na streche uvezie ďalších 75 kg.

Batéria pohonu poskytuje dojazd až 400 km na jedno nabitie (podľa WLTP). Vozidlo okrem toho disponuje širokým množstvom funkcií, ktorých cieľom je predĺžiť dojazd na maximum.

Inteligentné funkcie pre MG5 Electric zahŕňajú napríklad:

- Vyhľadanie vozidla pomocou mobilnej aplikácie
- Diaľkové ovládanie niektorých základných funkcií
- Kontrolu stavu vozidla
- Farebný dotykový displej 10,25" pre správu funkcií vozidla
- Vyhľadanie najbližšej nabíjacej stanice
- Manažment a plánovanie nabíjania vozidla.



Všetky dôležité funkcie sa zobrazujú na farebnom dotykovom displeji 10,25" vrátane DAB vysielania, Bluetooth® pripojenia, navigácie, ovládania klimatizácie, pripojení cez Apple CarPlay® a Android Auto™ a rad ďalších funkcií – aby vodič mohol súčasne sledovať dopravu aj počúvať svoje obľúbené skladby alebo vysielanie. Praktický systém napájania V2L (vehicle-to-load) umožňuje používať batériu vozidla na napájanie externých spotrebičov s maximálnym príkonom až 2,2 kW, napríklad elektrického bicykla alebo grilu.

Cena MG5 Electric začína na slovenskom trhu sumou 36 600 €.

-mg-



Prvé policajné vozidlo od BMW vzniklo v 50. rokoch - ISAR 12

V 50. rokoch sa v Nemecku vybrali do ulíc prvé policajné hliadky v prvom povojnovom vozidle BMW. Typ 501 bol odhalený na frankfurtskom autosalóne v roku 1951, do sériovej výroby ho BMW zaradilo o rok neskôr...



BMW 501/3 'ISAR 12' im Einsatz mit den Hauptkommissaren Gerd Milmer und Ulf Grölmayer
BMW 501/3 'ISAR 12' on the Beat with the Chief Superintendents Gerd Milmer und Ulf Grölmayer
P0003866 BMW PressClub: www.press.bmwgroup.com
© BMW AG. Nur für Presse Zwecke / Only for press purposes
10/2000

Dnes sú policajné vozidlá bežnou súčasťou dopravy a s ich prítomnosťou treba počítať na každom rohu, pri školách, na diaľniciach, v mestách a aj medzi obcami. Strážia dodržiavanie rýchlosti, dbajú na našu bezpečnosť, urýchlene presunú príslušníkov polície tam, kde sú potrební. V minulosti to však tak nebolo. Pomôcť sa vtedy podujalo aj BMW.

Po druhej svetovej vojne, ak svedok pristihol zločincov, čo najrýchlejšie prišiel na najbližšiu policajnú stanicu, nahlásil, čo videl a policajti zväčša sadol na bicykel, v lepšom prípade na motocykel, aby sa pokúsil previnilca chytiť. Úspešnosť bola malá a zloději mali na ružiach ustlané.

V mestách síce pôsobili pešie hliadky, ale aj oni potrebovali na udržiavanie poriadku výraznejšiu pomoc. Zvlášť v povojnovom Nemecku, kde sa trápili so značnou kriminalitou vyvolanou náročnými ekonomickými podmienkami. Pomoc prišla v 50. rokoch. Podľa amerického vzoru do ulíc nemeckých mestečiek a miest vyrazili hliadkové automobily s vysielaciami. Ich efek-

tívne využitie koordinovalo moderné riadiace centrum, ktoré dozeralo na to, aby bol na cestách stále dostatočný počet zásahových vozidiel s dvoma dôstojníkmi v každom automobile. Porušovateľom pravidiel sa začal ťažký život. Dostali súpera, s ktorým už museli vážne počítať. Zákon sa vďaka novej technológii mohol objaviť na mieste činu oveľa rýchlejšie, navyše unikajúcich zločincov vedel efektívne prenasledovať.

V Nemecku, hlavne v oblasti Mníchova, sa do ulíc vybrali hliadky v prvom povojnovom BMW. Typ 501 mal premiéru na frankfurtskom autosalóne v roku 1951. Pod výzor sedanu sa podpísal Peter Schimanowski, nemecký dizajnér narodený v Poľsku ako Szymanowski, ktorého rukopis vidno na viacerých legendách z Mníchova: BMW 326 či 501 a 502 aj vo verziách kabriolet.

Luxusný sedan bol v základnej verzii dodávaný s radovými šesťvalcami, od roku 1954 aj s vyspelejším osemvalcom, ktorý sa zmocnil úlohy prenasledovateľa nebezpečných živlov ešte s väčšou vervou. Zatiaľ čo šesťvalcové dvojlitre disponovali vý-



konmi od 48 do 54 kW, osemvalec mal 71 kW, čo v 50. rokoch znamenalo v európskom meradle výborný výkon. S osemvalcom automobil zrýchľil z 0 na 100 km/h za 17,5 sekundy a svojou maximálnou rýchlosťou 160 km/h znamenal pre kriminálnikov výraznú prekážku a tiež im to zúžilo výber unikového vozidla. Policajné vozidlá vybavené rádiom mali vďaka spojeniu s veliteľstvom technologickú a početnú prevahu. S telefónnym aparátom na prístrojovej doske BMW 501 či ISAR 12 bolo neporaziteľné. Po ukončení hovorov do alebo z riadiaceho centra zablikalo na streche modré svetlo, ozvala sa siréna a cesta pred autom bola voľná. BMW sa na tú dobu v typicky úzkych pneumatikách vydalo na policajnú misiu a v roku 1961 aj srdce televíznych divákov v tv sérii „Isar 12“.

Mimoriadne priestrané BMW vzbudzovali na cestách rešpekt, čo je užitočná vlastnosť, ktorú policajti poverení každodennou úlohou udržiavať poriadok, ocenili. A ako neskôr povedal bývalý policajt Herbert Joksch, ktorý si jedno zo svojich bývalých služobných vozidiel zrenovoval: BMW bolo akosi životnou poistkou, pretože robustná konštrukcia ponúkala jemu a jeho kolegovi oveľa väčšiu ochranu než iné automobily tej doby. V tomto smere pomohol bezpečnosti aj krátky stĺpik riadenia a nádrž nad zadnou nápravou.

KULTOVÝ ISAR 12

BMW 501 sa stalo inšpiráciou televízneho seriálu „Isar 12“, prvý raz odvysielaného v roku 1961. Divákov zobral na policajnú stanicu a zábavným spôsobom ukázal, aká bola skutočná policajná práca. Mníchovskí seriáloví policajti mali toho najlepšieho automobilového partnera – hliadkové „Isar 12“. Do roku 1963 boli natočené tri série s celkovo 35 epizódami. Seriál sa stal

kultovým a nemožno nevyhlásiť, že aktívne povzbudil mnohých mladých ľudí, aby sa pripojili k policajnej práci a prispeli k oficiálnym náborovým aktivitám.

BMW odštartovalo produkciu typu 501 s prototypovými verziami určenými pre políciu. Mníchovská automobilka v prototypoch použila ešte predvojnové otváranie dverí, teda s kľučkou vpredu a pántami vzadu – tento koncept vývojári rýchlo zavrhl a použili dnes konvenčné otváranie s pántami vpredu a kľučkou v zadnej časti dverí. Policajný prototyp bol poznateľný podľa strešných, do bokov nasmerovaných svetiel, ktoré sa objavili aj na taxikárskych variantoch, no v inej farbe. Sériové policajné vozidlá mali k dispozícii štvorstupňové prevodovky od ZF, ktorých vývoj započal už pri modeloch 326. Sedan na dĺžku meria 4730 mm, na šírku 1780 mm a na výšku 1530 mm. Čísla ukazujú, že 501 bola robustné vozidlo. Rázvor náprav 2835 mm dával sedanu pokojné jazdné vlastnosti a mníchovskí policajti, oblečení v kožených bundách, sa vďaka ISAR 12 stali postrachom zločínov.

DNES

BMW Group pôsobí v náročnom segmente špecializovaných vozidiel už od 50. rokov minulého storočia a môže sa ohliadnuť za silnú tradíciu, ktorá trvá už takmer 70 rokov. To sa odráža aj v rozsiahlej a rozmanitej ponuke „in-house“ vyvinutých a vyrobených vozidiel na špeciálne účely. Všetky sa vyznačujú inovatívnymi a na mieru šitými riešeniami a spĺňajú najvyššie nároky v oblasti výkonu, funkčnosti, bezpečnosti a spoľahlivosti. Špecializované vozidlá BMW Group presvedčujú aj z hľadiska účinnosti, šetrnosti k životnému prostrediu a hospodárnosti – najmä tým, že sú založené na sériovo vyrábaných typoch popredného výrobcu prémiových automobilov a motocyklov.

-bmw-





Správne sedenie vodiča je z mnohých dôvodov veľmi dôležité. Bezpečnosť musí byť vždy na prvom mieste. Každý inštruktor v autoškole povie, že pre bezpečnosť jazdy sú správny uhol nôh k pedálom alebo správna poloha tela voči volantú niečím, čo sa nesmie podceňovať. Ako však postupovať, keď sadáte do svojho nového auta a inštruktor autoškoly nie je nablízku?

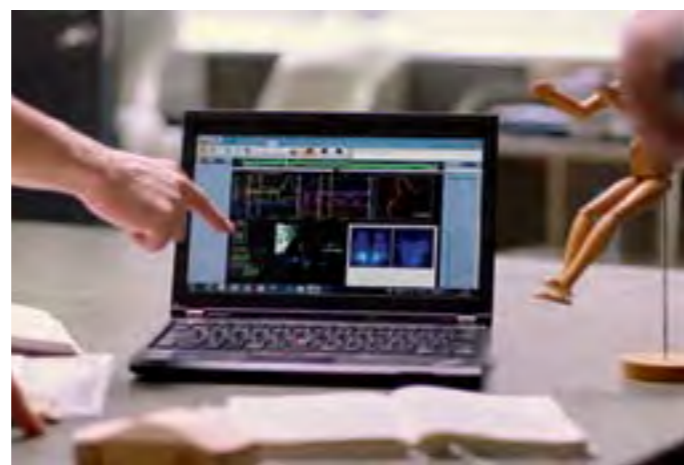
Spoločnosť Mazda prišla s odpoveďou na túto otázku. Je ňou unikátny systém personalizácie Mazda. Nobuaki Tabata, programový manažér divízie vývoja integrovaných systémov (Integrated System Development Division), a jeho tím si dali za cieľ vyriešiť skutočnosť, že väčšina vodičov reálne netuší, ako dosiahnuť pre seba najvhodnejšiu polohu pri jazde. Vďaka systému rozpoznávania tváre a špičkovej technológii poskytnú tento proces vhodné odporúčania na dosiahnutie maximálneho pohodlia aj bezpečnosti presne na mieru.

Pri vývoji každého vozidla Mazda bola optimálna poloha vodiča vždy kľúčovým prvkom. Výskumní pracovníci spoločnosti Mazda však nedávno zistili, že správnu polohu z hľadiska pohodlia, bezpečnosti a spoľahlivého riadenia vozidla dokáže nájsť menej ako 50 % vodičov. Riešením je systém personalizácie vodiča Driver Personalization.

Systém využíva kameru snímajúcu vodiča, ktorá umožní technológii odhadnúť fyzické parametre postavy. Keď vodič pomocou ovládacieho prvku manuálne zadá svoju výšku (tento krok sa vyžaduje len pri prvom nastavení), systém vypočíta a ponúkne najvhodnejšie umiestnenie danej osoby na základe polohy jej očí. Vodič má, samozrejme, možnosť prestaviť a upraviť polohu tak, ak si to želá.

Keď vodič vypne motor a odopne bezpečnostný pás, sedadlo a volant sa automaticky nastavujú do východiskovej polohy, aby mal vodič možnosť ľahšie vystúpiť z vozidla.

„Túto funkciu sme vyvinuli s využitím obrovského množstva údajov,“ objasňuje Tabata. „Hneď ako technológia rozpoznávania tváre identifikuje vodiča, systém na základe odhadu fyzických parametrov postavy dokáže navrhnúť, ako by sa mala nastaviť poloha sedenia. Je to ako koučovanie vodiča na základe skúseností výrobcu.“



A nastavenie dokonalej polohy pre jazdu je len začiatok. „Pomocou systému rozpoznávania tváre je pre toto vozidlo pripravených zhruba viac ako 100 personalizačných prvkov,“ pokračuje Tabata. „Ďalšími príkladmi sú individuálne nastavenia reprodukcie hudby, hlasitosti bezpečnostných upozornení a interiérového osvetlenia. Tie je možné presne vyladiť a upraviť zvlášť pre každého konkrétneho vodiča.“

Vďaka dômyselnej technológii rozpoznávania tváre prispieva spoločnosť Mazda k eliminácii stresu vodiča ešte pred začiatkom jazdy. Aj preto bude jazda vo vozidlách Mazda vybavených systémom Driver Personalization nielen bezpečnejšia, ale aj uvoľnenejšia a zábavnejšia pre všetkých.

-ma-

Optimalizácie bezpečnostných a zabezpečovacích systémov

Spoločnosť Mazda predstavila zlepšenia typov Mazda3 a Mazda CX-30 na rok 2024. Môžu sa pochváliť viacerými vylepšeniami vrátane prepracovaných lakov a modernizácií bezpečnostného systému a infotainmentu, ktoré prinášajú špičkové technológie a komfort priamo do rúk vodiča.

Mazda3 a Mazda CX-30 obsahujú štyri novo zlepšené prvky aktívnej bezpečnosti, ktoré spolupracujú na zaistení maximálnej bezpečnosti – pridanie upozornenia na nesústredenosť vodiča (Distracted Driver Alert), zlepšené nočné autonómne núdzové brzdenie (Autonomous Emergency Braking (AEB)), zlepšená presnosť systému inteligentnej asistencie rýchlosti (Intelligent Speed Assist (ISA)) a zväčšenie reakčnej rýchlosti systému adaptívneho tempomatu – Cruising & Traffic Support (CTS).

Obidva typy získali tiež dôležité modernizácie kybernetického zabezpečenia na ochranu pred IT hrozbami. Vďaka týmto modernizáciám bude vozidlo zabezpečené doposiaľ nevídaným spôsobom.

Posilnila sa filozofia zameraná na človeka prostredníctvom zlepšenia ergonomických úprav v interiéri. Medzi tieto modernizácie patria zdokonalená obrazovka a softvér infotainmentu, nahradenie existujúcich portov USB-A za konektory USB-C a mierna, avšak pôsobivá zmena usporiadania ovládacích prvkov v kabíne s cieľom optimalizovať jednoduché používanie. Ovládacie prvky na volante prešli aj miernou farebnou zmenou. Tmavší odtieň uľahčuje vodičovi čítanie označenia tlačidiel na angažované jazdné zážitky.



Vo výbave nechýbajú najnovšie funkcie infotainmentu Mazda Connect so zlepšenou smartfónovou funkčnosťou. Navigačné pokyny z aplikácií Apple CarPlay a Android Auto sa teraz dokážu zobrazovať na head-up displeji Active Driving Display, čo doposiaľ pri vozidlách Mazda nebolo možné. Táto funkcia zhrňuje bezpečnosť a komfort vodiča, umožňuje mu sledovať cestu a zároveň čítať dôležité navigačné informácie.

K dispozícii je už aj bezdrôtové prepojenie aplikácií Apple CarPlay a Android Auto, vďaka čomu je prepojenie smartfónu s vozidlom oveľa jednoduchšie ako doposiaľ. Modernizované typy disponujú bezdrôtovou nabíjacou plochou¹.

Zdokonalený 10,25-palcový centrálny displej umožňuje vodičovi jednoducho sledovať informácie v reálnom čase. Zobrazenie navigačnej mapy bude vďaka priehľadným rámkom displeja v širšom formáte.

Aktualizovaný navigačný systém už obsahuje funkciu online vyhľadávania bodov záujmu (POI), vďaka čomu sú výsledky vyhľadávania presnejšie, relevantnejšie a užitočnejšie. Medzi ďalšie zlepšenia patria aj zdokonalenie funkcií mapovania v teréne (mimo vozovky), ktoré spolupracujú s 3D gyroskopickým snímačom na presné vypočítanie polohy vozidla, a to aj v oblastiach s nekvalitným GPS signálom.

Mazda3 na rok 2024 je dostupná v príťažlivej farebnej ponuke karosárskych lakov, pričom do existujúcej palety pribudli nové farby – Ceramic Metallic a Zircon Sand.

-ma-

Na Rudolfa DIESELA nezabúdame a spomíname



Práve uplynulo 110 rokov od záhadnej smrti vynálezcu vznetrového motora, nemeckého inžiniera Rudolfa DIESELA. Zmizol v mori v noci z 29. na 30. septembra 1913, keď sa vydal z Antverp na cestu do Anglicka, kam však nikdy nedorazil. Zmizol z paluby lode Dresden a dodnes sa špekuluje, či jeho smrť bola samovražda, vražda a alebo nešťastná náhoda.

PÁR SLOV O VYNÁLEZCOVI

Rudolf Diesel sa narodil 18. marca 1858 v Paríži, kde sa jeho bavorský otec vysťahoval za lepším zárobkom. Vo svojich trinástich rokoch proti vôli rodičov sa mladý Rudolf Diesel odsťahoval ku svojej sesternici do Augsburgu v Nemecku. Tam absolvoval trojročnú kráľovskú živnostenskú školu, ktorá bola prípravkou na priemyselnú školu. V roku 1876 ukončil priemyselnú školu s výborným prospechom a to aj napriek tomu, že rodičia mu žiadnu finančnú podporu neposkytovali. Žil iba zo štipendia a privyrábal si vyučovaním francúzštiny.

Už v priebehu štúdia na priemyslovke sa Diesel zoznámil s valcovým pneumatickým zapalovačom, ktorý mu dal podnet k premýšľaniu o novom systéme zapalovania. Po skončení priemyslovej školy začal študovať na mníchovskej polytechnike, kde v tej dobe vyučoval teóriu strojov Carl Linde, ktorý zlepšil chladiace stroje a preslávil sa vynálezom na skvapalňovanie vzduchu.

Tento muž svojou osobnosťou na Diesela veľmi zapôsobil, podobne ako francúzsky fyzik Carnot. Zrejme pod vplyvom týchto významných osobností sa v Dieselovej hlave zrodil plán na vytvorenie najlepšieho tepelného motora. V roku 1879 mal 21-ročný Diesel vykonať záverečné skúšky na vysokej škole, ku ktorým sa dopracoval za pomoci rôznych štipendií a sebaodriekania. Nestalo sa tak, pretože ochorel na týfus a skúšky ukončil až 15. januára 1880. Bol to pre neho významný deň, lebo sa ukázalo, že bol najlepším študentom od založenia školy a k jeho dosiahnutému úspechu sa zhromaždil a blahoželal mu celý profesorský zbor.

ZAČIATKY TVORIVEJ ČINNOSTI

Po skončení štúdií Diesel nastúpil do Lindovej francúzskej továrne na výrobu ľadu. Vybral si ho sám Carl von Linde, ktorý už poznal schopnosti svojho študenta a navyše, jeho schopnosť hovoriť plynule francúzsky ako rodený Francúz.

Dieselovo úsilie však neprestalo smerovať k vynálezu nového tepelného motora a stále sa domnieval, že to možno dosiahnuť amoniakovým absorpčným motorom. Veľkým úsilím a investovaním peňazí zarobených vlastnou prácou sa mu podarilo tento motor uviesť do chodu. V poslednej chvíli však upustil od jeho predvedenia na svetovej výstave v roku 1889 v Paríži.

Aj napriek tomu, že polovicu života Diesel strávil v Paríži stále ho to ťahalo do Nemecka, kde očakával lepšie podmienky pre uskutočnenie svojich plánov.

Do Berlína prišiel Diesel v roku 1890 ešte stále s nádejou na amoniakový motor, ktorý bol však akýmsi druhom parného stroja, v ktorom sa namiesto vodnej pary využívala para amoniaku. Diesel sa však rozhodne nechcel vrátiť k pare a tým viac rástlo jeho nadšenie pre novú ideu, ktorá spočívala vo využití vzduchu ako zdroja kyslíka pre spaľovanie paliva v uzatvorenom pracovnom priestore valca. Tým, že Diesel predpokladal stlačovanie čistého vzduchu vo valci, mohol pracovať až s 8x väčším kompresným tlakom ako mal benzínový motor, bez nebezpečenstva vzniku detonácií. Tým jeho motor dosiahol podstatne väčšiu tepelnú účinnosť.

PRVÉ ÚSPECHY A SKLAMANIA

Diesel začal konať prípravy na podanie patentu s ideou nového druhu motora. Skôr než tak učinil, považoval za potrebné sa najprv rozísť s Lindeovou spoločnosťou, pretože boli nejas-

ností, či na základe starých zmlúv nemá táto spoločnosť nárok na všetky jeho vynálezy. Tieto obavy Diesela dlho znepokojovali, ale napokon boli priateľskou dohodou odstránené.

Konečne dňa 28. februára 1892 bol Dieselovi udelený nemecký patent číslo 67207 s názvom „Spôsob práce a druh usporiadania spaľovacieho motora“. Diesel predpokladal, že účinnosť jeho motora bude 70 až 80 percent a ďalej, že motor bude pracovať bez vodného chladenia. Dieslom stanovené princípy vyvolali ostrú kritiku mnohých učencov.

K najväčším Dieselovým odporcom patrila profesor Johannes Lüders, ktorý mu vytýkal, že bez dostatočného vedeckého vzdelania a nedostatočnej praxe sa pustil do riešenia veľmi ťažkej úlohy. Tvrdil, že zásluhu na vývoji vznetrového motora majú tí, ktorí umožnili Dieselovi robiť pokusy, ktoré pohltili na tú dobu fantastickú sumu peňazí, a to viac ako 400 tisíc nemeckých mariek.

Diesel si spočiatku ostré výpady svojich odporcov nevšimával a dokonca profesorom vytýkal ich knižnú múdrosť a taktiež to, že podľa nich vynaliezť znamená iba písať.

Len tak mimochodom, je azda vhodné poznamenať, že tieto kritické Dieselove slová by si mali zobrať k srdcu aj naši súčasní tzv. pseudovedci a tiež tí, ktorí ich v takýchto aktivitách podporujú a dokonca ich na základe tých aktivít hodnotia a posudzujú.

Našli sa však aj Dieselovi priaznivci, vrátane profesora Schrötera, riaditeľa továrne Deutz na plynové motory, Langeho a ďalších, ktorí Dieselove riešenia považovali za správne. Napokon sa riaditeľ Augsburských strojární, Henrich Buz nechal presvedčiť, aby tieto strojárne pokusný motor zostrojili. Týmto Diesel získal istotu a peniaze.

Prvý vyrobený motor bol bez chladiaceho vodného pláštá a bol najprv skúšaný so vstrekaním benzínu. Aj keď sa podarilo vstrekaný benzín vznietiť kompresnou teplotou, motor nechcel pracovať a silno strieľal do výfuku. Po rôznych úpravách dňa 18. 8. 1893 však začal motor pracovať. Už v novembri 1893 prihlásil Diesel druhý a zásadný nemecký patent číslo 82168, ktorý sa už priblížil motoru, ktorý bol neskoršie realizovaný. Patentom bolo chránené aj vstrekovanie paliva do valca stlačeným vzduchom. Tým bola úloha vynálezcu v podstate skončená. Motor spotreboval 250 gramov lampového petroleja za hodinu na výkon jedného koňa, čo bola na tú dobu skutočne obdivuhodne malá spotreba.

VÍŤAZSTVO A PREHRA

Od roku 1897 bolo v Augsburských strojárnach pod Dieselovým vedením vykonaných mnoho pokusov s ťažko zápalnými, ale cenovo dostupnými palivami, vrátane arašidového oleja, ktorý je predchodcom súčasných biopalív.

Vzhľadom na úspešnosť pokusov zmizol názor, že Dieselov motor môže spaľovať iba petrolej, takže motor začal byť považovaný za viacpalivový. V pokusoch sa pokračovalo až do roku 1900 na spoločné náklady Augsburských strojární a Kruppových závodov. Tieto pokusy stáli asi 600 tisíc mariek, avšak peniaze získané za licencie iným závozom uhradili túto sumu za niekoľko rokov po roku 1897.

Už v roku 1901 malo v Európe a v Amerike asi 30 závodov právo vyrábať Dieselove motory. Dieselovo úspešné podnikanie bolo často predmetom obdivu, ale aj závidosti. Mnohí tvrdili, že Diesel je len dobrým obchodníkom, ale určite nie je výborným inžinierom ani konštruktérom.

Život ukázal pravý opak tohto tvrdenia. Diesel bol znamenitým technikom, ale mizerným obchodníkom. Obchodoval zle, ale hlavne špekuloval, až sa ocitol na mizine a s ním celá jeho rodina. Skrátka, pustil sa do boja so životom a použil k tomu zbrane, ktoré neovládal.

OSOBNÁ TRAGÉDIA

V Anglicku sa rozhodlo o stavbe novej továrne na výrobu Dieselových motorov v meste Ipswich. Koncom septembra v roku 1913 Diesel vycestoval do Londýna, kde sa mal zúčastniť schôdze správnej rady a vysvätenia továrne. Diesel, Georg Careles a jeho šéfkonstruktér Alfréd Luckmann nastúpili dňa 29. septembra 1913 v Antverpách na parník „Dresden“ plávajúci do Harwichu v Anglicku.

Počas cesty sa u Diesela objavili zdravotné problémy so srdcom. Keď ráno loď pristála, Diesel sa neobjavil a pátranie po ňom bolo bezvýsledné. Všetci dospeli k záveru, že Diesel spadol z paluby do mora z neznámej príčiny, ktorá doposiaľ nie je a zrejme už ani nikdy nebude objasnená. Navždy zostane záhadou, či to bola nešťastná náhoda, samovražda alebo vražda. Všetky pokusy nájsť Dieselovo telo, boli bezvýsledné.

V miestach, kde bola údajne 10. októbra 1913 spozorovaná mŕtvoľa, ležia niekde v piesku na dne mora kosti vynikajúceho inžiniera a vynálezcu vznetrového motora, Rudolfa Diesela. Aj keď mu osud nedoprial užiť si slávu svojho vynálezu, o to väčšiu slávu po smrti mu už druhé storočie zabezpečuje doposiaľ neprekonateľný vznetrový motor. Vyššie uvedené skutočnosti len potvrdzujú ako ťažko prichádzal na svet vznetrový motor a aký ťažký a strastiplný bol život jeho vynálezcu, ale bol to život tvorivý a zmysluplný, aj keď nedôstojne ukončený osobnou tragédiou. Je prirodzené, že aj v súčasnosti to tvoriví a vynalievajúci ľudia nemajú na ružiach ustlané a preto stále platí výrok M. Gomolu „História je predobrazom súčasnosti a preto ju poznávajme, aby sme lepšie pochopili budúcnosť.“

Celkom na záver tejto spomienky na vynálezcu vznetrového motora Rudolfa Diesela pri príležitosti 110. výročia jeho úmrtia je iste dôstojné uviesť, že jeho osobným práním bolo, aby každý stroj vybavený vznetrovým motorom, bol viditeľne označený nápisom DIESEL. Toto jeho osobné želanie niektoré podniky akceptujú dodnes.

Z dostupných technických a historických podkladov spracovali:

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

Škoda - Hispano Suiza

Po prvej svetovej vojne hľadala Škoda Plzeň nový sortiment, ktorým by doplnila chýbajúcu náplň pre strojársku a zbrojnú produkciu. Vedenie plzeňskej továrne videlo nové pole pôsobnosti vo výrobe osobných automobilov. Vedenie spoločnosti sa rozhodlo pre kúpu licencie na výrobu luxusného šesťvalcového vozidla Hispano Suiza. Škodovácke závody (Plzeň) nemali skúsenosti s výrobou osobných vozidiel ani karosáreň a preto pristúpili v polovicu roka 1925 k fúzii s mladoboleslavskou automobilkou Laurin & Klement.

Prvý exemplár vozidla Škoda-Hispano Suiza prevzal 10. mája 1926 československý prezident Tomáš Garrigue Masaryk.

Išlo o uzatvorenú sedemmiestnu limuzínu, ktorú vyrobila plzeňská karosáreň Brožík. Kancelária prezidenta používala vozidlo desať rokov. Cez vojnu bolo uložené na zámku v Lánoch. Tam jeho stopy končia



„Hispánka“ z Plzne

Hispano Suiza bol mimoriadne kvalitný automobil, ktorý patril do najvyššej kategórie a mohol ľahko konkurovať i tým najznámejším automobilkám na čele s anglickým Rolls-Royceom. Tomu zodpovedala i cena. Šasi Rolls-Royce Silver Ghost stálo 1850 liber, zatiaľ čo šasi „Hispánky“ bolo až o 350 liber drahšie. Vozidlo malo pečať geniálneho švajčiarskeho konštruktéra Marca Birkigta. Koniec koncov, práve slovo „Suiza“ vzdáva hold tomuto šéfkonštruktérovi, ktorý v roku 1919 priviedol na svet v spoločnosti Société Française Hispano – Suiza, sídliacej neďaleko Paříža, hnaci jednotku pre vozidlo H6

na báze svojho slávneho leteckého agregátu. Motor H6 bol radový šesťvalec zdvihového objemu 6597 cm³ a výkonu 100 až 135 k. K zaujímavostiam patrilo zvislé umiestnenie ventilov v hlave valcov ovládané jedným vačkovým hriadelom, sedemkrát uložený kľukový hriadeľ hmotnosti 45 kg, zdvojené zapalovanie s dvoma sviečkami v každom valci a dva akumulátory. Za zmienku stojí široká aplikácia hliníka a detailné dielenské vypracovanie. Motor, ktorého valce plnil dvojité karburátory, bol natoľko výkonný, že na dosiahnutie brzdného účinku primeraného veľkej rýchlosti auta boli potrebné brzdy s posilňovačom na všetky štyri kolesá. Motor bol tak pružný, že rozjazd bol možný i na trojku, jednotka sa používala len pri parkovaní.

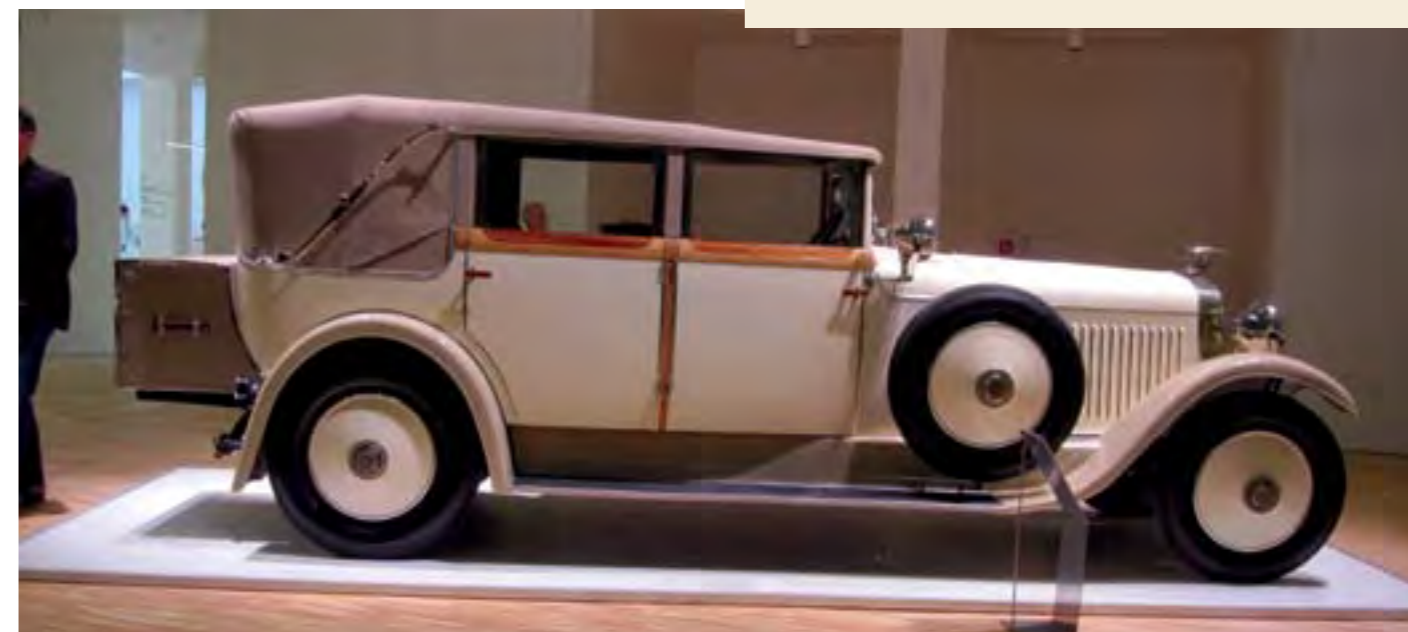
„Šoférska“ limuzína Škoda-Hispano Suiza dodaná v roku 1926 do Paříža Eugenovi Schneiderovi, významnému akcionárovi koncernu Škoda



Konštrukcia podvozku bola bežná. Obdĺžnikový rám a tuhé nápravy, odpružené poleiptickými listovými pružinami. Trojstupňová prevodovka prenášala krútiaci moment na zadnú nápravu. Prvé podvozky, asi 10 kusov, boli zmontované v Plzni z dielcov francúzskej produkcie. Vo februári 1926 získala Škoda Plzeň úradné osvedčenie, že vozidlo je na základe skúšok pripustené na verejné komunikácie. Prvý plzenský automobil Škoda - Hispano Suiza s oválnym podnikovým znakom Škoda na maske chladiča bol dokončený v máji 1926 a odovzdaný kancelárii prezidenta T.G. Masaryka, ktorému slúžil nasledujúcich 10 rokov.

▲ Škoda-Hispano Suiza s trojsedadlovou športovou karosériou postavenou pravdepodobne v Mladej Boleslavi

▼ V roku 1928 si Spolok československých rafinérií cukru objednal jedno vozidlo Škoda-Hispano Suiza. Karosériu vyrobila pražská karosáreň J.O.Jech. Ide o jeden z troch zachovaných exemplárov Škoda-Hispano Suiza



Do roku 1929 vzniklo celkom 100 exemplárov, z nich mnohé len ako podvozky, na ktoré stavali karosérie známe české karosárske podniky, najmä Brožík v Plzni a Jech v Prahe. Pravdepodobne 29 podvozkov bolo karosovaných v automobilke v Mladej Boleslavi.

Škoda - Hispano Suiza sa vyrábala do roku 1929. Posledné vozidlo postavené na plzenskom podvozku bolo odovzdané majiteľovi v januári roku 1930. V Barcelone sa vyrábali automobily Hispano Suiza do štyridsiatych rokov a vo Francúzsku zanikla výroba v roku 1934.

Škoda - Hispano Suiza H6 sa stala rýchlo symbolom prestíže vyššej spoločenskej vrstvy. Majiteľmi ďalších vozidiel boli napríklad ministerský predseda Antonín Švehla, riaditeľ živnostenskej banky Dr. Jaroslav Preiss, viceprezident Škodových závodov a majiteľ zbrojoviek vo Francúzsku Eugene Schneider, Karel Loevenstein, riaditeľ Škodových závodov, knieža Lichnovský a mnoho ďalších priemyselníkov a príslušníkov šľachty. Zo sto vyrobených ich bolo viac ako 30 vyvezených do zahraničia. Dvadsať do Poľska, zvyšok do Nemecka, Maďarska, Ruska, Turecka a Argentíny. V zahraničí vozidlá Hispano Suiza francúzskej výroby vlastnil známy Ettore Bugatti či baron Rotschild. Cena automobilu v Československu začínala na hranici 190 000 korún a podľa vybavenia a typu karosérie sa mohla vyšplhať nad štvrt milióna. Len cena samotného podvozka s motorom stála 140 000 korún, čo bola cena 2 menších domov.



▲ Jedno z posledných vozidiel Škoda-Hispano Suiza, pravdepodobne karosované v pražskej továrni Aero technológiou Weymann

Súčasný vzhľad vozidla verne kopíruje stav v čase, keď Achile Varzi sa na ňom po prvýkrát pretekal na Veľkej cene Talianska v roku 1931.



Bugatti typ 54

Príbeh jednej bugatky

V druhej polovici dvadsiatych rokov vozidlá Bugatti jednoznačne dominovali na športovej scéne. Po tom, čo im na chrbát začali dýchať vozidlá Maserati a Alfa Romeo, začal Ettore uvažovať o niečom výkonnejšom. Výsledkom bol typ 54.

Po zavedení takzvanej voľnej formuly začiatkom 30. rokov, ktorá zrušila akékoľvek hmotnostné a objemové limity, sa Bugatti z časových dôvodov rozhodol siahnuť po 5-litrovom bloku z typu T 50. V roku 1931 prišiel s novým typom T 54. Vozidlo malo radový osemvalcový motor objemu 4972 cm³ s ventilovým rozvodom 2xOHC a výkonom až 300 koní. Legenda hovorí, že tento typ bol skonštruovaný za 13 dní. Prvé dva kusy boli podľa dostupných informácií skompletizované a pripravené pre Achile Varziho a Louisa Chirona na preteky Veľkej ceny Talianska, ktorá sa konala v septembri roku 1931 na okruhu v Monze. Mechanicky ovládané brzdy neboli adekvátne k rýchlosti, akú vozidlo dosahovalo a tiež väčšia hmotnosť vozidla si vyžadovala značnú fyzickú a duševnú námahu. To, spolu s rýchlym opotrebovaním pneumatík, vyvolaným veľkým prenášaným výkonom viedlo k tomu, že vozidlá boli dosť nebezpečné. A ako skončili „päťdesiatštvorky“ pri svojej premiére? Napriek tomu, že nemali veľké skúsenosti s týmto typom, Varzi sa umiestnil na tretom a Chiron na siedmom mieste. Továrňu stiahla oba automobily späť s tým, že ich upraví a pripraví na nasledujúcu sezónu.

Hýta

Mladé knieža Jiří Lobkowicz začal s pretekmi pod pseudonymom Hýta, keď mal 20 rokov. Prvé Bugatti typ 37 A si kúpil za 51 948 frankov 6. apríla 1929 cez pražského predajcu Ing. Valdemara Guta. O rok neskôr k nemu pribudol typ 35C, ktorý mu bol dodaný 26. apríla 1930 za sumu 95 000 frankov, 11. augusta 1931 Lobkowicz vymenil typ 35C za nový typ 51, za ktorý zaplatil 117 206 frankov. Tak sa stal jedným z najvýznamnejších zákazníkov značky Bugatti. Na jar 1932 sa Lobkowicz rozhodol pre vtedy najvýkonnejšie Bugatti typ 54. Ing. Valdemar Gut odhovárať Lobkowicza od kúpy tohto typu, že je ešte príliš mladý a neskúsený pre tak silné vozidlo.

Keď neuspel u Guta, skúsil to cez Elišku Junkovú. Tá vo svojej knihe píše: „Keď prišli do Prahy správy, že Bugatti chystá na sezónu nový typ s objemom 4.9 litra, prišiel za mnou Jiří s prosbou, aby som mu k tomuto vozidlu dopomohla. Boli sme teda spoločne v Mulhouse, kde sme sa mohli presvedčiť, ako je tento stroj strašne rýchly. Na štrassburskom okruhu som sa v ňom zviezla s Constantininom a dosiahli sme rýchlosť 232 km/h. Bolo zrejme, že tak silného divocha môže ovládať len skúsený krotiteľ.“ Napriek tomu si Lobkowicz postavil hlavu a 1. apríla 1932 vozidlo priviezli do Prahy cez švajčiarskeho agenta.

Bol to ten istý automobil, na ktorom len pár mesiacov predtým jazdil Achile Varzi.

Lobkowicz mal len niekoľko týždňov na to, aby sa s týmto vozidlom zoznámil. Stroj bol tak silný, že pri silnejšom pridaní plynu pneumatiky na zadných kolesách horeli. V tréningu sa mu dvakrát roztrhla prevodová skriňa, ale ani to ho neodradilo a 22. mája 1932 štartoval na okruhu AVUS neďaleko Berlína. Vozidlo dostalo štartovné číslo 38 a bolo lakované v československých národných farbách. Podvozok červený, predná kapota modrá a ostatná časť karosérie bola biela. Atmosféru pretekov opísal Miloš Kovařík v knihe „Vteřiny za volantem“ nasledovne: Silné stroje ručali ako besné zvieratá. Pohl spustil stopky a položil ich pred seba. Videl, že Jiří akoby váhal, potom pridral a začal predbiehať svojich súperov. Keď sa to stalo, musel ísť asi 200 km/h. Vozidlo vytlačila odstredivá sila z dráhy a havaroval. Zranený Lobkowicz bol dopravený do nemocnice, kde pred očami svojej matky zomrel. V tej chvíli, keď Lobkowicz havaroval, sa Pohlove stopky zastavili.

Havarované Bugatti sa vrátilo na zámok Hořín. Po pohrebe Jiřího a smútočných obradoch Lobkowiczova matka, princezná Jozefína, obe bugatky darovala jeho najlepšiemu priateľovi Zdenkovi Pohlvi. To ale ešte nevedel, čo ho čaká. Jiří Lobkowicz ako dobrý a urodzený klient nemusel platiť za vozidlá ihneď. Tak tomu bolo aj pri type 54. Náhlou a nečakanou smrťou nastal problém, kto teraz zaplatí za Bugatti typ 54. Z nevyvetliteľných dôvodov Ettore faktúru poslal svojmu predajcovi v Prahe Ing. Valdemarovi Gutovi. Musela to byť riadne veľká suma, keď sa nakoniec museli na ňu zložiť spolu so Zdenkom Pohlom. Originál faktúry existuje a je na sumu okolo 40 000 frankov. Povráva sa, že skutočná suma bola niekoľkonásobne väčšia. Menšia cena na faktúre bola kvôli clu a dani.

Nasledujúce tri fotografie dokumentujú to isté vozidlo v rozpätí niekoľkých hodín



Pri detailnejšom pohľade na vozidlo je evidentné, že karoséria ma tri odtiene farby. Podľa všetkého pred odchodom na AVUS Lobkowicz nechal šasi nalakovať červenou, prednú časť kapoty modrou a zostatok bielou farbou



Jiří Lobkowicz v deň štartu....



...a tesne po nehode

Transformácia

Zdeněk Pohl z úcty k svojmu zosnulému priateľovi bugatku opravil a 27. apríla 1935 sa s ňou vrátil na súťaž do vrchu Jenerálka. Usúdil však, že auto je príliš silné a nebezpečné, preto sa rozhodol pre zmenu účelu. S požiadavkou na novú karosériu sa obrátil na známeho pražského karosára Oldřicha Uhlíka.



Zdeněk Pohl po oprave vozidla sa zúčastnil pretekov do vrchu na Jenerálke

Všetky indicie nasvedčujú tomu, že výroba novej dvojsedadlovej otvorenej karosérie vznikla na jar 1936. V zozname výkresov uvedených v knihe Oldřich Uhlík: Karosář/Coach Builder od Jana Králíka je pri roku 1936 uvedené len jedno Bugatti s poznámkou „športový voz“ bez bližšieho popisu. Hoci farebnú fotografiu z tohto obdobia nemáme, v literatúre sa píše, že vozidlo malo karosériu lakovanú v čiernej farbe a interiér bol v zelenej koži. Vozidlo dostalo evidenčné číslo Č-49.259, ktoré patrilo do okresu Poděbrady. Ako sa menil systém evidenčných čísel v povojnovom Československu, tak sa menila i „ešpé-zetka“ na bugatke. Auto ostalo v majetku Zdenka Pohla až do roku 1970. S pribúdajúcim vekom sa rozhodol vozidlo predať do zahraničia. V tom čase sa klasické vozidlá predávali zahraničným klientom prostredníctvom podniku zahraničného obchodu Artia so súhlasom Národného technického múzea.



Začiatkom roku 1936 Oldřich Uhlík vyrobil novú dvojsedadlovú karosériu



Z fotografie vidieť, že aj po zmene karosérie sa Zdeněk Pohl zúčastňoval súťaží

Komisia NTM na čele s Jaroslavom Hausmannom súhlasila s predajom s poznámkou, že vozidlo je neoriginálne. Išlo samozrejme o pomoc Pohlvi, ktorý bol po nehode na tom dosť zle. Vozidlo kúpil známy britský zberateľ Peter Hampton. Opäť len podľa ústnej informácie bola cena 28 000 dolárov. Koľko z toho dostal Pohl nie je známe, ale údajne si za to kúpil Fiat 500.



◀◀ To isté vozidlo fotené niekedy po roku 1952, keď došlo k zmene systému evidenčných čísel v Československu

Peter Hampton sa rozhodol, že vozidlu prinavráti pôvodnú karosériu a vozidlo odoslal prostredníctvom Raya Jonesa do USA. Len pred nedávnom sa objavila vo francúzskom časopise *Revue* dobová fotografia, podľa ktorej bolo vozidlo čiastočne rozobraté ešte v júni 1976 u Jonesa vo francúzskom Mentone. Novú karosériu v štýle pretekárskych bugatiek vyrobila spoločnosť Peel coachbuilding company a podvozok ako i ostatné agregáty zrekonštruoval špecialista na Bugatti Crosthwaite & Gardiner.

V roku 1993 zomrel Peter Hampton a Bugatti sa prostredníctvom aukcie dostalo k zberateľovi A. Koganovi. Ten ho vlastnil až do roku 2005, keď ho získal holandský zberateľ. Posledný, resp. v čase písania tohto článku už predposledný majiteľ nechal podľa dobových fotografií z roku 1931 vyrobiť novú karosériu.

V roku 2013 sa Bugatti T54 s podvozkom číslo 54201 opäť objavilo v ponuke na aukcii v Paríži. Už niekoľko týždňov pred aukciou masírovali médiá potencionalných kupcov. Znalecká cena 2,5 až 3,5 milióna eur. Či z vypočítavosti, alebo iného dôvodu, do aukcie sa nik nezapojil. Nakoniec sa predsa len záujemca našiel, ktorý sa dohodol priamo s predávajúcim. Podľa všetkého za cenu 2,2 milióna eur vozidlo získal jeden zo zberateľov na Blízkom východe.

◉ Bugatti typ 54 s číslom podvozku 54201 je jedným zo štyroch dochovaných exemplárov

◉ Len deväť kusov typu 54 bolo vyrobených v rokoch 1931 a 1932. Podľa dostupných informácií sa dochovali len štyri vozidlá.

◉ Vozidlo s číslom podvozku 54203, majiteľom ktorého bol Kaye Don, bolo poskladané z originálnych dielcov až v roku 1937 a v súčasnosti je súčasťou zbierky Bernieho Ecclestonea.

◉ Vozidlo s číslom podvozku 54205 po lordovi Howeovi má predĺženú karosériu typu roadster, vyrobenú v roku 1936 vtedajším majiteľom Bachelierom. Dnes vozidlo možno vidieť v zbierke automobilového múzea Louwman.

◉ Vozidlo s číslom podvozku 54210, patrilo továrenskému tímu. V roku 1950 pri vykladaní z lode vozidlo spadlo a značne sa poškodilo. Napriek tomu, že v továrni bolo vozidlo opravené, na podujatiach v Amerike sa objavovalo len sporadicky. Okolo roku 1970 bolo vozidlo zrenovované Rayom Jonesom.



Fotografia zachytáva Bugatti T 54 ešte s karosériou Uhlík v júni roku 1976 v Mentone

... a čo sa stalo s Uhlíkovou karosériou?

Tá dnes sedí na novom podvozku vyrobenom podľa originálneho typu 50. Bugatti Owners Club mu pridelil číslo podvozku BC-70 a vozidlo sa v plnej kráse nachádza medzi ďalšími vozidlami zbierky Petra Mullina. Aký osud čaká toto vozidlo, ale i celú zbierku, je otázne. Peter Mullin zomrel pred niekoľkými dňami, 20. septembra vo veku 82 rokov.

Pred štyrmi rokmi sa vozidlo predalo kompletne zreštaurované do zbierky Viessmann.

◉ Bugatti typ 54 s číslom podvozku 54201, označme ho Lobkoviczovo, napriek tomu, že bolo silne havarované, má najviac pôvodných mechanických častí. Dnes je v stave, aký malo vozidlo v roku 1931, keď na ňom po prvý krát pretekal Achile Varzi na Veľkej cene v talianskej Monze.



Lobkoviczovu bugatku bolo možné vidieť aj pred niekoľkými rokmi na stretnutí Bugatti v Čechách



◀◀ Zreštaurovaná karoséria Oldřicha Uhlíka je dnes na novom podvozku typu T 50 s motorom T 50 v zbierke Petra Mullina v Kalifornii

UltraContact NXT

Doteraz najdržateľnejšia pneumatika z výroby Continental, UltraContact NXT zvíťazila v kategórii „Trvalo udržateľný rozvoj/životné prostredie“ na šiestom švajčiarskom autosalóne, ktorý sa konal v závere augusta 2023.

S až 65 percentami obnoviteľných, recyklovaných materiálov a materiálov s certifikáciou hmotnostnej bilancie kombinuje nová letná pneumatika pozoruhodne veľký podiel trvalo udržateľných materiálov s maximálnou bezpečnosťou a výkonom. Všetky rozmery zároveň nesú najvyššie možné hodnotenie A v rámci štítku pneumatík EÚ z hľadiska valivého odporu, brzdenia za mokra a vonkajšieho hluku. Continental spustil výrobu pneumatiky v júli 2023.



-cl-

Šťastné a veselé... S MINIATÚRAMI NON PLUS ULTRA!

Skrátka: doteraz neprekonaní! Kde začať? Ako inak: pri modeloch mini automobilov vedúcej svetovej značky v M 1:87/H0 – HERPA. Aj značke BUSCH – v rovnakej mierke a špičkovej kvalite týchto miniatúr zo sveta automobilovej histórie a súčasnosti. Hoci svet pozná ešte mnoho ďalších...



Kuchynský sporák z čias pra-starej babičky, kedy býval po bábike naj-obľúbenejšou hračkou - dá s v ňom aj zakúriť (pod dozorom dospelých!) svetelnou sviečkou (Bodo Hennig, M 1:12, 125x75x63 mm - rúra do komína 85 mm)



Drevom vykurovaný kotol do kúpeľne z prvej polovice 20. storočia, zhotovený z nehrdzavejúcich originálnych materiálov, aké mala aj jeho predloha (Bodo Hennig, M 1:12)

▼ Aktuálny vianočný model HERPA 2023 – DAF XG s návesom v M 1:87/H0 (predloha by bola dlhá 15 m)



Svoje prvé mini-modely štyroch osobných cestovných automobilov predstavila HERPA na najväčšom Norimberskom veľtrhu hračiek sveta v roku 1978. Modely nákladných áut v roku 1980 - s vyklápacími kabínami, čo umožnilo uvidieť aj repliku motora. Verný vzhľad podľa predlôh a vynikajúce detaily vyvolali masový dopyt (slúžia aj ako reklamné darčeky automobiliek) – pre dospelých zberateľov! Komu by napadlo, že k vianočným pohľadniciam pribudnú - vianočné pozdravy na kolesách? Tak, ako ich



○ Herpa 2012



Stípkové izbové hodiny z čerešňového dreva (Bodo Hennig, M 1:12, výška 16 cm)



▲ Vianočný model lietadla HERPA (r.2016) – tipnite si, o ktorú predlohu ide...

▼ Časť letiska zo stavebnice HERPA: vyznačená plocha, budovy a lietadlá sú v M 1:500, vozidlá len statické atrapy...



Páči sa vám viac mini letisko pri dennom svetle, či za tmy - vysvietené? (Aj tu platí: dva je viac... ale skupiny svetiel sa dajú aj vypnúť)

vidno na obrázkoch... Aj so špičkovými figúrkami ľudí i zvierat značky PREISER – tie dokážu oživiť aj mini autíčka... Čím tento príťažlivý mini svet (dnes hlavne pre potešenie dospelých) nekončí ani po Vianociach... Vianočné motívy má HERPA aj na svojich modeloch lietadiel (nasledovali neskôr) – na rozdiel od iných výrobcov už nie zdobené lacnými obtlačkami, ale natrvalo kvalitnou potlačou. Aby informácie pre zberateľov boli z prvej ruky, od roku 1982 je tu jej podnikový časopis pre záujemcov o modely áut - MASS:STAB, od roku 1997 i pre záujemcov o modely lietadiel v M 1:160, 1:200, 1:300, 1:400, 1:500 (najväčšia časť) - ba dokonca v M 1:1000 – o nich informuje zas časopis WINGSWORLD. Oba vydáva 6x ročne, paralelne s textami v nemčine a angličtine, čím sa dá ľahšie preniknúť hneď k dvom cudzím jazykom... Jej značka vojenských modelov áut i lietadiel je HERPA MILITARY... Aktuálne je v ponuke 1500 modelov – vrátane nepotlačených, iba v bielom vyhotovení (plastové výlisky), určené pre tvorivých amatérov - aby si mohli dizajnérskou striekacou pištoľou vyzdobiť model sami. (Niektorí tým dokážu vyraziť dych aj samotnému výrobcovi modelov!). HERPA ročne vyrobí 4 milióny modelov oboch sérií CARS a WINGS (s pobočkami v Maďarsku a v Číne). V jej ponuke sú i statické modely lodí v M 1:1250 – dajú sa umiestniť aj do diorám menších mierok. Katalógy a prospekty noviniek vychádzajú v mesiacoch máj/jún a november/december – najnovšie sa začínajú presadzovať skôr podnikové videá na internete - aj s návodmi na montáž stavebnice...

▼ Dovoľte aj deťom, aby si toto hobby užívali s vami! Kadečo sa naučia – vaša spolupatričnosť sa upevní! Aj pri modelovom koľajisku (tu v M 1:87/H0)



Tajomstvo osvetlených autíčok v M 1:87/H0? LED-ky dlhé 1 mm, s priemerom 0,8 mm v rôznych farbách (...a plus transformátor sa napájam len 2V)



▲ Málo miesta pre mini autíčka a lietadlá v M 1:87/H0? Kto chce pohyb, vrtuľu roztočí stlačením gombíka - vďaka elektromotorčeku a minibatérii. (Žiadny strach: neuletí!)

▼ Žiadne predvolebné mlátenie slamy... (aspoň v M 1:87/H0 nie...) - dídžej Bobo je fakt in!





▲ Čaro motorizmu v miniatúrach: od najmenších - ako tieto dva mopedy HERPA v M 1:87/H0...



HERPA z franského Dietenhofenu (v Bavorsku) má aj vlastné múzeum...



▲ Jojo a Boba - žeby si ťukali na zdravie? Nešpekulujme ešte aj my - oceniť treba ich jemné spracovanie!

► Jeden z najznámejších: športový Mercedes-Benz 300 SLR Coupé z roku 1955 (CMC v M 1:18)



▲ ... po modelovo najdokonalejšie: ako tento pootváraný Horch, voňajúci pravou kožou v interiéri, detailnejšie sme ho tu už predstavili v minulosti!

„Ja som Omáčka, a toto pani Omáčková - dohromady dve nuly so slovenskými penziami“... predstavil sa mi už v auguste 2023 neznámy pár vo veľkopredajni potravín zahraničného (nielen potravinového...) obchodného reťazca. Po tom, čo som im poradil, kde presne nájdu hľadané korenie na Stehná a Krídelká... A dodal: beháme tu, a len kukáme, ako neštatisticky, zato naozaj, rastú u nás ceny potravín aj s infláciou... Slovo dalo slovo, a keďže tento pár si vzdor všeobecne známej situácii v našej spoločnosti dokázal udržať zmysel pre humor, počul som aj, že pán by si pod stromček želal tri grácie, kým jeho pani... aby jej muž už pred Vianocami kamsi sublimoval... a doma sa objavil až v roku 2024! Lebo ju desí, čo mu má uvariť a upiecť na Vianoce 2023 - hlavne, za čo? Takže neskôr, keď som čosi hľadal na fotenie v archíve, a narazil aj na tri grácie značky PREISER v M 1:22,5, napadlo mi, že tú blondínu hore-dole bez, s brunetkou v bikinách zelenej metalízy, aj s černoškou s výrazným belmóm očí, sediacu v podobnej zbroji, nalepím spoločne v trojici na umelý zelený trávnik... a keď tento manželský pár uvidím zas, pán a pani OO potešia tri grácie - dúfam, že oboch... Ale, zatiaľ sme sa nestretli - tri grácie som na trávnu nalepil, aj sme ich vyfotili. Takže ak tí dvaja čítajú najlepší motoristický časopis u nás, možno sa mi ohlásia sami... ak nie - ich chyba! Tak či onak: tri grácie sú tu! A viete, že slovo grácia sa používalo už v 19. storočí? Ako synonymum pre pôvab, ladnosť a eleganciu mladej ženy - vtedy tak do 25... Výraz tri grácie ale medzi ľuďmi meškal: začal sa používať až v 20. storočí, kedy sa grácie začali objavovať už aj hodne po päťdesiatke... Hoci už v rímskej mytológii išlo o tri bohyně, ktoré spájali pôvab, krása a milota... Kým div, že PREISER si dal aj na ich figúrkach osobitne záležať: dve z nich majú dokonca na rukách aj jednotlivé prsty! Asi, aby aj nimi spomínané vlastnosti demonštrovali ešte viac, no menej nápadne... Prítom svetovo takisto bezkonkurenčná značka PREISER ponúka svoje skvelé, ručne pomalované figúrky (až po zlaté gombíky na uniformách!) až v 19 mierkach! Pre architektov aj nepomalované - ako čisto biele výlisky. (Nepomalovanú pre všetkých iba jedinu: v M 1:500 - k modelom najmenších lietadiel HERPA). K nim ponúka aj už vyznačené plochy letísk, plus všetko, čo na nich postavili... (Sú medzi nami majstri, ktorí aj 500x zmenšené postavičky leteckého personálu dokážu pomalovať - neuveriteľne skvele!)



Hoci by sa mohlo zdať, že na najväčšom hračkársko-modelárskom veľtrhu sveta v bavorskom Norimbergu dospelým návštevníkom z tak obrovskej ponuky rôznych miniatúr a ich príslušenstva musia vyskakovať oči z jamiek, stalo sa už, že ešte väčší úžas ma ohromil v malom, no veľmi vkusnom obchodíku v historickej časti Viedne: vyhľadávané miesto so suvenírmi prekvapujúcej prítlačivosti, s nevidanými miniatúrami... Mňa na tento nečakaný zážrak len s dvoma parkovacími miestami pred obchodíkom, upozornila obrovská limuzína so šoférom, z ktorej elegantne vystúpila... naozaj dáma! Aby si tam kúpila... jediný suvenír! Zas... Aký to bol tentoraz, netuším - nepatriť sa dáme nakúkať spoza chrbta na to, čo drží v ruke... No pomohol mi sluch: želala si niečo... od istého Bodo Henniga! Dovtedy som toto meno ešte nikde nevidel, nepočul - ani na Spielwarenmesse vo východnej časti mesta Norimberg, kde vtedy budovali nové, impozantné výstaviisko



Funkčný gramofón B.H. - s mini diskočlánkom v podstavci po otočení kľuky zaznie dobový trháč... (jemne, bez množstva decibelov!)

na predvádzanie najlepších hračiek z celého sveta... Ani v jeho hrubom, no prehľadnom veľtržnom katalógu. Keď dáma odišla, s milým úsmevom poďakujúc mi za otvorenie vchodových dverí (držal som ich, kým nastúpila späť do jej limuzíny), nemenej milá a sympatická majiteľka obchodu mi prezradila, že pán Bodo Hennig (ročník 1924) je umelecky veľmi nadaný šikovný muž z ktorej si bavorskej dedinky, kde vymýšľa, navrhuje, aj sám vyrába - inšpirovaný stavebnicami domov pre bábiky v M 1:12 - svoje miniatúry - vrátane mini starozitností! A, že mi ukáže, ak chcem, čo napríklad... (pozrite si priložené obrázky na strane 119, aj prečítajte pri nich krátke texty k nim...). Objasním aj inú, menej známu zaujímavosť: prečo si domáci dodnes nemyslia, že Norimberg je odjakživa svetovým centrom hračkárkeho priemyslu - ak, skôr svetového obchodu s nimi... Hlavne od 19. storočia, kedy sem nemeckí výrobcovia hračiek z Erzgebirge/Rudohoria v Sasku (v Česku: Krušné hory), vo veľkom nosili v noši na chrbte doma vyrobené drevené hračky; i pomalované cínové figúrky. Aby sa z tohoto franského, už vtedy svetoznámeho mesta, dostali čím prv do vyspelých krajín vtedajšieho sveta - vrátane USA. Aj keď bolo známe, že v saskom Erzgebirge sa hračky začali po domácky rodinami vyrábať už v časoch, kedy im tamojší vrch Cínovec, bohatý na cínovú rudu, umožňoval vo veľkom z cínu odlievať do grafitových foriem najmä ploché cínové figúrky (menej náročné na množstvo použitého cínu), zato z oboch strán veľmi jemne gravírované: spredu aj zozadu - po najmenší detail! Tie vtedy vo svojich chalúpkach celá rodina až do noci, pri sviečke, pomalovávala z oboch strán tak, že si ich neskorší majitelia nimi mohli približovať im dovtedy neznáme svety - boli pre nich atraktívnejšie a užitočnejšie, ako čítanka v základnej škole - len tu a tam s bielo-čiernym načrtnutým obrázkom... Isteže: cínové figúrky si už vtedy zamilovali deti i dospelí - ako dnešné miniatúry, ktoré približujú nielen súčasnosť a budúcnosť, ale v bohatom počte i minulosť... aj ich vlastných predkov! Mimochodom, saské Erzgebirge nielen bolo kolískou najfajnovších drevených hračiek už v časoch, kedy svet ešte túžil po cínových figúrkach stamodiaľ, ale tie drevené aj neustále kultivoval - až do dnešných dní! Príkladom je manufaktúra - umelecká dielňa Günter Reichel z Pobershau, ktorá v roku 2019 oslávila - iba svoje 30. narodeniny. Pán G.R. si bol vedomý, že Vianoce sú nielen sviatky pokoja, ale aj lásky, a preto popri svojich anjelčkoch - ochrancoch logicky vsadil aj na... šibalov amor-



▲ Pastor a pôrodná baba (Günter Reichel)



Rádio, čo sa dá počúvať aj dnes - vďaka tenkým batériám-mini diskočlánkom (stačí jeden, vydrží dlho...)



▲ Pozor! - v hre je srdce človeka! Hoci s Amorkom majú mnohí všelijaké skúsenosti... Dôležité je, nepostaviť ho aspoň tu na hlavu - mohlo by sa stať, že čitatelia by si mohli pomýliť srdce... s najväčšími svalmi ľudského tela!

kov! Značný počet, rôzne situácie... Tu je foto síce len jedného (na veľkom srdci) - ale načo k tomu kopa zbytočných rečí ako pred voľbami? Kvôli lepšej predstave o jeho diele sme pridali aj dve pozemské bytosti: pastora a pôrodnú babu - v živote ľudí kadečo navzájom súvisí... Záverom aktuálne želáme každému dobrému človeku, aby bol pre neho nový rok 2024 nielen zdravý a prajný - ale aj jeho naozaj šťastný rok! Tým ostatným zas - aby sa polepšili... Nezabúdajme, že prirodzená hravosť človeka v nás pri tom môže pomôcť každému - nielen deťom či zberateľom takýchto úžasných miniatúr. Alebo, ak chcete: hračiek veľkej estetickkej i vzdelávacej hodnoty, schopných po mnoho generácií človeka opäť znova potešiť...

Hrdý bojovník

Jedine čo je stále, je zmena. Kým v minulosti to boli aj desaťročia, v dnešnej dobe ide už nie o dni, ale zmeny nastávajú doslova každú chvíľu. Víťaz ostatných volieb bol jasný a možné scenáre vlád tiež. Jedno je však zrejme. Volili občania, nie médiá a ich prognózy.

Podme si však teraz niečo porozprávať o ďalšom významnom rodákovi obce Predmier, o Jozefovi Ignácovi Bajzovi, ktorý sa tu narodil 5. marca 1755 v rodine Ondreja Bajzu a Barbory. Boli to asi zámožnejší roľníci, šoltýsi, ktorí za Márie Terézie a Jozefa II. stratili posledné zvyšky dávnych výsad, medzi ktoré patrilo aj dedičné richtárstvo. Tým klesli na úroveň ostatných poddaných. O mladosti Jozefa Ignáca Bajzu sa vie málo. Roku 1777 bol študentom teológie na známom viedenskom Pázmáneu. Viedenský búrlivý ideový kvas hlboko zapôsobil na mladého Bajzu. Ako teológ sa dostal pod vplyv tzv. viedenskej školy náboženských a cirkevných reformátorov. Ako zrelý uvedomelý osvietenec-jozefinista sa v osemdesiatych rokoch stal vášnivým stúpencom a propagátorom cirkevných a spoločenských reforiem Jozefa II.

Po skončení štúdií roku 1780 J. I. Bajza pôsobil ako kaplán pri kapitule v Trnave. Pravdepodobne už v týchto rokoch mal vypracovaný prvý rukopis knihy Rozličných wersuv – Epigramata slavonica, ktorý po peripetii s cenzorom v Bratislave, ho dal ústrednej komisii vo Viedni a bol vydaný s jej súhlasom. V roku 1783 požiadal Bajza o miesto farára v Dolnom Dubovom. Tu pôsobil dvadsaťdva rokov, ktoré boli literárne najplodnejšie. V Dolnom Dubovom pobudol do roku 1805, kedy napísal a tlačou vydal prevažnú časť svojich diel. V roku 1783 mu vyšiel prvý zväzok prvého slovenského románu René mládencia príhody a skúsenosti. Jeho fara nebola bohatá. Bajza, ako praktický a podnikavý človek obrábal farské polia vo vlastnej réžii a usiloval sa, aby jeho hospodárstvo bolo vzorom pre tamojších roľníkov. Postavil si aj menšiu pálenicu a z výnosov dokázal prevažnú časť svojich literárnych prác vydať vlastným nákladom. Potrebný pokoj k literárnej práci však nemal. Povahovo prudký a výbušný Bajza sa dostal do konfliktu so svojou cirkevnou vrchnosťou, ktorá zmarila dokončenie a vydanie jedných z jeho prvých diel. Do dlhých a vášnivých sporov o slovenčinu sa dostával aj s Antonom Bernolákom a Jurajom Fándlym. Akoby to nestačilo, do sporu sa dostával i s jeho patrónom, trnavským farárom a kanonikom a zároveň voleným vacovským biskupom, barónom Imrichom Perényim. Ako väčšinou, šlo o peniaze. V tomto spore provízor Štefan Kovács, hospodársky správca Perényiho majetku vo Farskom pri Trnave, bol akýmsi „zlým duchom“, ktorý od samého začiatku všemožne strpčoval Bajzovi život. Spor sa ťahal niekoľko rokov a dostal sa dokonca pred svetskú i cirkevnú vrchnosť. Formálne skončil pred konzistořiálnou radou generálneho vikára v roku 1796. Konzistorium v zásade rozhodlo v prospech Jozefa Ignáca Bajzu. Provízorovi Š. Kováčovi dokonca pohrozilo, že by pre ohováranie mohol byť volaný na zodpovednosť. Dolnodubovskému farárovi však odporučilo, aby sa viacej venoval duchovným ako svetským záležitostiam. Vďaka tomuto sporu sa vo vikariátnom archíve v Trnave a v archíve v Ostrihome zachovalo mnoho materiálov, ktoré objasňujú v akých podmienkach Bajza žil a tvoril, ako aj o jeho výrazných povahových vlastnostiach, kde sa javí ako prudký, sebavedomý a hrdý človek, ktorý bez ohľadu na prekážky ide za svojou pravdou. Keď sa mu provízor Kovács vyhrážal autoritou samotného arcibiskupa, Bajza mu z mosta doprosta, v maďarsky písanom liste, sebavedome napísal: „Nie som husár-



sky kôň grófa Battányiho, aby pán mohol na mne rajtovať.“ Tieto povahové vlastnosti Bajzu umožňujú bližšie pochopiť jeho vášnivú zranenosť v polemikách s bernolákovcami. V obvineniach tiež, okrem iného stálo, že pán Jozef Bajza, farár dubovský, je burič proti zemepanským právam a držbe a podnecovateľ poddaných, ktorým proti zemepánovi vyhotovoval sťažnosti. Je vraj farárom, ktorý sa zaoberá viac svetskými ako duchovnými vecami. Dokonca v obžalobe Kovács vznesol proti Bajzovi najhrubšie obvinenia, týkajúce sa jeho súkromného života. J. I. Bajza poprel, že by poddaných sám podnecoval alebo dokonca sám písal sťažnosti Dolnodubovčanov na stoličnú vrchnosť. Zároveň však síce zahalene, ale jasne zdôraznil, že nielen jeho kresťanskou, ale najmä farárskou povinnosťou je svoj ľud brániť proti akémukoľvek bezpráviu. Údajné zanedbávanie kňazských povinností odôvodnil Bajza literárnou činnosťou, do ktorej vstúpil ako nový, už moderný spisovateľ.

Po tomto, v zásade vyhranom spore, mal Jozef Ignác Bajza niekoľko rokov pokoj, možno až na drobnú aféru v roku 1800. Vtedy ho gróf Jozef Erdődy zažaloval opäť u jeho cirkevnej vrchnosti za to, že poľoval v jeho revíre. V tomto čase už začal Bajza chorľaviť. Často chodil do Piešťan, keďže ho trápila reuma. V roku 1805 požiadal cirkevnú vrchnosť, aby si mohol zmeniť faru s farárom v Prietrži pri Senici. Žiadosť zdôvodňoval chorľavosťou, veľkosťou farského hospodárstva a aj tým, že sa chce venovať literárnej činnosti v prospech slovenského národa a cirkvi. Po vyhovení jeho žiadosti, bol Bajza až do roku 1815 správcom fary v Prietrži, s pôsobnosťou aj pre susednú obec Osuské. Potom sa stal farárom v Zbehoch. V tej dobe už asi literárne netvoril. Roku 1828 bol J. I. Bajza vymenovaný arcibiskupom kardinálom Alexandrom Rudnayom za kávodníka kapituly v Bratislave. Tu vyše osemdesiatročný J. I. Bajza 1. decembra 1836 zomrel. Jeho telesné pozostatky uložili do kapitulskej krypty Dómu svätého Martina. Po sebe zanechal značný majetok 7223 zlatých, ktoré odkázal na dobročinné, predovšetkým cirkevné ciele.

Spolok svätého Vojtecha v roku 1933 odhalil Bajzovi pamätnú tabuľu s podobizňou od akademického sochára Jozefa Pospíšila. Žiaľ, doteraz sa nenašla verná Bajzova podobizňa a tak znázornená podobizňa je na základe známych črt Bajzovej osobnosti. Podobný osud stihol bustu J. I. Bajzu v Predmieri z roku 1975 od akademického sochára S. Bíroša z Bytče.

Keďže ide o posledné vydanie nášho časopisu v roku 2023, prajem Vám príjemné prežitie Vianoc, priatelia Potuliek, dúfajúc v stabilnú vládu, bez chaosu a že sa vojnové besnenie neprenesie aj na naše nádherné Slovensko, ale čím skôr skončí.

Otvor nový svet možností.

Plne elektrická Kia EV9.



Movement that inspires

Uvádzací balík PREMIUM



KIA CHARGE
NABÍJACÍ BONUS
AŽ DO 15 000 KM



DIGITÁLNY
KLÚČ SMART
CARD KEY



SERVISNÁ
PREHLÁDKA
ZADARMO

Skonstruovať auto s inovatívnym dizajnom je jedna vec. Ale skonstruovať auto, ktoré v sebe skrýva najnovšie technológie a pritom myslí na budúcnosť, to je už niečo úplne iné – to je plne elektrická Kia EV9. Objednaj si teraz novú Kia EV9 a získaj uvádzací balík PREMIUM, vďaka ktorému zadarmo získáš nabíjací bonus až do 15 000 km, digitálny kľúč Smart Card Key a servisnú prehládku.

Kia Sales Slovakia s. r. o.: Kombinovaná spotreba elektrickej energie a emisie CO₂ (WLTP): 21,0-24,4 kWh/100 km, 0 g/km. Obrázok je ilustračný. Uvitací balík PREMIUM obsahuje (i) Kia Charge nabíjací bonus až do 15 000 km. Odhadovaný nájazd až do 15 000 km je orientačný; (ii) Bezklúčový prístup a štartovanie vozidla pomocou digitálneho kľúča "Smart Card Key"; (iii) Prvá výrobcom predpísaná servisná prehládka v cene vozidla. Bližšie informácie získate u autorizovaného predajcu motorových vozidiel značky Kia alebo na www.kia.com/sk.



Úplne nové
CR-V
e:HEV
full hybrid

Nech je každý
deň výnimočný



Rezervujte si skúšobnú jazdu

Honda e:TECHNOLOGY

Zobrazený model je Honda CR-V 2.0 i-MMD full hybrid Advance vo farbe Canyon River Blue Metallic. Spotreba a emisie CO₂ podľa WLTP: 4,8 – 8,1 l/100 km, 110 – 183 g/km. Údaje pochádzajúce z výsledkov laboratórnych testov regulovaných EÚ sa uvádzajú na účely porovnania a nemusia odrážať skutočné skúsenosti z jazdy.