

MOT'or

Nová technika



Škoda Superb

PREDSTAVUJEME

Mercedes-Benz T, Mercedes-Benz Citan Tourer, Alfa Romeo MILANO, Hyundai TUCSON, Suzuki Swift, Kia Sorento, MINI John Cooper Works Countryman, Lexus LBX, Škoda Superb, Škoda Scala a Kamiq Monte Carlo, Toyota Hilux Hybrid 48V, Renault Master, Dacia Duster, Peugeot E-TRAVELLER, Ford E-Tourneo Courier, Toyota Professional



SUZUKI SWIFT

BUDÚCNOŠŤ POHONU AUTOMOBILOV JE (ASI) ELEKTRICKÁ
STROJÁRNE MALACKY
AUTONÓMNE RIADENIE ÚROVNE 3 V BMW 7

JANUÁR | FEBRUÁR 2024 | 2,00 €



Toto je Amarok

Nový pick-up od Volkswagenu

Spoločný cieľ: objaviť niečo nové.

Tie najlepšie dobrodružstvá zažívate spolu – s novým Amarok Aventura. Vďaka pohonu všetkých kolies 4MOTION a až šiestim voliteľným jazdným režimom vás a vašu rodinu bezpečne prevedie takmer každým terénom. Zaujme aj svojim exkluzívnym dizajnom a prémiovými prvkami, ako aj viac ako 25 voliteľnými asistenčnými systémami.

Ďalšie informácie nájdete na <https://www.vwuzitkove.sk/novy-amarok/highlights>



Už od **43 392 €**
s DPH

S výhodným financovaním
VW NEXT od **413 €***
mesačne s DPH



Úžitkové
vozidlá

* Reprezentatívny príklad – ponuka platí pre právnickú osobu. Modelový príklad financovania pre Amarok MT 2.0 TDI 4M TDI 125 kW v cene: 43 392,- € vrátane DPH, pri úrokovej sadzbe 8,99 %, dĺžke úveru 48 mesiacov, výške poskytnutého úveru 43392 € a pri 40 % akontácii (17356,8 €), s ročným nájazdom 10 000 km. Počet splátok je 48, prvých 47 splátok je vo výške 413,17 €, posledná splátka je vo výške 23 084,54 €. Splátka zahŕňa povinné zmluvné poistenie a havarijné poistenie. Spracovateľský poplatok je 0 % z financovanej hodnoty, RPMN vrátane poistenia 16,73 %. Celková čiastka k úhrade 59860,33 €. Uvedené sumy sú s DPH. Financovanie zabezpečuje spoločnosť VOLKSWAGEN Finančné služby Slovensko, s.r.o. Mesačná splátka sa môže zmeniť pri zmene ceny vozidla alebo aktuálnej úrokovej sadzby. Fotografie obsahujú aj voliteľnú výbavu, ktorá je dostupná za príplatok.



NEWMATEC 2024



KONFERENCIA O AKTUÁLNYCH A BUDÚCICH TRENDCH
V AUTOMOBILOVEJ VÝROBE A DOPRAVE

23. - 24. APRÍL 2024 | HOTEL PARTIZÁN**** | TÁLE

www.newmatec.sk

OBSAH

EKONOMIKA

Budúcnosť pohonu automobilov je (asi) elektrická4

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY

Exkluzívne tréningy jazdy10

PRÁVNÁ RUBRIKA

.....12

VYSKÚŠALI SME

Hyundai Ioniq 6 4x4 Premium	18
Kia Niro 1.6 GDi Plug-in Hybrid 6DCT Gold.....	20
Range Rover Velar D300 Dynamic SE.....	22
BMW 330e sedan	24
MG HS 1.5 TGI 6MT 2WD Elegance.....	26
Mitsubishi ASX 1.3 DI-T Mild Hybrid 7DCT Instyle.....	27
Lexus UX 250h FWD F Sport	40
Peugeot 3008 1.6 Hybrid4 300k e-EAT 4x4 GT	42
Alfa Romeo Tonale 1.3 Turbo PHEV 280k 6AT Q4 Edizione Speciale	44
Škoda Kamiq 1.0 TSI 81 kW 7DCT	46
Volkswagen ID.Buzz	48
Honda ZR-V e:HEV Advance	66
Alfa Romeo Stelvio Veloce 2.0 Turbo 280k Q4	68
Kia XCeed 1.5 T-GDi 7DCT GT-Line.....	70
Renault Arkana E-Tech engineered full hybrid 145	72
Mercedes-Benz GLA 250e.....	74

PREDSTAVUJEME

Mercedes-Benz T, Mercedes-Benz Citan Tourer.....	16
Alfa Romeo MILANO.....	28
Hyundai TUCSON	30
Suzuki Swift.....	32
Kia Sorento.....	36
MINI John Cooper Works Countryman.....	50
Lexus LBX	54
Škoda Superb	60
Škoda Scala a Kamiq Monte Carlo	76
Toyota Hilux Hybrid 48V.....	78
Renault Master	88
Dacia Duster	89
Peugeot E-TRAVELLER.....	92
Ford E-Tourneo Courier.....	93
Toyota Professional.....	96

TECHNIKA

Vízia hyperpersonalizovaného používateľského zážitku	35
Nová vstrekovacia technológia pre vodíkové motory.....	53
Desať miliónov vozidiel Mercedes-Benz so systémom núdzového brzdenia	87
Autonómne riadenie úrovne 3 bude v novom BMW 7	100



Hyundai Ioniq 6 4x4 Premium

HISTÓRIA MOTORIZMU

Strojárne Malacky	82
Volkswagen Golf IV.....	104
Historické vozidlá.....	110

MODELY

Svet v miniatúre

POZNÁVAME VLASTĽ

Potulky po Slovensku



BMW 330e sedan



Volkswagen ID.Buzz



Kia Sorento



Lexus LBX



Škoda Superb



Dacia Duster



Ford E-Tourneo Courier

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 Mlynek, 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 tlače,
Uzbecká 4 820 14 Bratislava,
tel. 02/54419906
e-mail: zahranicna.tlac@slposta.sk

Mediaprint Kapa a.s., oddelenie inej
formy predaja, tel.: 02/49893566,
02/49893563, 0800 188 826
fax: 02/3222256
e-mail: objednavky@ipredplatne.sk

prostredníctvom SMS:
pošlite správu s textom
OBJ na **0907/680680**,
vyplňte obratom zaslaný
objednávkový formulár,
odošlite ho na to isté číslo.

Kódy predplatného:
ročné - 51361,
polročné - 51362,
štvrtročné - 51364, Bratislava

ISSN 1336-4200

Číslo bolo zadané do tlače:
22. 12. 2023

Budúcnosť pohonu automobilov je (asi) elektrická

Skôr ako pred desaťročím, kým politici iba sondovali, či si môžu dovoliť masovo pretláčať elektromobilitu, som viackrát v článkoch uviedol, že „donekonečna“ spaľovať ropné produkty v motoroch áut nie je rozumné. Z ropy sa vyrába väčšina plastov, používa sa aj v stavbárskom, ba i farmaceutickom priemysle. Je teda príliš cennou surovinou na to, aby sme z nej ďalšie storočie vyrábali palivá do dopravných prostriedkov alebo tepelných elektrární. To isté platí aj o zemnom plyne, ktorý je významným zdrojom energie v teplárnach i elektrárnach, v menšom rozsahu aj v spaľovacích motoroch (napríklad mestských autobusov) – ale súčasne je nenahraditeľnou surovinou napríklad pre výrobu niektorých druhov priemyselných hnojív. Za najpravdepodobnejšiu vhodnú náhradu spaľovacích motorov v dopravných prostriedkoch som odjakživa považoval elektromotory. A keď ich začala Európska únia v rámci tzv. Zeleného údelu (Green Deal) pred pár rokmi vehementne pretláčať na úkor rýchleho zániku výroby áut so spaľovacími motormi, nepotešil som sa, ale naopak, dostal som strach! Termíny zámény pohonov šialené, spoľahlivých zdrojov elektriny na predpokladané počty elektromobilov málo. Spoliehať sa na vietor a slnko, ako plánuje vrchnosť Európskej únie, najmä v zime, to je ako míňať peniaze za výhru v športke v čase, keď ešte len idem podať tiket...



Je známe, že auto v rukách nezodpovedného vodiča je nebezpečnou zbraňou, ktorou môže ublížiť pri jedinom zlyhaní mnohým ľuďom. Tragický prípad, ktorý to potvrdzuje, sa stal nie tak dávno aj u nás. V októbri 2022 opitý vodič svojim autom vo veľkej rýchlosti vrazil do ľudí, prevažne študentov na zastávke

autobusov na Zochovej ulici v Bratislave. Piaty po náraze auta zomreli, dvadsiatich náraz zranil, z toho osemnástich ťažko. V Európe je v prevádzke okolo 300 miliónov áut, ich vodičov je ešte viac a našťastie, podiel veľmi nezodpovedných možno vyjadriť v tisícinách percenta. Nároky na kvalifikáciu vodiča, najmä

profesionálneho, sú veľké. Musí absolvovať pravidelné lekárske prehliadky, psychotesty, ak preváža nejaký nebezpečný náklad, musí mať za sebou špeciálne školenia. Úžitkové vozidlá majú zabudované tachografy, ktoré registrujú, či vodič neprekročil počas jazdy povolenú rýchlosť, či dodržiaval predpísané prestávky v jazde na odpočinok. Skrátka a dobre – naozaj dobre, nielen skrátka, vodiči veľkých úžitkových vozidiel musia mať slušnú kvalifikáciu pre svoju prácu a je aj dôsledne predpísaná kontrola ich kvalifikácie aj vykonávanej práce. Takto je zákonným spôsobom zabezpečené, že veľký a ťažký automobil ovláda odborne pripravený a osobnostne spôsobilý človek. Keby toho nebolo, cesty, po ktorých jazdia kamióny, by boli bojiskom, nie primerane bezpečnými dopravnými koridorami.

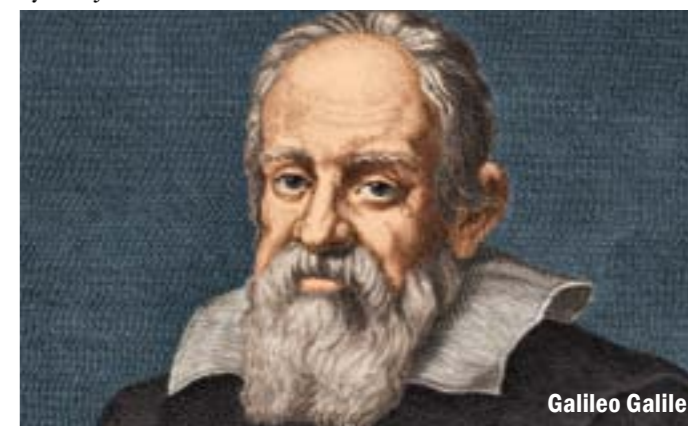


Odborné a osobnostné nároky na vodičov so zreteľom na bezpečnostné riziká spoločnosť akceptuje. Nebolo by rozumné požadovať od ľudí, ktorí sa hlásia do politiky, aby absolvovali rovnako prísne vyšetrovania a predkladali o nich potvrdenia? Žiaľ, v našej, ale aj v svetovej politike pôsobí veľa nekompetentných osôb, nespôsobilých vykonávať politické remeslo. Nie sú to osobnosti, ako by v politike mali byť, ale len ambiciózni ľudkovia, ktorí pre udržanie sa vo funkcii nerešpektujú ani ústavu, legislatívu si prispôbujú vo svojom, nie v celospoločenskom záujme. Neboja sa, že im niekto v priebehu volebného obdobia skontroluje „tachograf“ a odhalí, že mnohokrát prekročili povolenú rýchlosť, keď rozhadzovali miliardy eur, ktoré ich voličom nepriniesli žiadny prospech, len obrovskú škodu. Stalo sa to u nás a podobnú kvalitu má aj vedenie Európskej únie. Keby to tak nebolo, Európska únia, v ktorej žije asi 450 miliónov obyvateľov, by bola významným hráčom medzinárodnej politiky. Skúste zaloviť v pamäti, aký politický krok Európskej únie zmiernil v posledných desiatich rokoch napätie medzi štátmi, ktoré sú pre nás, členské štáty EÚ, dôležité napríklad pre zásobovanie surovinami. Rastie životná úroveň obyvateľov Európskej únie? Nie! Sú vytvorené predpoklady pre jej rast? Nie! Ekonomika Európskej únie nestagnuje, prepadá sa. Keby sa takto nezodpovedne správal za volantom vodič kamióna, ako sa správajú politici vo vedení viacerých štátov, či EÚ, už dávno by bol bez „papierov“. Dostal by aj veľkú pokutu, možno by niektoré jeho chyby polícia a prokuratúra dokonca prekvalifikovala z priestupkov na trestné činy a súd by ho poslal do väzenia. A čo naši i veľkoeurópski politici? Nanajvýš sa z vládnych stanú opoziční, o „vodičák“ neprídu, štyri roky nejakú prežijú – niektorí aj s dobrým poslancekým platom – a dúfajú, že v nasledujúcich voľbách presvedčia dostatočný počet voličov, ktorí ich znova posadia za volant štátu.

DEMOKRACIA V EÚ SA VYPARILA

Predchodcovia súčasných liberálov ešte pár málo rokov po tzv. nežnej revolúcii u nás často používali približne takto znejúci výrok: „Nesúhlasím s твоjim názorom, ale budem bojovať za to, aby si ho mohol slobodne prezentovať“. Jeho pôvodcom, ak sa nemýlim, je významný francúzsky filozof, dramatik a spisovateľ Voltaire, vlastným menom Francois Marie Arouet (1604-1778). Kto už bol začiatkom 90-tych rokov minulého storočia dospelý, možno si pamätá, že to bola dosť často frekventovaná fráza prezentátorov našej svetlej budúcnosti. Mladší by to iste našli, ak by mali chuť venovať čas štúdiu dobových mediálnych výstupov – čo sotva budú mať. Pravdaže, bolo by nerozumné bojovať za prezentovanie akéhokoľvek názoru akéhokoľvek človeka. Ale neumožniť vecnú diskusiu odborníkov s dlhodobou praxou napríklad o najvhodnejšej liečbe respiračnej choroby označovanej ako Covid-19, alebo o zmene klímy Zeme vo verejnom priestore umožňovať len šírenie informácií, že je spôsobená ľudskými aktivitami, najmä spaľovaním uhľovodíkových látok, tak to je už naozaj čisto návrat do doby náboženskej inkvizície.

Galileo Galilei (1564-1642), taliansky filozof, fyzik, matematik, astronóm, jeden zo zakladateľov súčasnej experimentálno-teoretickej prírodovedy, je verejnosti azda najznámejším pre výrok „**A predsa sa točí!**“. Mal ho vyriešiť potom, čo na súde v Ríme v roku 1663 odvolal svoje tvrdenia o tom, že Zem sa spolu s ostatnými planétami slnečnej sústavy otáča okolo Slnka. Keďže tvrdenie o otáčaní sa Zeme okolo Slnka, ktoré uviedol v knihe s názvom Dialóg, kde potvrdil rovnakú teóriu poľského astronóma Kopernika, na súde odvolal, stal sa vlastne kajúcnikom. Súd to zohľadnil. Aj keď mal ísť do väzenia, napokon svetská aj cirkevná vrchnosť súhlasili s krátkym a veľmi mäkkým, akýmsi domácim väzením. Na rozdiel od našich tzv. kajúcnikov nie je v historických prameňoch žiadna zmienka, že by sa Galileo za mierny trest musel vykúpiť aj udavačstvom. Nuž, pokrok veru nezastavíš, aj od kajúcnikov sa dnes vyžaduje viac.



Galileo sa za života nedočkal súdnej rehabilitácie. Vatikán vtedy trval na tom, že stredobodom vesmíru je Zem – preto sa okolo nej otáča aj Slnko. A trval na tom veľmi dlho – oficiálne uznal Kopernikove aj Galileove poznatky o pohybe vesmírnych telies, podržte sa, až v roku 1992!!! Inkvizícia v štruktúrach Európskej únie zrejme tak dlho neprežije, lebo sama Európska únia úžasne účinne pracuje na svojom zániku. Jej ďalší projekt – Green Deal – však prináša nešťastie nielen nám, „malým“, ale významne znehodnocuje aj akcie mnohých veľkých podnikov. A o peniaze ide, ako povedal jeden všeobecne známy český politik/ekonom, vždy až na prvom mieste. Kto sedí na veľkom ba-

líku akcií, povedzme nemeckého chemického koncernu BASF, s veľkou pravdepodobnosťou ho vypočujú minimálne nemecké médiá tzv. hlavného prúdu. Zo zdražovania energií pre domácnosti médiá nerobia drámu, ale zastavenie investícií spomínaného koncernu v Nemecku kvôli drahým energiám a ich presmerovanie do Kanady, USA a Číny, je už dôvod na uverejnenie niekoľkých analytických materiálov. Aj keď si Green Deal médiá ešte nedovolia priamo kritizovať, „medzi riadkami“ nespokojnosť s ním už presvitá.



EMISNÁ NORMA EURO 7

Pred odporom obyvateľstva aj priemyselných korporácií zdanelivo spoľahlivo zabezpečená realizácia Zeleného údelu (Green Deal) - od schválenia tohto monštruózneho projektu až po dosiahnutie „uhlíkovej neutrality“ najneskôr v roku 2050 - sa veľmi mierne otriasla na začiatku zimy 2022/2023. V podstate projekt dostal poriadnu ranu. Ale keďže médiá takmer vôbec nerozmazávali smradlavú kôpku - náhlivé oživenie odstavených uhoľných elektrární a hnedouhoľných baní, najmä v Nemecku - z ušľachtilosti cieľa Green Dealu v nosoch máš tešiacich sa zo skončenia kovidovej hitparády, to ani veľmi dlho nebolo cítiť. Pre drvivú väčšinu ľudí stále platí: Čo neprezentujú médiá, ako by neexistovalo. Vyskytli sa aj ďalšie „drobné“ problémy v realizácii tohto projektu, spomeniem len najnovší.

Európsky parlament 18. decembra 2023 oznámil, že v tento deň sa štáty Európskej únie a europoslanci dohodli na konečnom znení emisnej normy Euro 7. Z hľadiska emisií výfukových plynov zostáva kompromisne dohodnutá norma Euro 7 prakticky na úrovni súčasnej normy Euro 6. Pôvodný návrh normy Euro 7 predpisoval také prísne limity sledovaných zložiek výfukových plynov, že by sa už čoskoro autá poháňané spaľovacími motormi nemohli v EÚ predávať, teda ani vyrábať. Lahko si domyslieť, že udržateľnosť prevádzky štyroch finálnych výrobcov automobilov na Slovensku, i piatej fabriky vo výstavbe (Volvo), by bola v takom prípade ohrozená. Doterajšie štyri automobilky vyrábajú okolo milióna áut ročne - so spaľovacími motormi. Keby všetky vyrábané autá konvertovali na elektrické náboženstvo, nebolo by ich kde predávať. Záujem zákazníkov o elektromobily nie je dostatočný.

V Nemecku si od leta 2016 do 1. decembra 2023 obyvatelia aj podniky kúpili 1,43 milióna elektromobilov a takmer 805 tisíc áut s plug-in hybridným pohonom. Najmä vďaka štedrým dotáciám štátu, ktorý tieto predaje podporil sumou viac ako 10 miliárd eur. Pri zostavovaní tohtoročného štátneho rozpočtu však nemecká federálna vláda zistila, že aj keď stále myslí „na zeleno“, dotácie podporu predaja elektromobilov, ba aj fotovoltiky, bude musieť nateraz zastaviť. Nemecká ekonomika stagnuje, a aj keď sa na naplnení príjmovej strany nemeckého rozpočtu nezanedbateľnou čiastkou podieľajú aj peniaze prichádzajúce z nemeckých výrobných a finančných podnikov pôsobiacich v zahraničí, vrátane Slovenska, treba šetriť. A keďže súkromníci si elektroautá kupovali ako druhé alebo tretie auto do rodiny, bez dotácie si asi kúpia niečo lacnejšie, alebo zostanú pri autách, ktoré majú. Nemecko je najväčším európskym trhom pre elektromobily. Teraz predaj elektromobilov „poháňajú“ len zľavy z ich ceny poskytované automobilkami a predajcami. Od-

borníci preto predpokladajú, že tento rok počet v Nemecku predaných elektromobilov klesne najmenej o 200 tisíc kusov (vlani predali asi 470 000). Doteraz každé tretie „plne elektrické“ auto sa predalo práve v Nemecku, takže trhový potenciál áut s týmto pohonom v Európskej únii minimálne neporastie.

BLÍŽIA SA EUROVOLBY

Automobilový priemysel v Európskej únii poskytuje 13 miliónov pracovných miest, tvorí 7 % HDP. Keby vedenie EÚ trvalo na pôvodne vytýčenom tempe naplnenia Zeleného údelu a neposkytlo automobilovému priemyslu čas na regeneráciu, s istotou by o pár mesiacov významne ubudlo z možností zamestnania. Už dnes v Nemecku, ale aj v iných štátoch západnej Európy nespokojní pracovníci z viacerých hospodárskych odvetví štrajkujú. Keby začal významne kolabovať aj automobilový priemysel, bolo by nespokojných ľudí v uliciach ešte viac. Začiatkom júna budú voľby do Európskeho parlamentu (EP). Aj keď v západnej Európe majú podstatne väčší podiel obyvateľov ako máme my, ktorí nepochybujú o tom, že autá so spaľovacími motormi urýchľujú koniec života na našej planéte, myslia si, že okrem ženského a mužského pohlavia ich existuje ešte niekoľko desiatok a veria aj ďalším „zvláštnostiam“, keby zostali bez peňazí a možno aj bez strechy nad hlavou, asi by volili konzervatívne zmýšľajúcich poslancov. To by Európsky parlament s novými poslancami mohol ten skvelý Green Deal, poviem to jemne, prehodnotiť. Pozrieť sa na jeho význam pre občanov Európskej únie a prínos pre našu planétu. Teraz sa vedenie Európskej únie riadi najmä odporúčaniami odborníkov, akí sa pod vedením Klausu Schwaba stretávajú na pôde Svetového ekonomického fóra (WEF) pravidelne začiatkom roka v Davose. Na davoskej pôde nie sú žiadne pochybnosti o tom, že za súčasne „klimatické zmeny“ na Zemi - tento termín nenápadne nahrádza doterajšie „oteplenie“, môžu ľudské aktivity. A ešte gregajúce a prdiace kravy, ale aj to majú na svedomí ľudia, lebo keby nejedli bifteky a chudobnejší nemali v nedeľu na obed hovädziu polievku a z vareného mäsa fašírku, kráv by sa mohlo chovať podstatne menej. Pre súčasné vedenie Európskej komisie a najmä pre obyvateľmi EÚ nevolených hodnostárov Európskej komisie by bolo pohromou, ak by noví poslanci EP odhlasovali, že chcú počuť a vyhodnotiť aj názory vedcov, ktorí tvrdia, že súčasné klimatické podmienky na Zemi majú prírodný pôvod. Ak by im dali za pravdu, to by Zelený údel mohol začať veľmi rýchlo strácať chlorofyl. **Bol by to aj koniec elektromobilov?** Určite nie. Automobilky už do ich vývoja natlačili miliardy peňazí. Ale pri súčasných lítium-iónových batériách, ktorých výrobný reťazec - od ťažby surovín po montáž do auta a recykláciu na konci životnosti - nie je a asi nikdy nebude „ekologický“, už z tohto dôvodu to nie je vhodná náhrada za spaľovacie motory. Ak som dal článku nadpis „Budúcnosť pohonu automobilov je (asi) elektrická“, tak ani teraz, pri písaní posledných viet nemám dôvod ho meniť. Je však nezmysel, aby štát dotoval predaje elektromobilov. Aj preto, že na dotácie sa z daní skladajú aj obyvatelia, ktorí zarábajú tak málo, že si nemôžu dovoliť kúpiť a prevádzkovať ani staré auto, ktoré už malo dvoch-troch majiteľov. Takže tieto dotácie sú až nemorálne. Prečo som tvrdenie o elektrickej budúcnosti áut spochybnil slovom „asi“? Pretože kým sa niekomu podarí vyvinúť akumulátorové batérie s menšou hmotnosťou a veľkou energetickou hustotou vhodnú pre pohon automobilov, kým bude v regiónoch pre používanie elektromobilov dostatok elektrickej energie - dnes sú jej zdroje úplne nedostatočné - uplynie najmenej štvrtstoročie. A za ten čas možno niekto vynájde efektívnejší pohon, ako je elektrický.

Z domova

Jubilejný 600-milióny komponent z martinského závodu Volkswagen Slovakia

Martinský závod Volkswagen Slovakia dosiahol významný produktový míľnik. V druhej polovici októbra 2023 vyrobil jubilejný 600-milióny komponent. Po 23 rokoch od vzniku závodu sa ním stal kľbový hriadeľ. Súčiastka smeruje na zabudovanie do elektrického vozidla na MEB platforme do nemeckého Wolfsburgu.



„Ďakujem všetkým kolegom a kolegyniam, ktorí prispievajú svojím nasadením a dlhoročnými skúsenosťami k zachovaniu konkurencieschopnosti martinského závodu a svojou odbornou prácou úspešne posúvajú celé odvetvie smerom k elektromobilite, ktorá si vyžaduje nové produkty, ako aj nový prístup k udržateľnej mobilite i samotnej výrobe,“ uviedol pri príležitosti návštevy martinského závodu Wolfram Kirchert, predseda predstavenstva a člen predstavenstva pre technickú oblasť vo Volkswagen Slovakia. „Teší ma, že martinský závod úspešne nadväzuje na strojársku tradíciu tohto regiónu a náš kvalifikovaný odborný tím sa aktívne pustí do každej výzvy, ktorú so sebou v týchto náročných časoch prináša automobilový priemysel. Za to im patrí aj z mojej strany poďakovanie,“ doplnil Andreas Kiekel, vedúci martinského závodu.

Závod na výrobu komponentov pre prevodovky a podvozky v Martine patrí medzi najväčších zamestnávateľov v Turčianskej kotline. S príchodom elektromobility sa postupne rozvíja aj jeho portfólio a do výroby v posledných rokoch priebežne prichádzajú komponenty určené pre elektrické vozidlá. Sú nimi aj kľbové hriadele, ktoré sa začali v Martine vyrábať pred siedmimi rokmi, pôvodne pre vozidlá s konvenčným pohonom.

V roku 2019 však pribudli do portfólia aj kľbové hriadele pre elektrické vozidlá koncernu Volkswagen vyrábané na plat-

forme MEB. Doteraz bolo v Martine vyprodukovaných už viac ako sedem miliónov kľbových hriadelov pre automobily koncernových značiek Volkswagen, Škoda, SEAT a CUPRA.

Komponenty z Martina sú viac ako dve desaťročia súčasťou miliónov vozidiel po celom svete. Závod je súčasťou Volkswagen Slovakia a zároveň koncernovej spoločnosti Volkswagen Group Components. V regióne zamestnáva dlhodobo približne 800 ľudí. Vyrábajú sa tu komponenty pre prevodovky a podvozky ako ozubené kolesá, telesá diferenciálov, hriadele či synchronne krúžky. Všetka produkcia smeruje do koncernových závodov mimo Slovenska, kde sú slovenské komponenty montované do viac ako 60 typov vozidiel šiestich koncernových značiek (Volkswagen, ŠKODA, SEAT, Audi, Porsche a Volkswagen Úžitkové vozidlá). V tomto roku sa martinský závod intenzívne sústreďuje na štart sériovej výroby nového diferenciálu pre elektrické pohony. Vlni tu bolo vyrobených 20,5 milióna komponentov.

-vw

Obľuba celoročných pneumatík stúpa

Celoročné pneumatiky sú medzi slovenskými vodičmi čoraz populárnejšie - podľa prieskumu spoločnosti Continental sa na ne už teraz spolieha 12 percent motoristov a ďalších 39 percent nad ich kúpou uvažuje. Pre celoročné pneumatiky sa vodiči rozhodujú z celého radu dôvodov - od časovej úspory, spojenej s návštevou servisu pri prezúvaní, cez pripravenosť na akékoľvek počasie až po finančné aspekty.

Prezutie na celoročné pneumatiky je vhodné hlavne u vodičov, ktorí v priebehu roka jazdia menej a na kratšie vzdialenosti, a nedokážu tak efektívne využiť sezónne pneumatiky v rámci ich životného cyklu. Rovnako celoročné obutia ocenia motoristi, ktorí žijú v udržiavaných mestách mimo horskej oblasti a ktorí nejazdia do hôr za zimnými radovánkami.

Spoločnosť Continental si je tohto trendu medzi slovenskými vodičmi veľmi dobre vedomá, a preto do svojej ponuky zaraila novú generáciu celoročnej pneumatiky s označením Continental AllSeasonContact 2. Ide o druhú generáciu obľúbeného a prevereného radu AllSeasonContact.

Nové pneumatiky ponúkajú mimoriadne vlastnosti, ktoré sa prejavujú za zhoršených klimatických podmienok, a okrem toho prispievajú k menšej spotrebe paliva, a teda aj k menším nákladom na prepravu.



-cl-

Modernizované Volkswageny ID.4 a ID.5

Modernizované elektromobily Volkswagen ID.4 a ID.5 sú dostupné aj na našom trhu. Obidve elektrické SUV majú úplne novú generáciu infotainmentu a softvéru. Okrem toho majú verzie „Pro“ a „GTX“ nový systém pohonu. Kombinovaný dojazd podľa WLTP sa predĺžil pri priestranom SUV ID.4 na 550 kilometrov a pri SUV-kupé ID.5 na 556 kilometrov. Pozitívne je, že modernizované typy sa predávajú za nezmenenú základnú cenu ako ich predchodcovia.

Volkswagen v rámci evolúcie modifikoval aj ich kokpit. Obidva typy dostali úplne nový softvér najnovšej generácie, ktorý je výrazne rýchlejší a poskytuje viac funkcií. Na prístrojovej doske je väčší displej infotainmentu, vďaka tomu majú obidva typy sériovo nový systém infotainmentu Discover Pro s integrovanou navigáciou. Dotykové posúvače na ovládanie teploty dvojzónovej klimatizácie a hlasitosti infotainmentu pod dotykovým displejom sú teraz osvetlené.



Najdôležitejšou technickou zmenou pre všetky verzie ID.4 a ID.5 vybavené batériou 77 kWh (netto) je výkonnejší a efektívnejší systém pohonu. Modely ID.4 Pro a ID.5 Pro s pohonom zadných kolies majú elektromotor s výkonom 210 kW, o 60 kW väčší výkon ako doterajší výkonnejší motor verzii s pohonom zadných kolies. V každej situácii je dynamickjší, pretože aj krútiaci moment vzrástol z 310 na 545 Nm. Verzia ID.4 Pro 4MOTION s pohonom všetkých kolies s pôvodným elektromotorom na prednej náprave a novým zadným elektromotorom má celkový systémový výkon vyladený takisto na 210 kW, čo predstavuje nárast o 15 kW. Modely Pro a Pro 4 MOTION majú elektricky obmedzenú maximálnu rýchlosť zväčšenú na 180 km/h (predtým 160 km/h).



Špičkové športové modely s pohonom všetkých kolies ID.4 GTX a ID.5 GTX majú odteraz s novým zadným elektromotorom systémový výkon zväčšený na 250 kW, čo predstavuje plus 30 kW. To sa prejavuje aj v oblasti jazdnej dynamiky, ktorú najlepšie dokumentuje. Modely GTX akcelerujú z 0 na 100 km/h za 5,4 sekundy, maximálnu rýchlosť majú elektricky limitovanú na 180 km/h. Základná verzia ID.4 Pure má pohon nezmenený – elektromotor s výkonom 125 kW a batériu 52 kWh (netto) a tým aj elektricky limitovanú maximálnu rýchlosť 160 km/h.

Na Slovensku sa modernizované modely ID.4 predávajú s uvádzacím bonusom 2000 € a ID.5 s bonusom 3000 €. Tento bonus sa vzťahuje na nové zákaznícke objednávky 31. 12. 2023 pre konečného spotrebiteľa (fyzickú alebo právnickú osobu) v počte jedného vozidla. Najlacnejší ID.4 Pure má s uvádzacím bonusom cenu od 40 990 €, najdrahší ID.4 GTX od 58 690 €. ID.5 Pro s pohonom zadných kolies a výkonom 210 kW je za cenu od 51 090 € a špičkový ID.5 GTX s pohonom všetkých kolies od 60 090 €.

-vw-

ORLEN posilňuje svoju pozíciu na slovenskom trhu

Medzinárodná sieť čerpacích staníc poľského petrochemického koncernu ORLEN na Slovensku rýchlo rastie. V tomto roku spoločnosť takmer zdvojnásobila počet svojich staníc a všetkých 90 staníc teraz funguje pod značkou ORLEN. Po dokončení rebrandingu sa ORLEN sústreďuje na rozširovanie nepalivovej ponuky a rozvoj distribúcie alternatívnych palív. V pláne je aj ďalšie zväčšovanie počtu staníc.

„Efektívne posilňujeme značku ORLEN v celom regióne. Na Slovensku sme len za štyri roky vytvorili jednu z najväčších palivových sietí a čoskoro sa chceme zaradiť medzi troch najväčších prevádzkovateľov staníc v tejto krajine. Zameriavame sa aj na rozvoj elektromobility a plánujeme spustiť vodíkovú čerpaciu stanicu,“ povedal Daniel Obajtek, predseda predstavenstva medzinárodnej skupiny ORLEN.

Skupina ORLEN pôsobí na Slovensku od roku 2019. Ku koncu roka 2022 mala na Slovensku 50 staníc. V roku 2023 sa tento počet zväčšil na viac ako 90 aj vďaka akvizícii 37 staníc značky Slovnaft od spoločnosti MOL a Zákazníci môžu využiť aj sieť viac ako tridsiatich samoobslužných čerpacích staníc ORLEN Express, ktoré predstavujú lacnú alternatívu k lacnej konkurencii.

„Naším konečným cieľom je stať sa dvojkou na miestnom trhu,“ povedal Jan Suchocki, riaditeľ siete ORLEN na Slovensku.

Medzinárodná skupina ORLEN pôsobí vo viac ako 110 krajinách sveta a prevádzkuje viac ako 3000 čerpacích staníc v šiestich krajinách – na Slovensku, v Poľsku, Nemecku, Českej republike, Maďarsku a Litve. V júli skupina oznámila kúpu rakúskej palivovej siete Turmöl.

Skupina ORLEN vo svojej stratégii do roku 2030 predpokladá, že jej sieť čerpacích staníc bude pozostávať z 3,5 tisíc staníc.

-on-

Hodnota značky Allianz výrazne stúpla



Allianz – Slovenská poisťovňa získala aj za rok 2023 ocenenia v šiestich kategóriách súťaže finančných produktov Zlatá minca 2023. Absolútne prvenstvo získala v kategóriách poistenie zodpovednosti z prevádzky motorových vozidiel, havarijné poistenie, poistenie podnikania a poistenie zodpovednosti zamestnanca. Dve druhé miesta získala v kategóriách poistenie nehnuteľností a cestovné poistenie. „Naše produkty a služby neustále zdokonaľujeme a prispôbujeme požiadavkám našich klientov tak, aby sme im v náročných životných situáciách mohli čo najlepšie, najrýchlejšie a najefektívnejšie pomôcť. Tešíme sa, že odborná porota ich aj tento rok ocenila ako najlepšie na trhu,“ uviedla riaditeľka odboru komunikácie Allianz Lucia Strnad Muthová. O víťazoch súťaže Zlatá minca 2023 tentoraz rozhodovala 219-členná odborná porota so znalosťami a skúsenosťami z finančného trhu.



Získané ocenenia Zlatá minca 2023:

PZP zodpovednosti z prevádzky motorových vozidiel:

Moje Auto – balík Comfort

Havarijné poistenie: **Moje Auto – balík Max**

Poistenie podnikania: **Moje podnikanie**

Poistenie zodpovednosti zamestnanca:

Zodpovednosť zamestnanca za škodu

Poistenie nehnuteľnosti: **Môj domov**

Poistenie nehnuteľnosti: **Cestovné poistenie**

-az-

Na Slovensku majú kupujúci väčší záujem o kombi ako o hatchbacky a sedany

Jednotlivé typy karosérií odrážajú rôzne potreby. Niektorí vodiči uprednostňujú malé hatchbacky, zatiaľ čo iní siahajú po priestrannejších alternatívach, ako sú kombi alebo SUV. Prieskum, ktorý na Slovensku uskutočnila spoločnosť carVertical zaoberajúca sa analýzou automobilových dát, ukázal, že Slováci uprednostňujú väčšie autá a majú menší záujem o hatchbacky a sedany.

Najviac rozšíreným typom karosérie na Slovensku je kombi, na ktoré pripadá 41,6 % všetkých kontrol histórie vozidiel vykonaných spoločnosťou carVertical v roku 2023, pričom v roku 2022 tento podiel predstavoval 33 %.

Oblúbenosť hatchbackov zostala takmer na rovnakej úrovni: 21,4 % v roku 2022 oproti 21,5 % pre minulý rok.

Sedany sú na Slovensku tretím najobľúbenejším typom karosérie, ktorý vykazuje nárast zo 17,6 % v roku 2022 na 21 % v roku 2023.

Menej záujemcov majú aj vozidlá typu pick-up: ich podiel klesol z 1,6 % v roku 2022 na 0,8 % v roku 2023. Popularita vozidiel SUV sa v porovnaní s minulým rokom zmenšila najviac: z 15,7 % v roku 2022 na 9,4 % v roku 2023.

-cl-

Elektromobily sú rekordne lacné, jazdeniek je na trhu viac, ceny stagnujú

Záver roka aj vlni prial predajom ojazdených áut, dokonca viac ako kedykoľvek predtým v minulosti. Najväčší hráč na slovenskom trhu AURES Holdings, prevádzkujúci siete AAA Auto a Mototechna, dosahoval rekordné predaje, ktoré by sa do konca decembra mali priblížiť k magickej hranici stotisíc predaných vozidiel za rok (redakčná uzávierka tohto vydania bola skôr). Celkom bolo na slovenskom sekundárnom trhu v novembri 2023 inzerovaných rekordných takmer 60 tisíc ojazdených vozidiel, o 951 viac ako v októbri. Cenový medián mierne vzrástol – o 200 €, medián najjazdených kilometrov sa nezmenil (167 000), vekový mierne poklesol (9,6 vs. 9,5 roka). Vplyva to z analýzy celého sekundárneho trhu s jazdenými vozidlami, ktorú pripravili experti AAA AUTO, najväčšieho predajcu ojazdených vozidiel v SR.

Na slovenskom trhu bolo v novembrovnej ponuke o 902 áut so zážihovým motorom viac ako v októbri. V prípade „vznetových“ áut však inzertné servery medzi-mesačne ponúkli o 76 vozidiel menej. Čo sa týka počtu inzerovaných elektromobilov – na predaj bolo v novembri takmer 300 elektrických vozidiel s mediánom veku 2,7 roka a nájazdom 33 tisíc kilometrov, čo je o 53 áut viac ako v októbri. Zaujímavejšie sú však medziročné porovnania, kde sú nárasty oveľa výraznejšie. Svedčí to o tom, že trh s ojazdenými autami sa tento rok „rozbehol“ podstatne väčším tempom ako vlni. Zatiaľ čo v novembri 2022 sa na slovenskom trhu

ponúkalo 53 tisíc áut, tento rok to bolo o 7 tisíc viac. Medián veku sa nezmenil (9,6 roka), prakticky rovnaký zostal aj tachometrový nájazd (vlni 172 000 vs. 167 000 km).

Najzaujímavejším údajom je pokles cien inzerovaných elektromobilov. Zatiaľ čo v predposlednom mesiaci minulého roka bolo na predaj 143 áut do zásuvky s mediánovou cenou 50 990 € (vek 2,5 roka, nájazd 21 200 km), tento rok v novembri to bolo o 150 áut viac, teda 293 kusov a ich cena poklesla až o 18 900 € na 32 090 €. Mierne sa zväčšil medián veku z 2,5 roka na 3,6 roka a výraznejšie narástol aj počet najjazdených kilometrov z 21 200 km na 44 835 km.

Pri hybridných automobiloch, ktorých celkový inzerovaný počet na slovenskom trhu bol v novembri 451 kusov, nie sú cenové posuny také výrazné. Zlacenie siete nastalo, ale iba o 990 € na 25 490 €. A v tomto prípade mierne poklesol vek a počet najjazdených kilometrov (3,9 roka vs. 2,9 roka a 66 tisíc km vs. 45 tisíc km). Čo sa týka najponúkanejších typov, ich poradie je trvalo rovnaké. Na prvom mieste aj v novembri zostala Škoda Octavia (4396 kusov) s cenovým mediánom 7500 €, vekom 9,5 roka a nájazdom 200 000 km, nasleduje VW Passat (2008 ks, 9499 €, 8,9 roka a 210 000 km) a VW Golf (1947 ks, 6000 €, 11,8 roka, 195 000 km). Štvrtá je Škoda Fabia (1913 ks, 2700 €, 14,9 roka, 168 000 km), piata Škoda Superb (1713 ks, 16 175 €, 6,7 roka, 180 000 km).

-as-

EXKLUZÍVNE TRÉNINGY JAZDENIA



Spoločnosť Mercedes-AMG uskutočňuje exkluzívne jazdné podujatia už od roku 2007. Nadchýňajú zákazníkov na 15 trhoch. K nim patria napríklad Austrália, Čína, Japonsko a USA. Túto zimu, podľa programu AMG Experience on Ice, účastníkov podujatia čaká jedinečná skúsenosť na zamrznutom jazere Galtisjaure neďaleko Arjeplogu: na ľade s hrúbkou viac ako 60 centimetrov sú pripravené viaceré jazdné dráhy. Pevná nosná vrstva poskytuje dokonalý priestor na rozvoj citu pre jazdné vlastnosti, správanie sa vozidla pri brzdení a presnosť riadenia na zľadovatenej povrchu. Vrcholom je trať, ktorá kopíruje severnú slučku okruhu Nürburgring.

Účastníci vedení profesionálnym tímom si na vlastnej koži môžu vyskúšať dynamiku a výkon aktuálnych modelov Mercedes-AMG. Naučia sa bezpečne ovládať výkonné vozidlá. Okrem toho získajú podrobný prehľad o ich technológiách. Dôraz sa kladie aj na potešenie z jazdy na snehu a ľade v prírodnom prostredí švédskeho Laponska. Vozidlový park ponúka veľkú rozmanitosť a vďaka pohonu na všetky kolesá aj tú najlepšiu trakciu. Všetky podujatia zahŕňajú nocľah v exkluzívnom štvorhviezdičkovom hoteli so saunou a barom. Nechýbajú ani kulinárske špeciality a nezabudnuteľné vzrušujúce okamihy. Tie najkrajšie spomienky zachytí profesionálny fotograf.

TRÉNINGY JAZDENIA PRE ZAČIATOČNÍKOV AJ PRE EXPERTOV

Program AMG Experience on Ice pokrýva všetky úrovne skúsenosti a stupne náročnosti. Siahajú od začiatocích vodičov cez pokročilých vodičov až po skúsených expertov. V kurzoch PERFORMANCE a ADVANCED si účastníci môžu v rámci praktických cvičení rozšíriť svoje te-

oretické vedomosti o fyzike jazdenia. Tréningy v náročných jazdných situáciách okrem toho prehľbia schopnosť bezpečne zaobchádzať s výkonnými vozidlami. Podmienkou účasti na úrovni PRO sú skúsenosti získané na tréningu AMG ADVANCED alebo v porovnateľnom programe.

PONUKA AKO CELOK JE RÔZNORODÁ A ZOHLADŇUJE INDIVIDUÁLNE ÚROVNE TRÉNINGU:

- ▶ PERFORMANCE, 3 dni vo februári 2024, úroveň tréningu 1
- ▶ PERFORMANCE WEEKEND, 4 dni, február a marec 2024, úroveň tréningu 1
- ▶ PERFORMANCE PLUS, 3 dni, február 2024, úroveň tréningu 2, jazda v AMG Ice Taxi ako spolujazdec
- ▶ ADVANCED WEEKEND, 4 dni, január až marec 2024, úroveň tréningu 2, zlepšenie výkonnosti prostredníctvom analýzy údajov a videa, jazda v AMG Ice Taxi ako spolujazdec
- ▶ ADVANCED WEEK, 5 dní, január až marec 2024, úroveň tréningu 2, zlepšenie výkonnosti prostredníctvom analýzy údajov a videa, jazda v AMG Ice Taxi ako spolujazdec, účasť na pretekoch Race of Champions
- ▶ PRO, 5 dní, január až marec 2024, úroveň tréningu 3, zlepšenie výkonnosti prostredníctvom analýzy údajov a videa, jazda v AMG Ice Taxi ako vodič, účasť na pretekoch Race of Champions
- ▶ PRO PLUS, 5 dní, január až marec 2024, úroveň tréningu 4, individuálne obsadenie, zlepšenie výkonnosti prostredníctvom analýzy údajov a videa, tímová rallye, jazda v AMG Ice Taxi ako vodič, účasť na pretekoch Race of Champions.

Účastníci si v závislosti od podujatia môžu zlepšiť svoje zručnosti za volantom rôznych modelov AMG. Súčasťou portfólia je aj úplne nový Mercedes-AMG GT kupé.



PRVÝKRÁT V PROGRAME: G-CLASS WINTER EXPEDITION

Strhujúce dobrodružstvá, zimné prírodné divadlo, výnimočné ubytovanie: účastníci podujatia G-CLASS WINTER EXPEDITION za volantom ikonického terénneho vozidla budú objavovať Švédsko mimo vychodených turistických chodníkov. Štyri dni plné prekvapivých zážitkov na rozmanitých trasách medzi severošvédskymi mestami Arvidsjaur a Kiruna. Večer účastníkov pozývajú prvotriedne hotely, ktoré ponúkajú relax a zábavu. K vrcholom programu patria dynamické jazdné cvičenia, nocľah v ľadovom hoteli ICEHOTEL a výlet na snežných skútroch za tmy. Kulinárske spektrum siaha od recepcie so šampanským až po vynikajúcu večeru v gurmánskej reštaurácii. **Pozreli sme si cenník:** úroveň tréningu 1 vo februári (3 dni) je pre tých, ktorí sa do skupiny dostanú, za 2090 €, G-Class Winter Expedition stojí 9390 €.

-mg-

SLOVENSKÁ VERZIA

Aj keď okolo Vianoc boli teploty takmer jarné a v nížinách sa sneh krátko po napadnutí roztopil, do marca sa ešte možno nejakých zimných podmienok dočkáme. Takmer každý deň – bez ohľadu na ročné obdobie – sa dozvedáme, že niekto na našich cestách zahynul pri dopravnej nehode. A to aj vtedy, keď sú cesty suché. Príčinou je takmer vždy precenenie šoférskeho schopností vodiča, pôvodcu nehody, ktorý nedokázal udržať auto na ceste vo „svojom“ jazdnom pruhu. V šmyku prešiel vľavo do protismeru alebo vpravo cez priekopu – do stromu, do rokliny...

Sneh a ľad sú faktorom veľmi zhoršujúcim bezpečnosť premávky, ak sú na cestách. Ale môžu ju aj významne zlepšovať. Málokto rá autoškola má podmienky naučiť šoférskeho učňa správne reagovať na šmyk auta. Málokto rá slovenský vodič má možnosť odskočiť si do Švédska na zimnú kondičnú jazdu. Ale takmer v každom meste alebo dedine sa nájde voľná plocha s rozmermi aspoň 15x20 m, kde treba po napadnutí snehu „vyjazdiť“ cvičnú trať. Ak je malá a nemožno na nej vyznačiť trasu pre slalom, stačí vyznačiť aj pár metrov od jej okrajov obdĺžnikovú alebo štvorcovú trať s malými polomerami v rohoch. Keď je snehový podklad na vyznačenej trase riadne utlačený, pri nešikovnej zmene smeru v rohoch trate sa auto môže dostať do šmyku už pri rýchlosti menšej ako 20 km/h. Tých pár metrov medzi vyznačenou traťou a okrajom plochy pri takej malej rýchlosti zvyčajne stačí ako bezpečná „výbehová“ zóna.

Takáto akcia by mala mať „požehnanie“ od miestneho úradu, niekto by mal byť poverený jej vedením. Niekto by mal vedieť zúčastneným vodičom vysvetliť, ako reagovať na šmyk auta, aby ho vodič udržal v požadovanom smere. Vodiči prídu na trať vo vlastných autách, na trati je však vždy iba jeden. Ak sa niekto „nezmestí do kože“, jazdí tak rýchlo, že často využíva „výbehové zóny“, vedúci akcie ho za podpory ostatných vylúči zo skupiny. Preto je vhodné, ak takúto školu šmyku najprv vyskúša menšia skupina vodičov, ktorí sa dobre poznajú, s porozumením odstránia slabiny prvotnej organizácie akcie alebo trate a až potom priberú medzi seba ďalších vodičov.

Je veľmi rozumné, ak sa vodič prvý raz stretne so šmykom svojho auta na „cvičisku“ a nie na ceste. Ak sa naučí účinne šmyk zastaviť, hoci aj pri malej rýchlosti, a po viacnásobnom opakovaní to už bude robiť „automaticky“, je predpoklad, že ak dostane šmyk na ceste, nespánikári a udrží auto na bezpečnej trajektórii.

Vedenie mesta alebo dediny by malo takúto akciu podporovať, alebo ju dokonca aj organizovať, lebo život každého ich obyvateľa je dôležitý. Možno by bolo užitočné, keby ministerstvo vnútra vypracovalo manuál pre takéto amatérsky organizované školy šmyku a poskytol ho všetkým obciam a mestám.



Nerobíme si ilúzie, že sa takýto projekt rozšíri, pretože peniaze pre organizátorov nie sú, a dnes už je málo ľudí, ktorí robia niečo pre druhých nezištne, zadarmo. Tak na záver článku uvedieme aspoň dve jednoduché, ale v zime užitočné rady.

Na začiatku jazdy na rovnom úseku cesty, keď v tesnej blízkosti vášho auta nie sú iné vozidlá, mierne zabrzdíte. Ak auto bezpečne spomalilo, za rovnakých podmienok zabrzdíte prudšie. Tak sa presvedčíte, či povrch cesty nie je šmyklavý a môžete si dovoliť jazdiť zvyčajnou rýchlosťou.

Ak sa počas jazdy náhle zmení hluk prenikajúci do auta – zvyčajne je menší – môže to znamenať, že je povrch cesty namrznutý. Veľmi mierne uvoľnite pedál akcelerácie, veľmi, veľmi jemne pribrzdujte a pri podradovaní s ručne ovládanou prevodovkou jemne uvoľnite pedál spojky. Keď rýchlosť klesne na 40 – 30 km/h, s citom sľapnite na pedál brzdy. Ak je na ceste poľadovica, auto sa vtedy zmení na sane a takmer nespomaluje. Stačí však celkom uvoľniť brzďový pedál a odvalujúce sa kolesá pri veľmi jemnom pribrzďovaní budú opäť schopné spomaľovať auto, ak je to potrebné.

Následne zrýchlite na takú rýchlosť, pri ktorej dokážete bezpečne prechádzať zákrutami a správne reagovať na meniacu sa dopravnú situáciu. **Najmä udržiavať väčšie odstupy od iných áut.**

-red-



RADA ADVOKÁTA

Vážení čitatelia,
v mojom prvom článku v roku 2024 sa budem venovať problematike povinného zmluvného poistenia, konkrétne posudzovaniu regresného nároku poisteného voči poisťovní a otázke premlčania tohto nároku. Podrobné vysvetlenie danej problematiky môžeme nájsť v rozhodnutí Najvyššieho súdu Slovenskej republiky z apríla 2022, ktoré bolo publikované v Zbierke stanovísk Najvyššieho súdu Slovenskej republiky a rozhodnutí súdov Slovenskej republiky č. 3/2022.

V tomto prípade bola žalovanou poisťovňa a žalobcom poistený. Medzi žalobcom a žalovanou došlo k uzavretiu poistnej zmluvy, v rámci ktorej sa žalovaná zaviazala plniť poistné plnenie v zmysle ustanovení zákona o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla. Následne došlo k dopravnej nehode, v dôsledku ktorej došlo k úmrtiu osoby. Pozostalí si uplatnili svoj nárok na náhradu škody - nemajetkovej ujmy priamo voči žalobcovi ako škodcovi a tento bol právoplatným rozsudkom zaviazaný zaplatiť pozostalým sumu v celkovej výške 80 000 €, ktorú následne v ďalšom súdnom konaní vymáhal od svojej poisťovne.

Okresný súd ako súd prvej inštancie rozsudkom rozhodol tak, že žalovanej poisťovni uložil povinnosť zaplatiť žalobcovi sumu vo výške 80 000 € spolu s úrokom z omeškania a žalobcovi priznal voči žalovanej nárok na náhradu trov konania.

Súd uviedol, že poškodený môže náhradu škody spôsobenú prevádzkou motorového vozidla požadovať buď od poisteného škodcu alebo od poisťovateľa. V súvislosti s posudzovaním otázky, či náhrada nemajetkovej ujmy mala byť pokrytá povinným zmluvným poistením, konajúci súd vychádzal aj z uznesenia Ústavného súdu Slovenskej republiky z roku 2015, v zmysle ktorého vnútroštátne právo Slovenskej republiky prostredníctvom Občianskeho zákonníka umožňuje blízkym osobám obetí usmrtených pri dopravných nehodách priznať náhradu nemajetkovej ujmy, ktorá má byť krytá z povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla. Z dôvodu, že žalovaná poisťovňa neplnila náhradu škody za žalobcu, hoci škoda bola krytá uzatvoreným zmluvným poistením, bol súd názoru, že bezdôvodne sa tým s poukazom na príslušné ustanovenie Občianskeho zákonníka obohatila, nakoľko bezdôvodne sa obohatil aj ten, za koho sa plnilo, čo podľa práva mal plniť sám. Žalobca bol práve pre ten prípad, ak by bol povinný plniť náhradu škody spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, poistený u žalovanej poisťovne.

Voči tomuto rozsudku podala poisťovňa odvolanie s odvolacou námietkou, podľa ktorej súd prvej inštancie nesprávne právne posúdil právny titul, ako aj premlčaciu lehotu. Žalovaná namietala, že jej nie je zrejme, ako malo dôjsť na jej strane k bezdôvodnému obohateniu, keď žalobca plnil na základe právoplatného rozsudku a žalovaná ako vedľajší účastník v súdnom konaní nebola zaviazaná k žiadnemu plneniu. Krajský súd ako odvolací súd potvrdil rozsudok súdu prvej inštancie a zdôraznil, že pre posúdenie nároku žalobcu je potrebné vziať do úvahy konkrétny právny vzťah, z ktorého svoj nárok odvodzuje. Tým je poistná zmluva, predmetom ktorej bolo poistenie náhrady škody spôsobenej prevádzkou motorového vozidla, z ktorej plynie poistenému právo, aby poisťovateľ za neho poskytol poškodenému poistné plnenie. Žalobca bol síce zaviazaný rozhodnutím súdu k náhrade nemajetkovej ujmy pozostalým, neznamená to však, že neexistovala povinnosť plniť na strane žalovanej poisťovne, aj keď vystupovala v tomto konaní iba ako vedľajší účastník, nakoľko jej povinnosť plniť vyplýva priamo zo zákona.

Odvolací súd zdôraznil, že zákon o povinnom zmluvnom poistení stanovuje, že poškodený je oprávnený uplatniť si svoj nárok priamo proti poisťovateľovi, čo však nezabúva poisťovateľa povinnosti plniť poistenému, ak sám náhradu škody uhradí. Podľa odvolacieho súdu sa žalovaná bezdôvodne obohatila tým, že neplnila, čo mala podľa zákona a poistnej zmluvy plniť sama, resp. mala plniť namiesto poisteného.

Podľa odvolacieho súdu sa žalobca oprávnené domáhal od žalovanej, aby na základe citovaného rozhodnutia plnila za neho poškodeným. Žalobca totiž nemohol ovplyvniť, že poškodení neoznačili poisťovňu ako žalovaného, ale iba ako vedľajšieho účastníka na strane žalovaného v súlade s vtedy platnou právnou úpravou. Postavenie žalovanej ako vedľajšieho účastníka v citovanom konaní však preukazuje, že išlo o subjekt, ktorý mal právny záujem na výsledku konania a z toho mu vyplývali aj práva a povinnosti ako účastníkovi konania s tým, že konal sám za seba. Podľa súdnej praxe poisťovne mali právny záujem na víťazstve poisteného v sporoch o náhradu škody, ktorú zažalovaný spôsobil poistenému. Bolo tomu tak z dôvodu, že poisťovňa ako vedľajší účastník si bola vedomá svojej povinnosti plniť namiesto poisteného. Na základe uvedeného odvolací súd skonštatoval, že existovala povinnosť žalobcu plniť titulom náhrady škody voči poškodeným a na druhej strane existovala zákonná povinnosť žalovanej plniť za poisteného. Ak teda žalovaná neplnila, čo mala plniť podľa zákona a preukázaného nároku sama, došlo na jej strane k bezdôvodnému obohateniu. Nárok žalobcu nebolo možné posúdiť ako nárok na náhradu škody, keďže aktívne legitimovaným na uplatnenie nároku podľa zákona bol iba poškodený.

Odvolací súd poukázal na vývoj právneho názoru všeobecných súdov súvisiaci s judikatúrou Súdneho dvora, podľa ktorého je možné pozostalým obetí dopravnej nehody priznať nároky z nemajetkovej ujmy podľa Občianskeho zákonníka voči poisťovateľovi, teda táto nemajetková ujma je krytá povinným zmluvným poistením a zároveň zhodnotil, že súd prvej inštancie správne citoval uznesenie Ústavného súdu Slovenskej republiky, ktorý v rámci svojho odôvodnenia uvádza rozsudok Súdneho dvora z októbra 2013. Argumentoval tým, že aj keď ústavnému súdu neprislúcha zjednocovať judikatúru všeobecných súdov, jeho názor vyslovený v predmetnom uznesení možno pokladať za názor vyššej právnej authority použiteľný v skutkovo obdobných veciach. Podľa neho je potrebné hľadieť na judikatúru, ktorá nezohľadňovala, že predmetom krytia povinného zmluvného poistenia je aj nemajetková ujma, za prekonanú, keďže súdy sú podľa hore uvedených rozhodnutí Súdneho dvora povinné pri uplatňovaní vnútroštátneho práva a najmä ustanovení právnej úpravy osobitne prijatej s cieľom vykonania požiadaviek smernice vykladať vnútroštátne právo v maximálnej možnej miere vo svetle znenia a účelu predmetnej smernice na dosiahnutie smernicou sledovaného cieľa. Zákon o povinnom zmluvnom poistení je teda potrebné vykladať „eurokonformne“.

Podľa odvolacieho súdu bolo pre posúdenie predmetného nároku podstatné, že právoplatnými rozhodnutiami súdov bolo rozhodnuté, že

došlo k zásahu do osobnostných práv pozostalých a bola im priznaná náhrada nemajetkovej ujmy v peniazoch, ktorá sa odškodňuje v rámci náhrady škody. Bolo nesporné, že za škodu zodpovedá podľa Občianskeho zákonníka žalobca, atribúty zodpovednosti musia byť splnené vo vzťahu k škodcovi, čo bolo v citovaných konaniach preukázané. Príčinnú súvislosť treba vidieť v tom, že poistná udalosť, teda dopravná nehoda zavinená škodcom, ktorý mal povinné zmluvné poistenie, neoprávnené zasiahla do chránených osobnostných práv pozostalých. Súd konštatoval, že poškodení v tomto prípade svoj nárok preukázali, pričom povinnosť žalovanej ako poisťovateľa plniť, vyplýva z osobitného zákona.

Proti tomuto rozsudku podala žalovaná poisťovňa dovolanie. Podľa jej názoru súdy nižšej inštancie nesprávne právne posúdili otázku charakteru vzťahu žalobcu a žalovanej, charakteru „nároku“ žalobcu proti žalovanej z titulu poistnej zmluvy, a s tým súvisiaceho posudzovania otázky premlčania takého nároku, ktorý je jednoznačne nárokom na poistné plnenie s objektívne stanovenou premlčacou dobou od momentu poistnej udalosti, ale až od momentu úhrady zo strany žalobcu (ako pri nároku na vydanie bezdôvodného obohatenia, pričom žalobca plnil to, čo mu bolo výlučne uložené na základe rozsudku). Poisťovňa argumentovala tým, že na základe rozsudku bol žalobca zaviazaný plniť a aj tak urobil, pričom ona ako žalovaná nebola zaviazaná k nijakému plneniu, ktoré by za ňu bol býval uhradil žalobca. Vyjadrila, že potom námietku premlčania vo vzťahu k žalobcovi je nevyhnutné posudzovať podľa Občianskeho zákonníka a podľa žalovanej došlo zo strany súdov nižšej inštancie k nesprávnemu právnomu posúdeniu začiatku a konca plynutia premlčacej doby. Na základe vyššie uvedeného dovolateľka navrhla, aby Najvyšší súd Slovenskej republiky napadnutý rozsudok odvolacieho súdu zmenil tak, že žalobu zamietne.

Najvyšší súd Slovenskej republiky po zistení, že dovolanie podala v zákonnej lehote strana sporu, v ktorej neprospech bolo napadnuté rozhodnutie vydané, skúmal, či sú splnené aj ďalšie podmienky dovolacieho konania a predpoklady prípustnosti dovolania. Po preskúmaní napadnutého rozhodnutia odvolacieho súdu, ako aj konania, ktoré predchádzalo jeho vydaniu, dospel najvyšší súd k záveru, že dovolanie žalovanej je prípustné a aj dôvodné, a preto rozsudok odvolacieho súdu i rozsudok prvoinstančného súdu v rozsahu napadnutom dovolaním zrušil a uznesením z apríla 2022 vec vrátil súdu prvej inštancie v zrušenej časti na ďalšie konanie.

Kľúčovou otázkou v predmetnej veci bolo, či právnym dôvodom pohľadávky žalobcu voči žalovanej je bezdôvodné obohatenie žalovanej na úkor žalobcu a s tým súvisiace právne posúdenie aj premlčacej lehoty, alebo ako uvádzala žalovaná, že nárok uplatnený žalobcom predstavuje právo vyplývajúce z poistného plnenia, a preto by sa pri posúdení námietky premlčania malo postupovať podľa úpravy, podľa ktorej pri právach na plnenie z poistenia začína plynúť premlčacia doba za rok po poistnej udalosti. Dovolací súd dospel k záveru, že súdy nižšej inštancie sa pri riešení týchto právnych otázok dopustili nesprávneho právneho posúdenia.

Z ustanovení Občianskeho zákonníka vyplýva, že pri poistení zodpovednosti za škodu poisťiteľ v prípade poistnej udalosti nahradí za poisteného škodu, za ktorú poistený zodpovedá škodcovi. Poisťiteľ teda podľa poistných podmienok preberá za poisteného povinnosť nahradit poškodenému škodu. Je len logické, že platí všeobecná zásada, že náhradu platí poisťiteľ poškodenému. Zaplacením náhrady škody za poisteného sa poisťiteľ nestáva zodpovednostným subjektom namiesto poisteného, ani nejde o prevzatie dlžoby poisteného voči poškodenému, ktorá mu vznikla zo zodpovednosti za škodu. Dôsledkom tejto skutočnosti je, že poškodený nemá priame právo na plnenie proti poisťovateľovi. Poškodený musí svoje právo na náhradu škody uplatniť voči tomu, kto za škodu zodpovedá, teda voči poistenému. Poisťiteľ potom plní poškodenému namiesto poisteného. Iba výnimočne má poškode-

ný priame právo na náhradu škody voči poisťiteľovi, a to vtedy, ak tak ustanovujú osobitné predpisy. Takýmto osobitným predpisom je napr. zákon č. 381/2001 Z. z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, ktorého aplikácia pre posúdenie vzťahu z poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla pripadá i v tomto prípade do úvahy.

Z povinného zmluvného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla má poistený právo, aby náhradu škody spôsobenú prevádzkou motorového vozidla hradil poisťovateľ priamo poškodenému, pričom poškodený má nárok uplatniť si právo na jej náhradu priamo voči poisťovateľovi. Poškodený pri škode spôsobenej mu prevádzkou motorového vozidla tak má právo uplatniť si jej náhradu voči zodpovednému subjektu - škodcovi, ale aj priamo voči poisťovateľovi. Z toho teda vyplýva, že poškodený má možnosť voľby, či si uplatní nárok na náhradu škody spôsobenej mu prevádzkou motorového vozidla iba voči škodcovi, či priamo voči poisťovateľovi z povinného zmluvného poistenia zodpovednosti škodcu za škodu spôsobenú motorovým vozidlom, alebo si svoj nárok uplatní voči obom týmto subjektom súčasne. Plnenie na náhradu škody mu však patrí len jedenkrát, teda plnenie jedného z týchto subjektov (poisťovateľ, poistený/škodca) spôsobuje zánik nároku na náhradu škody poškodeného voči druhému subjektu.

Vzťahy medzi škodcom, poškodeným a poisťovateľom navzájom je potrebné rozlišovať. Zatiaľ čo vzťah poškodeného a škodcu je vzťahom zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, tak vzťah medzi poisťovateľom a poisteným škodcom je vzťahom z poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovým vozidlom. Tento vzťah medzi poisťovateľom a poisteným škodcom je určený a vzájomné plnenie je limitované zákonnými i zmluvnými poistnými podmienkami, ktoré upravujú napr. do akých limitov je poisťovateľ povinný a komu plniť pri nastaní náhodnej poistnej udalosti, prípadne v akých prípadoch a do akého rozsahu si môže, ak za poisteného škodu nahradí, uplatniť poisťovateľ regresný nárok voči poistenému škodcovi a podobne. Vzťah poškodeného a poisťovateľa škodcu je vzťahom špecifickým, vyplývajúcim zo záväzku poisťovateľa z poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla voči poistenému škodcovi plniť náhradu škody priamo poškodenému, pričom poškodenému osobitný zákon o povinnom zmluvnom poistení dáva i priamy nárok voči poisťovateľovi na plnenie, ktorým mu bude táto škoda nahradená.

Povinnosť poisťovateľa plniť poistné plnenie priamo poškodenému, je teda záväzkom poisťovateľa voči poistenému (škodcovi) vyplývajúci z ich zmluvného poistného vzťahu, teda plní poškodenému, aj keď si tento priamo náhradu škody voči nemu neuplatní. Táto povinnosť mu vyplýva z poistnej zmluvy uzavretej so zodpovedným škodcom ako poisteným, resp. zo zákona o povinnom zmluvnom poistení. V prípade, že si poškodený uplatní priamo nárok na náhradu škody spôsobenej prevádzkou motorového vozidla voči poisťovateľovi, prípadne premlčanie tohto nároku sa posudzuje podľa rovnakej právnej úpravy, ako platí na premlčanie nároku proti osobe, ktorá škodu spôsobila. Premlčanie priameho nároku poškodeného na náhradu škody spôsobenej prevádzkou motorového vozidla voči poisťovateľovi, ako aj nároku na náhradu škody voči zodpovedajúcemu škodcovi sa posudzuje podľa ustanovení o behu premlčacej lehoty pri náhrade škody upravenej v Občianskom zákonníku. Nárok poškodeného na náhradu škody spôsobenej prevádzkou motorového vozidla voči poisťovateľovi a nárok na náhradu tejto škody voči škodcovi sa premlčujú samostatne. Poškodený preto v snahe predísť premlčaniu nároku si musí svoj nárok uplatniť voči každému povinnému subjektu včas. Uplatnenie nároku len voči jednému z povinných subjektov (napr. len voči škodcovi) neznamená uplatnenie nároku aj voči druhému povinnému subjektu (napr. voči poisťovateľovi).

Inšpirácia pre vás

EXPERT NA MLIEČNE DOBROTÝ



Automatický napeňovač mlieka Orava MF-402 mlieko ohreje aj napaní do nadýchanej peny, s ktorou si doma vyčarujete kávu, latte, macchiato či ľadové frappé so zručnosťou baristu. Pracuje v štyroch režimoch a pri ohreve mlieka doň môžete pridať aj granulované kakao i čokoládu v prášku, aby si na svoje prišli všetky maškrtné jazýčky. Deti si ho nebudú vedieť vynachváliť aj pre krásne napanené babyccino. MF-402 má ergonomickú rúkoväť na pohodlné uchopenie, šikovný zobáčik na precízne nalievanie a priehľadný vrchný kryt, aby ste mali mlieko aj penu pod kontrolou. OMC: 59 eur.

www.orava.eu

LEVANDUĽA PRI PROBLÉMOCH S ÚZKOSŤOU



Nespíte dobre? Cítite vnútorný nepokoj, úzkosť, nervozitu? Môže sa to podpísať na problémoch so spánkom. Čoraz viac ľudí si uvedomuje, že cesta z depresívnych nálad, úzkostných stavov a splní s pomocou chemických liekov skrýva riziko novej závislosti. Skúste to prírodnou cestou a využite silu bylín. Uvoľnenie a zníženie vnútorného napätia môže priniesť výťažok z levandule lekárskej v podobe rastlinného lieku. Esenciálny olej z tejto liečivej byliny obsahuje voľno predajné anxiolytikum **Lavekan**. K vnútornému pokoji a lepšiemu spánku pomáha svojim prírodným zložením. Rastlinný liek **Lavekan** na liečbu dočasných úzkostných stavov je bezpečný, nenávykový a voľne dostupný bez lekárskeho predpisu. O užívaní sa poraďte s lekárom alebo s lekárnikom a prečítajte si písomnú informáciu. www.lavekan.sk

STRIEBORNÝ ŠTÍT PROTI VÍRUSOM A BAKTÉRIÁM



Nosový sprej **COLDISEPT nanoSILVER** podporuje liečbu infekčnej a alergickej nádchy, zápalu dutín, účinne zvlhčuje nosovú sliznicu, podporuje jej regeneráciu a potlačuje pocit pálenia. Sprej na sliznici vytvára gélovú vrstvu, ktorá ju navyše chráni pred baktériami a vírusmi. Účinnou zložkou sú nanočastice koloidného striebra, ktoré obmedzuje rast baktérií. Extrakt z riasy *Chondrus crispus* (írsky mach) napomáha regenerácii podráždenej nosovej sliznice.

Zdravotnícka pomôcka **COLDISEPT nanoSILVER** nosový sprej je vhodná pre dospelých a deti od 6 rokov. Kúpite ju za odporúčanú cenu 11,10 € v každej dobrej lekárni a na www.coldisept.sk



Ak ste sa rozhodli vo svojom živote urobiť zásadné zmeny a vydať sa na cestu zdravia, psychickej pohody a chudnutia, vyskúšajte produkty značky **Prodietix**. Čerstvá a šťavnatá porcia energie s čistým zložením a perfektnou chuťou, bez vysokého obsahu cukru a tuku, to je **Prodietix Koláčik** s lesným ovocím. Vďaka poriadnej dávke bielkovín ide o perfektný spôsob, ako rýchlo doplniť energiu kdekoľvek a kedykoľvek. Táto sladká dobrotka je skvelou náhradou nielen vianočného pečiva. Doprajte si sladký koláčik ako od babičky.

www.prodietix.sk

Zo sveta

Hyundai a Iveco predstavili mestský autobus na vodík

Spoločnosti **Hyundai Motor Company** a **Iveco Group N.V.** predstavili na veľtrhu **Busworld 2023** (7. až 12. októbra) v Bruseli prvý vodíkový **IVECO BUS E-WAY H2**.

Tento nový elektrický autobus napájaný palivovými článkami na vodík je výsledkom vzájomného partnerstva, ktoré obe spoločnosti oznámili v marci 2022. **E-WAY H2** je 12-metrový nízkopodlažný mestský autobus. Je vybavený elektromotorom s výkonom 310 kW a pokročilým systémom palivových článkov, ktorý dodala **HTWO** - značka spoločnosti **Hyundai**, ktorá sa venuje vývoju vodíkových riešení a palivových článkov. Autobus má štyri nádrže s kombinovanou kapacitou pre 7,8 kg vodíka a jednu sadu 69 kWh akumulátorov od značky **FPT Industrial**, ktorá sa v koncernu **Iveco Group** špecializuje na techniku pohonu. Vozidlo ponúka za normálnych podmienok dojazd až 450 km. Autobus **E-WAY H2** umožňuje čerpanie vodíka a zároveň aj nabíjanie batérie. Tento hybridný koncept pohonnej jednotky, ktorý vyvinula spoločnosť **IVECO BUS**, na jednej strane optimalizuje spôsob nabíjania vozidla, a zároveň pomáha batérii a palivovým článkom dosahovať najväčšiu účinnosť a najdlhšiu životnosť.



IVECO BUS E-WAY H2 sa bude vyrábať v závodoch spoločnosti **IVECO BUS** v Annonay vo Francúzsku a Foggia v Taliansku.

-hi-

Fiat 600 Hybrid



Po oficiálnej prezentácii nového modelu **Fiat 600e** v areáli **Lingotto** 4. júla 2023 značka **FIAT** predstavila hybridnú verziu **Fiat 600 Hybrid**, ktorá sa začne predávať tohto roku. Hybrid predstavuje inteligentné a užívateľsky prívetivé riešenie pre čoraz širšiu skupinu zákazníkov. Hybridný pohon bude k dispozícii s dvoma verziami vybavenia, najexkluzívnejšej **Fiat 600 Hybrid La Prima** a najdostupnejšej **Fiat 600 Hybrid**.

Pohon mild hybrid, použitý v modeloch radu **Fiat 600 Hybrid**, je koncipovaný tak, aby poskytoval komfort v kombinácii s výkonnosťou. Vďaka svojej konštrukcii zabezpečuje, že spaľovací motor sa vypne pri jazde mimo mesta, keď pri ustálenej rýchlosti vodič úplne uvoľní pedál akcelerátora a vozidlo dobieha, „plachti“ bez pohonu, ako aj pri jazde zo svahu. Systém v týchto situáciách automaticky kompatibilne zohľadňuje požadovaný výkon a úroveň nabitia batérie.

Základom hybridného pohonu modelu **Fiat 600 Hybrid** je turbodúchadlom preplňaný zážihový trojvalec s objemom 1,2 litra, pracujúci v Millerovom cykle, ktorý dosahuje výkon 74 kW a svoj krútiaci moment prenáša na predné kolesá cez novú 6-stupňovú dvojspojkovú elektrifikovanú prevodovku. V prevodovke je integrovaný elektromotor s výkonom 21 kW, napájaný zo 48-voltovej lítiovo-iónovej akumulátorovej batérie. Do skrine prevodovky je integrovaný aj inverter, vďaka čomu má celý systém kompaktné rozmery. Dvojspojková prevodovka umožňuje automatický režim, ktorý sa ovláda tlačidlami na stredovej konzole, ale umožňuje aj ručné preradať páčkami na volante.

Elektromotor svojim krútiacim momentom podporuje spaľovací motor pri rozjazde a malých otáčkach, čím zlepšuje pružnosť, zabezpečuje plynulý rozjazd a bezprostrednú reakciu pohonu s harmonickým nárastom

výkonu. Okrem toho elektromotor pri spomaľovaní účinne rekuperuje – premieňa pohybovú energiu vozidla generovaním elektrickej energie, ktorou dobíja 48-voltovú batériu. Za normálnych jazdných podmienok systém mild hybrid prispieva k úspore paliva a emisií CO_2 až do 15 % oproti rovnako výkonnému spaľovaciemu motoru s automatickou prevodovkou.

Nový **Fiat 600 Hybrid** zrýchľuje z 0 na 100 km/h za asi 11 sekúnd. Po vypnutí systémom stop-štart v mestskej premávke spaľovací motor rýchlo a komfortne opätovne naštartuje pomocou štartovacieho generátora pripojeného drážkovaným remeňom.

Podobne pri rozjazde s elektrickým motorom sa pri potrebe väčšieho výkonu spaľovací motor plynulo naštartuje a pripojí do záberu. Elektrický pohon sa aktivuje pri jazde v meste rýchlosťou menšou ako 30 km/h, pričom dojazd je 1 km.

Výlučne elektrický pohon sa dá využiť aj pre funkciu plazenía – posúvania sa v dopravnej zápche (e-queueing), kedy sa vozidlo s aktivovaným režimom jazdy dopredu pomaly pohybuje po uvoľnení brzdového pedála bez použitia pedála akcelerátora.

-ft-

ROZŠÍRENIE PONUKY v segmente malých vanov



Či už ide o rodiny, milovníkov voľného času alebo živnostníkov: s pustením predaja ďalších modelových variantov malých vanov sa portfólio produktov divízie Mercedes-Benz Vans stáva ešte rozmanitejším. Napĺňa tak rôzne želania a potreby svojich zákazníkov. Všetky modely sú teraz dostupné u obchodných partnerov.



Trieda T a Citan Tourer si teraz možno objednať v dlhej verzii, ktorej dĺžka narastla približne o 42 centimetrov na hodnotu takmer päť metrov. Obidva varianty s dlhým rázvorom náprav budú vďaka tomu ponúkať ešte viac miesta v interiéri aj v batožinovom priestore. Či už na detské sedačky, množstvo batožiny a výbavu na aktívny víkendový výlet, alebo aj pre cestujúcich, na tovar a na pracovný materiál.

Modul Marco Polo, ktorý možno flexibilne namontovať a demontovať, je dostupný aj u obchodných partnerov. Vďaka nemu sa malé vany so štandardnou dĺžkou v okamihu premenia na kempingové mikroautomobily.

Mercedes-Benz Triedy T: vyhotovenie s dlhým rázvorom náprav a až siedmimi miestami na sedenie

Nový Mercedes-Benz T spája multifunkčnosť a veľkú ponuku priestoru s kvalitnou výbavou. Rázvor dlhej verzie je o 38,4 cm väčší ako pri štandardnej verzii. Okrem iného to prospelo aj vnútornému priestoru: zákazníci majú možnosť využívať tretí rad sedadiel s dvoma samostatnými sedadlami. To znamená, že dlhá verzia ponúka až sedem miest na sedenie. V porovnaní s modelom so štandardnou dĺžkou je druhý rad sedadiel v dlhej verzii vozidla namiesto zadnej lavice vybavený tromi samostatnými sedadlami, ktoré sú individuálne nastaviteľné



a majú výškovo nastaviteľné opierky hlavy. Druhý aj tretí rad sedadiel sú okrem toho mierne zvýšené a všetkým cestujúcim ponúkajú optimálny komfort, ako aj dostatočne veľký priestor na nohy. S cieľom maximálne flexibilného využitia interiéru sa všetky sedadlá v druhom aj treťom rade dajú individuálne posúvať a vďaka ich malej hmotnosti ľahko sklopiť a aj vybrať. Z dlhšieho rázvoru ťaží aj maximálny objem batožinového priestoru: v porovnaní so štandardnou dĺžkou vozidla sa zväčšil o 1270 litrov na hodnotu maximálne 3660 litrov.

Už sériová výbava dlhej verzie Triedy T zahŕňa okrem iného multimediálny systém MBUX s funkciou DAB, dotykovým displejom a integráciou moderného telefónu, multifunkčný volant s tlačidlami dotykového ovládania, klimatizáciu a štartovaciu funkciu KEYLESS-GO. Posuvné dvere na oboch stranách sa rozšírili na 83 centimetrov a umožňujú ešte ľahší prístup do oblasti druhého aj tretieho radu sedadiel. Okrem toho sú na výber aj dve línie výbavy. K vysokej úrovni bezpečnosti prémiového malého vanu Mercedes-Benz prispieva aj bohatá sériová výbava s asistenčnými jazdnými systémami, siedmimi bezpečnostnými vankúšmi. Myslelo sa aj na bezpečnosť najmenších cestujúcich: úchytka na montáž detskej sedačky podľa štandardu iSize s úchytkami detskej sedačky Isofix a Top Tether sa nachádzajú na krajných zadných sedadlách druhého a tretieho radu a na sedadle spolujazdca vpredu so systémom automatickej deaktivácie bezpečnostného vankúša spolujazdca. To znamená, že sedemmiestne vozidlo má celkovo päť príslušne vybavených sedadiel. Trieda T s dlhým rázvorom je dostupná od 28 732,80 € s DPH.

Flexibilne namontovateľný a demontovateľný kempingový modul priamo z výrobného závodu pre nové malé vany s trojicpou hviezdou

Prostredníctvom modulu Marco Polo sa Mercedes-Benz Triedy T, ako aj Citan Tourer so štandardnou dĺžkou v okamihu zmenia na kempingové mikroautomobily. Flexibilne namontovateľný a demontovateľný kempingový modul sa umiestni do batožinového priestoru príslušného vozidla, kde sa upevní pomocou upevňovacích ôk. Obsahuje sériovo montovanú posteľ pre dve osoby a na želanie aj kuchynskú jednotku s drezom a varič s plynovými kartušami. Na želanie možno doplniť aj chladiaci box, ktorý sa umiestni v kuchynskej jednotke. Medzi ďalšie voliteľné prvky výbavy patrí prídavný akumulátor, balík na spanie so zatemňovacími prvkami a vetracími mriežkami s ochranou proti hmyzu na okenné sklá, tašky na okná, ktoré možno umiestniť medzi stĺpik C a D, ako aj stôl a kempingové stoličky [3]. Stôl má dve rôzne



nohy, vďaka čomu ho možno postaviť vonku, ale aj upevniť v zadnej časti vozidla, čo je v tomto segmente novinka. Cena za modul Marco Polo začína na čiastke 3018,00 € s DPH.

Mercedes-Benz Citan Tourer s dlhým rázvorom ponúka široké možnosti využitia Citan je skutočný Mercedes-Benz medzi malými komerčne využitelnými vanmi. Kompaktné vonkajšie rozmery v kombinácii s bohatou ponukou priestoru a veľkým úložným objemom umožňujú všestranné využitie najmä v rámci mestskej doručovateľskej a obslužnej dopravy. Tourer v dlhej verzii ponúka ešte viac miesta na komerčnú prepravu osôb alebo na prepravu pracovného materiálu. V porovnaní so štandardným variantom sa rázvor náprav zväčšil o 38,4 centimetrov na hodnotu 3,10 metra. Väčší priestor prospieva aj cestujúcim: dlhá verzia vozidla je v druhom rade sedadiel sériovo vybavená tromi samostatnými sedadlami. Okrem toho možno do oblasti tretieho radu namontovať ďalšie dve samostatné sedadlá. Citan Tourer v tomto vyhotovení ponúka miesto až pre sedem osôb. Sedadlá v druhom aj v treťom rade sú nastaviteľné. Operadlá možno v prípade potreby úplne sklopiť a samostatné sedadlá možno vďaka ich malej hmotnosti ľahko poskladať. Citan Tourer s dlhým rázvorom je vďaka tomu ešte flexibilnejší a vhodnejší na rôzne účely v rámci komerčného využitia.



Citan Tourer má sériovo dvojice posuvné dvere, ktoré sú praktické najmä pri úzkych medzerách na zaparkovanie. Dvere sa na oboch stranách rozšírili na 83 cm. Úložný priestor je dobre prístupný aj zozadu: výška nakladacej hrany má hodnotu o niečo väčšiu ako 55 cm. Elektrická parkovacia brzda, ako aj zadné výklopné veko so zadným oknom sú súčasťou sériovej výbavy. Ako alternatíva k výklopnému veku sú k dispozícii dvojkrídlové dvere. Každodenné používanie vozidla uľahčujú aj mnohé odkladacie priestory a priečky. K pohode a bezpečnosti vodiča prispievajú voliteľné prvky komfortnej výbavy, ktoré sú známe zo segmentu osobných vozidiel, napríklad klimatizácia THERMOTRONIC, štartovacia funkcia KEYLESS-GO a široká ponuka moderných asistenčných jazdných systémov. Ceny začínajú na úrovni 27 900,00 € s DPH za dlhú verziu typu Citan Tourer.

-mz-

Hyundai Ioniq 6 4x4 Premium



Aerodynamický „streamliner“

Efektívny a nadčasový dizajn typu Hyundai IONIQ 6 s čistými, jednoduchými líniami a aerodynamickou formou je inšpirovaný konceptom Hyundai Prophecy EV. V ponuke je s dvoma kapacitami batérie 53 kWh (výkon elektromotora 111 kW) a 77,4 kWh (168 kW a 239 kW) a 3 stupňami výbavy - Family, Style a Premium. Vyskúšali sme Ioniq 6 vo výbave Premium s pohonom oboch náprav, verziu s batériou s kapacitou 77,4 kWh, s dojazdom 583 km (podľa výrobcu).



IONIQ 6 má mimoriadne malý koeficient odporu vzduchu – len 0,21, k čomu mu dopomohla aj jeho nízka predná časť či aktívne vzduchové klapky umiestnené vpredu. Podporou aerodynamickej účinnosti sú aj jeho zadný spojler inšpirovaný eliptickým krídlom s konštrukciou v štýle člna, ako aj úplné zakrytie podvozku, optimalizované deflektory a zmenšená medzera v podbehoch kolies. Ioniq 6 na rôznych miestach disponuje viac ako 700 okrasnými parametrickými pixelmi – sú na reflektoroch, zadných kombinovaných svetlách, predných spodných snímačoch, pri vetracích otvoroch a aj ako indikátor nabitia batérie. Na prednej aj zadnej časti vozidla je aplikovaný novo navrhnutý znak Hyundai „H“. Na bočné digitálne zrkadlá si je potrebné zvyknúť. Nežili sme sa s nimi celkom ani po týždni, napríklad pri cúvaní z parkovacieho miesta by sme dianie za vozidlom radšej sledovali v klasických zrkadlách. Napriek tomu, že obraz kamier je kvalitný za každého počasia. Kamery miesto vonkajších spätných zrkadiel sú v ponuke pre najvyššiu úroveň výbavy Premium za príplatok 1300 €.

Interiér pôsobí elegantne, celkovo jeho spracovanie je na vysokej úrovni. Pôsobí ako pohodlný osobný priestor, plný praktických funkcií a udržateľných materiálov, ktoré zvyrazňujú charakter ekologickej mobility a životného štýlu „ekoluďi“. Modulárna platforma E-GMP umožnila konštruktérom rozšíriť interiér vpredu aj vzadu a vytvoriť tak optimálny priestor pre nohy (ponúka úplne rovnú podlahu). Na predných dverách boli odstránené tlačidlá (po novom sa nachádzajú na stredovom tuneli). Modulárna prístrojová doska s dotykovou obrazovkou integruje 12-palcový plne dotykový displej infotainmentu a 12-palcový digitálny prístrojový panel. Poskytujú informácie o všetkých dôležitých dátach, nechýba aplikácia Apple CarPlay a Android Auto. Stredová konzola poskytuje praktický a veľký úložný priestor. Veľmi dobre vyzerá ambientne podsvietenie, reagujúce na rýchlosť vozidla. Na kožu potiahnutom vyhrievanom volante sa nachádzajú 4-bodové pixelové svetlá, ktoré počas nabíjania blikajú podľa toho, koľko chýba do celkového nabitia. Predné sedadlá sú veľmi pohodlné, elektricky nastaviteľné v 8 smeroch. Boli nielen vyhrievané, ale aj odvetrávané. Prijemný je aj head-up displej. Jazdu spríjemňujú kvalitná navigácia, automatická klimatizácia a výborný Bose audio systém.

Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú dve osoby s výškou okolo 180 cm. Ku komfortu im prispievajú výduchy ventilácie, vyhrievanie sedadiel, dva USB-C porty, laktová opierka s držiakmi na nápoje. Vyšší cestujúci budú pociťovať menší odstup hláv od stropu pre zväzajúcu sa strechu. Batožinový priestor ponúka objem 401 litrov a pod prednou kapotou sa nachádza ďalších 14 litrov. Vlastnosťou všetkých sedanov, teda aj tohto auta, je menší vstupný otvor do batožinového priestoru. Sedadlá sa dajú sklopiť, vďaka čomu možno prevážať aj dlhšie štíhle predmety. V kabíne sa nachá-



dza zásuvka 230 V. Pomocou konektora zasunutého do nabíjacej zásuvky vozidla možno napájať elektrické spotrebiče do výkonu 6,3 kW aj keď je vozidlo vypnuté.

Nami skúšaný Ioniq 6 poháňali dva elektromotory s permanentnými magnetmi, predný poskytuje výkon 73,9 kW a krútiaci moment 255 Nm, zadný 165,4 kW a krútiaci moment 350 Nm. Maximálny kombinovaný výkon tohto modelu je 239 kW a krútiaci moment 605 Nm. Elektrický pohon získava energiu z lítium-iónovej batérie s kapacitou 77,4 kWh (využitelná 74 kWh). Výrobca uvádza zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 5,1 sekundy, maximálna rýchlosť je obmedzená na 185 km/h. Vozidlo je s ohľadom na hmotnosť viac ako 2 t určené hlavne na komfortnú jazdu, ale vďaka výbornému podvozku možno nim prechádzať aj ostrejšími zákrutami celkom svižne. Krútiaci moment je vďaka elektropohonu k dispozícii od nulových otáčok, takže dynamika už od rozjazdu auta je vynikajúca. Vodič má možnosť zvoliť jeden z troch jazdných režimov –Eco, Normal a Sport, ako aj úroveň rekuperácie. Každý elektromobil sa najlepšie cíti v meste (papierovo má Ioniq 6 kombinovaný dojazd podľa normy WLTP 583 km).

Pri pokojnej jazde a „s ľahkou nohou“ na akceleračnom pedáli v meste a jeho okolí sa dá prejsť okolo 500 kilometrov s priemernou spotrebou elektriny 16,4 kWh/100 km. Na diaľnici (120 km/h) sa spotreba pohybovala okolo 20 kWh/100 km. Hluk v interiéri je veľmi dobre utmienený aj na diaľnici. Vozidlo je na ceste stabilné a i keď má tvrdšie pruženie, dobre si poradí s menšími nerovnosťami. Posádke poskytuje veľmi slušný komfort. Ioniq 6 možno podľa informácií výrobcu nabíjať: nabíjačkou DC 350 kW z 10 na 80 % za 18 minút, nabíjačkou 50 kW z 10 na 80 % za 73 minút, Wallbox, AC 11 kW z 0 na 100 % za 7 hodín.

Hyundai Ioniq 6 (77,4 kWh) s pohonom všetkých kolies vo výbave Premium sa predáva za 63 990 €. S doplnkovou výbavou, ktorou bolo vybavené skúšané vozidlo, cena vzrástla na 66 050 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

SYNCHRÓNNY ELEKTROMOTOR s permanentnými magnetmi, predný elektromotor – maximálny výkon 73,9 kW, maximálny krútiaci moment 255 Nm, zadný elektromotor – maximálny výkon 165,4 kW, maximálny krútiaci moment 350 Nm, maximálny kombinovaný výkon 239 kW, krútiaci moment kombinovaný 605 Nm, kapacita akumulátora 77,4 kWh (využitelná 74 kWh), dojazd na elektrický pohon podľa WLTP 583 km.

PREVOZY: jednostupňová prevodovka, pohon kolies prednej a zadnej nápravy.

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 225/55 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4855/1880/1495 mm, rázor náprav 2950 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1635/1644 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2095/2520 kg, objem batožinového priestoru 401 litrov.

PREVÁZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 185 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 5,1 s., kombinovaná spotreba elektriny 15,1 kWh/100 km.

Kia Niro 1.6 GDi Plug-in Hybrid 6DCT Gold



Stredne elektrifikovaný model obľúbeného Nira

Prvá generácia typu Niro mala premiéru v roku 2016, kedy sa automobilka naplno pustila do sveta elektrifikácie. Druhá generácia prišla v modernejšom „balení“, s vyspelými technológiami i pohonom. Novinka rozmerovo medzi-generačne narástla vo všetkých smeroch. Má dĺžku 4420 mm, šírku 1825 mm a výšku 1545 mm. Rázvor náprav oproti prvej generácii je dlhší o 20 mm, má 2720 mm. Kia zachovala ponuku troch motorizácií – hybrid (HEV), plug-in hybrid (PHEV) a plne elektrickú verziu (EV). Vyskúšali sme Niro s plug-in hybridným pohonom v strednom stupni výbavy Gold (v ponuke sú ešte dva stupne výbavy Silver a Platinum). Za metalický lak sa dopláca 590 €.



Zmenu prednej časti prináša najnovšia evolúcia kultového znaku Kia – „tigrej masky“, ktorá sa tiahne od kapoty nadol a do šírky až po predný blatník. Zaujímavým detailom je kontrastne nalakovaný panel na boku v mieste C- stĺpika, pod ním sa nachádza otvor pre smerovanie vzduchu prúdiaceho po boku auta, čo napomáha k malému odporu vzduchu (0,29 Cd). Zaujme výraznými reflektormi, vo výbave Gold reflektory disponujú technológiou Full LED s automatickým prepínaním diaľkových svetiel. Efektívny dizajn majú aj 18-palcové diskové kolesá (v ponuke sú aj 16-palcové). V zadnej časti sú neprehliadnuteľné zadné LED svetlá v tvare bumerangu, ktoré zvýrazňujú športový vzhľad vozidla. Robustný spodný ochranný kryt a mohutný difúzor vzhľadovo reflektujú dizajnové prvky z prednej časti karosérie. Dizajnéri sa pri návrhu interiéru inšpirovali elektromobilom Kia EV6. Kabínu zdobia recyklované materiály. Pred vodičom sa nachádza dvojramenný kožený volant s dostatočne veľkými tlačidlami. Má dobrý rozsah nastavenia, nie je problém si nájsť za ním ideálnu polohu. Predné sedadlá sú pohodlné, s dobrou bočnou oporou, sú aj vyhrievané. Vo výbave Gold sú dva 10,25" displeje – pre infotainment s GPS navigáciou a druhým je digitálny prístrojový štít s dvojicou „budíkov“. Digitálny panel má dobré zobrazenie, poskytuje potrebné informácie ako aj informácie o aktuálnom elektrickom dojazde. Grafika systému je prehľadná. Infotainment má zlepšený dizajn, odozva na dotyk je dobrá. Možno na ňom zobraziť aj aktuálny stav nabitia trakčného akumulátora v percentách. Fyzické tlačidlá sú po novom dotykové. Pri úrovni výbavy Gold je v interiéri viacero prvkov výbavy, napríklad dvojzónová automatická klimatizácia, výduchy klimatizácie pre druhý rad sedadiel, zadná parkovacia kamera, parkovacie snímače vpredu, vzadu, možnosť pripojenia cez Apple CarPlay a Android Auto, USB-A a USB-C konektor, ambientne osvetlenie a iné. Nami skúšané vozidlo bolo vybavené „Tech paketom“ za 1890 €, ktorý zahŕňa head-up displej, elektrické ovládanie veka batožinového priestoru a prémiový audiosystém Harman Kardon s externým zosilňovačom a 8 reproduktormi.



Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú dvaja vyšší cestujúci, majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Cestovanie im spríjemňujú výduchy ventilácie, laktová opierka s držiakmi na nápoje, USB-C zabudované do operadiel predných sedadiel a 230 V zásuvka pod výduchmi ventilácie. Batožinový priestor patrí medzi najmenšie – pre uloženie batériu v ňom. Ponúka objem 348 litrov, po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1342 litrov. Pod podlahu už žiadne veci nedáte, nachádza sa tu len miesto na nabíjacie káble a sada na opravu defektu. V kabíne je dostatok odkladacích priestorov. Niro má aj množstvo najmodernejších pokročilých asistenčných systémov. Niro PHEV je poháňaná kombináciou účinného atmosférického zážihového štvorvalca so zdvihovým objemom 1,6 litra, (1.6 GDI) s priamym vstrekaním paliva, ktorému pri prudších zrýchľovaniach vozidla vypomáha elektromotor s najväčším výkonom 62 kW a 203 Nm krútiaceho momentu. Spalovací motor disponuje výkonom 77,2 kW pri 5700 ot./min. a dodá 144 Nm krútiaceho momentu pri 4000 ot./min. Systémový kombinovaný výkon PHEV je 135 kW a krútiaci moment 265 Nm, čo napovedá, že v kombinácii s pohotovostnou hmotnosťou 1,6 tony dynamika jazdy tohto modelu nie je zlá. Výkon pritom na predné kolesá prenáša 6-stupňová automatická dvojspojková prevodovka (6DCT). Prevodovka radí logicky a hladko. Niro dokáže plynule prejsť z hybridnej jazdy na elektrickú s nulovými emisiami počas jazdy. Kombinovaný elektrický dojazd podľa výrobcu je 59 km (na 18" diskoch) a v meste 76 km, aj vďaka modernizovanému lítiovému akumulátoru s kapacitou 11,1 kWh. Nám sa podarilo v meste pri ekonomickej jazde s nabitou batériou prejsť 70 km. Tento model zvláda zrýchlenie z pokoja na 100 km/h za 9,8 sekundy a maximálnu rýchlosť má 161 km/h, v režime EV 134 km/h. Charakter pohonnej jednotky vo veľkej miere závisí od stavu nabitia batérie a jazdného režimu. Tie sú dva – Eco a Sport. K dispozícii sú tri úrovne rekuperácie. V Eco režime si úroveň rekuperácie možno nastavovať páčkami za volantom. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h (s vybitou batériou) sa spotreba benzínu skúšaného modelu ustálila na 6,1 l/100 km, v meste sme jazdili za 3,9 l/100 km a mimo mesta 4,4 l/100 km. Celkové naladenie auta nezvádza vodiča k rýchlej, ostrej jazde s prudšími zmenami smeru. Je určené na bežné jazdenie v meste a jeho okolí, kde je viac možností dobíjať batériu v porovnaní s realitou pri prekonávaní dlhých trás. Podvozok je komfortný, dokáže účinne tlmiť rázy vyvolané prejazdom nerovnosti. Výborne drží zvolenú stopu v zákrutách. Auto je dobre odhlučnené, do kabíny preniká len minimum nežiadúcich zvukov aj pri väčších rýchlostiach.

Kia Niro 1.6 GDi Plug-in Hybrid vo výbave Gold sa predáva za 40 290 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 42 770 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-valcový, 16-ventilový zážihový+PHEV, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1580 cm³, kompresný pomer 14:1, najväčší výkon 77,2 kW pri 5700 ot./min., krútiaci moment 144 Nm pri 4000 ot./min., b/ elektromotor synchronný s permanentnými magnetmi, maximálny výkon 62 kW, krútiaci moment 203 Nm, celkový systémový výkon 135 kW, krútiaci moment 265 Nm, kapacita akumulátora 360 V/11,1 kWh, elektrický dojazd kombinovaný 59 km, mesto 76 km, AC nabíjanie Wallbox - 3,3 kW za 2 h a 55 min.

PREVODY: 6-stupňová dvojspojková automatická prevodovka DCT, pohon kolies prednej 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, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/45 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4420/1825/1545 mm, rázvor náprav 2720 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1573/1585 mm, svetlá výška 160 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1594/2060 kg, polomer otáčania 10,6 m, objem batožinového priestoru 348/1342 l, objem palivovej nádrže 37 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 160 km/h (v elektrickom režime 134 km/h), zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,6-9,8 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke WLTP 4,6-5,1 l/100 km, CO₂ 104-115 g/km.



Range Rover Velar D300 Dynamic SE



Vydarená posila sortimentu Range Rover

Britská automobilka predstavila v roku 2017 prvú generáciu typu Range Rover Velar, ktorá priniesla do rodiny typov Range Rover nový rozmer prítlačivosti a elegancie. Minulý rok sa Velar dočkalo modernizácie, ktorá ľahko poznačila jeho už výborný dizajn, vo väčšej miere interiér a drobných úprav sa dostalo ponúkaným modernizáciám. Velar je 4797 mm dlhý, široký až 2041 mm a vysoký 1678 mm.



Range Velar zdobia prvky, ktoré optimalizujú proporcie vozidla ako napríklad mriežka chladiča s novým dizajnom. Zmenená je grafika predných reflektorov s upraveným svetelným podpisom LED denného svietenia, s dynamickými smerovkami s dobrou svetivosťou a ešte lepším systémom automatických diaľkových svetiel. Grafika svetiel sa menila aj vzadu, sú prepojené lištou, na ktorej je nápis Range Rover. Upravená je aj spodná časť zadného nárazníka. Futuristickým prvkom sú vysúvacie kľučky dverí zarovnané s karosériou, ktoré sa aktivujú kľúčom alebo dotykom snímača. Velar si možno objednať s niektorou zo štyroch úrovní výbavy: Velar S, Dynamic SE, Dynamic HSE a Autobiography. Na výber je viac farieb karosérie. Vyskúšali sme Velar s trojlitrovým vznetrovým šesťvalcovým motorom s výkonom 221 kW, vo výbave Dynamic SE. Pozoruhodnú siluetu vozidla dotvárajú aj veľké zliatinové diskové kolesá, v skúšanom vozidle až 21-palcové

(za príplatok 924 €). Rozsiahlejšie zmeny pri inovácii sa odohrali v interiéri, ktorý sa vydal cestou minimalizmu. Vidieť tu jednoduchú eleganciu a prepracovanosť. Vozidlo bolo vybavené posuvným panoramatickým oknom s elektrickou roletkou. Poskytuje množstvo svetla a pocit priestranosti (1765 €). Došlo k veľkej redukcii klasických ovládacích prvkov. Ich funkcie prevzali veľkokapacitné displeje, čím bol rovnako prepracovaný stredový tunel (plastové spracovanie) na ktorom sa nachádza už len volič automatickej prevodovky. Zakrivený 11,4" displej infotainmentu zobrazuje údaje najnovšej verzie operačného systému PiVi Pro. Vodičovi umožňuje zvoliť si kľúčové informácie podľa vlastnej úvahy. So systémom Pivi Pro spolupracuje 12,3" interaktívny displej vodiča s možnosťou prispôsobenia zobrazovania informácií. Zmenou prešiel aj volant s rámkom Moonlight, dobre pôsobia na ňom spínače pomocou ktorých môže vodič ovládať rôzne prvky podľa situácie a dokáže si naprogramovať konkrétne funkcie. Zaujímavou vyzerajú páčky ručného preradenia pod volantom zo skutočného kovu. Užitočný je head-up displej, nechýba digitálny rádio príjem (DAB) Android Auto, Apple CarPlay, ambientné osvetlenie, automatická klimatizácia s novým systémom čistenia vzduchu v interiéri, cívacia kamera a iné. Predné kožené sedadlá poskytujú komfortné sedenie s dostatočnou bočnou oporou. Dajú sa nastavovať až v 14 smeroch. Vozidlo bolo vybavené balíkom výbavy za 1235 €, ktorý zahŕňa vyhrievanie čelného skla, ostrekovače reflektorov, vyhrievaný volant a vyhrievané predné a zadné sedadlá.

Cestujúci na zadných sedadlách majú dostatok miesta, pohodlne sa tu odvezú dve osoby s výškou okolo 185 cm. Batožinový priestor s elektrickým ovládaním veka má pravidelný tvar a objem až 735 litrov. Po sklopení operadiel zadných sedadiel, delených v pomere 40:20:40, vznikne takmer vodorovná podlaha a objem na prepravu nákladu sa

zväčší na 1798 litrov. Vo vozidle sa nachádzalo aj dojazdové rezervné koleso (doplňková výbava). Páčilo sa nám aj množstvom odkladacích priestorov a asistenčných a bezpečnostných systémov. Pod kapotou pracoval trojlitrový vznetrový šesťvalec D300 s výkonom 221 kW a najväčším krútiacim momentom 650 Nm. Cez 8-stupňovú automatickú prevodovku hnací moment prenáša na všetky štyri kolesá. Do pohonu je zabudovaná 48 V technológia, ktorá pomáha znižovať záťaž spalovacieho motora. Motor na stlačenie plynového pedála reaguje okamžite, nikdy sme necítili, že by mu chýbal výkon. Pracuje kultivovane a ticho, umožňuje Velaru zrýchľovať z 0 na 100 km/h za 6,5 sekundy a dosiahnuť najvyššiu rýchlosť 230 km/h. Počas týždenného skúšania tohto modelu (väčšinou sme odjazdili na diaľnici Bratislava - Praha) sme dosiahli priemernú spotrebu nafty 7,9 l/100 km, čo považujeme pri aute s hmotnosťou 2,1 tony za veľmi dobrú hodnotu. Osemstupňová automatická prevodovka preraduje tak, že pri pokojnej jazde posádka o zmene prevodových stupňov nič netuší. Velar so svetlou výškou 213 mm na vlnitých pružinách sa bezpečne pohybuje aj v teréne, na čom má zásluhu najmä jeho svetlá výška, veľký krútiaci moment motora ako aj režimy pre jazdu v teréne.

Velar dobre tlmí aj väčšie nerovnosti na cestách, pri rýchlejších prejazdoch zákrut nestráca stabilitu. Odhlučnenie je výborné aj na diaľnici.

Range Rover Velar D300 Dynamic SE sa predáva za 87 173 €. Nami skúšané vozidlo s doplňkovou výbavou stálo 93 802 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:
6-valcový radový, 24-ventilový preplňaný vznetrový + 48 V MHEV, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, zdvihový objem 2996 cm³, najvyšší výkon 221 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 650 Nm pri 1500 až 2500 ot./min.

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

PODVOZOK:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných priečných ramednách, vzadu viacprvková náprava, Vinité pružiny a priečny skrtný stabilizátor vpredu/vzadu, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 265/45 R-21.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4797/2041/1678 mm, rázvor náprav 2874 mm, svetlá výška 213 mm, stopový priemer otáčania 11,98 m, pohotovostná/celková hmotnosť 2150/2660 kg, objem batožinového priestoru 735/1798 l, objem palivovej nádrže 68 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:
najvyššia rýchlosť 230 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 6,5 s, spotreba nafty v kombinovanej prevádzke 7,7 l/100 km, CO₂ 202 g/km.

BMW 330e sedan



Prémiová kvalita i jazda

V roku 2018 uplynulo 43 rokov od výstavnej premiéry prvej generácie mimoriadne úspešného radu BMW 3 na autosalóne vo Frankfurt nad Mohanom. Za tú dobu sa veľa krát zmenila vizáž, kombinácia motorov a plejáda prvkov výbavy tohto typu. Ako každá automobilka pôsobiaca na európskom trhu v dnešnej dobe, aj BMW zaradila do svojho portfólia elektrifikované modely, buď hybridné, alebo čisto elektrické autá. Sedan BMW 330e s plug-in hybridným pohonom je tiež toho dôkazom. Minulý rok BMW radu 3 prešlo „faceliftom“ a modernizácia zasiahla každú verziu.



Inovácia je zvonka pomerne decentná. Dizajn prednej časti definuje elegantný štýl LED reflektorov, ktoré vynikajú svojím obráteným tvarom písmena L. Veľké šesťuholníkové vzduchové vstupy produkujú v kombinácii so špecifickými „obličkami“ s dvojítmí listami sebaistú vizuálnu prezentáciu. Vďaka dlhému rázvoru náprav, krátkym previsom a kompaktným proporciám pôsobí sedan pri pohľade z boku dynamicky. Plynulá kontúra línie strechy s doplnkovými 19-palcovými kolesami zvyrazňuje eleganciu vozidla. Vertikálne odrazky a široké koncovky výfuku s chrómovaným zdobením tento efekt ešte zvyrazňujú. Vzadu je zmena ešte decentnejšia, nový tvar má difúzor, ktorý zasahuje do hrán nárazníka.

V interiéri kvalitu materiálov všetkých prvkov nemožno prehliadnuť, množstvo detailov „v chróme“ a povrchy s tmavou farbou vytvárajú v kabíne príjemný kontrast. V nami skúšanom vozidle sa vynímala bledá koža na sedadlách, z časti aj na prístrojovej doske (doplnková výbava). Kokpit sa nesie v typickom BMW štýle orientovanom cielene na vodiča. Interiér je priestraný, s praktickými odkladacími možnosťami a zakriveným displejom pred vodičom. Sedadlá vodiča a spolujazdca vedľa neho sú pohodlné, s veľkým rozsahom elektrického nastavenia. Majú športové tvarovanie, s dobrou bočnou oporou, v skúšanom vozidle boli aj vyhrievané (doplnková výbava). Dominantným prvkom stredovej konzoly prístrojovej dosky je displej s navigáciou a najnovšou verziou multimediálneho systému iDrive 8, na ktorý si treba chvíľu zvykať. Nechýba výborná automatická klimatizácia, kožený vyhrievaný volant, ambientné osvetlenie a množstvo ďalších komfortných prvkov, napríklad vynikajúci audiosystém, či veľký, dobre čitateľný head-up displej. Miesto voliacej páky automatickej prevodovky je už prepínač. Vo vozidle bolo zachované ovládanie infotainmentu kolieskom, ako aj dotykom, na čo sme boli zvyknutí.

Dlhší rázvor náprav vytvára dostatok priestoru pre nohy cestujúcim nie-

len na predných, ale aj zadných sedadlách. Ak je stredné miesto vzadu neobsadené, osoby sediace na krajných miestach môžu využívať výklop-nú laktovú opierku s držiakmi na nápoje. Batožinový priestor ponúka objem 375 litrov.

Základ hybridného pohonu tvorí prepíňaný zážihový dvojlitrový motor s výkonom 135 kW a krútiacim momentom 300 Nm. Elektromotor poskytuje ďalších 83 kW výkonu a krútiaci moment 265 Nm. Systémový výkon hybridného pohonu je 215 kW a krútiaci moment až 420 Nm. Vozidlo z pokoja na 100 km/h zrýchli za 5,8 sekundy a dosiahne najvyššiu rýchlosť 230 km/h. Vodič má k dispozícii jazdné režimy: hybridný, elektrický a športový. Režim Sport je určený hlavne pre vodičov, ktorí sa chcú jazdou zabaviť. Pri čisto elektrickom režime sa z auta stáva komfortný spoločník hlavne do mesta a jeho blízkeho okolia. Vozidlo je vybavené batériou s kapacitou 12 kWh, ktorá by podľa automobilky mala stačiť pre dojazd v čisto elektrickom režime 59 až 66 km. Nám sa v reálnych podmienkach podarilo prejsť 48 kilometrov. Keďže sme z časových dôvodov nemohli dobíjať trakčnú akumulátor, čaro malej spotreby plug-in-hybridného pohonu sa rozplynulo. Priemerná spotreba benzínu počas týždenného skúšania vozidla pri vybitom akumulátore sa ustálila na hodnote 7,4 l/100 km. A to sme sa nikde neponáhľali. Nevýhodou áut s plug-in hybridným pohonom je malá nádrž na palivo, lebo z miesta na väčšiu nádrž zaberá akumulátor. Nami skúšaný model mal 40-litrovú nádrž. Jeho trakčnú batériu možno dobíjať palubnou nabíjačkou s maximálnym výkonom len 3,7 kW, nabíjanie trvá 2 hodiny a 20 minút. Výkonnosti pohonnej sústavy odpovedá kvalita podvozku, ktorý je tvrší, ale zase nie „motokárový“. Vozidlo sa v zákrutách nakláňa minimálne. Jazda v tomto aute, hlavne na kvalitnejších kľukatých cestách, je naozaj zážitková.

Vozidlo je vybavené množstvom asistenčných a bezpečnostných systémov, má napríklad adaptívny tempomat, parkovacie snímače s výborným zobrazením okolia vozidla z vtáčej perspektívy, parkovací asistenčný systém, varovanie pred nechceným opustením jazdného pruhu, asistenčný systém pre jazdu v kolóne, autonómne brzdenie v meste... **BMW 330e sedan sa predáva za 56 560 €. Tento model má bohatú zostavu základnej aj doplnkovej výbavy a tak jeho cena stúpla na 74 745 €.**

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-valcový, 16-ventilový, prepíňaný, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1998 cm³, najväčší výkon 135 kW pri 5000 až 6500 ot./min., krútiaci moment 300 Nm pri 1350 až 4000 ot./min.

ELEKTROMOTOR: výkon 83 kW, krútiaci moment 265 Nm, systémový výkon 215 kW a krútiaci moment 420 Nm. Dojazd na elektrinu podľa WLTP 59 až 66 km. Kapacita batérie 12 kWh, nabíjanie výkonom 3,7 kW

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 255/50 R-18.

KAROSÉRIA: 4-dverová, 5-miestna typu sedan

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4713/1827/1444 mm, rázvor náprav 2851 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1845/2290 kg, objem batožinového priestoru 375 l, objem palivovej nádrže 40 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najvyššia rýchlosť 230 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 5,8 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke WLTP 1,3-1,8 l/100 km, CO₂ 30-40 g/km.



MG HS 1.5 TGI 6MT 2WD Elegance



Prekvapenie na našom trhu

Čínska automobilka s britskou tradíciou značky MG sa na náš a český trh dostala v lete roku 2022 a darí sa jej dobre. Jej oficiálnym partnerom sa stala spoločnosť M Motors. Typ HS poháňa len zážihový prepíňaný štvorvalec 1.5 TGI s výkonom 119 kW. Môže spolupracovať so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou alebo 7-stupňovou automatickou dvojspojkovou prevodovkou. Motor poháňa výhradne kolesá prednej nápravy. Zaujímavosťou si môžu zvoliť zo štyroch verzií výbavy: Emotion, Excite, Elegance a Exclusive. Minulý rok sme vyskúšali MG HS v najvyššom stupni výbavy Exclusive, spolupracoval so 7-stupňovou automatickou dvojspojkovou prevodovkou. Teraz sme vyskúšali tento typ vo výbave Elegance, ktorý spolupracoval so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

MG HS prináša elegantný štýl SUV, výrazná je predná maska chladiča v podobe hviezdnej oblohy, do ktorej je vsadený veľký emblém MG, klasické LED-ky v reflektoroch a 18" zliatinové kolesá. Zaujímavosťou pôsobí dvojica koncoviek výfuku spoločne s hliníkovým ochranným krytom nárazníka.

Interiér je priestorový, zhotovený z materiálov slušnej kvality. Posádka má dostatok miesta na predných aj zadných sedadlách. Zadné sedadlá majú možnosť sklonu operadiel. Predné športové, kožené sedadlá sú pohodlné s dobrou bočnou oporou, sú aj vyhrievané. Výbava Elegance zahŕňa napríklad kožu obšitý multifunkčný volant - výškovo aj pozdĺžne nastaviteľný - posuvnú klimatizovanú stredovú laktovú opierku vpredu, panoramatické strešné okno, ambientné osvetlenie, elektrický zásuvku 12 V na prednom paneli, Bluetooth, podporu Apple CarPlay, Android Auto, príjem digitálneho rozhlasového vysielania, audiosystém s 10,1" farebným dotykovým displejom, tuner AM/FM/DAB a iné. Grafika na farebnom 12,3" digitálnom prístrojovom paneli je dobrá, má jemné rozlíšenie a poskytuje veľké množstvo informácií. Centrálny dotykový displej so vstavanou digitálnou navigáciou, s uhlopriečkou 10,1", je dosť pomalý, mal by mať prehľadnejšie menu. Kameraný systém (4 kamery) má tiež slabšie rozlíšenie. Výbava Elegance má manuálnu klimatizáciu, ktorá sa ovláda dotykovým cez displej. Batožinový priestor poskytuje objem 463 litrov. Po sklopení zadných sedadiel delených v pomere 60:40 sa objem zväčší na 1454 litrov. Veľký priestor sa nachádza aj pod podlahou. Vo vozidle je sada na opravu defektu. Bohatá je zostava asistenčných systémov. Motor 1.5 TGI dosahuje najväčší výkon 119 kW pri 5500 ot./min. a krútiaci

moment 250 Nm poskytuje vo veľmi širokom rozpätí otáčok 1500 až 4400 za minútu. Dokáže vozidlo z pokoja na 100 km/h zrýchliť za 9,7 sekundy a dosiahne maximálnu rýchlosť 190 km/h. Ide pomerne o tiché jednotky, ktorá nie je hlučná ani pri veľkých otáčkach. Pri niektorých predchádzajúcich manévroch sme cítili, že tomuto pohonu chýbajú newtonetre. Motor spolupracuje so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou (na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h motor točí 2700 ot./min. so zaradeným 6-prevodovým stupňom). Na jednu nádrž sa dá prejsť okolo 750 km pri pokojnej jazde. Počas týždenného skúšania vozidla sme dosiahli v kombinovanej premávke spotrebu benzínu 8,4 l/100 km. Pri rýchlejšej jazde spotreba stúpne na 9 litrov. Podvozok je nastavený na komfortnú jazdu, cez nerovnosti sa prenáša mätko, pri jazde po diaľnici sa jemne „pohupuje“. Dobré filtruje aj väčšie nerovnosti. S ohľadom na spomínané vlastnosti pohonu bude najviac vodiča navádzať na pohodovú jazdu a bude vyhovovať pokojnejším vodičom, ktorí sa zriedkakedy ponáhľajú.

MG HS 1.5 TGI so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou a stupňom výbavy Elegance sa predáva za 28 980 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

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

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

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

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4574/1876/1685, rázor náprav 2722 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1574/1593 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1588/2001 kg, objem batožinového priestoru 463,580/1454 litrov, objem palivovej nádrže 55 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 190 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,7 s., kombinovaná spotreba benzínu WLTP 7,4 l/100 km, CO₂ WLTP 168 g/km.

Mitsubishi ASX 1.3 DI-T Mild Hybrid 7DCT Instyle

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-valcový, 16-ventilový zážihový 1.3 Mivec, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1332 cm³, najväčší výkon 116 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 270 Nm pri 1800 až 3750 ot./min.

PREVODY: 7-stupňová dvojspojková 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, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s vnútorným chladením, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 215/55 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4227/1797/1567 mm, rázor náprav 2639 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1382/1834 kg, objem batožinového priestoru 422-536/1275 l, objem palivovej nádrže 48 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 204 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,5 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke (WLTP) 5,9 l/100 km, CO₂ (WLTP) 132-133 g/km.

Má čím prekvapiť

Prvé Mitsubishi ASX je na trhu už viac ako desať rokov a išlo naozaj o mimoriadne úspešný crossover. Teraz je na trhu jeho druhá generácia, postavená na podvozokovej platforme CMF-B automobilovej Aliancie Renault-Nissan-Mitsubishi. V ponuke má štyri výbavové línie Invite, Invite+, Intense+ a Instyle. Minulý rok sme novinku vyskúšali s hybridným pohonom (1.6 Hybrid). Teraz sa budeme venovať modelu s 1,3-litrovým zážihovým motorom v spojení s mild hybridnou technológiou (1.3 DI-T Mild Hybrid) vo výbave Instyle, v Steel Grey metalíze v kombinácii s čiernou strechou a strešným oknom s roletkou.

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

Interiér je zhotovený z kvalitných plastov, dobrá je aj kvalita jeho spracovania. Páčilo sa nám dobré rozloženie ovládacích prvkov. Predné kožené sedadlá sú vhodne tvarované, sú pohodlné aj pri dlhšie trvajúcich jazdách. V skúšanom vozidle boli vyhrievané, ako aj kožený multifunkčný volant. Dominantou interiéru sú dva displeje. Za volantom je 10" virtuálny prístrojový panel, má ľahké ovládanie a peknú grafiku. Ponúka vodičovi široké možnosti úprav podľa individuálnych potrieb. Druhý displej patrí multimediálnemu systému s integrovanou navigáciou, má uhlopriečku 9,3" (otočený na výšku). V ASX boli zachované hardvérové tlačidlá, napríklad na ovládanie klimatizácie a ďalších



dôležitých funkcií. Nechýba výborné ozvučenie Bose s 9 reproduktormi, ambientné osvetlenie, AUX vstup, USB porty, bezdrôtové zrkadlenie telefónov (Apple CarPlay a Android Auto) a dostatok odkladacích priestorov. Vzadu sa pohodlne odvezú dvaja cestujúci s výškou okolo 180 cm. Lavičkové sedadlo možno pozdĺžne posúvať v rozsahu 16. Batožinový priestor má základný objem 442 litrov a posunutím lavice vpred ho možno zväčšiť o 114 litrov. K vysokej úrovni bezpečnosti ASX prispieva bohatá výbava bezpečnostných systémov.

Skúšané vozidlo poháňal zážihový motor, ktorý dosahuje výkon 116 kW a krútiaci moment 270 Nm pri 1800 až 3750 ot./min. Bol podporovaný technológiou Mild Hybrid - je to 12 V hybridný systém založený na Belt Start Generator - BSG v spojení s 12 V Li-ion akumulátorom s kapacitou 0,13 kWh. Ten cez Dual Battery Coupler - DBC ponúka rekuperáciu energie, zväčšenie krútiaceho momentu motora pri zrýchľovaní, umožňuje aj plachtenie vozidla s vypnutým spaľovacím motorom, čo funguje výborne. ASX s touto sústavou pohonu má dostatok výkonu aj pre svižnejšiu jazdu. Akcelerácia z 0 na 100 km/h trvá 8,5 sekundy a maximálna rýchlosť vozidla je 204 km/h. Počas týždenného skúšania vozidla v zmiešanej premávke sme dosiahli spotrebu 6,1 l/100 km. Vďaka veľmi príjemnému nastaveniu podvozka je ASX Mild Hybrid pohodlný, účinne tlmi rázy od prejazdu menších nerovností. V zákrutách sa mierne nakláňa, zvolenú stopu však kolesá neopúšťajú. Vďaka svetlej výške 174 mm sa vodiči nemusia báť ani jazdy po nespevnených cestách.

Mitsubishi ASX 1.3 DI-T Mild Hybrid s úrovňou výbavy Instyle sa predáva za 32 900 € vrátane príplatku za metalízu v kombinácii s čiernou strechou.



História v mene

V apríli značka Alfa Romeo v Miláne odhalí svoj typ z kategórie Sport Urban Vehicle, ktorý sa bude vyrábať aj v 100 % elektrickej verzii. Bude sa volať MILANO a bude tým vzdávať hold mestu, v ktorom bola značka 24. júna 1910 založená. Mestský crossover bude postavený na platforme STLA Small koncernu Stellantis, bude teda súrodcom napríklad Peugeotu 2008, Jeepu Avenger či Fiatu 600e. Alfa Romeo ešte oficiálne informácie, vrátane fotografií tejto svojej novinky, nezverejnila. Podľa toho, čo „uniklo“, sa najmenšia Alfa mala volať Brennero, podľa priesmyku Passo del Brennero na hranici Talianska s Rakúskom. Aj dva obrázky, ktoré uverejňujeme a ktoré by mohli odpovedať vzhľadu typu Milano, unikli z marketingovej kuchyne značky ako „Brennero“.



Typom MILANO sa značka Alfa Romeo vráti do segmentu B, ktorý je najväčším v Európe. Prvý elektrický model kategórie Sport Urban Vehicle bude predstavovať novú vstupnú bránu do sveta Alfa Romeo pre každého a najmä pre priaznivcov značky, očakávajúcich jej návrat do populárneho segmentu trhu. Záujem iste bude najmä o modely poháňané zážihovým 3-valcovým motorom 1.2 PureTech. Typ Milano by mal byť dlhý 4,1 m, bude mať pohon kolies prednej nápravy. Elektrický model bude poháňať pravdepodobne elektromotor s výkonom 115 kW a trakčná batéria by mala mať kapacitu 54 kWh. Takáto kapacita by mala stačiť na dojazd okolo 400 km.

Jean-Philippe Imperato | Alfa Romeo CEO

„Uvedením typu MILANO značka Alfa Romeo doplní svoj produktový rad, ktorý dokáže uspokojiť túžby všetkých našich fanúšikov na celom svete. MILANO je považovaný za symbolické „Vítajte späť“ pre všetkých Alfistov, pretože majitelia typov Giulietta a Mito museli dlhšie čakať, aby mohli opäť potvrdiť svoju lásku k značke Alfa Romeo. Súčasnne vychádza v ústrety každému, kto hľadá jedinečný športový zážitok z jazdy v tomto segmente v kombinácii s charakteristickou krásou talianskeho dizajnu.“

MILANO je prvým mílnikom na ceste transformácie značky k úplnej elektromobilite a rovnako ako Tonale má dôležitú úlohu pri ďalšom posilnení globálnej prezencie Alfa Romeo“.

Voľba mena „MILANO“ nerozlučne spätého s históriou značky

Máločo vyjadruje identitu značky lepšie ako jej typické logo. Od roku 1910 emblém Alfa Romeo obsahoval dva symboly mesta Miláno: kríž ako historický symbol hlavného mesta Lombardie a had Biscione ako erb šľachtického rodu Visconti, ktorý tu vládol v stredoveku. Počas viac ako 60 rokov (od 1910 do 1972) bolo meno MILANO umiestnené v spodnej časti kruhového loga značky. Do roku 1918 bol na logu nápis „A.L.F.A.“ – skratka z Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, potom od roku 1919 „ALFA ROMEO“.

Miláno bolo vždy symbolom avantgardy a teraz predstavuje medzinárodný manifest modernosti, inovácií a udržateľnosti. Ako jedna z báh umenia a symbol atribútu „Made in Italy“ na celom svete Miláno vždy zohrávalo zásadnú rolu v oblasti módy, dizajnu a hudby.

Značka Alfa Romeo zvolila Miláno, svoje rodné mesto, na štart do novej, vzrušujúcej a odvážnej kapitoly svojej histórie: novej interpretácie športového charakteru pre 21. storočie.

Toto rozhodnutie preto ide nad rámec ikonických mien minulých typov a v ostatnom čase používaných mien horských priesmykov, aby opäť raz vytvorilo prepojenie s talianskymi koreňmi značky.

Výsledky značky za necelé tri roky od založenia koncernu Stellantis

Obchodné výsledky značky Alfa Romeo v roku 2023 môžu poslužiť ako vizitka práce a úsilia tímu, ktorého solídnosť a disciplína umožnila realizovať stratégiu dlhodobého produktového plánu prijatého pri založení koncernu Stellantis v roku 2021. K najdôležitejším cieľom dosiahnutým v tomto období patria:

► Vrátiť značku späť do **ziskovosti**. Tento cieľ sa podarilo dosiahnuť už v druhom polroku 2021.

► Prehodnotenie a vytýčenie dlhodobého produktového plánu, ktorý Alfa Romeo označuje ako „Z 0 na 0“ s hlavným cieľom prechodu od „0“ elektrifikovaných vozidiel v roku 2021 po produktový program s „0“ emisiami v roku 2027 a dosiahnuť najrýchlejšiu transformáciu k elektromobilite v rámci automobilovej branže. K tomu má prispieť každý rok jeden nový produkt:

2022 – Premiéra typov Tonale Hybrid a Plug-In Hybrid Q4.

2023 – Návrat Alfí Romeo do sveta malosériových individuálnych automobilov predstavením modelu 33 Stradale (s pohonom spaľovacím motorom alebo elektromotorom).

2024 – Debut prvého 100 % elektrického modelu značky Alfa Romeo MILANO, ako aj verzie s elektrifikovaným spaľovacím motorom.

2025 – Uvedenie prvého typu vybaveného výlučne elektrickým pohonom.

2027 – Produktový program Alfa Romeo bude obsahovať výlučne elektrické automobily.

► Nekompromisné štandardy kvality riadia všetky strategické kroky značky s veľkou prísnosťou a výsledky boli okamžite ocenené na celom svete. V novembri 2022 sa Alfa Romeo umiestnila ako prvá medzi značkami premium v prieskume spokojnosti zákazníkov J.D. Power Sales Satisfaction Index, keď postúpila o 9 miest a získala o 25 bodov viac ako v roku 2021, čo predstavuje najväčšie zlepšenie v segmente premium.

O rok neskôr Alfa Romeo získala prvé miesto v hodnotení značiek premium a tretie miesto v rámci celého automobilového priemyslu v prieskume kvality J.D. Power U.S. Initial Quality Study (IQS). Postúpila pri tom o 24 miest, čo predstavuje najväčší rast zaznamenaný v rámci prieskumu IQS v automobilovom priemysle.

► Zväčšenie zostatkovej hodnoty umožnené prísnu správou vozidiel vyrábaných na sklad a stratégiou produktového programu.

Výrazný rast v roku 2023

Všetky tieto faktory vytvorili základ pre obchodný úspech Alfa Romeo, ktorý už bolo vidieť tesne pred koncom náročného roka 2023:

Výrazný nárast globálneho predaja o 34 % v období od januára do novembra 2023 oproti rovnakému obdobiu predchádzajúceho roka.

Z toho v Európe predaj vzrástol o 53 %.

Výsledok plus 95 % potvrdil šance na najväčší nárast predaja na Strednom východe a v Afrike. K celkovému výsledku prispel aj región India Ázia Pacifik, kde predaj medziročne vzrástol o 6 %, pričom značka Alfa Romeo si významne posilnila svoju pozíciu v Singapure a Hongkongu.

V Severnej Amerike sa premiéra typu Tonale v septembri 2023 stretla s veľmi pozitívnou odozvou, rovnako ako v Číne, kde sa uvedením typu Tonale skompletizoval produktový program značky. Obidva regióny majú strategický význam a Alfa Romeo v nich realizuje významné investície na vytvorenie ideálnych podmienok pre rast.

História Milána v logu Alfa Romeo

Máločo vyjadruje identitu automobilového výrobcu tak, ako logo značky na maske chladiča. Pre značku A.L.F.A. (neskôr Alfa Romeo) malo logo vytvorené ako erb potvrdzovať pôvod výrobcu v Miláne. Počas rokov variácie loga reflektovali udalosti, ku ktorým došlo v histórii značky a Talianska. Kríž mesta Miláno, had Biscione šľachtického rodu Visconti a nápis Alfa Romeo (A.L.F.A. iba do roku 1918) zostávali od založenia značky charakteristickými prvkami jej loga.

Dňa 24. júna 1910 bola oficiálne zaregistrovaná nová spoločnosť A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili – Lombardská akciová spoločnosť na výrobu automobilov). Jeden zo zakladateľov a riaditeľ Ugo Stella požiadal konštruktéra Giuseppe Merosiho aby nakreslil erb na chladič budúcich automobilov. Historické pramene uvádzajú, že mladý kreslič Romano Cattaneo povedal Merosimu, že na neho zapôsobil had Biscione šľachtického rodu Visconti, ktorého uvidel na mestskej bráne Torre della Filarete na námestí Piazza Castello, keď jedno ráno cestou do práce čakal na električku. Konštruktér prevzal tento námet a načrtnol erb. Zároveň pridal k nemu červený kríž a obidva znaky olemoval modrým kruhom so zlatými nápsmi „A.L.F.A.“ a „MILANO“, oddelenými dvoma savojskými uzlami. Návrh Ugo Stella schválil a vytvorením konečného návrhu bol poverený Cattaneo.

K prvej veľkej zmene došlo v roku 1919, keď automobilku prevzal Nicola Romeo a nápis sa zmenil na „ALFA ROMEO“. V roku 1925 automobil Alfa Romeo GP Tipo P2 vyhral prvé majstrovstvá sveta Grand Prix a na oslavu tohto víťazstva bol okolo symbolu značky pridaný vavrínový veniec. Po 2. svetovej vojne bolo logo kompletne prepracované – savojské uzly boli s príchodom Talianskej republiky zmenené na vlnovky, logo bolo zoštylizované a vyrábalo sa z tlakovo odliavaného kovu namaľované iba v jednej (červenej) farbe. Od roku 1950 sa vrátilo emailové viacfarebné logo, ktoré sa od roku 1960 vyrábalo z plastu. V roku 1972, keď značka otvorila svoj nový závod Alfasud v Pomigliano d'Arco neďaleko Neapola, zmizol nápis „MILANO“. V tom istom čase bol had Biscione zjednodušený, zmizol jeho druhý závit. V roku 1982 sa uskutočnila ďalšia štylizácia a medzičasom stenčený vavrínový veniec po obvode nahradil jednoduchý zlatý kruh. Pri príležitosti premiéry aktuálneho typu Giulia 24. júna 2015 malo premiéru aj aktuálne logo so strieborným podkladom a okrajom.

ZMENY najmä v interiéri

Súčasnú, štvrtú generáciu typu Hyundai Tucson uviedli na trh v roku 2020. V závere minulého roka kórejská automobilka stručným textom a pár fotografiami predstavila Tucson po inovácii. Fotografie zobrazujú špecifikácie vozidla pre kórejský trh a od vozidla, ktoré sa bude predávať v Európe, sa môžu líšiť.



Tucson si aj po inovácii zachoval esenciu dizajnerskeho jazyka „Parametric Dynamics“. Predná maska sa vyznačuje odvážnou súhrou hranatých línií, ktorú dopĺňajú parametrické skryté svetlá. Nárazník a lišty nárazníka sa tiahnu po celej šírke a dodávajú autu dynamický a vizuálne širší postoj. Prepracované zliatinové disky kolies zvyrazňujú dynamiku auta a jeho celkové proporcie. Vzadu sú ochranné lišty integrované do lišty nárazníka. Elegantný tvar zadnej časti auta plynule kopíruje jeho prednú časť a vzbudzuje pocit stability a rovnováhy.

Interiér inovovaného Tucsonu kladie dôraz na priestrannosť a praktickosť. Dosahuje to vďaka horizontálnemu dizajnu a pocitu otvorenosti. Dva doteraz oddelené 12,3-palcové displeje sú teraz spojené - stredový dizajnéri prisunuli k prístrojovému panelu. Integrácia pokročilých technologických prvkov zabezpečuje harmonickú kombináciu funkčnosti a estetiky.



VYTVORENÉ PRE EURÓPSKÝCH ZÁKAZNÍKOV

Tucson vstúpil do segmentu SUV pred dvoma desaťročiami a stal sa z neho celosvetový bestseller. Obrovskú popularitu si získal aj medzi európskymi zákazníkmi. Podľa JATO Dynamics, spoločnosti zaoberajúcej sa prieskumom automobilového trhu, sa stal Tucson v roku 2022 najpredávanejším kompaktným SUV v Európe. Vďaka svojmu neprehliadnuteľnému dizajnu, vyspelým technológiám a veľkej popularite je aj inovovaný Tucson pripravený pokračovať v tomto úspešnom ťažení.

Tucson, ktorý stelesňuje charakteristickú dizajnovú filozofiu značky **Hyundai Sensuous Sportiness** (športová zmyselnosť), sa môže pochváliť šarmom SUV, ktorý dokonale ladí s vkusom súčasného zákazníka.

Inovovaný Tucson je prvým čiastočným redizajnom tohto typu za tri roky od uvedenia jeho aktuálnej generácie na trh v roku 2020 a má ambíciu zlepšiť jeho konkurencieschopnosť. Jeho európska premiéra je plánovaná na začiatok roka 2024 a prvé vozidlá prídu do predajní pred letom.

-hi-



NOVÝ SWIFT

Spoločnosť Suzuki predstavila nový Swift. V štvrtej generácii sa ikonický hatchback zmenil na sofistikovaný, inteligentný a kompaktný automobil, ktorý nanovo definuje každodenné jazdenie sviežim dizajnom, pokročilými bezpečnostnými prvkami a hravosťou pri jazde.



Swift je dlhodobo obľúbený na celom svete medzi zákazníkmi, ktorí hľadajú štýlový hatchback poskytujúci zábavnú jazdu, a od uvedenia na trh v roku 2004 získal (ako globálny typ) množstvo ocenení. Nová generácia nadväzuje na svojich predchodcov a ponúka nielen príjemný zážitok z jazdy, ale uprednostňuje aj komfort, efektívnosť a bezpečnosť. Swift sa predáva v 169 krajinách sveta, pričom do konca októbra 2023 sa z tohto typu kumulatívne predalo viac ako 9 miliónov vozidiel.

HLAVNÉ PRVKY NOVÉHO SUZUKI SWIFT

- ▶ Nový dizajn exteriéru a interiéru
- ▶ Pokročilé bezpečnostné prvky
- ▶ Nový 1,2 l motor s 12 V mild hybridným SHVS systémom



DIZAJN EXTERIÉRU

Aj keď si nový Swift zachoval charakteristický vzhľad svojich predchodcov, prešiel výraznou zmenou dizajnu, ktorá presahuje inovácie minulých generácií. Nový Swift vyžaruje sebavedomie a dobrodružstvo vďaka mriežke chladiča vo farbe piano-black a charakteristickým svetlám v tvare písmena L, ktoré prechádzajú do zaoblených línií zvýraznených rozšírenými blatníkmi.

Z boku zvýrazňujú profil nového Swiftu svalnaté kontúry a plávajúci dizajn strechy dodáva pocit elegantnej ľahkosti.

Trojrozmerné zadné združené reflektory a široký zadný nárazník dodávajú novému Swiftu stabilný a zároveň hravý vzhľad, ktorý vynikne na ceste.

FARBY LAKOV

Ponuka lakov nového Suzuki Swift pozostáva z deviatich jednofarebných a štyroch dvojfarebných variantov, vrátane nových farieb Frontier Blue Pearl Metallic a Cool Yellow Metallic. Najmä nový lak Frontier Blue Metallic spolu s lakom Burning Red Pearl Metallic ako hlboké, živé, pastelové farebné tóny symbolizujú novú éru kvality lakov Suzuki. Oba farebné varianty pozostávajú z trojvrstvového lakovania, ktorého výsledkom je bohatá textúra a veľmi syté odtiene.

DIZAJN INTERIÉRU

Nový Swift ponúka pohodlnú a priestannú kabínu vybavenú ergonomickými prvkami navrhnutými na zlepšenie zážitku z jazdy.

V interiéri nového Suzuki Swift sa nachádza kokpit navrhnutý tak, aby poskytol ergonomický zážitok z jazdy so stredovým panelom



Frontier Blue Pearl Metallic

Cool Yellow Metallic



Burning Red Pearl Metallic



mierne nakloneným smerom k vodičovi, čo zabezpečí jednoduché používanie. Dvojfarebná čierna a svetlosivá prístrojová doska a obloženie predných dverí so saténovými prvkami v tmavosivej farbe dodávajú kabíne športový a dynamický vzhľad.

HD 9" DISPLEJ

HD 9-palcový dotykový displej poskytuje presnú a rýchlu odozvu. Je vybavený zrkadlením smartfónu pre Apple CarPlay® a Android Auto™ prostredníctvom Wi-fi a USB, rozpoznávaním hlasu, prehrávaním hudby cez Bluetooth® a zobrazuje aj informácie o stave vozidla.

**Apple, Apple CarPlay, iPhone a Siri sú ochranné známky spoločnosti Apple Inc., registrovanej v USA a ďalších krajinách.*

**Google, Android, Android Auto a ďalšie sú ochranné známky spoločnosti Google LLC.*

**Bluetooth je registrovaná ochranná známka spoločnosti Bluetooth SIG, Inc.*

POKROČILÉ BEZPEČNOSTNÉ PRVKY

Dvojsnímačová podpora brzdenia II (Dual Sensor Brake Support II – DSBS II)





Na detekciu vozidiel, cyklistov a chodcov pred vozidlom je použitý radar a monokulárna kamera, ktoré pomáhajú zmierniť čelné, diagonálne a bočné kolízie. Ak hrozí kolízia, systém upozorní vodiča zvukovými a vizuálnymi výstrahami. Ak vodič nebrzdí alebo brzdí nedostatočne, automaticky sa aktivuje brzdný asistenčný systém, ktorý pomôže spomaliť vozidlo. Ak sa pravdepodobnosť kolízie zväčší, systém automaticky použije brzdnú silu, aby pomohol zmenšiť silu nárazu a zmierniť škody.

Asistencia udržiavania v jazdnom pruhu (*Lane Keeping Assist – LKA*) Keď je aktivovaný adaptívny tempomat, asistenčný systém pomáha udržiavať vozidlo v strede jazdného pruhu. Ak systém zistí, že susedné vozidlo alebo iná prekážka je príliš blízko vozidla, poskytne asistenciu pri riadení, aby pomohol udržať bezpečnú vzdialenosť. Systém monitorovania vodiča (*Driver Monitoring System – DMS*) Kamera zabudovaná v prístrojovej doske monitoruje oči a tvár vodiča. Ak systém zistí, že je vodič ospalý, zaspáva alebo nesleduje dianie na vozovke, spustí výstražný signál a na informačnom displeji zobrazí varovné hlásenie.

Ďalšie technologické prvky:

- Predchádzanie vybočeniu z jazdného pruhu (*Lane Departure Prevention – LDP*)
- Adaptívny tempomat (*Adaptive Cruise Control – ACC*)
- Rozpoznávanie dopravných značiek (*Traffic Sign Recognition – TSC*)
- Monitorovanie mŕtveho uhla (*Blind Spot Monitor – BSM*)
- Upozornenie na situáciu za vozidlom (*Rear Traffic Cross Alert – RTCA*)
- Systém e-Call



Nový 1,2 l motor s 12 V mild-hybridným systémom SHVS

Nový 1,2 litrový 3-valcový zážihový motor v novom Suzuki Swift sa vyznačuje všestrannými zlepšeniami a kombinuje menšiu spotrebu paliva s menšími emisiami, pri poskytovaní väčšieho krútiaceho momentu pri malých otáčkach pre lepšiu odozvu na plyn a celkový výkon.

V novom Suzuki Swift je motor prepojený s mild-hybridným systémom SHVS, ktorý ešte viac zlepšuje ekologické vlastnosti vozidla. Mild-hybridný systém SHVS premieňa kinetickú energiu pri spomaľovaní, ukladá ju do lítium-iónovej batérie a pomáha motoru pri zrýchľovaní, čím sa dosahuje väčšia úspora paliva.

ALLGRIP AUTO

ALLGRIP AUTO je automatický systém pohonu všetkých štyroch kolies, ktorý je zapojený, keď zistí stratu trakcie predných kolies. Keď je zistený preklz predných kolies, zapne sa viskózna spojka, ktorá prenáša krútiaci moment na zadné kolesá a poskytuje dodatočnú trakciu pri jazde na zasnežených cestách alebo iných klzkých povrchoch.



SUZUKI CONNECT

SUZUKI CONNECT využíva dátový komunikačný modul vozidla (DCM) na prepojenie používateľov s ich vozidlami v reálnom čase a umožňuje im využívať praktické funkcie prostredníctvom SUZUKI CONNECT aplikácie. Pre ešte väčšie pohodlie sú teraz niektoré funkcie SUZUKI CONNECT dostupné aj pomocou 9“ displeja audiosystému vo vnútri nového Swiftu.

Hlavné funkcie Suzuki Connect:

- Hlásenia o stave
- Vyhľadávanie zaparkovaného vozidla
- História jász
- Geografické a časové ohraničenie pohybu vozidla
- Bezpečnostné oznámenia
- Oznámenie o výstražnej kontrolke
- Oznámenie o pravidelnej kontrole/zvolávacej akcii.

Spoločnosť Suzuki bude novú generáciu typu Swift aj pre európsky trh vyrábať zatiaľ iba v Japonsku.

-si-

Technika



Vízia hyperpersonalizovaného používateľského zážitku

Vozidlo ako rozšírenie osobnosti, dokonale prispôbenné individuálnym potrebám: to je vzrušujúca cesta vedúca k hyperpersonalizovanému a intuitívnemu zážitku zákazníka – a to nielen v samotnom vozidle. Na výstave CES 2024 v Las Vegas Mercedes-Benz predstavuje ďalší veľký krok k realizácii svojej vízie. Najväčší svetový veľtrh zábavnej elektroniky poskytuje dokonalú kulisu na prezentáciu revolučného virtuálneho asistenta MBUX.

Prostredníctvom grafiky vo veľkom rozlíšení herného „engine“, ktoré boli vyvinuté softvérovým nástrojom Unity, posúva hlasového asistenta „Hey Mercedes“ do novej vizuálnej dimenzie. Pokrokový asistent s podporou umelej inteligencie spája inteligentné systémy MBUX do jedného celku a prezentuje zákazníkom nový dizajn s prirodzenou interakciou. Virtuálny asistent MBUX je založený na operačnom systéme MB.OS, ktorý bol vyvinutý vo vlastnej réžii. Predstavuje vrchol mnohých digitálnych inovácií, ktoré značka Mercedes-Benz predstavuje v januári.



„Spoločnosť Mercedes-Benz objavuje digitálny zážitok s pomocou umelej inteligencie a jej cieľom je umožniť takú interakciu s inteligentným virtuálnym asistentom MBUX, ktorá je podobná interakcii s človekom. Tento asistent má empatické vlastnosti, ktoré sú ovplyvňované individuálnym štýlom jazdy a osobnou náladou. Tento prístup v kombinácii s našou vlastnou softvérovou architektúrou MB.OS bude definovať budúcnosť digitálneho luxusu.“

Ola Källenius, výkonný riaditeľ, Mercedes-Benz

Štúdia Concept CLA Class má svoju severoamerickú premiéru na výstave CES 2024. Je založená na platforme MMA (Mercedes-Benz Modular Architecture) a na operačnom systéme MB.OS. Štúdia vozidla tak ponúka pohľad na približnú podobu budúcej rodiny štyroch sériovo vyrábaných vozidiel. Návštevníci budú mať okrem toho aj možnosť nahliadnuť do elektrickej budúcnosti jednej ikony: v Severnej Amerike zaznamená svoju premiéru aj maskovaný prototyp elektrickej Triedy G. Medzi ďalšie zaujímavosti patrí aj pôsobivý vývoj v oblasti zábavnej techniky vo vozidle.

-mz-





OMLADENÝ DIZAJN, ZLEPŠENÝ POUŽÍVATEĽSKÝ ZÁŽITOK

Kia uviedla štvrtú generáciu svojho typu Sorento na európsky trh v roku 2020. V závere minulého roka predstavila médiám toto svoje najväčšie SUV so spalovacím motorom po inovácii. Čoskoro ho uvidíme aj na našich cestách. Inovované Sorento, dostupné v 5-miestnej, 6-miestnej a 7-miestnej verzii, umožňuje ľuďom s hektickým životným štýlom prepraviť sa všade, kam potrebujú, s pocitom pokoja.

Vďaka výrazne omladenému zovňajšku vyzerá nová Kia Sorento pôsobivo na ceste aj v teréne. Toto SUV zo segmentu D s dĺžkou takmer 5 metrov, stelesňujúce dizajnovú filozofiu značky Kia „Zjednotenie protikladov“, reprezentuje pilier „Odvaha z prírody“ dokazujúci možnosť koexistencie prírodných a moderných prvkov. Vynovený zovňajšok Sorenta má stelesňovať futuristickú smelosť, ktorá mu dodáva prémiovejší vzhľad. Vpredu zaujme nový dizajn kapoty evokujúci príslušnosť k vozidlám SUV vyššej triedy. Okrem toho sa logo Kia presunulo z masky na kapotu. Unikátne vertikálne reflektory, denné LED svetlá v štýle „hviezdnej mapy“ a nový dizajn mriežky chladiča s 3D sieťovým vzorom zvyrazňujú hi-tech imidž.

Predné a zadné svetlá s vertikálnou geometriou spolu vytvárajú vizuálnu harmóniu a zdôrazňujú zdatnosť a solidnosť dizajnu tohto SUV. Hi-tech charakter vozidla dotvárajú sekvenčné predné smerové svetlá. Spodná časť predného nárazníka je prepracovaná, široký nájazdový kryt, upravené hmlové svetlá a vertikálne obloženie nasávacích otvorov podčiarkujú imidž technickej vyspelosti.

Bočný ozdobný prvok na blatníku má teraz nový, výraznejší 3D dizajn. Inovované Sorento prináša aj tri nové dizajny diskov kolies: na výber sú 19- alebo 20-palcové zliatinové disky.

Na zadnej časti vozidla je omladený dizajn koncových svetiel s diagonálnymi LED diódami. Vertikálny dizajn koncových svetiel v štýle „hviezdnej mapy“, vytvorený spojením dvoch odlišných koncových svetiel, zdôrazňuje tému spájania dizajnov. Úzke LED diódy tretieho brzďového svetla prispievajú k prvotriednemu hi-tech imidžu vozidla. Výrazný, široký zadný nájazdový kryt v kombinácii s grafickými motívmi čierneho obloženia dodáva vozidlu charakter solidného, sebavedomého SUV.

Sorento je teraz v Európe k dispozícii v 10 farbách karosérie vrátane troch nových: hnedá Volcanic Sand, sivá Interstellar Grey (známa z typu EV6) a zelená Cityscape Green (známa z typu Niro). V ponuke ostávajú biela Clear White, biela Snow White Pearl, čierna Aurora Black Pearl, strieborná Silky Silver, modrá Gravity Blue, sivá Steel Gray a modrá Mineral Blue.

Veľkorysé rozmery interiéru Sorenta ešte zvyrazňuje minimalistický pásik interiérového náladového osvetlenia, ktorý sa tiahne po celej šírke popri ozdobnom obložení výduchov klimatizácie. Toto náladové osvetlenie, ponúkajúce 64 farieb, vidno pozdĺž prístrojovej dosky, na voliči prevodovky a na obložení predných dverí. Zakrivený displej a multirežimová dotyková obrazovka vytvárajú dojem technickej vyspelosti a modernosti. Elektronický volič prevodovky má prepracovaný dizajn, pričom čierny potah stropu, kovové pedále a panoramatické strešné okno dodávajú Sorentu odvážny moderný, technicistický švih.

Sorento ponúka aj najmodernejšie prvky v oblasti komfortu a praktickosti vrátane nových relaxačných predných sedadiel. Sedadlo vodiča Ergo Motion má driekovú časť operadla zo vzduchových vankúšikov a elektricky nastaviteľné bočné vedenie; sedadlá môžu byť vybavené aj pamäťovou funkciou. Volant potiahnutý umelou kožou má funkciu vyhrievania, čo vodiči určite ocenia v zimnom období. Takisto je k dispozícii voliteľná funkcia elektricky výškovo a pozdĺžne nastaviteľného volantu. Elektricky nastaviteľné ventilované a vyhrievané predné sedadlá, ako aj vyhrievané sedadlá v druhom rade poskytujú maximálny komfort pre všetkých cestujúcich vo vozidle.

Aj interiéru Sorenta, navrhnutý s ohľadom na dokonalú rovnováhu medzi odolnosťou a udržateľnosťou, sa opiera o pilier „Odvaha z prírody“ v rámci dizajnovej filozofie „Zjednotenie protikladov“. V rámci najnovšej vývojovej iterácie dostala Kia Sorento sedadlá potiahnuté umelou kožou a recyklovaným plastom (PET) v novom čalúnení interiéru v zelenej farbe Sage Green.

Nová stratégia spoločnosti Kia pri výbere farieb, materiálov a povrchových úprav umožňuje skĺbiť ekologickosť s luxusom. V rámci snahy o zachovanie vyváženého vzťahu k prírode napríklad dizajnéri v interiéru použili textil z opätovne použiteľného materiálu PET. Dvojradový steh masívne pôsobiaceho prešívania potáhov sedadiel zas maximalizuje dojem objemu, ktorý v cestujúcich vyvoláva pocit robustnosti a luxusu.

Okrem interiéru vo farbe Sage Green obsahuje ponuka pre európskych zákazníkov ďalšie dve nové príplatkové čalúnenia interiéru. Konkrétne ide o čierne kožené čalúnenie s novým vyrážaným vzorom a čierne čalúnenie z kože Nappa s novým prešivaným dizajnom a sivým lemovaním.

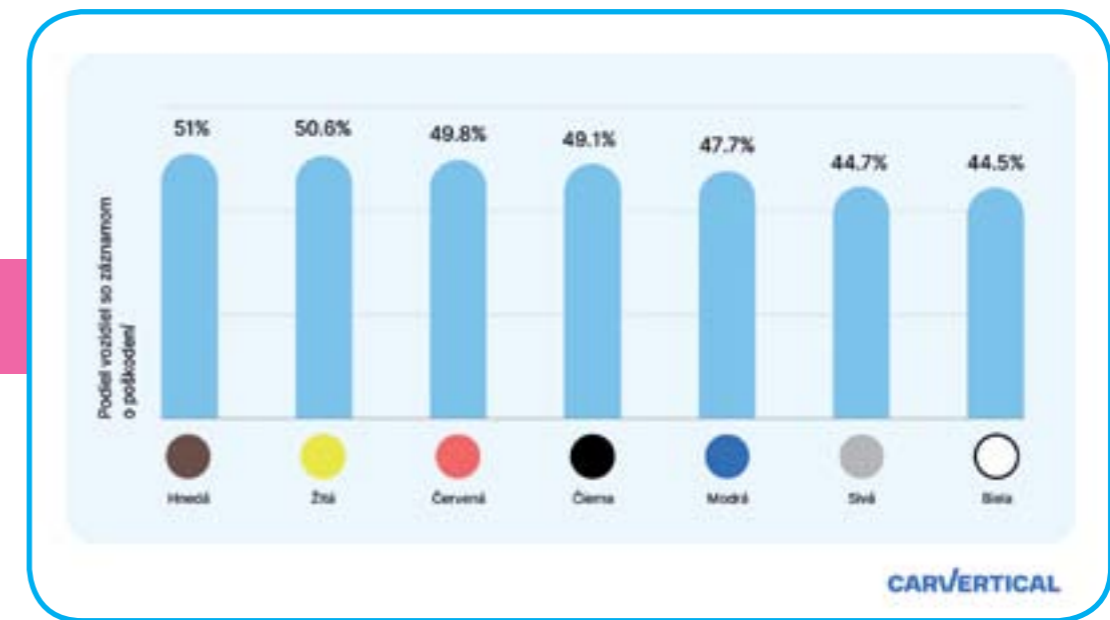
Inovovaná Kia Sorento má v ponuke nielen dnes také módne elektrifikované pohonné systavy, ale zostal v nej aj vznetrový motor. Sorento Plug-in Hybrid má 1,6-litrový motor T-GDI, 13,8 kWh batériu a šesťstupňovú automatickú prevodovku (6AT). Štandardne sa dodáva s pohonom štyroch kolies AWD. Pod kapotou modelu Sorento Hybrid je tiež v kombinácii s prevodovkou 6AT 1,6-litrový motor T-GDI, ale s 1,49 kWh batériou. Okrem toho je v ponuke variant s 2,2-litrovým vznetrovým motorom s osemstupňovou dvojspojkovou prevodovkou (8DCT), ktorý je dostupný s pohonom 4WD.

Inovované Sorento je vybavené najnovšími technológiami, ktoré zvyšujú úroveň bezpečnosti, spoľahlivosti a komfortu. Na prístrojovej doske sú dve panoramatické integrované obrazovky: 12,3-palcová dotyková obrazovka informačno-zábavného systému s navigáciou a 12,3-palcový plne digitálny prístrojový panel. Okrem toho vodič môže na 10-palcovom projekčnom displeji sledovať základné informácie o vozidle a premávke bez toho, aby musel spustiť zrak z cesty. Digitálne spätné zrkadlo môže slúžiť ako normálne elektrochromatické zrkadlo, alebo ako displej na zobrazovanie záberov z kamery. Vodičovi to poskytuje bezpečnejší výhľad dozadu v situáciách, keď mu v priamom výhľade bránia prekážky.

Informačno-zábavný systém sa dá ovládať prostredníctvom multirežimového dotykového displeja. Obsahuje tiež online navigačný systém, telematické služby, funkciu rozpoznávania hlasu a bezdrôtové rozhranie Bluetooth. Klimatizačný systém má dvojfázovú plne automatickú reguláciu teploty. Systém je navrhnutý tak, aby mohla spoločnosť Kia poslať do vozidla aktualizácie softvéru a máp na diaľku, čo eliminuje potrebu absolvovať mimoriadnu návštevu servisu.



Ktoré FARBY ÁUT sa stávajú účastníkmi nehôd najčastejšie?



Zatiaľ čo väčšina ľudí sa domnieva, že hlavným dôvodom, prečo autá končia v nehodách, je smola, najnovší výskum spoločnosti carVertical, ktorá sa zaoberá spracovaním automobilových údajov, dokazuje, že na vine je niečo iné. Niektoré farby vozidiel zrejme končia pri nehodách častejšie ako iné. Keďže existuje súvislosť medzi výberom farby vozidla a jazdnými návykmi, štúdia odhalila, ktoré farby sú z hľadiska bezpečnosti najbezpečnejšie.

HNEDE A ŽLTÉ AUTÁ SA ČASTEJŠIE STÁVAJÚ ÚČASTNÍKMI NEHÔD

Výber farby auta závisí od osobného vkusu, dostupnosti, ceny a trendov na trhu. Väčšina vodičov však uprednostňuje skôr neutrálne farby, ako je sivá, ktoré na hodnote strácajú oveľa pomalšie ako jasné farby.

Spomedzi všetkých vozidiel sa hnedé autá najčastejšie stávajú účastníkmi nehôd (51 %). Hoci vodiči hnedých áut uprednostňujú spoľahlivosť, luxus a pohodlie, pred nehodami ich to neochráni.

Vodiči, ktorí si vyberajú žlté autá, chcú byť centrom pozornosti. Pretože sú plní energie, príliš nešetria plynom a radi šliapu na pedál – až 50,6 % všetkých žltých vozidiel preverených na carVertical malo záznam o poškodení. V tesnom závесе za žltou farbou nasleduje červená so 49,8 %.

Žltá a červená farba sa častejšie vyskytujú na športových vozidlách, čo naznačuje, že ich majitelia milujú rýchlosť a často sa neboja riskovať.

"Neexistuje priama súvislosť medzi farbou vozidla a jeho historickou mierou poškodenia alebo priemerným výkonom motora. Možno však usudzovať, že všetky tieto farby s najväčšou historickou mierou nehodovosti si často vyberajú vodiči, ktorí chcú vyčnievať z davu.

PREČO SÚ AUTÁ VĎAKA JASNÝM FARBÁM BEZPEČNEJŠIE?

Vodiči, ktorí si vyberajú autá jasných farieb, sú často vnímaní ako výstrední. Žiarivé farby sa však považujú aj za bezpečnejšie, pretože takéto vozidlá sú lepšie viditeľné za zlého počasia alebo pri slabom osvetlení.

Biele alebo žlté autá vyniknú oproti okoliu, takže si ich vodiči a ostatní vodiči ľahšie všimnú. Naopak to platí pre sivé alebo čierne vozidlá, ktoré môžu byť v daždi ťažko viditeľné.

Svetlejšie autá sú tiež lepšie viditeľné v noci, čo zlepšuje bezpečnosť ich majiteľov. Hoci oranžová farba nie je na trhu s ojazdenými vozidlami úplne bežná, automobiloví odborníci ju označujú za dobrú voľbu pre tých, ktorí chcú byť na ceste dobre vidieť.

Podľa výskumu spoločnosti carVertical sa za najbezpečnejšie farby považujú sivá (44,7 %) a biela (44,5 %), čo značí, že tieto autá končia menej často pri nehodách. Hoci štatistiky nehodovosti závisia od mnohých faktorov, napríklad od stavu vozovky a intenzity premávky, najvýznamnejším faktorom sú vodičská zdatnosť vodiča a jeho rozvážnosť - schopnosť počas jazdy vnímať veľkosť rizika.



Nové Sorento má aj systém rozpoznávania odtlačkov prstov. Systém umožňuje vodičovi vytvoriť si používateľský profil a štartovať motor. Možno ho používať aj na aktivovanie režimu parkovacej služby ako alternatívu k zadávaniu kódu PIN. Ku komfortu prispieva aj inteligentný kľúč. Technológia digitálneho kľúča vo verzii 2.0 umožňuje zákazníkom namiesto inteligentného kľúča používať smartfón.

Funkcia „User Profile Transfer“ umožní používateľom zálohovať nastavenia systému Kia Connect na cloud a prenášať ich z jedného vozidla do druhého. Určená je pre zákazníkov, ktorí často presadajú z jedného vozidla so systémom Kia Connect do druhého, teda napríklad pre podniky so spoločne využívaným vozidlovým parkom alebo rodiny s viacerými vozidlami vybavenými systémom Kia Connect.

Okrem plánovania trasy v online navigácii, synchronizovania kalendárov Apple a Google a používania zabudovaných funkcií, ako je vyhľadávanie nabíjaciač staníc, aktuálna predpoveď počasia či dopravné hlásenia v reálnom čase, môžu vodiči Sorenta PHEV pomocou systému Kia Connect aj kontrolovať a ovládať stav nabíjania.

Novinkami sú aj asistencia jazdy na diaľnici 2.0 s funkciou asistencie pri zmene jazdného pruhu a systémom monitorovania okolia vozidla (SVM) s funkciou 3D zobrazenia. Modernizáciou prešiel aj asistenčný systém na predchádzanie čelným zrážkam; teraz zahŕňa

funkciu odbočenia na križovatke, funkciu prejazdu naprieč križovatkou, asistenciu vyhýbaciač manévrov, funkciu prevencie zrážky s protiidúcim vozidlom pri zmene jazdného pruhu a funkciu prevencie bočnej kolízie pri zmene jazdného pruhu. Zostava asistenčných systémov je ešte bohatšia, obsahuje okrem iného inteligentný tempomat využívajúci navigáciu (NSCC), systém na predchádzanie zrážkam v mŕtvom uhle (BCA) s asistenciou na predchádzanie zrážkam s križujúcimi vozidlami vzadu (RCCA), či diaľkový inteligentný parkovací asistenčný systém (RSPA).

Ešte viac komfortu prináša nová funkcia zatvárania dverí batožinového priestoru pri odchode, ktorá automaticky zatvorí dvere batožinového priestoru, keď vodič opustí detekčnú zónu za vozidlom.

Sorento má vo výbave sedem bezpečnostných vankúšov: dva predné, dva bočné v predných sedadlách, bočné hlavové so snímačom prevrátenia sa vozidla, nový zadný hrudný vankúš v druhom rade sedadiel a predný stredový vankúš. Predný stredový vankúš je novinka, ktorá chráni hlavy cestujúcich na predných sedadlách tým, že bráni ich vzájomnému kontaktu počas nehody.

Inovované Sorento sa na Slovensku začína predávať, štandardne so zárukou Kia na sedem rokov alebo 150 000 kilometrov.

-ka-



Lexus UX 250h FWD F Sport



Auto pre „tvorivého mestského prieskumníka“

Lexus UX je najpredávanejším typom značky v Európe. Určený je „hlavne pre moderného človeka, ktorý hľadá dynamické poňatie jazdy, obratné ovládanie a schopnosť manévrovania v preplnených uliciach“ (stopový priemer otáčania 10,4 m). Terajšia modernizácia prišla s niekoľkými novinkami. Ponúka luxus, obsahuje odvážne nové dizajnové prvky a zlepšila všetky tri varianty tohto SUV – teda hybridný elektrický model bez nutnosti dobíjania UX 250h, plne elektrický modul UX 300e a „zážihový“ model UX 200. UX je prvým vozidlom značky Lexus, ktoré je postavené s využitím novej globálnej platformy kompaktných vozidiel GA-C. Má ľahkú konštrukciu a zároveň výnimočne tuhú. Po modernizácii je toto všetko ešte zosilnené vďaka ocelevej výstuži zadných dverí a dodatočným bodovým zvarom na zadnom paneli a bočných prvkoch.



Vyskúšali sme Lexus UX 250h v špičkovej výbave F Sport s pohonom predných kolies (v ponuke je aj s elektricky riadeným systémom pohonu všetkých kolies E-Four). Vyznačuje sa exkluzívnym dizajnom mriežky chladiča so sieťovinovým vzorom, ostrými líniami, full LED reflektormi, zadným svetelným pásmom. Súčasťou výbavy sú tónované sklá zadných dverí a veľa batožinového priestoru, strešné lišty, lemy blatníkov vo farbe karosérie. UX má 18-palcové disky kolies z ľahkej hliníkovej zliatiny, pre verziu F Sport so špeciálnym tvarovaním lúčov.

Kabína vytvára pocit luxusu s vyššie položenými sedadlami. Má nápaditý exkluzívny dizajn, kvalitné materiály a výborné spracovanie každého prvku interiéru. Vo verzii F Sport má kožu potiahnutý športový volant (vyhrievaný, elektricky nastaviteľný) s hrubým vencom, za ktorým nie je problém nájsť si ideálnu polohu. Ovládače na volante sú „intuitívne“ uložené, za volantom nechýbajú páčky sekvenčného preradenia s označením + a -. Hodnotne pôsobia hliníkové pedále, čierna horná časť prístrojovej dosky, predné športové sedadlá F Sport v kombinácii s čalúnením Tahara/textil s červeným pásmom (elektricky nastaviteľné s nastaviteľnou driekovou opierkou pre vodiča, vyhrievané) a iné ozdobné prvky F Sport. Pred vodičom sa nachádza multiinformačný displej s pohyblivým ciferníkom, otáčkomer mení farbu podľa zvoleného jazdného režimu - Eco, Normal, vlastný režim Custom, Sport a Sport+ (s adaptívnymi tmičmi), ktorý zabezpečuje rýchlejšiu akceleráciu a mení charakteristiku elektrického posilňovača riadenia s cieľom zabezpečiť rýchlejšiu odozvu na požiadavky vodiča. Režimy sa menia pomocou otočného ovládača na kryte prístrojovej dosky (vpravo za volantom). Prepracované UX ťaží z nového 12,3“ multimediálneho displeja s navigáciou, ktorý poskytuje rýchlejšiu odozvu, ostrý obraz s prepracovanou grafikou a rozšírenou funkčnosťou. Umožňuje integráciu smartfónov prostredníctvom systémov AppleCar Play (bezdrôtové pripojenie) a Android Auto (káblkové pripojenie). Konektivita je rozšírená aj na mobilnú aplikáciu Lexus Link, pomocou ktorej môže vodič na diaľku zamknúť a odomknúť dvere, zapnúť výstražné svetlá či nastaviť klimatizáciu alebo vyhrievanie kabíny.

Kto chce, si môže vyskúšať aj nový systém rozpoznávania hlasu, reaguje na hlasové príkazy, a uľahčuje tak telefonické spojenie, obsluhu klimatizácie audiosystému a iné. Stredová konzola je teraz „domovom“ ovládacích prvkov pre vyhrievané predné sedadlá a obsahuje aj osvetlenú priehradku pred ovládačom klimatizácie. Páči sa nám klasické použitie tlačidiel na ovládanie klimatizácie. Nechýba prémiový audiosystém, konektory AUX, USB-A a USB-C a iné. Lexus UX poskytuje cestujúcim na zadných sedadlách menej priestoru. Osoby s výškou nad 182 cm si kolenná opierajú o operadlá predných sedadiel a hlavou testujú kvalitu stropného poťahu. Cestovanie na zadných sedadlách spríjemňujú vhodne umiestnené výduchy klimatizácie a laktová opierka s držiakmi na nápoje. Batožinový priestor ponúka malý objem, 320 litrov, pod dvojitou podlahou sa nachádzajú menšie priehradky na drobnosti. Po sklopení zadných sedadiel vznikne rovná plocha na prevoz väčších predmetov, objem sa zväčší na 1231 litrov. Výklopné veko batožinového priestoru s bezdotykovým elektrickým otváraním uľahčuje nakladanie. Modernizácia sa dotkla aj bezpečnostného systému Lexus Safety System+, teraz napríklad aj s asistenčným systémom pri odbočovaní na križovatke a dynamickým radarovým tempomatom.

Lexus UX 250h má štvrtú generáciu hybridného pohonného systému. Využíva kombináciu 2,0-litrového štvorvalcového zážihového motora pracujúceho v Atkinsonovom cykle. Dosahuje výkon 112 kW pri 6600 ot./min. a krútiaci moment 190 Nm od 4400 až 5200 ot./min. Spalovaciemu motoru sekunduje elektromotor s výkonom 80 kW a krútiacim momentom 202 Nm. Kombinovaný (systémový) výkon hnacej sústavy je 135 kW. Výkon sa prenáša na kolesá prednej nápravy cez automatickú prevodovku CVT. Umožňuje vozidlu s hmotnosťou 1,6 tony zrýchlovať z 0 na 100 km/h za 8,5 sekundy a dosiahnuť maximálnu rýchlosť 177 km/h. Riadiaca jednotka prevodovky zabezpečuje plynulý a jemný rozjazd vozidla. Aj keď Lexus UX pôsobí mimoriadne športovým dojmom, jeho hybridný pohon má najradšej, keď ho vodič nechá pracovať pohodlivo, bez vytáčania k maximu otáčok. To neznamená, že jazda v ňom je nudná. Spotreba benzínu je výrazne závislá od spôsobu jazdy, dosiahli sme spotrebu počas týždenného skúšania 6 l/100 km. Pri „plnšom“ využití jazdného režimu Sport+ spotreba vyskočí k 9 l/100 km.

Stabilita vozidla je príkladná, výhrady nemáme ani k pohodliu jazdy. Podvozok aj pri 18-palcových kolesách dokáže dobre tlmiť nárazy od nerovností cesty. Väčšinou sme využívali štandardné nastavenie „Normal“. K dobrým stránkam tohto auta patrí aj odhlučnenie kabíny a účinnosť brzd.

Lexus UX 250h FWD F Sport sa predáva za 55 100 €. V nami skúšanom vozidle sa priplácalo 1000 € za metalický lak.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

zážihový, 4-valcový, 16-ventilový atmosférický + HEV, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1987 cm³, najväčší výkon 112 kW pri 6600 ot./min., krútiaci moment 190 Nm pri 4400 až 5200 ot./min.

ELEKTROMOTOR: synchronný, s perm. magnetmi, maximálny výkon 80 kW, maximálny krútiaci moment elektromotora 202 Nm, najväčší kombinovaný výkon hybridnej sústavy 135 kW.

PREVODY: e-CVT prevodovka (elektronicky riadená, s plynulo meniteľným prevodom), pohon predných kolies (FWD).

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, zadná viacprvková náprava, vzduchové pruženie s reguláciou svetlej výšky, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s posilňovačom, svetlá výška 160 mm, pneumatiky rozmeru 225/50 RF-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4495/1840/1540 mm, rázvor náprav 2640 mm, pohotovostná/celková 1615/2110 kg, objem batožinového priestoru 320/1231 l, objem palivovej nádrže 43 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 177 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,5 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke 5,3-5,7 l/100 km, CO₂ 120-128 g/km.



Peugeot 3008 1.6 Hybrid4 300k e-EAT8 4x4 GT



Úspešné SUV s výkonným hybridom

Prvá generácia Peugeotu 3008 bola uvedená na trh v roku 2009. Orientácia druhej generácie (v roku 2016) na moderné technológie a dizajn sa Peugeotu osvedčila, o čom svedčí udelenie titulu „Európske auto roka 2017“. Peugeot 3008 v závere roku 2020 prešiel modernizáciou, s prerpracovanou prednou časťou. Technologickou špičkou v ponuke pohonov je trojica plug-in hybridov. Vyskúšali sme (keď už pomaly nastupuje nová generácia typu) vrchol ponuky, Peugeot 3008 s motorom 1.6 Hybrid4 s výkonom 221 kW (300 koní) a špičkovou výbavou GT.



Vozidlo je postavené na modulárnej platforme PSA EMP2. Pri vonkajších rozmeroch 4447x1841x1624 mm ponúka vnútorný objem patriaci medzi veľkorysý v segmente. Výbava GT obsahuje aj predné reflektory s Full Led Technológiou, LED predné hmlové reflektory s automatickou výškovou reguláciou a funkciou statického prívencovania do zákrut, zadné Full LED svetidlá s grafickým motívom troch levích pazúrov, exkluzívny predný nárazník, masku chladiča s chrómovanou šachovnicou, levie logo stvárnené v čiernom vyhotovení, chrómovaný dekór na spodnej ochrannej lište dverí a bočných oknách, dekoratívne chrómované koncovky výfuku po stranách, kryty spätných zrkadiel čiernej farby, extratónované zadné okná, dvojfarebné lakovanie v príplatkovej červenej metalíze s kontrastnou čiernou strechou, či elegantné 19" hliníkové kolesá. Od klasického vyhotovenia 3008 sa odlišuje aj plaketkami Hybrid4 (a zelenou ŠPZ). Exkluzivnosť interiéru GT sa opiera o celý rad drobných detailov, ako sú štýlové ambientne osvetlenie modrej farby, hliníkové pedále a opierka nohy, detailami stehov šitia na prístrojovej doske, dekórom prístrojovej dosky a panelov dverí Alcantara, exkluzívnym čiernym obloženie stropu atď. Prístrojová doska je kompletne prispôbitelná a združuje všetko, čo vodič potrebuje sledovať. Interiér je výborne spracovaný, s typickým Peugeot i-Cockpitom, ktorý sme už opísali viackrát pri skúšaných vozidlách s inými motormi. Vnútorný priestor opticky zväčšovala príplatková panoramatická strecha. Predné športové sedadlá sú výborne tvarované, s dostatočným bočným vedením, vyhrievané. Malý volant, skosený v hornej aj dolnej časti obšitý perforovanou kožou, s pochromovanými prvkami a vsadeným logom GT, už pre nás nebol novinkou. Kokpit dopĺňajú digitálny prístrojový panel s 12,3" displejom s dobrou grafikou a 10" dotykový displej+ 3D navigačný systém s doživotnou aktualizáciou zadarmo, pochromované prepínače „piano“, dvojjónová automatická klimatizácia, cúvacia kamera... Prostredníctvom infotainmentu sa prakticky nastavujú všetky funkcie vrátane deaktivácie systému start/stop. Nechýba bezdrôtové nabíjanie smartfónov.

Na zadné sedadlá sa pohodlne usadia dospelí cestujúci, ktorí majú dostatok miesta pre nohy aj hlavu. Batožinový priestor ponúka objem

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-valcový, 16-ventilový preplňaný zážihový + 2 elektromotory, ventilový rozvod spaľovacieho motora 2xOHC, zdvihový objem 1598 cm³, najväčší výkon 147 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 300 Nm pri 3000 ot./min.

SYSTÉMOVÝ VÝKON HYBRIDNÉHO POHONU 221 kW a syst. krútiaci moment 520 Nm. Výkon elektromotora vpredu 81 kW pri 2500 ot./min., krútiaci moment 320 Nm pri 500 až 2500 ot./min., výkon vzadu 83 kW pri 2500 až 4000 ot./min., krútiaci moment 166 Nm pro 0 až 4760 ot./min. Kapacita batérie 13,2 kWh, maximálny el. dojazd (WLTP) 58-64 km/h, orientačný čas nabitia (0-100%) Wallbox 7,4 kW- 2 hodiny, z domácej 220V zásuvky (1,8 kW) 7,5 hodiny.

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/50 R-19.

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

ROZMERY, HMŔTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4447/1841/1624 mm (so strešnými nosičmi), rázvor náprav 2675 mm, svetlá výška 219 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1908/2350 kg, priemer otáčania 10,67 m, rozchod kolies vpredu/vzadu 1587/1610 mm, objem batožinového priestoru 395/1482 l, objem palivovej nádrže 43 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 240 km/h (135 km/h v EV režime), zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 5,9 s, spotreba benzínu/hybrid v kombinovanej prevádzke WLTP 7,0/1,2-1,3 l/100 km, CO₂ WLTP 29-31 g/km.

395 litrov, po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1482 litrov. Bohatá bola aj zostava bezpečnostných asistenčných systémov, napríklad Pack Safety Plus (výstraha pred neúmyselným opustením jazdného pruhu, systém sledovania mŕtveho uhla, rozpoznávanie dopravných značiek, systém sledovania pozornosti vodiča, adaptívny tempomat...), ako aj odkladacích priestorov v kabíne (výrobca uvádza celkový objem odkladacích priestorov 32 litrov).

Nami skúšané vozidlo bolo vybavené výkonnejším hybridným pohonom, obsahujúcim zážihový motor a dva elektromotory. Celkový systémový výkon je 221 kW a krútiaci moment 520 Nm. Preplňaný zážihový štvorvalec so zdvihovým objemom 1,6 litra (s výkonom 147 kW a krútiacim momentom 300 Nm pri 3000 ot./min.) v spolupráci s elektromotorom (81 kW pri 2500 ot./min., krútiaci moment 320 Nm pri 500 až 2500 ot./min.) prostredníctvom 8-stupňovej automatickej prevodovky roztáča kolesá prednej nápravy. O pohon zadného páru kolies sa stará samostatný elektromotor (83 kW pri 2500 až 4000 ot./min. a krútiaci moment 166 Nm pri 0 až 4760 ot./min), ktorý je zapracovaný do viacprvkovej zadnej nápravy. Peugeot 3008 Hybrid4 dokáže na „stovku“ zrýchliť za 5,9 sekúnd a dosiahnuť maximálnu rýchlosť 240 km/h (režim benzín). Predvolený režim na čisto elektrický pohon je k dispozícii do rýchlosti 135 km/h. Elektromotory čerpajú energiu z akumulátora s kapacitou 13,2 kWh. Podľa normy WLTP by tento model poháňaný len elektromotorom mal na jedno nabitie zdolať 58-64 km so spotrebou 1,3 l/100 km. Dá sa dobíjať z domácej siete s klasickým nabíjaním (približne 7,5 hodiny) alebo z nabíjacej stanice (neceľ dve hodiny). Vodič má k dispozícii štyri jazdné režimy – 4WD, režim Sport, Hybrid a Electric. My sme väčšinou jazdili v elektrickom a hybridnom režime. V elektrickom režime v meste sme dokázali prejsť 44 km. Pri hybridnom režime, ak sa jazdí s nabitou batériou, riadiaca jednotka sama vyhodnocuje, kedy je vhodné jazdiť na elektrický pohon alebo na benzín. Prepínanie je plynulé. Keď sa batérie vybijú, funguje ako štandardný hybrid, kde sme dosahovali priemernú spotrebu 7,2 l/100 km. Na spotrebe po vybití batérií má podiel aj veľká hmotnosť vozidla (prevádzková hmotnosť 1907 kg). Auto je však veľmi dynamické, láka aj k športovej jazde (režim Sport). Má dostatok výkonu na ďalšie zrýchľovanie aj pri väčších rýchlostiach. Päčilo sa nám výborné odhlučnenie kabíny aj obratnosť vozidla, k čomu prispieva malý polomer otáčania a vhodná charakteristika posilňovača riadenia. Podvozek je nalaďovaný tuhšie. Vozidlo sa aj pri svižnejšej jazde správa sebavedomo, netrpí ani veľkými bočnými náklonmi v zákrutách. Pohon 4x4 ponúka zlepšenú trakciu na cestách. Presvedčili sme sa, že s vozidlom sa dá príjemne jazdiť aj po nespevnených cestách.

Peugeot 3008 1.6 Hybrid4 300k e-EAT8 GT sa predáva za 49 990 €.



Alfa Romeo Tonale 1.3 Turbo PHEV 280k 6AT Q4 Edizione Speciale



Pôsobivé SUV

Typ Tonale je stredne veľké SUV s dĺžkou 4528, šírkou 1841 mm, výškou 1601 mm a rázvorom náprav 2636 mm a pôsobivým vzhľadom. Predstavuje už aj vstup Alfy Romeo do sveta elektrifikácie. To všetko bez straty neobyčajného zážitku, aký jazda s Alfou Romeo predstavuje. Po vyskúšaní dvoch modelov Tonale so „slabšími“ pohonnými systémami sme mali možnosť preveriť na našich cestách aj najvýkonnejšiu verziu, ktorou sa pre tento typ stal plug-in hybrid s prívlastkom Q4 (pohonom všetkých štyroch kolies) vo verzii Edizione Speciale.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4- valcový, 16-ventilový prepíňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1332 cm³, najväčší výkon 132 kW pri 5750 ot./min., krútiaci moment 270 Nm pri 1850 ot./min.

ELEKTROMOTOR: maximálny výkon 90 kW, maximálny krútiaci moment 250 Nm, maximálny systémový výkon 206 kW, batéria Li-Ion- napätie 306V, kapacita batérie 15,5 kWh (využitelná 12 kWh). Kombinovaný dojazd na elektriku 60,6-68,6 km, v meste 70,4-82,1 km.

NABÍJACÍ ČAS: striedavý prúd - domáca zásuvka (jednofázová 13A 230V AC)=6,5 h, 11 kW AC stanice (trojfázová 16A) = 2,5 h. Prevody: 6-stupňová automatická prevodovka, pohon kolies prednej a zadnej strany (Q4).

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 225/45 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 1581/1581mm, svetlá výška 219 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1910/2420 kg, objem batožinového priestoru 385/1430 l, objem palivovej nádrže 42,5 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 206 km/h, na elektrický pohon 135 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 6,2 s, spotreba v kombinovanej prevádzke WLTP 1,13-1,48/100km, kombinovaná 19 kWh, CO₂ WLTP 26-33 g/km.



Vozidlu veľmi pristala zelená metalíza Montreal, za ktorú si treba priplatiť 1500 € a 19" disky kolies z ľahkej zliatiny, v ktorých vynikajú na červeno lakované brzdové strmene (990 €). Vzhľad exteriéru zlepšujú plastové lemy lakované v sivej farbe Dark Miron, čierne lakované spätné zrkadlá, zatmavené sklá, charakteristický trojuholníkový rám prednej masky Alfa Romeo (v podobe masky Scudetto), v spodnej časti nárazníka nasávací otvor s dynamickým výpletom, svetelná diódová technika (vpredu Full-LED Matrix, reflektory s denným svetlami a hmlovkami), evidenčné číslo umiestnené na ľavej strane, či zadné skupinovú svetlá efektne prepojené svetelnou linkou so znakom hada.

V interiéri všetko pôsobí exkluzívne, s kvalitným dielenským spracovaním. Špecifické pre edíciu Speciale sú hliníkové prahové lišty a pedále, hliníkové páčky preradenia pod volantom, športový kožený volant so štartovacím tlačidlom a znakom s monochromatickým stvárnením, tmavý strop, s ambientne podsvietenie prístrojovej dosky, pekne vypracované výduchy klimatizácie. Predné sedadlá sú športové, s dobrým bočným vedením. Vo vozidle boli vybavené balíkom výbavy Winter za 500 €, ktorý zahŕňa vyhrievanie predných sedadiel, volantu a vyhrievané dýzy ostrekovača čelného skla. Pred vodičom sa nachádza digitálny displej s veľkosťou 12,3" (má ostrý obraz, jasné farby) a ovládací dotykový displej v strede prístrojovej dosky s veľkosťou 10,25", štandardne s navigáciou a malými ikonkami. Na dotyk reaguje okamžite. K dispozícii sú v štandarde USB A a C porty pre osoby na predných aj zadných sedadlách, bezdrôtové nabíjanie a zrkadlenie smartfónu, dvojzónová automatická klimatizácia, elektrické ovládanie dverí batožinového priestoru a iné prvky.

Na zadných sedadlách je miesta tak akurát. Pohodlne sa tu usadia dvaja cestujúci s výškou okolo 180 cm. K dispozícii majú prestaviteľný sklon zadných sedadiel, výduchy ventilácie, USB porty a rozmernú laktovú opierku s držiakmi na nápoje. Batožinový priestor ponúka objem 385 litrov, po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1430 litrov. Bohatá zostava



bezpečnostných asistenčných systémov je dnes samozrejmosťou aj v menších autách ako je Tonale. Nami skúšané vozidlo bolo vybavené balíkom Driver Assistance Plus (1500 €), ktorý zahŕňa parkovací asistenčný systém, 360-stupňovú kameru, monitoring mŕtveho uhla, aktívne udržiavanie jazdného pruhu, inteligentný adaptívny tempomat, asistenčný systém pre jazdu v kolóne a spätné zrkadlá s funkciou samostmievania. Všetky fungovali výborne, robia presne to, čo od nich očakávate.

Pod kapotou Tonale Q4 pracuje turbodúchadlom prepíňaný zážihový štvorvalec s objemom 1,3-litra. Produkuje výkon 132 kW pri 5750 ot./min. a krútiaci moment 270 Nm pri 1850 ot./min. Zadné kolesá poháňa elektromotor s maximálnym výkonom 90 kW a krútiacim momentom 250 Nm. Zdrojom energie pre elektromotor je Li-iónová akumulátorová batéria s napätím 306 V a kapacitou 15,5 kWh (využitelných 12 kWh). Umožňuje podľa výrobcu dojazd na elektrický pohon v meste 70,4 až 82,1 km a kombinovaný dojazd 60,6 až 68,6 km. Celkový maximálny systémový výkon je 206 kW. Spaľovací motor spolupracuje so 6-stupňovou automatickou prevodovkou, ktorá prenáša jeho krútiaci moment na predné kolesá. Tonale s touto pohonnou sústavou zrýchluje z 0 na 100 km/h za 6,2 s a dosiahne maximálnu rýchlosť 206 km/h, na elektrický pohon 135 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. Tonale je príjemne jazdicím vozidlom, nebráni sa ani svižnejšej jazdy. S plne nabitou batériou sme dosiahli spotrebu 3,2 l/100 km svižným tempom. Po vybití batérie spotreba stúpne, nám sa podarilo jazdiť za 7,2 l/100 km. Pomocou nabíjacieho kábla MODE 3 s výkonom 7,4 (za príplatok 430 €) nabíjanie z 0 na 100 % trvá 2,5 hodiny. Dôležité je, že riadiaci systém hybridného pohonu nedovolí plné vybitie batérie. Aj vtedy, keď už neumožní zapnúť elektrický mód (A), umožňuje elektromotor odoberať prúd z batérie pre pohon zadných kolies, aby bola stabilita vozidla zachovaná.

Súčasťou výbavy v skúšanom vozidle (doplňková výbava) je aktívne pruženie. Podvozok je naladený tuhšie, avšak aj s 19" kolesami dobre filtruje aj väčšie nerovnosti. Náklony v zákrutách sú minimálne. Stabilita Tonale je výborná, riadenie je priame, ostré. Kabína je dobre odhlučnená, bez prieniku výraznejšieho aerodynamického hluku.

Alfa Romeo Tonale 1.3 Turbo PHEV 280k 6AT Q4 Speciale sa predáva 52 490 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 58 410 €.



Škoda Kamiq 1.0 TSI 81 kW 7DCT



Mestské SUV v edícii Monte Carlo

Škoda Kamiq už viac ako štyri roky dopĺňa portfólio produktov automobilky z Mladej Boleslavy. Automobil s dĺžkou 4241 mm, šírkou 1793 mm a výškou 1531 mm je postavený na platforme MQB A0 koncernu Volkswagen. Vyskúšali sme Kamiq poháňaný trojvalcovým motorom 1.0 TSI spolupracujúcim so 7-stupňovou automatickou prevodovkou v edícii Monte Carlo. Modely s takýmto označením sú inšpirované mnohými úspechmi pretekárskych automobilov značky ŠKODA na legendárnych pretekoch Rallye Monte Carlo.



Karosériu skúšaného modelu v krásnej červenej metalíze (Velvet Red) doplnili čierne komponenty s výrazným kontrastom - rám mriežky chladiča a doplnky predného nárazníka - zdobia prednú časť, ktorá obsahuje rozdelené LED reflektory s dynamickými prednými smerovými indikátormi. Zadná časť s lesklými čiernymi strešnými lištami a štandardnými LED zadnými svetlami so zadnými smerovými svetlami zreteľne definuje športového ducha modelu Kamiq Monte Carlo. Nápis Škoda a názov typu v čiernej farbe sú vhodným detailom, ktoré dopĺňajú zadný nárazník s čiernym difúzorom. Nechýba plaketa s nápisom MONTE CARLO nachádzajúca sa na predných blatníkoch, zatmavené bočné okná a atraktívne 18" disky kolies s čiernym - strieborným dizajnom.

Vyšší podvozok spolu s vyššie ukotvenými sedadlami umožňujú pohodlné nastupovanie a výborný výhľad z vozidla. Priestranný interiér, ktorému dominuje čierna farba, štandardne ponúka športové sedadlá s integrovanými hlavovými opierkami a multifunkčný trojramenný kožený volant s vyhrievaným vncom. Sedadlá sú pohodlné, s dobrou bočnou oporou, v zákrutách dobre držia telo. Boli vyhrievané. Kabínu príjemne oživil červené linky na dverách, prístrojovej doske a bokoch sedadiel. Za volantom sa nachádza plne digitálny prístrojový štít, ponúka množstvo zobrazení a náhľadov, možno na ňom zobraziť aj výstup navigácie. Jeho grafika je na veľmi dobrej úrovni. Nami skúšané vozidlo bolo vybavené 9,2-palcovou obrazovkou multimediálneho systému s navigačným systémom Amundsen, ktorý dokáže vizuálne aj hlasovo informovať o aktuálnom dianí v cestnej premávke (doplnková výbava). Zároveň ponúka široké spektrum možností zobrazovania. Multimediálny systém podporuje prepojenie so smartfónom prostredníctvom Apple CarPlay, Android Auto aj Mirror Link. Pod displejom sú výduchy klimatizácie, ovládací panel dvojzónovej automatickej klimatizácie so snímačom vlhkosti. Nechýba zadná parkovacia kamera, parkovacie snímače vpredu, vzadu, USB konektory, rádio a množstvo Simple Clever doplnkov.

Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú dvaja dospelí. „Sedáky“ majú vhodný sklon aj dĺžku, vďaka čomu sa cestujúci budú cítiť dobre aj na dlhých cestách. Cestujúci sediaci vzadu majú k dispozícii výduchy ventilácie, laktovú opierku s držiakmi na nápoje a USB porty. Základný objem batožinového priestoru je 400 litrov, sklopením zadných sedadiel (delených v pomere 60/40) sa dá zväčšiť na 1395 litrov. Batožinový priestor bol vybavený množstvom Simple Clever detailov, napríklad odnímateľnými háčikmi na tašky, roletkou, sieťkou. Pod podlahou sa nachádzala dojazdová rezerva, čo pri autách určenej aj na prepravu k odľahlej chate či piknik v prírode, vždy oceňujeme. Z bohatej zostavy asistenčných systémov spomenieme výstrahu pred kolíziou, podporu núdzového brzdenia, asistenciu stráženia jazdných pruhov, asistenčný systém rozpoznávania únavy, rozpoznávanie dopravných značiek, Front Assist s prediktívnou ochranou chodcov, cyklistov, adaptívny tempomat, ktorý funguje veľmi dobre a iné. Zážihový trojvalec 1.0 TSI bol v skúšanom aute naladený na najväčší výkon 81 kW a maximum krútiaceho momentu 200 Nm v rozpätí 2000 až 3000 ot./min. Spolupracuje so 7-stupňovou automatickou prevodovkou DSG. Tá preraduje logicky, rýchlo a hladko. Pri rýchlosti 90 km/h motor točí 2000 ot./min., na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h 3000 ot./min. Vozidlo s touto zostavou pohonu dokáže akcelerovať z pokoja na 100 km/h za 10,2 sekundy a dosiahne maximálnu rýchlosť 197 km/h. Motor začína citelnejšie zaberáť okolo hodnoty otáčok 2000 za minútu. Nad touto hranicou je príjemne živý, ale netreba ho príliš „vytáčať“, najlepšie sa cíti v strednom pásme otáčok. Spokojní sme boli aj s priemernou spotrebou benzínu na úrovni 6,1 l/100 km. Pri dynamickejšej jazde spotreba vzrástla na 7 l/100 km.

Podvozok je dobre odhlučnený a výborne kopíruje všetky nerovnosti. Kamiq dobre zvláda ostrejšie prejazdy zákrut, len s minimálnymi náklonmi. Vďaka svetlej výške 188 mm dokáže bezpečne jazdiť aj na nespevnenom povrchu, ak nie je klzký.

Škoda Kamiq 1.0 TSI so 7-stupňovou automatickou prevodovkou DSG v edícii Monte Carlo sa predáva od 25780 €. Nami skúšané vozidlo s bohatou doplnkovou výbavou stálo 30 159 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 3-valcový, 12-ventilový prepíňaný zážihový s priamym vstrekaním paliva, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 999 cm³, najväčší výkon 81 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 200 Nm pri 2000 až 3000 ot./min.

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrtný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, stopový priemer otáčania 10,1 m, pneumatiky rozmeru 215/45 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4241/1793/1531 mm, rázvor náprav 2651 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1531/1516 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1335/1770 kg, objem batožinového priestoru 400/1395 litrov, objem palivovej nádrže 50 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 197 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,2 s., spotreba benzínu v komb. prevádzke 5,7-6,2 l/100 km, CO₂ 130-141 g/km.



Volkswagen ID.Buzz



Elektrický van s príjemným retro dizajnom

Posledným prírastkom do čisto elektrickej rodiny Volkswagen patrí ID. Buzz, ktorý svojim krásnym retro dizajnom púta pozornosť na každom kroku. Spája kompaktné rozmery s priestrannosťou a inovatívnymi technológiami. Tvarovo vychádza z ikonického povojnového typu Bulli (T1). Od pôvodného konceptu sa v mnohom odklonil, niektoré prvky však zostali doteraz, ako napríklad tri horizontálne „zárezy“ na D stĺpiku. Novinka pôsobí príjemne, priam usmievacím dojmom. Patrí medzi najštyľovejšie rodinné auto súčasnosti, keby ho nepoháňala len „elektrika“ určite by patril k najpredávanejším. Aktuálne jeho osobná verzia ponúka päť miest - s dvoma sedadlami vpredu a tromi vzadu. Na trh príde aj predĺžená verzia. V ponuke je v štyroch voliteľných dvojfarebných lakovaniach, začo si zákazníci musia priplatiť 3168 €. Nami skúšané vozidlo zdobilo elegantné dvojfarebné lakovanie, kombinujúce žltú „Lemon“ v spodnej časti karosérie a bielu „Candy“ v hornej.



Elektrický minivan postavený na platforme MEB je dlhý 4712 mm, široký 1985 mm a 1927 mm vysoký. Má dlhý rázvor náprav 2989 mm. ID. Buzz má moderný dizajn svetiel- matrixové IQ.Light (doplňková výbava), ktoré prepája LED pásik smerujúci k výraznému logu na kapote. V spodnej časti rozmerného čelného skla je modul s kamerou a ďalšími snímačmi.

ID. Buzz ponúka obrovský vnútorný priestor. Batérie sú uložené pod podlahou, takže vnútorný priestor je celý využiteľný pre posádku. Pohodlne sa v ňom usadí 5 osôb, všetci majú dostatok miesta vo všetkých smeroch a veľkorysý je aj priestor pre batožinu. Ponúka objem 1121 litrov, po sklopení operadiel zadnej „lavice“ sa objem zvýši na 2205 litrov. Zadné lavicové sedadlo má priečne delenie operadla v pomere 60/40. Lavicu možno pozdĺžne posúvať v rozsahu 150 mm, úložná plocha v batožinovom priestore za zadnými sedadlami tak mení dĺžku v rozsahu 1300 až 1450 mm. Po sklopení operadiel zadných sedadiel možno preväzovať predmety s dĺžkou až 2232 mm.

Predné sedadlá sú pohodlné, vybavené laktovými opierkami a elektricky nastaviteľnými driekovými opierkami. Vodič má pred sebou malý prístrojový štít so základnými informáciami a volant s kapacitným ovládaním. V strede prístrojovej dosky sa nachádza 12,9" obrazovka multimediálneho systému s kapacitným ovládaním v lište pod ním. Samozrejmosťou je bezdrôtová konektivita cez Android Auto alebo Apple CarPlay v spojení s bezdrôtovou nabíjačkou. Vo vozidle bol príplatkový balík Comfort Plus za 2172 €, ktorý zahŕňa hlbokú, v kolajničkách posúvateľ-

nú a vyberateľnú stredovú konzolu Buzz Box, vyhrievané, elektricky nastaviteľné predné sedadlá, vyhrievané predné sklo, dažďový snímač, USB C porty, sklápaceľné stolíky pre cestujúcich na zadných sedadlách a iné užitočné prvky.

ID. Buzz poháňa synchronný elektromotor s permanentnými magnetmi uložený na zadnej náprave, ktorú tiež poháňa. Má výkon 150 kW a maximálny krútiaci moment 310 Nm. Dokáže toto pekné vozidlo s nemalou pohotovostnou hmotnosťou (2,5 t) zrýchľovať z pokoja na 100 km/h za 10,2 sekúnd. Najväčšia rýchlosť je obmedzená na 145 km/h. Vďaka okamžitému nástupu krútiaceho momentu hnacieho elektromotora ID. Buzz pôsobí živo hlavne pri rozjazdoch a pri menších rýchlostiach. Batéria s využiteľnou kapacitou 77 kWh (celková hodnota je 82 kWh) poskytuje reálny dojazd v meste a jeho okolí asi 380 km. Celková priemerná spotreba počas týždňa bola 21,6 kWh.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: elektrický synchronný s permanentnými magnetmi, výkon 150 kW, krútiaci moment 310 Nm, dojazd 394-425 km, kapacita batérie celková/využiteľná 82/77 kWh, čas nabíjania 0-80 % - 30 minút, max. prijateľný výkon nabíjania 170 kW, AC 11 kW 0-100 % 7,5 h.

PREVODY: 1-stupňová prevodovka, pohon kolies zadnej nápravy.

PODVOZOK: predné koliesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, zadná náprava s kyvadlovými ramenami, vinuté pružiny, brzdy kotúčové s vnútorným chladením vpredu, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru vpredu 235/55 R-19, vzadu 255/50 R-19.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4712/1985/1927 mm, rázvor náprav 2989 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2508/3000 kg, priemer otáčania 11,1 m, objem batožinového priestoru 1121/2205 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 145 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,2 s, spotreba v kombinovanej prevádzke WLTP 20,5-21,7 kWh/100 km.

V meste sa dá jazdiť úsporne aj so spotrebou okolo 20 kWh/100. Na diaľnici pri rýchlosti 120 km/h možno prejsť so spotrebou mierne nad 26 kWh asi 280 km. ID. Buzz sme skúšali koncom minuloročného leta. Či by spotrebu a dojazdy, ktoré sme dosahovali, výraznejšie zmenili zimné teploty, teda nevieme.

Časy nabíjania trakčnej batérie podľa informácií automobilky sú takéto: nabíjačka s jednosmerným prúdom a výkonom 170 kW „natlačí“ za 20 minút do akumulátora energiu, ktorá predĺži dojazd vozidla o ďalších 200 km.

Páčili sa nám vlastnosti podvozka. Jazda je komfortná ako vo veľkom osobnom aute. Kabína je tichá keď kolesá auta poskakujú na nekvalitnej ceste, a mierny je aj prieknik aerodynamického hluku pri jazde po diaľnici. Vďaka nízko položenému ťažisku (batérie v podlahe) si ID. Buzz zachováva stabilitu aj pri rýchlejšom prejazde zákrut a ľahkému manévrovaniu v stiesnenejších priestoroch sa vyrovnane pomáha veľký priemer otáčania 11,1 m.

Volkswagen ID. Buzz sa predáva za 65 976 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 77 720 €.



MINI John Cooper Works Countryman



VÝRAZNÝ VZHĽAD A VEĽKÝ VÝKON



Automobily MINI John Cooper Works sa preslávili svojim vzrušujúcim výkonom. Novinka MINI John Cooper Works Countryman s 2,0-litrovým štvorvalcovým motorom stelesňuje nezameniteľné potešenie z jazdy. Nová generácia priestraného všestranného vozidla citelne narástla a ponúka ešte viac priestoru, komfortu a bezpečnosti. Vďaka systému pohonu všetkých kolies ALL4 je Crossover veľmi schopný aj mimo spevnených ciest.

„MINI John Cooper Works Countryman stelesňuje jedinečnú kombináciu štýlu, sily a zmyslu pre dobrodružstvo. S motorom s výkonom 221 kW a športovým dizajnom predstavuje dokonalého spoločníka pre každého, kto hľadá niečo špeciálne,“ povedala Stefanie Wurst, šéfkla automobilky MINI.

Nový dizajn sa vyznačuje vzpriamenou a minimalistickou siluetou, prostredníctvom ktorej nový MINI John Cooper Works Countryman vyžaruje zmysel pre dobrodružstvo, všestrannosť a spoľahlivosť. Logo John Cooper Works prešlo zmenou smerom k modernému a jasnému vzhľadu. Logo na novom MINI John Cooper Works Countryman prvýkrát dostalo klasickú čiernu, červenú a bielu farebnú kombináciu.



Vďaka elegantnému a aerodynamicky vyladenému dizajnu dosahuje nový MINI John Cooper Works Countryman koeficient odporu vzduchu len 0,26, čo z neho robí jedno z najaerodynamickejších vozidiel vo svojej triede. To pomáha motoru s výkonom 221 kW zrýchliť z 0 na 100 km/h len za 5,4 sekundy. Krútiaci moment 400 Nm a maximálna rýchlosť 250 km/h zabezpečujú vzrušujúce potešenie z jazdy.

VÝNIMOČNÝ VÝKON DODÁVA DO DYNAMICKEJ JAZDY POTEŠENIE

Systém pohonu všetkých kolies presne a spoľahlivo rozdeľuje krútiaci moment v každej jazdnej situácii. Výkonný brzdový systém s brzdovými strmeňmi červenej farby Chili Red zabezpečuje intenzívne a presné spomalenie. Charakteristický zvuk systému klapiek výfuku zaručuje, že MINI John Cooper Works Countryman možno okamžite rozpoznať ako mimoriadne vý-

konný automobil. Zvuk motora generovaný v interiéri v reálnom čase umocňuje emocionálny zážitok z jazdy. Exkluzívne zvukové rozšírenie JCW zosilňuje zvuk štartovania motora a zintenzívňuje zvukovú kulisu zvukmi motora inšpirovanými pretekmi.

Vzduch dodáva do valcov dvojlitrového prepĺňaného motora pokročilé turbodúchadlo. Upravené piesty, ojnice a silentbloky motora spolu s prívodom vzduchu do spaľovacej komory bez škrtiacej klapky umožňujú motoru generovať mohutný výkon a modelu MINI John Cooper Works Countryman poskytovať ešte dynamickejší zážitok z jazdy v každej zákrute. Priemer pneumatík medzigeneračne narástol o 30 mm na 710 mm a šírka pneumatík narástla na 245 mm, čo umocňuje typický pocit MINI z motokáry. Rozsiahlu ponuku dopĺňajú aerodynamicky optimalizované 19- a 20-palcové disky kolies, exkluzívne vytvorené pre JCW.





POKROČILÉ ASISTENČNÉ SYSTÉMY POSKYTUJÚ VÄČŠÍ KOMFORT

Nový MINI JCW Countryman obsahuje celkovo 12 ultrazvukových snímačov a štyri priestorové kamery. Podporujú inovatívne asistenčné systémy vodiča a v komplexnom na požiadanie dodávanom balíku **Driving Assistant Professional** umožňujú čiastočne automatizovanú jazdu úrovne 2. Asistenčný systém dokáže rozpoznať medzery v premávke potrebné na zmenu jazdného pruhu smerujúce k výjazdu a navedie vozidlo na optimálnu rýchlosť pre asistovanú zmenu jazdného pruhu. Prvýkrát môžu vodiči v modeli MINI Countryman na diaľničných trasách rýchlosťou až 60 km/h zložiť ruky z volantu za predpokladu, že budú naďalej pozorne sledovať premávku a budú pripravení kedykoľvek zasiahnuť.

SKVELÁ PRÍPRAVA NA AKÝKOLVEK TERÉN

Nový **MINI John Cooper Works Countryman** má odvážny a športový vzhľad, ktorý odráža jeho výkon a všestrannosť. Exteriér obsahuje množstvo detailov špeciálne vytvorených pre tento typ, ktoré umocňujú jeho celkový vzhľad. Napríklad aerodynamické prvky s vertikálnymi reflektormi na prednej časti zdôrazňujú jeho široký postoj, zatiaľ čo nové MINI LED reflektory s horizontálnymi pruhmi v režime JCW Signature Mode dodávajú crossoveru výraznejší vzhľad. Na prednej časti sa vyníma aj novo navrhnutá osemuholníková mriežka chladiča v lesklej čiernej farbe a novo navrhnuté trojfarebné logo JCW.



Novo navrhnutý C-stĺpik sa plynule pripája ku kontrastnej streche červenej farby Chili Red inšpirovanej motorsportom. Strecha klesá smerom k zadnej časti a dodáva vozidlu agilnú siluetu aj napriek zväčšenej výške a šírke. Kontrastný dizajn exteriéru v kombinácii so sivou farbou karosérie Legend Grey zdôrazňujú športový vzhľad vozidla. Zvislú karosériu rámujú zadné stojace svetlá John Cooper Works Signature Mode a zároveň podčiarkujú zväčšenú šírku.

MINIMALISTICKÝ INTERIÉR OBSAHUJE PRETEKÁRSKU DNA

Nová generácia MINI John Cooper Works Countryman inšpiruje v interiéru minimalistickým dizajnom. Kokpit je rozdelený na hornú a spodnú časť s vertikálnymi kľúčkami dverí a vetracími otvormi v hornej časti. To zdôrazňuje vzpriamený a väčší celkový dojem z priestraného crossoveru. Červená a čierna farebná kombinácia na prístrojovej doske, pozdĺž výplní dverí a na špičkových športových sedadlách JCW odkazuje na pretekárske dedičstvo značky MINI. Prístrojová doska je vyrobená z dvojfarebného textilu vytvoreného z recyklovaného polyesteru. Zadná časť vozidla je veľmi všestranná a priestraná. Zadný rad sedadiel možno dĺžkovo posúvať v rozsahu až 13 centimetrov. So sklopenými operadlami zadných sedadiel možno v batožinovom priestore s objemom 460 až 1450 litrov ľahko prepravovať aj objemné predmety.

LEPŠIA FUNKČNOSŤ UMOŽŇUJE POHLCUJÚCI ZÁŽITOK Z JAZDY

Na ovládanie všetkých jazdných funkcií slúžia ovládacie prvky umiestnené na prepínačnej lište MINI. Centrálny OLED displej s veľkým rozlíšením zastrešuje všetky ostatné funkcie. Tu si užívatelia môžu vybrať nové režimy MINI Experience Modes a nastaviť si preferovanú atmosféru jazdy pomocou špeciálne navrhnutých pozadí a zvukov. Režim motokáry poskytuje mimoriadne športový zážitok z jazdy a zvuk motora sa v kabíne ozýva s pôsobivou intenzitou. Projektor MINI na zadnej strane OLED displeja zaplaví prístrojovú dosku náladovými farebnými kombináciami a vzormi, ktoré zodpovedajú zvolenému režimu Experience Mode.

Okrem toho možno pomocou hlasovej asistencie ovládať množstvo funkcií, ako sú navigácia, telefón a zábava. Hlasom ovládaná interakcia sa zobrazuje na kruhovom OLED displeji vo forme animácie grafických prvkov, typografie a avatara.

-mi-

Technika

NOVÁ VSTREKOVACIA TECHNOLOGIA PRE VODÍKOVÉ MOTORY

Hoci sa úlohy poľnohospodárskych strojov líšia, všetky majú spoločnú jednu vec: vznetrový motor. Jeho používanie len v poľnohospodárskom sektore predstavuje približne 5 % celkovej spotreby nafty v Nemecku. Z tohto dôvodu je zjavné, že poľnohospodárske stroje musia byť šetrnejšie k životnému prostrediu. Spoločnosť Bosch považuje vodík, ktorý je tiež vhodný na pohon ťažkých vozidiel, za základný predpoklad dosiahnutia klimatickej neutrality. Svojimi riešeniami pre vodíkové motory, ktoré môžu slúžiť aj ako vhodný pohon pre špecifické aplikácie v poľnohospodárstve, chce spoločnosť ďalej smerovať k vytvoreniu vodíkoveho hospodárstva. Na veľtrhu Agritechnica 2023 prvýkrát prezentoval technickú inováciu – vstrekoč na priame vstrekovanie vodíka, ktorý nevyžaduje žiadne dodatočné mazanie. „Nový vstrekoč vodíka pre priame vstrekovanie je z technologického hľadiska veľkým krokom vpred,“ hovorí Jan-Oliver Röhr, výkonný viceprezident zodpovedný za pohon úžitkových vozidiel v divízii Bosch Powertrain Solutions.

Počas celej prevádzkovej doby vozidla sa vstrekoč otvorí a ztvorí približne miliardkrát. Aby sa zabezpečilo, že bude vždy spoľahlivo fungovať, museli inžinieri vyvíjajúci vodíkový motor prekonať hneď dve výzvy. Jednak vo vznetrovom motore chýba mazanie, ktoré bežne zabezpečuje palivo (nafta), a tiež možná reaktivnosť vodíka s materiálmi, s ktorými prichádza do styku. Riešením inžinierov je premyslená konštrukcia, ktorá udržiava jednotlivé zložky vo vnútri vstrekoča oddelené a využíva rôzne technológie povrchovej úpravy. Systémy pre nízkotlakové priame a nepriame vstrekovanie boli vyvinuté pre motory, ktoré môžu byť prevádzkované aj pri veľkom zaťažení a v náročných podmienkach prostredia. Bosch ako dodávateľ systémov ponúka aj elektronické riadiace jednotky, produkty na skladovanie či dodávanie vodíka a ďalšie komponenty pohonných jednotiek.

Okrem palivových článkov a batériových elektrických pohonov je vodíkový motor jednou z ďalších možností v kombinácii pohonných jednotiek budúcnosti. Jeho koncepcia vychádza z osvedčených vznetrových motorov a motorov na zemný plyn. To znamená, že základnú štruktúru motora, ako aj palivový, vzduchový a výfukový systém možno preniesť z existujúcich riešení pohonných jednotiek spolu s veľkým množstvom ďalších známych systémových komponentov. „Viac ako 90 percent vývojových a výrobných technológií potrebných pre vodíkový motor už existuje,“ hovorí Röhr. „To nám umožňuje zachovať veľké časti nášho hodnotového reťazca - a platí to aj pre trh s náhradnými dielcami.“ Okrem toho vodíkový motor pozostáva predovšetkým z ocele a hliníka, čo znižuje závislosť od kritických nerastných surovín a ich dodávateľských reťazcov.

Spoločnosť Bosch zároveň naďalej zdokonaľuje svoje konvenčné systémy vstrekovania nafty a čistenia výfukových plynov pre úžitkové vozidlá a terénne vozidlá. „Chceme, aby naše riešenia pomohli výrobcovi automobilov na celom svete ďalej znižovať emisie CO₂ a iné emisie,“ hovorí Röhr. Napríklad modulárny systém CRSN common-rail pre úžitkové vozidlá a off-highway



aplikácie vystavený na veľtrhu Agritechnica 2023 zabezpečuje efektívnu dodávku paliva a vstrekovanie do vznetrových motorov. Je škálovateľný pre úrovne tlaku od 180 do 250, MPA a možno ho konfigurovať pre motory s veľkosťou až osem valcov. Okrem toho vznetrová technológia Bosch už dokáže pracovať s obnoviteľnými syntetickými palivami. Takéto palivá môžu dopĺňať pohonné jednotky na báze elektromobility alebo vodíka tam, kde tieto riešenia čelia ekonomickým alebo fyzikálnym problémom.



Bosch ponúka aj inovatívne digitálne služby, ktoré pokrývajú rôzne fázy životnosti vozidiel. Tieto služby pomáhajú včas identifikovať problémy počas prevádzky, znižujú náklady na kvalitu a zabraňujú nákladným odstávkam. Cloudové, prepojené diagnostické služby kombinujú prevádzkové údaje vozidla s odbornými znalosťami spoločnosti Bosch. Na získavanie ďalších cenných poznatkov z kombinovaných údajov sa používajú algoritmy založené na umelej inteligencii. Výsledkom je jasný údaj o stave hnacej sústavy v čase výskytu problému alebo ešte pred ním, čo umožňuje odhaliť odchýlky.

-bch-

KOMPAKTNÝ ŠTÝLOVÝ CROSSOVER

LBX je úplne nový typ určený pre nový trh značky Lexus v Európe. Využíva pokročilé technológie a pri kvalitách, ktorými sa značka Lexus odlišuje od ostatných, ako je luxusné remeselné spracovanie či pohostinnosť Omotenashi pre všetky osoby na palube, nepripúšťa žiadne kompromisy.



Automobilka Lexus pri vývoji vozidla prvýkrát kládla osobitný dôraz na preferencie, vkus a trendy v európskom regióne. LBX sa má stať kľúčovým typom v sortimente značky, z ktorého plánuje v Európe v roku 2024 predať 25 000 vozidiel.

Použitie názvu zloženého z troch písmen je významným počínom – predtým sa z tejto poety tešil len supersport LFA. Tak ako typ LFA ukázal inú stránku značky z hľadiska prístupu a výkonu, aj LBX naruší existujúce status quo a nanovo zadefinuje možnosti malých automobilov, čím podnieti a rozšíri dosah aj profil značky Lexus.

Ako nová vstupná brána do európskej ponuky automobilov Lexus ponúka vysokú mieru prítlačivosti nielen pre mladú generáciu, ale aj pre všetkých, ktorí predtým o značke Lexus ani neuvažovali. Zároveň bude pre tých, ktorí chcú prejsť na menší automobil alebo si chcú kúpiť druhé vozidlo, atraktívnou ponukou spĺňajúcou ich meniace sa životné požiadavky.

Zážitok z jazdy je ústredným aspektom, vďaka ktorému je LBX pre zákazníka atraktívny. Medzi dôležité opatrenia patria zásadné revízie globálnej platformy GA-B, predĺžený rázvor náprav, širší rozchod kolies a tuhšia karoséria. Celkové usporiadanie, vyladenie zaveseňia kolies, brzdenie aj riadenie zohrávajú významnú úlohu pri výrobe vozidla s okamžitou a priamočiarou odozvou na vstupy vodiča.

Nový pohon, teda hybridný elektrický systém bez nutnosti dobíjania s 1,5-litrovým zážihovým motorom, je vyladený tak, aby prinášal podmanivý výkon s mohutnou, lineárnou akceleráciou už od rozjazdu. Zároveň vozidlu dodáva obratnosť v malej rýchlosti, ktorá dokonale vyhovuje požiadavkám mestskej jazdy. Nový bipolárny nikel-metal-hydridový akumulátor hybridného systému je menší a ľahší, poskytuje však vozidlu lepšiu odozvu. Rozsiahle opatrenia na potlačenie hluku pneumatík a vibrácií zasa pomohli vytvoriť v kabíne príjemné a tiché prostredie hodné prémiového automobilu.



LBX svojím štýlom zakladá novú identitu vozidiel Lexus s dizajnom prednej časti „Resolute Look“, ktorý nanovo interpretuje vretenovitou mriežku chladiča. A hoci má kompaktné vonkajšie rozmery (4190x1825x1545 mm, rázvor náprav 2580 mm) ako všetky ostatné vozidlá značky Lexus, pôsobí robustným a výkonným dojmom. V interiéri sa kládol hlavný dôraz na interakciu vodiča s kokpitom. Ovládacie prvky a zdroje informácií sú usporiadané tak, aby si ich obsluha vyžadovala len nepatrné pohyby rúk a očí a vodič sa mohol plne sústrediť na cestu. Kabína pôsobí vzdušným a otvoreným dojmom so skvelým výhľadom a prístrojovou doskou, ktorá obopína vodiča a plynulo prechádza do panelov dverí.

V prípade typu LBX sa Lexus rozhodol robiť veci inak a zvolil nový prístup k zloženiu modelového radu. Narúša tradičnú stratégiu lineárneho odstupňovania výbavy, aby mohli majitelia vozidiel slobodnejšie vyjadriť svoj osobný vkus a zmysel pre štýl. LBX, plne v súlade s odhodlaním spoločnosti Lexus prinášať „osobnejší luxus“, ponúkne na výber štyri „atmosféry“ spoločne s bohato vybavenou základnou verziou. Jednotlivé atmosféry nedefinuje úroveň výbavy ani komfortné prvky, ale dôraz na vyjadrenie rôznych motívov – kultivovaného, dynamického či športového, a to prostredníctvom štýlových prvkov, farieb, textúr a povrchových úprav. Nový program Lexus Bespoke Build, ktorý si zákazníci vo vybraných krajinách môžu objednávať už od januára, ponúka ešte viac možností osobného prispôbenia.



LBX A EURÓPSKY TRH

Lexus vyvinul model LBX s osobitným ohľadom na súčasný vkus Európanov, pričom stanovil tri hlavné profily zákazníkov. V prvom rade sú to existujúci zákazníci značky Lexus so záujmom o druhé, menšie vozidlo, ďalej ľudia, ktorí oceňujú značku Lexus a všetko, čo predstavuje, doteraz však nenašli typ, ktorý by vyhovoval ich potrebám, a napokon všetci tí, ktorí doteraz o značke Lexus ani neuvažovali, ale nový crossover v nich vzbudí záujem.

Značka Lexus spustila online konfiguratívnu vozidiel, aby zákazníkom poskytla predstavu o tom, ako by vyzerali rôzne dostupné kombinácie. Konfiguratívna predstaví LBX vo virtuálnom trojrozmernom 360-stupňovom zobrazení, ktoré navodzuje dojem, akoby ste si prezerali skutočné vozidlo. Možno otvoriť dvere, nastúpiť a vychutnať si dizajn a ponuku rozličných farieb, druhov obloženia a prvkov interiéru.

Súčasťou modelového radu pri uvedení na trh je verzia Original Edition s najvyššou výbavou, ktorá tvorí vrchol ponuky. Vyrobí sa v obmedzenom počte 2000 kusov určených pre prvých európskych zákazníkov. Táto verzia vychádza z modelu LBX s atmosférou „Cool“ a poskytuje rôzne prvky vyrobené na mieru, ako napríklad dvojfarebný lak karosérie s exkluzívnym medeným odtieňom Sonic, 18-palcové disky kolies z ľahkých zliatin v matnej čiernej úprave, štýlové ozdobné prvky exteriéru a emblém Original Edition či čalúnenie v kombinácii kože a syntetického semišu Ultrasuede s čiernym prešivaním.

NEW CHAPTER – NOVÁ KAPITOLA DIZAJNU

Vrcholový manažment spoločnosti povzbudzoval tím pracujúci na vývoji LBX k tomu, aby uplatnili nový spôsob myslenia a rozvinuli princípy dizajnového jazyka Lexus Next Chapter, ktorý definoval najnovšiu generáciu typov NX, RX a RZ. Tento dizajnový prístup priamo interpretuje jazdný zážitok z vozidla – v prípade LBX ide o kompaktné rozmery a obratnosť v meste, svižné a príjemné zvládanie kľukatých vidieckych ciest či stabilné a kultivované správanie sa pri ustálenej rýchlosti na diaľnici.

Najvýraznejším aspektom dizajnu je nové usporiadanie prednej časti, ktoré „rozbíja“ vzhľad vretenovitej mriežky chladiča – charakteristického dizajnového prvku posledného desaťročia – a privádza značku Lexus do novej éry.

Mriežka chladiča, po novom spojená do jednotného lichobežníkového tvaru, je umiestnená pod úzkym otvorom, ktorý prechádza pod prednou hranou kapoty a spája štíhle telesá reflektorov. Zároveň sa na nej vyníma jednodielna ozdobná chrómovaná lišta. Tento dizajn čerpá z tradície vzhľadu „Resolute Look“ vozidiel Lexus. Prvýkrát sa predstavil v konceptnom vozidle LF-S z roku 2003 a stal sa charakteristickým štýlovým prvkom typov Lexus na začiatku nového milénia.

Jednoliata mriežka chladiča bez rámu vytvára na vozidle LBX línie vretenovitej karosérie a prispieva k jeho výrazne dynamickému postoj. Zároveň ide o aerodynamicky účinné riešenie, ktoré podporuje plynulé prúdenie vzduchu nad vozidlom a okolo neho. Nové Bi-LED reflektory so zabudovanými dennými aj smerovými svetlami vytvárajú na vozidle výrazný vizuálny podpis. Pri tomto novom usporiadaní svetiel sa zmenil typický tvar písmena L a teraz smeruje skôr von ako dovnútra, čo lepšie zodpovedá orientácii smerových svetiel. Samotné reflektory sú jednoduché projektorové dvojúčové LED svetlá, ktoré vo verziách s vyššou výbavou disponujú aj systémom automatického ovládania diaľkových svetiel (AHS).

Predné stĺpiky karosérie sú potiahnuté viac dozadu, vďaka čomu kabína pôsobí kompaktným dojmom a dlhšia kapota dodáva vozidlu športový profil. Vystupujúce blatníky podčiarkujú výkon vozidla a dávajú dôraz na jeho veľké (18-palcové) kolesá. Krátke previsy a odvážne zúžený priestor okolo zadných dverí zasa evokujú svižný, dynamický výkon.

Pri pohľade zozadu vozidlo z hľadiska štýlu čerpá inšpiráciu z prekvapivého zdroja – ryžových koláčikov Kagami mochi, ktoré v Japonsku tvoria tradičnú obeť bohom na Nový rok. Tú tvoria dva okrúhle koláčiky uložené na seba – hore menší a dolu väčší. Presne túto rovnováhu tvarov odráža kompaktná kabína vozidla umiestnená na robustnom podvozku – ďalšia vizuálna črta, ktorá naznačuje nízko položené ťažisko a stabilitu pri manévrovaní.

Spomedzi štýlových detailov možno spomenúť jemne vzorovanú fóliu na zadných stĺpkoch karosérie, ktorá vytvára neobvyklú textúru. Na aerodynamických prvkoch vpredu aj vzadu zaujmú strieborné akcenty, ktoré upriamujú pozornosť na mohutný podvozok.

Tabuľka s evidenčným číslom sa posunula viac nadol k nárazníku, vďaka čomu lepšie vynikne nápis LEXUS na čistej ploche dverí batožinového priestoru. Väčšou vizuálnou údernosťou sa vyznačuje aj posledné spracovanie charakteristickej svetlenej lišty v tvare písmena L. Jej súčasťou sú smerové a cúvacie svetlá, ktoré vyzerajú veľmi nenápadne, pokiaľ sa nerozsvietia.

Ponuka farieb karosérie zahŕňa živé odtiene i vysokolesklé povrchové úpravy, ktoré Lexus aplikuje formou sonického lakovania. Vo verziách Emotion a Cool si zákazník môže zvoliť dvojfarebný lak, ktorý je kombináciou ľubovoľnej dostupnej farby s kontrastnou čiernou strechou.

Dizajnéri spoločnosti Lexus sa snažili vytvoriť jednoduchý, kultivovaný interiér, ktorý navodzuje dojem a atmosféru vozidla vyššej triedy. Zásahu na tomto efekte majú tri kľúčové prvky: v prvom rade dobrá viditeľnosť vďaka otvorenej výhlade z vozidla a jednoduchej, hladkej prístrojovej doske, ďalej pocit širokého vnútorného priestoru a napokon veliteľsky ladená stredová konzola.

V celej kabíne uplatňuje automobilka Lexus svoj prístup, aby sa všetci na palube cítili pohodlne a vítaní. Robí tak pomocou dizajnových detailov, ktoré predvídajú ich potreby – počnúc ovládaním svetiel a klimatizácie cez dizajnové riešenie a nastavovanie sedadiel až po odozvu multimediálneho systému a systému elektronických zámok dverí E-latch.

Vodorovne orientovaná prístrojová doska s čistým a jednoduchým dizajnom pomáha zachovať jasný a široký výhľad z vozidla, pričom kabíne dodáva pocit otvorenosti.

Stredová konzola s vystupujúcou, tuhou konštrukciou sa vyznačuje veľkým, dozadu nakloneným displejom, ktorý hladko zapadá do okolitého povrchu. Jej súčasťou sú aj čalúnené kolenné opierky na bokoch, mäkká a na dotyk príjemná laktová opierka v strede či úložný priestor na drobnosti v spodnej časti, kde je i 12-voltová zásuvka na prislúšstvo a USB konektor typu C.

Nízko položené sedadlo vodiča a celkovo ťažisko poskytuje vodičom pozíciu za volantom ako v sedane a umocňuje u nich pocit prepojenia s vozidlom. A aby sa každý na palube mohol tešiť z dobrého výhľadu z vozidla, zadné sedadlá sú osadené o kusok vyššie ako predné.

Zvolený dizajn sedadiel má za cieľ zachovávať stabilitu tela a obmedziť pohyb hlavy v zákrutách na minimum. Prispievajú k tomu výrazne vyhlbené sedadlá s väčšou kontaktnou plochou i rovnejšie operadlo, ktoré poskytuje človeku dobrú oporu a zároveň drží chrbát vo vzpriamenej polohe. U vodiča to vyvoláva intenzívnejší pocit prepojenia z vozidlom.

Predné sedadlá ponúkajú elektrické nastavovanie v 8 smeroch. Deleň zadné sedadlá v pomere 60/40 možno sklopiť. Batožinový priestor modelu LBX s pohonom predných kolies ponúka objem 402 litrov, verzia s pohonom všetkých kolies má k dispozícii 317 litrov.

LBX má plne digitálny virtuálny kokpit so 7- alebo 12,3-palcovým displejom v závislosti od špecifikácie modelu. Rozloženie a zvyraznenie jednotlivých prístrojov a údajov sa mení podľa zvoleného jazdného režimu. Zároveň možno upravovať aj obsah, ktorý sa zobrazuje na multiinformačnom displeji tohto zariadenia. Head-up displej zasa ponúka na výber tri prevádzkové režimy, ktoré poskytujú rôzne spektrum informácií o výkone vozidla a stave asistenčných systémov vodiča.

Vizuálne a dotykovo príťažlivé čalúnenie a obloženie jednoznačne svedčia o exkluzívnej kvalite a dôraze na detail. Okrem semianilínovej kože najvyššej kvality je v ponuke aj interiér bez použitia živočíšnych materiálov, kde sa na poťahy sedadiel, volantu, voliacej páky a obloženia dverí využíva syntetická koža a ďalšie syntetické materiály.

Okrem toho ponúka model LBX aj nový dekor Tsuyusami s efektom dreveného uhlia, vytvorený pomocou novej techniky nanášania povlakov, pri ktorej prekrývaním viacerých vrstiev vzniká štruktúrovaný vzhľad s dojomom hlĺbky.

Nepriame ambientne osvetlenie vytvára prémiové prostredie, napríklad v okolí kľučiek dverí, priestoru na nohy, bezdrôtovej nabíjačky či priehradky v spodnej časti stredovej konzoly. V ponuke je 50 rôznych farieb, rozdelených do 14 skupín v rámci piatich motívov: Healing, Relaxing, Arousing, Focusing a Exhilarated. Vodič si z nich môže vybrať podľa aktuálnej nálady, cesty alebo časti dňa.

NOVÉ ATMOSFÉRY LEXUS

Popri verzii so základnou výbavou ponúka LBX na výber štyri rôzne „atmosféry“: verzie Elegant a Relax sú zamerané na pocit kultivovanosti, verzie Emotion a Cool zasa ponúkajú športovejšiu a dynamickejšiu charakter. Každá z nich vznikla s ohľadom na iný typ zákazníka. Verziám Emotion a Cool dá vyniknúť dvojfarebné lakovanie a 18-palcové disky z ľahkých zliatin so strojovo opracovaným povrchom. Verzie Elegant a Relax ponúkajú jednofarebný lak karosérie a lesklé 18-palcové disky z ľahkých zliatin.

Čo sa týka špecifikácií interiéru, variant Emotion má na sedadlách, stredovej konzole a obložení dverí čalúnenie z perforovanej syntetickej

kože s červenými detailmi a kontrastným prešivaním. LBX Cool – dynamicky ladený variant na vrchole ponuky – má interiér zo syntetického semišu Ultrasuede a kože v dvojfarebnom čierno-tmavosivom vyhotovení s medenými ozdobnými prvkami a medeným prešivaním. Iné pocity navodzujú atmosféry Elegant a Relax. Syntetická koža v jemnom hnedom odtieni „lesná hnedá“ alebo „piesková“ zdobí vo verzii LBX Elegant panely dverí, prístrojovú dosku a výplne konzoly a rovnako tvorí aj čalúnenie sedadiel. Vo variante Relax je na výber semianilínová koža v čiernej alebo hnedej karamelovej farbe s charakteristickým prešivaním Tatami.

Okrem štyroch verzii s „atmosférou“ je v ponuke aj základný model LBX, ktorý disponuje pokročilými technológiami a funkciami už v rámci štandardnej výbavy, nie ako súčasť príplatkového doplnkového vybavenia. Patrí k nim najmä bohatá ponuka prvkov aktívnej bezpečnosti a asistenčných systémov vodiča, ktoré tvoria súčasť najnovšej generácie bezpečnostného balíka Lexus Safety System +.

Majitelia, ktorí by chceli dodať svojmu vozidlu LBX osobnejší vzhľad, môžu využiť výhody novej služby Lexus Bespoke Build. Prístup značky Lexus v duchu hesla „zákazník na prvom mieste“ poskytuje zákazníkom voľnosť individuálne si prispôbiť vozidlo pomocou na mieru šitých prvkov – čo je zvyčajne služba vyhradená pre špičkové luxusné modely.

Úprava vozidla na mieru dáva zákazníkovi na výber spomedzi exkluzívnych odtieňov laku karosérie i možnosť individuálne si nakombinovať farbu bezpečnostných pásov, vzory výšiviek na čalúnení, farbu prešívania a ozdobné prvky obloženia.

Lexus LBX je vybavený najnovším systémom Lexus Link Connect, ktorý sa obsluhuje prostredníctvom 9,8-palcovej dotykovej obrazovky s antireflexnou úpravou, vďaka čomu je dobre čitateľná bez ohľadu na svetelné podmienky. Súčasťou systému je napríklad cloudová navigácia, ktorá optimalizuje plánovanie cesty vďaka informáciám o dopravnej situácii a zdržaní na cestách v reálnom čase. K ďalšiemu zlepšeniu pohodlia prispieva funkcia dynamického rozpoznávania hlasu spolu s palubným asistentom „Hey Lexus“, ktorý reaguje na hlasové príkazy zo strany vodiča aj spolujazdca a dokáže rozpoznať hovorovejší jazyk.

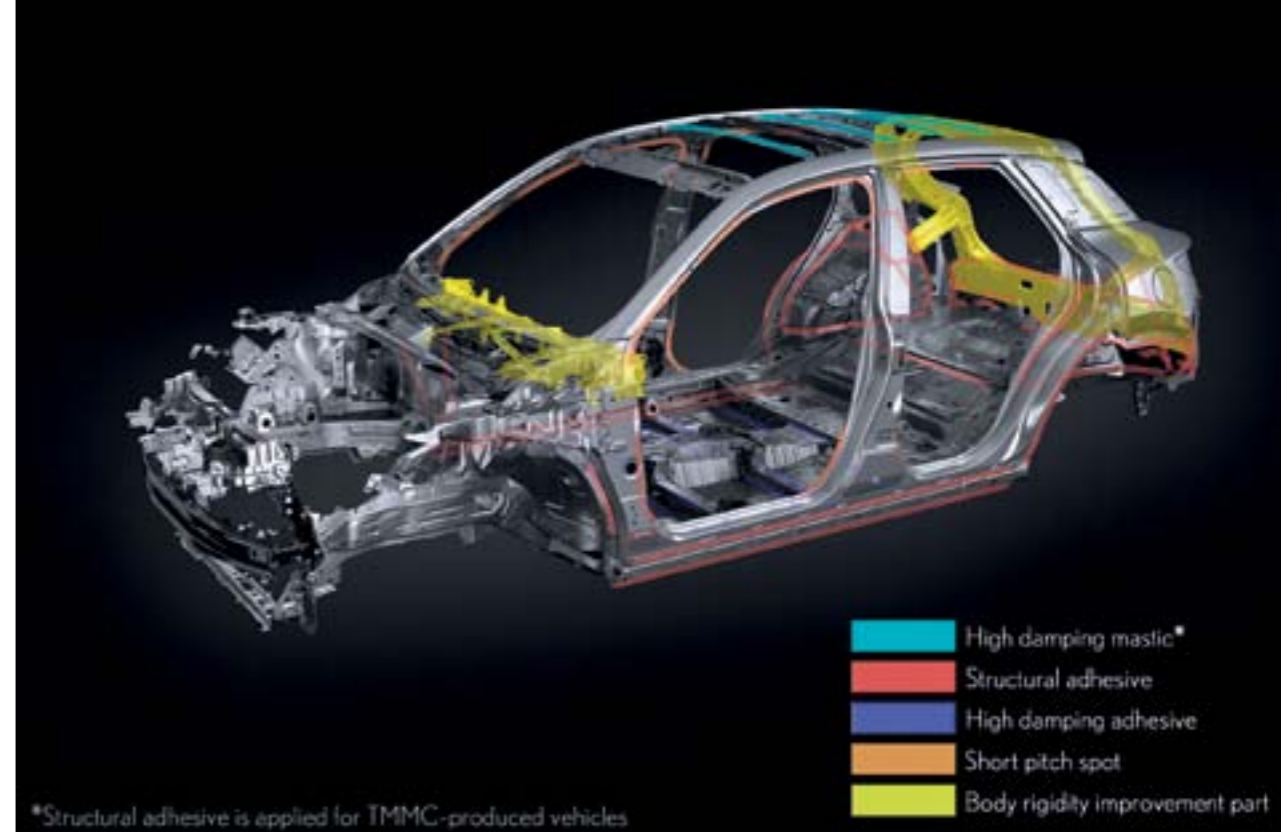
Podobne ako ostatné najnovšie typy Lexus aj LBX ponúka integrované aktualizácie softvéru multimediálnych a bezpečnostných systémov prostredníctvom bezdrôtového prenosu (OTA), takže majitelia už nemusia kvôli aktualizáciám chodiť s vozidlom do servisu.

Mieru pohodlia ešte viac zlepši voliteľný digitálny kľúč, ktorý je kompatibilný so zariadeniami Apple aj Android a umožňuje až piatim osobám odomykať a štartovať konkrétne vozidlo pomocou aplikácie na smartfóne. Telefón dokonca ani nemusí vytiahnuť z vrecka či tašky, stačí, ak ho majú pri sebe.

Okrem toho slúži aplikácia ako bezdrôtový kľúč na zamykanie a odomkykanie vozidla na diaľku, vďaka čomu sa vozidlo dá napríklad využiť ako bezpečné miesto na doručenie balíkov. A v prípade straty lebo vybitia telefónu stále možno použiť mechanický kľúč.

Spoločnosť Mark Levinson, ako exkluzívny audio partner značky Lexus, navrhla pre toto vozidlo voliteľný luxusný audiosystém so zostavou 13 optimálne rozmiestnených reproduktorov. Systém využíva novú technológiu Quantum Logic Surround spoločnosti Mark Levinson, ktorá zabezpečuje verný a plný zvuk, plynulo vyváženú kmitočtovú charakteristiku, ako aj mimoriadnu čistú a ohraničenú reprodukciu. Štandardný audiosystém typu LBX má šesť reproduktorov, a to štyri 9 cm stredové reproduktory a 18 cm basové reproduktory v oboch predných dverách.

Hlavným cieľom pri návrhu klimatizačného systému bolo zmenšiť hmotnosť, ušetriť priestor a zaručiť tichý chod i úspornosť, ktorá by pozitívne prispela k výslednej spotrebe paliva. Použitím nového riešenia prívodu vzduchu, ktoré zvyšuje prietok recirkulovaného vzduchu, sa podarilo zlepšiť výkon kúrenia aj energetickú účinnosť. Vo verziách s vyššou výbavou sa nachádza osobný klimatizačný asistent Lexus, ktorý automaticky koordinuje činnosť klimatizácie s vyhrievaním sedadiel a volantu tak, aby sa u každého cestujúceho rýchlo dosiahla požadovaná teplota. Okrem toho systém do hornej časti kabíny privádza čerstvý vzduch s malou vlhkosťou, aby nedochádzalo k zahmlievaniu okien, zatiaľ čo v okolí nôh cestujúcich sa recirkuluje teplý vzduch.



Osobný klimatizačný asistent zároveň zlepšuje v kabíne kvalitu vzduchu pomocou technológie nanoe-X spoločnosti Panasonic, ktorá z vetracích otvorov vypúšťa mikroskopické vodné nano častice s množstvom priaznivých účinkov. Pomáhajú zamedziť šíreniu vírusov a baktérií a neutralizujú zápach. Taktiež hydratujú vlasy a pokožku cestujúcich.

Pomocou aplikácie Lexus Link môžu majitelia obsluhovať klimatizačný systém na diaľku. Dokážu si tak vykúriť či ochladiť kabínu alebo spustiť odmrazovanie čelného skla ešte pred jazdou.

Systém e-Latch od spoločnosti Lexus zabezpečuje intuitívne, hladké a jednoduché otváranie dverí, ako aj zamykanie a odomkykanie bez mechanických zvukov.

Na zadnej strane vonkajších kľučiek sa nachádza spínač na otváranie dverí. Vnútri sú kľučky a zatváracie rukoväte integrované tak, aby sa dvere dali otvoriť jedným pohybom – netreba najprv potiahnuť kľučku a následne potlačiť dvere. Uvoľňovací spínač svojím dizajnovým riešením zabraňuje náhodnému otvoreniu; dvere sa po prekročení rýchlosti 4 km/h automaticky zamknú. Otvoriť sa budú dať len po preradení do „parkovacej“ polohy, zošliapnutí brzdového pedála alebo zatiahnutí parkovacej brzdy. Ak sa vybijie akumulátor, dvere bude možné otvoriť ručne.

Elektronické zámky e-Latch sú prepojené s asistenciou bezpečného vystupovania, ktorá deaktivuje vnútorný spínač otvorenia dverí, ak hrozí kolízia s vozidlom prichádzajúcim zozadu.

LBX poskytuje pokročilý parkovací systém, ktorý za pomoci štyroch kamier a 12 ultrazvukových snímačov pokrýva celé bezprostredné



okolie vozidla v reálnom čase. Vodič tak dokáže efektívne a plynulo automaticky zaparkovať s menšou potrebou dodatočných úprav polohy. Táto funkcia riadi všetky potrebné činnosti na ovládanie vozidla – otáčanie volantom, brzdenie, plynový pedál aj preradenie. Na základe pohľadu z kamery dokáže pamätová funkcia automaticky zaparkovať až na tri pravidelne používané miesta, napríklad na príjazdovej ceste pred domom. Majitelia môžu tento systém ovládať aj na diaľku prostredníctvom svojho smartfónu a špeciálnej aplikácie na diaľkovo ovládané parkovanie vozidla.





LBX je prvý Lexus postavený na globálnej platforme GA-B pre kompaktné automobily, ktorá prešla kompletnou premenou v záujme filozofie Lexus Driving Signature. Táto platforma dáva LBX nízke ťažisko, Lexus sa však postaral aj o nízky vzťažný bod bedrového kĺbu na úrovni 285 mm, vďaka čomu sa vodič za volantom cíti skôr ako v sedane než v SUV a nohy má viac vystreté než skrčené dohora.

Hornú časť karosérie spevňujú konštrukčné lepidlá a množstvo krátkych zvarových spojov, najmä po obvode otvoru veka batožinového priestoru. Výstuže zväčšujú skrutnú tuhosť, zatiaľ čo ľahké dielce ako hliníková karoséria či živicové lišty na leme blatníkov, prahoch a v spodnej časti dverí pomáhajú zachovať nízke ťažisko a malú spotrebu paliva. Stredné stĺpiky karosérie a výstuže blatníkov sú vyrobené z ľahkej, no pevnej za horúca lisovanej ocele. Poloha výstuží v streche umožnila použitie tenšieho strešného panelu, čím sa ďalej zmenšila celková hmotnosť vozidla.

Podvozok využíva výhody laserového zvárania skrutiek a opatrení na spevnenie lepidiel s vysokou úrovňou rozkladu. Vhodným rozmiestnením výstuží v rámci podvozka sa podarilo zmenšiť vibrácie a tým aj jazdný komfort.

Na prednej náprave sú použité nové tuhé a ľahké vzpery MacPherson, ktoré zaručujú vozidlu svižnosť pri manévrovaní. V modeli LBX s pohonom predných kolies sa na zadnej náprave používa skrutná priečka; verzia s pohonom všetkých kolies má dvojitú lichobežníkovú nápravu s vlečnými ramenami a zabudovaným systémom E-Four.

Hoci je LBX malé vozidlo, spoločnosť Lexus vynaložila značné úsilie, aby v kabíne vytvorila presne také tiché a pokojné prostredie, aké by zákazníci očakávali od väčšieho luxusného typu. Spomedzi opatrení na reguláciu hluku a vibrácií možno spomenúť mimoriadnu pozornosť venovanú dverám. Vyladil sa zvuk ich zatvárania, použili sa na to tlmiace materiály vo vnútri panelov, prekryli sa servisné otvory a po obvode sa utiesnilo obloženie dverí. Na streche sa použil tmel s veľkým tlmiacim účinkom, ktorý zabraňuje prenosu hluku odvalovania sa pneumatík, ako aj rozsiahly tmič strechy, ktorý pomáha udržiavať ticho v kabíne, napríklad obmedzením hluku dopadajúcich dažďových kvapiek. Po celom obvode otvoru kapoty je osadené tesnenie, ktoré potláča hluk spôsobovaný vírením prúdiaceho vzduchu. Hluk motora zasa znižuje dodatočný vyvažovací hriadeľ a na podvozku sa použilo lepidlo s tlmiacou schopnosťou a menšie medzery medzi dielcami. Verzie s vyššou výbavou majú na čelnom skle a predných bočných oknách protihlukové sklo, na strategických miestach v kabíne využívajú rôzne potahy, izoláciu a penu či iné materiály schopné pohlcovať hluk. LBX je prvé vozidlo vo svojej triede, ktoré využíva systém kontroly polohy vozidla pri brzdení. Tento systém automaticky vyvažuje brz-

dnú silu na predných a zadných kolesách, čím potláča pozdĺžny sklon vozidla pri brzdení a obmedzuje priečny náklon pri prejazde zákrutou. Nielenže zachováva stabilitu vozidla, ale súčasne dokáže odfiltrovať vibrácie a zachovať jazdný komfort.

Pomocou samostatných regulátorov tlaku vpredu a vzadu systém upravuje rozdelenie brzdných síl podľa toho, ako vodič používa brzdný pedál a podľa zvislého pohybu zavesenia kolies. Pri počiatočnom brzdení zareaguje vozidlo pozdĺžnym sklonom, vďaka čomu ľahko cítiť, ako spomaľuje. Keď vodič stlačí brzdný pedál silnejšie, väčšie množstvo brzdných síl sa nasmeruje dozadu, aby sa potlačil zdvih karosérie nad zadnou nápravou, pričom karoséria klesne nadol. Menší pozdĺžny sklon dodáva vodičovi viac istoty, lineárny pocit z brzdenia a tiež upokojujúci pocit bezpečného kontaktu pneumatík s vozovkou, a to aj pri prudkom brzdení.

LBX využíva elektronicky riadený systém brzd s brzdným tlakom na požiadanie, ktorý sa vďaka výkonnému motorčeku čerpadla ľahko používa a zaručuje prirodzený pocit z brzdenia. Na vozidle sú namontované kotúčové brzdy – s odvetrávaním vpredu a plnými kotúčmi vzadu. Vyladením elektronického posilňovača riadenia získala jazda svižnosť a plynulosť. Súčasťou konštrukcie je vložený hriadeľ s mechanizmom na predĺžovanie/skracovanie zdvihu, ktorý pomáha absorbovať vibrácie. Vodič si môže ručne upraviť vysunutie volantu v rozsahu 50 mm a výšku (sklon) v rozsahu 40 mm.

LBX využíva nový plne hybridný elektrický pohon bez nutnosti dobíjania, ktorý je mimoriadne hospodárny a zároveň svojím vyladením zaručuje rýchlu akceleráciu so skvelou odozvou. Poskytuje celkový systémový výkon 100 kW s krútiacim momentom 185 Nm. Vo verzii s pohonom predných kolies zrýchli z 0 na 100 km/h za 9,2 sekundy, pri pohone všetkých kolies za 9,6 sekundy. Hodnoty dosiahnuté v kombinovanom cykle podľa WLTP sa začínajú pri spotrebe paliva na úrovni 4,4 l/100 km.

Trojvalcový 1,5-litrový motor sa vyznačuje prvotriednou tepelnou účinnosťou s podporou mimoriadne rýchleho spaľovania, čo je výsledkom technológií vyvinutých na základe konštrukčných riešení Formuly 1, ako je napríklad dlhý zdvih, väčší sklon ventilov či laserom navarené sedlá sacích ventilov. Ultraláhke piesty, navrhnuté s ohľadom na výkon vo veľkých otáčkach, sú potiahnuté živicovým plášťom, ktorý znižuje trenie o stenu valca.

Tepelnú účinnosť ďalej zlepšuje variabilný systém chladenia, ktorý upravuje prietok chladiacej kvapaliny podľa prevádzkových podmienok motora a vonkajšej teploty. Vďaka tomu sa motor rýchlejšie zahre-



je a dochádza v ňom k menším trecím stratám, čo pomáha znižovať spotrebu paliva a prispieva k úspornej prevádzke klimatizácie.

Elektronické, inteligentné variabilné časovanie sacích ventilov (VVT-iE) pomáha dosiahnuť správnu rovnováhu medzi spotrebou paliva a výkonom, a to aj pri malých otáčkach alebo malej teplote oleja.

Hybridná sústava Lexus využíva nový prevod typu transaxle s menšou hmotnosťou, ktorý zároveň šetrí priestor. Napriek tomu dodáva o 17 % väčší výkon ako klasické riešenie rovnakej veľkosti a pritom aj špičkovú spotrebu paliva, tichý chod.

Pri návrhu prepracovaného prevodu transaxle sa dostali k slovu nástroje umelej inteligencie spoločne s metódou vývoja založeného na modeloch (MBD) a precíznym meraním, s cieľom zmenšiť prevodové súkolesie a skrátiť aj celý mechanizmus transaxle. Priestor ďalej šetrí aj dva motor-generátory umiestnené na samostatných hriadeloch. Pri každom prvku sa dôsledne skúmalo, či sa dajú zmenšiť jeho rozmery alebo zmenšiť hmotnosť bez obetovania výkonu, resp. kvality. Medzi takéto detaily patrí napríklad nový dizajn zubov prevodových kolies, mechanizmy mazania a chladenia, dizajn skrine či použitie oleja s malou viskozitou.

Nová jednotka riadenia energie (PCU) je dosť kompaktná na to, aby sa dala namontovať priamo nad transaxle, čo prispelo k nízkej línii kapoty a následne aj k malej spotrebe paliva a lepšej ochrane chodcov. LBX je po úplne novom RX druhým typom značky Lexus, ktorý využíva výhody nového výkonného bipolárneho nikel-metal-hydridového (NiMH) akumulátora hybridného pohonu.

Inovatívna bipolárna technológia umožňuje získať z kompaktniejšieho a ľahšieho akumulátora väčšiu energetickú hustotu. Oneskorenie odozvy sa podarilo skrátiť o polovicu, čoho výsledkom je svižný výkon a taký veľký krútiaci moment pri malých otáčkach, ktorý sa zvyčajne spája s čisto elektrickými vozidlami. Zároveň využíva výhody chladiaceho systému s prepracovanou konštrukciou, ktorá pomohla predĺžiť životnosť a zväčšiť výkon akumulátora. Celý modul akumulátora sa nachádza pod zadnými sedadlami, takže neuberá žiadne miesto v kabíne ani batožinovým priestore.

Oproti predošlým hybridným systémom sa citlivosť odozvy zlepšila o 30 % a počiatočná akcelerácia približne o 20 %; akcelerácia ostáva na jednotnej úrovni bez pocitu straty hybnej sily. Systém zabezpečuje uspokojivý výkon aj tým, že podporuje silu akcelerácie a spomaľovania na svahu. Vďaka tomu nie je potrebné tak často stláčať plynový pedál pri jazde do kopca, resp. brzdou pri jazde z kopca. Keďže hybridný akumulátor dodáva pri rozjazde väčší výkon, otáčiky motora sú zhruba o 20 % menšie, čím sa dosahuje príjemnejší, lineárny vzťah medzi stláčaním plynového pedála a zvukom motora.

Systém dokáže rozpoznať, keď sa vozidlo začne pohybovať dolu svahom, a automaticky zapojí reguláciu spomaľovania, dokonca aj v prípade, keď vodič zloží nohu s brzdného pedála.

Prediktívny systém úspornej jazdy predvída správanie sa vodiča a podmienky cestnej premávky, na základe čoho optimalizuje nabíjanie, resp. vybijanie hybridného akumulátora podľa aktuálnej situácie. Takáto inteligentná prevádzka pomáha znižovať spotrebu paliva. Spolupracuje s cloudovou navigáciou vozidla a zhromažďuje údaje pri sledovaní

trasy, ktorú vodič pravidelne používa. Vodič môže tento systém zapnúť alebo vypnúť podľa vlastného uváženia.

Funkcia prediktívnej podpory pri spomaľovaní rozpoznáva v rámci trasy vhodné miesta na zapojenie asistencie pri spomaľovaní a zobrazuje ich v podobe ikon na obrazovke navigácie. Keď sa vozidlo priblíži k miestu, kde je možná asistencia, zvýši sa úroveň rekuperačného brzdenia na podporu vodiča (táto funkcia je dostupná aj v prípade, keď nie je zapnuté navádzanie na trase). Zvýšením úrovne rekuperačného brzdenia sa zabezpečí i účinnejšie dobíjanie akumulátora.

Systém okrem toho využíva aj prediktívnu reguláciu stavu nabitia počas navádzania do označených bodov, ako je stúpanie do kopca alebo dopravná zápcha do 10 km pred vozidlom, a určuje efektívnosť dobíjania či vybijania akumulátora. Napríklad funkcia regulácie stavu nabitia pri jazde z kopca využíva energiu akumulátora pred príchodom k úseku s klesaním, takže sa nepremrhá príležitosť na rekupeáciu energie. Funkcia regulácie stavu nabitia v zápchach proaktívne dobíja akumulátor pred príchodom k dopravnej zápchke, na čo využíva informácie z aktuálneho dopravného spravodajstva. Dokáže tak potenciálne zmenšiť počet prípadov, keď sa v pomalej premávke vyžaduje spustenie spaľovacieho motora.

Športovejšie verzie modelu LBX – Relax a Cool, ako aj varianty Bespoke Build – majú vo výbave systém sekvenčného preradenia Shiftmatic, ktorý dáva vodičovi možnosť zvoliť si pomocou páčok na volante rozsah preradenia. Tento systém s mimoriadnou citlivosťou uplatňuje brzdnú silu motora v šiestich krokoch, vďaka čomu je pri radení podobný pocit ako pri používaní ručne ovládanej prevodovky, čím sa zároveň u vodiča zlepšuje pocit prepojenia s vozidlom, najmä na kľukatých vidieckych cestách.

Bezpečné a stabilné správanie sa vozidla v zákrutách alebo pri rozjazde na povrchoch s malou prílnavosťou dodáva vodičovi viac istoty, a to najmä v spojení s voliteľným pohonom všetkých kolies E-Four. Tento systém pridáva ďalší elektromotor na zadnú nápravu a automaticky privádza primerané množstvo hnacej sily k zadným kolesám. Ide o kompaktný systém, ktorý šetrí palivo a dokáže upravovať pomer krútiaceho momentu prenášaného na predné a zadné kolesá od 100:0 až po 20:80.

Okrem prvkov, ako je pokročilý parkovací systém či systém kontroly polohy vozidla pri brzdení, ktoré už sme spomínali, má LBX v štandardnej výbave komplexný rad bezpečnostných a asistenčných systémov vodiča z najnovšej generácie balíka Lexus Safety System +. Vozidlo tak disponuje množstvom systémov, ktoré dokážu odhaliť riziko nehody, upozorniť vodiča a v prípade potreby automaticky zasiahnuť do riadenia, pribrzdiť či upraviť hriadeľ tak, aby zrážke zabránili alebo zmiernili jej následky.

Nové stierače so zabudovaným ostrekovaním, ktoré sa v minulosti už objavili vo vlajkových typoch Lexus LC a LS, zaručujú vodičovi lepšiu viditeľnosť v nepriaznivých poveternostných podmienkach. Kvapalina ostrekovača vychádza zo samotného stierača, čo zaručuje dôkladnejšie a rýchlejšie vyčistenie čelného skla.

-ls-

VIAC PRIESTORU A KOMFORTU



- Prvá generácia moderného typu Škoda Superb bola uvedená na trh v roku 2001 - takmer 70 rokov od debutu historického Superba v roku 1934. Do dnešného dňa zišlo z výrobných liniek viac ako 1 600 000 automobilov tohto modelového radu. Štvrtá generácia typu Škoda Superb nadväzuje na silné stránky predchádzajúcej generácie. Ponúka ešte prepracovanejší dizajn, viac priestoru, viac komfortu a najnovšie technológie. S novou generáciou Superbu budú mať zákazníci opäť na výber medzi karosárskymi variantmi kombi a liftback. Všetkých šesť vyhotovení interiéru ponúka množstvo riešení. K ešte jednoduchšiemu ovládaniu prispievajú aj inovatívne multifunkčné ovládače (Smart Dials) a nová koncepcia interiéru s 13" voľne stojacou obrazovkou infotainmentu.

Superb sa doteraz vyrábal v Kvasinách (Česká republika), Solomovne (Ukrajina), Aurangabáde (India) a Nankingu (Čína). Za viac ako dve desaťročia získal množstvo medzinárodných ocenení. Len tretia generácia ich v roku 2016 získala viac ako 30, vrátane ocenenia Red Dot Award za výnimočný produktový dizajn pre model Superb Combi. V rokoch 2001 až 2008 dodala Škoda Auto zákazníkovi celkovo 137 000 vozidiel prvej generácie tohto typu. Druhej generácie sa v rokoch 2008 až 2015 predalo celkovo 618 000 kusov. V roku 2009 bol Superb druhej generácie prvýkrát ponúkaný aj ako Combi. Tretia generácia bola predstavená v roku 2015 a do dnešného dňa sa vyrobilo 845 000 kusov. Najväčšími európskymi trhmi tretej generácie sú Nemecko so 153 222 kusmi (do septembra 2023 vrátane), Česká republika so 61 479 kusmi a Veľká Británia s 57 054 kusmi.

Vďaka sérii precíznych úprav má nový Superb vynikajúcu aerodynamiku. Mierny nárast dĺžky a výšky mal pozitívny vplyv aj na priestranosť interiéru. Objem batožinového priestoru sa zväčšil o 20 litrov na 645 litrov vo verzii liftback a o 30 litrov na 690 litrov vo verzii kombi. S uvedením na trh bude Škoda Auto ponúkať Superb v šiestich nových farbách.

Okrem skoseného čelného skla dostali línie strechy optimálnejšiu krivku a zlepšený bol aj spojler veka batožinového priestoru, ktorý

vo verzii kombi dopĺňajú bočné finlety. Okrem toho Škoda Auto doladila množstvo detailov. Medzi ne patria prepracované vonkajšie spätné zrkadlá, A-stĺpiky s dažďovými deflektormi a predný nárazník so vzduchovými kanálmi, ako aj aerodynamicky optimalizované kolesá a pneumatiky. Výsledkom je, že aerodynamika verzie liftback sa v porovnaní s predchodcom zlepšila o 10 % (hodnota súčiniteľa odporu vzduchu klesla na 0,23) a aerodynamika verzie kombi až o 15 % (hodnota súčiniteľa odporu vzduchu klesla na 0,25), čo prispelo k zmenšeniu emisií i spotreby paliva. Elektricky ovládané aktívne žalúzie za vstupom vzduchu v prednom nárazníku regulujú prúdenie podľa potreby chladenia motora. Ďalším aktívnym a automaticky ovládaným prvkom je systém chladenia predných brzd, ktorý využíva prúd vzduchu zabezpečený ventilátorom chladiča. Optimalizované deflektory pred prednými kolesami a modernizované kryty podvozku zlepšujú prúdenie vzduchu pod vozidlom.

Prednú časť úplne nového Superbu definuje nová osemuholníková maska chladiča, inovované logo Škoda na kapote a lišty na prednom nárazníku. Všetky tieto prvky sú vyhotovené v novom odtieni Dark Chrome, pričom rovnakú povrchovú úpravu má aj nápis Škoda na piatich dverách. Okrem toho môže byť Superb vybavený Matrix-LED prednými reflektormi druhej generácie, ktoré sú štandardom pre výba-

vo výstup Superb L & K. V každom reflektore sú vedľa seba umiestnené dva Bi-LED moduly, jeden pre stretávacie a druhý pre diaľkové svetlá. Medzi nimi je kryštalické statické svetlo pre prisvecovanie do zákrut. Oba Bi-LED moduly obsahujú celkovo 36 jednotlivých svetelných segmentov. Každý segment je ovládaný nezávisle, aby pri použití diaľkových svetiel neoslňoval protiidúce vozidlá a nevytváral príliš silný odraz na dopravných značkách. V porovnaní s prvou generáciou Matrix-LED poskytujú nové reflektory o 40 % väčšiu svietivosť. Pod modulmi Bi-LED sa nachádza tenký pás LED v tvare písmena "L", ktorý pripomína kocku ľadu a spája funkcie parkovacieho svetla, denného svetla a smerovky. Hmlivé svetlo poskytuje dostatočné osvetlenie za zhoršených poveternostných podmienok. Charakteristický vzhľad Matrix-LED predných reflektorov umocňuje nový detail modrej farby, ktorý zvýrazňuje kontúry reflektorov a dodáva im vizuálnu priťažlivosť. Zadné svetlá sú výrazne užšie ako v predchádzajúcej generácii a tiež sú k dispozícii v dvoch verziách. Vyššia verzia, ktorá je štandardom pre výbavový stupeň L & K, ponúka v porovnaní so základným dizajnom zadných svetiel (štandard pre výbavový stupeň Selection) animované smerovky a animovanú funkciu Coming/Leaving Home. Horný segment zadných svetiel v tvare písmena C zasahuje do piatich dverí. Celá horná časť zadných svetiel je zložená z nových kryštalických prvkov, ktoré sú podsvietené.

Nová Škoda Superb vo verziách liftback a kombi je dlhšia a vyššia ako jej predchodcovia, pričom rázvor náprav zostal nezmenený. Celkový objem batožinového priestoru verzie kombi so sklopenými zadnými sedadlami je pôsobivých 1920 litrov.

ROZMERY

(v porovnaní s tretou generáciou Škoda Superb)

Rozmery	Škoda Superb	Škoda Superb Combi
Dĺžka [mm]	4912 (+43)	4902 (+40)
Šírka [mm]	1849 (-15)	1849 (-15)
Výška [mm]	1481 (+12)	1482 (+5)
Rázvor [mm]	2841	2841
Efektívny priestor pre hlavu na predných sedadlách [mm]	1049 (+11)	1049 (+7)
Efektívny priestor pre hlavu na zadných sedadlách [mm]	986 (+6)	1008 (+8)
Objem batožinového priestoru [l]	645 (+20)	690 (+30)



Superb štvrtej generácie bude k dispozícii v šiestich metalických a dvoch nemetalických farbách. Šesť z týchto farieb je úplne nových: nemetalická biela Purity a metalické odtiene strieborná Pebble, čierna Ebony, modrá Cobalt, červená Carmine a žltá Ice Tea. Všetky varianty sú štandardne vybavené diskami z ľahkých zliatin, od strieborných 17" diskov až po voliteľné 19" disky.

Interiér je priestraný, s novým čistým vzhľadom stredovej konzoly, ktorá teraz poskytuje ešte viac odkladacieho priestoru, keďže volič prevodovky sa presunul na stĺpik riadenia. Superb má nové ergonomické sedadlá s desiatimi vzduchom ovládanými masážnymi vakmi. Na výber je celkovo šesť vyhotovení dizajnu interiéru. Voľne stojaca obrazovka infotainmentu má uhlopriečku až 13". Prvýkrát je Superb vybavený aj head-up displejom, ktorý dopĺňa 10" prístrojový panel. Škoda Superb je samozrejme vybavená rôznymi Simply Clever prvkami, ako je napríklad elektricky ovládané veko batožinového priestoru pre karosársky variant kombi.

Interiéru dominuje voľne stojaca obrazovka infotainmentu, ktorá je takto umiestnená v modeli Superb po prvýkrát, a nová stredová konzola s veľmi čistým dizajnom. Jumbo Box má teraz celkový objem 5,5 litra. Ovládanie 10- alebo 13-palcového dotykového displeja infotainment systému je vďaka laktovej opierke jednoduché a pohodlné. Štandardný infotainment systém s 10" centrálnou dotykovou obrazovkou ponúka príjem rádia DAB+ a ovládanie gestami alebo hlasom. Infotainment s 13" obrazovkou ponúka funkcie navigácie alebo online rádia. Virtuálny 10" prístrojový panel je súčasťou štandardnej výbavy.



Medzi obrazovkou infotainmentu a stredovou konzolou sa nachádza multifunkčný panel s otočnými ovládačmi (Smart Dials), ktorý šikovne kombinuje manuálne a digitálne ovládacie prvky. Ovláda sa otáčaním a stláčaním multifunkčných voličov, z ktorých každý má zabudovaný digitálny farebný displej s priemerom 32 mm. Voliče umožňujú rýchly prístup k mnohým funkciám a sú vyhotovené v odtieni Dark Chrome. Ľavý a pravý multifunkčný ovládač (vodiča a spolujazdca) možno použiť na nastavenie teploty interiéru, kúrenia alebo na ventiláciu sedadiel. Aktuálna funkcia každého multifunkčného ovládača sa zobrazuje na displeji a funkciu možno zmeniť jeho stlačením. Vodič môže prostredníctvom stredového multifunkčného ovládača nastaviť ovládanie až štyroch z nasledujúcich funkcií: hlasitosť infotainmentu, intenzita ventilácie, smer prúdenia vzduchu, inteligentná



klimatizácia, jazdné režimy a priblíženie alebo oddialenie navigačnej mapy. Konfigurácia stredového multifunkčného ovládača sa vykonáva prostredníctvom príslušného menu v systéme infotainmentu. Jednotlivé funkcie sa prepínajú dlhým stlačením. Štyri klasické tlačidlá medzi multifunkčnými ovládačmi umožňujú priamy prístup k funkciám vetrania čelného skla, vyhrievania zadného okna, cirkulácie vzduchu a automatickej klimatizácie. V menu klimatizácie sa pripravuje nová funkcia s názvom "Výhrevy". Zákazníci sa jej dočkajú v blízkej budúcnosti. Funkcia poskytuje rýchly prístup ku všetkým funkciám vyhrievania, teda k vyhrievaniu sedadiel, volantu, čelného skla a zadného okna prostredníctvom jediného virtuálneho tlačidla. Podrobnejšie nastavenia klimatizácie sa vykonávajú v menu klimatizácie v infotainmente. Superb novej generácie je vybavený úplne novým systémom bezdrôtového nabíjania mobilného telefónu, ktorý umožňuje rýchle indukčné nabíjanie s výkonom až 15 W a zároveň chladí mobilné zariadenie. Superb je štandardne vybavený štyrmi portami USB-C s výkonom 45 W - dvoma vpredu a dvoma vzadu. Ďalšie 15 W USB-C sa nachádza pri vnútornom spätnom zrkadle a je tiež súčasťou štandardnej výbavy. Porty s výkonom 45 W možno okrem nabíjania smartfónov a tabletov použiť aj na napájanie notebookov. Prijemnú atmosféru v interiéri dotvára osem reproduktorov vo výplniach dverí a jeden stredový reproduktor v prístrojovej doske, na želanie pre Selection a v štandardnej výbave pre L & K je k dispozícii audiosystém Canton so 14 reproduktormi vrátane dvoch priestorových.

Superb prináša šesť variantov dizajnu interiéru so starostlivo zladenými farbami a materiálmi, ktoré odrážajú moderný životný štýl. Výbavový stupeň Selection ponúka na výber zo štyroch dizajnov interiéru. Zákazníci si môžu vybrať z množstva tematicky zostavených balíkov a mnohých individuálnych prvkov výbavy.

STUPEŇ VÝBAVY

Dizajn interiéru	Selection	Laurin & Klement
	Loft	L & K čierny
	Lounge	L & K hnedý
	Suite čierny	
	Suite hnedý	
Čalúnenie sedadiel	Sivá látka	Čierna koža/umelá koža
	Suedia	Hnedá koža/umelá koža
	Čierna koža/umelá koža	
	Hnedá koža/umelá koža	

Interiér je šetrný k životnému prostrediu a používa kvalitné materiály. Všetky látky, vrátane čalúnenia stropu, sú zo 100 % vyrobené z recyklovaných materiálov. Koža v hneďom vyhotovení interiérov Suite a L & K je vyčinená pomocou odpadovej vody zo spracovania olív. Aj charakteristický dáždňik a škrabka na ľad sú vyrobené z recyklovaných materiálov. Všetky chrómované prvky v interiéri boli nahradené novým odtieňom Dark Chrome. Dvojramenný multifunkčný volant má aktualizované logo Škoda. Všetky interiéry majú lesklé čierne výduchy vzduchu na prístrojovej doske. Komfort vodiča ďalej zlepšuje kolenná opierka na bočnej strane stredovej konzoly v štýle príslušného dizajnu interiéru. Vnútorne spätné zrkadlo je bezrámové a má automatické stmievanie.

Štvrtá generácia Superbu ponúka tri rôzne konfigurácie predných sedadiel. Interiér Loft s látkovým čalúnením a interiér Lounge s perforovaným mikrovláknom Suedia majú manuálne nastaviteľnú dĺžku sedáku, elektricky nastaviteľný sklon operadla, driekovú opierku s nastavením v štyroch smeroch a masážnu funkciu s tromi vzduchovými vakmi. Interiéry Suite sú vybavené vyhrievanými a ventilovanými ergonomickými sedadlami s čalúnením z perforovanej kože/umelej kože a pamäťou pre obe predné sedadlá vrátane funkcie jednoduchého nasadenia. Ich zlepšená masážna funkcia využíva desať pneumatically ovládaných vzduchových vakov a možno ju ovládať z menu infotainmentu alebo prostredníctvom ovládacích prvkov umiestnených priamo na sedadlách. Jumbo Box pod delenou sklopnou stredovou laktó-



vo opierkou obsahuje nový vyberateľný box na okuliare a odkladaciu plochu s čističom obrazovky. Superb je po prvý raz vybavený odkladacími vreckami na smartfón pre cestujúcich vzadu a novou posuvnou zadnou stredovou laktóvou opierkou s dvoma integrovanými držiakmi na poháre a držiakom na tablet. Odkladacie priehradky vo výplniach predných dverí ponúkajú miesto na predmety, ako je napríklad dáždňik. Jedným z nových Simply Clever prvkov je aj elektricky ovládané veko batožinového priestoru v modeli Superb Combi. Celkovo je v Superbe 28 Simply Clever prvkov.

Stále internetové pripojenie Superbu umožňuje aktualizácie infotainmentu "Over-the-Air", online plánovanie trás a mnohé mobilné online služby Škoda Connect. Medzi ne patrí proaktívny servis a vzdialený prístup. Medzi špeciálne funkcie plug-in hybridného modelu Superb Combi iV patrí aj služba diaľkové nabíjanie, ovládanie klimatizácie online a plánovač odjazdov. Funkcia Plug & Charge bude pridaná neskôr. Infotainment obsahuje aj aplikácie Počasie, Správy, Traffication, Kalendár, Ponuky a Pay to Park. Funkcie navigácie, adaptívny tempomat, dodatočná paleta farieb a dodatočné funkcie pre ambientne osvetlenie a asistenčný systém diaľkových svetiel možno pohodlne získať online v rámci funkcií na požiadanie.

Škoda Auto ponúka pre nový Superb šesť moderných a úsporných pohonných jednotiek s výkonmi od 110 kW do 195 kW. Medzi ne patrí zážihový motor 1.5 TSI s mild-hybridnou technológiou, ktorá sa prvýkrát objavuje v portfóliu vlajkových modelov značky Škoda so spalovacími motormi, a rovnako tak aj najnovšia generácia plug-in hybridného pohonu. Ten poskytuje systémový výkon 150 kW a vďaka väčšej vysokonapäťovej batérii umožňuje čisto elektrický dojazd viac ako 100 km v režime WLTP. Ponuku pohonných jednotiek dopĺňajú dva zážihové motory 2.0 TSI a dva vznetrové motory 2.0 TDI, pričom pohon všetkých kolies je vo vrcholných verziách štandardom. Všetky varianty sa dodávajú s automatickou prevodovkou DSG. Na pranie pre Selection a v štandardnej výbave pre L & K je dodávaný adaptívny podvozok DCC Plus novej generácie - ponúka rýchlejšie reakcie a širšiu škálu nastavení odpruženia, od luxusného komfortu až po výrazné dynamické vlastnosti.

Nová generácia plug-in hybridného pohonu, ktorého základom je motor 1.5 TSI s výkonom 110 kW z najnovšieho radu motorov EA211 evo2, je k dispozícii výlučne pre model Superb Combi a poskytuje systémový výkon 150 kW. Výkon sa na predné kolesá prenáša prostredníctvom šesťstupňovej automatickej prevodovky DSG. Nová





vysokonapäťová batéria s celkovou brutto kapacitou 25,7 kWh je približne dvakrát väčšia ako jej predchodca a umožňuje čisto elektrický dojazd viac ako 100 km v režime WLTP.

Nový Superb je na želanie k dispozícii s novým adaptívnym podvozkom DCC Plus, ktorý je pri modeli Superb L & K súčasťou štandardnej výbavy. Využíva dva nezávisle ovládané ventily na oddelenie odskokovej a kompresnej časti pruženia. Predtým boli obe funkcie ovládané jedným ventilom. Nová generácia umožňuje rýchlejšie nastavenie tlmenia a širší rozsah tlmiacich charakteristík. Pri správnom nastavení systému DCC Plus zostáva karoséria vozidla menej náchylná na vibrácie a vertikálne pohyby, najmä pri jazde po nekvalitnom povrchu vozovky, dlažbových kockách a iných nerovnostiach.

Štvrtá generácia Superbu je vybavená celým radom nových inteligentných asistenčných systémov, z ktorých niektoré sú v tomto type k dispozícii po prvýkrát. Medzi ne patrí asistencia odbočovania, asistencia pri prejazde križovatkou, antikolízna asistencia a varovanie pri vystupovaní z vozidla. V blízkej budúcnosti pribudne aj núdzové brzdenie s detekciou chodcov vzadu. Najnovšia generácia asistencie pri odbočovaní reaguje varovaním a prípadne automatickým brzdením, keď sa pri odbočovaní doľava priblíži protiídúce vozidlo. Antikolízna asistencia podporuje vodiča aktívnym zväčšením krútiaceho momentu pri náhlom vyhábanom manévri, ak vodič odbočuje príliš neskoro alebo nedostatočne prudko na to, aby zabránil kolízii. Systém ESC automaticky zasahuje, aby zabránil pretáčavému alebo nedotáčavému šmyku. Antikolízna asistencia funguje pri rýchlostiach od 30 do 150 km/h a dá sa deaktivovať v menu infotainmentu, ale nedá sa vypnúť natrvalo. Asistenčný systém pri prejazde križovatkou využíva radarové snímače a prednú kameru na upozornenie na chodcov, vozidlá alebo cyklistov prechádzajúcich cez križovátku. Asistencia v prípade potreby vydá vizuálne a zvukové varovanie a následne automaticky zabrzdí. Varovanie pri vystupovaní z vozidla poskytuje vizuálne upozornenie vo vonkajšom spätnom zrkadle, ako aj výstražný zvukový signál pri otvorení dverí, ak sa zozadu blíži iný účastník cestnej premávky. Systém má dosah 35 metrov a pokrýva uhol 120 stupňov.

Nový automatický parkovací systém dokáže automaticky zaparkovať Superb na kolmých parkovacích miestach i na miestach s pozdĺžnym státím. Okrem riadenia teraz kontroluje aj rýchlosť vozidla a automaticky zastaví, ak systém rozpozná prekážku. V zadnej časti vozidla sa o to stará nový systém núdzového brzdenia s detekciou chodcov vzadu, ktorý bude pre Superb k dispozícii v blízkej budúcnosti. Zatiaľ čo predchádzajúci systém sa pri analýze okolia vozidla spoliehal výlučne na snímače v zadnej časti vozidla, nový systém pridáva pre ešte lepšiu detekciu chodcov a detí obraz zo zlepšenej zadnej parkovacej kamery.

Travel Assist ponúka vo virtuálnom kokpíte lepšiu vizualizáciu ostatných vozidiel v okolí. Balík Travel Assist zahŕňa funkcie ako adaptívne vedenie v jazdnom pruhu a prediktívny tempomat. Ten v spolupráci s navigačným systémom predvída zákruty, križovatky a kruhové objazdy. Asistenčný systém pri jazde v kolóne kombinuje funkcie adaptívneho tempomatu a adaptívneho vedenia v jazdnom pruhu. Umožňuje automatické rozbíhanie, brzdenie a riadenie v dopravných zápchach pri rýchlosti do 60 km/h sledovaním pohybu okolitých vozidiel. V najnovšej verzii asistencia zmeny jazdného pruhu sa vďaka výkonnejším radarovým snímačom umiestneným v rohoch pod nárazníkom predlžuje dosah detekcie vozidiel približujúcich sa zozadu zo 70 na 90 metrov, čo zlepšuje bezpečnosť napríklad na diaľniciach. Systém Front Assist teraz obsahuje aj prediktívnu ochranu cyklistov.

Nový systém rozpoznávania únavy a pozornosti vodiča, ktorý monitoruje správanie sa vodiča a vyhodnocuje, nakoľko môže byť vodič unavený, nahrádza predchádzajúcu asistenciu rozpoznávania únavy vodiča. Kým asistencia rozpoznávania únavy vyhodnocovala najmä údaje z elektromechanického posilňovača riadenia, nová verzia prístupuje k informáciám z rôznych systémov riadenia vozidla vrátane systému udržiavania v jazdnom pruhu. Nový systém rozpozná odchýlky od normálneho správania sa pri riadení pri rýchlostiach nad 70 km/h. Keď systém zistí, že vodič je unavený, aktivuje vo virtuálnom kokpíte zvukové a vizuálne upozornenia.



Proaktívna ochrana cestujúcich v prípade potreby automaticky zatvorí otvorené okná a dokonca aj panoramatickú strechu. Aktivuje tiež výstražné svetlá a utiahne predné bezpečnostné pásy, keď snímače zaznamenajú núdzové alebo panické brzdenie alebo hroziacu kolíziu spredu, z boku alebo zozadu. V prípade nehody chráni cestujúcich v Superbe až desať bezpečnostných vankúšov. Po prvýkrát v Superbe je aj stredový bezpečnostný vankúš medzi vodičom a spolujazdcom. Bočné bezpečnostné vankúše pre druhý rad sedadiel sú k dispozícii ako voliteľná výbava. Núdzový asistenčný systém znižuje riziko nehody v prípade, že vodič už nie je schopný ovládať vozidlo napríklad kvôli zdravotnej indispozícii. Keď nastane takáto situácia, systém prevzme riadenie v jazdnom pruhu, zapne výstražné svetlá a jemným pribrzďovaním vozidlo zastaví. Systém najnovšej generácie potom automaticky odomkne dvere, zapne vnútorné osvetlenie a niekoľko sekúnd po zastavení vozidla prostredníctvom eCall kontaktuje asistenčnú službu.

Superb L & K

Vlajková loď portfólia typov so spaľovacími motormi, Škoda Superb, vstupuje do svojej štvrtej generácie a verzia L & K je opäť vrcholom ponuky. Dizajnové prvky karosérie v odtieni Dark Chrome a špecifický dizajn interiéru L & K s kombináciou kože a umelej kože v čierom alebo hnedom vyhotovení dodávajú vozidlu exkluzívny nádych. K štandardnej výbave patria predné reflektory Matrix-LED, adaptívny podvozok DCC Plus a progresívne riadenie. Ergonomické sedadlá ponúkajú vyhrievanie, ventiláciu a masážnu funkciu s desiatimi vzduchovými vakmi pre maximálne pohodlie. Vynikajúci zvuk zabezpečuje audiosystém Canton so 14 reproduktormi. Superb L & K je k dispozícii vo verziách liftback a kombi a možno si ho objednať so všetkými pohonnými jednotkami.

Škoda Auto bola zodpovedná za kompletný vývoj typov Škoda Superb a Volkswagen Passat v rámci takzvaného projektu Beta+. Vyrábajú sa na rovnakej linke v bratislavskom závode koncernu Volkswagen.

-ša-



Honda ZR-V e:HEV Advance

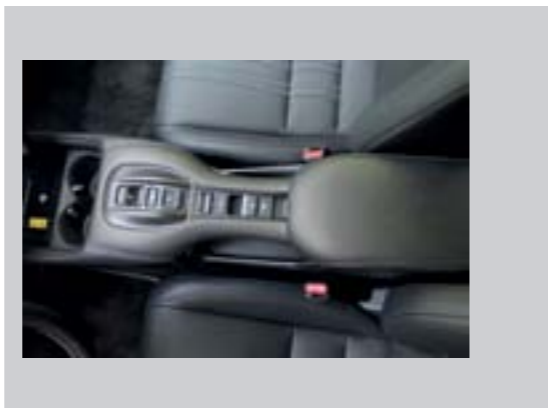


Športová silueta SUV, výborný „hybrid“

Japonská automobilka Honda minulý rok vstúpila na európsky trh s novým kompaktným SUV – typom ZR-V. Vyplňa medzeru medzi typmi HR-V a novým CR-V. ZR-V je „súrodcom“ aktuálnej Hondy Civic (11. generácia). Postavený je na rovnakej podvozковой platforme Honda Architecture a s rešpektovaným hatchbackom zdieľa najmodernejšiu hybridnú technológiu e:HEV. Hybridný pohon kombinuje výkonnú lítium-iónovú batériu a dva výkonné elektromotory s novo vyvinutým 2,0-litrovým zážihovým motorom s priamym vstrekaním paliva a Atkinsonovým cyklom. Systém e:HEV plynulo prepína medzi elektrickým, hybridným a motorovým pohonom bez akéhokoľvek zásahu vodiča. V ponuke je v troch stupňoch výbavy: Elegance, Sport a Advance. Vyskúšali sme ho v najdrahšej úrovni vybavenia Advance, ktorá navyše zahŕňa kompletne LED osvetlenie vpredu/vzadu, adaptívne reflektory, LED hmlové svetlá, a 18“ zliatinové kolesá s diamantovým výbrusom a otvárateľnú panoramatickú strechu.

Prednej časti dominuje štylizovaná mriežka chladiča v lesklej čiernej farbe, ktorú vo výbave Advance tvoria výrazné vertikálne pruhy. Pod štíhlymi reflektormi sa v prednom nárazníku nachádza vertikálna štrbina pred prednými kolesami, ktorá okrem iného znižuje aerodynamický odpor vozidla. Exteriér zvyčajne spodný obklad karosérie, ktorý vo výbave Advance má čiernu povrchovú úpravu. Zadná časť karosérie s detailnou líniou prechádzajúcou naprieč vozidlom dodáva vozidlu definovaný tvar a šírku, čo ešte viac umocňujú štíhle, horizontálne zadné združené svetlá. Nechýba dvojité výfuk, ktorý je zakončený lešteným chrómovaným rámčekom s veľkým lesklom.

Interiér je kvalitne vypracovaný. Pri výbave Advance sú sedadlá s poťahmi v kombinácii syntetickej a prírodnej kože pretkané strieborným stehom. Sú pohodlné, dobre tvarované, elektricky nastaviteľné aj vyhrievané. Trojramenný multifunkčný kožou potiahnutý, vyhrievaný volant má na ramenách dosť ovládačov, na ktoré sme si rýchlo zvykli. Pod volantom sú páčky – nie však na sekvenčné preradenie



prevodových stupňov, ale na ovládanie úrovne rekuperácie. Vo verzii Advance je na prístrojovej doske 10,2-palcový multiinformačný digitálny kokpit s výbornou grafikou. V strede prístrojovej dosky sa nachádza multimediálny systém s 9“ dotykovou obrazovkou. Podporuje aj bezdrôtové prepojenie telefónov cez Apple CarPlay a Android Auto. Volič automatickej prevodovky má štyri tlačidlá. Honda ponechala samotné ovládače pre automatickú klimatizáciu i pre všetky ostatné podstatné funkcie vozidla. Najvyššia výbava zahŕňa okrem už spomínaných prvkov head-up displej, Bluetooth Hands Free, USB konektory vpredu aj vzadu, výduchy klimatizácie vzadu, laktovú opierku vpredu, vzadu, bezkľúčový vstup aj štartovanie, navigácia, cúvaciu kameru, prémiové audio Bose so subwooferom...

Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú dvaja cestujúci aj vyššieho vzrastu, majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Batožinový priestor v základnom usporiadaní má objem 380 litrov, má dvojité dno, schránka pod panelom dna pridá k základnému objemu už len 10 litrov. Po sklopení operadiel zadných sedadiel sa objem zväčší na 1301 litrov. Batéria sa nachádza pod zadným sedadlom a zasahuje aj do časti batožinového priestoru. Pochvalu si zaslúži množstvo účelných odkladacích priestorov v kabíne. Honda ZR-V, podobne ako Civic, obsahuje rozšírenú sadu pokročilých bezpečnostných asistenčných systémov pre vodiča, systém Honda SENSING – upozornenie na nebezpečenstvo kolízie, systém na udržovanie v jazdnom pruhu, upozornenie na vybočenie z jazdného pruhu, rozpoznávanie dopravných značiek, asistenciu pre pomalú jazdu v kolóne, pre jazdu v dopravnej zápche, systém pre elimináciu mŕtveho uhla a iné.



jednu z troch úrovní rekuperácie, aktivácia účinnejšej rekuperácie je najviac využiteľná pri dlhom klesaní z kopca. V zmiešanej premávke počas týždňa sme dosiahli spotrebu len 5,6 l/100 km. ZR-V má aj vynikajúci podvozok. Dobře tlmí nerovnosti na cestách a poskytuje autu výbornú stabilitu. Vďaka svetlej výške 180 mm s vozidlom možno prejsť aj na nespevnené cesty či ľahšie terény. **Honda ZR-V e:HEV s úrovňou výbavy Advance sa predáva za 43 990 eur.**

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-valcový, 16-ventilový prepínaný zážihový + elektromotor, ventilový rozvod 2xOHC kompresný pomer 11,3:1, zdvihový objem 1993 cm³, najväčší výkon 105 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 186 Nm pri 4500 ot./min. Výkon hnacieho elektromotora: 135 kW, krútiaci moment 315 Nm

PREVODY: jednostupňová e-CVT prevodovka („bezstupňová“), pohon kolies prednej nápravy.

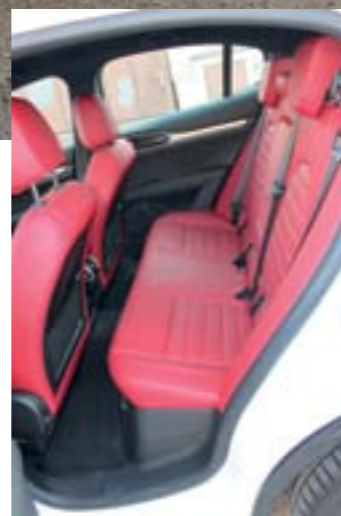
PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrtný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 225/55 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4568/1898/1620 mm, rázor náprav 2657 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1595/1615 mm, svetlá výška 180 mm, polomer otáčania 5,5 m, pohotovosťná/celková hmotnosť 1710/2155 kg, objem batožinového priestoru 380/1301, objem palivovej nádrže 57 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 173 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8 s, spotreba v kombinovanej prevádzke 5,8 l/100 km, CO₂ 132 g/km.

Alfa Romeo Stelvio Veloce 2.0 Turbo 280k Q4



Nezaprie športové gény

Typ Stelvio automobilky Alfa Romeo bol oficiálne predstavený v roku 2016. Napriek tomu, že vyzerá dobre, v roku 2022 prešiel decentnou inováciou. Nadčasový dizajn robí z neho takmer „polyblivé umelecké dielo“. Stelvio je dlhé 4687 mm, široké 1903 mm, vysoké 1632 mm, rázvorom náprav je dlhý 2818 mm. Na výber je pohon zážihovým prepíňaným štvorvalcom so zdvihovým objemom 2 litre s výkonom 206 kW alebo vznetrovým 2,2-litrovým štvorvalcom s výkonmi 118 a 154 kW. Motory sú spojené výhradne s 8-stupňovou automatickou prevodovkou a pohonom 4x4 (v Alfe Romeo je označovaný ako Q4). V ponuke je s 5 stupňami výbavy: Super, Sprint, Ti, Veloce a Competizione. Vyskúšali sme Stelvio s 2,0-litrovým zážihovým motorom vo výbave Veloce.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

4-valcový, 16-ventilový prepíňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10.0:1, zdvihový objem 1995 cm³, najväčší výkon 206 kW pri 5250 ot./min., krútiaci moment 400 Nm pri 2250 ot./min.

PREVODY:

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

PODVOZOK:

predné kolesá zavesené na dvojičiah priečných ramien, priečný skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 255/45 R-20.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4687/1903/1632 mm, rázvor náprav 2818 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1627/1674 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1755/2350 kg, polomer otáčania 5,85 m, objem batožinového priestoru 525/1600 l, objem palivovej nádrže 64 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 230 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 5,7 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 8,3-9,2 l/100 km, CO₂ WLTP 189-209 g/km.

Krása talianskeho dizajnu je na Stelviu teraz ešte zreteľnejšia najmä vďaka štýlistickým zmenám na prednej časti. Má upravenú výplň prednej masky a dvoch hlavných prívodov vzduchu. Najväčšou zmenou je nová grafika reflektorov. Vybavené sú systémom Matrix LED s trojicou diódových modulov. V noci veľmi dobre osvetľujú cestu pred autom. Modernizáciu prešli aj zadné LED koncové svetlá so zatmavenou povrchovou úpravou krytov. Skúšaná verzia vo výbave Veloce mala bielu farbu laku Alfa (+490 €), lem V masky v čiernej farbe, čierne vonkajšie spätné zrkadlá, nápis Veloce na prednom nárazníku, zadný športový nárazník, osvetlenie vonkajších kľučiek dverí, čierne lesklé rámy okien a 20" kolesá z ľahkých zliatin.

Interiér zaujme výrazným červeným koženým čalúnením a novým prístrojovým panelom - 12,3" palcovým TFT displejom, na ktorom je možné zobrazovať všetky informácie o vozidle. Automobilka pripravila trojicu štýlov zobrazovania údajov - Evolved, Relax a Heritage. Prvý štýl obsahuje rad doplnkových informácií o vozidle a jazde, druhý je zameraný na pohodlie, dáva prednosť jednoduchosti pred množstvom informácií a tretí prináša dobre vyzerajúcu analógovú grafiku so stupnicami, inšpirovaný ikonickými typmi 60. a 70-tych rokov. Novinkou je aj „centrálny infotainment“ s uhlopriečkou 8,3" s navigáciou. Podporuje on-line 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. Športové predné sedadlá sú pohodlné, s dobrou bočnou oporou, sú vyhrievané, ako aj športový kožený volant, ktorý dobre padne do ruky. Každý si za ním rýchlo nájde ideálnu polohu. Dlhšie sme si museli zvykať na hliníkové páčky sekvenčného prerado-



vania, ktoré čiastočne blokujú prístup k páčkam na ovládanie smeroviek či stieračov.

Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú dve osoby s výškou do 180 cm. Batožinový priestor ponúka objem 525 litrov. Po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1600 litrov. Model je vybavený množstvom prvkov zlepšujúcich pasívnu aj aktívnu bezpečnosť, má napríklad systémy na aktívne udržiavanie jazdného pruhu, rozpoznávanie dopravných značiek, detekcie únavy vodiča, inteligentný rýchlostný asistenčný systém, systém pre jazdu na diaľnici, monitoring mŕtveho uhla, asistenčný systém pre jazdu v kolóne a iné.

Preplňaný zážihový 2,0-litrový motor s výkonom 206 kW pri 5250 ot./min. a krútiacim momentom 400 Nm už od 2250 ot./min. je pružný. Rýchlo reaguje na pokyny akceleračtoru a s vozidlom sa dá pekne „pohrať“. Najviac elánu prejavuje v strednom pásme otáčok. K výbornej jazdnej dynamike Stelvia prispieva 8-stupňová automatická prevodovka ZF. 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 za normálnych podmienok posieľa väčšiu časť krútiaceho momentu na zadné kolesá, v prípade horšej prilnavosti pripája aj pohon predných kolies, čím sa zabezpečí maximálny výkon vozidla a účinnosť prenosu hnacích síl na vozovku. Z pokoja na rýchlosť 100 km/h dokáže Stelvio s touto sústavou pohonu zrýchliť za 5,7 sekundy a dosiahnuť najväčšiu rýchlosť 230 km/h. Počas týždenného skúšania vozidla sme v kombinovanej prevádzke dosiahli spotrebu 8,6 l/100 km. Pri dynamickej jazde spotreba rástla až k 12 l/100 km.

Vozidlo má strmé riadenie a ostré brzdy. Cez zákruty dokáže prejsť s ľahkosťou, ale ak majú cesty nekvalitný povrch, karoséria sa občas v zákrute rozkývava.

Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 280 l Q4 vo výbave Veloce sa predáva za 62 990 €.



Kia XCeed 1.5 T-GDi 7DCT GT-Line



Kia XCeed GT-Line má „šmrnc“

Mimoriadne úspešný kompaktný crossover Kia XCeed, ktorý kórejská automobilka uviedla na trh v roku 2019, dostal po inovácii viacero zlepšení. Patrí k nim aj nová úroveň výbavy GT-line, ktorá do vozidla vniesla emócie modelu Ceed GT. Vyskúšali sme model poháňaný novým prepínaným zážihovým motorom so zdvihovým objemom 1,5 litra, ktorý mal karosériu nalakovanú neprehliadnuteľnou zelenou metalízou Celadon Spirit Green (590 eur).



Nová špecifikácia GT-line obsahuje viacero športových prvkov, ktoré túto verziu odlišujú od základného modelu. Elegantný dizajn tigrieho nosa lemuje novú prednú mriežku so športovo-čiernym výpletom, zatiaľ čo športové spodné privody vzduchu a bočné obloženie nárazníkov dodávajú prednej časti agresívnejší vzhľad. Vzduchové clony s tmavou chrómovou povrchovou úpravou pomáhajú privádzať vzduch cez prednú časť vozidla s cieľom zmenšiť aerodynamický odpor a zlepšiť aerodynamickú účinnosť. Prepracované sú aj LED reflektory so začlenenými hmlovkami. Na prepracovanej prednej časti je nové logo Kia vyrobené z brúseného kovu. Rýchlo sa zvažujúca strecha, ktorá vedie k prudko naklonenému veku batožinového priestoru ešte viac umocňujú dynamický vzhľad modelu. Zadnej časti dominujú nové šesťuholníkové koncové svetlá LED v štýle včelieho plástu, inovovaný zadný nárazník s naznačeným difúzorom a nové logo. Ochranné oplastovanie, lesklé čierne strešné nosiče, vonkajšie spätné zrkadlá lakované v čiernej lesklej farbe a 18" disky kolies z ľahkej zliatiny GT-line ešte viac zdôrazňujú dynamický vzhľad vozidla.

Vďaka vyvýšenej polohe za volantom a väčšej svetlej výške Kia XCeed poskytuje vodičovi športovejšiu polohu pri vedení vozidla a zabezpečuje mu lepší výhľad na cestu pred sebou. Posádku v kabíne víta elegantný dekór interiéru, aj na dotyk sú všetky materiály príjemné. Pri úrovni výbavy GT-Line je kožou potiahnutý športový volant s novým logom a možnosťou ručného preradenia prostredníctvom páčok za volantom. Veniec volantu bol vyhríevaný. Kvalitu a istú športovosť vyžarujú aj hlavica voliacej páky prevodovky, hliníkové pedále, čierne strop, čalúnenie sedadiel v kombinácii koža/alcantara, ambientne osvetlenie interiéru. Prepracované predné sedadlá sú vhodne tvarované, s dobrou bočnou oporou (sedadlo vodiča je elektricky nastaviteľné), boli aj vyhríevané. Inovácia priniesla aj nový grafický motív pre 12,3" digitálny prístrojový panel Supervision, ktorého dizajn možno prepojiť s jazdnými režimami vozidla. Centrálny dotykový displej infotainmentu s navigačným systémom s 10,25" displejom má rýchle reakcie a dobrú grafiku. Nechýbajú dva otočné ovládače teploty umiestnené po bokoch obrazovky, hardvérové tlačidlá pre vstup do menu, samostatný panel klimatizácie, konektivita mobilných telefónov Apple CarPlay/Android Auto, Bluetooth handstree sada, bezdrôtové nabíjanie smartfónov, USB nabíjacie porty, 12 V elektrická zásuvka, zvukový systém JBL a iné. Pochvalu si zaslúži rozlíšenie obrazu zadnej kamery, ako aj asistenčné a bezpečnostné systémy.



Vodič a spolujazdec majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Platí to aj o miestach na zadných sedadlách, kde sa pohodlne odvezú dvaja cestujúci. Komfort im zlepšujú výdychy ventilácie, koncovky USB a vyhrievanie krajných sedadiel. Batožinový priestor má objem 426 litrov. Po sklopení zadných sedadiel, delených v pomere 40/20/40, sa objem zväčší na 1378 litrov. Nechýba dvojité dno a elektrické otváranie veka batožinového priestoru. Aj v kabíne je dostatok vhodných odkladacích priestorov.

Nový 1,5-litrový prepínaný zážihový štvorvalcový motor T-GDi s priamym vstrekaním paliva dosahuje výkon 117,5 kW, krútiaci moment si drží vrcholnú hodnotu 253 Nm v rozsahu od 1500 až 3500 ot./min. Rast výkonu motora cítiť už od malých otáčok, najlepší dynamiku vyvíja v strednom pásme. Spolupracoval so 7-stupňovou automatickou DCT prevodovkou, preradujúcou hladko a logicky. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h motor točí 2500 ot./min., pri 90 km okolo 1700 ot./min. Vozidlo dokáže zrýchlovať z 0 na 100 km/h za 9,2 sekundy. Najväčšia rýchlosť je 208 km. Pri pokojnom štýle jazdy je motor tichý a úsporný. Vodič má k dispozícii okrem režimu Normal aj režim Sport. Priemerná spotreba benzínu po týždennom skúšaní vozidla bola 6,4 l/100 km, pri „úspornej“ jazde sme dosahovali priemernú spotrebu aj 5,3 l/100 km.

Naladenie podvozka je tuhšie, kolesá si na 17" pneumatikách udržiavajú spoľahlivý kontakt s povrchom cesty, a to aj v zákrutách pri väčších rýchlostiach. Tlmenie nárazov od prejazdu nerovností je dostatočne účinné. Tvrdšie pruženie na cestách s nekvalitným povrchom cítia viac osoby sediace na zadných sedadlách.

Kia XCeed 1.5 T-GDi so 7 stupňovou DSG prevodovkou s úrovňou výbavy GT-Line sa predáva za 30 990 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 32 470 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-valcový, 16-ventilový, prepínaný, zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1482 cm³, kompresný pomer 10,5:1, najväčší výkon 117,5 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 253 Nm pri 1500 až 3500 ot./min.

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, priečny skrutný stabilizátor, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, pneumatiky rozmeru 235/45 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4395/1826/1495 mm, rázvor náprav 2650 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1575/1573 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1446/1870 kg, objem batožinového priestoru 426/1378 l, svetlá výška 184 mm, priemer otáčania 10,6 m, objem palivovej nádrže 50 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 208 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9 s., spotreba benzínu v komb. prevádzke 6,0-6,4 l/100 km, CO₂ 136-145 g/km.

Renault Arkana E-Tech engineered full hybrid 145



SUV- kupé

Automobilka Renault uviedla na trh svoje prvé SUV-kupé, dala mu meno Arkana. Novinka pre európsky trh prišla v roku 2020, je postavená na modulárnej platforme CMF-B, akú majú aj súčasné Renaulty Clio či Captur.

Vzhľadovo pôsobivá Arkana má dĺžku 4568 mm, šírku 1821 mm, výšku 1576 mm a rázvor náprav dlhý 2720 mm. Vyskúšali sme Arkanu s hybridným pohonom obsahujúcim zážihový motor 1.6 E-Tech 145, elektromotor s výkonom 36 kW, integrovaným do telesa multimodálnej automatickej prevodovky a štartér-generátor s výkonom 15 kW.



Arkana vo vrcholnej výbavovej verzii Engineered mala sivú metalickú farbu, za ktorú sa dopláca 700 €. Vzhľad tejto verzie vychádza z výbavy R.S.Line so športovejšími nárazníkmi. Od klasickej Arkany sa odlišuje „zlatými“ ozdobami, ktoré sa nachádzajú na prednej lište F 1, bočných prahoch, či koncovkách výfuku. Športový dizajn je dotvorený atraktívnymi 18-palcovými diskovými kolesami so zlatým ozdobným prvkom s dizajnom Silverstone. Logá automobilky vpredu aj vzadu sú v čiernej farbe, ako aj názov Arkana v zadnej časti. Čierne sú okenné lišty, vonkajšie spätné zrkadlá, maska chladiča a zadný spojler. Svetelný podpis v tvare C, teraz vytvárajú Full LED reflektory, ktoré zabezpečujú dobré osvetlenie cesty pred vozidlom v noci.

Športový štýl verzie Engineered je zreteľný aj v interiéri, ktorý zdobia dekory so štruktúrou karbónu, v súzvuku s koženým čalúnením s kontrastným prešivaním, decentným ambientným podsvietením, športovými pedálmi, volantom potiahnutým perforovanou kožou s logom, či zlatými prvkami na prístrojovej doske, výplni dverí. Sú dôkazom toho, že automobilka hodnotu modelu podporila aj kvalitou použitých materiálov. Prístrojová doska má dva veľké digitálne displeje. Pred vodičom jeden plní funkciu prístrojového štítu (10,2") s veľkým rozlíšením (zobrazuje všetky potrebné informácie o jazde, toku energie, údajoch z asistenčných systémov...) a vertikálne voľne stojaci displej, v nami skúšanom vozidle s uhlopriečkou 9,3", slúži pre infotainment. Má rýchle reakcie a dobré rozlíšenie. Zahŕňa multimediálny a navigačný systém (aj s európskymi mapami). Systém vie vyhľadať ciele s pomocou pripojenia aplikácie od Googlu. Podporuje Apple CarPlay a Android Auto bezdrôtovo. Pod displejom infotainmentu sa nachádza panel jednozónovej automatickej klimatizácie s praktickými otočnými ovládačmi. Vodič a spolujazdec vďaka zvýšenému sedeniu majú pohodlný a ergonomický priestor. Elektricky nastaviteľné sedadlá sú pohodlné, s dostatočnou bočnou oporou, vo vozidle boli vyhrievané, ako aj volant (Pack Winter za 300 €).

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:
4-valcový, 16-ventilový zážihový (atmosférický s nepriamym vstrekaním), ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1598 cm³, najväčší výkon 69 kW pri 5600 ot./min., krútiaci moment 148 Nm pri 3600 ot./min.
Elektromotor 1 – synchronný s perm. magnetom, výkon 36 kW, krútiaci moment 205 Nm pri 0 až 1600 ot./min.
Elektromotor 2 – štartér-generátor, výkon 15 kW, krútiaci moment 50 Nm, celkový systémový výkon hybrid. pohonu 105 kW, kapacita batérie 1,2 kWh.

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

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

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:
d/š/v 4568/1821/1576 mm, rázvor náprav 2720 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1510/1961 kg, rozchod kolies vpredu/vzadu 1821/1584 mm, svetlá výška 200 mm, objem batožinového priestoru 480/1263 l, objem palivovej nádrže 50 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:
najväčšia rýchlosť 172 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,8 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke 4,8 l/100 km, CO₂ 108-109 g/km.

Na zadných sedadlách sa pohodne odvezú dvaja cestujúci, ktorí majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Batožinový priestor v základnom usporiadaní ponúka 480 litrov. Po sklopení zadných sedadiel v pomere 60/40 vznikne rovná plocha a batožinový priestor sa zväčší na 1263 litrov. Nami skúšané vozidlo bolo vybavené rezervným kolesom (200 €). Vodičovi uľahčuje prácu za volantom paleta asistenčných systémov zameraných na zlepšenie bezpečnosti a komfortu, napríklad za príplatok 300 € Easy Pilot – asistencia pre jazdu po diaľnici, v kolóne, Easy Park Assist, adaptívny tempomat s automatickou funkciou stop/go, systém sledovania mŕtveho uhla, varovanie pred opustením jazdného pruhu, Active emergency braking systém s detekciou chodcov, cyklistov a iné. Významným prvkom pohonnej sústavy, ktorú Renault vyvíjal s odborníkmi z Formuly F1, je elektromotor s výkonom 36 kW, krútiacim momentom 205 Nm. „Elektrických“ 50 Nm pohonu pridáva aj 12 V štartér/generátor. Celkový systémový výkon je 105 kW, ktorého základ poskytuje spaľovací motor – 1,6-litrový zážihový štvorvalec s atmosférickým nasávaním a vstrekaním benzínu do nasávacieho potrubia, s najväčším výkonom 69 kW pri 5600 ot./min. Filigránskym technickým prvkom v hybridnej pohonnej sústave Renaultu je multimodová prevodovka bez spojky s dvoma prevodovými stupňami pre elektrický pohon a štyrmi pre spaľovací motor. Mechanickú synchronizáciu pri preradení nahrádza elektrická, vyrovnávajúca otáčky ozubených kolies idúcich do záberu. Z pokoja na 100 km/h vozidlo zrýchľuje za 10,8 sekúnd, najväčšia rýchlosť je 172 km/h. Túto hybridnú Arkanu konštruktéri ladili tak, aby mala čo najúčinnejšiu rekuperáciu energie, teda aby mala čo možno najdlhší dojazd v elektrickom režime. Vďaka tomu sa najviac hodí do mesta, kde pri častej rekuperácii sa batéria s kapacitou 1,2 kWh udržiava dostatočne nabitá. A keďže v meste sa nejazdí rýchlo, zážihový motor často „odpočíva“. V meste a na okresných cestách sme dosiahli priemernú spotrebu benzínu 4,5 l/100 km. Diaľnica už pre tento „hybrid“ pochopiteľne, nie je ideálna. Pri rýchlej jazde sa batéria rýchlo vybijie a naplno musí zaberat spaľovací motor, čo sa prejavuje na jeho väčšej (takmer dvojnásobne) spotrebe. Páčili sa nám dobre naladené brzdy, dobré odhlučnenie kabíny a komfortne naladený podvozok. Vozidlo má vďaka väčšiemu pruženiu tendenciu sa v zákrutách nakláňať, ale kolesá ne strácajú kontakt s cestou. Pravdaže, s rýchlosťou to v zákrutách nemožno preháňať. Táto Arkana je skôr pre pokojnejších vodičov.

Renault Arkana E-Tech Engineered full hybrid 145 sa predáva za 33 000 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 35 000 €.



Mercedes-Benz GLA 250 e



Bohatšia výbava aj elektrifikácia

Automobilka Mercedes-Benz zmodernizovala svoj obchodne úspešný typ GLA. Vzhľadové zmeny nie sú výrazné, významnejšie sú v ponuke pohonov a rozsahu výbavy. Charakter tento crossover-SUV sa modernizáciou nezmenil, kombinuje spoľahlivé jazdné vlastnosti na ceste aj mimo nej s priestraným interiérom, funkčnosťou a komfortom. Vyskúšali sme model GLA 250 e v horskej sivej metalíze (900 €) s panoramatickou posuvnou strechou (1440 €).



Mercedes-Benz GLA je dlhý 4412 mm, široký 2020 mm, vysoký 1609 mm, rázvor náprav má 2729 mm. Mierne zmenený je dizajn prednej a zadnej časti vozidla. Skúšané vozidlo bolo vybavené novými MULTI-BEAM LED reflektormi (348 €) a tepelnoizolačnými tmavo tónovanými sklami (180 €), 19" diskami s piatimi lúčmi.

Interiér vyzerá športovo, ponúka kvalitné materiály a dôkladné spracovanie každého prvku. Predné športové sedadlá sú pohodlné s dobrou bočnou oporou. Multifunkčný športový volant dobre padne do ruky a vďaka rozsahu nastavenia nie je problém si nájsť za ním ideálnu polohu. Na ramenách má tlačidlá ovládané dotykovo. Prístrojová doska je horizontálne členená a dominujú jej dva opticky prepojené displeje s veľkým rozlíšením. Jeden nahrádza klasický prístrojový panel, zobrazuje aktuálne informácie o jazde. Druhý, v strede prístrojovej dosky, slúži na zobrazovanie informácií multimediálneho systému. Displej je prehľadný a jeho reakcie sú rýchle. Pod ním sa nachádzajú fyzické tlačidlá nastavenia klimatizácie. Zaujímavým prvkom sú aj ventilačné dýzy so športovým vzhľadom turbín. Head-up displej s výbornou ostrosťou môže zobrazovať aj navigačné pokyny, či rýchlostné obmedzenia.

Najdrahšou položkou vo výbave vozidla bola bol balík AMG LINE PREMIUM (8868 €), ktorý zahŕňa napríklad služby poskytované na diaľku a služby nabíjania plus, vyhrievanie sedadiel pre vodiča a spolujazdca, navigáciu MBUX Premium, nabíjací kábel pre nabíjajúcu skrinku, AMG Line, balík úložného priestoru, zadné výklopné dvere, automatickú klimatizáciu Thermatronic, dierkovú opierku nastaviteľnú v 4 smeroch, balík komfortnej výbavy KEYLESS-GO, rozšírenú realitu MBUX pre navigáciu, pokročilú audiosústavu od spoločnosti Burmeister, bezdrôtový systém nabíjania pre mobilné koncové zariadenia vpredu, náladové osvetlenie, osvetlené prahové lišty s nápisom „Mercedes-Benz...“

Vzadu sa pohodlne odvezú osoby priemerného vzrastu. Pri výške nad 180 cm už majú problém s dostatkom voľného miesta nad hlavou. Batožinový priestor ponúka objem 386 litrov. Vodičovi pomáhajú bezpečne viesť vozidlo najnovšie jazdné asistenčné a bezpečnostné systémy.

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 je 80 kW a krútiaci moment 300 Nm. Systémový výkon hybridnej sústavy je 160 kW a krútiaci moment 450 Nm. Prostredníctvom 8-stupňovej automatickej prevodovky sa výkon prenáša na kolesá prednej nápravy. Vďaka elektromotoru je odozva na stlačenie plynového pedálu veľmi dobrá, na šprint z 0 na 100 km/h tento model potrebuje 7,9 sekúnd, pričom jeho maximálna rýchlosť je 210 km/h. Vďaka použitiu elektromotora je naštartovanie a pripojenie spaľovacieho motora jemnejšie ako pri predošlých vozidlách značky s hybridným pohonom. Osemstup-

ňová automatická prevodovka preraduje dokonale hladko. Vodič má na výber zo šiestich režimov – elektrický, hybridný, režim udržiavania hodnoty batérie, individuálny, Comfort a Sport. Pri voľbe hybridného režimu si auto samo určuje, ktorý typ pohonu je pri danom zaťažení najefektívnejší. V režime Individuál si vodič môže navlikať ako chce, aby sa vozidlo správalo. Režim Comfort, ktorý sme najviac využívali, si prispôbi vozidlo, aby jazda bola pohodlná a v režime Sport automatická prevodovka zvyčajne pri pridaní plynu okamžite o stupeň podradí a vyženie otáčky o čosi vyššie. Zrýchlia sa aj reakcie prevodovky na pohyby plynového pedálu. V Eco režime sú športové ambície potlačené. Hybridný systém využíva batériu s kapacitou 15,6 kWh, čo vozidlu umožňuje podľa informácií výrobcu v meste elektrický dojazd v rozmedzí 62-70 km (WLTP). S nabitou batériou sme dokázali prejsť pri pokojnej jazde v čisto elektrickom režime 58 km. Jazdou s vybitou batériou v meste a jeho okolí sa dá dosiahnuť spotreba benzínu 5,4 l/100 km, na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h okolo 6,9 l/100 km. Plug-in hybridný pohon má aj v autách Mercedes-Benz zmysel len pre zákazníkov, ktorí ho budú prevažne používať v mestskej a prímestskej prevádzke a batériu budú pravidelne dobíjať. Rekuperáciu pri bežnej jazde batériu nemožno dostatočne nabíť. Intenzitu rekuperácie možno nastavovať páčkami za volantom s označením - a +. Nabítenie na rýchlonabíjačke z 0 na 100 % má trvať asi 0,5 hodiny, na klasickej domácej nabíjačke „zo zásuvky“ nabítenie trvá 9 hodín.

Nastavenie podvozka nie je tvrdé a napriek tomu a pohotovostnej hmotnosti až 1,9 tony sa auto v zákrutách výraznejšie nenakláňa a pevne drží zvolenú stopu. Páčilo sa nám účinné odhlučnenie kabíny a predvídavo zaberajúce brzdy.

Mercedes-Benz GLA 250 e sa predáva za 51426 €. Vozidlo malo množstvo doplnkovej výbavy za 15768 €, takže výsledná cena vozidla bola 67 194 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:
4-valcový, 16-ventilový prepínaný 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 batérie 15,6 kWh.

PREVODY:
8-stupňová automatická prevodovka 8G-DCT, pohon kolies prednej 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, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, priemer otáčania 11,4 m, pneumatiky rozmeru 235/50 R-19.

KAROSÉRIA: 5-dverová, 5 miestna typu kombi.

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:
d/š/v 4412/2020/1609 mm, rázvor náprav 2729 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1909/2300 kg, objem batožinového priestoru 386 l, objem palivovej nádrže 35 l + rezerva 5 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:
najväčšia rýchlosť 210 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 7,9 s, spotreba v komb. prevádzke 1,1-1,4 l/100 km, kombinovaná spotreba elektrickej energie 21,1-23,8 kWh/100 km, dojazd na elektrinu WLTP 62-70 km, CO₂ 24-31 g/km.



Škoda Scala a Kamiq Monte Carlo



ŠPORTOVÝ VZHĽAD S ČIERNYMI DIZAJNOVÝMI PRVKAMI

Škoda Auto Slovensko rozširuje paletu svojich modernizovaných vozidiel Scala a Kamiq o výbavový stupeň Monte Carlo, ktorý je poctou súťažnej histórii automobilky. S čiernymi prvkami a čiernym nápisom Škoda na zadnej strane dodávajú modernizovaným dynamickým modelom ešte športovejší charakter. Scala vo vyhotovení Monte Carlo začína cenou od 23 660 eur, zatiaľ čo mestské SUV Kamiq vo variante Monte Carlo štartuje od 24 620 eur.

„Kamiq a Scala pri svojom uvedení na trh novo definovali štandard kompaktnej triedy nielen pre značku Škoda. To, že ide o populárne vozidlá, potvrdzujú aj ich silné predaje na Slovensku. Prichádzajúca ich vrcholová verzia Monte Carlo prináša popri bohatej výbave zahŕňajúcej predné Matrix-LED reflektory a širokú škálu pokročilých asistenčných systémov tiež špor-

tové prvky, akými sú dynamickejšie tvary karosérie vďaka čierne lakovaným častiam, či športové sedadlá,“ uviedol Roman Rajtár, vedúci marketingu Škoda Auto Slovensko a dodal: „Vďaka výbave, inšpirovanej historickými úspechmi značky Škoda v motoristických športoch, získala Scala a Kamiq ešte športovejší a emotívnejší charakter.“

ŠPORTOVÝ VZHĽAD A VÝRAZNÉ ČIERNE PRVKY

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

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

INTERIÉRU DOMINUJÚ ŠPORTOVÉ SEDADLÁ

Športový vrcholný model Monte Carlo ponúka vďaka rovnomernému interiéru ešte viac vizuálnych prvkov. Športové sedadlá, dizajnová časť prístrojovej dosky a výplne dverí variantu Monte Carlo sú potiahnuté umelou kožou s karbónovým vzhľadom. Športový multifunkčný kožený volant má čierne prešívania a je vybavený plaketou Monte Carlo. Štandardom pre variant Monte Carlo je aj nastaviteľné LED ambientne osvetlenie. Pre ďalšie zmenšenie uhlíkovej stopy používa Škoda Auto pri výrobe modelov Scala a Kamiq ešte viac udržateľných materiálov ako doposiaľ. Recyklované materiály pre čalúnenie, podlahu a koberce dopĺňajú prírodné obnoviteľné suroviny. Napríklad výplne dverí sú čiastočne vyrobené z vlákien konope a kenafu, čo je druh ibišteka. Určitý podiel týchto vlákien, ktoré zväčšujú pevnosť, je použitý aj na strope.

VYSPELEJŠIE ASISTENČNÉ SYSTÉMY A ÚSPORNEJŠIE MOTORY

Škoda Auto vykonala rozsiahlu modernizáciu kompaktného hatchbacku Scala a mestského SUV Kamiq. Oba typy majú veľmi vysokú úroveň aktívnej aj pasívnej bezpečnosti vďaka tuhým karosériám a teraz ešte vyspelejšej ponuke asistenčných systémov. Automobily Scala a Kamiq vo verzii Monte Carlo je možné kombinovať s úspornými motormi TSI generácie evo2 v širokom výkonovom rozpätí od 70 kW do 110 kW v kombinácii s ručne ovládanou alebo automatickou prevodovkou. Scala Monte Carlo s elegantnými ostrými líniami vyzerá ešte dynamickejšie a Kamiq Monte Carlo pôsobí vďaka dizajnovým úpravám dojmom robustnejšieho SUV. Oba modely sú zároveň dostupné s novými Matrix-LED prednými reflektormi, ktoré sa u nich objavujú prvýkrát. Novinkou je aj použitie virtuálneho pedála v kombinácii s elektrickým ovládaním veľa batožinového priestoru.



Toyota Hilux Hybrid 48V

ÚSPORNEJŠÍ, PONÚKA VÄČŠÍ VÝKON A PLYNULEJŠIU JAZDU



Nový Hilux Hybrid 48V (mild hybrid) prináša po prvý raz v histórii hybridný elektrický pohon do radu legendárnych pick-upov. Jeho použitie prináša väčšiu efektívnosť, lepšie jazdné vlastnosti a viac pohodlia na ceste aj mimo nej.

Hilux sa od roku 1968, keď sa objavil na trhu v Japonsku, stal synonymom kvality, trvácnosti a spoľahlivosti. Je to vôbec najznámejšie úžitkové vozidlo značky Toyota, ktoré svoje využitie nachádza rovnako v mestskom prostredí, ako aj vo svojom prirodzenom elemente – v najťažších terénoch sveta.

Pridanie 48 V hybridného systému podčiarkuje multitechnologický prístup značky Toyota k dosiahnutiu uhlíkovej neutrality. Spoločnosť Toyota zastáva názor, že všetci zákazníci potrebujú možnosť voľby z cenovo dostupných a praktických vozidiel, čo platí aj pre terénne a úžitkové vozidlá.

Vďaka známemu ikonickému vzhľadu modelov Hilux a dvojitej kabíne Hilux Hybrid 48 V okamžite zaujme. Výrazná trojrozmerná mriežka chladiča a predný nárazník podčiarkujú robustnosť pick-upu, z ktorého vyžaruje sila.

V interiéri nového modelu Hilux Hybrid 48 V (mild hybrid) je priestor a pohodlie kombinované s pestrou ponukou výbavy vrátane moderného informačno-zábavného systému a najnovšej technológie Toyota Safety Sense.

NOVÁ 48 V TECHNOLÓGIA

Výkonný vznetový motor so zdvihovým objemom 2,8 litra dostal posilu v podobe pridaného 48 V hybridného systému (mild hybrid) navrhnutého tak, aby dokázal splniť špecifické požiadavky spoločnosti Toyota na duálne použitie v jej pick-upe.

Vznetový motor prostredníctvom remeňa poháňa kompaktný motorgenerátor, ktorý nabíja novú 48 V lítiovú batériu. Tá je dostatočne malá na to, aby ju bolo možné umiestniť pod zadnými sedadlami, takže nijako nezmenšuje priestor v kabíne vozidla a má hmotnosť iba 7,6 kg. Táto 48 V batéria zároveň prostredníctvom DC/DC meniča dodáva napätie do 12 V systémov vozidla.

Batéria sa nabíja, keď vozidlo spomaľuje, čím sa účinne rekuperuje energia, ktorá by sa inak stratila pri brzdení, a zároveň sa tým zväčšuje účinnosť brzd. Po nabití batéria dokáže dodávať maximálny výkon 12 kW a krútiaci moment 65 Nm prostredníctvom motorgenerátora. Tento výkon pomáha vznetovému motoru pri akcelerácii a zväčšuje celkový výkon a efektívnosť vozidla.

Robustný motorgenerátor je kompaktné zariadenie, ktoré dokáže pracovať aj v náročných podmienkach, aké musia zvládať úžitkové vozidlá. Zmeny sa dotkli aj vznetového motora, ktorý bol upravený pre použitie s hybridnou pohonnou sústavou. Nový dvojramenný napínač rozvodového remeňa a odolnejší materiál remeňa zlepšujú dynamiku motora a prispievajú k jeho tichšiemu chodu pri zachovaní povestnej trvácnosti modelov Hilux.

S motorgenerátorom spolupracuje osvedčený výkonný 16-ventilový vznetový motor, ktorý spĺňa požiadavky normy Euro 6D. Produkuje výkon 150 kW pri 3 400 ot./min. a krútiaci moment 500 Nm v rozmedzí od 1600 do 2800 ot./min.

Motor je vybavený systémom vstrekovania common-rail, turbodúchadlom s variabilnou geometriou a kvapalinou chladeným medzichladičom. Množstvo emisií vo výfukových plynách pomáha redukovat oxidáčny katalyzátor pre vznetové motory, filter pevných častíc, selektívna katalytická redukcia (SCR) a vstrekovanie močoviny.

Rovnako ako existujúce modelové rady typov Hilux, Land Cruiser a PROACE aj model Hilux Hybrid 48 V (mild hybrid) dokáže spaľovať naftu HVO100 – nefosílné palivo vyrábané výlučne z obnoviteľných zdrojov.

Nový Hilux Hybrid 48 V rýchlejšie akcelerauje, lepšie brzdí, má menšiu spotrebu nafty a ponúka plynulejšiu jazdu na ceste aj mimo nej. V mestskom prostredí väčší výkon 48 V mildhybridného pohonu zabezpečuje lepšiu reakciu na podnety plynového pedálu a rovnomerné zrýchlenie prakticky od nulovej rýchlosti, zatiaľ čo rekuperácia brzdných síly sa stará o účinnejšie a prirodzene pôsobiace brzdenie.

Účinnnejší systém stop-štart umožňuje ponechať spaľovací motor dlhšie vypnutý, čo v kombinácii s výhodami 48 V hybridného systému (mild hybrid) šetrí približne 5 % paliva v porovnaní s tradičným neelektrifikovaným pohonom.

Okrem prínosu v oblasti efektivity sa zlepšený systém stop-štart stará aj o pohodlnejšiu jazdu v hustej premávke, keďže vozidlo rýchlejšie reaguje na plynový pedál a štart motora je tichší. Tieto výhody prináša trvalé prepojenie motorgenerátora a motora, ktorý tak na rozdiel od tradičných systémov nemusí využívať štartér. Vďaka tomu je zároveň štart motora rýchlejší.

Jazdné výkony sa však nezlepšili len v mestskom prostredí a Hilux Hybrid 48 V už tradične vyniká aj mimo spevnených ciest. Motorgenerátor umožňuje plynulejšie zrýchlenie aj pri jazde v náročnom teréne a rekuperácia brzdných síly pomáha pri jazde v prudkých klesaniach. Volnobežné otáčky motora sa zmenšili zo 720 na 600 ot./min., vďaka čomu má vodič lepšiu kontrolu nad vozidlom.

V Hiluxe sa prvýkrát možno stretnúť so systémom Multi-terrain Select, ktorý ponúka vodičovi väčší výkon a lepšiu kontrolu nad vozidlom úpravami nastavení stabilizačnej kontroly na základe aktuálnych jazdných podmienok. K dispozícii je automatický režim aj manuálny režim, v ktorom si vodič môže sám vybrať jeden z piatich dostupných režimov – Štrk, Piesok, Blato, Hlboký sneh a Kamene. Každý z týchto režimov je nastavený tak, aby dokázal optimálne regulovať prenos sily a preklzavanie kolies pre maximálnu trakciu a manévrovateľnosť.

Zvláštnu pozornosť konštruktéri venovali aj možnostiam prekonávania vodných prekážok. Hilux Hybrid 48 V vďaka vodotesnosti 48 V batérie a DC/DC meniča dokáže prekonávať vodné prekážky s hĺbkou až 700 mm a nové opatrenia na elimináciu prešmyku remeňa na remenici motorgenerátora zabezpečujú optimálny výkon aj za mokra.



Nový Hilux Hybrid 48 V je dlhý 5325 mm, široký 1900 mm a vysoký 1815 mm. Má úložnú plochu s dĺžkou 1525 mm. Efektívnosť a výkon hybridného pohonu žiadnym spôsobom neobmedzujú ťažnú kapacitu ani užitočné zaťaženie vozidla, ktoré dosahujú úctyhodné hodnoty 3500 kg a 1000 kg.

Aj Hilux Hybrid 48 V využíva rámovú konštrukciu a rebrinový rám, ktoré sú zárukou vynikajúcej trvácnosti a skrutnej tuhosti. Odolné a trvácne listové pružiny a dvojité tlmieče zadného odpruženia sa starajú o vynikajúce jazdné vlastnosti v teréne, aké zákazníci očakávajú od úžitkového vozidla s pohonom všetkých kolies, a pohodlie a jazdné vlastnosti, aké poskytujú vozidlá typu SUV. Verný svojej povesti vozidla, ktoré sa dokáže dostať kamkoľvek, ponúka nový Hilux Hybrid 48 V najlepšiu hodnotu minimálnej svetlej výšky vo svojej triede (310 mm), predný nájazdový uhol 29 stupňov a zadný nájazdový uhol 26 stupňov.

MODERNÉ BEZPEČNOSTNÉ SYSTÉMY A MULTIMEDIÁLNE VYBAVENIE

Nový Hilux Hybrid 48 V je vybavený najnovšou technológiou Toyota Safety Sense, ktorá poskytuje vodičom a ostatným účastníkom cestnej premávky špičkovú ochranu proti rôznym potenciálnym rizikám.

Zlepšený prednárazový bezpečnostný systém (PCS) dokáže lepšie detegovať chodcov v noci a cyklistov cez deň, rovnako ako protiľúce vozidlá a chodcov na križovatkách pri odbočovaní. Ak systém deteguje riziko, najskôr upozorní vodiča zvukovým a vizuálnym signálom, a ak je to potrebné, aktivuje brzdy.





Aktualizovaný systém varovania pri opustení jazdného pruhu (LDA) teraz dokáže detegovať nielen čiaru na ceste, ale aj samotnú krajnicu, zatiaľ čo adaptívny tempomat (ACC) so systémom rozpoznávania dopravných značiek (RSA) umožňuje vodičovi rýchlo prispôbiť rýchlosť na základe platných obmedzení a zároveň dokáže vozidlo automaticky spomaliť pred zákrutami na diaľnici.

Pri jazde v noci funkcia adaptívnych diaľkových svetiel (AHB) eliminuje potrebu prepínania diaľkových svetiel, aby neoslňovali ostatných vodičov. Systém deteguje približujúce sa vozidlá a presne nastavuje LED svetlá a stmieva konkrétne zdroje svetla, aby neoslňovali iných účastníkov cestnej premávky, a umožňuje tak vodičovi neustále mať zapnuté diaľkové svetlá pre dosiahnutie čo najlepšej viditeľnosti.

V interiéri vozidla je aj systém Toyota Smart Connect s 8-palcovou obrazovkou, ktorý je vybavený navigačným systémom prepojeným s cloudom, odkiaľ čerpá aktuálne dopravné informácie. K dispozícii je aj interaktívny hlasový asistent, ktorý umožňuje hands-free telefonovanie a používanie multimédií, klimatizácie, elektrického ovládania okien a ambientného osvetlenia. V závislosti od úrovne výbavy vozidla majú vodiči tiež možnosť pohodlne zamknúť alebo odomknúť vozidlo a ovládať klimatizáciu prostredníctvom aplikácie v smartfóne. Systémy Apple CarPlay a Android Auto teraz podporujú aj bezdrôtové pripojenie zariadení.



OCEŇOVANÁ TRADÍCIA

Hilux sa v súčasnosti vyrába v šiestich rôznych krajinách a predáva sa vo viac ako 180 krajinách a regiónoch na celom svete. Od roku 1968 sa na celom svete predalo už 21 miliónov týchto vozidiel. Za viac ako polstoročie svojej existencie Hilux opakovane ukázal svoju neporaziteľnosť. Podarilo sa mu dobiť severný pól, vulkány Islandu aj Antarktídu. V nedávnej minulosti zaznamenal úspechy vo svete motoristického športu, keď sa mu v rokoch 2019, 2022 a 2023 podarilo získať tri víťazstvá na náročnej Rely Dakar a dvakrát vyhrať šampionát FIA WRC.

Hilux sa zároveň v roku 2022 stal laureátom prestížneho ocenenia International Pick-Up Award (IPUA) v kategórii stredne veľkých pick-upov. Porota súťaže IPUA ocenila Hilux za jeho dynamický pohonný systém, precízne jazdné vlastnosti a povestnú kvalitu, trvácnosť a spoľahlivosť. Popularita modelu rastie predovšetkým medzi zákazníkmi, ktorí potrebujú vozidlo na voľný čas aj každodenné použitie v mestskom prostredí.

V roku 2024 bude Hilux súčasťou vynoveného a rozšíreného radu úžitkových vozidiel Toyota Professional spoločne s rozšírenou rodinou PROACE, do ktorej pribudne model PROACE MAX a aktualizované modely PROACE a PROACE CITY. Spoločne sa stanú súčasťou špičkového portfólia úžitkových vozidiel spoločnosti Toyota.



Touto rozšírenou ponukou vozidiel Toyota Professional chce spoločnosť Toyota ukázať, že sa chce viac venovať úžitkovým vozidlám a jej cieľom je zväčšenie objemu predaja v tomto segmente. V roku 2022 predaj úžitkových vozidiel dosiahol 119 000 kusov.

Spoločnosť Toyota chce tieto ciele dosiahnuť najmä vďaka komplexnej ponuke vozidiel a silnému zameraniu na spokojnosť zákazníkov, ako aj vďaka zaujímavým ponukám financovania a poistenia, záruk, asistenčných služieb a náhradných vozidiel, vďaka ktorým majú zákazníci istotu nepretržitej mobility. Nový Hilux Hybrid 48 V (mild hybrid) bude k dispozícii u predajcov v polovici roku 2024.

-ta-





STROJÁRNE MALACKY



Prototyp automobilovej fekálnej cisterny ACF-041 z polovice osemdesiatych rokov na podvozku poľnohospodárskeho vozidla LIAZ 706 MTSP-27 Agro vznikol v závode ZĽS Malacky



V súvislosti s rozvojom automobilového priemyslu na Slovensku vzniklo v okolí Malaciek hneď niekoľko subdodávateľských podnikov. V areáli jednej z nich ešte v nie až tak dávnej minulosti pôsobil pomerne významný strojársky závod, ktorý okrem subdodávok rôznych komponentov pre ťažkú mobilnú techniku finalizovanú vo vtedajších podnikoch ZĽS, dodával ročne aj stovky cisternových a ďalších účelových automobilových a traktorových príviesov a nadstavieb.

Priemyselná a strojárka produkcia v Malackách sa zakladá na dlhej tradícii niekoľkých hámrov, ktoré v okolí mesta fungovali ešte do začiatku minulého storočia. V osemdesiatom storočí sa k nim pridalo aj kotlárstvo a mede-kováčstvo, a to hlavne zásluhou súkromnej spoločnosti založenej Ludovítom Piškom, ktorá v Malackách vyrábala kúpeľné valce, medené kotly, či kyvety na sódobý vodu. V roku 1949 však bola táto menšia súkromná prevádzka znárodnená a spolu s objektami zlikvidovaného podniku Dreproduktivita pričlenená k národnému podniku Sandrik Dolné Hámre. Okrem pôvodnej produkcie kúpeľných valcov sa program neskôr rozšíril o výrobu hiasiacich prístrojov a odlučovačov oleja. Začiatkom roku 1953 došlo k organizačnej zmene - pričleneniu závodu ku Krajskému priemyselnému podniku Kovoslužba so sídlom v Bratislave a následne v októbri 1957 k vytvoreniu samostatného národného podniku s názvom Kovostroj Malacky. Výrobný program spočíal hlavne v odlučovačoch oleja US 56, v ďalšom období sa začali čoraz viac zameriavať na produkciu rôznych zariadení pre poľnohospodárstvo a živočíšnu výrobu, ako napríklad pojazdných a stacionárnych pariacich kolón na zemiaky pre výkrmné ošpaných, teplovzdušných agregátov na sušenie obilia a ďalšej techni-



▲ Produkcia cisternových vozidiel v BSS Malacky začala traktorovým príviesom FPT-2.5 (na fotografii), ktorý bol začiatkom šesťdesiatych rokov modernizovaný na typ CPF-3



▲ V šesťdesiatych rokoch tvorili významnú časť produkcie vtedajšieho závodu BSS, neskôr Agrostroj Malacky rôzne verzie príviesov určených hlavne pre poľnohospodárstvo. Na obrázku hydraulicky sklopný traktorový prívies PzTS-6 s nosnosťou 6 ton

ky. Ako doplnkový program boli neskôr vyrábané tiež pojazdné rýchlovariče asfaltu umiestnené na príviese, ktoré sa dlhé obdobie u nás používali na asfaltovanie povrchov komunikácií a chodníkov.

BSS a Agrostroj

V roku 1959 sa začalo pracovať na investičnej štúdií k dostavbe a rekonštrukcii závodu na nový program - výrobu cisternových nadstavieb, točnic príviesov a kompletných vlečných vozidiel, po ktorých bol veľký dopyt. Tento projekt bol následne realizovaný v spolupráci s národným podnikom Brandýské strojárny a slévárny (skratka BSS) - najvýznamnejším československým výrobcom príviesov a návesov. K prvému januáru 1960 preto došlo k začleneniu Kovostroja Malacky do n.p. Brandýské strojárny a slévárny, ako nového pobočného závodu s označením BSS n.p. Brandýs nad Labem, závod 05 Malacky. Nový výrobný program pozostával z produkcie rôznej príviesovej techniky, a to hlavne fekálnych traktorových príviesov FPT 2.5, veľkoobjemových krmných vozov PzO-35, či rozhadzovačov maštalného hnoja RMT-3 a Pz35-Rm. V tomto období stále pokračovala rozsiahla rekonštrukcia a dostavba závodu, ktorá by mala byť dokončená do konca roku 1966. Vzhľadom k veľkému dopytu a nedostatku výrobných priestorov sa však neraz musela časť vyrábaných príviesov vtedy lakovať a dokončovať aj vonku na odstavnej ploche závodu, pod rozostavanými halami a pod. Pretože väčšina vyrábaných vlečných vozidiel bola určená pre poľnohospodárstvo, došlo v roku 1965 k ďalšej organizačnej zmene a závod sa stal súčasťou národného podniku Agrostroj Prostějov. Pôvodný výrobný program závodu s novým názvom Agrostroj Malacky zostal z veľkej miery zachovaný, začal sa však ešte hlbšie zameriavať na produkciu ďalších účelových prípojných vozidiel určených pre poľnohospodárstvo. Pomerne bohatý sortiment z toho obdobia zahŕňoval okrem iného nákladné traktorové príviesy s nosnosťou 3,5, 4 a 6 ton s hydrau-



lickým sklápaním korby, inovované veľkoobjemové krmne vozy s reťazovým dopravníkom PzO 35/A a príviesné rozhadzovače maštalného hnoja Pz-35-Rm/B, rôzne modifikácie plošinových príviesov určených napríklad na odvoz chmeľu a ďalších produktov. Významnú časť výrobného programu tvorila stále produkcia fekálnych traktorových príviesov s objemom cisterny 2500 litrov. V polovici šesťdesiatych rokov bol postavený prototyp a následne začatá výroba nového traktorového fekálneho príviesu CPF-3 s objemom cisterny zväčšeným na 3000 litrov, pri ktorom už došlo k unifikácii náprav a podvozku s ďalšími typmi sériovo vyrábaných príviesov. V spolupráci s vedením podniku Agrostroj Prostějov bola v závode Malacky zavedená aj výroba samozberových vozov NTVS-2,5 podľa rakúskej licencie Steyr Hamster.

TEES Malacky

Začiatkom roku 1969 došlo k ďalšej zásadnej zmene, a to k začleneniu závodu Malacky pod Turčianske strojárne n.p. Martin (skratka TEES Malacky) do vtedajšej výrobného-hospodárskej jednotky Závodov ťažkého strojárstva (VHJ ZĽS). Krátko na to sa sortiment v oblasti prípojných vozidiel zúžil prakticky len na produkciu modernizovaných fekálnych cisternových príviesov PzTF-3, ktoré boli vyvinuté a do výroby zavedené ešte v rámci podniku Agrostroj Malacky. Produkcia ďalších typov účelových poľnohospodárskych príviesov bola ukončená, resp. presunutá do iných podnikov. V súvislosti s pričlenením závodu k podniku TEES bola postupne zavedená aj nová výroba, spočívajúca predovšetkým v subdodávkach vybraných montážnych celkov a komponentov pre špeciálnu (vojenskú) mobilnú techniku. Išlo hlavne o výrobu ventilátorov, ocelových olejových a palivových nádrží pre tanky radu T-55, a tiež spojkových lamiel pre prevodové sústavy tankov a bojových vozidiel pechoty (ako napr. trecích lamiel pre hlavnú spojku a planétové smerové sústavy pre tanky, resp. spojkových lamiel pre prevodové agregáty BVP). Táto časť výrobného programu bola postupne rozšírená aj na subdodávky dielcov pre (civilné) vozidlá a mobilné pracovné stroje z produkcie ZĽS. Strojársky závod v Malackách sa tak v ďalšom období vypracoval na významného špecializovaného dodávateľa spojkových lamiel, a tiež niektorých zvráňaných a lisovaných podzostáv pre poľnohospodárske a lesné traktory, banské lokomotívy, či zemné stroje.

Trochu z rámca charakteristickej produkcie TEES Malacky sa vymykala montáž niekoľkých sérií mohutných autožeriavov AD 350.1, konštruovaných od roku 1967 vo Vývojovom závode TEES v Martine v spolupráci s Výskumným ústavom stavebných a zemných stro-



▲ Fekálny traktorový prívies PzTF-3 s objemom 3000 litrov vyrábaný v pomerne veľkých sériách až do polovice sedemdesiatych rokov

▼ K doplnkovému programu patrili aj špeciálne príviesy s osadeným rýchlovaričom asfaltu RVA 40 určené na asfaltovanie chodníkov a komunikácií

► V roku 1976 začala v ZŤS Malacky výroba novej generácie traktorových cisternových návesov NVTF-8 s objemom nádoby 8300 litrov



▼ Po pričlenení závodu k podniku Turčianske strojárne bola v Malackách vyrobená aj menšia séria autožeriavov AD 350.1 s nosnosťou do 35 ton na podvozku Tatra 813



TEES koncentrovaná do sesterského závodu v Lučenci (pozrite MO-T'or 05-06/2022, str. 80-84), továrni TEES Malacky bola v roku 1973 zverená montáž a expedícia prvej série 6 ks autožeriavov AD 350.1 na šasi Tatra 813 8x8. V ďalšom roku 1974 prebehla montáž 9 ks autožeriavov AD 350.1 na šasi Tatra 813 a v roku 1975 montáž poslednej série 5 ks autožeriavov AD 350.1, ktorých vlastná výroba však prebiehala v úzkej kooperácii s ďalšími pobočnými závodmi podniku TEES Martin a niekoľkými externými dodávateľmi. V rokoch 1973-1975 tak bolo v Malackách zákazkovým spôsobom zmontovaných celkom 20 autožeriavov AD 350.1 (nad rámec toho bol ešte predtým postavený jeden prototyp a ďalší kus v rámci overovacej série). Následne sa však závod špecializoval už len na svoj tradičný odbor cisternových vozidiel pri rozvíjajúcej sa produkcii spojkových lamiel a lisovaných a zvráňaných podzostáv pre špeciálnu a civilnú mobilnú techniku.

Nová generácia cisterien ZŤS

V roku 1975 bol z dvoch pobočných závodov TEES v Bratislave a Malackách zriadený nový národný podnik ZŤS Bratislava, ktorý hneď v ďalšom roku 1976 prezentoval na Medzinárodnom strojárskom veľtrhu (MSV) v Brne pod svojím novým logom novinku - fekálny cisternový náves NVTF-8 s objemom nádrže 8300 litrov agregovaný s traktorom Zetor Crystal 8011. V porovnaní s dovtedy vyrábanými traktorovými príviesmi PzTF-3 išlo o úplne novú koncepciu, ktorá sa

▼ V polovici osemdesiatych rokov začala sériová výroba výmennej cisternovej nadstavby ACF-041 s objemom 8300 litrov montovanej na vozidlá LIAZ



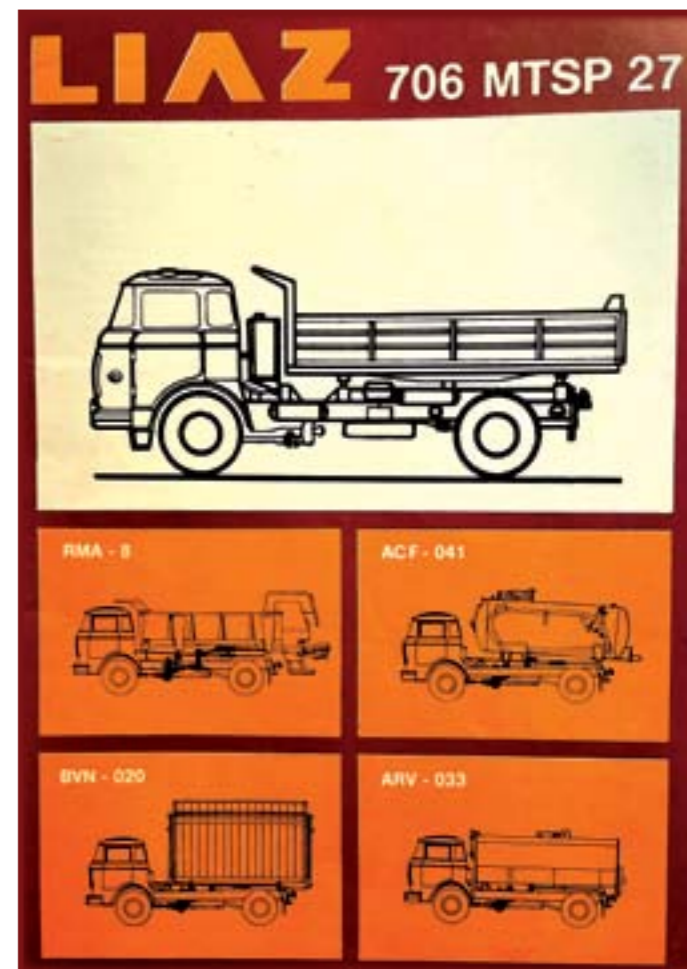
◀ Inovovaný cisternový náves MV5-014 získal na Medzinárodnom strojárskom veľtrhu v Brne v roku 1979 zlatú medailu



Traktorový cisternový fekálny náves MV5-028 pri bočnom čerpaní vody priamo z komunikácie

stala základom pre ďalší vývoj cisternových traktorových návesov a výmenných nadstavieb v ZŤS Malacky. Na podvozku návesu s tandemovou nápravou so vzduchotlakovými brzdami bola osadená cisternová nadstavba tvorená tlakovou kovovou nádobou vystuženou štyrmi prstencami a štyrmi vlnolamami, čo zaručovalo pomerne dobrú jazdnú stabilitu aj pri prekonávaní nerovností terénu. Čerpanie a vyprázdňovanie cisterny bolo riešené (podobne ako pri pôvodných fekálnych cisternových príviesoch) za pomoci vákuového kompresoru (sanie pri vytvorenom podtlaku, vyprázdňovanie pri pretlaku) poháňaného kľbovým hriadeľom od traktora. Uzáver zadného vypúšťacieho hrdla bol na nových návesoch NVTF-8 ovládaný priamo z kabíny traktora, čo výrazne zlepšilo hygienické podmienky obsluhy a možnosti využitia cisterny. Okrem čerpania a prevozu úžitkovej vody, tekutých hnojív, močovky a iných poľnohospodárskych splaškov, sa mohol náves používať tiež na plošné hnojenie, zavlažovanie polí, lúk, zelene, záhrad či vinohradov (s možnosťou zadného aj bočného postreku), ale aj na kropenie a umývanie ciest či dokonca hasenie požiarov. Prvá inovácia návesu NVTF-8.1 dostala nové obchodné označenie MV5-014. Bola vyvinutá v spolupráci ZŤS Malacky s pražským VÚZT (Výzkumný ústav zemědělské techniky) a VÚZS (Výzkumný ústav zemědělských strojů) a predstavená v septembri 1979 na MSV v Brne, kde dokonca získala zlatú medailu. Predstavovala evolúciu tohto osvedčeného návesu zameranú hlavne na ďalšie uľahčenie práce a hygieny obsluhy pri manipulácii.

V apríli 1986 začala v Malackách plná sériová výroba ďalšieho známeho, a do dnešných dní stále pomerne rozšíreného výrobku - automobilovej fekálnej cisterny ACF-041 s objemom 8300 litrov umiestnenej na podvozku vozidla LIAZ 706 MTSP-27 4x4 Agro. Išlo o špeciálny typ nákladného automobilu tradičnej československej značky LIAZ určený na nesenie rôznych druhov výmenných nadstavieb pre prácu v poľnohospodárstve. Vozidlo spolu so základnou sklápacou nadstavbou dodával LIAZ Mnichovo Hradište, na výrobu ďalších účelových nadstavieb sa podieľalo niekoľko špecializovaných podnikov. Rozmietáč maštalného hnoja RMA-8 vyvinul a dodával koncernový podnik Agrozet Pelhřimov, veľkoobjemovú nadstavbu BVN-020 podnik STS Tábor, rozmietáč tekutých výkalov ARV-033 STS Nové Veselí a fekálnu cisternu ACF-041 vyvinuli a vyrobili v ZŤS Malacky. Jednotlivé nadstavby bolo pritom možné pomerne jednoducho a za relatívne krátky čas vymeniť a vozidlo tak hospodárne používať pre rôzne účely počas celého roka. V období 1989-1990 boli postavené aj prototypy cisterien ACF-041 upravené ako kontajnerové nadstavby (pre tzv. jednotný auto-traktorový systém nosičov kontajnerov), a tiež v inovovanej podobe pre nový typ poľnohospodárskeho nákladného automobilu LIAZ 151.271 4x4.



▲ Dobový prospekt komerčne úspešného a dodnes pomerne rozšíreného nákladného automobilu LIAZ 706 MTSP-27 4x4 Agro určeného na nesenie výmenných poľnohospodárskych nadstavieb

Vzhľadom na rozširujúce sa požiadavky domácich a zahraničných odberateľov (export hlavne traktorových cisternových návesov zabezpečoval vtedajší podnik zahraničného obchodu Motokov Praha) a potrebe unifikácie jednotlivých produktov začali v ZŤS Malacky v polovici osemdesiatych rokov pracovať na vývoji nového radu návesových a výmenných cisterien v piatich objemových triedach 3, 5, 6, 8 a 11 tisíc litrov. Cieľom bolo tiež skrátiť čas potrebný na naplnenie cisterny

Desať miliónov vozidiel Mercedes-Benz so systémom núdzového brzdienia



V roku 1987 boli predstavené cisternové nadstavby MV5-0211 konštruované ako výmenná nadstavba pre vozidlá Tatra 815 Z22 6x6 Agro alebo pre špeciálne traktorové prívesy – nosiče kontajnerov

a zmenšiť merný tlak vozidiel na pôdu. Ako prvé vznikli vo vývojevej dielni ZŤS Malacky prototypy traktorových cisternových návesov MV5-028 s nezmeneným objemom nádoby 8300 litrov a novým riešením rozmetania pomocou tzv. kyvnéj dýzy, ktoré boli vzápätí zavedené do sériovej výroby. V roku 1987 bola na MSV Brno predstavená nová automobilová cisternová nadstavba s objemom 10 200 litrov typu MV5-0211 s elektrohydraulickým ovládaním všetkých funkcií z miesta vodiča (neskôr vznikla aj jej modifikácia – fekálna cisterna MA5-0311). Mohla byť pritom používaná buď ako výmenná nadstavba na automobilový podvozok Tatra 815 Z22 6x6 Agro alebo traktorový kontajnerový náves. Ešte do konca osemdesiatych rokov boli okrem toho postavené a do výroby postupne zavedené ďalšie verzie cisterien, ako napríklad malý cisternový traktorový jednonápravový náves MV5-023/MA5-023 s objemom 3000 litrov, či automobilová kontajnerová cisternová nadstavba MA5-018 pre nosiče kontajnerov Tatra 815 z JZD Slušovice. Pre civilnú verziu pripravovaného stredného nákladného automobilu BAZ Devín SNA bola plánovaná cisternová nadstavba MV5-025 s objemom 5000 litrov, ktorej vývoj však v súvislosti so zastavením projektu SNA nebol dokončený, niektoré modifikované cisterny v objemovej kategórii 5000 a 6000 litrov sa však nakoniec do výroby dostali po roku 1990.

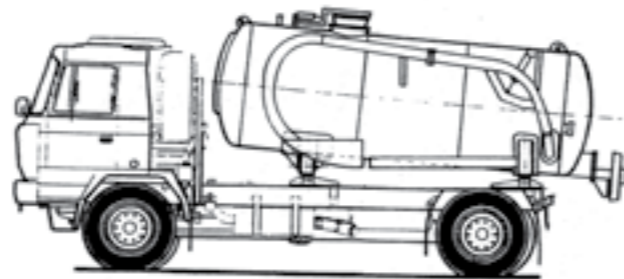
Strojárne Malacky

V roku 1987 bol závod v rámci vtedajšej VHJ ZŤS organizačne znovu pričlenený pod ZŤS Martin, a to hlavne z dôvodu, že pôvodný materský podnik ZŤS Bratislava sa začal takmer výhradne koncentrovať na veľkosériovú výrobu hydraulických valcov (pozrite MOTor 09-10/2020, str. 94-95) a výrobný program ZŤS Malacky lepšie zapadal do portfólia podniku ZŤS Martin. Krátko po rozpade kombinátu ZŤS došlo v novembri 1990 aj k odčleneniu závodu Malacky a k vytvoreniu



samostatného štátneho podniku **Strojárne Malacky**. Ten naďalej pokračoval vo vývoji a výrobe automobilových a traktorových cisterien rôznych modifikácií s objemom 3000 až 10 000 (11 000) litrov. Subdodávky pre produkciu ťažkej obrnenej techniky boli v súvislosti s konverziou zbrojnej výroby rýchlo ukončené, v strojárňach však ešte niekoľko rokov pokračovali vo výrobe spojkových lamiel, tlakových nádob, palivových a olejových nádrží, či rôznych výliskov a zváraných zostáv pre motorové vozidlá, pracovné stroje a neskôr i automobily. V roku 1994 bol štátny podnik transformovaný na akciovú spoločnosť Strojárne Malacky, ktorej časť bola neskôr sprivatizovaná spoločnosťou Presskam a zaradila sa medzi subdodávateľov rozvíjajúceho sa automobilového priemyslu v Čechách i na Slovensku, pre ktorý dodávala hlavne rôzne veľkoplošné výlisky. V roku 2001 bol areál závodu Malacky odpredaný spoločnosti Tower Automotive, ktorá tam pokračovala vo výrobe výliskov pre automobilový priemysel (resp. v roku 2019 prevzala spoločnosť Snop Automotive Malacky, a. s. areál **Tower Automotive a pokračuje naďalej vo výrobe komponentov pre automobilky**). **Výroba cisternových vozidiel bola ale ešte predtým v Malackách úplne ukončená. Príslušné know-how však zakúpila spoločnosť Agrostar Velká Bíteš, ktorá dodnes pokračuje v zákazkovej výrobe nových, a tiež v rekonštrukciách pôvodných typov cisterien.**

▼ O výrobe verzie fekálnej cisterny RA3-018 s objemom 8300 litrov ako výmennej nadstavbe pre vozidlo Tatra 815 Z 4x4 Agro sa uvažovalo v roku 1990



◀ Cisternová kontajnerová nadstavba MA5-018 vyvinutá v ZŤS Malacky v spolupráci s JZD Slušovice pre kontajnerové nosiče Tatra 815 6x6



Mercedes-Benz s aktuálne viac ako 40 aktívnymi asistenčnými systémami rozhodujúcim spôsobom prispieva k zlepšeniu bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky. Najmä systém aktívnej asistencie brzdienia s rozpoznávaním chodcov už mnoho rokov dokáže pomôcť znižovať počet dopravných nehôd s účasťou chodcov, ako aj cyklistov. Platí to pre hodnoty rýchlosti, ktoré sú typické pre jazdenie v rámci zastavaných území, ako aj mimo nich.

Systém dokáže vizuálne a zvukovo upozorniť na hrozbu kolízie s vozidlami idúcimi vpredu, s križujúcimi vozidlami, ako aj s vozidlami idúcimi v protismere. V prípade nedostatočného brzdienia zo strany vodiča dokáže systém v závislosti od situácie vodiča podporiť a zväčšiť brzdnú silu. Ak by vodič vôbec nereagoval, aktívny asistenčný systém brzdienia iniciuje núdzové brzdienie. Aktívna asistencia brzdienia využíva v rámci súčasnej generácie vozidiel kamerovú a/alebo radarovú senzorku na rozpoznávanie chodcov a cyklistov nachádzajúcich sa v smere jazdy pred vozidlom. Ak sa rozpozná hrozba novej kolízie s takýmto takzvaným zraniteľným účastníkom cestnej premávky, systém vypočíta brzdnú silu, ktorá je potrebná na zabránenie prípadnej kolízii alebo na minimalizovanie závažnosti kolízie.

Mercedes-Benz teraz dosiahol ďalší míľnik v oblasti aktívnej bezpečnosti: viac ako 10 miliónov všetkých osobných vozidiel Mercedes-Benz, ktoré boli na celom svete predané od roku 2012, je vybavených systémom núdzového brzdienia na ochranu chodcov. Podľa hodnotenia Európskej komisie takmer pätinu všetkých úmrtí na cestách v Európskej únii v roku 2020 predstavovali chodci. Podľa National Highway Traffic Safety (Národný úrad pre bezpečnosť cestnej premávky v USA) ich podiel na celkovom počte smrteľných dopravných nehôd v USA dosiahol v roku 2021 hodnotu 17 %. V roku 2022 sa uskutočnila štúdia americkej organizácie Insurance Institute for Highway Safety (Poistovacia inštitúcia pre bezpečnosť cestnej premávky), ktorá dospela k záveru, že vozidlá vybavené systémom núdzového brzdienia na ochranu chodcov majú o 27 percent menej dopravných nehôd s účasťou chodcov ako vozidlá bez tejto technológie.

Mercedes-Benz už v roku 1996 predstavil prvý systém asistencie brzdienia (BAS). V roku 2005 bol tento asistenčný systém brzdienia doplnený radarovou technikou a rozšírený na predvídavý systém. Odborníci len o rok neskôr spojili pokročilý systém na reguláciu odstupu

DISTRONIC PLUS s asistenciou brzdienia BAS PLUS a vytvorili brzdu PRE-SAFE® s autonómnym čiastočným brzdením. Dôležitá funkcia rozpoznávania chodcov pribudla v roku 2013, kedy bola prvýkrát zavedená vo vtedajšej triede E (W212). Systém núdzového brzdienia na ochranu chodcov bol potom v roku 2016 prvýkrát nainštalovaný ako súčasť sériovej výbavy v rámci uvedenia novej Triedy E (W213) na trh. Aktívna asistencia brzdienia je od roku 2021 súčasťou sériovej výbavy všetkých nových osobných vozidiel značky Mercedes-Benz. To znamená, že náročné interné požiadavky na bezpečnosť idú nad rámec zákonných požiadaviek: takzvané mestské asistenčné systémy núdzového brzdienia pre malú rýchlosť boli pre všetky nové typovo schválené osobné vozidlá v EÚ predpísané až od júla 2022. Od roku 2024 budú tieto systémy povinné pre každé novo prihlásené vozidlo.

Budúce asistenčné systémy budú ešte výkonnejšie, pretože budú využívať stále dokonalejšie snímače, ako aj umelú inteligenciu. Už dnes je zrejme, že aktívne asistenčné systémy významne prispievajú práve k ochrane chodcov a cyklistov, čiže takzvaných zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

Bezpečnosť v reálnom živote (Real-Life Safety) – to je bezpečnostná filozofia Mercedes-Benz Group. Koncern sa už viac ako 50 rokov systematicky venuje skúmaniu dopravných nehôd: cieľom je konštruovať vozidlá, ktoré presvedčia nielen pri definovaných scenároch nárazových skúšok, ale aj pri reálnych dopravných nehodách na ceste. Okrem ochrany cestujúcich vo vozidle sa pozornosť zameriava aj na bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky mimo vozidla. Cieľ je jasný: vízia nula. To znamená, že do roku 2050 by už nemalo dochádzať k žiadnym dopravným nehodám s účasťou vozidiel Mercedes-Benz.

S ELEKTRIKOU, ALE AJ SO VZNETOVÝMI MOTORMI



Automobilka Renault 21. novembra 2023 predstavila štvrtú generáciu typu Master. Bola navrhnutá aj s ohľadom na praktické riešenia rastúcich cien motorových palív, obmedzeného prístupu do centier miest a potreby podpory zákazníkov pri prechode na nové zdroje energie. Nový Renault Master, dizajnovaný v aerodynamickom tuneli, bol kompletne prepracovaný pre väčšiu účinnosť.

Vďaka sklonenému čelnému sklu, prepracovanej prednej časti, vstupom vzduchu, tvarovaným spätným zrkadlám a užšej zadnej časti sa pracovalo na všetkých kľúčových konštrukčných prvkoch s cieľom zlepšiť aerodynamické vlastnosti a dosiahnuť výraznú úsporu energie. Výsledkom je medzigeneračne o 39 % menšia spotreba nafty v modeloch poháňaných vznetovými motormi – menšia o 1,5 l/100 km (pri zachovaní užitočného zaťaženia 1625 kg) - a o 21 % menšia spotreba elektriny modelov poháňaných elektromotormi.



Renault ponúka pre Master štyri výkonové úrovne vznetových motorov Blue DCi: 77, 96, 110 a 125 kW. Štandardne spolupracujú so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, objednať si možno aj model s novou 9-stupňovou automatickou prevodovkou s hydrodynamickým meničom. Elektrické modely sú s výkonom 96 alebo 105 kW a batériou s kapacitou 40 alebo 87 kWh. Dojazd s väčšou batériou podľa WLTP je viac ako 410 km. Neskôr by mala byť v ponuke aj elektrická verzia pohonu s vodíkovými palivovými článkami.

Objem skriňovej nadstavby je v závislosti od verzie 11 až 22 m³, úložná plocha je o 100 mm dlhšia ako v predchádzajúcej generácii, vzadu sú krídlové dvere otvárateľné do uhla 270 stupňov a otvor bočných posuvných dverí je o 40 mm širší. Užitočná hmotnosť pri pohove vznetovými motormi sú 2 tony, pri elektrickom pohone 1,6 tony.



K dispozícii je viac ako 40 typov karosérií, ktoré ponúkajú nekonečné možnosti prispôbenia. Základné prestavby sa transformujú priamo na výrobní linke v závode, čím sa skracujú dodacie lehoty a počet dodávok.

-rt-

TRETIA GENERÁCIA KULTOVEJ DACIE

Dacia Duster je veľmi úspešným typom, ktorý získal viac ako 40 ocenení a počas svojej 13-ročnej kariéry sa ho vyrobilo viac ako 2,2 milióna kusov. Dacia uviedla Duster s veľkým úspechom na trh v roku 2010. Predaj naďalej rástol aj po nástupe druhej generácie a do roku 2022 bol Duster najpredávanejším SUV v Európe vo všetkých kategóriách na trhu osobných automobilov. Každý deň z výrobných liniek v rumunskom závode Dacia v Pitesti zide takmer 1000 vozidiel Duster - to je približne jedno vozidlo každú minútu!



Duster prichádzajúcej tretej generácie má nový dizajn. Zachováva si všetky estetické prvky, vďaka ktorým boli predchádzajúce generácie také úspešné, najmä svoj robustný charakter SUV, ale preberá novú dizajnovú identitu značky Dacia a posúva ju vyššie.

David Durand, riaditeľ designu značky Dacia: "Ešte predtým, ako sme začali pracovať na dizajne novej generácie typu Duster, sme pracovali na jeho proporciách, aby mal výrazný postoj... Tým, že sme najprv správne určili proporcie, sme sa vyhli neskorším zmenám." Dizajnéri začali pracovať s jednoduchými tvarmi: priestor pre cestujúcich, kapota, blatníky atď. Potom všetky tieto prvky spojili do jedného tvaru, čím sa dosiahlo ich čisté spojenie a Duster získal moderný, dobre skonštruovaný štýl so zámerne strohými, sebavedomými líniami. Jednoduchosť tvarov a povrchov dodáva dizajnu na sile: veľmi vertikálna predná časť, podbehy kolies s čisto skosenými hranami, široké zadné dvere a bočné okná, ktoré sa rozširujú jediným ťahom od predu až dozadu. Nový Duster je chránený štýlovým pruhom, ktorý sa ťahne neprerušovane po celom obvode vozidla: bočné prahové lišty sa ťahnu

cez emblematické časti identity nového Dastera, potom okolo podbehov kolies, ktoré sú samy o sebe spojené s prednou a zadnou kapotou. Nový Duster je robustnejší a outdoorovejší ako prvé dve generácie tohto typu.

► **Predný a zadný spodný nárazník nie sú lakované.** Skutočnosť, že sa nepoužíva farba, je výhodná nielen pre životné prostredie, ale aj pre zákazníkov: nárazníky nikdy nestratia svoju pôvodnú farbu, dokonca ani keď sú poškrábané alebo odreté.

► **Chrániče bočných prahov, chrániče podbehov kolies, trojuholníky predného nárazníka, predný a zadný nárazník a lemy zadného nárazníka sú vyrobené z nového robustného materiálu,** ktorý bol predstavený na koncepčnom vozidle Manifesto, obsahuje až 20 % recyklovaného materiálu. Výsledkom tohto zloženia sú biele častice vytvárajúce škrvňitý efekt, ktorý chcela Dacia zdôrazniť tým, že sa vyhla použitiu akejkoľvek ďalšej farby.

Nová prístrojová doska je vysoká, vertikálna a široká. Tvar vetracích otvorov, inšpirovaný dizajnom podbehov kolies, je tiež v súlade s vonkajším dizajnom.



Podobne ako dizajn exteriéru, ani dizajn interiéru nezabúda na to podstatné. Osobitná pozornosť bola venovaná ergonomii, pričom centrálna 10,1-palcová obrazovka je umiestnená v zornom poli vodiča a naklonená o 10° smerom k vodičovi. Nové ovládacie prvky automatickej prevodovky spojené s motorom HYBRID 140, sú mimoriadne ergonomické. Volant s dvoma sploštenými časťami v hornej a dolnej časti sa ovláda veľmi pohodlne a uľahčuje aj nastupovanie do vozidla. "Duster by nebol Duster bez smart a praktického interiéru, ktorý užívateľom uľahčuje každodenný život. Všetko je navrhnuté tak, aby ste sa cítili ako doma, od prednej až po zadnú časť vozidla," David Durand. **Napokon, nový podpis v tvare písmena Y zdôrazňuje prepojenie medzi dizajnom interiéru a exteriéru nového Dastera:**

- ▶ **V interiéri** sa objavuje na výduchoch ventilácie, ktorých povrch tvorí písmeno Y (v medenej farbe na obložení Extreme), a na výplniach dverí, kde sa písmeno Y tiahne okolo laktovej opierky. V strede volantu sa nahrádza logo Dacia.
- ▶ **Zvonku má nový Duster** charakteristický svetelný podpis v tvare písmena Y v predných a zadných svetlách. Písmeno Y sa objavuje aj v dizajne kolies z ľahkých zliatin, ktorých trblietavý efekt je dosiahnutý bez chrómu, spracovaním surového materiálu.



David Durand uzatvára: "Chceli sme, aby bol dizajn nového Dastera atraktívnejší ako kedykoľvek predtým, aby mal ešte viac štýlu Duster, ešte viac štýlu Dacia, skrátka, aby sme pevne a hrdo potvrdili naše hodnoty: robustný a outdoorový, ktorý ponúka všetko podstatné a zároveň je cool, je ekologickou a ekonomickou voľbou."

Nový Duster využíva platformu CMF-B, ktorá je základom priemyselnej stratégie značky Dacia. Táto konkurencieschopná a mimoriadne flexibilná platforma, ktorá bola predstavená v najnovších generáciách typov Sandero a Logan a následne použitá v type Jogger, ponúka značke veľkú agilitu a umožňuje jej čo najlepšie realizovať ambiciózne produktový plán.

Použitie platformy CMF-B v novom Dusteri znamená väčší vnútorný priestor ako v predchádzajúcej generácii, a to pre cestujúcich aj batožinu, pri zachovaní rovnakej celkovej dĺžky. Vďaka pokročilej konštrukcii platformy ponúka nový Duster aj väčší jazdný komfort a menej hluku a vibrácií. Výrazne sa zlepšil aj zážitok z jazdy, pričom nový Duster ponúka dynamickjšie jazdné vlastnosti a bezkonkurenčný pocit z jazdy.

Platforma CMF-B stavia nový Duster na cestu elektrifikácie s motorami využívajúcimi mild-hybridné a plne hybridné technológie. Nový Duster ponúka terénne schopnosti, ktoré sú v mestskom segmente vozidiel s pohonom 4x4 (4x4 bez redukčnej prevodovky) jedinečné, takže milovníci jazdy v prírode môžu jazdiť s pokojom.

Nový Duster je k dispozícii s pohonom Terrain Control 4x4, ktorý je možné ovládať pomocou 5 jazdných režimov:

- ▶ **AUTO:** Pohon sa automaticky rozdeľuje medzi prednou a zadnou nápravou podľa prílnavosti a rýchlosti.
- ▶ **SNOW:** optimalizuje trajektórie na klzkých vozovkách vďaka špecifickému nastaveniu ESC a kontroly trakcie.
- ▶ **MUD/SAND:** pre jazdu na nestabilnom povrchu.
- ▶ **OFF-ROAD:** ponúka najlepšie terénne schopnosti na náročných cestách. Z hľadiska funkčnosti je veľmi podobný režimu 4x4 lock druhej generácie Dastera, ale ide ešte ďalej tým, že automaticky rozdeľuje krútiaci moment medzi prednými a zadnými kolesami podľa adhézných podmienok a rýchlosti vozidla.
- ▶ **ECO:** optimalizuje spotrebu paliva pôsobením na klimatizáciu a výkon vozidla. Optimalizuje rozdelenie krútiaceho momentu motora medzi prednou a zadnou nápravou, aby sa obmedzila spotreba paliva a zároveň sa prispôbila podmienkam prílnavosti vozovky.

Predné a zadné nájzdové uhly ešte priaznivejšie na 4x4 verzii, až 31° vpredu a 36° vzadu a 24° prejazdový uhol, svetlá výška 217 mm vo verzii 4x4, najväčšia v danom segmente na trhu.

Systém regulácie rýchlosti pri jazde zo svahu je obzvlášť užitočný pri jazde v teréne alebo pri prudkých zjazdoch. Pôsobí najmä na brzdy, aby zabránil nekontrolovateľnému rozjazdu vozidla, a tým zabezpečuje udržiavanie primeranej rýchlosti (v závislosti od pokynov vodiča) od 0 do 30 km/h. Systém funguje na všetkých prevodových stupňoch vrátane spiatocky. Vodič sa už nemusí starať o plynový a brzdný pedál, ale len o volant.

Počas off-road jazdy sa zobrazujú na centrálnej 10,1-palcovej obrazovke viaceré užitočné informácie:

- ▶ Uhol náklonu vozidla vpravo/vľavo
- ▶ Uhol sklonu pre jazdu do kopca a z kopca
- ▶ Rozdelenie výkonu medzi prednou a zadnou nápravou (vo verzii 4x4)

Celý obvod karosérie je teraz chránený pred drobnými nárazmi a škrabancami. Bočné kryty sú spojené s krytmi podbehov kolies a predným a zadným nárazníkom a tvoria ochranný pás. Pod nárazníkmi chráni spodnú časť karosérie veľký kryt. **Predné a zadné nárazníky nie sú na-farbené dodatočne.** Vstrekaný plast, ktorý tvorí telo dielca, je už farebný. To znamená, že farba je na rozdiel od bežnej farby nemenná. Nevyhnutné nárazy a škrabance, ktoré kryty utrpia, môžu zanechať stopy, ale tie budú takmer neviditeľné, pretože pôvodná farba zostane zachovaná.

Kabína vo vnútri ponúka odolné materiály, najmä vo výbave Extreme, ktorá je štandardne vybavená umývateľným čalúnením Microcloud a gumovými rohožami v prvom, druhom rade a v batožinovom priestore. Tieto rohože obsahujú 20 % recyklovaného materiálu.

Príslušenstvo InNature je navrhnuté pre vozidlo od samého začiatku. Pack Sleep: Po vzore typu Jogger, ktorý bol prvým vozidlom značky Dacia s touto funkciou, bude aj nový Duster schopný prispôbiť sa tomuto spánkovému usporiadaniu. Jednoduchý, odnímateľný a cenovo dostupný balík má tri základné funkcie: manželskú posteľ (dlhú 1,9 m a širokú až 1,3 m), ktorá je roložitelná za menej ako dve minúty, poličku a úložný priestor.

Nový strešný nosič: je ideálnym partnerom pre outdoorové aktivity a unesie až 80 kg nákladu. Jednoducho sa pripevní na modulárne strešné nosiče, ktoré sú k dispozícii z výroby.

V súlade s hodnotami značky Dacia ponúka nový Duster udržateľnejší prístup k motorizácii vďaka novým mild-hybridným a hybridným pohonným jednotkám a väčšiemu využitiu recyklovaných materiálov.

▶ **Duster HYBRID 140.** Pohonná jednotka HYBRID 140, ktorú Dacia použila v type Jogger na začiatku roka 2023, sa teraz dostáva aj do nového Dastera. Vychádza z osvedčených technológií používaných v rámci Skupiny Renault a pozostáva z 1,6-litrového štvorvalcového

zážihového motora s výkonom 69 kW, dvoch elektromotorov (motor s výkonom 36 kW a vysokonapäťový štartér/generátor) a elektrifikovanej automatickej prevodovky. Tá má 4 prevodové stupne pre spalovací motor a ďalšie 2 pre elektromotor. Táto kombinovaná technológia je možná vďaka absencii konvenčnej spojky. Regeneratívne brzdenie v kombinácii s veľkou kapacitou rekuperácie energie 1,2 kWh batérie (230 V) a účinnosťou automatickej prevodovky znamená, že až 80 % času jazdy v meste sa využíva v elektrickom režime, pričom úspora paliva v kombinovanom cykle predstavuje 20 % a v mestskom cykle až 40 %. Okrem toho vozidlo vždy štartuje v 100 % elektrickom režime.

▶ **Duster TCe 130.** Táto pohonná sústava je prvou, ktorá zákazníkom poskytuje prvú úroveň elektrifikácie ponúkanú značkou Dacia. Kombinuje 1,2-litrový trojvalcový zážihový motor novej generácie s turbodúchadlom pracujúci v Millerovom cykle (optimalizovaná účinnosť a zmenšené čerpanie straty) s ľahkým 48 V hybridným systémom. Ten podporuje spalovací motor pri rozjazde a akcelerácii a znižuje priemernú spotrebu paliva približne o 10 %. Pôžitok z jazdy (zrýchlenie, akcelerácia) je v modeli TCe 130 lepší ako v doterajšom modeli TCe 130 vďaka podpore, ktorú poskytuje tento systém: vozidlo je citlivejšie a jeho jazda je plynulejšia. Rekuperačné brzdenie dobíja 0,8 kWh batériu spôsobom, ktorý je pre vodiča úplne transparentný. TCe 130 je k dispozícii so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou pre verzie 4x2 a 4x4.

▶ **Duster ECO-G 100.** Dacia, nesporný líder v oblasti LPG v Európe, je jediným výrobcom, ktorý ponúka dvojpalivový systém (benzín a LPG) pod označením ECO-G na všetkých svojich typoch s motorami s vnútorným spaľovaním. Aj nový Duster využíva túto technológiu priamo z výroby, čo zaručuje bezpečnosť a spoľahlivosť. Pri prevádzke na LPG vypúšťa nový Duster ECO-G 100 v priemere o 10 % menej emisií CO₂ ako ekvivalentný motor spalujúci benzín. Ponúka dojazd až 1300 km vďaka dvom nádržiam s kombinovaným objemom takmer 100 litrov: 50 litrov benzínu a 50 litrov LPG (inštalované pod podlahou batožinového priestoru, čím sa zachováva jeho objem). Prepínanie z jedného paliva na druhé je okamžité a nepostrehnuteľné vďaka prepínaču dokonale integrovanému do prístrojovej dosky.

Nový Duster je prvým sériovo vyrábaným typom, ktorý využíva nový materiál Starkle®, vynájdený inžiniermi spoločnosti Dacia. Obsahuje až 20 % recyklovaného opät' využitého polypropylénu a používa sa v surovom stave, bez farby, čím sa znižuje uhlíková stopa spojená s jeho výrobou. Z materiálu Starkle® sa vyrábajú bočné prahy a kryty podbehov kolies, prvky predného nárazníka, predné a zadné nárazníky. Okrem toho použitie ďalších nelakovaných materiálov na predné a zadné nárazníky znižuje potrebu ďalšieho farbenia.

V rámci šetrnejšieho prístupu k životnému prostrediu sa Dacia rozhodla zakázať kožu a dekoratívny chróm vo všetkých svojich typoch. **Nový Duster zostane verný pozícii značky Dacia "value for money".** Bude kombinovať fér ceny vo svojom segmente s ešte priestrannejšou kabínou a ponúkne tak najlepší pomer ceny a užitočnej hodnoty na trhu.

Technologická výbava je rozšírená o nový 7-palcový digitálny prístrojový štít, nový 10,1-palcový centrálny dotykový displej a nový multimediálny systém.

Ponúka smart modulárne strešné lišty a domyselný systém príslušenstva **Dacia YouClip.**

Multimediálny systém s 10,1-palcovou centrálnou dotykovou obrazovkou, ktorá je súčasťou štandardnej výbavy od úrovne Expression, menovite **Media Display** a **Media Nav Live:**

- ▶ Systém **Media Display**, ktorý je štandardnou výbavou nových modelov Duster Expression a Extreme, ponúka audiosystém so 4 reproduktormi a bezdrôtové pripojenie Apple CarPlay™ a Android Auto™.
- ▶ Systém **Media Nav Live**, ktorý je štandardnou výbavou modelu Journey a voliteľnou výbavou modelu Extreme a Expression, ponúka aj pripojenú navigáciu s dopravnými informáciami v reálnom čase a zvukový systém Arkamys 3D so 6 reproduktormi.



Essential je vybavený multimediálnym systémom **Media Control**, ktorý sa ovláda z volantu a zobrazuje mediálne informácie na 3,5-palcovom displeji s analógovými ukazovateľmi na prístrojovej doske. Obsahuje tiež 4 reproduktory, pripojenie Bluetooth, port USB a držiak na smartfón integrovaný do prístrojovej dosky. Po pripojení k bezplatnej aplikácii Dacia Media Control môže vodič ovládať funkcie rádia/médií a mať prístup k mnohým ďalším funkciám z obrazovky svojho smartfónu.

Digitálny 7-palcový prístrojový panel je súčasťou štandardnej výbavy typu Duster od úrovne Expression vyššie.

Tempomat/obmedzovač rýchlosti je teraz štandardom od výbavy Expression vyššie. Automatické prepínanie medzi stretávacími a diaľkovými svetlami je štandardom pre nový Duster Extreme a Journey. Funkcia automatického zapínania stretávacích svetiel je k dispozícii vo všetkých úrovniach výbavy.

Nový Duster je vybavený novými jazdnými asistenciami, ktoré spĺňajú najnovšie európske bezpečnostné normy: automatické núdzové brzdenie (mestské/prímestské s detekciou vozidiel, chodcov, cyklistov a motocyklov), rozpoznávanie dopravných značiek s upozornením na rýchlosť, zadný parkovací asistent, signalizácia núdzového zastavenia, upozornenie na opustenie jazdného pruhu, asistencia udržiavania v jazdnom pruhu, monitorovanie koncentrácie vodiča a núdzové volanie (eCall). A aby Dacia svojim zákazníkom uľahčila život, pridala inteligentné tlačidlo "My Safety" na rýchly prístup k ich preferovanej konfigurácii jazdných asistencií.

Platforma CMF-B zlepšila vnútorný priestor, najmä pokiaľ ide o šírku pre cestujúcich na predných sedadlách a priestor na nohy na zadných sedadlách (o 30 mm viac).

Nový Duster má nižší prah batožinového priestoru a širší a vyšší batožinový otvor. Napokon aj samotný batožinový priestor je vyšší a širší a jeho objem sa zväčšil až o 6 % na 472 litrov (Duster 4x2).

Nový Duster je pripravený na najťažšie podmienky viac ako kedykoľvek predtým - môže byť vybavený aj vyhrievaným volantom a čelným sklom so systémom proti námraze (v závislosti od krajiny).

Inžinieri spoločnosti Dacia vyvinuli YouClip, jednoduchý a šikovný systém, ktorý umožňuje prakticky a bezpečne pripísať k kľúčové miesta v kabíne celý rad špecializovaného príslušenstva. Duster je štandardne vybavený 4 (úroveň výbavy Essential) alebo 6 továrenskými upevňovacími bodmi YouClip (jeden na prístrojovej doske, jeden na strane spolujazdca, jeden na zadnej strane stredovej konzoly, dva v batožinovom priestore na ľavej a pravej strane a jeden na vnútornej strane dverí batožinového priestoru). Ďalšie 2 body možno pridať pomocou voliteľného držiaka na opierku hlavy.

Môžu byť vybavené úložným vreckom, držiakom na smartfón obsahujúcim indukčnú nabíjačku alebo domyselným systémom "3 v 1", ktorý kombinuje držiak na pohár, háčik na tašku a prenosné svetlo. Tento domyselný systém 3 v 1 je štandardnou súčasťou modelu Duster Extreme. K dispozícii je aj držiak na dotykový tablet, ktorý možno pripísať k príslušenstvu opierky hlavy. Všetko toto príslušenstvo kompatibilné s YouClip je k dispozícii v sieti Dacia.

Takmer 70 % zákazníkov modelu Duster si dnes vyberá vyššie výbavy. Aby sa vyhovel toľko dopytu, nový modelový rad Duster je založený na troch úrovniach: Essential, Expression a nová najvyššia ponuka s dvoma výbavami s odlišnými a vzájomne sa dopĺňajúcimi prvkami: Duster Extreme pre outdoorových nadšencov a prispôbostený na intenzívne používanie, Duster Journey pre tých, ktorí uprednostňujú diskretnú eleganciu, komfort a pohodlie. Tieto dva svety sa budú ponúkať za rovnaké ceny.

PEUGEOT E-TRAVELLER

Auto pre podnikateľov v preprave



Nový PEUGEOT E-TRAVELLER je určený pre podnikateľov v osobnej doprave (hotely, kyvadlová doprava, taxíky atď.). Poskytuje 5 až 9 miest na sedenie (v závislosti od verzie) a prvotriedny komfort. Dodáva sa v dvoch dĺžkach: Standard (4,98 m) a Long (5,33 m). Jeho výška 1,90 m znamená, že má prístup na väčšinu parkovísk, vrátane podzemných garáží.

E-TRAVELLER je prispôsobivý a praktický, s posuvnými a odnímateľnými sedadlami, poličkami v 2. rade, integrovanými slnečnými roletami a ďalšími prvkami. A vďaka Advanced Grip Control s Hill Assist Descent Control, zosilnenému trakčnému systému pre použitie na povrchoch s malou príľnavosťou (piesok, blato, sneh atď.), predstavuje ideálneho partnera aj pre outdoorové aktivity.

E-TRAVELLER s úrovňou výbavy VIP ponúka možnosť mať konfiguráciu salónika so 4 nezávislými sedadlami oproti sebe, s mimoriadne luxusnou povrchovou úpravou a výbavou (trojzónová klimatizácia, zatemňovacie presklené strechy atď.).

K dispozícii je aj verzia E-EXPERT Combi s až 9 miestami na sedenie a s upravenými praktickými riešeniami, určená predovšetkým na každodennú prepravu, čo ocenia najmä občianske združenia, športové kluby atď.

Všetky nové verzie typu E-TRAVELLER majú spoločný mimoriadne veľkorosý vnútorný priestor bez kompromisov s trakčnou batériou umiestnenou pod podlahou. V závislosti od konfigurácie môže nový

E-TRAVELLER odviezť až 9 osôb s objemom batožinového priestoru 1500 litrov alebo 5 osôb a 3000 litrov na batožinu, alebo dokonca ponúka až 4900 litrov batožinového priestoru v konfigurácii s 2, alebo 3 osobami na palube.

Digitálny prístrojový panel a veľký centrálny dotykový displej zaručujú pri každodennej jazde bezpečnosť a praktické používanie. Nový volant si zákazníci môžu na požiadanie vybaviť vyhrievaním. K dispozícii je viac a väčších odkladacích priechodkov, najmä v hornej časti prístrojovej dosky a na stredovej konzole. Prístrojová doska prichádza aj s novým praktickým a kompaktným ovládačom preradenia e-Toggle.

Povrchová úprava interiéru je ešte rafinovanejšia, s novou látkou alebo perforovanou kožou na sedadlách (v závislosti od verzie) a novým obložením bočných panelov vo farbe Liquid Palladium.

Nový 10-palcový digitálny farebný prístrojový panel tvorí súčasť štandardnej výbavy všetkých nových modelov E-TRAVELLER. Poskytuje optimalizované a prispôsobiteľné zobrazenie základných informácií vrátane informácií z navigačného systému a informácií týkajúcich sa toku energie a nabíjania.

E-TRAVELLER štandardne využíva 10" HD centrálny dotykový displej na ovládanie audio systému a online navigácie. Pre úplné pohodlie umožňuje hlasový asistent OK PEUGEOT ovládať hlavné funkcie vo vybranom jazyku.

E-TRAVELLER poháňa nový efektívnejší elektromotor ponúkajúci maximálny výkon 100 kW a maximálny krútiaci moment 260 Nm, čo umožňuje vozidlu dosiahnuť maximálnu rýchlosť 130 km/h. K dispozícii sú tri jazdné režimy: Eco pre maximalizáciu dojazdu, Power pre maximálny výkon pri plnom zaťažení a Normal.

Batéria s kapacitou 50 kWh, vhodná na každodenné mestské a prímestské použitie, ponúka dojazd do vzdialenosti až 224 km (kombinovaný cyklus WLTP). Pre optimálnu všestrannosť na všetkých typoch ciest ponúka 75 kWh batéria dojazd až 350 km.

Pre optimalizáciu dojazdu dostal nový E-TRAVELLER nový systém rekuperácie pri brzdení. Jej úroveň je možné nastaviť v troch rôznych úrovniach pomocou páčok umiestnených za volantom. S trojfázovou nabíjačkou s výkonom 11 kW možno E-TRAVELLER efektívne nabíjať bez ohľadu na dostupnú infraštruktúru. Z verejnej nabíjačky s výkonom 100 kW: 38 minút pre 50 kWh batériu, 45 minút pre 75 kWh batériu (nabitie z 5 na 80 %). Z 11 kW WallBoxu: úplné nabitie za 4 hodiny 50 minút pre 50 kWh batériu, 7 hodín 30 minút pre 75 kWh batériu.

Vozidlo ponúka možnosť spustiť, alebo naplánovať zohriatie interiéru vozidla a diaľkovo zobrazit', naplánovať, spustiť, alebo odložiť nabíjanie batérie.

-pt-

Ford E-Tourneo Courier

ELEKTRICKÉ MULTIFUNKČNÉ VOZIDLO



Úplne nový model E-Tourneo Courier je elektrické multifunkčné vozidlo značky Ford určené pre zákazníkov s dobrodružným životným štýlom. Päťmiestne E-Tourneo Courier dopĺňa rad multifunkčných vozidiel Ford Tourneo novej generácie, ktorý zahŕňa aj:

- sedemmiestne Tourneo Connect – vo výrobe od začiatku roka 2022 a dostupné zákazníkom v celej Európe,
- nové deväťmiestne Tourneo Custom – odhalené v novembri 2022, ktoré sa začalo vyrábať vlni a ponúkne plne elektrický variant E-Tourneo Custom, ktorý sa dostane k predajcom na jar 2024.

Všetky poskytujú výnimočný priestor, praktickosť a štýl, ideálne pre zákazníkov s aktívnym a dobrodružným životným štýlom.

NOVÝ ODVÁŽNY DIZAJN EXTERIÉRU A INTERIÉRU

E-Tourneo Courier spája výrazné dizajnové prvky SUV, futuristické prvky elektrického vozidla a každodennú praktickosť, ktorú si vyžaduje rušný život a pohyb v prírode.

Úplne nový dizajn exteriéru sa v prípade plne elektrickej verzie aj verzie so zážihovým motorom EcoBoost vyznačuje vysokou líniou kapoty a krátkymi prevismi karosérie, ktoré vytvárajú zavalitý vzhľad, zatiaľ

čo stĺpiky s čiernou povrchovou úpravou vyvolávajú dojem nižšej línie strechy a súvislého zasklenia. Jedinečný vizuálny charakter modelu E-Tourneo Courier umocňuje unikátna maska chladiča s chrómovanými kosoštvorcovými prvkami, vytvorená špeciálne pre elektrické vozidlo. Ale tiež integrované reflektory, charakteristická svetelná lišta z LED diód, vedúca pozdĺž celého vozidla, a aerodynamický dizajn diskov kolies, ktorý dodatočne podčiarkuje nový výrazný vzhľad tohto vozidla.

E-Tourneo Courier predstavuje aj nové výrazné farby vrátane sivej Cactus Grey, ako aj metalickej červenej Fantastic Red a zelenej Bursting Green. Modely vo verzii Active možno exkluzívne špecifikovať



s kontrastnou farbou strechy – ako na SUV Ford Bronco SUV – a štandardne sú vybavené jedinečnými 17-palcovými zliatinovými diskami kolies, strešným nosičom, lištami blatníkov, ochrannými prahovými lištami a unikátnymi tkaninami použitými na sedadlách, ktoré zdôrazňujú vplyv hraničného ducha tohto modelu.

Rovnako ako exteriér aj kabína modelu E-Tourneo Courier ponúka pre väčšie pohodlie jedinečne zvýšenú úroveň výbavy. Skúsenosti v dizajne prinášajú zlepšené nové prvky špecifické pre plne elektrický model:

- sploštený volant, ktorý rozširuje priestor pre nohy a zlepšuje výhľad vodiča,
- novú digitálnu prístrojovú dosku s 12-palcovým digitálnym prístrojovým štítom a 12-palcovým dotykovým displejom so systémom SYNC 4,
- plávajúci dizajn prístrojovej dosky pre lepší priestor a viditeľnosť. Rozsiahly zákaznicky prieskum spoločnosti Ford odhalil spoločnú túžbu zákazníkov po väčšom úložnom priestore a riešeniach usporiadania. Dizajn kabíny zahŕňa:
- priestorovo úspornú elektrickú ručnú brzdu a preraďovaciu páku na stĺpiku,
- novú veľkú stredovú konzolu s konfigurovateľným úložným priestorom a odnímateľnými prvkami na jednoduché a bezpečné usporiadanie predmetov.

INTELIGENTNÉ VYUŽÍVANIE PRIESTORU

Optimalizovaná konštrukcia karosérie znamená, že interiér vozidla E-Tourneo Courier je výrazne priestrannejší a praktickejší ako v predchádzajúcej generácii, s väčším priestorom pre hlavu a ramená, čo zaručuje pohodlnejšie cestovanie.

Dlhší a širší batožinový priestor zväčšuje objem o viac ako 44 percent na 570 litrov. Unesie tiež o 100 kg viac ako vozidlo predchádzajúcej generácie, takže päť cestujúcich môže ísť na dovolenku bez toho, aby sa museli baliť nalahko.



Zadné sedadlá sú delené v pomere 60/40 a dajú sa ľahko sklopiť podľa potrieb zákazníka. V prípade, že zákazníci potrebujú prepravovať väčšie predmety, ponúka E-Tourneo Courier po sklopení zadných sedadiel značný batožinový priestor s objemom 2162 litrov pri naložení po strechu, čo predstavuje zväčšenie o viac ako 500 litrov.

Batožinový priestor	Predchádzajúca generácia	E-Tourneo Courier	Zväčšenie
Dĺžka – päťmiestne usporiadanie (mm)	837	1 002	165
Dĺžka – sklopené zadné sedadlá (mm)	1 264	1 429	165
Šírka medzi podbehmi kolies (mm)	983	1 172	189
Výška od podlahy po strechu (mm)	1171	1216	45
Objem – päťmiestne usporiadanie (litre) (meranie VDA)	395 (708 naložené po strechu)	570 (1 188 naložené po strechu)	175 (480 naložené po strechu)
Objem – sklopené zadné sedadlá (litre) (meranie VDA)	875 (1656 naložené po strechu)	1198 (2162 naložené po strechu)	323 (506 naložené po strechu)

Štandardné výklopne dvere batožinového priestoru môžu po otvorení poskytnúť úkryt pred nepriaznivými vplyvmi počasia. Veľký otvor batožinového priestoru a nízka nakladacia hrana sú zasa praktické na nakladanie vybavenia pre voľný čas alebo na nastupovanie a vystupovanie psov. Batožinový priestor je vybavený praktickými úložnými priestormi v bočných paneloch vrátane výklopnej priehradky, do ktorej možno skryť väčšie predmety.

Predný batožinový priestor s objemom 44 litrov je štandardnou výbavou všetkých modelov E-Tourneo Courier a je ideálny na uloženie drobných predmetov, ako sú nabíjacie káble, výstražný trojuholník a lekárnička.

Maximálna hmotnosť prívesu pre model E-Tourneo Courier je 700 kg, čo zákazníkom ponúka dostatočnú kapacitu na ťahanie člnov alebo prívesu pre domáчих majstrov a záhradné projekty. Ťažné zariadenie a 13-pinový elektrický konektor sú voliteľné. Tourneo Courier so zážihovým motorom EcoBoost môže ťahať príves s hmotnosťou až 1000 kg.

ÚČINNÁ SÚSTAVA POHONU NOVEJ GENERÁCIE

Úplne nový elektrický systém pohonu modelu E-Tourneo Courier prináša zásadný posun v zážitku z jazdy, ponúka plynulý a tichý chod bez preraďovania a intuitívne ovládanie pre pokojnejšie cesty. Jedinečné integrované nabíjanie a softvérové služby spoločnosti Ford tiež pomáhajú zákazníkom zvládnuť nabíjanie bez ohľadu na to, či prechádzajú na elektrický pohon prvýkrát, alebo sú skúsenými používateľmi elektrických vozidiel. Funkcie zahŕňajú:

- elektromotor s výkonom 100 kW,
- 11 kW palubnú nabíjačku – z 10 na 100 % za 5,7 hodiny,
- rýchle nabíjanie jednosmerným prúdom s výkonom 100 kW – z 10 na 80 % za menej ako 35 minút,
- predĺženie dojazdu o 87 km za 10 minút na 100 kW nabíjačke na jednosmerný prúd,
- maximálnu rýchlosť na diaľnici 145 km/h.

Na jednoduchšiu a energeticky úspornejšiu jazdu v rušných mestách je štandardom voliteľný režim jazdy s jedným pedálom. Funkcia plánovanej predbežnej úpravy umožňuje dosiahnuť optimálnu teplotu kabíny a batérie počas nabíjania, aby sa maximalizoval dojazd a komfort, a dá sa naprogramovať pomocou dotykového displeja systému SYNC 4.



DIGITÁLNY ZÁŽITOK A FUNKCIE PRIPOJENIA

Spoločnosť Ford ponúkne vynikajúci digitálny zážitok s cieľom zlepšiť vlastníctvo vozidla E-Tourneo Courier a podporiť zákazníkov, ktorí sa s elektrickými vozidlami ešte len zoznamujú. Štandardne zabudovaný modem umožňuje neustále pripojenie, ktoré uľahčuje dohľad nad nabíjaním, servisom a bezpečnosťou, ako aj bezdrôtové aktualizácie softvéru, ktoré môžu časom zlepšiť schopnosti vozidla.

Aplikácia FordPass zjednodušuje navigáciu vo verejnej nabíjacej sieti. Pomocou bezplatnej aplikácie môžu zákazníci:

- kontrolovať dojazd a aktuálny stav nabitia modelu E-Tourneo Courier,
- pred odchodom zahriať alebo ochladiť kabínu a batériu, aby dosiahli optimálny dojazd,
- naplánovať najlepšiu dostupnú trasu pri dlhších cestách vrátane ideálnych zastávok na nabíjanie,
- diaľkovo zamykať a odomykať vozidlo a prijímať bezpečnostné upozornenia,
- nájsť svoje vozidlo na frekventovaných parkoviskách alebo po prechádzkach v prírode.

Predplatená služba Connected Navigation môže uľahčiť navigáciu po neznámych cestách zobrazovaním aktuálnych informácií o premávke, parkovaní, nabíjaní a lokálnych nebezpečenstvách.

KVALITNÉ ASISTENČNÉ SYSTÉMY VODIČA

S cieľom zmenšiť únavu vodiča a pomôcť chrániť vozidlo a jeho posádku Ford vybavil vozidlo najkomplexnejšou ponukou pokročilých asistenčných systémov vodiča, aké sa kedy štandardne ponúkali v segmente kompaktných viacúčelových vozidiel. Patria medzi ne:

- automaticky prepínané diaľkové svetlá,
- tempomat,
- systém na kontrolu pozornosti vodiča,
- predný a zadný parkovací asistent,
- asistencia rozjazdu do kopca,
- inteligentný rýchlostný asistent,
- systém udržiavania vozidla v jazdnom pruhu,
- prednázovový bezpečnostný systém,
- spätná kamera,
- systém rozpoznávania dopravných značiek,
- systém upozornenia na jazdu v protismere.

Ďalšie pokročilé funkcie dostupné v balíku asistenčných systémov vodiča zahŕňajú:

- adaptívny tempomat s asistenciou udržiavania vozidla v strede jazdného pruhu a funkciou zastavenia a rozbehnutia,
- informačný systém mŕtveho uhla s upozornením na križujúce vozidlá,
- asistencia prejazdu križovatkou,
- asistencia brzdenia pri cúvaní.

Okrem nových asistenčných prvkov pre vodiča uľahčujú jazdu v meste aj predné a zadné parkovacie snímače v štandardnej výbave, zatiaľ čo stopová kružnica otáčania 10,7 metra a celková dĺžka pod 4,4 metra zlepšujú manévrovací schopnosti a prístup do stiesnených priestorov.

MODEL ECOBOOST

Plne elektrický model E-Tourneo Courier ešte nie je na trhu, ale je možné objednať si model Tourneo Courier s motorom EcoBoost, ktorý ponúka účinný 1,0-litrový prepĺňaný zážihový motor Ford s výkonom 92 kW. Zákazníci si môžu vybrať zo šesťstupňovej ručne ovládanej prevodovky alebo novej sedemstupňovej dvojspojkovej automatickej prevodovky, ktorá poskytuje optimálnu rovnováhu medzi plynulým preraďovaním a efektívnym výkonom. Štandardnou výbavou modelov EcoBoost je systém Auto Start-Stop a aktívna clona mriežky chladiča na optimalizáciu energetickej účinnosti.

Zákazníci si môžu z radu dostupných variantov vybrať dobrodružnú verziu Active, prémiovú verziu Titanium a štýlovú verziu Trend. Veľkokorýsá štandardná výbava zahŕňa informačno-zábavný systém Ford SYNC 4 s 8-palcovým dotykovým displejom, bezdrôtovou integráciou telefónu prostredníctvom rozhrania Apple CarPlay a Android Auto a zabudovaným modmom na pripojenie k aplikácii FordPass a vykonávanie aktualizácií na diaľku.



KVALITNÁ VÝROBA

Všetky modely Tourneo Courier sa vyrábajú v rumunskom meste Craiova v kvalitnom výrobnom závode, ktorý sa minulý rok stal súčasťou výrobného siete Ford Otosan. Model E-Tourneo Courier tam začnú vyrábať v polovici tohto roka. Spoločnosť oznámila trojročný investičný plán v hodnote 490 miliónov eur na rozšírenie výroby a nové vozidlo bude vyrábať spolu s kompaktným SUV Puma, ktoré je najpredávanejším osobným automobilmom značky Ford v Európe a dostane aj elektrický variant.

VÄČŠÍ výkon a ŠPIČKOVÉ služby pre zákazníkov

Značka Toyota Professional existuje od roku 2019 a zameriava sa primárne na ľahké úžitkové vozidlá Toyota a zlepšovanie zákazníckych skúseností v tomto segmente. To zahŕňa bezproblémový nákupný proces, ako aj špičkovú kvalitu a popredajnú starostlivosť, s ktorou bude vaše podnikanie rásť. Toyota Professional teraz ponúka ucelenejšiu paletu vozidiel aj s elektrickými alternatívami. Portfólio úžitkových vozidiel bolo rozšírené a doplnené o komplexné služby pre zákazníkov, ktoré sa radia medzi najlepšie na trhu.



Dodávkové vozidlá PROACE a PROACE CITY, ako aj osobná verzia VERSO sú dlhodobo na špici z hľadiska batériových elektrických pohonov, ktoré sú súlade s multitechnologickým prístupom značky Toyota k dosiahnutiu uhlíkovej neutrality. V ponuke Toyota Professional sú teraz k dispozícii elektrické alternatívy všetkých typov.

Okrem rodiny pracovne zameraných modelov PROACE je neoddeliteľnou súčasťou portfólia Toyota Professional aj ikonický typ Hilux, ktorého robustný vzhľad, kvalita, trvácnosť a spoľahlivosť sa stali doslova legendárnymi. Od začiatku jeho výroby v Japonsku v roku 1968 sa Hilux stal najznámejším úžitkovým vozidlom značky Toyota. Hilux je rovnako doma v meste aj v najnáročnejšom teréne, čo dokazujú tri víťazstvá náročnej dakarskej rely a dva po sebe nasledujúce tituly v šampionáte WRC.

Pestrá ponuka produktov a záväzok starostlivosti o zákazníkov sú kľúčové pre plány Toyota Professional na posilnenie jej pozície v sektore ľahkých úžitkových vozidiel. V roku 2022 sa predaj vozidiel zastavil na čísle 119 000, pričom tento rok smeruje k novému rekordu na úrovni 140 000 predaných vozidiel. Zámerom spoločnosti Toyota je ďalej zrýchľovať rast a v roku 2025 by chcela predáť viac ako 180 000 vozidiel a dosiahnuť tržový podiel 7 %, čím by sa zaradila medzi šiestich najväčších hráčov na trhu.

ZÁKAZNÍCKE SKÚSENOSTI

Nová koncepcia maloobchodného predaja by mala priniesť lepšie zákaznícke skúsenosti. Nové centrá Toyota Professional sú stelesnením silnejšej a modernejšej identity značky. Ponúkajú viac odbornosti na predajnom mieste a ucelenejšiu balík služieb starostlivosti o zákazníka.

Od budúceho roka centrá Toyota Professional v existujúcich predajných miestach prinesú ešte silnejšie zameranie na úžitkové vozidlá, ako aj oddelené výstavné a servisné priestory doplnené trvalými výstavnými priestormi značky v exteriéri. Zákazníci budú mať k dispozícii predajcov, ktorí sa špecializujú na ľahké úžitkové vozidlá a pravidelne absolvujú školenia zamerané na tento segment.

Od roku 2025 chce Toyota ísť ešte o krok ďalej a začne budovať samostatné centrá Toyota Professional. Tie budú ponúkať nové prvky v rámci celého predajného procesu, údržby a propagácie vozidiel. Zákazníci tu nájdu zaujímavé exteriérové prezentácie jednotlivých radov vozidiel, ukážky príslušenstva a rôznych prestavieb.

Zlepšenia zákazníckych skúseností sa však nebudú obmedzovať len na samotné predajné miesta. Aktualizované webové stránky Toyota Professional, budú po novom ponúkať užitočnú funkciu „Pomoc s výberom“, ktorá zákazníkom zjednoduší výber vozidla, príslušenstva aj zaujímavých ponúk financovania a poisťenia.

Zákazníci budú centrá Toyota Professional s novým vozidlom opúšťať s vedomím, že na všetky vozidlá Toyota sa vzťahuje záruka výrobcu v trvaní ôsmich rokov alebo 160 000 km vzťahujúca sa na degradáciu batérie.

Ďalším príspevkom k bezproblémovému vlastníctvu vozidla sú asistenčné služby. Aj keď je to málo pravdepodobné, v prípade akýchkoľvek problémov zákazníkom poskytnú rýchlu pomoc na cestách vo dne aj v noci, 365 dní do roka, alebo zabezpečia odtiahnutie vozidla do najbližšieho servisu Toyota a jeho opravu.

V rámci pravidelnej údržby poskytujú Toyota Professional zákazníkom náhradné dodávkové vozidlá, ktoré si možno vopred rezervovať a vyzdvihnúť vtedy, keď to zákazníkovi vyhovuje, či už skoro ráno, neskoro večer, alebo v sobotu.

Aby bolo možné údržbu vykonať čo najrýchlejšie a minimalizovať tak prestoje, Toyota Professional prijala záväzok expresných služieb, v rámci ktorého garantuje, že na každom úžitkovom vozidle budú pracovať dvaja technici na pracovisku vyhradenom len pre ľahké úžitkové vozidlá. Vďaka tomuto záväzku sú servisné práce zvyčajne dokončené približne za polovicu obvyklého času.

sú aj všestrannosť a praktické doplnky, ktoré zákazníkom pomôžu bez ohľadu na to, v akom odvetví podnikajú.

Modely postavené na univerzálnej platforme PROACE a PROACE CITY dostali nový odvážny dizajn prednej časti s čistými líniami, ktorý upúta pozornosť na prvý pohľad. Absencia hornej mriežky chladiča medzi prednými reflektormi vytvára typický štýlový vzhľad, zatiaľ čo dolná mriežka v tvare lichobežníka pripomína svojim tvarom iné typy z ponuky značky Toyota a dotvára robustný vzhľad zvýraznený zliatinovými diskami a novými prednými reflektormi, ktoré sú k dispozícii aj vo full-LED verzii.

Zmeny sú aj v interiéri, kde sa najnovšie technológie snúbia s odolnými a pohodlnými materiálmi. Modely vo vyššej úrovni výbavy sú vybavené novým digitálnym prístrojovým panelom a 10-palcovou dotykovou obrazovkou s online multimediálnym systémom so zabudovanou navigáciou. O pohodlný úchop a nádych luxusu sa postará kožený volant.

Všetky modely z ponuky Toyota Professional ponúkajú aj zlepšenia v oblasti bezpečnosti v podobe balíka aktívnych bezpečnostných sys-



Zákazník si však môže užívať výhody spojené s vozidlami Toyota Professional, aj keď sa nakoniec rozhodne ich predáť. Veľká zostatková hodnota všetkých ľahkých úžitkových vozidiel Toyota je zárukou, že za svoje peniaze zákazník vždy získa maximálnu možnú hodnotu.

Všetky tieto produkty a služby starostlivosti o zákazníka zabezpečujú spoločnosti KINTO, Toyota Financial Services a Toyota Insurance Services.

KOMPLEXNÁ PONUKA VOZIDIEL TERAZ AJ S ELEKTRICKÝMI POHONMI

Toyota Professional rozšírila a doplnila svoju ponuku úžitkových vozidiel o nové výkonné elektrické pohony, ktoré dopĺňajú ich robustný a odvážny dizajn a ponúkajú špičkovú efektívnosť a výnimočné úžitkové vlastnosti.

Ponuka modelov Toyota Professional je stelesnením špičkovej kvality, trvácnosti a spoľahlivosti typickej pre túto značku. Samozrejmosťou

témov a asistenčných systémov vodiča s názvom Toyota Safety Sense. Tento balík zahŕňa napríklad adaptívny tempomat od rýchlosti 30 km/h, inteligentný rýchlostný asistenčný systém s voliteľným upozornením na prekročenie povolenej rýchlosti a zlepšený asistenčný systém pre jazdu v jazdnom pruhu. Parkovanie zjednodušuje bočný parkovací asistenčný systém s monitorovaním mŕtveho uhla, ktorý dokáže vodiča upozorniť na blížiace sa vozidlá, ktoré vodič počas pozdĺžneho parkovania nemusí vidieť. Nové bezpečnostné opatrenia sa dostali aj do samotnej konštrukcie modelov PROACE a PROACE CITY. Konkrétne ide o predné bočné bezpečnostné vankúše na predných sedadlách, nový dizajn nárazníka, sklápaťelný stĺpik volantu a nosné časti upravené pre väčšiu odolnosť.

PROACE

Stredné úžitkové vozidlo PROACE a veľkopriestorové osobné vozidlo PROACE VERSO pridávajú k tradičnej spoľahlivosti a efektívnosti aj sugestívny nový vzhľad a ako vždy sú zárukou výkonu, priestoru a efektivity, ktorá pomôže zvládnuť každú úlohu.

Zákazníci si môžu vybrať z niekoľkých verzií vrátane dodávkového vozidla so strednou a dlhou karosériou, pričom verzia Crew Cab pridáva druhý rad sedadiel a verzia Platform Cab umožňuje montáž špeciálnych a na zákazku vyrábaných nadstavieb. Model PROACE VERSO dokáže naraz pohodlne prepraviť až 9 osôb s výbavami prispôbenými pre veľké rodiny alebo manažérov.

Model PROACE je k dispozícii aj v novej verzii Crew Cab Premium, ktorá umožňuje pohodlne prepraviť až päť osôb a zároveň veľké množstvo rozmerného nákladu. Luxusné prvky ako prémiová prístrojová doska Mistral Black, kožený potah sedadiel a laktovej opierky, ako aj výškovo nastaviteľné opierky hlavy sa starajú o pohodlie vodiča a spolujazdca, zatiaľ čo vzadu sú pohodlné, kožou potiahnuté sedadlá s dvoma laktovými opierkami. Pod zadným sedadlom je ukrytý úložný priestor, do ktorého sa zmestia aj dlhšie predmety.

PROACE ponúka aj výkonný elektrický pohon s reálnym dojazdom až 350 km na jedno nabitie 75 kWh batérie. Tento dojazd je dostávajúci pre bežné každodenné jazdy bez potreby dobíjania počas dňa. K dispozícii je aj menšia batéria s kapacitou 50 kWh. Obe batérie dokážu dodať maximálny výkon 100 kW a ponúknu uvoľnenú jazdu typickú pre elektromobily.

V ponuke motorizácií je aj overený 2-litrový vznetrový motor, ktorý v závislosti od použitej prevodovky ponúka výkon až 132 kW. Vozidlo môže byť vybavené šesť- alebo osemstupňovou ručne ovládanou alebo automatickou prevodovkou. Výlučne pre dodávku PROACE je dostupný aj spaľovací motor s objemom 1,5 litra a výkonom 88 kW kombinovaný so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

Okrem dostatočného výkonu ponúka dodávkové vozidlo PROACE aj zodpovedajúci objem na prepravu rozmerných nákladov. S maximálnym objemom 6,6 m³ a najväčším užitočným zaťažením v danej triede – až 1400 kg, ponúka tento model okrem toho aj možnosť ťahať príves s hmotnosťou až 2500 kg.

S kompaktnou výškou len 1,9 m je možné modely PROACE a PROACE VERSO bez problémov zaparkovať na všetkých bežných parkoviskách. S priemerom otáčania len 12,4 m pri štandardnej dĺžke vozidla 4,98 m bude manévrovanie s vozidlom v mestskom prostredí hračkou.

PROACE CITY

Vďaka novému odvážnemu dizajnu a špičkovým jazdným vlastnostiam ponúka kompaktná dodávka PROACE CITY aj osobná verzia PROACE CITY VERSO praktické riešenia pre podnikateľov a aktívne rodiny.

Variabilný model PROACE CITY je určený primárne na každodenné jazdenie a pre aktívne rodiny. Nakonfigurovať si ho možno ako ľahkú dodávku, vo verzii Crew Cab alebo ako všestranne osobné vozidlo, ktoré pohodlne odvezie až sedem osôb. Napriek svojim kompaktným rozmerom ponúka vo všetkých dodávkových verziách dostatok priestoru pre tri osoby vpredu.

Model PROACE CITY sa vo svojej triede pýši množstvom prvenstiev vrátane praktických riešení na prevoz nákladu, ktoré rozširujú využiteľný priestor až na 4,4 m³. Verzia s batériovým elektrickým pohonom ponúka užitočné zaťaženie 780 kg, zatiaľ čo verzie so spaľovacími motormi odvezú až 1000 kg nákladu.

Spoločnosť Toyota si uvedomuje, že dodávkové vozidlo často slúži nielen na prepravu z miesta na miesto, ale aj ako mobilná kancelária.



Vďaka špičkovým funkciám konektivity, pôsobivým systémom aktívnej bezpečnosti a kabíne vozidla navrhutej pre maximálnu flexibilitu a jednoduchosť používania model PROACE CITY bez problémov možno využiť aj ako dobre vybavené pracovisko.

Okrem veľkého užitočného zaťaženia a špičkového vybavenia ponúkajú batériové elektrické verzie modelov PROACE CITY a PROACE CITY VERSO aj dostatočný výkon a dojazd, nulové výfukové emisie a okamžité reakcie a hladkú jazdu typickú pre všetky elektromobily.

Elektrický pohon s výkonom 100 kW ponúka v kombinácii s batériou s kapacitou 50 kWh predĺžený dojazd až 330 km (podľa metodiky WTLP), čo je o 50 km viac ako existujúci model. Ak potrebujete viac energie, rýchle nabíjanie jednosmerným prúdom s výkonom až 100 kW umožní nabiť batériu na 80 % jej kapacity približne za 30 minút.

Špičkový 1,5-litrový vznetrový motor kombinovaný so šesťstupňovou ručne ovládanou alebo osemstupňovou automatickou prevodovkou ponúka v závislosti od špecifikácie maximálny výkon až 96 kW. K dispozícii je aj úsporný zážihový motor s objemom 1,2 litra a výkonom 81 kW, ktorý je kombinovaný so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

ROZŠÍRENIE PRODUKTOVÝCH RADOV PROACE A HILUX

Úžitkový model PROACE je odtiaľto k dispozícii aj v novej verzii PROACE MAX. Ide o prvé veľké dodávkové vozidlo značky Toyota, ktoré ponúka najväčšiu prepravnú kapacitu v triede spolu s výhodami elektrického pohonu a nezameniteľným účelným dizajnom.

Výkonný batériový elektrický pohon prináša bezproblémovú, hladkú a pohodlnú jazdu. Užívať si možno výkon na úrovni 200 kW spolu s krútiacim momentom 410 Nm a pozoruhodný dojazd až 420 km (podľa metodiky WTLP).

Rozrastie sa aj legendárny modelový rad Toyota Hilux, kde pribudne verzia Hilux Hybrid 48 V, ktorá ponúka väčšiu efektivitu a lepšie jazdné výkony na ceste aj mimo nej bez akýchkoľvek kompromisov.

Výkonný vznetrový motor s objemom 2,8 litra dostal pomocníka v podobe hybridného elektrického systému navrhnutého tak, aby dokázal splniť špecifické požiadavky spoločnosti Toyota na duálne použitie v jej pick-upe. Vďaka nemu vozidlo rýchlejšie akceleruje, lepšie brzdí, má menšiu spotrebu a ponúka hladšiu jazdu.

Účinnější systém stop-štart teraz reaguje rýchlejšie a je tichší pri rozjazde, pričom umožňuje ponechať spaľovací motor dlhšie vypnutý, čím znižuje spotrebu paliva o 5 % a prináša aj ďalšie výhody v oblasti spotreby typické pre vozidlá s hybridným pohonom.

BOHATÁ PONUKA PRÍSLUŠENSTVA A ŠIROKÉ MOŽNOSTI PRISPÔSOBENIA

Modelový rad PROACE ponúka množstvo príslušenstva a široké možnosti prispôsobenia vozidla podľa potrieb zákazníkov tak, aby dokázalo splniť všetky ich potreby a nároky.

Dodávkové vozidlo PROACE MAX je k dispozícii aj vo verzii body-on-frame, ktorá zákazníkom umožňuje montáž špeciálnych a na zákazku vyrábaných nadstavieb. Verzia Platform Cab s rovnou plošinou vzadu a verzia Chassis Cab s odhaleným rebrinovým rámom dávajú zákazníkovi priestor pretvoriť vozidlo na rôzne špeciálne účely.

Modely PROACE a PROACE CITY sa tak stávajú stelesnením hesla spoločnosti Toyota „mobilita pre všetkých“. Po príslušnej úprave umožňujú napríklad aj osobám pripútaným na invalidný vozík pohodlne a bezpečne sa dostať z miesta A na miesto B. Znížená podlaha a sklápna zadná nástupná rampa umožňujú jednoduchý prístup do vozidla a LED osvetlenie sa postará o bezpečné používanie aj v noci. Medzi ďalšími prvkami výbavy možno spomenúť aj ručne alebo automaticky sklápny bočný schodík a elektrický navijak.



Pre všetky vozidlá Toyota Professional je k dispozícii dlhý zoznam príslušenstva vyvinutého špeciálne pre podnikových zákazníkov so zameraním na komplexnú ochranu, prevoz nákladu a bezpečnosť. Ďalší úložný priestor na streche je možné vytvoriť pomocou strešných platóforiem a nosičov, zatiaľ čo v interiéri je možné inštalovať niektoré z ponúkaných úložných priehradiek a boxov, ktoré udržia poriadok vo veciach každodennej potreby posádky.

Nové modely PROACE, PROACE CITY a PROACE MAX budú k dispozícii v priebehu tohto roka.

-ta-



Autonómne riadenie úrovne 3 bude v novom BMW 7



služba BMW Personal Pilot L3 ideálne riešenie pre efektívne využitie času v pomaly sa pohybujúcej premávke, alebo v zápchach pri každodennom dochádzaní po diaľnici.

Na displeji za volantom sa podľa aktuálnej situácie zobrazujú symboly, ktoré označujú či je funkcia BMW Personal Pilot L3 práve k dispozícii. Aktivuje a deaktivuje sa tlačidlom na volante. Počas používania funkcie musí byť vodič stále pripravený kedykoľvek prevziať úlohu riadenia – teda hneď, ako si to situácia na ceste vyžiada, alebo keď sa skončí úsek cesty vhodný na použitie funkcie BMW Personal Pilot L3. Vizualne a akustické signály dajú vodičovi najavo, že musí opäť prevziať kontrolu nad vozidlom. Ak vodič nereaguje podľa potreby, vozidlo sa kontrolované zastaví.

Živá HD mapa s presnými trasami sa neustále kontroluje a zosúladuje s mimoriadne presným určením polohy GPS a spolupracuje s 360° snímačmi na zabezpečenie presného určenia polohy a monitorovania oblasti okolo vozidla. Živá HD mapa neustále dostáva pravidelné aktualizácie. V novom BMW rade 7 túto funkciu technologicky podporujú nový softvér, výkonná počítačová platforma a 5G prepojenie na BMW Cloud. Okrem kamier dostanú vozidlá vybavené s BMW Personal Pilot L3 aj ultrazvukové a radarové snímače najnovšej generácie a veľmi citlivý 3D lidarový snímač na monitorovanie okolia vozidla a situácie na ceste.

Tento balík technológií znamená, že funkcia BMW Personal Pilot L3 pracuje veľmi spoľahlivo aj v tme. Súboru takto nadobudnutých vlastností sa nevyrovná žiaden konkurent. Autonómna jazda na úrovni SAE Level 3 pomáha zlepšiť komfort aj bezpečnosť na verejných komunikáciách.

-bmw-

*BMW Personal Pilot L3 je k dispozícii iba v spojení s príslušnými službami BMW Connected Drive. Doba platnosti týchto služieb je dva roky.

Autonómne riadenie úrovne 3 (Level 3), ktoré umožňuje vodičom zložiť ruky z volantu a dočasne odvieť pozornosť od vozovky, bude čoskoro k dispozícii v novom BMW rade 7. Nová funkcia označená ako BMW Personal Pilot L3 zbavuje v určitých situáciách osobu za volantom úlohy riadiť a ovláda rýchlosť vozidla, vzdialenosť od vpredu idúceho vozidla a polohu v jazdnom pruhu. Túto novú funkciu možno objednať do nových modelov BMW rade 7 (okrem verzií i7 eDrive50 a i7 M70 xDrive)*, do vozidiel sa bude montovať od marca tohto roka.

Funkcia autonómnej jazdy navrhnutá tak, aby prevzala celú úlohu riadenia so schopnosťami na úrovni 3, ako ju definuje Society of Automotive Engineers (Spoločnosť automobilových inžinierov — SAE), bude v ponuke iba v Nemecku za cenu 6000 € (s DPH).

Táto inovatívna technológia umožňuje vodičom pri jazde do rýchlosti 60 km/h na diaľniciach so štruktúrne oddelenými vozovkami presmerovať svoju pozornosť na iné činnosti vo vozidle. Vďaka svojim obzvlášť sofistikovaným snímačom ide o prvý systém svojho druhu, ktorý možno použiť aj v tme.

Zavedením úrovne 3 v modeloch BMW rade 7 sa spoločnosť BMW Group stáva prvou automobilkou, ktorá vo svojom produktovom portfóliu neponúka len jazdu na úrovni 2 (Level 2), ale aj funkciu úrovne 3, pri ktorej možno zložiť ruky z volantu a pohodlne sa usadiť. Funkcia BMW Highway Assistant už vo všetkých nových modeloch BMW rade 5 ponúka inovatívnu a čiastočne autonómnu funkciu jazdy SAE Level 2. Súčasť balíka tvorí aj unikátny prvok v podobe asistencie aktívnej zmeny jazdného pruhu so zrakovým potvrdením. Táto funkcia v novom BMW rade 5 primárne slúži počas používania pri jazde

na dlhé vzdialenosti a umožňuje vodičovi zaujať mimoriadne uvoľnenú polohu za volantom. Pri jazde rýchlosťou až 130 km/h môže táto doplnková funkcia asistencie riadenia a jazdného pruhu prevziať kontrolu nad rýchlosťou vozidla, vzdialenosťou od vpredu idúceho vozidla, ako aj nad jeho riadením.

Zásadný rozdiel medzi úrovňami 2 a 3 tkvie v tom, že pri úrovni 2 (čiastočne autonómna jazda) zostáva zodpovednosť vždy na vodičovi. Vždy, keď sa používa BMW Highway Assistant, musia vodiči sledovať, čo sa deje na ceste a byť schopní vždy znova prevziať úlohu riadenia. Toto nepretržite monitoruje inteligentná kamera snímajúca bdelosť vodiča.

BMW Personal Pilot L3 pre autonómnu jazdu úrovne 3 vo vozidlách BMW rade 7 dáva vodičovi možnosť sústrediť sa na vedľajšie činnosti vo vozidle aj okrem toho, čo sa deje na ceste. V BMW rade 7 s aktivovanou funkciou BMW Personal Pilot L3 budú môcť vodiči napríklad upravovať e-maily, alebo intenzívnejšie telefonovať, a to pri jazde až do rýchlosti 60 km/h. Počas jazdy môžu taktiež využívať digitálne služby ako napríklad sledovanie streamovaných videí od rôznych poskytovateľov na centrálnom displeji. Vďaka tomu predstavuje nová



Disky kolies so stredovou maticou z ponuky BMW M Performance Parts



Technológia prispôbena priamo z motoršportu umocňuje zážitok z dynamickej jazdy a individuálny vzhľad - špecifické produkty pre výkonné športové modely BMW M2, BMW M3 a BMW M4.

Dodatočne montované produkty z programu BMW M Performance Parts nielen zlepšujú početné súčasné modely BMW, ale výkonným športovým vozidlám od divízie BMW M GmbH poskytujú aj dodatočný a intenzívnejší nádech motoristického športu. Medzi mimoriadne pozoruhodné príklady technológie prenesenej priamo z pretekárskej dráhy na cestu patria disky kolies so stredovou maticou, ktoré sú k dispozícii pre vybrané výkonné automobily. Dizajn a funkčnosť posúva tieto ľahké kované disky kolies na absolútny vrchol v rozmanitej ponuke doplnkov BMW M Performance Parts.

Vďaka optimalizovanej hmotnosti, emóciami nabitému dizajnu a technológii prispôbenej motoristickému športu spojenej s ložiskom kolies zdôrazňujú disky kolies so stredovou maticou extra výkonný charakter vozidiel, na ktorých sa nachádzajú. V prípade špeciálnej edície modelu BMW 3.0 CSL, predstavenej pri príležitosti 50. výročia od založenia divízie BMW M GmbH a predávanej v limitovanej edícii 50 kusov, tvoria súčasť technológie podvozku s výkonom špecificky vyladeným na pretekárskej dráhe. V súčasnosti sa disky kolies BMW



M Performance so stredovou maticou ponúkajú v programe doplnkov Original BMW Accessories pre modely BMW M2 (kombinovaná spotreba paliva: 9,9 – 9,6 l/100 km podľa WLTP), BMW M3 Touring Competition s pohonom M xDrive (kombinovaná spotreba paliva: 10,4 – 10,1 l/100 km), ako aj pre všetky modelové varianty BMW M3 Sedan, BMW M4 Coupé a BMW M4 Cabrio.

VÝMENA KOLIES AKO OD PROFESIONÁLOV

Disky kolies so stredovou maticou vznikli pre motoristický šport, kde umožňujú obzvlášť rýchlu výmenu diskov kolies a tým pádom aj krátke zastávky v boxoch. Namiesto zvyčajných piatich skrutiek drží každé koleso na náboji kolesa iba jedna centrálna matica. Extrémne pevné spojenie pri montáži centrálnych skrutiek zabezpečuje krútiaci moment 930 Nm. Táto technológia nielenže prináša čiru DNA z pretekárskych okruhov hmatateľnú počas výmeny diskov kolies, ale zároveň znižuje rotujúce hmoty a pomocou výrazného dizajnu v oblasti náboja optimalizuje exkluzívny vzhľad.

Disky kolies so stredovou maticou M Performance pre modely BMW M2, BMW M3 a BMW M4 sa v ponuke nachádzajú ako kombinovaná súprava vo veľkostiach 19 palcov pre prednú nápravu a 20 palcov pre zadnú nápravu. Ľahké kované disky kolies s dizajnom Y-spoke v matnej farbe Jet Black majú vyfrézovaný nápis M Performance a obúvajú pneumatiky s rozmermi 275/35 ZR19 vpredú a 285/30 ZR20 vzadu.

INDIVIDUÁLNE ÚPRAVY Z MOTORISTICKÉHO ŠPORTU PRE EXTERIÉR A INTERIÉR

Rovnako ako disky kolies so stredovou maticou, aj ostatné produkty z programu BMW M Performance Parts vychádzajú z vývojového know-how a z viac ako piatich desaťročí skúseností divízie BMW M GmbH v motoristickom športe. Rozmanitý sortiment zahŕňa možnosti dodatočnej montáže v oblastiach odpruženia, hnacej sústavy, aerodynamiky a kokpitu, čo umožňuje prispôbenie orientované na výkon a v každodennej premávke poskytuje pocit z pretekárskej dráhy. Pre cieľené zlepšenie dynamiky a obratnosti sa v ponuke nachádzajú aj voliteľné doplnky, ako sú podvozok M Performance s výškovo nastaviteľnými pružinami a športový brzdový systém M Performance.



Atletický vzhľad vozidiel BMW M môžu zlepšiť aj karbónové komponenty špecificky vytvorené pre daný model. Doplnky BMW M Performance pre exteriér sú väčšinou vyrobené z plastu vystuženého uhlíkovými vláknami (CFRP), zapečateného čírym lakom pre kvalitnú povrchovú úpravu. Možnosti doplnkov pre konkrétny model, ako sú napríklad predný karbónový nastaviteľný M Performance, zadný difúzor M Performance, alebo karbónová vložka prahov M Performance, dodávajú vozidlu charakteristický vzhľad v pretekárskom štýle.

Nekompromisnú kvalitu a špeciálnu estetiku doplnkov BMW M Performance Parts pocíti aj interiér. Kvalitné prvky z karbónu a Alcantary prenášajú motoristické gény BMW M do kokpitu. Kolenné ochranné plochy M Performance s povrchom Alcantara poskytujú optimalizovanú prílnavosť počas obzvlášť dynamických prejazdov zákrut. A M Performance volant Pro, ako aj M Performance laktová opierka z Alcantary ponúkajú perfektné podmienky pre obzvlášť intenzívnu radosť z jazdy.

-bmw-



Volkswagen Golf IV

VÄČŠIE A DOSPELEJŠIE AUTO

V niektorých minuloročných vydaniach časopisu sme popísali zrod legendy VW Golf I., ktorý Giugiaro stvoril v roku 1974 ako nástupníka kultového VW Beetle, v roku 1983 pod vedením vtedajšieho šéfa dizajnu VW Herberta Schäfera uzrel svetlo sveta VW Golf II. Schäfer nový Golf trochu zaoblil a decentne natiadol do každej strany. Veľké kruhové svetlá v plochej prednej maske a široké C-stĺpiky zoslali zachované. Z Golfu II. sa stal väčší automobil. Za 17 rokov produkcie Golfu I. a II. zišlo z liniek približne 13 miliónov hatchbackov a kabrioletov. No do „puzzle“ s názvom Golf stále chýbal jeden väčší dielik a to model s karosériou kombi. VW Variant prišiel až s treťou generáciou VW Golf. A trh sa dočkal aj „nového“ kabrioletu, keďže dvojkový rad kabriolet neprinesol. Golfov tretej generácie sa vyrobilo 4,83 milióna. Dohromady to bolo približne 18 miliónov vozidiel troch generácií za 23 rokov výroby modelového radu Golf. Golfu IV. pripadla milá povinnosť prekročenia hranice 20 miliónov vyrobených Golfov. Celkovo sa vyrobilo 4,99 miliónov automobilov Golf IV, takže Golfov všetkých generácií bolo v roku 2006 celosvetovo vyrobených a predaných okolo 23 miliónov.



VW GOLF IV. (1997-2006)

Tvary Golfu 4. generácie (Obr. 1) navrhoval Peter Schreyer a Hartmut Warkuß. Oba začínali v dizajne Audi a neskôr vo Volkswagene. Warkuß sa podieľal na úspešnej generácii Audi 100 a Schreyer navrhoval Audi TT. Ich dizajnové umenie sa prejavilo v nadčasovom dizajne VW Golf IV. Z Golfu IV spravili väčšie a dospelšie auto, priestorom a komfortom sa stal výzvou pre autá nižšej strednej triedy. VW Golf IV. sa kvalitatívne aj „úžitkovo“ dotiahol na Audi A3. Golf bol postavený na podvozokovej platforme, ktorú zdieľal s už spomínaným Audi A3, ŠKODOU Octavia a Seatom Leon. Golf mal rázvor náprav 2512 mm. Dĺžka dosahovala 4148 mm, šírka 1735 mm a výška 1440 mm. Batožinový priestor mal objem 330 litrov. Pohotovostná hmotnosť sa podľa motorizácie a výbavy pohybovala medzi 1046 kg až 1452 kg. „Štvorkový“ hatchback sa predával v trojdverovom aj päťdverovom vyhotovení.

Vpredu mal Golf nápravu so vzperami MacPherson a vzadu polotuhú nápravu s vlečnými ramenami. Pruženie zabezpečovali vinuté pružiny. Riadenie bolo hrebeňové s posilňovačom (Obr. 3).

Dizajnovú zmenu medzi jednotlivými generáciami Golfov predstavovali najmä predné a zadné svetlá. Každá nová generácia prichádzala s novými tvarmi a riešeniami. Štvorkový rad zaujal prednou optikou svetiel na parabolách, čo umožňovalo použitie čírych krycích skiel predných reflektorov. Išlo o trend, ktorý „zasiahol“ všetkých výrobcov svetiel a tým pádom aj dizajn automobilov. Prenesenie lomu svetla na paraboly a číre krycie sklá robili prednú časť automobilu zaujímavější.



◀▼ Obr. 1 Volkswagen Golf IV

Volkswagen nasťahoval do predného reflektora všetky druhy svietenia. Od stretávacích svetiel, cez prídavné diaľkové svetlá, hmlové svetlá až po smerovky. Keďže sa smerovky a hmlovky presťahovali z nárazníka do svetiel, ostali v nárazníku len vstupy vzduchu do motorového priestoru a k predným brzdám. Zadné svetlá zasa zväčšili svoju plochu povrchu a decentne zasahovali do boku karosérie kopírujúc C-čkový stĺpik postrannice (Obr. 2). Priestor pre evidenčné číslo sa presťahoval z veka batožinového priestoru do zadného nárazníka a uvoľnil tak miesto „kľučke a zámke“ veka batožinového priestoru (Obr. 1).

Značné zmeny zaznamenal aj interiér automobilu. Prístrojová doska a stredový tunel trochu „nabublal“ do objemu a budil dojem komfortu a bezpečnosti (Obr. 4). Hlavné dva „budíky“ prístrojovej dosky boli rýchlomer a otáčkomer, ktoré mali dole malé obdĺžnikové displeje. Hore medzi dvoma kruhovými prístrojmi bol „ručičkový“ palivomer a teplomer chladiacej kvapaliny motora. Pod nimi bol väčší displej palubného počítača zvaný aj polodot resp. maxidot. Prístrojovému panelu dominoval štvor- alebo trojramenný volant s hrubým vencom a bezpečnostným vankúšom v jeho strede. V stredovej konzole bola umiestnená audio sústava rôznych kvalitatívnych úrovní a pod ňou ovládanie klimatizácie jednozónovej - s tromi kruhovými otočnými ovládačmi - alebo automatickej Climatronic, ktorej ovládanie bolo digitálne.



▲ Obr. 3 Priehľadový pohľad na VW Golf IV.

Auto disponovalo štyrmi bezpečnostnými vankúšmi, ABS, ASR, ESP, dažďovým snímačom, centrálnym ovládaním zámok dverí, elektrickým ovládaním okien, elektricky nastaviteľnými a vyhrievanými spätnými zrkadlami a hydraulickým posilňovačom riadenia. Objednať sa dal aj tempomat a xenónové svetlá. Auto malo v podstate všetko, čo majú aj dnešné moderné autá. Skrátka, z Golfu sa stalo seriózne auto, ktoré si získalo široké spektrum užívateľov od mladých po starých, od osamelých po rodinne založených a taktiež konzervatívnych, ale aj technologicky pokrokových. Skrátka, každý si v ňom našiel to svoje. Svedčí o tom aj text nasledujúceho odstavca.

RATZINGEROV VW GOLF IV.

„Štvorkový“ Golf prešlával aj dnes už nebohý pápež Benedikt XVI. VW Golf IV. kúpil v zákazníckom centre VW Audi u Waltera Schneidera v nemeckom Siegene kardinálov osobný sekretár biskup Josef



◀▼ Obr. 2 Predné a zadné svetlo VW Golf IV.



Clemens, narodený tiež v Siegene. Prvá registrácia vozidla bola v marci 1999 na meno Josef kardinál Ratzinger (obr. 5-vpravo). Auto malo tmavo sivý metalický lak, päťlúčové zliatinové disky kolies, ABS, elektrické okná, tempomat, rádio s kazetovým prehrávačom a klimatizáciu. Kardinál si vybral zážihový dvojliter s výkonom 85 kW a ručne ovládanú prevodovku (Obr. 5). Ratzinger ho zrejme používal maximálne na cesty medzi rodným Bavorskom a Vatikánom a v blízkom okolí Vatikánu. Za 6 rokov na ňom najazdil 75 000 km, čo zodpovedalo ročnému nájazdu 12 500 km. Začiatkom roku 2005 Clemens dopravil vozidlo do Siegeny, aby ho predal. V januári 2005 ho „naslepo“ kúpil 21-ročný Nemeck Benjamin Halbe za 9500 €. Predajca neprežradil Halbemu históriu vozidla, pretože predaj áut je o diskretnosti a dôvere. Až po získaní dokumentov Halbe zistil meno jeho prvého a dovtedy jediného majiteľa, kardinála Ratzingera (Obr. 5). Keď sa o pár mesiacov v apríli 2005 stal Ratzinger pápežom Benediktom XVI. mal už jeho bývalý Golf úplne inú cenu. V apríli 2005 ho v dražbe za **188 938 €** od mladého Nemca získalo internetové kasíno „Golden Palace Casino“ z texaského Austinu. Aukciu na eBay si pozrelo 8,5 miliónov ľudí, čím prelomila všetky rekordy eBay. Benjamin si za získané peniaze plánoval kúpiť nové auto a ísť na dovolenku. Zvyšok si chcel uložiť na účet. V rámci celosvetového turné nového majiteľa Golden Palace Casino v jeseni 2005 auto putovalo do Anglicka. Výťažok z turné chcel nový majiteľ venovať na humanitárne účely. Pár dní po rezignácii pápeža na pápežský stolec išlo auto v marci 2013 opäť do dražby. No záujemca ponúkol za auto menej ako bola minimálna vyvolávací cena, o auto už nebol taký záujem ako v roku 2005. Nakoniec sa Golf predal za niečo málo nad 20 000 € a ďalšie informácie o jeho osude a novom majiteľovi neboli medializované. [4,5]

◀▼ Obr. 4 Interiér vozidla VW Golf IV.





Obr. 5 Pápežský Golf sa už nepohyboval po vlastnej osi a servisná knižka prvého majiteľa

ZÁŽIHOVÉ MOTORY

Najslabší zážihový motor 1,4 L, uvedený v roku 1998, mal zdvihový objem 1390 cm³, 16-ventilov, atmosférické nasávanie a s viacbodovým vstrekaním dosahoval výkon 55 kW. Disponoval krútiacim momentom 128 Nm pri 5000 ot./min. Bol spriahnutý s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Priemerná spotreba bola 6,4 l/100 km a pri 55-litrovej nádrži malo auto dojazd 859 km. Na 100 km/h z 0 km/h auto akcelerovalo za 13,5 sekundy. Auto s touto pohonnou sústavou malo pneumatiky rozmeru 175/80 R14. Motor 1,4 L predošlej generácie mal o 11 kW menej, čiže len 44 kW.

Ďalej nasledovali tri výkonové modifikácie 1,6 litrového motora. Najslabšia, tiež z roku 1998, mala objem 1595 cm³, výkon 74 kW a krútiaci moment 145 Nm pri 3800 ot./min. Priemerná spotreba bola 7,4 l/100 km, čím sa dojazd zmenšil na 743 km. Maximálna rýchlosť bola 188 km/h a auto akcelerovalo na 100 km/h za 10,9 sekúnd. Druhá „jedna šesťka“ bola uvedená v roku 2000, mala objem 1598 cm³ a 16 ventilovú techniku. Výkon stúpol na 77 kW a krútiaci moment na 148 Nm pri 4500 ot./min. Bola úspornejšia, so spotrebou 6,9 l/100 km. Na jedno natankovanie vedela prejsť 797 km. Maximálna rýchlosť stúpila na 192 km/h a akcelerácia sa zlepšila o 0,4 sekundy na 10,5 s z 0 na 100 km/h. Posledná „jedna šesťka“ bola z roku 2003 a bola označovaná ako 1.6 16 v FSI (Fuel Stratified Injection). Bol to atmosférický motor s priamym vstrekaním. Objem 1598 cm³ poskytoval výkon 81 kW a krútiaci moment 155 Nm pri 4400 ot./min. Spotreba klesla na 6,2 l/100 km a dojazd narástol na 887 km. Maximálna rýchlosť vzrástla na 194 km/h a akcelerácia sa pohoršila o 0,1 sekundy na 10,6 s na 100 km/h. Všetky tieto motory boli dodávané s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou a autá s týmito sústavami pohonu boli na pneumatikách s rozmerom 175/80 R14.

V roku 1997 pribudol motor označovaný ako 1.8 T (1781 cm³). Motor mal 5 ventilov na valec a bol prepĺňaný turbodúchadlom s medzichladičom, dosahoval výkon 110 kW a krútiaci moment 210 Nm pri 1750 ot./min. Spotreba tohto „siláka“ bola len 7,9 l/100 km a dojazd bol 696 km na plnú 55-litrovú nádrž. Maximálna rýchlosť bola 216 km/h, z pokoja na 100 km/h vozidlo akcelerovalo za 8,5 sekundy. Autá s týmto motorom mali pneumatiky rozmeru 205/55 R16. V roku 1998 prišla do ponuky neprepĺňaná verzia 1,8 (1781 cm³) s 5-timi ventilmi na valec označovaná ako 1.8 20 V. Motor mal výkon 92 kW a krútiaci moment 170 Nm pri 4200 ot./min., spotrebu 8,3 l/100 km, vozidlo dosahovalo rýchlosť 201 km/h a na 100 km/h akcelerovalo za 9,9 sekundy. Pneumatiky spojené s týmto motorom mali rozmer 195/65 R15.

V roku 2001 sa do verzií GTI montovali motory 1.8 T 180 a 1.8 T 210. Slabší motor mal turbodúchadlo s medzichladičom a 20-ventilovú techniku, prevodovka bola 5-stupňová s ručným ovládaním. Motor poskytoval výkon 132 kW a krútiaci moment 235 Nm pri 1950 ot./

min. Spotreboval 8,4 l benzínu na 100 km. Model dosahoval maximálnu rýchlosť 222 km/h a na „stovku“ akceleroval za 7,9 sekundy. Pneumatiky mali rozmer 205/55 R16. Výkonnejšia verzia mala tak isto turbodúchadlo s medzichladičom, ale 16-ventilovú techniku a motor alebo radový, ale mal usporiadanie V4. Dosahoval výkon 154 kW a krútiaci moment 300 Nm pri 2700 ot./min. Tento motor bol dodávaný so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Spotreba bola rovnaká ako pri slabšom motore, 8,4 l na 100 km. Maximálna rýchlosť stúpila na 228 km/h a akcelerácia na 100 km/h klesla na 7,4 sekundy. Nízkoprofilové pneumatiky mali rozmer 225/40 R18. Od roku 2000 sa do GTI montoval aj motor 2.3 V5, ktorý bude popísaný v ďalšom texte.

Dvojlitrový motor z roku 1999 bol atmosférický, radový štvorvalec s objemom 1984 cm³. Jeho výkon bol 85 kW a krútiaci moment 170 Nm dosahoval pri 2400 ot./min. Takýto motor mal aj Golf kardinála Ratzingera, neskoršieho pápeža Benedikta XVI. Auto s týmto motorom vedelo uháňať rýchlosťou 195 km/h a na „stovku“ akcelerovalo za 10,5 sekundy. Spotreba bola 7,9 l/100 km. Tomuto modelu postáčovali pneumatiky rozmeru 195/65 R15.

V roku 1998 prišiel do ponuky motor označovaný ako 2.3 V5 s dvoma ventilmi na valec. Bol to vidlicový atmosférický päťvalec zdvihového objemu 2324 cm³. Poskytoval výkon 110 kW a krútiaci moment 205 Nm pri 3200 ot./min. Pracoval v súčinnosti s 5 stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Spotreba bola väčšia, a to 9,3 l/100 km. Maximálna rýchlosť sa vyšplhala na 216 km/h a akcelerácia na stovku bola 8,8 sekundy. V roku 2000 VW vyvinul motor toho istého objemu so štvorventilovou technikou na valec a výkon sa vyšplhal na 125 kW a krútiaci moment na 225 Nm. Spotreba klesla na 8,7 l/100 km. Vozidlo s týmto motorom dokázalo ísť rýchlosťou 224 km/h a na „stovku“ akcelerovalo za 8,2 sekundy. Vozidlá s týmito motormi boli obuté do pneumatík o rozmeroch 205/55 R16. Silnejší motor sa montoval aj do „štvorkoliek“ označovaných ako 4Motion so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. V spojení s pohonom 4Motion sa zmenila len spotreba, ktorá vyletela na 9,9 l/100 km a odrazilo sa to trochu na dynamike vozidla. Maximálka bola 218 km/h a akcelerácia na 100 km bola za 8,8 sekúnd.

V roku 1999 boli autá s pohonom všetkých 4 kolies ponúkané aj s atmosférickým vidlicovým šesťvalcom zdvihového objemu 2792 cm³ a štvorventilovou technikou na valec. Motor dodával výkon 150 kW a poskytoval krútiaci moment 270 Nm pri 3200 ot./min. Bol dodávaný so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Spotreba bola 10,8 l na 100 km, maximálna rýchlosť 235 km/h a akcelerácia 7,1 sekundy z 0 na 100 km/h. Aj u „štvorkoliek“ boli pneumatiky 205/55 R16.

V roku 2002 sa pod kapoty Golfov dostal 3,2 litrový (presne 3189 cm³, Obr. 8, 9) dravec, a to atmosféricky plnený vidlicový šesťvalec s 24-ventilovou technikou s výkonom 177 kW a krútiacim momen-

tom 320 Nm pri 2800 ot./min. Motor bol spriahnutý so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Vozidlo dosahovalo maximálnu rýchlosť 247 km/h a na „stovku“ akcelerovalo za 6,6 sekundy. Montoval sa s pohonom 4Motion. Vozidlo bolo trochu smädnejšie a pýtalo si v priemere 11,5 l/100 km. Kvôli tomu malo aj benzínovú nádrž o objeme 62 litrov. Od roku 2003 sa do Golfov R32 montovala aj dvojspojková prevodovka DSG. Pneumatiky mali rozmer 225/40 R18. Musíme uznať, že štvorkové Golfy mali bohatú paletu zážihových motorov. [1]

VZNETOVÉ MOTORY

Vznetové motory to mali trochu jednoduchšie. Boli postavené na objeme 1,9 L (1896 cm³) a na tomto základe vznikla paleta výkonovo rôznych motorov.

Najslabšia a najcivilnejšia verzia bola z roku 1998, motor 1.9 SDI. Bol to klasický atmosféricky plnený radový štvorvalec s osemventilovou technikou. Dodával výkon 50 kW a disponoval krútiacim momentom 133 Nm pri 2200 ot./min. Pracoval v kombinácii s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Kombinovaná spotreba bola 5,1 l/100 km a s plnou 55 l nádržou vedel tento „dizláčik“ prejsť až 1078 km. Maximálna rýchlosť bola 160 km/h a akcelerácia z 0 na 100 km bola zvládnutá za 17,2 sekúnd. Model s týmto motorom sa dodával na pneumatikách rozmeru 175/80 R14. Nebol to žiaden pretekár, ale úsporný a spoľahlivý tahúň.



Od roku 1997 bol v ponuke prepĺňaný TDI motor s medzichladičom turbodúchadla. Mal výkon 66 kW a krútiaci moment 210 Nm pri 1900 ot./min. Spolupracoval s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou a model dosahoval rýchlosť 180 km/h, z 0 na 100 km/h akceleroval za 12,4 sekundy. Spotreba klesla na 4,9 l/100 km a tak vozidlo s týmto motorom dokázalo prejsť neveriteľných 1122 km na jedno natankovanie. Rozmer pneumatík sa zmenil na 195/65 R15. V tom istom roku paletu motorov rozšíril motor TDI s výkonom 81 kW a krútiacim momentom 235 Nm pri 1900 ot./min. Motor mal tú istú spotrebu aj dojazd ako 66-kilowattová verzia, len sa mierne zmenila dynamika vozidla. Maximálna rýchlosť stúpila na 193 km/h a akcelerácia na 100 km/h sa dala dosiahnuť za 10,6 sekúnd. Pneumatiky sú totožné s 66 kW verzou.

V roku 1999 pribudol motor TDI s výkonom 85 kW a krútiacim momentom 285 Nm pri 1900 ot./min. Bol spriahnutý so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Spotreba nafty bola 5,1 l/100 km, dynamika sa zmenila nepatrne k lepšiemu. Maximálna rýchlosť stúpila na 195 km/h a akcelerácia z 0 na 100 km/h klesla na 10,3 s. Autá s týmto motorom mali pneumatiky rozmeru 205/55 R16.

V roku 2000 Volkswagen pre Golf poskytol aj nadupané TDI s výkonom 110 kW a krútiacim momentom 320 Nm pri 1900 ot./min. Motor bol spriahnutý so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Priemerná spotreba bola 5,3 l/100 km. Maximálna rýchlosť s touto pohonnou jednotkou bola 216 km/h a akcelerácia 8,6 s z 0

na 100 km/h. Tá istá pohonná sústava sa montovala aj do „štvorkoliek“ 4Motion. Jediná podstatná zmena bola, že priemerná spotreba stúpila na 6,2 l/100 km, čo výrobca riešil väčšou nádržou s objemom 62 l. Modifikácie s pohonom všetkých kolies mali menší batožinový priestor, a to 245 litrov namiesto pôvodných 330 litrov. Pneumatiky mali „prednokolky“ aj „štvorkolky“ rovnakého rozmeru 195/65 R15. Posledná verzia vznetového motora pre Golf IV bola z roku 2001. Motor TDI disponoval výkonom 96 kW a krútiacim momentom 310 Nm pri 1900 ot./min. Bol opäť spriahnutý so 6-stupňovým „manuálom“. Spotreba klesla na 5,2 l/100 km a dynamika sa zmenila naozaj nepatrne. Maximálna rýchlosť na 205 km/h a akcelerácia z 0 na 100 km/h na 9,6 s. [1]

Toto bol stručný „výpočet“ zážihových aj vznetových motorov pre Golf IV. Väčšina z nich si našla miesto aj v kombíkoch.



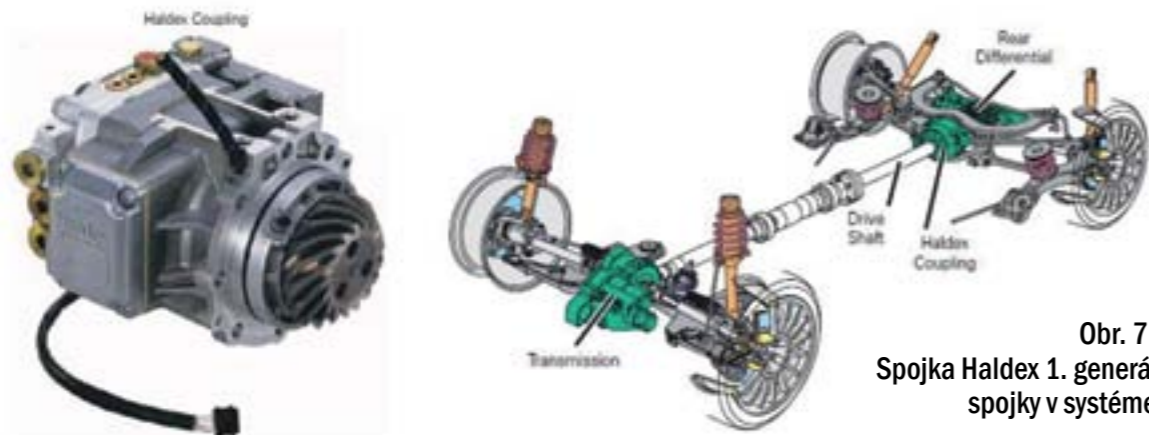
◀▲Obr. 6 VW Golf IV. GTI

4MOTION

Ako už bolo spomenuté, štvorkovým radom chcel Volkswagen typ Golf posunúť ďalej čo do kvality aj komfortu. Okrem už spomínanej podvozokovej plošiny z Audi A3, výkonnejšie modely mali veľa spoločných prvkov pohonov a podvozku z AUDI TT, resp. AUDI A3. Do pohonu všetkých kolies si našlo cestu riešenie s elektro hydraulickou medzinápravovou spojku Haldex (Obr. 7), ktorá pri preklze predných kolies na pokyn elektroniky pripája pohon zadnej nápravy. K pripájaniu pohonu zadnej nápravy dochádzalo pri zmenšenej trakcii predných kolies. Pri dobrej adhézii smerovalo 95 % výkonu na kolesá prednej nápravy a 5 % na zadnú nápravu. Podľa trakčných podmienok vedela spojka Haldex rozdeliť výkon v pomere 50 % na prednú a 50 % na zadnú nápravu. Toto riešenie sa objavilo po prvýkrát v Audi TT, Audi S3 a VW Golf 4 (Obr. 7). [4]

VW GOLF IV. GTI

Modely GTI sa v štvorkovom rade medzi zákazníkmi veľmi neuchytili. Ani dizajnovými prvkami ani jazdnými vlastnosťami. Bol to prvý a jediný Golf GTI, ktorý nemal červený pásik na maske chladiča. Oproti predošlým generáciám GTI to bolo nevyrazné vozidlo. Každopádne, v čase 4. generácie GTI oslavovalo 25 výročie, pretože prvý GTI sa na trhu objavilo v roku 1976. Edícia 25th Anniversary sa snažila „nevýrazné“ GTI ozvláštniť rôznymi doplnkami. Bola dostupná v troch farebných variantoch laku: Tornado Red, Reflex Silver & Diamond Black. Výročná edícia bola vybavená 18" diskami BBS, perforovaným koženým volantom, koženým poťahom hlavice preradovacej páky prevodovky a páky ručnej brzdy, bezpečnostnými pásmi s červeným zvýraznením, červeno-čiernymi sedadlami Recaro Speed, novým spoilerom, novými bočnými prahmi, väčšími kotúčmi brzd, červenými brzdovými strmeňmi, zníženým podvozkom a tvrdším odpružením a obložením interiéru z brúseného hliníka. Výročná edícia bola výhradne trojverová. [3]



Obr. 7
Spojka Haldex 1. generácie a umiestnenie spojky v systéme 4Motion



VW R32

O rok po GTI predstavili VW Golf R32. Dizajnov „nabublali“ predný nárazník a zväčšili v ňom vstupy vzduchu. Zadný nárazník tiež zmenil dizajn a našli si v ňom miesto 2 otvory na chrómované koncovky výfuku. Vozidlo dostalo znížené športové prahy a posadené bolo na 18" športové kolesá. Podvozok bol znížený o 20 mm. Vyladené boli aj nápravy, doplnené o tuhý priečny stabilizátor vpredu aj vzadu, modifikované boli aj tlmiče a pruženie. Zadná náprava bola viacprvková „Multilink“. Keďže výkon bolo treba aj ubrzdiť, R32 dostala dopredu ventilované kotúče s priemerom 334 mm a dozadu tiež ventilované, s priemerom 256 mm. Na 18" diskoch kolies boli pneumatiky rozmeru 225/40 R18.

Vidlicový motor s výkonom 177 kW mal riešenie VR, kedy piesty zvierajú uhol 15° a tak oba rady valcov prikrýva jedna hlava, čím sa šetrí priestor a hmotnosť. Po klasickej 6-stupňovej prevodovke s ručným ovládaním sa do R32 dostala aj 6-stupňová dvojspojková prevodovka DSG. Dokonca DSG riešenie malo lepšiu dynamiku ako „manuál“. No a R32 malo štandardne pohon 4Motion s medzinápravovou spojkou Haldex.

V interiéri bolo možné pozorovať tiež malé zmeny. Zmenená bola grafika „budíkov“, pribudlo trocha chrómovania okolo rádia a ovládania „klímy“, opierka ruky a priťahovač dverí dostali tiež chrómovaný obklad. Vedľa rádia pribudol držiak na „Nokiu“. Na stredovej konzole si našiel miesto volič DSG prevodovky, na podlahe ubudol pedál spojky a pribudla chrómovaná opierka na ľavú nohu. Pod volantom sa objavili dve páčky ručného preradenia DSG. Volant dostal „emblem“ s písmenom R. A aby posádka pri dynamickej jazde nevypadla zo sedadiel, R-ko dostalo anatomické sedadlá s bočným vedením a „vyšivávaným“ R. (Obr. 10) [10]



◀▼ Obr. 8 VW Golf R32



Obr. 9
Motor VW Golf IV R32 3,2 VR6



Obr. 10
Interiér VW Golf IV. R32

VW GOLF IV. VARIANT (1999 – 2006)

Volkswagen Golf IV. Variant (Obr. 11) bol predstavený v apríli 1999. V decembri 2006 bola jeho výroba ukončená. Objem batožinového priestoru mal 460 litrov. Oproti predchádzajúcej trojkovej verzii sa zväčšila plocha tretích bočných skiel aj skla zadného výklopného veka. Taktiež zadné svetlá sa zväčšili a zmenili dizajn. Na streche nechýbali pozdĺžne strešné lyžiny. Z veka zadných dverí zmizla oproti hatchbacku kľučka otvárania veka, ktorá bola nahradená výklopným znakom VW.



Obr. 11 VW Golf Variant

VW GOLF CABRIO

Verzia kabriolet nevychádzala zo štvrtej generácie VW Golf, išlo len o „faceliftový“ variant Golfu 3 Cabrio (Obr. 12). Model dostal novú prednú masku so svetlami a pozmenenú zadnú kapotu s povestnou kľučkou. Zadné svetlá ostali z Golfu 3.



Obr. 12 VW Golf Cabrio

VW BORA - VW BORA VARIANT (1998-2005)

Volkswagen Bora (Obr. 13) je sedan odvodnený z VW Golfu 4. generácie. Je to v podstate štvrtá generácia Volkswagenu Jetta a nástupca Volkswagenu Vento. Bora sa prvýkrát vyrábala aj vo vyhotovení Combi tzv. Bora Variant. V podstate to bol VW Golf 4. generácie s prednou maskou zo sedanu Bora.



Obr. 13 VW Bora

ZÁVER

Golf 4. generácie mal za úlohu posunúť sa nie len rozmerovo ale aj kvalitatívne vyššie. V bežných vybaveniach so slabšími výkonmi motorov sa to podarilo. Sklamali však verie GTI, ktoré boli vzhľadovo nevýrazné a podvozok zaostával za výkonom motorov. Tento „nedostatok“ mal odstrániť modelový rad R32. Prvýkrát bola vo VW použitá táto „R-ková modifikácia“ a tak vznikol športový Golf 4 „bez výhrad“. Štvorkový rad bol prvý, ktorý na sklonku výroby použil v Golfe xenónové reflektory, bol vybavený snímačom dažďa a výrobca poskytoval 12-ročnú antikoroziu záruku. Každopádne si VW Golf IV. našiel svojich priaznivcov v radoch majiteľov.

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

Literatúra:

- [1] ultimateSPECS, VW Golf 4 models, Volkswagen Golf 4 Specs, <<https://www.ultimatespecs.com/car-specs/Volkswagen/M526/Golf-4>>
- [2] Auto&Design, Volkswagen Golf gti, The design of the eight generations, <<https://autodesigndesignmagazine.com/en/2020/05/volkswagen-golf-gti-the-design-of-the-eight-generations/>>
- [3] RoadLife, Volkswagen Golf – Zrodienie legendy (druhá časť), <<https://www.roadlife.sk/rs/auto-moto/classic/volkswagen-golf-iii-golf-iv-golf-a59-gti-vr6-r32-zrodienie-legendy-druha-cast-C1403.html>>
- [4] TOPSpeed.sk, Medzinápravová spojka Haldex – ako to celé funguje?, <<https://www.topspeed.sk/poradna/medzinapravo-va-spojka-haldex-ako-to-cele-funguje-/6714>>
- [5] AutoBild, Pápežov VW Golf na predaj cez e-Bay, <<https://autobild.pluska.sk/novinky/papezov-vw-golf-predaj-cez-e-bay>>
- [6] SPIEGEL Netzwelt, Ratzingers Golf brachte knapp 190.000 Euro, <<https://www.spiegel.de/netzwelt/web/online-auktion-ratzingers-golf-brachte-knapp-190-000-euro-a-354745.html>>
- [7] Wikipedia, VW Golf IV., <https://en.wikipedia.org/wiki/Volkswagen_Golf_Mk4>
- [8] Motortrend.com, <<https://www.motortrend.com/news/volkswagen-golf-photo-history-tracking-its-evolution-from-mk-1-to-mk-8?galleryimageid=c0250ef4-9a25-44a1-998e-161bedc7bb8&test=control>>
- [9] AllCarLeasing, THE HISTORY OF THE VOLKSWAGEN GOLF, <<https://www.allcarleasing.co.uk/blog/history-of-the-volkswagen-golf/>>
- [10] Dominicars.sk, Preto je Golf R32 mk4 jedným z najlegendárnejších Volkswagenu všetkých čias?, <<https://dominicans.sk/preco-je-golf-r32-mk4-jednym-z-najlegendarnejších-volkswagenov-všetkyh-čas/>>

Mercedes - Benz 170 (W15)

Najvýznamnejší typ skonštruovaný Hansom Nibelom po nástupe na uvoľnené miesto technického riaditeľa v spoločnosti Daimler-Benz AG po Ferdinandovi Porschem.



Štvordverová limuzína bola v ponuke od začiatku výroby

Na začiatku tridsiatych rokov predaj nových áut klesal z mesiaca na mesiac. Viac ako šesť miliónov nezamestnaných, množstvo krachujúcich podnikov a bánk bolo dôsledkom najväčšej hospodárskej krízy, akú svet dovtedy zažil. Recesiou boli zasiahnuté všetky vrstvy obyvateľov, vrátane strednej triedy, ktorá najväčšou mierou prispievala k motorizácii krajín.

Na základe toho automobilky predvídali, že autá s motormi do dvoch litrov budú obchodne úspešnejšie. Takto rozmýšľali v roku 1929 i ľudia v Untertürkheim nad projektom malého Mercedesu. Pod vedením Hansa Nibela a Maxa Wagnera vzniklo moderné 1,7 litrové vozidlo, ktoré predstavili verejnosti na parížskom autosalóne na jeseň roku 1931 ako Typ 170.

Motor 170-ky bol rozhodne na technologickej úrovni svojej doby, avšak koncepcia neprinesla nič nové. Vzhľadom na hladký chod, podobne ako mal Opel 1,8 l, voľba padla na radový šesťvalec.

Šesťvalecový radový motor zdvihového objemu 1692 cm³ mal výkon 32 koní (23,5 kW) pri otáčkach 3200 za minútu. Motor mal dostatočnú rezervu, ktorú tak či tak celkom nevyužil. Prioritou výrobcu bol hladký chod motora, nie výkon. Nízko položený podvozok s výrazným zaoblením karosérie nad zadnou nápravou prispieval k stabilite vozidla. Pozdĺžne časti rámu boli z lisovanej ocele v U-profile so siedmimi priečnymi ramenami. Ich výška bola prispôbená umiestneniu šikmo uložených prevodovky. Vozidlo malo trojstupňovú ručne ovládanú prevodovku s jedným stupňom do rýchla, tzv. rýchlobežkou. Spotreba 11 litrov na 100 kilometrov bola na tie časy primeraná.

Samotný podvozok mal hmotnosť 750 kilogramov, kompletne vozidlo v závislosti od typu karosérie malo hmotnosť medzi 1050 a 1200 kg. V lete roku 1933 bol rám ešte odľahčený bez toho, aby auto stratilo svoju stabilitu. Zosilnilo sa stredné priečne rameno a odstránila sa priečna výstuž nad zadným oblúkom



Do roku 1934 nebol „kufor“ súčasťou karosérie



Najkrajšou, ale i najdrahšou karosárskou verziou bol sportroadster. Ten stál v roku 1932 5500 RM

podvozka ako aj pod šikmo umiestnenou prevodovkou. Najpokrokovjšou časťou bolo nepochybne nezávislé zavesenie kolies. Táto nová koncepcia vyvolala medzi odborníkmi na autosalóne v Paríži mimoriadny ohlas. Paradoxne tu debutovalo ešte jedno auto s nezávislým predným zavesením. Išlo o Peugeot 201 C, ktorého systém bol o niečo jednoduchší. Mercedes - Benz typ 170 mal zadnú nápravu kyvadlovú. Tento systém osobné vozidlá Daimler - Benz používali so všetkými svojimi plusmi a mínusmi takmer ďalších 25 rokov. Princíp kyvadlovej nápravy nebol nový. Už v 20-rokoch bol rakúsky Steyr XII, známy aj ako Hansa Matador, vybavený pomocnou priečnou pružinou. Mercedes - Benz sa pustil inou cestou. Telo diferenciálu z ľahkej zliatiny bolo na dvoch predposledných priečných ramenách uložené na gumách v štyroch bodoch. Obe polnápravy boli chránené pred prachom a nečistotami v pevných obaloch a boli odpružené dvoma vinutými pružinami.

Ani konštrukcia zavesenia predných kolies nebola žiadne novum. Medzi nemeckými autami mal niečo podobné Rohr 8, alebo malé BMW 3/15 hp Typ DA4. Pri 170-ke použili nasledovné riešenie: predné kolesá boli na dvoch priečných pružinách a mohli tak nezávisle od druhej pružiť bez toho, aby sa chvenie prenášalo do karosérie.

Ďalším plusom boli hydraulické brzdy. Zatiaľ čo ostatné nemecké značky ako Adler, Audi, Stoewer a Wanderer mali už niekoľkoročné skúsenosti s hydraulickými brzdami, Daimler Benz spočiatku stále váhal s ich použitím. Skôr ako sa dostali do sériovej výbavy vozidla vykonalo sa veľké množstvo skúšok. Nakoniec sa brzdy zn. ATE-Lockheed v praxi v 170-ke ukázali ako najúčinnnejšie. Oneskorený nástup tohto brzdového systému v nemeckých osobných vozidlách sa v roku 1932 ukázal nakoniec ako výhoda. Brzdná dráha 14 metrov pri rýchlosti 70 km/h bolo vtedy niečo mimoriadne. Pritom vozidlo aj pri prudkom

brzdení ostalo vo svojej stope. Počas piatich rokov, keď bola 170-ka vo výrobe, nedošlo k najmenej technickej modifikácii, čo taktiež možno považovať za dôkaz vyspelej koncepcie. Nie je preto prekvapením, že aj tlač sa po testoch vyjadrila o aute ako o prvotriednom. Stredobodom pozornosti boli vynikajúce jazdné vlastnosti, dobré zrýchlenie, trakcia a stabilita vozidla aj na nekvalitnejších vozovkách. K tomu všetkému bola jazda pohodlná a Mercedes - Benz 170 s veľkou priemernou cestovnou rýchlosťou prekonával i oveľa silnejšie automobily. Podvozok bol jednoznačne „rýchlejší“ ako motor, napriek tomu s výkonom auta boli vodiči spokojní. Maximálna rýchlosť 90 km/h a zrýchlenie z 10 na 60 km/h za 19 sekúnd boli primerané.

V prvom roku bola v ponuke štvordverová limuzína a kabriolet. Obidva varianty boli najprv len s oddeleným „kufrom“ pre batožinu. Od roku 1935 bol batožinový priestor harmonicky včlenený do karosérie. Neskôr prišli na trh aj iné karosárske variácie. Mercedes - Benz typ 170 nechcel byť žiadnym ľudovým vozidlom, ale cenovo prístupným autom pre nie príliš bohatých, ale nie pre rozmaznaných ľudí. Pôvodne sa uvažovalo o predajnej cene 4540 mariek, ale nakoniec uvádzacia cena limuzíny bola 4400 mariek. Najlacnejším modelom bol sedan s oddeleným „kufrom“ na batožinu, ktorý sa dal kúpiť v roku 1934 za 4150 mariek. Naopak, najdrahším za 7000 mariek bol kabriolet A. K tomu človek dostal dielenské spracovanie, životnosť a komfort typický pre Mercedes. Pridanou hodnotou bola bohatá sériová výbava ako napríklad stropné svetlo osvetľujúce interiér, zapalovač cigariet, sťahovacia roletka na zadnom okne či veľúrovňové koberce. S typom Mercedes - Benz typ 170 sa Daimler - Benz podarilo čiastočne prekonať krízu a súčasne úspešne rozšíril svoju klientelu. Okrem toho sa v roku 1933 v automobilke zväčšil počet zamestnancov o 5000 osôb na celkovo 25 000 pracovníkov a čistý zisk dosiahol hodnotu 2,5 milióna mariek.



Obchodníkom bol nový automobil predstavený v roku 1931



Schwarzenbergov Benz

V novembri minulého roka zomrel vo veku 85 rokov Karel Schwarzenberg, bývalý minister zahraničných vecí Českej republiky. Pri tejto príležitosti som si spomenul na vozidlo, ktoré je vystavené v Národnom technickom múzeu a v popise je okrem iného uvedené, že patrilo Schwarzbergovcom.

V roku 1914 si Karol V. zo Schwarzenbergu urobil radosť a k svojim 28. narodeninám si kúpil nový automobil. U Karla Benza v Manheime si objednal len podvozok modelu 16/40 PS. Podvozok bol osadený štvorvalcovým agregátom typu SV s výkonom 40 koní (29,4 kW) a jeho cestovná rýchlosť bola 80 km/h. Peknú otvorenú karosériu vyrobila domáca plzenská karosáreň Brožík. Knieža si auta moc neužil. O pár mesiacov neskôr v Sarajeve zastreli následníka trónu a knieža musel na-

rukovať do vojny proti Srbsku. Narukoval i so svojim Benzom. Mladé knieža sa na srbskom fronte nakazil úplavicou a na jej následky 6. septembra v srbskom Vukovare zomrel.

Po jeho smrti sa automobil spolu s jeho vecami vrátili na domovský zámok Orlík, kde ho rodina uchovávala až do nástupu komunistov k moci. Benz, ktorý bol štátom zabavený spolu s ostatným majetkom, bol odovzdaný do pražského technického múzea.

Po roku 1990 orlický majetok reštituoval vnuk pôvodného majiteľa Benzu, bývalý český minister zahraničných vecí Karel Schwarzenberg. A hoci mal na automobil nárok, rozhodol sa ho ponechať v NTM, navyše finančne prispel na jeho renováciu. Dnes vozidlo Benz 16/40PS s karosériou phaeton karosárne Brožík možno obdivovať v Dopravnej hale NTM v Prahe.

Kde sa vzal názov TATRA

Nepochybujem o tom, že majitelia tatier to vedia. Ale je aj ostatnej motoristickej verejnosti známe, odkiaľ pochádza názov vozidiel Tatra, ktoré sa vyrábajú v meste Kopřivnice na Morave? Podľa dochovaných informácií niekedy v zime, s najväčšou pravdepodobnosťou v roku 1920, skúšali jeden zo svojich typov automobilov z Ko-



přivnice vo Vysokých Tatrách, a to v náročných horských podmienkach. V snehu a blate úspešne predbiehali povozy i sane ťahané koňmi a tým udivili miestnych horalov. Obdiv horali komentovali slovami chvály a vraj medzi iným zaznelo i:

To by bolo niečo pre naše Tatry. Údajte táto veta sa stala inšpiráciou pre označenie áut. A od tej doby kopřivnické automobily nesú meno Tatra ako výraz schopnosti prekonávať mnohé prekážky. Napis Tatra bol prvýkrát napísaný na dverách špeciálneho typu TL na zvoz dreva. Pôvodné vozidlá z Kopřivnice mali označenie NW ako dedičstvo z obdobia Rakúsko-uhorskej monarchie, kedy sa výrobca volal Nesselsdorfer Wagenbau, čo v preklade z nemčiny znamená Kopřivnická vagónka, ktorá pôvodne vyrábala kočiare a železničné vagóny.

VILÉM KREIBICH

Nebol len maliar parných lokomotív. Kreslil aj autá, najmä škodovky

Šiesteho januára tohto roku uplynulo 140 rokov od narodenia akademického maliara Viléma Kreibicha. Akademický maliar a dizajnér Vilém Kreibich sa narodil v obci Zdice, okres Beroun. Jeho otec ako strojný vodca na železnici zakotvil práve v Zdiciach. Tu sa 6. januára 1884 narodil Vilém. Po ukončení obcej školy Vilém odišiel do Prahy na akadémiu výtvarných umení. Štúdium absolvoval v triede prof. Hanuša Schwaigra, ktorý bol v tom čase považovaný za najlepšieho. Akadémii Kreibich opustil v roku 1907.

Kreibich maloval postavy, portréty, ale najradšej zobrazoval industriálne motívy. Pri malbách lokomotív sa určite prejavil vplyv otcovej profesie a prostredia, v ktorom Kreibich vyrastal. Zdice v tej dobe boli významnou železničnou križovatkou. Dokladajú to napríklad obrazy Brnenský rýchlik, Nočný rýchlik z Viedne, Horská rýchliková lokomotíva radu 486.0, Albatros a pod.

Kreibichovu umeleckú tvorbu svojím spôsobom ovplyvnila i práca v Škodových závodoch.

V dvadsiatych a tridsiatych rokoch minulého storočia sa podieľal na tvorbe reklám, najmä automobilov Škoda. Jeho zaujímavé ilustrácie nachádzame v brožúrke o vozidle Škoda – Hispano Suiza. Imidž auta umocňuje viazaný prospekt vytlačený na kvalitnom papieri so slepotlačou značky Škoda. Každú kresbu chránil jemný hodvábný papier.

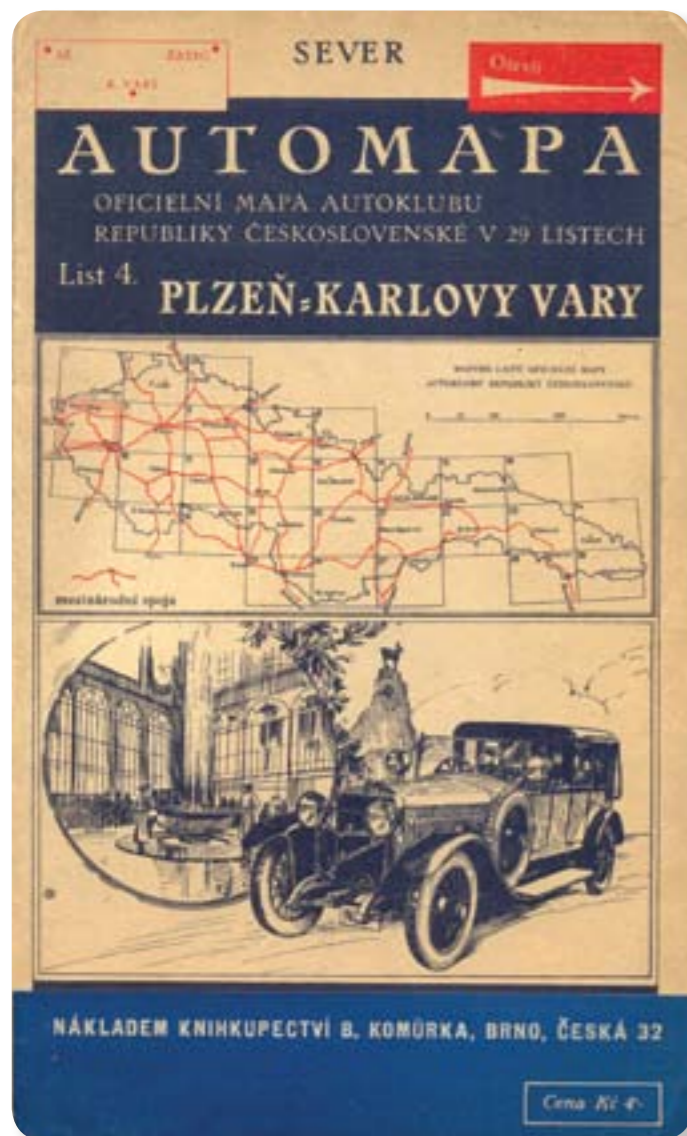


AKCIOVÁ SPOLEČNOST DRIFE
ŠKODOVY ZÁVODY V PLZNI
GENERÁLNÍ A OBCHODNÍ ŘÍDITELSTVÍ
V PRAZE



Auto Škoda - Hispano Suiza nachádzame i na Kreibichovej maľbe reprodukovanej v časopise venovanom Medzinárodnej výstave automobilov, konanej v Prahe v roku 1930. Luxusná limuzína pravdepodobne s karosériou brougham stojí pred Staromestskou vežou v Prahe v smere na Karlov most. Podľa dobových fotografií z inej literatúry by mohlo ísť o Škodu Hispano Suiza, ktorá bola vyrobená pre Eugena Schneidera, významného akcionára koncernu Škoda.

Ten istý model nachádzame i na titulnej strane automapy. Sériu automáp, zobrazujúcu jednotlivé kraje bývalého Československa vydal koncom 30. rokov Autoklub republiky Československej. Takmer na všetkých titulných stranách sú perokresby automobilov Škoda.



Len nedávno sa na aukcii objavil obraz žltého automobilu s vodičkou za volantom. Rovnaký obraz bol použitý i na reklamnom plagáte Škoda. Viditeľná figurka na chladiči jednoznačne hovorí, že ide o automobil Škoda. Podľa niektorých detailov môže ísť o typ Škoda 110, ktorý bol v tom čase obchodne najúspešnejším typom.

V súkromných zbierkach sa nachádza niekoľko obrazov s automobilovou tematikou. Keďže nie vždy je na obraze uvedený aj rok, môžeme podľa tvarov karosérie určiť približné obdobie vzniku obrazu. Takmer vo všetkých známych prípadoch ide o obdobie tesne po skončení jeho pražského štúdia na akadémii výtvarných umení. Na obrazoch Nedelný závod, Preteky Praha Jílovište, Preteky, Krajina s automobilom či Jazda v automobile je cítiť ešte silný vplyv secesie.

V roku 1928 Kreibich nastúpil do konštrukčného oddelenia ministerstva železníc, kde sa podieľal na plánoch nových parných lokomotív. Na začiatku 30. rokov sa tak podarilo zrealizovať pri rýchlikovej horskej lokomotive radu 486.0 typickú

farebnú kombináciu predvojnových rýchlikových lokomotív ČSD – tmavozelená lokomotíva s červenými kolesami a mosadznými pásmi na kotle. Dizajnérske práce Viléma Kreibicha dosiahli vrchol v povojnových rokoch. Presadil na tú dobu nevídané riešenie: najprv navrhol vonkajší vzhľad lokomotívy radu 498.0 a až potom dostali konštruktéri Škodových závodov za úlohu tento návrh zrealizovať. Dovtedy bol postup opačný. Farebná kombinácia povojnových lokomotív sa zmenila – čer-



vené kolesa ostali, ale zelenú nahradila modrá. V dôsledku povojnových politických zmien sa už nepodarilo zrealizovať návrh parnej lokomotívy podľa Kreibicha. Nezrealizoval sa ani celý rad jeho ďalších štúdií. Akademický maliar Vilém Kreibich zomrel v Prahe vo veku 71 rokov a je pochovaný na cintoríne na Malvazinkách v Prahe.

Ekonomika



SCANIA SUPER V NAJVÝHODNEJŠEJ EMISNEJ TRIEDE

Od začiatku decembra 2023 prechádza Nemecko na nový systém výpočtu mýtnych poplatkov, ktorý sa odvíja od emisií CO₂. Pohonná sústava Scania Super si vďaka dôrazu na efektívnosť a spotrebu paliva, ktorá je v porovnaní s predchodcami menšia o 8 percent, pripisuje ďalšiu výhodu. V najobvyklejších konfiguráciách pre diaľkovú prepravu sa s prehľadom držia v najlepšej emisnej triede určenej pre vozidlá so vznetovým motorom. Prevádzkovateľ vďaka tomu môže podľa veľkosti flotily a ročného nájazdu ušetriť tisíce eur.

„Keď sme na trh uvádzali novú pohonnú sústavu Scania Super, bola jasným benefitom o osem percent menšia spotreba paliva, teraz sa pridáva ďalšia: o 4,6 % menšie sadzby nemeckého mýta v porovnaní so staršími vozidlami,“ hovorí obchodný riaditeľ Scania CER Marian Mráz.

Mýtné sadzby sa v Nemecku po novom stanovujú podľa typu vozidla a emisií kyslíčnanu uhličitého prepočítaného na jednotku dopravného výkonu, tonokilometer. Vychádza sa pritom z údajov v dokumentácii k vozidlu, na základe ktorých sa mu priradí jedna z piatich emisných tried. Dve najvyššie (4 a 5) sú určené pre čisto elektrické alebo hybridné vozidlá.

„Z našej skúsenosti vyplýva, že tieto merné emisie pre väčšinu konfigurácií Scania Super, vrátane tých najobľúbenejších

pre diaľkovú dopravu, vychádzajú tak, že vozidlá Scania Super spadajú do emisnej triedy 3. To je tá pre najefektívnejšie vozidlá so vznetovým motorom,“ vysvetľuje Marian Mráz.

Pre porovnanie: vozidlo zaradené do emisnej najhoršej triedy 1 platí podľa sadzobníka (stav ku 4. 12. 2023) za kilometer jazdy po diaľniciach v Nemecku 0,348 €, ak by bolo v triede tri, zaplatí 0,332 €/km. Pri jednom automobile, ktorý ročne najazdí po Nemecku 50 000 km, to môže znamenať úsporu vo výške 4800 € počas šiestich rokov prevádzky.

Medzi konfigurácie Scania Super patriace do triedy 3 patria napríklad dvojnápravové ťahače s motormi s výkonom 338 alebo 377 kW a spacími kabínami radov R a S. Rovnako tak to ale platí aj pre trojnápravový podvozok 6x2 určený typicky pre tandemové súpravy. Dôležité je však nezabudnúť na pneumatiky s malým valivým odporom a na aerodynamické prvky, akými sú bočné zábrany. „Výhodou pre našich zákazníkov je to, že im zaradenie do emisnej triedy oznámi s veľkou istotou už predajca pri konfigurácii vozidla,“ dodáva Marian Mráz.

Emisie CO₂ sa budú v dohľadnej dobe prepisovať do výšky prevádzkových nákladov čoraz väčšou mierou. Od ich výšky sa totiž budú odvíjať mýtné systémy aj v ďalších európskych krajinách.

-sa-

SILA UNIFORMY, ŠANTENIE MÓDY...

V KATALÓGU NA POHLADANIE: **PREISER** / **Elastolin**

Stará múdrosť tvrdí, že mužská uniforma je najúžasnejší kus pánskej módy odjakživa: natihni ju na strašiaka v maku, a okolojúci muži ho budú zdraviti! A ženy? Ak majú doma malú princeznú, začnú konšpirovať... budúce svokry. On či ona - ak má charakter, citlivosť, láskavosť, snáď to spolu vydržia... I keď on stále len modeluje, či zbiera najfajnovšie figúrky ľudí i zvierat, kým ona stále - frfle...

Indiánsky náčelník trénujúci fajčenie z fajky mieru



2x klasika (originál PREISER) v najpopulárnejšej M 1:87/H0

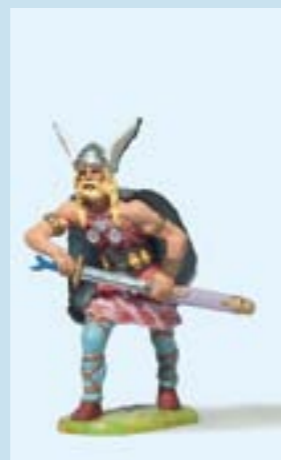
Aj v malej mierke ich spoznáme: c. & k. cisárovná Sisi... s jej známym okruhom figúrok - vtedy...

Kam ich vedie?

V lepšom prípade na predraženú spoločenskú mierovú šou - na otrčanie sa, v horšom... radšej sa ani nepýtajte kam zas...!

tohto katalógu sme nefotili - nahradili sme ju 4 obrázkami originálnych figúrok na nej - sólo. Sú na našom prvom Obr. 1 (a až d) - aby sa dal v bohatej ponuke kníhkupectiev spoznať hneď. Krátky text pri každom obrázku dopovie viac, ako priveľa slov tých, ktorí by mali dnes radšej už, konečne slušnejšie, mlčať... A propos, Elastolin: tieto figúrky na hranie pre deti sa pôvodne vyrábali z „masy“ - zmesi pilín, kaolínovej hliny, lepidla a drôtov... Dnes za ich jediný historický kus dobre zachovanej figúrky z „Masse“ možno získať škatuľu dnešných, dokonalejších - z plastu. Nuž, až taká je sila zberateľskej vášne... Nový katalóg Elastolin/PREISER sa na trhu objavil pri 110. jubileu tejto starej, slávnej hračkárskej spoločnosti a značky, orientovanej dnes už hlavne na zberateľov - aj pre toto môže byť trvalou kultúrnou hodnotou v každej rodinnej knižnici! História Elastolin začala v roku 1904, kedy Paul Christian Hausser kúpil svojim dvom synom, Ottovi a Maxovi, spoločnosť „Müller & Freyer - Hračkárstvo a veľkoobchod“ v Ludwigsburgu (D). V r. 1908 začala aj s distribúciou figúriek z „masy“ - produktov vtedajšej viedenskej spoločnosti Pfeifer. V r. 1910 bratia začali vyvíjať z „masy“ už vlastné figúrky... Po založení ich spoločnosti O. & M. Hausser (1912) aj vyrábali prvé mosadzné formy na ich dokonalejšiu výrobu. Aby v roku 1914 na veľtrhu v Lipsku (D) svet videl už ich vlastné figúrky - prevažne vojakov a zvierat. V roku 1915 (I. svetová vojna) Max Hausser zahynul vo Flandrách... V r. 1917 spoločnosť vedená bratom Ottom zamestnávala 1465 ľudí - z nich tisíc pracovalo doma. V tomto roku Otto H.

kúpil v Norimbergu aj podnik Hans Dorr, výrobcu plechových hračiek. Po I. svetovej vojne (1920) si Ottova spoločnosť prenajala Alte Zeughaus/Starú zbrojnicu a kasárne v Ludwigsburgu (D) - aj s vydavateľstvom patriacim k nim - fungovalo do roku 1935. Desiat rokov predtým (1925) Otto prevzal aj viedenskú spoločnosť E. Pfeifer s celou produkciou jej figúrok z „Masse“. V roku 1936 spoločnosť presídlila do Neustadtu pri Coburgu (D) kde sídli dodnes. Po II. svetovej vojne mala v Pegnitz (D) vlastný podnik na pomalovanie figúrok - najnáročnejšiu časť ich produkcie - o dva roky neskôr nahradili „Masse“ - plasty (polystyrén). Keď v roku 1983 tento svetoznámy výrobca veľkých plastových figúrok O. & M. Hausser ohlásil konkurz, časť jeho budovy s produkciou figúrok, ich ďalší vývoj, i časť zamestnancov prevzala spoločnosť PREISER. Jej katalógy obsahujú tradične najkrajšie fotografie diorám roky... Najnovšie svoju plejádu figúrok v pestrých dobových uniformách doplnila o sériu „Húni“... V aktuálnej ponuke má aj figúrky hudobníkov - v uniformách Bundeswehru. Zberateľsky zaujali najmä tie, ktoré držia detailne spodobnený hudobný nástroj - napríklad lesný roh. O ktoré historické série figúrok (nielen vojakov) značky Elastolin je záujem dnes? Nadalej o príťažlivé série domácich i divých zvierat, starých Rimanov, Galov, Húnov, lukostrelcov, Normanov, rytierov, lancknechtov (Landsknechte), Sólovo figuruje aj Friedrich II. Veľký z Pruska s jeho dvoma obľúbenými malými inteligentnými loveckými chrtíkmi. Séria Traperi (severoamerickí lovci kožušinových zvierat do pasčí v 19. storočí na voľnej



- 1)... pochodujúci rímsky vojak so signom jeho oddielu na žrdi (séria: Rimania),
- 2)...trubač na koni (séria: Lancknechti),
- 3)...bojovník tasiaci meč (séria: Galii),
- 4)... sediaci indiánsky náčelník s oštepom (séria: Indiáni)

Otázka, ktorý z katalógov európskej modelársko-zberateľskej branže (svetovo špičkovej - hlavne z D, UK/GB, F, I, DK) uplynulého roka 2023 bol podľa nás najkrajší, odpoveď je: ten, čo ohlasuje dnešný titulok! Hoci ide o 80-stranový separát z aktuálneho 200-stranového katalógu PREISER s figúrkami hlavne vojakov z rôznych krajín a historických epoch... Približuje nielen storočnú históriu slávnej značky Elastolin pôvodného výrobcu jeho figúrok ľudí i zvierat pôvodne na hranie sa pre deti - podniku O. & M. Hausser z Neustadtu pri Coburgu (D), ale aj veľa iného - o.i. rôzne diorámy. Ktorý čitateľ tejto, už 30-ročnej rubriky v najlepšom motoristickom časopise u nás by nevedel, že tradičné piliere európskeho - a de facto aj svetového hračkárskeho priemyslu - sú už roky štáty uvedené vyššie?

A, že modelárskou špičkou celosvetovo v oblasti figúrok je dodnes rodinná spoločnosť PREISER (D). Lebo ich dokáže vyrábať a ponúkať „ako ich živé predlohy“ v 19 mierkach - aby svojou veľkosťou pasovali ku všetkým modelársko-zberateľským zameraniam dnes! Od najväčšej v M 1:25 s figúrkami pre náročných zberateľov vysokých až 10 cm (Elastolin), po najmenšiu M 1:500! Keďže dnes sa pri mnohých obrázkoch v aktuálnych katalógoch tohto druhu objavuje upozornenie, že pre ten či onen skvelý skupinový obrázok platia aj autorské práva (koho nevieme), skonštatujme, že okrem vyobrazení týchto figúrok atraktivnosť nového katalógu zvyšujú práve diorámy s nimi - vydavatelia katalógov ich chápu ako sponzorovanie... seba. Takže sme neriskovali, a atraktívnu ilustráciu titulnej strany tvrdej väzby

PREISER/Elastolin:
Friedrich II. z Pruska so svojimi dvoma inteligentnými chrtíkmi. Viete, čo nám je na tomto kráľovi dávno in memoriam najsympatickejšie? Naučil domácich sadiť krumple, grule, švábku, zemiaky... bez ktorých by ani naše bryndzové halušky až tak nechutili!



Staroveký Rím vznikol v 8. storočí pred. n. l. ako mestský štát na mieste dnešného Ríma - na siedmich vrškoch. Ako rástol, postupne si podmanil celé Stredomorie, aj iné časti EÚ pevniny - vďaka svojim vojakom, ktoré potom všade vyberali dane - aby užívali doma patriciov (najbohatších), aj plebejcov (ich opak). Od 2. stor. p. n.l. žoldnier (pochádzali z najnižších vrstiev) - ale aj filozofov atď. 3 figúrky Elastolin sme si vybrali na ilustráciu: /rímsky konzul, /pochodujúci Riman s tubou, /rímsky magister s mečom na koni... Ak dodáme aspoň to, že v Ríme mali najprv kráľovstvo, potom republiku, neskôr cisárstvo - a že dnešné právo aj u nás pochádza odtiaľ... čo dodať?



Novinka: Hún na čiernom koni strieľajúci šípy (z najnovšej série: Húni), Nie je krava ako krava - takéto boli na juhu Slovenska... (séria: Domáce zvieratá), Domáci vták bez úžitku: hlava malá, no korunovaná, ešte menší mozog, chvost len na otrčanie sa (ego!), hlas: príšerné škrekoty - ako pred voľbami v krdlí hydiny... páv. Len vymaľovanie chvosta dalo poriadne zabráť! (zo série: Domáce zvieratá)





▲ Lancknechti boli bezzemkovia za feudalizmu (15. stor.). Dali sa najímať kýmkoľvek za mizerný žold... Boli spodinou vojska, a bezohľadní: šmajzli, na čo narazili – neraz sa o to hneď trhali medzi sebou... Co vysvetľuje aj pestrosť ich „uniformiem“ z vlastných zdrojov: jeden rukáv zelený, druhý červený, na hlave aj fialový chochol, hoci túto farbu smeli nosiť len patriciovia... veliteľia boli odedí podobne, no nebehali po svojich dvoch - do boja cválali koňmo... Tento vraj bol Georg von Frundsberg – odkiaľ jeho kôň? Bohvie...

■ Lancknecht s nabíjacou štangľou – uznajte: akoby prišiel rovno z módnjej prehliadky dnes!
 ■ ■ Generál Tilly – hlavný veliteľ lancknechtov...vtedy
 ■ ■ ■ A kde vzali bubon? Na tom nezáleží... Ale tá dôležitosť: bubnovať aj do a počas bitky - toľkým!



▲ Galii bolo rímske pomenovanie keltských kmeňov na území Galie - na území dnešného F, B, L, severného I a západného CH... Hoci v novom katalógu je len šesť figúrok Galov (jeden sa ocitol aj na titulnej strane katalógu), zachoval som sa ako kozička Etelka, ktorej zlý vlk pohrozil, že zožerie všetky jej neposlúšne kozliatka, keď mu otvorí dvere v jej neprítomnosti - ak mu hneď nezačne štrikovať sveter s nápisom BE LIVE!/OSTAN ŽIVÝ! Začala... - a my sme pridali ešte figúrku Gala s kopijou



▲ Už lancknechti strieľali z ťažkého dela! (So značkou Elastolin/PREISER sa ponúka ako hotový model v M 1:25)

nohe - hm...). Nechýbajú Indiáni, US-vojaci z čias občianskej vojny Sever proti Juhu (1861 – 1865), kovboji... Ani séria svetoznámych, hoci len vymyslených figúrok z kníh nemeckého spisovateľa Karla Mäya (1842 – 1912), ktorý osobne nikdy v Amerike nebol: Old Shatterhand, Winnetou, Sam Hawkens, Nšo-či... Väčšina stojí na vlastných dvoch na podstavcoch, niektoré sedia aj na koni! Už pri prvých dvoch (stojmo) je skvelá možnosť overiť si vysokú súčasnú modelovú vernosť figúrok Elastolin/PREISER – tí, ktorí videli hraný nemecký dobrodružný koprodukčný film Poklad na striebornom jazere z roku 1962 (aj keď jeho scenár sa značne líši od knihy K. Mäya) vidia, že živí herci, ktorí vo filme hrali – Old Shatterhand (ame-

▼ ◀ Rytieri v brnení bývali iná trieda! Na koni...
 ... aj na vlastných dvoch! Kto pochopí, ako takto - tu križiak - doputoval až tam, kde dodnes nie je pokoj?

▼ ▼ Zo série Kovboji:
 Šerif na koni, Šerif bez koňa (už s nohami do O)



Kovboj s lasom

Stojaci kovboj s dvoma revolvermi v rukách...

Indiáni sedlo nepotrebovali...
 ... Tento vie trafiť aj z koňa lukom a šípmi – občas, niekoho...

Vojak so zástavou US vládných vojsk (Sever) z občianskej vojny Sever proti Juhu (1861 – 1865, 600 000 mŕtvych).
 Hlavná príčina: zrušenie otroctva

Verte-neverte:
 Old Shatterhand na koni!
 (Žeby skôr, ako ho filmári stihli zašminkovať?)

Winnetou – náčelník Apačov.
 Aj on šantil v tom istom filme...
 (Pierre Brice, (F))

...tu už príviazaný na stépe smrťi...

Indiánsky totemový stĺp

rický filmový herec Lex Barker – dokázal zahrať aj Tarzana), Winnetou, náčelník Apačov (francúzsky herec Pierre Brice), či nezabudnuteľný Sam Hawkens (hral ho Ralf Wolker) sú im aj v mini formáte ozaj veľmi podobní! Je jasné, že im nevedia odolať nielen zberatelia... Dá sa s nimi aj hrať? A ako! Ak sa k nim dobudujú aj rôzne historicky atraktívne kulisy, účinok figúrok sa násobne zväčší! Keď sú pritom deti, rastie nielen potešenie z hry, ale (čo je obzvlášť dôležité!) aj rešpekt k rodičom a rodinná spolupatričnosť! Deti sa pritom dozvedia aj to, čo ich ani v škole na dejepise naučiť nestihnú... V ponuke PREISER sú aj iné veľké figúrky: napríklad tvorcovia západonemeckého hospodárskeho zázraku po II. svetovej vojne, páni K.A. a L.E. – na tých sa dodnes spomína len v dobrom, hoci boli politici... Tieto figúrky – prezidenta Konráda Adenauera (1949 – 1963) a prvého ministra hospodárstva BRD/SRN Ludwiga Erharda (1949 – 1963), PREISER ponúka nie v sérii M 1:25 Elastolin, lež v M 1:24. (Aj s americkým prezidentským párom Obamovcov, talianskym slávnostne „uchochleným“ karabinirom okolo roku 1985, nemeckým policajtom z roku 1900 a ďalšími... Čas letí, a my dodajme, že komu uniformy – aj historické – ležú na nervy, mal by sa radšej sústrediť rovno na nepomalované biele stavebnice Adama a Evy (PREISER) taktiež v tejto mierke! Má možnosť zlepšiť si dohromady muža či ženu bez oblečenia, so všetkým, čo k nim patrí... Aby nepôsobili stuhnuto, je v stavebniciach priložený aj rad „náhradných dielcov“ - hlavy (s rôznymi účesmi, rôzne natočené telá, rôzne zalomené končatiny: takže môžu stať, sedieť, ležať prirodzene, v rôznych polohách. Po zlepení dielcov ich stačí jemným „šmirglovým“ papierom obrúsiť, čím sa odstráni prípadné viditeľné spojenia – potom natrieť základnou nosnou farbou, a následne ich štetcom s jemnými chlpmi z jazveca a kvalitnými farbami „obliecť“. Podľa vlastného vkusu, či predlôh – aj z módnjej prehliadky... Oceniť v novom katalógu Elastolin/PREISER možno aj krátke, ľahko zrozumiteľné texty až v dvoch cudzích jazykoch vedľa seba – nemčine a angličtine. Čo v časoch, kedy aj u nás až toľkí po svojom demonštrujú verejne vlastnú kvázy-angličtinu (a kopy ostatným nezrozumiteľných skratiek) aj pobaví...

Keď už je reč o zberateľstve i hraní sa aj dospelých (dokonca s vojačkami...), nemožno nespomenúť aj slávneho dánskeho prozaika, dramatika, básnika a rozprávkara – Hansa Christina Andersena (1805 – 1875). Ten svoje prvé (dojemné, poučné a humorné!) rozprávky vydal už v roku 1835 – dohromady vyšlo 156 príbehov v deviatich zväzkoch. Vytlačené boli potom až v toľkých jazykoch, že sa už dávno stali kultúrnym dedičstvom celého sveta! Kto by nepoznal rozprávky Cisárove nové šaty, Statočný cinový vojačik, Snehová kráľovná, Dievčatko so zápalkami, Malá morská panna, Škaredé káčatko... atď? Ak ktosi taký je, mal by to napraviť vo vlastnom záujme čím prv! Inak ho ani Svätý Peter pri bráne nebeskej do neba nevpustí - len otočí palcom dole... A viete, že tento skvelý človek, H.CH.A. pochádzal z veľmi, veľmi chudobných rodinných pomerov? (V svojej autobiografickej knihe tvrdí, že sa narodil... fakt! - na mórach.) Nečudo, že neskôr bol samotár... hoci vždy vítaný i u najbohatších. Bol tiež cestovateľ! V roku 1841 prišiel aj do Bratislavy, a svoje pozitívne dojmy z vtedajšieho Prešporka si poznačil do denníka. Videl aj veľký požiar Devína... Síce nám to tu trvalo ako vždy dlho - ale na počesť jeho návštevy vtedy, sme v roku 2006 osadili na Hviezdoslavovom námestí nášho hlavného mesta aj jeho sochu s postavičkami z jeho rozprávok (dielo sochára T. Bárťfaya (1922 – 2015) – aby nášmu národnému básnikovi číslo jeden, P. O. Hviezdoslavovi, nebolo z dnešnej „kultúry“ doma i vo svete, smutno... Keďže už 1. 9. 2006 neznámy páchatel odlomil z nej škaredé káčatko (dodnes ho polícia nenašla: zlodēja, ani káčatko) – ostala len škoda za stotisíc korún... Smutné a úbohé... najmä ak vieme, že ešte predtým, aj v pristave dánskej Kodane, na morskej skale sediacej morskej panne zas iní vagabundi dokonca odpílili jej bronzovú hlavu... a neskôr sa tam opäť, podobne, „realizovali“ aj ďalší... Lebo tak to dopadne, ak ktosi nezažil už v útlom detstve dostatok lásky, nehy a porozumenia - ani od najbližších...

Treba vôbec dodávať, že aj preto, lebo nikto z nich sa s nimi nikdy nehral?



Pohnuté dejiny obce na vršku pod vrcholom Dúbravky

Všetko len to dobré v celom nastávajúcom roku 2024 vám prajem, priatelia Potuliek. Hlavne zdravie, nadejúc sa, že predvolebná rétorika novej koalície sa z prevažnej časti pretaví do reálneho života a že sa do nášho nádherného Slovenska neprenesie vojnové besnenie.

V novom roku v našich Potulkách budeme pokračovať v našej virtuálnej ceste „dolu“ Váhom a povieme si niečo o obci Plevník-Drienové, ktorá sa rozprestiera na ľavom brehu Váhu v južnej časti Bytčianskeho podolia v doline Drienovky. Pohorie, ktoré sa tiahne v katastrálnom území obce po jeho ľavej strane patrí do Súľovských vrchov, ktoré sú súčasťou Chránenej krajinskej oblasti Strážovské vrchy. Chotár má značné výškové rozdiely. Stred obce ma nadmorskú výšku 305 m, pri Váhu je to 290 m a na Malom Maníne 812 m. Po prvý raz sa obec spomína ako Plevnuk, Anno Domini 1354. Listina bola písaná v spojitosti s Považskobystrickým panstvom, ktorého centrom v stredoveku, podľa rôznych písomných údajov, bol Považský hrad už od 14. storočia až do konca 18. storočia. V roku 1354 končí aj ako majiteľ Považského hradu Alexander Hedeervári a jeho syn Mikuláš a hrad prechádza v priebehu ďalších 70 rokov do vlastníctva Pavla Ugalimihov. Na starodávnej ceste pozdĺž toku Váhu, ktorá od nepamäti bola v Uhorsku známa ako obchodná a samozrejme aj vojenská cesta, so smermi na Moravu a do Poľska, bola poloha vnikajúcej obce na vršku pod vrcholom Dúbravky veľmi výhodná. V rokoch 1348-1351 dolahla na Európu asi najzúrivejšia epidémia žľazového a pľúcneho moru, zvaného ako „Čierna smrť“. Všeobecne sa predpokladá, že názov „čierna smrť“ má pôvod v jednom výraznom príznaku ochorenia. Odumretím končekov prstov a ušných lalôčikov pre poruchu cievneho zásobenia a podkožné krvácanie, ktoré má čierne sfarbenie, hrčami a krvácaním z nosa. Morové rany kosili obyvateľov Európy viac-menej pravidelne. Po prvýkrát v histórii choroba dorazila pravdepodobne už za vlády cisára východorímskej ríše Justiniána I., ktorý vládol v rokoch 518-527 n. l. Mor v 14. storočí v Európe zahubil asi polovicu populácie, teda 25 až 34 miliónov ľudí. Odhady sa pohybujú medzi jednou až dvoma tretinami celkového počtu obyvateľov kontinentu. V približne rovnakom čase sa nákaza objavila aj vo veľkej časti Ázie a Blízkeho východu. Celkovo táto pandémie zahubila asi 75 miliónov ľudí. Rovnaké ochorenie sa v rôznom rozsahu a stupni úmrtnosti do Európy vracalo opakovane až do 18. storočia. Mor, ktorého pôvodcom je baktéria *Yersinia pestis*, je dnes endemická infekčná choroba, vyskytujúca sa najmä v oblastiach strednej Ázie, kde žije veľké množstvo menších hľadavcov. Nie je však dodnes úplne jasné, kde pandémie „čiernej smrti“ v 14. storočí začala. Dnes sa považujú za najpravdepodobnejšie miesto jej vzniku stepi strednej Ázie, hoci zaznievajú i názory, ktoré ohnisko umiestňujú do oblasti severnej Indie. Odtiaľ sa pravdepodobne nákaza šírila na západ a východ prostredníctvom obchodníkov a mongolských armád pozdĺž Hodvábovej cesty. V Európe sa prvýkrát choroba objavila v obchodných prístavoch na Sicílii. Z Talianska pokračovala choroba v šírení severozápadným smerom. V júni 1348 zasiahla Francúzsko, Španielsko, Portugalsko a Anglicko. Potom zmenila

smer a pokračovala počas rokov 1348-1350 na východ cez Nemecko do Škandinávie, aby nakoniec v roku 1351 dorazila do severozápadnej časti Ruska. Mor relatívne ušetril veľké oblasti Európy, najmä oblasť Poľska a časti Čiech, Belgicka a Nizozemska. Mor vyhubením miliónov ľudí vyľudnil celé osady, obce ako aj menšie mestá.

Keďže v obci Plevník žili len poddaní, obec bola písomne vedená ako poddanská. Obyvatelia boli väčšinou pastieri, poľnohospodári a ovocinári. Hradní páni hradu Bystrica mali po celé stáročia veľký vplyv na okolie a teda i na obce v blízkosti hradu. V roku 1439 mala osada už dnešné pomenovanie Plewnyk. Od roku 1598 sa v listinách osada uvádza ako Plewnik. V 15. storočí na Považie vtrhli husiti. Opakovali sa nájazdy na osady i na Plevník. Išlo o tzv. „spanilé jazdy“, v podstate o drancovanie spojené s vypalovaním kostolov, kláštorov, celých dedín a vraždením obyvateľstva. V roku 1432 bola Považská Bystrica aj okolité osady vypálené a o dva roky neskôr opätovne vyhorel aj Plevník. Obyvatelia sa skrývali pred nájazdmi a drancovaním útekmi do lesov Malého a Veľkého Manína. V roku 1435 vydal panovník Žigmund listinu, ktorou podporoval obyvateľstvo, osady a obce, aby sa ľudia opäť usadili, postavili si domy a znovu zaľudnili dediny. Panovník odpúšťal mýto, dovolil loviť zver, chytat ryby vo Váhu a využívať aj cestu cez Považie. Postupne dedina rástla. Koncom 19. storočia zasiahla do názvu obce maďarizácia a názov obce sa zmenil na Pelyvás. Obyvatelia však volali dedinku naďalej po svojom, Plevník.

V prvej polovici 15. storočia, v tesnej blízkosti obce Plevník, hneď za potokom, sa začali stavať ďalšie domy. V roku 1458 sa po prvýkrát do listín zapísala obec Drienové ako Drenow. Najstarším zemianskym rodom bol rod Erdohátovcov, o ktorom sa predpokladá, že vlastnili Drienové už v roku 1440. Od roku 1462 niesla obec názov Drenowe a už roku 1479 mala úradný názov Drienowe, ktorý vytrval viac ako 300 rokov. V roku 1529 boli opäť obe obce vyplenené. Ešte v roku 1458 kráľ Matej Korvín daroval hrad Bystrica Antonovi Podmanickému a odvtedy sa datuje storočné panstvo Podmanickovcov na Bystrickom hrade. Následky bojov rodu Podmanických a výbojných dejiny Bystrického hradu priamo pocítili obyvatelia Plevníka i Drienového. V roku 1784 uvádzajú historické dokumenty názov Drjenove. Silný rozvoj obyvateľstva obec zaznamenala v 19. storočí. V roku 1890 mala už 260 obyvateľov. Osada počas svojho trvania patrila aj zemianskym rodinám Drienovským, Svidrgalovcom, neskôr panstvu Považská Bystrica. Počas maďarizácie sa zmenil aj jej názov na Somfalu, neskôr na Vágsomfalu.

V roku 1852 došlo k sceľovaniu majetkov a väčšina majetkov zemanov prešlo do rúk boháča Poppera. Významným impulzom pre rozvoj obcí bol rok 1890, kedy tu bola zriadená železničná zastávka. V roku 1944 v obci pôsobila partizánska skupina až do konca vojny. V roku 1952 sa obe obce zlúčili a tak spojili svoju históriu.

O kultúrnej pamiatke obce a jej slávnom rodákovi si povieme neskôr. Držme si päste priatelia Potuliek v celom „pernom“ roku 2024.

Štvorkolky Suzuki

Zvládnú zimu ľavým zadným



VITARA 4x4
od 21 840 €

S-CROSS 4x4
od 23 290 €

DRAVÝ VÝKON A INTELIGENTNÉ TECHNOLOGIE

Naše SUV štvorkolky sa dokážu skvele adaptovať. Nemajú problém s náročným terénom ani s počasím. Vyberte si S-Cross alebo Vitaru s pohonom všetkých štyroch kolies ALLGRIP. Okrem spoľahlivého výkonu vám doprajú aj bohatú výbavu. Práve teraz ich získate za vynikajúce ceny.

ALLGRIP

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 s pohonom všetkých štyroch kolies 131 - 137 g/km, kombinovaná spotreba paliva 5,8 - 6,1 l/100 km. Všetky informácie nájdete na www.suzuki.sk. Ilustračné foto.





CUPRA

OSLÁVTE S NAMI
5 ROKOV CUPRA

WWW.CUPRAOFFICIAL.SK

