

MOT'or

Nová technika



Dacia Sandrider

PREDSTAVUJEME

Hyundai BAYON, Škoda Octavia, BMW M4 Coupé, BMW M4 Cabrio, Toyota Camry, Seat Arona FR, Volkswagen Golf, Cupra Born VZ, BMW 5 Touring, Dacia Sandrider, Fiat 500 Collezione 1957, Mitsubishi Colt, Volkswagen ID.7, Renault Master E-Tech, Nissan Juke, Ford Mustang, Elektromobily „Honda O Series“, Renault Arkana



ŠKODA OCTAVIA RS

TRANSFORMÁCIA AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU POKRAČUJE
ÚČELOVÉ VOZIDLÁ ZO SLOVENSKEJ LÚPČE
VÝNIMOČNÉ AUTO S KRÍDLOVÝMI DVERAMI

MAREC | APRÍL 2024 | 2,00 €



Otvor nový svet možností.

Plne elektrická Kia EV9.



Movement that inspires



Práve vo chvíli, keď sa tvoj život zasekne v každodennej rutine a nevieš nájsť cestu von, prichádza na scénu plne elektrická Kia EV9 – Auto roka 2024 v Slovenskej republike, aby zbúrala hranice, priniesla nové zážitky, emócie a vrátila tvojmu životu iskrú. Jej jedinečný dizajn a množstvo inovatívnych funkcií dokazujú, že nové spôsoby pohybu otvárajú nový svet možností.

Kia Sales Slovakia s. r. o.: Bližšie informácie o ponuke sa dozviete u každého autorizovaného predajcu Kia.
Kombinovaná spotreba elektrickej energie a emisie CO₂ (WLTP): 21,0-24,4 kWh/100 km, 0 g/km. Obrázok je ilustračný.



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

Transformácia automobilového priemyslu pokračuje.....4
Rast poisťovacích podvodov10
Multienergetický ORLEN „Rast spoločnosti od roku 2016 do roku 2023“16

PRÁVNÁ RUBRIKA

.....12

VYSKÚŠALI SME

BMW 740d xDrive Sedan18
Peugeot 308 SW 1.2 PureTech 130k EAT8 GT 20
Hyundai Kona 1.0 T-GDi 88,3 kW 4x2 7DCT Family 22
SsangYong Torres 1.5 GDI Turbo 6AT AWD Premium24
Jeep Compass 4xe Upland 26
Opel Astra 1.2 Turbo 96 kW AT8 Ultimate 40
Lexus RX 450h+ Prestige 42
Dacia Sandero Stepway Tce 110 Extreme..... 44
Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC kupé..... 46
Fiat Doblo Combi N1 1.5 BlueHDi 130, 6MT..... 48
Citroën ë-C4 X Electric 100 kW Shine 66
Dacia Duster ECO-G 100 4x2 Extreme 68
Jaguar F-Pace D300 R-Dynamic AWD 70
Škoda Enyaq iV 60 Loft 72
BMW Z4 M40i Roadster 74

PREDSTAVUJEME

Hyundai BAYON..... 28
Škoda Octavia 32
BMW M4 Coupé, BMW M4 Cabrio 38
Toyota Camry 50
Seat Arona FR..... 53
Volkswagen Golf 54
Cupra Born VZ.....57
BMW 5 Touring..... 58
Dacia Sandrider61
Fiat 500 Collezione 1957 64
Mitsubishi Colt76
Volkswagen ID.7 78
Renault Master E-Tech 88
Nissan Juke..... 90
Ford Mustang 92
Elektromobily „Honda 0 Series“ 95
Renault Arkana 99

TECHNIKA

Platforma Kia Beyond Vehicle..... 30
Nové používateľské rozhranie..... 85
Nová generácia systému palivových článkov94
Bezpečnosť áut Lexus97
Vonkajšie osvetlenie áut pri automatizovanom jazdení..... 98
Modulárny volant ClickRim spoločnosti Yanfeng 109



BMW 740d xDrive Sedan

HISTÓRIA MOTORIZMU

Účelové vozidlá zo Slovenskej Ľupče..... 84
Mercedes-Benz 300 SL kupé..... 100
Volkswagen Golf V. 102
Historické vozidlá.....110

MODELY

Svet v miniatúre116

POZNÁVAME VLAST'

Potulky po Slovensku 120



Jeep Compass 4xe Upland



Hyundai BAYON



Opel Astra 1.2 Turbo 96 kW AT8 Ultimate



Volkswagen Golf



BMW Z4 M40i Roadster



Nissan Juke



Ford Mustang

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:
28. 02. 2024



TRANSFORMÁCIA automobilového priemyslu pokračuje

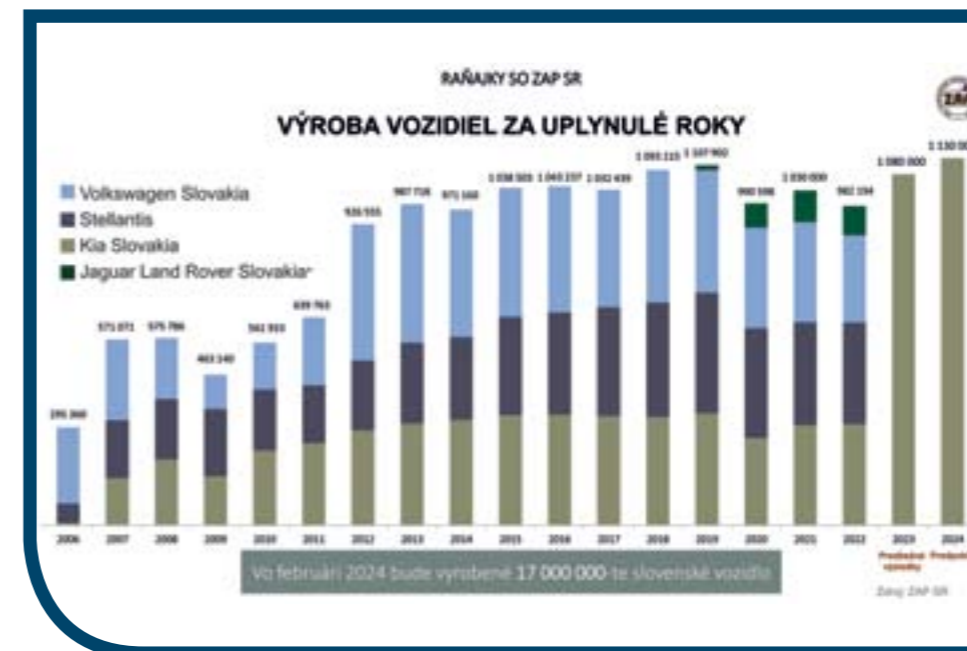
Zväz automobilového priemyslu Slovenskej republiky (ZAP SR) usporiadal svoju tradičnú „výročnú“ tlačovú konferenciu 11. januára a pre novinárov pripravil aj nasledujúcu súhrnnú tlačovú správu:

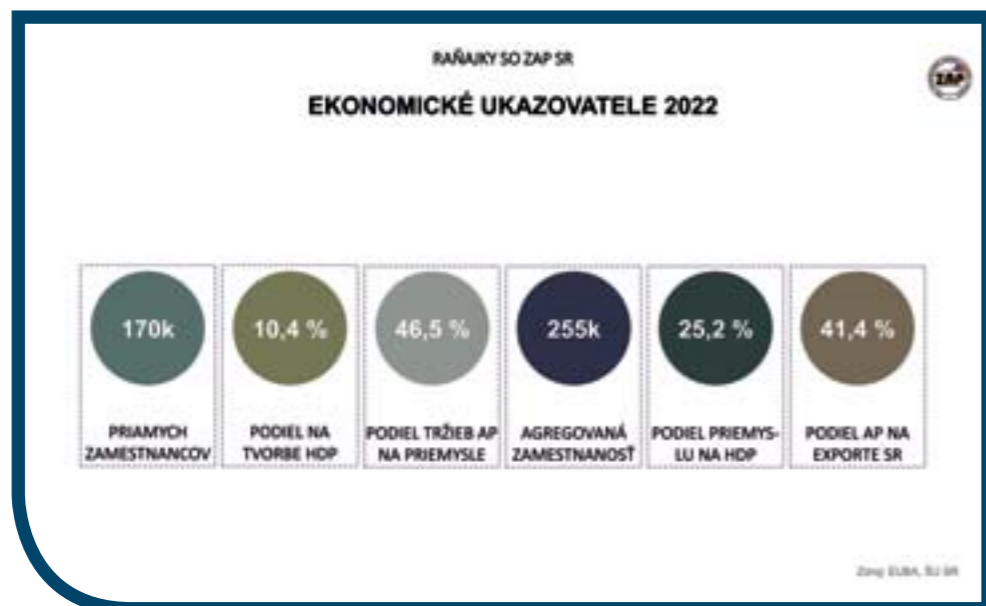


Na Slovensku sa v minulom roku vyrobilo podľa predbežných výsledkov 1 080 000 vozidiel, čo je nárast v porovnaní s rokom 2022 o takmer 100 000 vozidiel. Informovali o tom zástupcovia Zväzu automobilového priemyslu SR na svojej výročnej tlačovej konferencii. Prognóza na tento rok je pozitívna, očakáva sa, že v roku 2024 bude výroba opäť stúpať. Zaujímavosťou je aj to, že výrobné linky opustí vo februári tohto roku už 17-miliónte vozidlo. Okrem aktuálnych čísel sa na stretnutí s médiami hovorilo aj o tom, čo sa ZAP SR podarilo dosiahnuť v uplynulom roku a aké výzvy ho čakajú v nadchádzajúcom období. Samostatnou témou bola registrácia elektrických vozidiel, kde Slovensko padlo na úplne poslednú priečku v rámci celej Európy.

EKONOMICKÉ UKAZOVATELE

Slovensko naďalej zostáva svetovým lídrom vo výrobe vozidiel „per capita“, na 1000 obyvateľov sa u nás vyrobí 198 vozidiel. Patríme aj medzi TOP krajiny v produktivite na zamestnanca, počet vozidiel vyrobených na jedného zamestnanca dosiahol hodnotu 12,6 - lepšie je na tom iba Španielsko. Aj všetky ostatné ekonomické ukazovatele zostávajú na vysokých hodnotách. Automobilový priemysel sa podieľa na celkových tržbách v priemysle 46,5 percentami, na exporte je to 41,4 percenta. Tento sektor zamestnáva priamo viac ako 170 tisíc ľudí, agregovaná zamestnanosť dosahuje 255 tisíc. „Tieto výsledky sa nám podarilo dosiahnuť aj vďaka tomu, že sa podarilo zaviesť veľmi dôležitý nástroj, tzv. Kurzarbeit,“ komentuje výsledky minulého roka Alexander Matušek, prezident ZAP SR. „Boli sme preto schopní udržať zamestnanosť a výborné čísla v produkcii automobilov po obnovení dodávateľského reťazca po covidovej a polovodičovej kríze.“





AKTIVITY 2023

Vďaka aktívnemu prístupu a snahe o neustály dialóg sa predstaviteľom ZAP SR podarilo dosiahnuť viacero pozitívnych vecí. Okrem iného sú to národné víza, ktoré umožnili získať dodatočných pracovníkov pre automobilový priemysel z tretích krajín. Rovnako pozitívne je preplácanie polovice nákladov na budovanie verejných nabíjacích bodov pre elektromobily, čo znamená podporu budovania týchto miest.

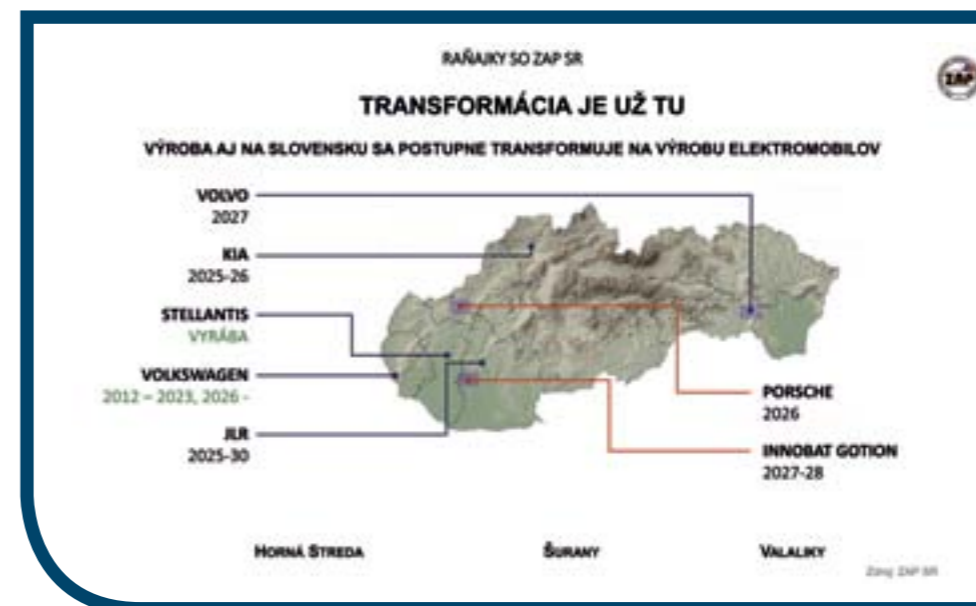
„Podarilo sa nám upraviť registračné poplatky, vďaka čomu sme sa priblížili k štandardu vyspelých krajín. Rovnako sme boli úspešní pri upriamení pozornosti kompetentných na priemyselné odpady, ktoré sú vážnou témou,“ hovorí Alexander Matušek. „Za nemenej dôležité považujem aj rozbeh SK EBA akadémie, ktorá je významným nástrojom pre získanie dostatočného počtu kvalifikovaných pracovníkov potrebných na masívnu transformáciu automobilového priemyslu. Čas sa kráti, pretože prechod na elektromobilitu sa naplno rozbehne v roku 2026.“ Napriek viacerým úspechom sú stále témy, ktoré sa riešiť nedarí. Patrí medzi ne znižovanie daňovo-odvodového zaťaženia zamestnancov a zamestnávateľov či prijatie novely zákona o celoživotnom vzdelávaní. Aj preto medzi výzvy nadchádzajúceho roka stále patrí podpora konkurencieschopnosti automobilového priemyslu, podpora zamestnávania ľudí z tretích krajín a radikálne ozdravenie školstva, tvorba legislatívy pre celoživotné vzdelávanie či spustenie podpory elektromobility.

PODPORA ELEKTROMOBILITY

Samostatnou témou je podpora elektrických vozidiel, kde situácia začína byť doslova alarmujúca. V rámci Európy patrí Slovensko medzi krajiny s najhoršími výsledkami. Za všetko hovoria aj tieto štatistiky: patríme medzi krajiny s najhorším CO₂ z novo registrovaných vozidiel a neplníme si ani záväzky pri znižovaní tohto ukazovateľa. Nakoľko nedotujeme kúpu elektrických vozidiel, sme medzi krajinami s najmenším podielom BEV (Battery electric vehicle). Pri registrácii nových vozidiel patríme medzi krajiny, ktoré neponúkajú daňové úľavy vlastníkovi BEV. Slovensko je na poslednom mieste v rámci EÚ pri registráciách elektromobilov – zatiaľ čo európsky priemer je 14,2 percenta, Slovensku dosahuje hodnotu iba 2,6 percenta.

„Slovensko patrí k premiantom výroby. Žiaľ pri podpore a registráciách elektromobilov sme na tom úplne najhoršie z Európy. Riešenie vidím v dôslednom dodržiavaní a aplikovaní Akčného plánu pre elektromobilitu 2.0, ktorý bol prijatý minulý rok. Tento plán považujem za veľmi dobrý základ na to, aby sme mali šancu splniť si naše medzinárodné záväzky,“ dodáva Alexander Matušek.

Riešení, ktoré sú overené aj v zahraničí, navrhuje ZAP SR viacero. Patrí medzi ne aj podpora z Fondu obnovy a odolnosti. Pomohla by finančná podpora pri kúpe BEV (Battery electric vehicle) ako aj pri kúpe PEVH (Plug in hybrid electric vehicle). Rovnako ako finančná podpora pre zriadenie súkromnej nabíjacej stanice, ako aj pri pripojení na fotovoltiku. Medzi ďalšie navrhované opatrenia, bez potreby dotácií zo štátneho rozpočtu, patrí dočasná úľava z diaľničného poplatku, zrušenie zdanenia podnikového BEV pre fyzické osoby či zmena pravidiel zúčtovania domáceho nabíjania.



REGISTRÁCIA VOZIDIEL

V roku 2023 sa na Slovensku zaregistrovalo 101 842 vozidiel, čo je medziročný nárast o 13,06 percenta. V kategórii nových osobných vozidiel M 1 dosiahli registrácie počet 88 003 vozidiel, čím medziročne vzrástli o 11,62 percent. Významný nárast tento krát zaznamenali aj ľahké úžitkové vozidlá, celkový počet vozidiel v kategórii N1 bol 9107 (medziročný nárast +18,60 %). Kategória nákladných vozidiel (N2 a N3) skončila medziročne s pozitívnym rastom, s celkovým počtom 3939 vozidiel. O viac ako 100 percent sa zväčšila registrácia autobusov kategórie M2 a M3 s celkovým počtom 793 vozidiel.

V segmente osobných vozidiel dominovala nadpolovičným predajom kategória SUV (45 843 vozidiel, podiel 52,09 %). Druhým najobľúbenejším segmentom osobných vozidiel na Slovensku sú kompaktné vozidlá (C) s počtom 20 363 vozidiel s medziročným nárastom takmer 3500 vozidiel. Naopak, tretí najpopulárnejší segment malých vozidiel (B) zaznamenal pokles o viac ako 1200 vozidiel a počet registrovaných vozidiel bol 10 945.

Pri individuálnom dovoze osobných vozidiel celkový počet vzrástol o 1042 vozidiel. Pri tomto náraste je potešujúce, že súčasne poklesol počet vozidiel starších ako 10 rokov o 3222, takže nárast dovozu si pripočítali nie mimoriadne staré vozidlá. Zdá sa, že efekt majú nové registračné poplatky.

V druhu pohonu osobných vozidiel dominoval „benzínový“ pohon, ktorý spolu s hybridnou technológiou znižovania emisií dosiahol podiel 71,72 %. Medziročne však jeho podiel klesol o viac ako 4 %. Druhým najobľúbenejším palivom bola nafta s podielom 22,05 % ktorá si paradoxne medziročne polepšila o viac ako 2 %. Vozidlám, ktoré dokážu jazdiť bez emisie (batériové a plug-in hybridné vozidlá), sa ušlo z koláča 6,07 %. Čistých batériových vozidiel bolo zaregistrovaných 2346, s podielom 2,67 %. Výsledok umiestnil Slovensko na poslednú priečku spomedzi všetkých európskych krajín. „Na stoloch ministerstiev ležia nečerpané a už aj nevyčerpatelne zdroje, či už z plánu obnovy a odolnosti alebo zo štrukturálnych fondov EÚ. Európska komisia schválila schému podpory nákupu nízko a bezemisných vozidiel (batériové a plug-in hybridné). Je smutné a nepochopiteľné, prečo nechytíme podanú ruku a nezačneme motivovať trh a znižovať emisie z dopravy na Slovensku. Radšej necháme alokované prostriedky prepadnúť a vrátíme ich naspäť do rozpočtu EÚ,“ poznamenal k poslednému miestu v registráciách elektrických vozidiel výkonný viceprezident ZAP SR Pavol Prepiak.

ZLOŽITÁ SITUÁCIA

Zväz automobilového priemyslu SR je profesnou organizáciou zastupujúcou veľmi významné odvetvie našej ekonomiky - z hľadiska finančného objemu produkcie a počtu pracovníkov. Automobilový priemysel na Slovensku zvyčajne vnímame ako úspešný cez počet ročne vyrobených automobilov v štyroch u nás pôsobiacich automobilkách: Volkswagen, Stellantis (PSA Peugeot Citroen), Kia a Jaguar Land Rover. Piata automobilka, Volvo, je ešte len vo výstavbe. Všetky sú zahraničné a aj väčšina ich dodávateľov komponentov pôsobiacich na našom území je zo zahraničia. Z toho vyplýva, že o smerovaní automobilového priemyslu Slovenska rozhodujú zahraničné centrály spomínaných automobiliek. Hlavnou úlohou Zväzu automobilového priemyslu SR je presvedčiť vládu, aby na Slovensku zostalo výhodné podnikateľské prostredie, kvôli ktorému postavili pred rokmi u nás svoje fabriky. Myslím si, že rokovania s touto vládou budú teraz veľmi, veľmi náročné. Nie preto, že by vláda nechcela vyhovieť nárokom predstaviteľov automobilového

priemyslu. Zdedila však úplne rozvrátené hospodárstvo po vláde nekompetentných „aktivistov“. Dať veľkú časť požičaných peňazí na podporu transformácie automobilového priemyslu v čase, keď nik na svete nevie, či sa šialený projekt rýchleho nástupu elektromobility nezrúti, je, objektívne, nezmysel.

Rúcajú sa nám mosty, nemáme dobudovanú základnú cestnú infraštruktúru, v zlom stave sú železničné trate, v havarijnom stave je zdravotníctvo, rýchlo upadá naša sebestačnosť vo výrobe potravín. Príkladov odvetví, do ktorých treba okamžite investovať, je oveľa viac. Samostatnou kapitolou je školstvo – jeho radikálne ozdravenie požaduje aj ZAP SR.

ROZVRÁTENÉ (NIELEN) ŠKOLSTVO

V tzv. studenej vojne prehral vtedajší Východ so Západom úplne vo všetkom. Kto ako-tak sleduje náš časopis, tak si iste všimol články o bývalých strojárskych závodoch, ktoré dávali obživu desiatistom našich občanov za socializmu a v 90-tých rokoch začali jeden po druhom krachovať. Napriek tomu, že výroba v mnohých bola konkurencieschopná vo svetovom meradle. V priebehu pár rokov ovládli naše hospodárstvo takmer úplne zahraniční vlastníci. Pribudli nám zahraničné televízie ponúkajúce za socializmu nedostatkový „zábavný program“ a aj ostatné médiá chceli účinne zachytiť nový liberálny vietor, takže nám rýchlo vyrástli aj rôzne celebrity. V školstve, „zaostalo“ bazírujúcom na vedomostiach, sa postupne presadzoval moderný trend „rozvíjania kritického myslenia“. Nikomu z politikov zrejme nedošlo, že ak v tých mladých hlavách nebude zachytený dostatočný počet históriou overených faktov z dejepisu, zemepisu, prírodných vied, nemôže v nich byť ani žiadne kritické myslenie. Výsledky kritického myslenia tak preberajú takmer výhradne len z médií. Žiaľ, už nielen mladí. Navyše, tak ako zo zdravotníctva, tak aj zo školstva sa u nás postupne stal „biznis“. Školy dostávajú štátne príspevky – od základných po vysoké – podľa počtu žiakov, nie podľa kvality vyučovania. Nároky na vedomosti žiakov a študentov klesajú. Počet vysokých škôl v 90-tých rokoch rýchlo rástol, pravdaže nie tých s technickým alebo prírodovedným zameraním. Preto aj automobilovému priemyslu chýbajú pracovníci. Navyše, vzdelanostná úroveň absolventov viacerých zo „starých“ vysokých škôl tiež významne klesla – aj vinou vedomostne slabo pripravených maturantov a nemožnosti, z ekonomických dôvodov, vyradiť z vysokoškolského vzdelávania všetkých neschopných.

Štátna školská politika by mala sledovať súčasné aj strednodobé potreby hospodárstva na povolania a propagovať ich naplnenie. Načo sú nám stovky absolventov vysokých škôl z odborov, kde stačia možno desiatky absolventov ročne, ostatní nemajú uplatnenie, ale na ich vzdelávanie sa zbytočne míňajú milióny eur. Pracovať manuálne by nemalo byť dôvodom na nižší spoločenský status. Aj murár alebo ošetrovateľ dobytky môže byť vyrovnaným partnerom na rozhovor s vysokoškolsky vzdelaným človekom. Stretol som sa s mnohými „nevzdelanými“, ale múdrymi ľuďmi, ktorí s otvorenou myslou vnímali všetko, čo ich obklopovalo, rozum si cibrili rozhovormi so svojimi spolupracovníkmi a rodinnými príslušníkmi, venovali sa kultúre, snažili sa rozumieť politike, a mnohí jej základom aj rozumeli.

Nielen školská, ale aj kultúrna politika štátu sa musí zmeniť od základu, ak chceme, aby po geopolitickom zemetrasení, do ktorého svet vchádza, sa Slovensko zachovalo. Kultúra musí kultivovať ľudí, dvíhať ich morálku, cit pre spravodlivosť. Nemôže to byť len zábava založená neraz na vulgárnostiach, na prezentácii násilia. Prerod v kultúre, ale aj školstve bude náramne ťažký. Porovnateľný s liečbou ľudí závislých na návykových látkach. Kto si zvykol na konzum súčasných televíznych seriálov, asi nebude spokojný, keď ich nahradia dokumentárne filmy o prírode či architektúre. Autori seriálov so zmysluplným obsahom a dostatočnou umeleckou úrovňou sa neobjavia z dňa na deň...

TRANSFORMÁCIA JE POTREBNÁ

Transformácia automobilového priemyslu je naozaj prepotrebná. Tak ako aj transformácia ostatných výrobných odvetví, ale najmä spoločenského vedomia.

Najmä na našom vidieku bežne stretávame na cestách úžitkové autá (Praga V3S, S5T, Tatry a LIAZy) vyrobené pred desiatkami rokov. Volakedy mali takú životnosť aj viaceré typy osobných áut. Keď sa autá stali pre obyvateľstvo bežne dostupným prostriedkom individuálnej dopravy, automobilky ich prestali konštruovať na dlhú životnosť. To isté ešte pár rokov predtým začali praktizovať výrobcovia domácich spotrebičov. Kým povojnová pračka alebo chladnička vydržali domácnostiam spoľahlivo slúžiť neraz po celú éru socializmu, ich moderné náhrady treba vymeniť neraz už krátko po skončení záručnej doby. Európska únia chce byť vzorom pre celý svet v šetrení prírodných zdrojov, v znižovaní energetických nárokov na výrobu a užívanie spotrebičov. Zúriro presadzuje nezmyselný Green Deal, ktorý rýchlo ničí európsku ekonomiku. Keby transformácia automobilového priemyslu spočívala v modulárnej stavbe áut, ktorých základom

by bol podvozok spôsobilý dlhoročnej spoľahlivej prevádzky a jednoduchej i cenovo nenáročnej zmene niektorých karosárskych častí, mala by zmysel. Zákazníci by mali možnosť „zmeniť svoje auto“ výmenou napríklad masky chladiča, reflektorov, blatníkov, prípadne aj ďalších častí karosérie. Zmenou softvéru riadiacej jednotky motora by sa mohli zmeniť aj jeho vlastnosti. Jednoducho možno aj meniť poťahy sedadiel a iných častí interiéru. Energeticky najnáročnejší konštrukčný základ auta by sa nemenil, nebolo by potrebné vyťažovať a spracovávať na kovy toľko surovín na jeho výrobu.

Transformácia, ktorej cieľom je v priebehu pár rokov nahradiť spaľovacie motory v autách elektromotormi, nemá racionálny základ. Súčasná akumulátorové batérie pre elektromobily vyžadujú nedostatkové kovy, nie sú známe cenovo prijateľné technológie na ich recykláciu, celosvetovo nie je dostatok zdrojov elektrickej energie na zabezpečenie prevádzky veľkého počtu elektromobilov. Ak k tomu pridáme, že elektromobily horia častejšie ako autá so spaľovacím motorom – pri porovnaní ich počtov – a uhášajú sa zvyčajne tak, že celkom dohoria, majú o poznanie drahšie poistenie a v porovnaní s autami so spaľovacími motormi majú nepraktické dopĺňanie energie, aký zmysel má takáto transformácia?

Priznávam, že si neviem predstaviť realizáciu spomínanej „modulárnej stavby“ áut. Technicky je určite realizovateľná. Ale pochybujem, že automobilky by boli ochotné teraz investovať do vývoja a výroby takýchto áut. Veľa peňazí už investovali do elektromobility. Navyše, výroba nových kompletných áut by sa obmedzila, čo by automobilky nechceli. To sa však zrejme stane aj tak.

KONKURENCIA Z ČÍNY



Dongfeng Nammi 01

Na „zelenú“ politiku Európskej únie pohotovo zareagovala Čína. Pred asi tromi desiatkami rokov americkí investori presunuli do Číny takmer celú svoju výrobu telefónov, televízorov a ďalších spotrebičov a prístrojov používajúcich v prevádzke dobíjateľné batérie. Bolo teda logické, že podporovali aj zámer, aby sa batérie vyrábali v Číne. Číňania nielenže zainvestovali do vývoja lítium-iónových batérií, ktoré sa javili byť pre spomínané prístroje najvhodnejšie, ale si zmluvne zabezpečili zdroje na ich výrobu. Na desiatky rokov dopredu. A keď zelené mozgy vo vedení EÚ ohlásili Green Deal s jeho presahom do dopravy, bystrý Číňan s takmer celosvetovým monopolným postavením v ťažbe a spracovaní rúd kovov potrebných na výrobu batérií, zacítil v tom veľkú príležitosť. Vyrába nielen batérie pre elektromobily mnohých zahraničných automobiliek, ale čínske automobilky začali na svetové trhy ponúkať elektromobily, ktoré sú minimálne rovnako kvalitné ako európske alebo severoamerické, ale sú podstatne lacnejšie.

Európske automobilky najprv chceli presadiť veľké dovozné clá na čínske elektromobily – čo je stále možné. Ale to nie je dlhodobé riešenie. Preto niektoré, agentúra Bloomberg spomína Volkswagen, Renault a Stellantis, uvažujú o spojení sa, aby boli schopné vyrábať lacnejšie elektromobily ako v súčasnosti. Možno však pochybovať o tom, že sa cenovo vyrovnajú čínskym automobilkám, keďže tie majú cenovo najnáročnejšiu časť elektromobilu – batériu – pod vlastnou kontrolou. Takže transformácia automobilového priemyslu v Európskej únii, teda aj u nás síce pokračuje, ale s neistým výsledkom.

RAST POISŤOVACÍCH PODVODOV

Najväčšia poisťovňa na slovenskom trhu minulý rok odhalia **3710 pokusov o poisťovací podvod, čo je až 25-percentný medziročný nárast**. Allianz – Slovenská poisťovňa tak uchránila viac ako **14 miliónov eur**. Počet pokusov o poisťovací podvod stúpol vo všetkých segmentoch, s výnimkou PZP. „Najviac pokusov o podvod bolo v poistení osôb, teda v životnom a úrazovom poistení, až 1 332, čo je o 32 % viac ako v roku 2022. Veľký, až 36-percentný nárast pokusov o podvod sme odhalili aj v poistení privátneho majetku. Išlo o 795 prípadov, pričom niektorí jednotlivci sa dokonca chceli neoprávnené obohatiť aj na nešťastnom minuloročnom zemetrasení,“ konštatuje vedúca oddelenia kontroly a špeciálnych činností Allianz Jaroslava Kováčiková. **Najväčšie celkové sumy odhalila poisťovňa Allianz v poistení priemyslu (4,2 mil. eur), v poistení podnikateľov (3,4 mil. eur), v PZP (2,2 mil. eur) a v poistení osôb (2,1 mil. eur).**

Prehľad poisťovacích podvodov 2023/2022

(v eurách)

| Druh poistenia | Rok 2023 | | Rok 2022 | | Nárast / pokles Počtu podvodov |
|---------------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|--------------------------------|
| | Počet podvodov | Výška podvodov | Počet podvodov | Výška podvodov | |
| Havarijné poistenie | 461 | 912 031 | 355 | 963 237 | ↑ 30 % |
| Povinné zmluvné poistenie | 409 | 2 229 462 | 433 | 1 105 734 | ↓ 5,5 % |
| Poistenie osôb | 1 332 | 2 155 162 | 1 008 | 1 458 817 | ↑ 32 % |
| Privátny majetok | 795 | 1 298 204 | 585 | 680 954 | ↑ 36 % |
| Podnikatelia | 412 | 4 272 950 | 376 | 2 556 899 | ↑ 9,6 % |
| Priemysel | 301 | 3 424 236 | 193 | 8 395 380 | ↑ 56 % |
| Spolu | 3 710 | 14 292 045 | 2 950 | 15 161 023 | ↑ 25 % |

Zdroj: Allianz

V PODVODOCH VEDIE ŽILINSKÝ KRAJ

Aj v roku 2023 v poisťovacích podvodoch viedol **Žilinský kraj**, kde najviac podvodov bolo v okresoch **Námestovo, Martin a Žilina**. „V Žilinskom kraji sa nám podarilo odhaliť 487 pokusov o podvod za takmer 1,4 milióna eur,“ hovorí J. Kováčiková. Druhým regiónom s najväčším počtom podvodov bol Bratislavský kraj (482), nasledoval Prešovský kraj (468) a Nitriansky kraj (463). Najväčšiu celkovú sumu podvodov za viac ako 3,3 milióny eur odhalili detektívi Allianz v Nitrianskom kraji. Najmenej pokusov o podvod bolo naopak zaznamenaných v Košickom a Trnavskom kraji.

„Prispôsobenie“ škody poisťke, aj zatajovanie chorôb

Aj v minulom roku sa niektorí klienti snažili pri hlásení „prispôbiť“ vznik poisťnej udalosti svojej poisťnej zmluve, napríklad snahou zmeniť príčinu vzniku škody, alebo zatajiť niektoré skutočnosti. Aby totiž ušetrili, volia často lacnejší variant poistenia a nepoistia si najfrekvencovanejšie riziko, ktoré je aj najdrahšie. „Napríklad stret s iným vozidlom alebo náraz na prekážku sa snažia nahlásiť ako stret so zverou, prípadne zavinenie iným vodičom z jeho PZP, alebo ako poškodenie

vandalizmom,“ opisuje J. Kováčiková. Častý bol aj výskyt prípadov navyšovania nákladov za škodu, snahy o opakované uplatnenie už vzniknutej škody, alebo uplatňovanie škôd, ktoré vznikli ešte pred začatím platnosti poistenia. V životnom a úrazovom poistení bola najčastejším pokusom o podvod snaha uplatniť si nárok na plnenie za chorobu alebo úraz, ktorý vznikol buď pred uzatvorením poisťnej zmluvy, alebo iným spôsobom, ako popisuje poisťený. „Najčastejšie išlo o takzvané zatajovanie predchorobia v dotazníku, ktorý poisťený vyplňa pri uzatváraní poisťnej zmluvy. Poistení väčšinou zatajujú kardiovaskulárne choroby a ochorenia pohybového aparátu, najmä kĺbov a chrbtice,“ vysvetľuje J. Kováčiková.

KURIÓZNE PRÍPADY PODVODOV

Rýchla jazda športíaka ako na skúšobnom polygóne

V jednom prípade poisťený nahlásil čelný náraz svojho športového auta do stromu na zasneženej ceste na horskom priechode. „Keďže išlo o obľúbené miesto rýchlych jзд športových vozidiel, prípad sme preverili. Z tzv. čiernej skrinky sme vyčítali údaje, ktoré nám prezradili,

Prehľad podvodov podľa regiónov

| Kraj | Počet podvodov | Výška podvodov (v €) |
|----------------------|----------------|----------------------|
| Žilinský kraj | 487 | 1 391 677 |
| Bratislavský kraj | 482 | 1 877 600 |
| Nitriansky kraj | 463 | 3 316 624 |
| Banskobystrický kraj | 419 | 1 383 149 |
| Trenčiansky kraj | 395 | 1 058 935 |
| Prešovský kraj | 468 | 919 661 |
| Trnavský kraj | 343 | 1 540 296 |
| Košický kraj | 323 | 1 216 708 |
| Mimo SR | 330 | 1 587 394 |
| Spolu | 3 710 | 14 292 045 |

Zdroj: Allianz

že na vozidle boli v čase nárazu vypnuté bezpečnostné systémy, motor pred nárazom pracoval v neobvykle veľkých otáčkach a vozidlo jazdilo kolísavou veľkou rýchlosťou. Ďalej sme zistili, že skupina priateľov si vozidlo striedala a pokúšali sa prejsť trasu so zákrutami čo najrýchlejšie šmykom,“ vysvetľuje koordinátor špeciálnych činností Allianz Vojtech Kosík. Takýto spôsob jazdy na hranici možnosti vozidla s úmyselnou vypnutými bezpečnostnými systémami nie je poistením krytý, preto bolo plnenie v hodnote 50 tisíc eur zamietnuté.

Snaha obohatiť sa na zemetrasení

Po zemetrasení na východnom Slovensku v októbri minulého roka, ktoré klientom Allianz spôsobilo takmer 2000 škôd na majetku, sa našli viacerí, ktorí sa pokúšali uplatniť si staršie škody na svojej nehnuteľnosti. Najčastejšie takto hlásili **popraskané múry, poškodené základy nehnuteľností a strešné konštrukcie, poškodenie omietok v interiéri aj na fasádach budov, poškodenie rámov dverí, zasklenia a tiež poškodenie kotlov, elektrického vedenia a kanalizácie** v celkovej sume asi 60 tisíc eur, ktorú sa Allianz podarilo uchrániť. „Obhliadkami na mieste a šetreniami sme zistili, že väčšinou išlo o sadanie základov, prirodzené opotrebenie veľkou a dlhodobým používaním stavby a jej vybavenia, či dlhodobé podmyvanie vodou. Mali sme aj hlásenia poškodení stavieb v lokalitách, kde neboli namerané žiadne alebo len veľmi mierne otrasy. Títo poistení chceli zneužiť ústretovosť poisťovne k svojim klientom v čase vzniku prírodnej katastrofy v nádeji, že v množstve nárokov sa tie ich neoprávnené stratia,“ uvádza V. Kosík. Dva týždne po zemetrasení tak napríklad nahlásil poisťený upchanie odpadového potrubia vodným kameňom, ktorý sa mal uvoľniť v dôsledku zemetrasenia. Oprava bola možná iba vykopaním a výmenou potrubia. Keďže škoda bola mimo epicentra otrasy, po detailnom šetrení sme zistili, že nejde o následky zemetrasenia, ale o dlhodobé upchávanie potrubia tuhými zvyškami splaškov, spôsobené najmä nedostatočným vypsávaním potrubia.

Jeden úraz, dve hlásenia

Poisťený nahlásil úraz zápastia, ktorý údajne vznikol v posledný deň platnosti poisťnej zmluvy. K hláseniu priložil lekársku správu o ošetrení, ktorá nemala uvedený dátum vzniku úrazu, čo správa väčšinou uvádza. „Nakoľko sme nevedeli čas vzniku úrazu jednoznačne určiť, poisťné plnenie vo výške 80 € sme klientovi vyplátili. Následne si po-

škodený uplatnil nárok za rovnaký úraz ešte raz, a to z nového úrazového poistenia, ktoré si uzavrel v deň, keď zaniklo staré poistenie. Ako dátum vzniku úrazu uviedol prvý deň platnosti novej zmluvy a doložil tú istú lekársku správu o ošetrení. Ide o pokus vylákať dvojnásobné poisťné plnenie za jednu škodu, keď si klient zrejme uvedomil, že má novú zmluvu, z ktorej by bolo poisťné plnenie niekoľkonásobne väčšie, a to až 800 €. Požadovaný nárok na plnenie sme zamietli,“ hovorí V. Kosík.

Opakované padanie televízorov

Detektívi Allianz riešili aj kuriózný prípad vo veľkosklade so spotrebnou elektronikou. Zamestnávateľ tam postupne v mene svojich zamestnancov nahlásil 10 poisťných udalostí, ktoré sa stali v krátkom časovom slede a vždy rovnakým spôsobom. „Podľa hlásenia zamestnanec prevážal na vysokozdvížnom vozíku paletu s televízormi a svojou neopatrnosťou poškodil vždy jeden televízor. Nasledovalo deväť rovnakých hlásení, vždy v mene iného zamestnanca. Po preverení sme zistili nehody v informáciách o časoch vzniku a časoch prítomnosti zamestnancov na pracovisku. Doklady vykazovali znaky manipulácie s údajmi o vzniku škody aj falšovania podpisov zamestnancov na vyhláseniach o zavinení. Zistili sme, že škodu spôsobil len jeden zamestnanec. Jeho poisťka však nepokryvala celú vzniknutú škodu v hodnote 18 tisíc eur, preto sa zamestnávateľ snažil uplatniť si ju z poisťných zmlúv ďalších deviatich zamestnancov,“ upresňuje V. Kosík.

Klamstvo odhalil Google Street View

Poškodený si chcel z poistenia zodpovednosti stavebnej spoločnosti uplatniť poškodenie základov a obvodového múra rodinného domu vplyvom stavebných prác na vedľajšom pozemku. „Porovnaním fotiek na Google Street View sme zistili, že jeho stavba bola poškodená už pred začatím stavebných prác u suseda. Pravdepodobne išlo o dlhodobý vplyv dažďovej vody, ktorý podmyval základy budovy. Poškodený vlastné poistenie nemal, preto sa pokúsil škodu v hodnote 8000 € zvaliť na stavebné práce na vedľajšom pozemku,“ uzatvára V. Kosík.

Poisťovací podvod je trestný čin, za ktorý hrozí sadzba od 8 do 15 rokov, v závislosti od závažnosti prípadu. Len za minulý rok má Allianz rozpracovaných celkovo **13 trestných oznámení** za pokusy o podvod.



RADA ADVOKÁTA

Vážení čitatelia, tentokrát prinášam pokračovanie prvého článku v roku 2024, v ktorom som sa venovala 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.

Medzi poškodeným a poisťovateľom aj v prípade priameho nároku poškodeného na náhradu škody podľa zákona o povinnom zmluvnom poistení nejde o vzťah zodpovednosti za škodu, nakoľko zodpovednostný vzťah vzniká len medzi poškodeným a tým, kto mu spôsobil škodu, teda škodcom (poisťovnía ním nie je). Poškodený sa ani nestáva účastníkom právneho vzťahu z poistenia škodcu (neviaže ho zmluva o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, nie je jej účastníkom a ani sa nestáva účastníkom tohto vzťahu po istnej udalosti), má len v zmysle osobitného predpisu priznaný osobitný priamy nárok voči poisťovateľovi na náhradu škody spôsobenej poisteným škodcom. Priamy nárok poškodeného voči poisťovateľovi zo zákonného zmluvného poistenia škodcu je posilnením postavenia poškodeného pri tomto type náhrady škody. Ide o zvýšenú ochranu poškodeného, aby jeho právo na náhradu škody bolo garantované aj vtedy, ak poistený porušil poisťovateľom takým spôsobom, že by poisťovateľ vo vzťahu k nemu síce mohol odmietnuť plnenie z poistenia zodpovednosti, ale nemôže tak urobiť vo vzťahu k poškodenému.

Aj napriek tomu, že zákon výslovne neupravuje nárok poisteného voči poisťovateľovi na náhradu toho, čo priamo poistený (škodca) ako náhradu škody spôsobenej prevádzkou motorového vozidla uhradil poškodenému, zmyslu a účelu právnej úpravy, ktorou je poisťovacia ochrana zodpovednej osoby (poisteného) a jej právo, aby za neho poisťovateľ náhradu škody zaplatil priamo poškodenému, by odporoval taký názor, podľa ktorého by poistený nemal právo, aby mu poisťovateľ uhradil to, čo poškodenému na náhradu škody poistený (škodca) ako priamy zodpovedný subjekt zaplatil, teda, že by nemal nárok na refundáciu takéhoto plnenia. Všeobecné poisťovacie podmienky pre poistenie zodpovednosti za škodu spravidla stanovujú, že v prípade náhrady škody priamo škodcom poškodenému, ak tento nárok spadá pod rozsah poisteného krytia, bude táto úhrada škodcovi (poistenému) zo strany poisťovne kompenzovaná. **Ak si poškodený svoj nárok na náhradu škody žalobou uplatní iba voči poistenému (škodcovi), nemá to žiaden vplyv na poisťovacie podmienky a poisťovateľom a ani právne postavenie poisteného sa tým nemôže zhoršiť. Poistený preto môže následne od poisťovateľa žiadať náhradu toho, čo na základe súdneho rozhodnutia poškodenému z titulu jeho zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla uhradil.**

Hodnotovému výkladu práva a spravodlivému usporiadaniu vzájomných vzťahov vyplývajúcich z uzavretej poisťovacej zmluvy, ako aj z účelu zákona, jednoznačne zodpovedá záver, že poistený takéto regresné právo voči poisťovateľovi má, avšak maximálne do výšky, v akej bol poisťovateľ povinný uhradiť náhradu

škody poškodenému. Tento nárok poisteného (škodcu) nie je nárokom z bezdôvodného obohatenia sa, ako nesprávne uzavreli sudy nižšej inštancie. Uvedli, že skutková podstata upravená v Občianskom zákonníku upravuje prípad, keď niekto plní dlh za iného, pričom predpokladom tejto skutkovej podstaty je určitý dlh dlžníka, ktorý uhradí tretia osoba bez toho, aby bola zo zákona alebo zo zmluvy na to voči dlžníkovi povinná. O takýto prípad však nejde, pretože ak škodca - poistený poškodenému uhradil náhradu škody spôsobenej mu prevádzkou motorového vozidla, plnil ako osoba na to povinná z titulu jeho zodpovednosti za ním spôsobenú škodu. Teda plnil svoju povinnosť, a preto u neho nešlo o plnenie bez právneho dôvodu.

Vzhľadom na vyššie uvedené preto dovolací súd skonštatoval, že v predmetnom prípade sudy nižšej inštancie dospeli k nesprávnemu právnemu posúdeniu, keď nárok uplatnený žalobcom posúdili ako bezdôvodné obohatenie sa poisťovateľa. V tejto súvislosti dovolací súd opätovne poukázal na znenie zákona o povinnom zmluvnom poistení, z ktorého vyplýva právo poisteného, aby poisťovateľ za neho hradil škodu priamo poškodenému a navyše vyplýva aj pre poškodeného priamy nárok na plnenie od poisťovateľa. Zároveň poukázal na príslušné ustanovenie Občianskeho zákonníka, z ktorého vyplýva povinnosť škodcu nahradiť ako zodpovedný subjekt poškodenému spôsobenú škodu prevádzkou dopravného prostriedku. Je na poškodenom, voči komu si svoj nárok na náhradu škody uplatní. Poistený je však povinný vznik škodovej udalosti poisťovateľovi bez ohľadu na voľbu poškodeného oznámiť, a to v lehote 15 dní (ak nastala na území SR) od jej vzniku. Taktiež je povinný mu oznámiť, že si u neho poškodený uplatnil svoj nárok na náhradu škody. Poistený má podľa zákona o povinnom zmluvnom poistení právo, aby poisťovateľ za neho poskytol poškodenému poisťovacie plnenie v rozsahu stanovenom zákonom, ak ku škodovej udalosti, pri ktorej táto škoda vznikla a za ktorú poistený zodpovedá, došlo v čase trvania poistenia zodpovednosti.

Poisťovateľ je povinný poskytnúť poisťovacie plnenie (poškodenému) do 15 dní po skončení prešetrovania potrebného na zistenie rozsahu povinnosti poisťovateľa poskytnúť poisťovacie plnenie alebo po doručení právoplatného rozhodnutia súdu o výške náhrady škody poisťovateľovi, ak z tohto rozhodnutia nevyplýva iná lehota na poskytnutie poisťovacieho plnenia. Poistený nemá však v zákone upravenú možnosť na vynútenie splnenia uvedenej povinnosti od poisťovateľa. Priamy nárok na poisťovacie plnenie má len poškodený. V prípade, že poisťovateľ neuhradí preukázanú náhradu škody poškodenému, nesplní si tak vlastne záväzok voči poistenému z poisťovacej zmluvy, a tak poistenému, pokiaľ škodu poškodenému nahradí sám, vznikne voči poisťovateľovi nárok na náhradu tohto plnenia (regresný nárok poisťovateľa).

teného). Táto náhrada plnenia patrí poistenému buď v celom uhradenom rozsahu alebo len v rozsahu poisťovacieho a zákonných limitov, ak si poisťovateľ uplatní právo na zníženie plnenia - ako právo zodpovedajúce jeho nároku na úpravu výšky plnenia v rozsahu poisťovacieho limitov, či v rozsahu nárokov poisťovateľa voči poistenému vyplývajúcim z jeho práva voči poistenému odmietnuť sčasti alebo úplne plnenie v prípadoch upravených zákonom, alebo v rozsahu jeho nároku na úpravu plnenia v dôsledku naplnenia predpokladov inak zodpovedajúcim regresnému nároku poisťovne voči poistenému. Toto právo na zníženie plnenia poisťovateľa voči poistenému si musí poisťovateľ uplatniť, pretože súd sám uvedené neskúma a na uvedené neprihliada z úradnej moci.

Dovolací súd teda dospel k záveru, že žalobcom uplatnený nárok voči poisťovateľovi je nárokom regresným, vyplývajúcim z poistenia zodpovednosti žalobcu za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, ktorý nahrádza plnenie poisteného poskytnuté poškodenému na náhradu škody spôsobenej motorovým vozidlom poisteného škodcu - žalobcu a nie nárokom z bezdôvodného obohatenia sa. Podstatným vo vzťahu poisťovateľ a poistený je dohodnutý poisťovacie vzťah (zákonné i zmluvné poisťovacie podmienky), pretože ten limituje rozsah povinnosti poisťovateľa plniť poškodenému, možnosti odmietnutia plnenia vo vzťahu k poistenému, ale aj rozsah prípadného regresného nároku poisťovateľa voči poistenému, ak poisťovateľ za poisteného plní priamo poškodenému. Z práv a povinností vyplývajúcich z poisťovacieho vzťahu možno vyvodiť aj rozsah regresného nároku poisteného voči poisťovateľovi, ak plnil poistený priamo poškodenému, pričom poisťovateľ plnenie poškodenému neposkytol.

Právo zodpovedajúce regresnému nároku si tak poisťovateľ, ako aj škodca musia vzájomne uplatniť. Poistený (škodca) má voči poisťovateľovi nárok na úhradu plnenia poskytnutého poškodenému na náhradu škody (čo vyplýva z jeho práva, aby náhradu škody za neho plnil poisťovateľ priamo poškodenému), avšak v prípade uplatnenia nárokov poisťovateľa zodpovedajúcim právom poisťovateľa odmietnuť sčasti alebo celé plnenie, prípadne zodpovedajúcim právom poisťovateľa na náhradu plnenia, môže byť výška tejto regresnej náhrady poistenému nižšia, ako plnil poškodenému na náhradu škody, prípadne žiadna. Teda, ak poistený (škodca) plní priamo poškodenému, tak poisťovateľ je mu povinný nahradiť toto jeho plnenie s tým, že môže voči nemu uplatniť výhrady v rozsahu poisťovacieho limitov, resp. v rozsahu zníženom o plnenie, ktoré môže poisťovateľ voči poistenému sčasti alebo celkom odmietnuť plniť zo zmluvných alebo zákonných dôvodov, alebo ktoré by inak mohol uplatniť v rámci nároku vyplývajúceho zo zákona o povinnom zmluvnom poistení (regresný nárok poisťovateľa). Plnenie poisťovateľa voči poistenému, ktorý uhradil sám náhradu škody poškodenému, nemusí byť v konečnom dôsledku v rovnakej výške, ako bola uhradená náhrada škody poisteným poškodenému.

Skutočnosť, že na základe právoplatného rozhodnutia súdu bol na zaplatenie finančnej čiastky za vzniknutú škodu poškodenému, zaviazaný žalobca ako škodca/poistený, neznamená, že žalobca ako poistený stratil voči poisťovateľovi nárok na refundáciu ním uspokojených nárokov poškodených. Žalobca ako poistený totiž na základe poisťovacieho vzťahu so žalovaným (poisťovateľom) mal nárok, aby žalovaný za neho poškodeným uhradil náhradu škody spôsobenú žalobcom v dôsledku prevádzky motorového vozidla. Dovolací súd konštatuje, že zo vzťahu žalobcu ako poisteného a žalovaného ako poisťova-

teľa, vyplýva právo žalobcu na náhradu plnenia, ktoré poskytol poškodeným (regresný nárok poisteného). Tento nárok nie je náhradou škody, ani nárokom na vydanie bezdôvodného obohatenia sa, avšak nie je svojou podstatou ani poisťovacím plnením, ako tvrdí dovolateľka (to sa totiž poskytuje poškodenému), ale kompenzuje majetkovú ujmu poisteného vzniknutú v dôsledku úhrady oprávneného nároku poškodených, ktorého uhradenie mal kryté poistením jeho zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla.

Žalobca ako zodpovednostný subjekt mal plniť sám, ale zároveň mal nárok, aby za neho plnil poisťovateľ priamo poškodenému, čo sa v danom prípade ani po právoplatnosti rozhodnutia súdu o výške náhrady škody, kde bol poisťovateľ vedľajším účastníkom, nestalo. Ak poistený škodu poškodenému sám nahradí, poisťovateľ sa nezabaví svojej povinnosti refundovať výplatu škody poistenému, pokiaľ poistený neprekročil rámec ustanovený právnymi predpismi o náhrade škody. Ak tento rámec poistený prekročí, poisťovateľ mu bude maximálne refundovať len toľko, koľko bol poistený zo zákona povinný uhradiť.

Na právnu otázku súvisiacu s tým, či uplatnený nárok žalobcu je nárok na vydanie bezdôvodného obohatenia sa, alebo či ide o právo vyplývajúce z poisťovacieho plnenia, či iný nárok poisteného, bezprostredne nadväzuje právna otázka posúdenia vznesenej námietky premlčania zo strany žalovanej poisťovne. Oba sudy nižšej inštancie právne posúdili vznesenú námietku premlčania zo strany žalovaného s prihliadnutím na to, že nárok uplatnený žalobcom bol súdmi právne posúdený ako nárok na vydanie bezdôvodného obohatenia sa. V tomto prípade je zrejme, že od vyriešenia prvej položenej právnej otázky závisí aj aplikácia vhodného ustanovenia týkajúceho sa vznesenej námietky premlčania. Keďže sudy nižšej inštancie zhodne dospeli k záveru o vzniku bezdôvodného obohatenia sa žalovaného na úkor žalobcu, logicky po právnej stránke aplikovali tomu príslušné ustanovenie Občianskeho zákonníka vo veci vznesenej námietky premlčania. Ak však dovolací súd v rámci tohto rozhodnutia dospel k záveru, že sudy nižšej inštancie nesprávne právne posúdili právny titul uplatneného nároku žalobcu ako bezdôvodné obohatenie sa, pričom ide o právo na náhradu poskytnutej náhrady škody poisteným priamo poškodenému, je zrejme, že sudy nižšej inštancie budú musieť opätovne právne posúdiť a vyhodnotiť námietku premlčania vznesenú žalovaným. Dovolací súd konštatoval, že regresný nárok poisteného voči poisťovateľovi sa premlčuje vo všeobecnej 3-ročnej premlčacej dobe, ktorá začína plynúť odo dňa nasledujúceho po vyplatení náhrady škody poškodenému zo strany poisteného, pretože to je deň, kedy poistený mohol uplatniť tento regresný nárok voči poisťovateľovi prvýkrát.

Keďže dôvody, pre ktoré bol zrušený rozsudok odvolacieho súdu, sa vzťahujú aj na rozsudok súdu prvej inštancie a v prípade zrušenia výlučne rozsudku odvolacieho súdu by vzhľadom na nesprávnosť (a predovšetkým predčasnosť) právnych záverov súdu prvej inštancie bol dovolací súd povinný rozsudok súdu prvej inštancie zrušiť, dovolací súd aj s prihliadnutím na zásadu hospodárnosti a rýchlosti konania uviedol, že nápravu nemožno dosiahnuť iba zrušením rozhodnutia odvolacieho súdu. Preto dovolací súd zrušil aj rozsudok súdu prvej inštancie a vec v zrušenej časti vrátil súdu prvej inštancie na ďalšie konanie a nové rozhodnutie.

Inšpirácia pre vás

Ultrasonická aromalampa

FANCY HOME



Štýlová ultrasonická aromalampa od Tescomy tvorí takzvanú studenú paru zo zmesi čistej vody a niekoľkých kvapiek prírodného esenciálneho oleja, ktorý pridáte. S lampou príjemne prevoniať všetky miestnosti a je vynikajúca aj pre domácu aromaterapiu a colorterapiu. Dizajn aromalampy je inšpirovaný lávou stekajúcou z vrcholu sopky a dokonale pôsobí predovšetkým pri zapnutom podsvietení. Zvoliť môžete plynulý, alebo prerušovaný režim tvorenia pary, pri podsvietení si môžete vybrať, či sa bude postupne striedať všetkých 7 farieb, alebo zvolíte len jednu. Podsvietenie je tiež možné úplne vypnúť. Ultrasonická aromalampa od Tescomy je dostupná v bielej alebo antracitovej farbe.

Ultrasonickú aromalampu FANCY HOME zakúpite na stránkach www.tescoma.sk, alebo navštívte jednu z kamenných predajní Tescoma.

ZLEPŠITE SI ČREVNÚ MIKROFLÓRU



Zdravá črevná mikroflóra je základom pre šťastný život. Podporiť ju môžete zdravým životným štýlom, kvalitnou vyváženou stravou, ale aj užívaním kombinácií dvoch kmeňov prospešných baktérií a prebiotika s dvojakým účinkom Active Flora DUO. Tento doplnok stravy obsahuje v dennej dávke 14 miliárd baktérií mliečneho kvasenia. Obnovuje zdravú črevnú mikroflóru doplnením individuálneho mikrobiálneho prostredia. Kapsuly môžete otvoriť, obsah vysypať do vody alebo rozmiešať

do polotuhého jedla. Môžete ich užívať paralelne aj s antibiotikami bez časového odstupe. Tento doplnok stravy bez alergénov (mliečnej bielkoviny a laktózy), konzervačných látok, umelých farbív či sacharózy je vhodný aj pre tehotné a dojčiacie ženy, aj pre deti od 3 rokov.

Doplnok stravy Active Flora DUO 10 kapsúl kúpite za odporúčanú cenu 6,72 € a Active Flora DUO 30 kapsúl za odporúčanú cenu 13,27 € v každej dobrej lekární a na www.activeflora.sk

SILNÁ IMUNITA NA ZAČIATKU ROKA!

Jednou z vecí, ktorú môžeme spraviť v zimnom období pre podporu imunity je obohatiť svoj jedálniček o ryby. Ak ste z tých, ktorí sa rybám obľúkom vyhýbajú, siahnite po OmegaMarine PREMIUM. Vysoko kvalitný výživový doplnok bohatý na omega-3 mastné kyseliny je vyrábaný na základe 150 ročnej nórskej tradície. Obsahuje olej z lososov, ktorý je pre ľudské telo hotovým zázrakom vďaka bohatému zastúpeniu DHA, EPA a DPA. Už dve malé kapsuly denne vám pomôžu k normálnemu fungovaniu srdca, mozgu a očí. Obsahuje tiež vitamín D, ktorý v chladných mesiacoch podporí váš imunitný systém. Sústreďte sa na svoje aktivity, ktoré milujete v plnom zdraví s OmegaMarine PREMIUM.



MAXI VITA VITAMÍN C + ZINOK

Sezónny aj celoročný pomocník pre vaše zdravie



Vitamín C výrazne a pozitívne zasahuje do takého množstva procesov v tele, ktoré si s týmto silným antioxidantom spojil len málokto. Vedeli ste, že sa stará okrem obligátneho posilňovania imunity a prevencie pred vírusovými ochoreniami aj o stav kostí, šliach, pokožky a ďasien? Nemalú úlohu zohráva aj pri vstrebávaní železa. V kombinácii s ďalším účinným antioxidantom zinkom je to dvojica, ktorá vás bezpečne prevedie obdobím chrípok, infektov horných dýchacích ciest ale aj obdobiami zvýšenej záťaže a stresu. Z užívania zinku, ktorý je súčasťou tableť Maxi Vita Vitamín C + zinok sa budete tešiť hneď dvakrát – okrem pevného zdravia vám môže zlepšiť aj kvalitu vlasov, nechťov a pokožky. Keď máte pochybnosti o tom, či prijímate dostatok vitamínov a minerálov v potrave, siahnite po doplnkoch výživy, ktoré vám pomôžu v období, keď sa snažíte optimálne si nastaviť príjem zdraviu prospešných živín.

TIE PRAVÉ NA POČÚVANIE aj hands-free telefonovanie



Štýlové bezdrôtové slúchadlá s mikrofónom Orava Livebass Mini v čiernom a bielom outfite vám spríjemnia deň hudbou, kamkoľvek sa pohnete. Vďaka Bluetooth ich ľahko spárujete so smartfónom a bez káblov si na nich vychutnáte obľúbené hudobné kúsky, audioknihy aj podcasty vo výbornej kvalite. O prekvapujúco dobrú reprodukciu zvuku sa starajú vysoko citlivé meniče s veľkosťou 13 mm, vďaka ktorým zo slúchadiel znie krištáľovo čistý zvuk s podmanivými dynamickými basmi. Výborne sedia v ušiach, intuitívne sa ovládajú multifunkčným tlačidlom s možnosťou prepojenia telefónu do hands-free režimu a vďaka nabíjateľnému puzdru vydržia „pracovať“ až 15 hodín. Sú chránené pred dažďom stupňom ochrany IPX3 a kúpite ich v e-shope Oravy len za 29,90 €.

www.orava.eu

LIEČIVÁ SILA ENZÝMOV JE TU OPĀŤ PRE VÁS



Poznáte z minulosti účinky tradičného lieku Wobenzym, najznámejšieho predstaviteľa systémovej enzýmoterapie? S rovnako kvalitným zložením a vedecky podloženými účinkami ohlasuje osvedčený enzýmový liek v zápaloch, opuchoch a poruchách imunity svoj návrat späť do lekární. Kamenných, aj internetových. Liek Wobenzym pôsobí proti zápalu a optimalizuje funkciu imunitného systému. Skracuje čas hojenia po zraneniach a operáciách (artroskopické zákroky, stomatológia, ORL operácie). Urýchľuje hojenie opuchov, podvrtnutí a vstrebávanie krvných podliatin. Podporuje liečbu opakovaných urologických a gynekologických zápalov. Je vhodný aj ako podporná liečba pri recidivujúcich zápaloch dýchacích ciest vírusového aj bakteriálneho pôvodu. Jedinečná zmes enzýmov rastlinného a živočíšneho pôvodu je uchovávaná v podobe gastrorezistentných tabliet. Obalová vrstva chráni tabletu pred jej degradáciou vplyvom pôsobenia kyslého pH v žalúdku, preto sa pri užívaní nesmie rozhrýzť, drviť alebo deliť. O správnom užívaní sa poraďte so svojím lekárom alebo lekárnikom a pozorne si prečítajte písomnú informáciu pre používateľov. Viac informácií hľadajte na www.wobenzym.sk.

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

STARAJTE SA O SEBA S VITAL PROTEINS



Viete, ako sa užíva kolagén? Jednoducho – stačí nasypať, premiešať a hotovo. Potom už len vypiť alebo zjesť nápoj či jedlo, do ktorého ste ho pridali. A viete, prečo je to vhodné? Lebo kolagén je základnou súčasťou vlasov, kože, nechťov, svalov, šliach aj kĺbových chrupaviek a od istého veku (25 rokov) si ho naše telo nedokáže vyrobiť dostatok. Potreba kolagénu pritom rastie. V rámci zdravého životného štýlu môžete túto, pre telo úplne prirodzenú bielkovinu, pravidelne dopĺňať. Napríklad prostredníctvom kvalitných výživových doplnkov. Vital Proteins Collagen Peptides obsahuje vysoké množstvo (20 gramov) hovädzích kolagénových peptidov, ktoré telo ľahko strávi a vstrebe. Neochutené kolagénové peptidy v prášku neovplyvnia chuť ani konzistenciu nápoja či pokrmu, do ktorého ich pridáte. Ak z akéhokoľvek dôvodu hľadáte alternatívu k hovädzej variante, vyskúšajte Vital Proteins Marine Collagen s 12 gramov kolagénových peptidov na porciu. Kolagény Vital Proteins môžu byť pre vás tým správnym návodom, ako sa udržať dlhšie fit. www.vitalproteins.sk

STOP BOLESTI HRDLA



Bolesť, pálenie, suchosť: to všetko môže postihnúť vaše hrdlo. Neprijemné pocity sú najčastejšie spôsobené bakteriálnou či vírusovou infekciou. S týmito ťažkosťami sa môžete stretnúť počas celého roka. Liečbu môžete podporiť ústnym sprejom COLDISEPT nanoSILVER. Ten vytvára na sliznici hrdla ochrannú bariéru, čím ju chráni nielen pred biologickými, ale aj fyzikálnymi a chemickými vplyvmi. Obsahuje nanočastice striebra obmedzujúce rast baktérií a extrakt z írskeho machu, ktorý sa často využíva pre svoje regeneračné účinky. Zdravotnícku pomôcku COLDISEPT nanoSILVER oceníte aj v stave po vybratí mandlí. Je vhodná nielen pre dospelých, ale aj pre deti od 6 rokov.

Kúpite ju za odporúčanú cenu 11,09 € v každej dobrej lekární a na www.coldisept.sk

VYRAZTE NA CESTY S ČIERNYM ČAJOM s esenciou bergamotu



Lipton Earl Grey je klasická zmes čierneho čaju s esenciou bergamotu, ktorá dodáva charakteristickú jemnú a osviežujúcu chuť s ľahkou citrusovou arómou. Pripravte si čaj do termosky či termohrnčenku a vyrazte na cesty. Zaobstarajte si veľké balenie obsahujúce 92 vrecúšok a budete mať istotu, že vám tento výborný čajový nápoj s nádychom exotického druhodružstva vydrží dlhšie než obyčajná klasika.

Naviac sa nemusíte báť zbytočných plastov, Lipton nebalí svoje krabičky do igelitu a používa rastlinné, kompostovateľné čajové vrecúška.

VYDANIE SPRÁVY

„MULTIENERGETICKÝ ORLEN.“

RAST SPOLOČNOSTI OD ROKU 2016 DO ROKU 2023“



„Od začiatku svojej misie v skupine ORLEN som pracoval v pevnom presvedčení, že priemernosť nie je riešením. Teraz môžem s hrdosťou vyhlásiť, že spoločným úsilím sme si úspešne zaistili miesto plnohodnotného člena prvej ligy hlavných európskych hráčov,“ vyhlásil Daniel Obajtek, generálny riaditeľ a predseda predstavenstva spoločnosti ORLEN S.A., v jeho úvodnom vyhlásení k našej najnovšej správe s názvom „Multienergetický ORLEN. Rast spoločnosti od roku 2016 do roku 2023“. V tejto obsiahlej publikácii ORLEN popisuje svoje kľúčové iniciatívy a triumfy z posledných rokov, ktoré boli zásadné pre dosiahnutie strategického cieľa: založenie najväčšej stredo európskej palivovej a energetickej skupiny s diverzifikovaným podnikaním, robustným obchodným modelom a schopnosťou realizovať projekty energetickej bezpečnosti a transformácie v hodnote miliárd eur v celom regióne.

V posledných rokoch prijala skupina ORLEN výzvu na zlúčenie niekoľkých spoločností, ktoré sú kľúčové pre energetickú bezpečnosť Poľska a regiónu. Úspešne dokončené fúzie so spoločnosťami **Grupa LOTOS, PGNiG a Energa** položili základy pre vybudovanie silnej, multienergetickej skupiny s diverzifikovaným podnikaním – od ťažobných aktivít cez spracovanie ropy a výrobu energie až po komplexné veľkoobchodné a maloobchodné aktivity. Táto rastová trajektória je tiež v súlade s globálnymi trendmi odklonu od výroby energie založenej na jedinom palive smerom k udržateľnejšiemu mixu s prevahou obnoviteľných zdrojov.

V dôsledku týchto fúzií sa ORLEN vyvinul do korporátnej skupiny s potenciálom porovnateľným s ostatnými poprednými európskymi spoločnosťami vo svojom sektore, ako sú Repsol alebo ENI. V globálnom rebríčku S & P 250 najväčších energetických spoločností pre rok 2022 skupina ORLEN postúpila zo 60. na 37. pozíciu. V minuloročnom vydaní rebríčka 500 najväčších spoločností sveta podľa tržieb (Fortune Global 500) prestížneho amerického časopisu Fortune sa ORLEN umiestnil na 216. mieste a prekonal tak korporácie ako Airbus, IBM alebo Bayer, čo je výrazné zlepšenie 454. miesta v roku 2015. Navyše, v rebríčku Fortune 500 Europe, ktorý bol prvýkrát vyhlásený v novembri 2023, sa ORLEN umiestnil na 44. mieste, čím sa stal najvyššie postavenou poľskou spoločnosťou.

ORLEN je tiež prvou palivovou a energetickou spoločnosťou v strednej Európe, ktorá sa zaviazala dosiahnuť uhlíkovú neutralitu do roku 2050. Na dosiahnutie tak ambiciózneho cieľa sú kľúčové značné investície. Rozsah kapitálových projektov realizovaných spoločnosťou ORLEN v tejto oblasti najlepšie ilustrujú tieto čísla – v roku 2016 predstavovali kapitálové výdavky spoločnosti približne 4,7 miliardy PLN (PNL - Poland zloty=0,23 eura), v roku 2022 vzrástli na 19,7 miliardy PLN a po prvých troch štvrtrokoch roku 2023 predstavovali 20,4 miliardy PLN.

Rast skupiny ORLEN ide ruka v ruku so zlepšením surovínovej a palivovej bezpečnosti Poľska a celého regiónu. Okrem iného vďaka dokončeným fúziám a efektívnemu budovaniu obchodných vzťahov po celom svete sme boli schopní udržať stabilné dodávky palív a energií zákazníkom počas celej doby pandémie a aj po následnom vypuknutí vojny na Ukrajine. Počas tejto doby sme sa vymanili z predchádzajúcej závislosti na ruskej ropy, ktorá ešte v roku 2015 tvorila takmer 100 % ropy dodávanej do rafinérií skupiny ORLEN. Naše súčasné dovozné portfólio je dobre diverzifikované, zahŕňajúce dodávky ropy zo Severného mora, západnej Afriky, Stredomoria, Perzského zálivu a Mexického zálivu.

Okrem toho sme úspešne diverzifikovali dodávky zemného plynu do Poľska. V roku 2015 predstavovali dodávky od Gazpromu takmer 90 % dovozu plynu spoločnosti PGNiG. O rok neskôr, v roku 2016, dorazil do terminálu LNG prezidenta Lecha Kaczyńskiego vo Svinoúšti pri Baltskom mori prvý lodný náklad skvapalneného zemného plynu z iného zdroja. Odvtedy má LNG stále rastúci podiel na dovoze a v roku 2022 sa pre poľských spotrebiteľov stal hlavným zdrojom plynu. V rovnakom roku bol spustený plynovod Baltic Pipe, ktorý spája Poľsko s nórske kontinentálnym šelfom, kde má ORLEN rozsiahle uhľovodíkové výrobné aktivity. V dôsledku toho je poľská ekonomika od roku 2023 úplne nezávislá na dodávkach ropy a plynu z Ruska.

Kľúč k úspešnému rozvoju podnikania spočíva nielen v zabezpečení stability, ale aj v pripravenosti prijať najmodernejšie technológie a riešenia. Počas posledných ôsmich rokov ORLEN významne investoval do rôznych projektov zelenej energie, vrátane veternej energie na mori a na súši, solárnej energie, bioplynu a biopalív, elektromobility a vodíka. Kapitálové výdavky skupiny v rokoch 2023 – 2030 majú dosiahnuť celkom 320 miliárd PLN, z čoho celých 40 % bude určených konkrétne na projekty znižovania emisií uhlíka, teda na rozvoj obnoviteľných zdrojov energie. V roku 2023 urobila skupina ORLEN konečné investičné rozhodnutie o výstavbe prvej poľskej pobrežnej veternej farmy, Baltic Power, ktorá do roku 2026 dosiahne kapacitu dodávať takmer 1,2 GW čistej energie do elektrickej siete krajiny, čo je dostatočné množstvo na pokrytie dopytu 1,5 milióna domácností. Okrem toho, aby bola zabezpečená dostupnosť zodpovedajúca inštaláčnej infraštruktúre pre tento priemysel, spoločnosť začala aj výstavbu vyhradeného inštaláčného terminálu vo Svinoúšti.

„Po dokončení série fúzií vo februári 2023 sme zrevidovali našu stratégiu ORLEN2030 a navýšili kapitálové výdavky zo 140 miliárd PLN na 320 miliárd PLN. Jedným z pilierov budúcnosti skupiny ORLEN budú zelené projekty podporujúce našu cestu k čistej nule. Do roku 2030 plánujeme do týchto iniciatív investovať 120 miliárd PLN. ORLEN stojí na čele energetickej transformácie, ktorá je nevyhnutná na udržanie konkurencieschopnosti poľskej ekonomiky. Zároveň pri efektívnej realizácii našej ambiciózneho investičnej stratégie zostávame odhodlaní deliť sa o zisky s akcionármi,“ povedal Daniel Obajtek. V roku 2023 ORLEN vyplatil rekordnú dividendu v hodnote 6,4 miliardy PLN. Táto zvýšená kapacita pre zdieľanie zisku je jedným z výstupov procesu budovania multienergetickej skupiny.

Skupina ORLEN v posledných rokoch tiež postupne posilňuje svoju pozíciu v segmente biopalív. V roku 2018 prijala Program biopalív, ktorého cieľom je desaťnásobné zväčšenie produkcie biopalív, a to na 3 milióny ton do roku 2030. Na dosiahnutie tohto cieľa je vyčlenených viac ako 15 miliárd PLN. Projekty biopalív spoločnosti ORLEN, ktoré sa nachádzajú v Poľsku a Českej republike, prispievajú k vytváraniu pracovných miest a stabilizácii dopytu po poľnohospodárskych produktoch používaných ako vstupná surovina.

Pri budovaní robustnej multienergetickej skupiny sa ORLEN zapája do nových obchodných aktivít a súčasne ctí svoje korene. V roku

2021 sa preto začalo rozšírenie výrobnéj expanzie komplexu Olefiny III vo výrobnom závode v Plocku, čo predstavuje najväčší petrochemický investičný projekt v Európe za posledných 20 rokov. Očakáva sa, že po modernizácii bude tento výrobný komplex prispievať približne 1 miliardou PLN k ročnému prevádzkovému zisku skupiny ORLEN a vďaka použitiu najmodernejších technológií prispeje k zmenšeniu uhlíkovej náročnosti – v konečnom dôsledku až o 30 % na tonu výstupu. Projekt rozšírenia komplexu Olefiny III má byť dokončený v roku 2027, čím spoločnosť ORLEN bude ovládať približne 40 % kapacity výroby olefinov v regióne a pravdepodobne sa v tomto priestore na trhu s olefinmi stane vedúcim hráčom.



V posledných ôsmich rokoch skupina ORLEN taktiež intenzívne rozvíja svoj retailový segment. V súlade s našou stratégiou chceme do roku 2030 rozšíriť naše portfólio na minimálne 3500 moderných čerpacích staníc prevádzkovaných pod značkou ORLEN po celom Poľsku a širšom regióne. V dôsledku početných investícií a akvizícií, vrátane prevzatia tretej najväčšej rakúskej maloobchodnej palivovej siete, sme dosiahli tento cieľ už z viac ako 98 %.

Po rýchlym náraste objemu našich operácií a vďaka nášmu neochvejnému odhodlaniu investovať sa skupina ORLEN stala najväčším daňovým poplatníkom v Poľsku a prispieva do štátneho rozpočtu miliardami zlotých. „Som hrdý na to, že môžem zdôrazniť, že ORLEN je popredným platcom dane z príjmu právnických osôb v Poľsku. Naša daňová povinnosť za rok 2022 dosiahla značných 4,37 miliardy PLN. Pred necelým desaťročím, v roku 2016, táto hodnota predstavovala 1,14 miliardy PLN. To slúži ako presvedčivý dôkaz pozitívnej trajektórie, na ktorej sme. V prvých šiestich mesiacoch roku 2023 skupina zaplatila 36,5 miliardy PLN na rôznych poplatkoch a poplatkoch štátnemu rozpočtu a miestnym samosprávam. Tieto peniaze prispievajú k modernizácii a trvalému zvyšovaniu životnej úrovne občanov v celej krajine,“ poznamenal Daniel Obajtek.

Ďalším účinným nástrojom podporujúcim obchodné ciele našej skupiny sú jej sponzorské aktivity. V posledných rokoch ORLEN spolupracuje s profesionálnymi športovcami a para atlétmi a angažuje sa v iniciatívach zameraných na zlepšenie podmienok pre realizáciu športu pre celkom 300 000 detí a mladých ľudí. Spoločnosť navyše spolupracuje s kultúrnymi inštitúciami a sponzoruje dôležité komunitné projekty.

—on—

**** Pre prístup k celej správe „Multienergetický ORLEN. Rast spoločnosti od roku 2016 do roku 2023“, navštívte: orlen.pl/multi-utility-orlen-report**

BMW 740d xDrive Sedan



Príkladný luxus

Modernizovaný model BMW radu 7 Sedan siedmej generácie je impozantne pôsobiace vozidlo. Vďaka spojeniu exkluzivity, špičkových technológií, dobrej dynamike, prepychového priestoru a všestranosti, jeho vlastnosti viacerí odborníci prirovnávajú k automobilom Rolls Royce.



Vyskúšali sme nové BMW 7, model 740d xDrive. Poháňa ho vznetrový preplňaný radový 6-vaľec doplnený mild-hybridným systémom, s pohonom všetkých kolies xDrive. Pohonnú sústavu doplnia 8-stupňová automatická prevodovka. Nový vzhľad sedanu dodával balík M Sport (+ 7132 €), príplatkové efektívne zliatinové, leštené 21" disky kolies a dvojfarebné lakovanie karosérie - modrého odtieňa Tanzanite Blue a vrchnej časti v sivej Oxide Grey, ktoré zvýraznilo všetky kontúry vozidla (12 455 €). Sedan má dĺžku 5391 mm, šírku 1950 mm, výšku 1544 mm a rázvor náprav 3215 mm. Ikonický predný dizajn s mohutnou mriežkou chladiča, predné reflektory BMW Iconic Glow s prvkami so Swarovski kryštálov (2171 €), osvetlené kontúry „obličiek“ a tradične agresívnejší predný nárazník (evokujúci krídlo lietadla) vyžarujú istú robustnosť. Dvere so zapustenými kľučkami ponúkajú okrem manuálneho módu otvorenia mikrosplínačom aj plne automatický prístup (1550 €). Otvoriť a zatvoriť všetky dvere je možné aj prostredníctvom palubného infotainmentu. V zadnej časti okrem kríviek zaujme mohutný zadný nárazník, M zadný spojler a dlhé, úzke koncové svetlá s technológiou LED v tvare písmena L.

Luxusný dizajn exteriéru sme ešte intenzívnejšie vnímali v interiéri s čalúnením jemnou kožou Merino/kašmírová vlna s obsahom Smoke White/Light Grey (827 €). Vodič aj spolujazdec majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Užívajú si tiež komfortné sedadlá, elektricky nastaviteľné, vyhrievané, odvetrávané, s masážnou funkciou (doplnková výbava). Športový kožený, vyhrievaný volant s multifunkčnými tlačidlami sa dobre drží, nie je problém nájsť si za ním ideálnu polohu. Luxusným dojmom pôsobí aj ambientne podsvietenie na prístrojovej doske, stropě, dverách a podlahe. Dá sa meniť jeho farba, intenzita, animácia. Aktuálne BMW radu 7 ponúka modernejšie pracovisko vodiča so zakriveným displejom, a to 12,3-palcový digitálny prístrojový panel za volantom a 14,9-palcovú stredovú dotykovú obrazovku v strede. S displejmi sme nemali problémy, poznali sme ich z iných vozidiel značky. Nový je aj tvar voliča prevodovky. Nám najviac vyhovuje ovládanie funkcií vozidla cez systém iDrive, ktoré považujeme za výborné. Nechýba však ani hlasové ovládanie a ovládanie gestami. Cestovanie spríjemňujú aj ďalšie kvalitné prvky výbavy, napríklad 4-zónová automatická klimatizácia, navigačný systém, možnosť pripojenia Apple CarPlay bez nutnosti káblov, Head-up displej, cúvacia kamera, panoramatické strešné okno a iné. Vodičovi pomáha bezpečne viesť vozidlo celá plejáda asistencií - sledovanie bdlosti a pozornosti vodiča, adaptívny tempomat s vedením vozidla v jazdnom pruhu, varovanie pred kolíziou s autonómnym brzdením, Night Vision s rozpoznávaním osôb v tme, rozšírená asistencia parkovania.

Vzadu sa veľmi pohodlne odvezú dvaja cestujúci. Môžu si aktivovať vyhrievanie, ventiláciu sedadiel, masáž, nastaviť vlastnú klimatizáciu, upraviť ambientne osvetlenie, polohu sedadla cez dotykové ovládače (5,5"), ktoré sa nachádzajú na vnútornej strane zadných dverí. Vrcholom je 31,3-palcová dotyková obrazovka Theatre Screen s 8 K rozlíšením a s integrovaným Amazon Fire TV vo formáte medzi 16:9 a 32:9. Nachádza sa pred zadnými sedadlami, vysúva sa spod zaskleného podsvieteného stropu ((Sky Lounge). Cez kábel sa dajú prehrať videá, rôzne hry a hudba. Spolu s komfortnými sedadlami, príplatkovým audio systémom Bowers Wilkins s 36 reproduktormi a výkonom 1965 wattov a reproduktormi vo dverách premení každú cestu na zážitok ako v kine. Dá sa upraviť aj zadné sedadlo posunutím predného se-

dadla spolujazdca dopredu na ležadlo - Executive Lounge (11 711 €). Batožinový priestor ponúka objem 540 litrov.

Pod kapotou pracoval vznetrový 3-litrový radový šesťvaľec s turbodúchadlami, poskytuje výkon 210 kW a krútiaci moment 650 Nm. Motor je doplnený o mild-hybridnú technológiu. Elektromotor (integrován do prevodovky) dodáva výkon 13,2 kWh a 200 Nm. Systémový výkon pohonu je 220 kW pri 4400 ot./min. S 8-stupňovou automatickou prevodovkou Steptronic Sport vytvára reprezentatívny systém pohonu luxusného vozidla. Ani po naštartovaní studeného motora v kabíne nepočuť, že auto poháňa vznetrový motor. Krútiaci moment s hodnotou 670 Nm už od 1750 otáčok za minútu je „bezpečnostným základom“ pre spoľahlivé dokončenie prakticky každého predbiehacieho manévru tohoto vozidla - v spojení s rýchlo a logicky reagujúcou riadiacou jednotkou osemstupňovej automatickej prevodovky. Z pokoja na 100 km/h veľký sedan (limuzína) dokáže zrýchliť za 5,8 s a rast rýchlosti končí, ak sú na to (najmä legislatívne) podmienky, na hranici 250 km/h. Vodič má prostredníctvom ovládača jazdných režimov (Efficient, Sport, Personal a náladové Relax a Expressive) možnosť doladiť celkový charakter vozidla podľa jazdnej situácie alebo osobných preferencií. Po týždni jazdenia v zmiešaných prevádzkových podmienkach, po okresných cestách, diaľnici i v meste, sme dosiahli priemernú spotrebu nafty 6,8 l/100 km, čo je na dojazd okolo 1000 km.

Konstruktérom sa výborne podarilo vyladiť podvozok - vzduchové odpruženie s možnosťou zmeny svetlej výšky v kombinácii s adaptívnymi tlmičmi výborne filtruje nerovnosti aj s veľkými 21" kolesami. Zvládne bezpečne aj rýchle prejazdy ostrejších zákrut, na čom má najväčšiu zásluhu systém pohonu xDrive. Kabína tohto luxusného „riadiateľského“ vozidla je výborne odhlučnená, ale pohodlne sa necestuje len osobe sediacej na pravom zadnom sedadle. Veľkým zážitkom je aj pozícia vodiča.

BMW 740d xDrive Sedan sa predáva za 114750 €. Nami skúšané vozidlo malo bohatú doplnkovú výbavu a cena vzrástla na 171 286 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:
6-vaľcový, 24-ventilový preplňaný vznetrový+elektromotor, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 2993 cm³, najväčší výkon 220 kW pri 4400 ot./min., krútiaci moment 670 Nm pri 1750 až 3000 ot./min.

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

PODVOZOK:
predné kolesá zavesené na dvojiach trojuholníkových ramien, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vzduchové pružiny, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru vpredu 255/40 R-21, vzadu 285/35 R-21.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:
d/š/v 5391/1950/1544 mm, rázvor náprav 3215 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2255/2895 kg, objem batožinového priestoru 540 l, objem palivovej nádrže 78 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:
najväčšia rýchlosť 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 5,8 s, spotreba nafty v kombinovanej prevádzke WLTP 5,9-6,9 l/100 km, CO₂ 157-182 g/km.

Peugeot 308 SW 1.2 PureTech 130k EAT8 GT



Krásne kombi v športovom ladení

Zdalo sa, že segment automobilov kombi nižšej strednej triedy bol ohrozený rastúcim záujmom o kompaktné športovo-úžitkové automobily (SUV). Za uplynulé desaťročie si však v Európe kombi tejto veľkosti kupuje každý rok prakticky rovnaký počet zákazníkov. Zmenila sa však ich veková štruktúra – omladla. Kombi si kupujú najmä mladé páry s deťmi, alebo bez nich, ale zvyčajne s intenzívnymi voľnočasovými aktivitami. Od svojho nového auta vyžadujú priťažlivý vzhľad, dobré jazdné vlastnosti a konektivitu.



Takýmto autom je aj nový Peugeot 308 SW, ktorý využíva modulárnu platformu EMP2. V minulosti sme ho vyskúšali s viacerými motormi. Teraz sme ho mali možnosť otestovať so zážihovým prepíňaným trojvalcovým motorom a 8-stupňovou automatickou prevodovkou vo výbave GT. Výbava GT sa vyznačuje exkluzívnou GT prednou maskou (s novým logom značky) s prvkami v čiernej farbe a chróme, 18-palcovými diskami, znakom Peugeot na predných blatníkoch, čiernym lemom okien, pozdĺžnikmi strešného nosiča v čiernej farbe, zatmavenými zadnými oknami a vynikajúcimi prednými „Full LED Matrix Technology“ reflektormi, ktoré vodičovi výrazne spríjemňujú jazdu v noci. Denné svietenie v tvare tesákov dodáva vozidlu dynamickejší vzhľad. Zadná časť karosérie je mohutná, aerodynamika bola optimalizovaná znížením strešnej línie. Zadnej časti dominujú horizontálne orientované svetidlá, ktoré ponúkajú zaujímavé vnútorné členenie a originálny svetelný podpis.

Exkluzívnosť interiéru GT Pack sa opiera o celý rad detailov, ako sú kvalitné materiály, náladové osvetlenie, hliníkové pedále a prahy dverí, exkluzívne čierne obloženie strechy, Alcantara čalúnenie (kombinácia látky so syntetickou kožou), chrómový dekór prístrojovej dosky atď. Interiér s typickým Peugeot i-Cockpitom sme už opísali viackrát pri iných skúšaných vozidlách tejto značky. Predné sedadlá sú výborne tvarované, vyhrievané. Na malý volant z perforovanej kože s pochrómovanými prvkami a vsadeným logom GT, ktorý je skosený v hornej aj dolnej časti, sme si už zvykli. Vo výbave GT je 3D digitálny prístrojový panel QUARTZ+Smart Multidrive. Dotykový 10-palcový displej infotainmentu s navigáciou má dobrú grafiku, je prehľadný a má rýchle reakcie. Infotainment je doplnený o virtuálne ovládače, tzv. i-Toggles. Ide o šesť malých plne digitálnych ovládačov slúžiacich ako dodatočný ovládací panel pod centrálnym displejom infotainmentu. Pod ním sú ešte umiestnené ďalšie klasické ovládače rýchlej voľby.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

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

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

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

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4637/1852/1442 mm, rázvor náprav 2732 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1420/1860 kg, rozchod kolies vpredu/vzadu 1559/1554 mm, objem batožinového priestoru 608/1634 l, objem palivovej nádrže 52 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 210 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,9 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 5,7-5,9 l/100 km, CO₂ WLTP 129-133 g/km.

Mrzelo nás, že sa tu nenachádza panel klimatizácie, k jej ovládaniu sa treba preklikať. Nechýba bezdrôtové nabíjanie mobilov cez Apple CarPlay a Android Auto.

Na zadných sedadlách nie je pre urastenejších cestujúcich nadbytok priestoru. Batožinový priestor má v základnom usporiadaní 608 litrov. Po sklopení zadných sedadiel v pomere 40:20:40 vznikne rovná úložná plocha. Bohatá bola zostava bezpečnostných asistenčných systémov, obsahuje napríklad systém pre udržiavanie v jazdnom pruhu, varovanie pri jeho opustení, parkovacie snímače, cívaci kameru, adaptívny tempomat, systém sledovania mŕtvych uhlov, systém pre sledovanie pozornosti vodiča, upozornenie na prekážku...

„Základný“ zážihový prepíňaný 1,2-litrový trojvalcový motor s priamym vstrekaním paliva sme už vyskúšali viackrát v iných modeloch značky. Dosahuje výkon 96 kW a krútiaci moment 230 Nm pri 1750 ot./min. Nepárny počet valcov počut len pri naštartovaní, ďalej je už jeho zvuk harmonický, pracuje kultívovane. Autu umožní akcelerovať z pokoja „na stovku“ za 9,9 sekúnd a dosiahnuť maximálnu rýchlosť 210 km/h. Motor dobre spolupracuje s 8-stupňovou automatickou prevodovkou, ktorá zbytočne trojvalec „nepodtáča“, pri výraznom šliapnutí na plyn ihneď podradí. Motor má dostatok sily už pri 1500 ot./min., je pružný v širokom pásme otáčok. Nechýba možnosť ručného preradenia páčkami pod volantom, ktoré sme využívali minimálne. Vodič má na výber tri jazdné režimy – Eco, Normal a Sport, ktoré majú vplyv na reakcie motora. Počas týždenného skúšania vozidla s podielom jazd v meste a na diaľnici sme jazdili so spotrebou 7,4 l/100 km.

Podvozok je dobre naladený, vo výbave GT „tuhší“, v zákrutách dobre drží zvolenú stopu, karoséria netrpí ani veľkými bočnými náklonmi v zákrutách a rázy od prejazdu nerovností sa do sedadiel prenášajú v účinne stlmenom rozsahu. Ocenili sme aj výborné odhlučnenie kabíny a obratnosť vozidla.

Peugeot 308 SW 1.2 PureTech 130k EAT8 s úrovňou výbavy GT sa predáva za 33 090 €.



Hyundai Kona 1.0 T-GDi 88,3 kW 4x2 7 DCT Family



Odvážny dizajn, väčšie rozmery

Spoločnosť Hyundai Motor v roku 2017 rozšírila svoju rodinu SUV. Po typoch Santa Fe, Grand Santa Fe a Tuscon predstavila novinku v segmente B-SUV, ktorá dostala meno Kona. V roku 2022 spoločnosť odhalila futuristický dizajn druhej generácie tohto typu, ktorý ilustruje dizajnové myslenie značky založené na technológiách. Na výber sú dva zážihové motory (1.0 T-GDi a 1.6 T-GDI), hybrid (1.6 GDi HEV), plne elektrická verzia (s batériami 48,4 kWh alebo 65,4 kWh) a stupne výbavy Comfort, Family, Style a športovo ladené vyhotovenie N Line. Všetky varianty novej generácie typu Kona majú spoločnú architektúru, každý z nich si však uchováva svoj vlastný futuristický štýl. Vyskúšali sme Hyundai Kona poháňaný zážihovým motorom 1.0 T-GDi skombinovaný so 7-stupňovou automatickou prevodovkou (v ponuke je aj 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka) vo farbe laku Denim Blue Solid (690 €). Mal výbavu Family.



Novinka medzigeneračne narástla o 150 mm do dĺžky (4350 mm), šírka sa zväčšila o 25 mm (1825 mm), výška má 1580 mm. Rázvor náprav je väčší o 60 mm (2660 mm), osoby na zadných sedadlách tak majú o 77 mm viac priestoru na kolená. Prednú časť karosérie zvyrazňuje svietiaci pás denných svetiel Seamless Horizon, prebiehajúci po celej šírke kapoty motora. Spolu so zdvojenými projektorovými full LED reflektormi integrovanými do predného nárazníka vytvára nápadnú svetelnú grafiku. Robustné obklady lemov predných a zadných blatníkov zvyrazňujú športový charakter, nadväzujú na ikonickú identitu prvej generácie. Na bokoch karosérie ostro rezané diagonálne prelisy harmonizujú s matne chrómovanou lištou, prechádzajúcou zo spodnej hrany okien do športového zadného spojlera. Pohľad z profilu zaujme aj krátkym predným, zadným previsom a svetlou výškou 170 mm, čo napovedá, že s Konou nebude problém zvládnuť výjazdy napríklad na obrubníky. Dizajn zadnej časti karosérie ozvlášťuje červený svietiaci pás zo zadných blatníkov po celej šírke dverí batožinového priestoru. Na dverách batožinového priestoru sa vyníma fabrické logo doplnené o názov typu. K štandardu vo výbave Family patria aj 17-palcové disky kolies s ľahkých zliatin a pozdĺžne strešné lyžiny.

Interiér pôsobí príjemným dojmom v štýle priestoru pre život (living space), pracovisko vodiča je ergonomicky vhodne navrhnuté. Kabíne dominuje zakrivený panoramatický displej vodiča, obsahuje dve integrované obrazovky – digitálny prístrojový panel s uhlopriečkou 12,3" (moderná grafika sa dá nahradiť klasickou) a vedľa neho dotykový displej systému infotainmentu rovnakej veľkosti. Má prepracovanú grafiku, reakcie sú rýchle a pohotové. Orientáciu v menu, ktoré má množstvo funkcií, uľahčuje spodná tlačidlová lišta. Kona poskytuje aj klasické ovládacie tlačidlá na ovládanie klimatizácie, vyhrievanie sedadiel, parkovacích snímačov, výber jazdných režimov a sú tu aj tlačidlá priameho vstupu do nastavenia rádia, navigácie a iné. Elegantný otočný prepínač, ktorý ovláda dvojspojkovú prevodovku, je umiestnený po novom na stĺpiku riadenia, čím sa vytvoril väčší otvárateľný priestor na stredovej konzole. Režimy D, N a R sa volia otočením konca tohto modulu a jeho stlačením parkovací režim P. Parkovacia brzda je elektronická, s ovládačom umiestneným naľavo pod volantom. Predné sedadlá s driekovou opierkou sú vyššie osadené, vodič tak má dobrý výhľad na všetky strany. Sedadlá sú dobre tvarované, v skúšanom vozidle boli aj vyhrievané. Nový je kožený potiahnutý multifunkčný volant s klasickými ovládacími prvkami. Vďaka dostatočnému rozsahu nastavenia uľahčuje nájdanie si optimálnej „pracovnej“ pozície vodiča pre bezpečné vedenie vozidla. Elektrické vyhrievanie mal aj veniec volantu. Vozidlo ponúka vo výbave Family okrem už spomínaných prvkov funkcie Apple CarPlay a Android Auto, AUX, USB-C a Bluetooth, automatickú klimatizáciu, zadné parkovacie snímače, zadnú parkovaciu kameru, výbornú navigáciu, adaptívny tempomat a bohatú paletu asistenčných a bezpečnostných systémov. Niektoré asistenčné systémy sme vypínali, boli otravné, ako napríklad varovanie pred prekročením rýchlosti, sledovanie pozornosti vodiča.

Priestranný interiér poskytuje dostatok miesta aj pre cestujúcich na zadných sedadlách. K ich komfortu prispievajú vyhrievané krajné sedadlá, výduchy ventilácie, nabíjací konektor, laktová opierka s držiakmi na nápoje. Batožinový priestor má základný objem 407 litrov - s dojazdovým

koliesom, ktoré bolo v našom skúšanom vozidle - s lepiacou sadou má objem 466 litrov. Zväčšiť objem batožinového priestoru na 1241 litrov možno sklopením zadného operadla, deleného v pomere 40:20:40 (vznikne rovná plocha). Dvere batožinového priestoru sa otvárajú elektricky. V kabíne sa nachádza dostatok odkladacích priestorov.

Pod kapotou skúšaného auta bol preplňaný litrový trojvalec s priamym vstrekaním 1.0 T-GDi s výkonom 88,3 kW. Maximálny krútiaci moment 200 kW je k dispozícii od 2000 do 3500 ot./min. Motor spolupracoval so 7-stupňovou automatickou dvojspojkovou prevodovkou. Vozidlo dosiahne najvyššiu rýchlosť 180 km/h a zrýchli z 0 na 100 km/h za 11,7 sekúnd. Motor výborne spolupracuje s prevodovkou, tá preberá logicky a plynulo, pri razantnej akcelerácii rýchlo podradí. Nepárny počet valcov počut len chvíľu po naštartovaní. Motor je celkom pružný, pri hranici 6000 ot./min. už jeho schopnosť zrýchľovať auto slabne. Nemá teda zmysel hnať ho do veľkých otáčok. Pri miernom zaobchádzaní s plynovým pedálom a pri predvídavom spôsobe jazdy je úsporný. Keď sme od neho chceli, aby hnal Konu pár hodín povoleným limitom rýchlosti po dialsnici, zvládol dobre aj túto úlohu, pri spotrebe 6,8 l/100 km. Počas týždenného skúšania vozidla v bežnej premávke svižnou jazdou sme dosiahli priemernú spotrebu benzínu 6,7 l/100 km.

Vodič má k dispozícii tri jazdné režimy – Eco, Normal a Sport - čím sa okamžite zmenia jazdné vlastnosti vozidla. Okrem nich si môže zvoliť režimy pre jazdu na nespevnenom povrchu - sneh, blato a piesok. Naladenie podvozka je tuhšie, komfort jazdy je dostatočný aj na cestách, ktorých povrch nie je dokonale rovný. Pri väčších rýchlostiach sa do kabíny dostáva viac hluku, v zákrutách sa vozidlo nakláňa, ale nestráca stabilitu.

Hyundai Kona 1.0 T-GDi s úrovňou výbavy Family sa predáva za 27 490 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:
3-valcový, 12-ventilový zážihový, prepíňaný turbodúchadlom, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10.5:1, zdvihový objem 998 cm³, najvyšší výkon 88,3 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 200 Nm pri 2000 až 3500 ot./min.

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

PODVOZOK:
predné koliesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrtný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrtný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 215/60 R-17.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:
d/š/v 4350/1825/1580 mm, rázvor náprav 2660 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1591/1600 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1395/1855 kg, svetlá výška 170 mm, polomer otáčania 5,3 m, objem batožinového priestoru 407/1241 l, objem palivovej nádrže 47 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:
najvyššia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,7 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke 5,8-6,5 l/100 km, CO₂ 132-147 g/km.

SsangYong Torres 1.5 GDI Turbo 6AT AWD Premium



SUV za dobrú cenu s nádychom „off roadu“

Na európskom a našom trhu sa dobre udomácnila kórejská automobilka SsangYong so svojimi vozidlami. V druhej polovici minuloročného leta začali jej predajcovia u nás predávať novinku SsangYong Torres, ktorá vyplnila medzeru medzi typmi Korando a Rexton. Zachovala si výhodnú vlastnosť všetkých svojich súrodencov - má prilákať zákazníkov dobrým pomerom ceny a hodnoty.



Po technickej stránke je Torres postavený na identickej platforme, akú využíva súčasná generácia menšieho SUV Korando. Názov typu je odvodený od nádhornej prírodnej rezervácie Torres del Paine v Čile, čo naznačuje jeho dobrodružný charakter. Torres predstavuje spojenie tradičných predností vozidiel SUV, ako je robustnosť, bezpečnosť, aj nejaké terénne schopnosti, úplne nový autentický dizajn. Má dĺžku 4700 mm, šírku 1890 mm, výšku 1720 mm a rázvor náprav 2680 mm. Pod kapotou je zatiaľ len zážihový motor 1.5 T- GDI spolupracujúci so 6-stupňovou ručne ovládanou, alebo automatickou prevodovkou Aisin. Na výber sú verzie s pohonom predných kolies alebo všetkých štyroch, čo signalizujú ozdobné nápisy 4WD na predných dverách. Na výber sú štyri stupne výbavy – Club, Style, Clever a Premium. Mali sme možnosť vyskúšať model, ktorého motor bol spriahnutý so 6-stupňovou automatickou prevodovkou, s najvyšším stupňom výbavy Premium.

Dizajn vozidla je štýlový, predná časť zaujme množstvom ostrých línií, úzkou maskou so šesticou vertikálnych lamiel, ostro rezanými full LED reflektormi s automatickou funkciou prepínania diaľkových svetiel. „Terénny charakter“ má navodzovať masívny predný nárazník s ochranným oplastovaním spodnej časti a s červeným krytom ťažného oka v prvej časti nárazníka. Aj zadná časť auta sa vizuálne hlási k terénnym autám náznakom krytu rezervného kolesa zaveseného na veke batožinového priestoru aj výraznou kľučkou naznačujúcou, že veko sa otvára smerom doľava. Jedno i druhé je len „akoby“. Rezervné koleso je pod podlahou batožinového priestoru – a majú ho len verzie s pohonom 4x4, akou bol aj nami skúšaný model. A aj kľučka je len imidž – veko nemá charakter krídlových dverí, ale sa vyklápa nahor. K dobrému dojmu z tohto vozidla prispieva aj nápadný svetelný vzor zadných združených svetiel a 20-palcové disky kolies Diamond Cut, na ktorých boli pneumatiky rozmeru 245/45. Na karosérii sa už nenachádza logo SsangYong so siluetou dvojhľavého draka (je len na kolesách), nahradené je nápisom Torres.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

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

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektromechanickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 245/45 R-20.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4700/1890/1720 mm, rázvor náprav 2680 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1610/1630 mm, svetlá výška 195 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1693/2170 kg, polomer otáčania 5,42 m, objem batožinového priestoru 703/1662 l, objem palivovej nádrže 50 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najvyššia rýchlosť 191 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,5 s., spotreba benzínu v komb. prevádzke 9,08 l/100 km, CO₂ 207 g/km

Kým exteriér evokuje drsný ráz prírody čilského národného parku, moderný interiér prekvapí výborným pohodlím a kvalitnými materiálmi. Na prístrojovej doske sú tri displeje. Za moderným 4-ramenným volantom (vyhríevaným) je úzky 12,5-palcový virtuálny displej, je dobre čitateľný, poskytuje najdôležitejšie informácie o jazde a vozidle. V strede prístrojovej dosky je umiestnený 9-palcový multimediálny dotykový displej. Na ňom sa nachádza 6 hardvérových tlačidiel a klasický ovládač hlasitosti audiosústavy. Jeho ovládanie je jednoduché. Nižšie pod ním sa nachádza 8-palcový dotykový displej určený na ovládanie klimatizácie, vyhrievanie sedadiel. Cez tento displej sa dá tiež ovládať napríklad pohon 4x4, vypnutie start-stop systému, volič jazdných režimov (Normal, Sport a Winter). Predné sedadlá sú elektricky nastaviteľné pohodlné, priestranné i keď trochu tvrdšie (na výber sú štyri farebné varianty). Sú vybavené vyhrievaním aj ventiláciou.

Súčasťou výbavy sú okrem iného parkovacie snímače vpredu, vzadu, parkovacia kamera, Android Auto CarPlay, DAB, Bluetooth Handsfree, LED ambientné osvetlenie, dvojzónová klimatizácia, vstavaná navigácia, elektricky otvárané dvere batožinového priestoru, predná, zadná laktová opierka a iné. Bezpečnostné asistenčné systémy fungujú spoľahlivo. V kabíne je dostatok odkladacích priestorov.

Pohodlne sa cestuje i na zadných sedadlách – aj osobám vyššieho veku. Cestovný komfort im zlepšuje vyhrievanie sedadiel, polohovateľné opieradlá, výdychy ventilácie a zdrojové koncovky. Batožinový priestor má základný objem 703 l litrov. Modely s pohonom len predných kolies nemajú rezervné koleso, ich batožinový priestor má objem až 803 litrov. Má dvojité dno takže batožinový priestor si posádka môže prispôsobiť svojim aktuálnym potrebám. Po sklopení zadných sedadiel delených v pomere 60/40 objem pre náklad narastie na 1662 l.

Vozidlo poháňal (známy už z iných typov značky) zážihový motor 1.5 Turbo GDI s najväčším výkonom 120 kW pri 5000 až 5500 ot./min. a krútiacim momentom 280 Nm pri otáčkach od 1500 až do 4000 ot./min. Zrýchlenie z 0 na 100 km/h Torres zvláda za 8,5 sekundy, maximálna rýchlosť je 191 km/h. Dynamika auta je dobrá, najmä ak vodič udržiava otáčky motora v strednom pásme. Motor bol spárovaný so 6-stupňovou automatickou prevodovkou Aisin 3. generácie. Prevodovka radí hladko, ale občas boli rozjazdy s miernym trhnutím. Voliteľné jazdné režimy optimalizujú distribúciu trakcie a rozvrhnutie radenia prevodových stupňov podľa potrieb vodiča a stavu vozovky. Vozidlu vyhovuje pokojná jazda. Torres predsa len nie je malé auto, takže nás neprekvapilo, že sme po týždni skúšania vozidla dosiahli priemernú spotrebu benzínu 9,1 l/100 km. Rovnaký motor nebol extra úsporný ani v menšom type Korando.

Vďaka systému pohonu všetkých štyroch kolies ponúka Torres terénne schopnosti aj v náročnejších podmienkach. Torres podľa informácií výrobcu dokáže prejsť vodu hlbokú až 30 cm (pri jazde do 30 km/h). Režim Lock v situáciách kritického zvládania prekážok zablokuje distribúciu hnacieho momentu medzi kolesá prednej a zadnej nápravy v pomere 50:50, ako to býva aj v skutočných „off-roadoch“. Podvozk je nalaďovaný komfortne, aj s 20" diskami si dokáže poradiť s bežnými nerovnosťami na cestách tak, aby nebol ich prejazd pre posádku nepríjemný.

SsangYong Torres 1.5 GDI Turbo so 6-stupňovou automatickou prevodovkou, s pohon všetkých štyroch kolies, úrovňou výbavy Premium sa predáva za 37 690 €. Pripláca sa len za metalizu 590 €. Automobilka ponúka záruku 5 rokov/100 000 km. Ďalší SsangYong, ktorý má potenciál - pri výraznejšej reklame - odhryznúť si značný kus z trhového koláča vo svojej triede.

Jeep Compass 4xe Upland



Jeep z Talianska

Prvá generácia typu Jeep Compass predstavovala pre americkú značku vstupu do sveta SUV (v roku 2006). Vďaka svojej druhej generácii sa stal tento typ celosvetovo najžiadanejším Jeepom. Pre Európu sa výroba zmodernizovaného Compassu presunula do Talianska. Tlak na sústavné znižovanie emisií sa dotkol aj aktuálnej generácie. Pôvodnú paletu zážihových a vznetových motorov automobilka nahradila elektrifikovanými motorizáciami. Vyskúšali sme Jeep Compass s plug-in hybridným pohonom 1.3 Turbo PHEV, ktorého súčasťou bola aj 6-stupňová automatická prevodovka. Mal špeciálnu verziu výbavy Upland.



Ikonická sedem otvorová maska dostala modernejšie línie a spolu s prepracovaným predným nárazníkom a prednými full LED reflektormi dotvárajú jedinečný vzhľad. Výbava Upland má špeciálnu fóliu na prednej kapote s atraktívnym farebným vyhotovením, ktorá kombinuje matnú tmavú s orámovaním v bronzovom odtieni. V tomto vyhotovení je aj spodná časť predného nárazníka s prepracovaným výpletom. K výbave patria čierne doplnky ako vonkajšie spätné zrkadlá, 18-palcové kolesá, nápis Jeep na prednej kapote, označenie typu na predných dverách, orámovanie bočných okien, či ochranné oplastovanie. Zadná časť zaujme jednoliatym zadným nárazníkom s ochranným oplastovaním, vynovenou grafikou koncových svetiel s LED podpisom a chrómovaným logom 4xe na dverách batožinového priestoru.

Interiér sa vyznačuje čistým a moderným dizajnom, pri ktorom hrá dôležitú úlohu komfort, väčší priestor a vyspelé technológie. V kabíne je veľa prvkov z recyklovaných materiálov, napríklad na sedadlách, koberčekoch (prešívane zeleným stehom), obložení dverí a prístrojovej doske. Pred vodičom je digitálny prístrojový štít 10,25" s výborným prispôbením a zobrazovaním dát (umožňuje 20 rôznych informácií). Nový dizajn prístrojovej dosky s 10,1" dotykovou obrazovkou obsahuje nový informačno-zábavný systém rozhrania Uconnect 5 najnovšej generácie s navigáciou a peknou grafikou. Aplikácie sú ľahko dostupné, dá sa vytvoriť až 6 rôznych používateľských profilov. Ocenili sme viacero ľahko ovládateľných klasických tlačidiel, klasický modul dvojzónovej automatickej klimatizácie, USB koncovky oboch typov, bezdrôtové nabíjanie smartfónov. Predné sedadlá sú pohodlné, s miernymi bočnými oporami. Obe boli vyhrievané. Zapínanie vyhrievania však nemá mechanické tlačidlo, treba sa k tejto funkcii „preklikat“, čo nie je dokonalé riešenie.

Za novým vyhrievaným volantom s nadpriemerne hrubým vencom, s logicky rozmiestnenými ovládacími tlačidlami, sme si rýchlo našli ideálnu polohu. Užitočnou pomôckou pri manévrovaní s autom v stiesnených priestoroch je zadná parkovacia kamera.



vádzkovou hmotnosťou 1,9 tony. Výkonný nie je ani elektromotor, takže aj v hybridnom režime, kde by mal byť pri pohone dominantný, mu často musí pomáhať spaľovací motor. Po vybití batérie sa spotreba benzínu razantne zväčší. Na diaľnici bola okolo 9,5 l/100 km, kde sa do kabíny dostáva už aj viac hluku. Nevýhodou je malá palivová nádrž (36,5 l s dojazdom okolo 350 km). Kto nemá možnosti pravidelného dobijania batérie (vďaka vstavanej nabíjačke 7,4 kW možno batériu s wallboxu nabiť za 1,45 hodiny, z klasickej 230 V domácej siete nabitie trvá 5 hodín) budú často navštevovať čerpace stanice. Počas týždenného skúšania vozidla v kombinovanej premávke sme dosiahli spotrebu 7,9 l/100 km.

Podvozok je mäkký, aj na 18" kolesách sa dokáže dobre vyrovnávať s menšími nerovnosťami ciest. V zákrutách sa karoséria pri rýchlejšej jazde nakláňa, vozidlo je však stále bezpečne ovládateľné. Compass má 201 centimetrovú svetlú výšku, boli sme prekvapení, že mu viac sedia nespevnené cesty.

Jeep Compass 4xe vo výbave Upland sa predáva za 47 990 €, s doplnkovou výbavou, ktorú malo naše skúšané vozidlo, stojí 48 465 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

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

Elektromotor: 44 kWh, maximálny krútiaci moment 250Nm, systémový výkon 176 kWh, kapacita batérie 11,4 kWh, dojazd na elektrinu WLTP 48-49 km.

PREVODY:

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných priečných ramenách, vzadu trojuholníkové ramená a pružiaci vzpera, vinuté pružiny, priečny skrtný stabilizátor vpredu/vzadu, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 235/55 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:

d/š/v 4404/1819/1664 mm, rázor náprav 2636 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1935/2400 kg, objem batožinového priestoru 420/1230 l, objem palivovej nádrže 36,5 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 200 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,3 s, spotreba v kombinovanej prevádzke WLTP 1,5-2 l/100 km (režim hybrid), 15,4-16,5 kWh/100 km (režim elektro), CO₂ 44-45 g/km.

ŠTÝLOVÝ A PRAKTICKÝ CROSSOVER



Hyundai predstavil typ Bayon v roku 2021. A začiatkom tohto roka ukázal jeho modernizovanú podobu - s odvážnejším a robustnejším dizajnom exteriéru a rozsiahlym zoznamom prvkov inteligentnej konektivity a bezpečnosti. Vďaka tomu vyniká v segmente subkompaktných SUV krížencov.



Inovovaný Bayon má prednú lištu LED denného osvetlenia (Daytime Running Lights) integrovanú do kapoty, aby vytvorila svetelný podpis Seamless Horizon známy už z iných typov Hyundai. Tvar a vzor chladiča boli upravené, aby vytvorili odvážnejší a drsnejší vzhľad. Zadná časť vozidla má prepracovaný nárazník a do ponuky pribudli nové 16- a 17-palcové disky kolies.



Bayon je obľúbený okrem iného aj pre svoj štýlový a netradičný dizajn. Tento efekt je dosiahnutý pútavými proporciami a výraznými grafickými prvkami. Vpredu, v spodnej časti auta po novom nájdeme dizajnovú vnovenú mriežku chladiča. Pri pohľade z boku má Bayon klinovitý vzhľad. Smerom dozadu šípovité svetlá podčiarkujú dynamiku stĺpika. Hranaté línie, trojuholníkové tvary a horizontálne línie karosérie vozidla dodávajú Bayonu moderný vzhľad.

Zákazníci inovovaného Bayonu si môžu vybrať až z deviatich farieb exteriéru - vrátane štyroch nových farieb: sivej Lumen Grey Pearl, modrosivej Meta Blue Pearl, modrej Vibrant Blue Pearl žiarivej Lucid Lime Metallic. Voliteľná dvojfarebná strecha vo farbe Phantom Black je k dispozícii aj s niekoľkými farbami exteriéru.

V súlade s pro-zákazníckym prístupom značky Hyundai Bayon ponúka pokročilé technológie konektivity. Jeho najmodernejší digitálny kokpit a vyspelé funkcie infotainmentu sú teraz ešte lepšie vďaka možnosti bezdrôtových aktualizácií máp Over-the-Air (OTA).

Vodič ocení prehľadný 4,2-palcový LCD prístrojový panel a 10,25-palcovú obrazovku infotainmentu. Novinkou je, že navigácia je ponúkaná ako štandard už v základných výbavách Bayonu. Nechýbajú ani už obľúbené funkcie ako napr. voliteľný 10,25-palcový konfigurovateľný digitálny prístrojový panel, ktorý mení grafiku v závislosti od zvoleného režimu jazdy, podpora služieb Apple CarPlay a Android Auto, bezdrôtová nabíjačka mobilných telefónov a najnovšia aktualizácia telematických služieb Bluelink®.

Dva USB-C porty – jeden vpredu a jeden vzadu – uľahčujú nabíjanie najnovších technologických zariadení. Predný USB-A port zase umožňuje prenos dát, vďaka čomu môžu cestujúci pripojiť svoj smartfón k informačno-zábavnému systému auta. V príplatkovej ponuke náročnejší zákazník nájde aj prémiový audio systém Bose, ktorý posádke sľubuje kvalitný zážitok z počúvania vďaka ôsmim reproduktorm – vrátane subwoofera.

Nový Bayon sa môže pochváliť aj priestraným a dobre osvetleným interiérom. Cestujúci vpredu aj vzadu ocenia príkladné pohodlie, poteší veľký batožinový priestor. Vo vnovenom Bayone sú žiarovky nahradené LED technológiou pre lepšie osvetlenie v aute. Za príplatek zákazník získava viacfarebné ambientné osvetlenie prednej časti kabíny, ktoré umožňuje prispôbiť si farbu vnútorného osvetlenia ich nálade.

Inovovaný Bayon, najmenší člen SUV rodiny Hyundai, sa odlišuje od svojich konkurentov množstvom funkcií poloautonómnej jazdy. Asistenčný systém sledovania jazdného pruhu (LFA) udržiava vozidlo v strede svojho jazdného pruhu. Asistencia autonómneho núdzového brzdenia (FCA) pomáha zabrániť zrážke vpredu tým, že najprv varuje vodiča a v prípade potreby vozidlo zabrzdí. Táto bezpečnostná funkcia zahŕňa detekciu áut, chodcov a cyklistov, ako aj funkciu Junction Turning (FCA-JT), ktorá dokáže auto zabrzdíť, aby zabránila zrážke s protiidúcim autom pri odbočovaní na križovatke.

Ďalšia pokročilá funkcia, inteligentný tempomat založený na navigácii (NSCC), využíva údaje z navigačného systému vozidla na autonómne nastavenie rýchlosti pri jazde na diaľnici alebo rýchlostnej ceste.

Asistencia na monitorovanie mŕtveho uhla (BCA) využíva viaceré snímače v zadnom nárazníku a ak zachytí iné vozidlo vo svojej blízkosti, na vonkajších spätných zrkadlách sa zobrazí vizuálna výstraha. V prípade potreby dokáže BCA aktívne zasiahnuť, čím zabráni kolízii alebo zmenší poškodenie nárazom.

Bayon tiež obsahuje funkcie, ktoré dbajú na pozornosť vodiča. Upozornenie na pozornosť vodiča (DAW) analyzuje vzory jazdy, aby pomohol odhaliť ospalú alebo roztržitú jazdu. Tento systém funguje v spolupráci s LVDA (Leading Vehicle Departure Alert), ktorý vodiča upozorní, keď sa vozidlo pred ním začne pohybovať vpred.



Modernizovaný Bayon ponúka službu eCall druhej generácie založenú na 4G sieti, ktorá v prípade nehody a aktivovaní bezpečnostných vankúšov automaticky upozorní záchranné zložky. Alternatívne môžu cestujúci túto funkciu aj sami aktivovať stlačením červeného SOS tlačidla.

Inovovaný Hyundai Bayon sa začne vyrábať v apríli a do slovenských predajní dorazí začiatkom leta 2024. Cenník a ďalšie technické informácie zverejní importér v najbližších mesiacoch.

-hi-

PLATFORMA KIA BEYOND VEHICLE



Spoločnosť Kia predstavila na veľtrhu spotrebnej elektroniky (CES) 2024 v americkom Las Vegas svoju stratégiu pre budúcnosť s názvom Platforma Beyond Vehicle (PBV). Obchodná činnosť spoločnosti Kia v oblasti PBV sa spočiatku sústreďuje na uvedenie úplne nového modulárneho vozidla, ktorého ukážku si mohla verejnosť pozrieť v podobe štúdie Kia Concept PV5.



Vozidlá PBV značky Kia sú komplexným riešením mobility, v ktorom sa spája účelové elektrické vozidlo s pokročilými softvérovými riešeniami založenými na stratégii skupiny Hyundai Motor Group „softvér ku všetkému“ (SDx). Vozidlá PBV značky Kia ako vozidlá s platformou Beyond Vehicle otvárajú dvere novým možnostiam obchodnej činnosti a životného štýlu, pretože prinášajú nové poňatie priestoru vďaka pokročilému interiéru na mieru, ktorý poskytuje maximálnu slobodu a flexibilitu.

Spustením obchodnej činnosti v oblasti PBV sa značka Kia zaväzuje, že bude poskytovať pestrú škálu typov vozidiel na mieru, ktoré dokážu splniť individuálne požiadavky zákazníkov. Plán PBV, ktorý má značka Kia rozdelený do troch rôznych fáz, ilustruje, že jej vozidlá PBV budú kľúčové pri realizácii vízie SDx skupiny Hyundai – ako zariadenia, ktoré budú ponúkať riešenia na mieru podľa toho, aké majú zákazníci zvyklosti.

V prvej fáze bude uvedený na trh typ Kia PV5, všestranné elektrické vozidlo optimalizované pre hlavné oblasti, ako je služba privolávania vozidla, doručovanie a verejné služby, ktoré bude ponúkať aj možnosť prestavby pre rôzne potreby zákazníkov. Zlepšená dátová konektivita medzi vozidlami a externými údajmi, ako sú informácie o trase alebo doručení, umožní pohodlnú prevádzku viacerých vozidiel ako vozidlového parku na báze softvéru. Tento vznik na mieru prispôbených podnikových vozidlových parkov a riešení špecifických pre PBV bude znamenať menej prestojov a väčšiu nákladovú efektívnosť.

V druhej fáze sa dokončí modelový rad špecializovaných vozidiel PBV, pričom vozidlá PBV sa vývojom transformujú na platformy mobility na báze umelej inteligencie (AI), ktoré budú využívať údaje na interakciu s používateľmi a zabezpečovať, aby boli vozidlá vždy aktuálne. Integrované riešenie PBV poskytne prispôbené a zosúladené prostredie vo všetkých zariadeniach a softvéri. Medzitým vzniknú nové formy obchodnej činnosti spojené s robotikou a ďalšími technológiami budúcnosti.

V tretej fáze sa vozidlá PBV značky Kia vyvinú do veľmi prispôbitelných riešení mobility prostredníctvom integrácie s ekosystémom mobility budúcnosti. Tu sa vozidlá PBV značky Kia v konečnom dôsledku stanú platformami života. Pripojené autonómne vozidlá budú riadené v rámci jednotného operačného systému inteligentného mesta. So vznikom hyperprepojeného sveta, v ktorom budú plynule prepojení ľudia, vozidlá PBV a sociálna infraštruktúra, sa otvoria dvere úplne novým spôsobom životného štýlu.

Vďaka technológii „Easy Swap“, ktorá umožňuje flexibilne reagovať na rozmanité požiadavky zákazníkov, je možné použiť jeden podvozok vozidla na splnenie viacerých potrieb mobility. Za pevnou kabínou, alebo „zónou pre vodiča“, je možné k základnému vozidlu pripojiť rôzne vymeniteľné horné nadstavby, tzv. „moduly života“, prostredníctvom hybridnej elektromagnetickej a mechanickej spájacej technológie, čím sa vozidlo PBV premení cez deň na taxík, v noci na doručovaciu dodávku a cez víkend na osobné rekreačné vozidlo.



Modularizácia je ďalej možná vďaka bezzvarovej konštrukcii karosérie s technológiou „Dynamic Hybrid“, ktorá umožňuje flexibilné prispôsobenie dĺžky pohyblivých prvkov podľa účelu využitia vozidla. Typické diely zložené z vysokopevnostnej rúrkovej ocele a technických polymérov sa zmenšili o 55 percent bez straty tuhosti. Technológia Dynamic Hybrid sa dodáva v štandardizovanej pohodlnej forme súpravy a umožňuje rýchlu a jednoduchú transformáciu vozidla Kia PV5 priamo v teréne.

Či už je účelom vozidla preprava osôb, preprava tovaru, každé vozidlo PBV sa vyznačuje konzistentnou kvalitou konštrukcie. Nie sú tu žiadne zbytočné ozdoby a každý prvok je navrhnutý tak, aby plnil užitočnú funkciu, ktorá používateľom vozidla uľahčí život. Kombinácia jednoduchého, no pritom robustného povrchového dizajnu a expresívnej grafiky plynulo zjednocuje modely PV5 napriek ich rôznorodej povahe. Na každom vozidle sú veľké dvere, ktoré po otvorení odhalia veľmi prívetivý otvor bez stĺpkov, ktorý zabezpečuje bezproblémové nastupovanie a vystupovanie. Predĺžený rázvor náprav a elektrická platforma vo vnútri poskytujú široké, rovné otvorené priestory, ktoré ponúkajú takmer nekonečné možnosti uskladnenia a využitia. Zlepšilo sa aj prostredie vodiča; kokpit ponúka plochu podobnú pracovnému stolu a volant sa dá sklopiť a využiť ako stolová lampa, čím sa vytvorí prostredie podobné kancelárii.

V súlade s prvou fázou budú v ponuke rôzne verzie modelu PV5 vrátane základného vozidla, dodávky, modelu s vysokou strechou a podvozku s kabínou. V budúcnosti Kia plánuje zaviesť aj model robotického taxíka, ktorý vyvinie v spolupráci so spoločnosťou Motional (spoločný podnik HMG a Aptiv) a ktorého cieľom je poskytnúť cestujúcim revolučnú možnosť autonómneho privolávania si vozidla.

V priebehu druhej fázy bude symbióza ekosystému PBV doplnená o ďalšie dva modely, PV7 a PV1, ktoré využívajú systémy skriniek a rámov na zlepšenie interakcie a konektivity medzi vozidlami na základe modulárnej koncepcie. Integrovaný systém koľajníc na strope, podlahe a bočných paneloch vozidla a tiež na exteriéri umožňuje pohodlné prispôsobenie vozidla individuálnym potrebám zákazníka. Tento systém umožňuje plynulý presun tovaru a predmetov medzi vozidlami pomocou skriniek a rámov. „Koľajnice“ v rámci tohto ekosystému zjednodušujú pohyb predmetov medzi vozidlami, zatiaľ čo modulárny dizajn „dlaždíc“ a funkčné príslušenstvo, ako sú reproduktory či police, ponúka neobmedzenú flexibilitu pre širokú škálu situácií.

-ka-



MODERNIZÁCIA NAJPREDÁVANEJŠIEHO TYPU ZNAČKY ŠKODA

Škoda Auto modernizuje liftback a kombi svojho ikonického typu Octavia. S viac ako 7 miliónmi predaných vozidiel ide s jasným odstupom o najpredávanejší typ značky Škoda. Jeho štvrtá novodobá generácia teraz dostala osviežený vzhľad, ktorý zahŕňa prepracovanú masku chladiča a Matrix-LED predné reflektory druhej generácie. Zákazníci majú k dispozícii ešte bohatšiu štandardnú výbavu, ako je 10" virtuálny kokpit mini alebo dvojzónová automatická klimatizácia Climatronic. Okrem toho sa zväčšil podiel udržateľných materiálov v interiéri. Ďalšie bezpečnostné a asistenčné systémy zlepšujú aktívnu a pasívnu bezpečnosť.



Súčasťou modernizácie je inovovaný vzhľad s novým predným a zadným nárazníkom a prepracovanou maskou chladiča. Novinkou sú aj nové Top LED zadné svetlá s animovanými ukazovateľmi smeru a niekoľko nových dizajnov kolies z ľahkej zliatiny. Nová ponuková štruktúra zahŕňa výbavové stupne Essence, Selection, Top Selection, Sportline a RS spoločne s deviatimi rôznymi variantmi interiérov. Okrem nových a udržateľných materiálov použitých na sedadlách, prístrojovej doske a výplniach dverí je teraz štandardom 10" virtuálny kokpit mini. Známý 10" virtuálny kokpit s viacerými funkciami, predstavený pri uvedení štvrtej generácie Octavie na trh, zostáva v ponuke aj naďalej. Prvýkrát je v Octavii na pranie k dispozícii infotainment s 13" displejom. Do hlasovej asistentky Laury bude štandardne integrovaný chatbot ChatGPT založený na umelej inteligencii. Integrácia ChatGPT do hlasovej asistentky Laury prináša množstvo nových možností, ktoré ďaleko presahujú doterajšiu úroveň hlasových povelov. Premiéru vo vozidle Octavia majú aj novinky v podobe uloženého parkovacieho manévru a parkovania na diaľku. Ponuku motorov tvoria dva zážihové motory 1.5 TSI, na pranie dostupné s mild-hybridnou technológiou, dva zážihové motory 2.0 TSI so zväčšeným výkonom a dva vznetové motory, celkovo s výkonmi od 85 kW do 195 kW.



Škoda Auto rozšírila aj svoje rozsiahle portfólio prvkov aktívnej a pasívnej bezpečnosti. Nové rozpoznanie únavy a pozornosti vodiča teraz využíva širokú škálu informácií a parametrov na vyhodnotenie správania sa vodiča. Modernizovaná Octavia taktiež ponúka až 10 bezpečnostných vankúšov.

Novodobá Škoda Octavia je od zapačiatku výroby pred 27 rokmi v roku 1996 základným typom automobilky a obľúbeným vozidlom širokého spektra zákazníkov. Jej štyri doterajšie generácie si vďaka svojej priestrannosti, najmodernejším technológiám, vynikajúcej úrovni bezpečnosti a skvelému pomeru ceny a úžitkovej hodnoty získali na viac ako 60 trhoch viac ako sedem miliónov zákazníkov. Octavia je oceňovaná aj medzinárodnými automobilovými médiami. Štvrtá generácia sa napríklad stala finalistom ankety Európske auto roka 2021 a v rovnakom roku vyhrala titul Auto roka vo Švajčiarsku.

Logo Škoda a nápisy na veku batožinového priestoru zodpovedajú novej podnikovej identite značky Škoda. Verzie liftback a kombi sú k dispozícii vo výbavových stupňoch Essence, Selection, Top Selection, Sportline a RS. Najpredávanejší typ značky Škoda má teraz nový predný a zadný nárazník, vďaka ktorým sa dĺžka oboch karosárskych verzí predĺžila o deväť milimetrov na 4698 mm. Nový dizajn má spodný otvor na prívod chladiaceho vzduchu na prednom nárazníku, vzduchové kanály a prechody do podbehov predných kolies na prednom nárazníku, ktoré vozidlu prepožičiavajú dynamickejší vzhľad. Dizajnéri navyše upravili bočné strany masky chladiča tak, aby zodpovedali výške nových reflektorov.



Základné predné reflektory teraz štandardne využívajú LED technológiu na všetky funkcie. Matrix-LED druhej generácie sú k dispozícii pre výbavové stupne Selection a Sportline. Pri modeli Octavia RS, Top Selection sú Matrix-LED predné reflektory súčasťou štandardnej výbavy. Vytvárajú nový svetelný podpis a obsahujú dva LED moduly, ktorých vzhľad je umocnený novým modro sfarbeným detailom, ktorý zdôrazňuje kontúry reflektorov a vyzerá ako farebné krištáľové sklo. Vonkajší Bi-LED modul slúži pre stretávacie a diaľkové svetlá. Vnútorný Matrix modul má 36 jednotlivých svetelných segmentov v dvoch radoch, čo je o 12 viac ako doteraz. Priestor pred vozidlom je vďaka tomu lepšie osvetlený a vodiči protiidúcich vozidiel sú pri zapnutých diaľkových svetlách ešte lepšie chránení pred oslnením. Hmlové svetlá boli nahradené funkciou svetla do zlého počasia, ktorá optimálne prispôbuje svetelný výkon aktuálnym svetelným pod-





mienkam. LED zadné svetlá, ktoré sú súčasťou štandardnej výbavy, sú k dispozícii v dvoch verziách. Top LED zadné svetlá majú navyše animovanú funkciu Coming/Leaving Home a animované ukazovatele smeru, ktoré spolu s horným segmentom zadných svetiel v tvare písmena C zasahujú do veka batožinového priestoru.

Interiér je vybavený novým čalúnením, dekoračnými lištami a výplňami dverí. Ponuková štruktúra zahŕňa výbavové stupne Essence, Selection, Top Selection, Sportline a RS a deväť variantov interiéru. V niektorých z nich sú použité udržateľné materiály. Príkladom sú recyklované látky v interiéroch Lodge a Sportline alebo udržateľne spracovaná koža v interiéri Suite. Perforovaná koža interiéru Suite je k dispozícii v čiernej alebo hnedej farbe, čo je pre typ Octavia vôbec prvýkrát. Na jej čínenie sa používajú udržateľné materiály, vrátane šupiek z kávových zŕn, ktoré nahrádzajú tradičné chemikálie. Top ergonomické predné sedadlá tohto interiéru majú navyše certifikáciu AGR (Kampaň pre zdravý chrbát) a ventilačnú a masážnu funkciu. Ďalšou premiérou pre Octaviu sú v interiéri a na volante použité ozdobné lišty v odtieni Dark Chrome. Volant má nové logo Škoda.



Dvojjónová automatická klimatizácia Climatronic je teraz súčasťou štandardnej výbavy všetkých modelov. Od výbavového stupňa Selection je v interiéri k dispozícii 15-wattové bezdrôtové rýchlonabíjanie moderných telefónov s aktívnym chladením. USB-C konektory majú teraz výkon 45 wattov a ponúkajú tak trikrát väčší nabíjací výkon ako predtým. Prvýkrát sa vo vozidle Octavia objavuje nová funkcia bezklúčového systému KESSY, ktorá automaticky odomkne alebo zamkne vozidlo, akonáhle vodič s kľúčom v ruke vstúpi alebo opustí priestor do vzdialenosti 1,5 metra od vozidla.

PREHLAD INTERIÉROV

| Výbavový stupeň | Názov interiéru | Poťah sedadiel |
|-----------------|-----------------|---|
| Essence | Studio | Čierna látka |
| Selection | Loft | Čierna látka |
| Top Selection | Lodge | Recyklovaná látka/umelá koža |
| | Lounge | Čierna Suedia/umelá koža |
| | Suite | Top ergonomické sedadlá s certifikáciou AGR Čierna perforovaná koža/umelá koža |
| | Suite Cognac | Top ergonomické sedadlá s certifikáciou AGR Hnedá perforovaná koža/umelá koža |
| Sportline | Sportline | Sportové sedadlá, recyklovaná sivá látka/umelá koža |
| RS | RS | Čierna látka |
| | RS Suite | Umelá koža/čierna Suedia |

Modernizovaná Octavia prináša aj nové Simply Clever prvky. Na pranie môže byť Octavia Combi vybavená automatickým odistením roletového krytu, ktorý uľahčuje prístup do batožinového priestoru. Svoju premiéru má aj špeciálna odkladacia schránka na stredovom tuneli, kam si môžu cestujúci na zadných sedadlách odložiť tašku, téglík alebo fľašu. Multifunkčné vrecko v batožinovom priestore má teraz dva variabilné háčiky. Držiak tabletu na zadnej strane predných sedadiel je k dispozícii aj pre športové sedadlá. Škrabka na ľad vo veku palivovej nádrže alebo dáždňik v odkladacej priehradke predných dverí sú vyrobené z udržateľných materiálov.

Ponuka pohonných jednotiek začína zážihovým motorom 1.5 TSI s výkonom 85 kW a vznetrovým motorom 2.0 TDI s výkonom 85 kW. Oba motory sa spájajú s ručne ovládanou šesťstupňovou prevodovkou. Základný zážihový motor je rovnako ako verzia 1.5 TSI s výkonom



110 kW k dispozícii s mild-hybridnou technológiou v spojení s automatickou prevodovkou DSG. Mild-hybridná technológia využíva na ukladanie energie do 48 V lítium-iónovej batérie kvapalinou chladený 48 V štartér-generátor poháňaný remeňom. Táto energia získaná pri rekuperácii môže pomôcť spalovaciemu motoru elektrickým „boostom“ alebo umožniť Octavii plachtiť s úplne vypnutým motorom. Oba motory 1.5 TSI sú vybavené systémom automatického odpájania valcov ACT+, ktorý pri malej záťaži automaticky odpája dva valce a tým ďalej znižuje spotrebu. Turbodúchadlo s variabilnou geometriou lopatiek má vynikajúcu tepelnú účinnosť.

U oboch motorov 2.0 TSI dosahuje tlak vstrekovania paliva 350 barov a disponujú premenným zdvihom ventilov. K zväčšeniu výkonu prispieva zlepšené sanie vzduchu a optimalizácia trenia. Variant s výkonom 150 kW so štandardným pohonom všetkých kolies pracuje v Budackovom cykle so zväčšeným kompresným pomerom 12,2:1 a je o 10 kW výkonnejší ako jeho predchodca. Vrcholný zážihový motor modelu Octavia RS má nový výkon 195 kW, teda o 15 kW viac ako predtým.

U oboch vznetrových motorov 2.0 TDI kľukový hriadeľ s oceľovými piestami účinne znižuje tepelné straty a zároveň zväčšuje rýchlosť spaľovania. Vstrekovací tlak je 2200 barov, turbodúchadlo využíva variabilnú geometriu lopatiek, ktorá zabezpečuje optimálny plniaci tlak v širokom spektre otáčok a vďaka tomu má motor plynulejšiu charakteristiku výkonovej krivky. Vďaka optimalizácii systému úpravy výfukových plynov umiestnenému v blízkosti motora vypúšťajú oba motory menej kyslíčnikov dusíka (NOx). Počas takzvaného procesu Twin Dosing dochádza k vstrekovaniu AdBlue pred dvoma SCR katalyzátormi, ktoré sú radené za sebou.

PREHLAD MOTOROV

| Zážihové motory | | | |
|-----------------------|----------------------|-----------------------|------------------------|
| Výkon | Krútiaci moment [Nm] | Pohon | Prevodovka |
| 1.5 TSI/85 kW | 220 | Pohon predných kolies | 6-stupňová manuálna |
| 1.5 TSI/85 kW mHEV | 220 | Pohon predných kolies | 7-stupňová automatická |
| 1.5 TSI/110 kW | 250 | Pohon predných kolies | 6-stupňová manuálna |
| 1.5 TSI/110 kW mHEV | 250 | Pohon predných kolies | 7-stupňová automatická |
| 2.0 TSI/150 kW (2025) | 320 | Pohon predných kolies | 7-stupňová automatická |
| 2.0 TSI/195 kW | 370 | Pohon predných kolies | 7-stupňová automatická |
| Vznetrové motory | | | |
| Výkon | Krútiaci moment [Nm] | Pohon | Prevodovka |
| 2.0 TDI/85 kW | 300 | Pohon predných kolies | 6-stupňová manuálna |
| 2.0 TDI/110 kW | 360 | Pohon predných kolies | 7-stupňová automatická |



V modernizovanej Octavia je predchádzajúci systém rozpoznania únavy vodiča rozšírený o rozpoznanie pozornosti vodiča, ktoré je už nasadené v nových typoch Superb a Kodiaq. Sleduje správanie sa vodiča a vyhodnocuje mieru jeho novej únavy. Zatiaľ čo asistencia rozpoznania únavy vodiča vyhodnocovala predovšetkým údaje z elektromechanického posilňovača riadenia, nová verzia pristupuje k informáciám z rôznych riadiacich systémov vozidla, vrátane udržiavania jazdného pruhu. Využíva inovatívny algoritmus na rozpoznanie krátkodobej nepozornosti (rozptýlenie) a dlhodobej nepozornosti (únavy). Nový systém deteguje odchýlky od normálneho spôsobu riadenia pri rýchlostiach nad 65 km/h. Priebežne vyhodnocuje správanie sa vodiča a vyvodzuje závery o jeho spôsobilosti pokračovať v jazde. Pokiaľ systém zistí, že je vodič unavený, aktivuje vo virtuálnom kokpíte akustické a vizuálne varovanie v troch stupňoch: odporúčajúce, výstražné a stupňujúce.

Nová verzia automatického parkovania, ktorá je k dispozícii iba s automatickou prevodovkou, dokáže vozidlo Octavia úplne samostatne zaparkovať do priečných aj pozdĺžnych parkovacích miest, pričom z pozdĺžnych dokáže tiež vyjsť. Okrem riadenia, rovnako ako v iných typoch Škoda, teraz ovláda aj brzdenie, rýchlosť vozidla a smer jazdy vpred alebo vzad. Vozidlo tiež automaticky zastaví, ak systém rozpozná prekážku. Nebude chýbať ani funkcia uloženého parkovacieho manévru, ktorá je známa z vozidiel vyšších tried alebo Škoda Enyaq. Avšak funkcia parkovania na diaľku, ktorá bude dostupná iba s automatickou prevodovkou, ponúkne ešte viac. Umožní vodičovi ovládať manévry automatického parkovania, zatiaľ čo používateľ stojí mimo vozidla a ovláda ho na diaľku pomocou aplikácie MyŠkoda. Vozidlo a moderný telefón spolu komunikujú prostredníctvom Bluetooth, pokiaľ sa vodič nachádza vo vzdialenosti do štyroch metrov od vozidla. Stačí, keď v aplikácii zvolí typ parkovacieho manévru a smer, ktorým chce z parkovacieho miesta vyjsť. Maximálna rýchlosť počas parkovacieho manévru je 9,5 km/h.

Škoda Octavia patrí k najbezpečnejším vozidlám vo svojej triede. V roku 2022 úspešne zopakovala svoje päťhviezdičkové hodnotenie v referenčnom teste bezpečnosti vozidiel organizácie Euro NCAP, a to aj v nových, prísnejších testovacích podmienkach. Od leta 2022 chráni cestujúcich vo vozidle v prípade nehody až desať bezpečnostných vankúšov. Súčasťou štandardnej výbavy sú centrálny stredový vankúš medzi vodičom a spolujazdcom a kolenný vankúš vodiča, ďalej čelný vankúš vodiča a spolujazdca a tiež hlavové a bočné vankúše vpredu. Tie je možné prípadne doplniť o zadné bočné vankúše.

Škoda Octavia Sportline

Zákazníci, ktorí chcú vozidlo Octavia so športovým nádychom, si nemusia vyberať iba vrcholný model RS. Vo verzii Sportline kombinuje automobilka Škoda športové dizajnové prvky s ďalšími pohonnými jednotkami radu Octavia: 1.5 TSI s výkonom 85 kW a 110 kW, 2.0 TSI s výkonom 150 kW a pohonom všetkých kolies a vznetrovým motorom 2.0 TDI s výkonom 110 kW. Súčasťou štandardnej výba-



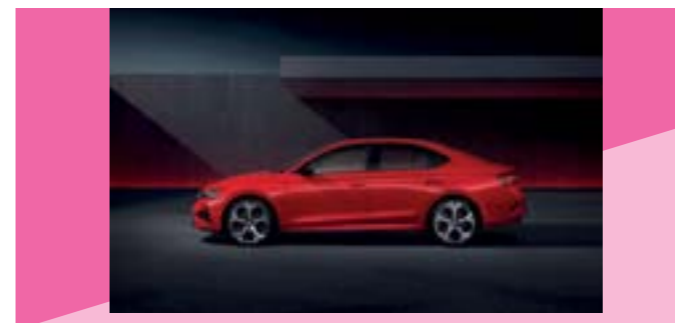
vy Sportline je aj športový podvozok znížený o 15 mm a progresívne riadenie. Rámik masky chladiča, lišty okolo bočných okien a kryty vonkajších spätných zrkadiel sú lakované čiernou metalickou farbou. Zadné bočné okná a sklo piatich dverí majú vyšší stupeň ztmavenia. Prídavné prvky na prednom nárazníku, spojler na veku batožinového priestoru pri karosárskej verzii liftback a strešný spojler verzie kombi sú taktiež lakované čiernou metalickou farbou, rovnako ako difúzor zadného nárazníka. Top LED zadné svetlá s animovanými ukazovateľmi smeru a animovanou funkciou Coming/Leaving Home sú súčasťou štandardnej výbavy. Súčasťou štandardnej výbavy modelu Sportline sú aj nové čierne 17" brúsené aerodynamické kolesá Slagard. Na pranie sú k dispozícii 18" aerodynamické kolesá Vega a 19" kolesá Draconis určené výhradne pre Sportline. Predné blatníky zdobia plakety Sportline v novom dizajne. Nové logo Škoda na kapote a nápis Škoda na veku batožinového priestoru sú čierne. Nápis premietané na zem z predných dverí odrážajú novú podnikovú identitu značky Škoda. Čierne sú tiež ozdobné prahové lišty.

Aj interiér Octavie Sportline má športový nádych. Príkladom je trojramenný športový multifunkčný kožený volant, kryty pedálov z ušľachtilej ocele a dekoračná lišta imitujúca karbón na prístrojovej doske a v lesklej čiernej farbe na dverách. Interiér Sportline zahŕňa športové sedadlá čalúnené sivou recyklovanou látkou v kombinácii s umelou kožou. Umelá koža je použitá aj na obloženie dverí a v dizajnovnej časti prístrojovej dosky, ktorú dopĺňajú dva rady sivého prešívania.

Škoda Octavia RS

Legendárna skratka RS označuje od roku 2000 najšportovejšiu verziu typu Octavia. Teraz je dodávaná výhradne s motorom 2.0 TSI s výkonom 195 kW. Motor poskytuje krútiaci moment 370 Nm a spája sa vždy so sedemstupňovou automatickou prevodovkou DSG. Prepŕňaný štvorvalec je nielen výkonný, ale aj efektívny, a to vďaka použitiu Budackovho cyklu. Športový podvozok znížený o 15 mm zaisťuje spolu s progresívnym riadením a elektrohydraulickou uzávierkou diferenciu VAQ vynikajúcu trakciu a skvelé jazdné vlastnosti v každej situácii. Octavia RS je novo vybavená originálnym športovým výfukovým systémom s čiernymi koncovkami výfuku. Výkonný zvuk tohto modelu podporuje nový softvér motora, ktorý zväčšuje otáčky motora pri rozjazde a prináša ešte väčší pôžitok z jazdy v športovom režime.

Športový vzhľad vozidla podčiarkuje mnoho dizajnových prvkov charakteristických pre model RS. Rámik masky chladiča, lišty okolo bočných okien, kryty vonkajších spätných zrkadiel a strešné lyžiny Octavie Combi RS sú v lesklej čiernej farbe. Čierne detaily sa nachádzajú aj na prednom nárazníku, ktorý má športový vzhľad a je lakovaný v rovnakej farbe ako bočné prahy. Čierny je tiež difúzor na zadnom nárazníku. Typickým prvkom je aj zadný nárazník s červeným reflexným pruhom, ktorý sa tiahne po celej šírke vozidla. Zadné bočné okná a sklo veka batožinového priestoru majú vyšší stupeň ztmavenia. Čierne 18" aerodynamicky optimalizované kolesá z ľahkej zliatiny Comet a nové 19" brúsené kolesá z ľahkej zliatiny Elias v striebornej alebo antracitovej farbe sú určené výhradne pre Octaviu RS. Model RS je štandardne vybavený Matrix-LED prednými reflektormi. Nechýbajú ani Top LED zadné svetlá s animovanými ukazovateľmi smeru a animovanou funkciou Coming/Leaving Home. Okrem toho má Octavia RS nový dizajn loga RS, ktoré sa nachádza na karosérii aj v interiéri.



Interiéru Octavie RS dominuje čierna športová farba. Súčasťou štandardnej výbavy je 13" infotainment, rovnako ako automatické odistenie roletového krytu vo verzii Combi. Nová ponuková štruktúra obsahuje dva špecifické interiéry. Štandardom je interiér so športovými sedadlami s integrovanými opierkami hlavy a novým logom RS, ktoré sú potiahnuté prešivanou látkou s červeným ozdobným prešívaním na sedákoch. Dizajnová časť prístrojovej dosky je potiahnutá neoprenom a má dva rady kontrastného prešívania v červenej farbe. Neopren v kombinácii s umelou kožou sa nachádza aj v obložení dverí. Dekoračné lišty na dverách majú lesklo čiernu povrchovú úpravu. Prístrojovú dosku zdobí dekoračná lišta, štandardom je tiež trojramenný športový multifunkčný kožený volant. Kryty pedálov sú z ušľachtilej ocele.

Na pranie je k dispozícii interiér RS Suite so športovými sedadlami s potiahmi z perforovaného mikrovlákna Suedia a umelej kože. Povrch sedadiel a operadiel navyše zdobí červené kontrastné prešívanie. Súčasťou tohto interiéru sú elektricky nastaviteľné predné sedadlá s pamäťou a možnosťou nastavenia hĺbky sedáka. Nechýba ani elektricky nastaviteľná drieková opierka a masážne funkcie. Kombináciu mikrovlákna Suedia a umelej kože možno v interiéri RS Suite nájsť aj vo výplniach dverí. Dizajnová časť prístrojovej dosky je potiahnutá mikrovláknom Suedia a dopĺňajú ju dva rady kontrastného prešívania v červenej farbe.

-ša-



Škoda Fabia a Octavia zvíťazili v ankete čitateľov časopisu auto motor und sport

Škoda Fabia i Octavia získali tento rok titul najlepšieho dovážaného automobilu do Nemecka vo svojich triedach v čitateľskej súťaži Best Cars, ktorú organizuje nemecký automobilový časopis auto motor und sport. Octavia predĺžila svoju pôsobivú víťaznú sériu a titul najlepšieho zahraničného kompaktného automobilu získala už jedenásty raz za sebou. Fabia zvíťazila medzi dovážanými malými automobilmi už tretíkrát, po víťazstvách v rokoch 2008 a 2023. V 48. ročníku súťaže hlasovalo 92 798 čitateľov, pričom v 13 kategóriách súťažilo rekordných 455 typov.

V tohtoročnej čitateľskej ankete získala Škoda Octavia 15,5 % všetkých hlasov v kategórii kompaktných automobilov dovážaných na nemecký trh. Zvíťazila v konkurencii 28 súperov. V celej histórii súťaže získala Octavia dvanásť ocenení.



Fabia štvrtej generácie takisto úspešne obhájila svoj minuloročný titul najlepšieho malého automobilu dovážaného na nemecký trh, keď získala 16 % hlasov a zabezpečila si prvé miesto pred 19 konkurentmi.

-ša-

BMW M4 Coupé, BMW M4 Cabrio



VÝRAZNEJŠÍ VZHĽAD, VÄČŠÍ VÝKON

Viac výkonu, výraznejšie dizajnové prvky, nové možnosti prispôsobenia a digitálne inovácie. S neustálym pokrokom v oblastiach súvisiacich s exkluzívnym zážitkom z výkonu pokračuje divízia BMW M GmbH v úspešnom príbehu svojich bestsellerov v prémiovom segmente strednej triedy. Modely BMW M4 Coupé a BMW M4 Cabrio po inovácii ešte intenzívnejšie zdôrazňujú gény pochádzajúce zo sveta motoršportu. Ich predaj začína v marci.

Radový šesťvalcový motor s technológiou M TwinPower Turbo bude v budúcnosti dostupný v troch výkonových stupňoch. V rámci konkurencie stále nemá obdobu kombinácia motora s výkonom 353 kW so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou v modeli BMW M4 Coupé (kombinovaná spotreba paliva: 10,1 – 10,0 l/100 km podľa WLTP). Pohonná jednotka v modeli BMW M4 Competition Coupé (kombinovaná spotreba paliva: 9,9 – 9,7 l/100 km) poskytuje maximálny výkon 375 kW, pričom výkon sa na vozovku prenáša prostredníctvom 8-stupňovej prevodovky M Steptronic s radiacim softvérom Drivelogic. V kombinácii s pohonom M xDrive, ktorý tvorí súčasť verzií s pohonom všetkých štyroch kolies pre Coupé a Cabrio, zaručuje táto prevodovka mimoriadny prenos výkonu 390 kW a jeho premenu na vzrušujúcu dynamiku jazdy.

Konštrukčné prvky motora priamo vychádzajú z motoršportu a zahŕňajú extrémne tuhú kľukovú skriňu, ktorá je vyrobená v uzavretej konštrukcii, odľahčený kovový kľukový hriadeľ a oblúkom nanášaný kovový povlak na vložky valcov. Vnútro hlavy valcov, vyrobené procesom 3D tlače, využíva optimalizovaný tvar chladiacich kanálov, ktorý sa nedá dosiahnuť pomocou konvenčnej technológie odlievania kovov. Zmenšuje sa tak hmotnosť a upravuje ovládanie teploty. Rovnako ako chladiaci systém, aj mazanie sa prispôbilo špeciálnym požiadavkám jazdy na okruhu.

Technológia M TwinPower Turbo obsahuje dve turbodúchadlá, z ktorých každé zasobuje stlačeným vzduchom tri valce. Nepriame medzichladienie uľahčuje nízkoteplotný okruh a výkon preplňania optimalizujú špecifické kompresory. Technologická zostava obsahuje systém vstrekovania benzínu High Precision Injection pracujúci pri maximálnom tlaku 350 bar, variabilné ovládanie ventilov VALVETRONIC a plynulé ovládanie vačkového hriadeľa Double VANOS.

Všetky výkonné automobily prémiového segmentu strednej triedy majú vďaka aktuálnym úpravám ideálne predpoklady na to, aby po-

kračovala ich popularita na medzinárodných automobilových trhoch a zároveň si upevnili svoju vedúcu pozíciu v segmente. Hlavným predajným trhom pre BMW M4 Coupé sa stali USA, po ktorých nasleduje Čína, Nemecko a Veľká Británia. BMW M4 Cabrio dosahuje jednoznačne najväčšie predajné čísla v USA. Okrem toho sa štvorradový automobil s otvorenou strechou teší veľkej obľube aj v Nemecku a v Británii.

Modely BMW M4 sa vyznačujú dynamikou pri každodennej jazde aj na pretekárskej dráhe, čo sa odráža aj na ich dizajne. Dizajnové prvky špeciálne vyvinuté pre M pre optimalizáciu prívodu chladiaceho vzduchu a aerodynamická rovnováha tvoria základ ich postavenia ako mimoriadne výkonných športových automobilov. Rozmerné typické vertikálne orientované BMW M obličky mriežky chladiča s horizontálne usporiadanými dvojitémi lamelami, nápadne modelované blatníky kolies a výrazne rozšírené bočné prahy s kontrastnou čiernou povrchovou úpravou vo veľkom lesku, ako aj doplnky na prednom a zadnom nárazníku poskytujú jasný odkaz na dynamický potenciál modelov Coupé aj Cabriolet.

Okrem toho sa rôzne modelové varianty prezentujú ako vozidlá vytvorené na mieru, pričom každé z nich umocňuje zážitok z extrémne športovej jazdy svojimi vlastnými špeciálnymi vlastnosťami. Napríklad strecha z plastu vystuženého uhlíkom (CRP) tvorí súčasť štandardnej výbavy pre všetky varianty BMW M4 Coupé. BMW M4 Competition Cabrio s pohonom M xDrive ponúka jedinečnú príležitosť vychutnať si výkon typický pre M spolu s mimoriadnym zážitkom z jazdy bez strechy. Sofistikovaná panelová plátenná strecha vozidla kombinuje výhody sťahovacej pevnej strechy so vzhľadom klasickej plátenej strechy. Mechanizmus elektrického pohonu umožňuje otváranie alebo zatváranie aj počas jazdy.

M-špecifická kinematika a elastokinematika dvojkľbovej prednej nápravy a päťprvkovej zadnej nápravy zaručujú harmóniu medzi extrém-

nou dynamikou jazdy a vyváženým komfortom všetkých modelov. Cez menu M Setup sú k dispozícii tri mapy pre individuálne nastavenie Adaptívneho M podvozka, ktorý tvorí súčasť štandardnej výbavy. Medzi ďalšie komponenty technológie odpruženia patria riadenie M Servotronic a integrovaný brzdový systém, ktorý sa používa v spojení so štandardnými M brzdami, ako aj s voliteľnými M karbón-keramickými brzdami. Súhra všetkých systémov pohonu a podvozka, ktorá absolvovala testy aj na Severnej slučke Nürburgringu, zaručuje aj v každodennej premávke dynamické a presne dávkovateľné ovládanie.

K nezameniteľnému zážitku z jazdy prispieva aj neustály vývoj ponuky systémov pre autonómnu jazdu a parkovanie. Z hľadiska funkčného rozsahu a dostupnosti stanovujú meradlá medzi konkurentmi nových modelov BMW M4 Coupé a BMW M4 Cabrio. Reakcie asistenčných systémov vodiča možno navyše ovládať tlačidlom M Mode umiestneným na stredovej konzole. Zaručí to typický vzrušujúci zážitok z jazdy vo výkonnom športovom vozidle. Napríklad vo voliteľne dostupnom režime TRACK, navrhnutom pre použitie na pretekárskej dráhe, sa dočasne deaktivujú všetky komfortné a bezpečnostné systémy.

Špeciálny prvok navrhnutý výhradne pre modelové varianty nového BMW M4 Coupé na prispôbenie vonkajšieho vzhľadu predstavuje voliteľná grafika M dizajn na kapote a zadnom veku. Kontrastná farba zdôrazňuje športové vlastnosti dvojdvierového modelu a je k dispozícii v lesklej čiernej, alebo lesklej červenej farbe. Voliteľná oceľová strecha dostupná bez príplatku, ktorá zahŕňa elektricky ovládanú sklenenú posuvnú strechu, vyvíra dodatočný dizajnový prvok. Plechová časť strechy dostala namiesto farby karosérie čierny lesk.

Nový dizajn volantu a ovládacích prvkov, ako aj prvotriedne materiály na prístrojovej doske a obložení interiéru, umocňujú exkluzívnu atmosféru v špecifických M kokpitoch. M-špecifické usporiadanie kokpitu obsahuje aj ovládací panel na stredovej konzole, na ktorom sa nachádza preradovacia páka alebo volič prevodovky, červené tlačidlo Start/Stop, ovládač BMW iDrive, tlačidlá Setup a M Mode. Tie slúžia pre individuálnu konfiguráciu vozidla, ako aj pre rozsah funkcií displejov v kokpite a asistenčných systémov vodiča, ktoré možno prispôbiť aktuálnej jazdnej situácii. M športové sedadlá tvoria súčasť štandardnej výbavy a ponúkajú viacsmerne elektricky ovládané možnosti nastavenia, integrované opierky hlavy a osvetlené logá modelov. Do modelu BMW M4 Competition Cabrio s M xDrive možno objednať systém Air Collar. Vytvára v troch stupňoch nastaviteľný prúd vzduchu, ktorý vodičovi aj spolujazdcovi fúka prúd teplého vzduchu na zátylok, a to aj počas jazdy s otvorenou strechou.



-bmw-

Opel Astra 1.2 Turbo 96 kW AT8 Ultimate



Cítiť francúzsky vplyv

Automobilka Opel v čase 160. výročia založenia značky uviedla na trh novú, šiestu generáciu Astru, svojho kompaktného bestsellera. Nová generácia je do značnej miery prelomová, ide o prvú Astru, ktorá vznikla kompletne v režii koncernu Stellantis. Využíva tretiu generáciu flexibilnej multi-energetickej platformy EMP2, ktorá už od začiatku vývoja vozidla vznikala aj s DNA značky Opel.



Nová Astra hatchback (v ponuke je aj v praktickej verzii kombi) má dĺžku 4374 mm a šírku 1860 mm. Hatchback je len o 4 mm dlhší ako pri predchádzajúcej generácii. Rázvor náprav sa natiahol o 13 mm na 2675 mm. Zážihové aj vznetové motory sú spárované so 6-stupňovou ručne ovládanou alebo 8-stupňovou automatickou prevodovkou. Opel ponúka novú Astru aj ako plug-in hybrid v dvoch výkonnostných úrovniach. Na trhu je k dispozícii už aj ako čisto elektrický model. „Základom“ v ponuke pohonných jednotiek je zážihový trojvalec 1.2 Turbo (81 a 96 kW). Vyskúšali sme Astru s karosériou hatchback poháňanú 1,2-litrovým motorom s väčším výkonom 96 kW, v najvyššom stupni výbavy Ultimate. Motor bol spárovaný s 8-stupňovou automatickou prevodovkou.

Skúšaný model s peknou jantárovou žltou farbou a čiernou strechou Carbon Black pôsobil atraktívne z každého uhla pohľadu. Dominantou je predná časť karosérie „Vizor“. Úzka maska v čiernom vyhotovení je prepojená s reflektormi (LED matrixovými svetlami Intelli-Lux Pixel Light). Zboku upúta výrazne sklonený C-stĺpik, na ktorom sa vynímajú tri ryhy v plastovom obložení a zatmavené zadné okná. Zaujímavo pôsobí Astra aj zozadu. Má úzke svetlá v tvare písmena L, zadný nárazník, čierny spojler nad zadným oknom a výrazný nápis Astra a logo automobilky. Registračná značka je umiestnená v nárazníku. Pri najvyššej výbave má aj krásne vyzerajúce 18-palcové strieborné disky kolies s čiernou výplňou.

Interiér novej Astry je zhotovený dôkladne a z kvalitných materiálov, ide o zaujímavý mix tradičných riešení s digitálnou modernou. Pracovisko vodiča s dvoma 10-palcovými displejmi Opel PurePanel akoby spojenými do jedného celku sú štandardom všetkých výbav. Sú zaliate do čierneho lesklého plastu, ktorý nájdeme aj na stredovej konzole. Je to síce efektné, ale treba často odstraňovať odtlačky prstov. Displeje majú dobrú grafiku a čitateľnosť údajov. Vodič má možnosť prispôbiť si obsah obrazovky podľa svojich preferencií. Nechýba bezdrôtové zrkadlenie smartfónov a kvalitný obraz parkovacej kamery. Klimatizácia má samostatný nový ovládací panel s tlačidlami. Predné ergonomické sedadlá AGR sú dobre tvarované, s dobrým bočným vedením.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 3-vaľcový, 12-ventilový prepíňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1199 cm³, najväčší výkon 96 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 230 Nm pri 1750 ot./min.

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

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

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4374/1860/1441 mm, rázvor náprav 2675 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1551/1546 mm, pohotovostná/ celková hmotnosť 1371/1880 kg, objem batožinového priestoru 422/1339 l, objem palivovej nádrže 52 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 210 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,7 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke WLTP 5,7-5,5 l/100 km, CO₂ WLTP 129-125 g/km.

Sú elektricky nastaviteľné, s pozdĺžne nastaviteľnými sedákmi (čalúnenie Alcantara). Pri dlhom cestovaní sme ocenili prednú laktovú opierku s priehradkou v stredovej konzole. Vodič i spolujazdec vedľa neho majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Zážitok z vedenia vozidla umocňuje trojramenný športovo tvarovaný kožený volant s veľkým rozsahom nastavenia a s dobre zakomponovanými ovládacími tlačidlami. Predné a zadné sedadlá aj veniec volantu boli v skúšanom aute vyhrievané. Vodičovi uľahčuje jazdu aj kvalitný head-up displej, ktorý je súčasťou výbavy Ultimate. Vo vozidle bolo aj strešné panoramatické okno.

Aj dvaja cestujúci vzadu majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Majú k dispozícii výklopnú laktovú opierku s držiakmi na nápoje, výduchy ventilácie a prítomnosť USB koncovky. Batožinový priestor ponúka v základnom usporiadaní objem 422 litrov. Po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1339 litrov. Nakladacia hrana je nízko, má aj slušný vstupný otvor. Vo vozidle je dostatok odkladacích priestorov.

Dnes už maloobjemové trojvalce nie sú žiadnou raritou, nedôvera k nim už takmer vymizla. Zážihový prepíňaný 1,2-litrový trojvalec poháňajúci skúšanú Astru patrí k priemeru z hľadiska kultivovanosti chodu, výkonnosť mu nechýba. Umožňuje Aстре akcelerovať na „stovku“ za 9,7 sekundy a dosiahnuť maximálnu rýchlosť 210 km/h. Motor dobre spolupracuje s automatickou prevodovkou, tá predaťuje prevažne hladko a prirodzene. Motor má dostatok sily už pri 1500 ot./min. najlepšie sa cíti v strednom pásme od 2000 až 4500 ot./min. Pri posúvaní sa v kolónach riadiaca jednotka prevodovky so značnou frekvenciou predaťuje medzi prvým a druhým stupňom, čo posádka cíti. Na diaľnici dokáže prevodovka udržať otáčky motora okolo 2500 za minútu, teda aj priaznivú spotrebu benzínu. Počas týždenného skúšania vozidla priemerná spotreba mala hodnotu 6,2 l/100 km. Vodič má k dispozícii tri jazdné režimy – Eco, Normal a Sport. Jazdným prejavom sa mierne líšia, ale väčšina vodičov ich sotva bude prepínať, ak má nastavený Normal.

Astra má vzadu „len“ vlečenú nápravu, ale auto sa správa predvídavo a isto aj pri rýchlom prejazde zákrut.

Opel Astra 1.2 Turbo s výkonom 96 kW, 8-stupňovou automatickou prevodovkou a úrovňou výbavy Ultimate má cenu 34190 €. Pri zatiaľ platnom cenovom bonuse 1700 € si tento model možno kúpiť za 32490 €.



LEXUS RX 450h+ Prestige



Avantgardné luxusné SUV

Lexus s označením RX vyrába japonská značka od roku 1998. Odvtedy sa neustále vyvíjal a stal sa prvým elektrifikovaným vozidlom na trhu, keď bola v roku 2005 uvedená na trh jeho hybridná verzia RX 400h. Stal sa tak priekopníkom v kategórii veľkých luxusných športovo-úžitkových vozidiel s týmto druhom pohonu. Teraz máme na trhu piatu generáciu Lexusu RX, ktorá je postavená na platforme GA-K. Zákazníci majú na výber klasický hybrid 350h, dobíjateľný hybrid 450h+ a vrchol ponuky hybrid 500h. Vyskúšali sme plug-in hybridnú verziu, ktorá sa do ponuky Lexusu RX dostala prvýkrát. Model mal výbavu Prestige (na výber je v piatich výbavách). Značka Lexus očakáva, že RX 450h+ sa stane ťažiskovým modelom a následne aj najpredávanejším modelom RX v západnej a strednej Európe. Celková šírka vzrástla o 25 mm (1920 mm), rázvor náprav o 60 mm (2850 mm) a v porovnaní s predošlou generáciou ostala dĺžka nezmenená na úrovni 4890 mm.



Dizajnéri pri tvarovaní novej generácie RX aplikovali súčasný dizajnový jazyk značky „Next Chapter“. Prevzali tvar vretena z mriežky chladiča a vytvorili nový efekt vretena karosérie. Samotná mriežka má nové stvárnenie v podobe jednoliateho celku, ktorý po okrajoch splyva s karosériou. Vpredu sú nové štíhle reflektory, rozchod predných kolies je širší o 15 mm. Efekt „plávajúcej strechy“ vytvára zatmavený zadný stĺpik (zostal zachovaný) získal však výraznejší trojrozmerný vzhľad. Zadná časť karosérie má kratší previs, rozchod zadných kolies je širší až o 45 mm. Zadné združené svetlá sú zasadené do svetelnej lišty v tvare písmena L, ktorá sa ťahne po celej šírke vozidla a presahuje rohy karosérie, čo umocňuje výrazný dizajn. Zaujímavosťou pôsobí 21-palcové kolies. Nami skúšané vozidlo bolo vybavené prednými LED svetlami s automatickým prepínaním diaľkových svetiel a s funkciou privescovania do zákrut. Interiér je vydareným spojením funkčnosti a príkladného luxusu. Kabína si zachovala prvky ručného remeselného spracovania Takumi. Kokpit „Tuzana“ je navrhnutý a zameraný na vodiča. Luxus podčiarkuje dvojfarebné čalúnenie kabíny a ambientne osvetlenie. Predné komfortné kožené sedadlá sú veľmi príjemné, s dobrou bočnou oporou, s vyhrievaním, odvetrávaním a kompletným elektrickým nastavením s pamäťou. Kožou obšitý volant vo výbave Prestige je vyhrievaný, elektricky nastaviteľný výškovo aj pozdĺžne s preradovacími páčkami. Na volante stále zostal dostatok reálnych tlačidiel. Dominantným prvkom prístrojovej dosky je nový multimediálny dotykový displej s navigačným systémom veľkosti 14“ (Lexus MediaDisplay). Má rýchle reakcie, viaceré funkcie možno ovládať aj hlasom v slovenčine. Na spodnej strane displeja sa nachádzajú aj dotykové tlačidlá, napríklad na ovládanie vyhrievania, či ventiláciu sedadiel. V strede



prehľadného prístrojového štítu je ukazovateľ výkonu s tachometrom, vpravo stav paliva a batérie a vľavo palubný počítač. Edícia Prestige okrem iného zahŕňa aj audiosystém s 12 reproduktormi, podporu aplikácií Android Auto, AppleCar Play, bezdrôtovú nabíjačku telefónu, digitálny tuner pre príjem signálu DAB, Bluetooth, USB konektory a sústavu prvkov aktívnej bezpečnosti v podobe balíka Lexus Safety Systém+. Ten obsahuje zlepšený prednárazový bezpečnostný systém, proaktívny jazdný asistenčný systém s podporou pri predvídaní prekážok, spomaľovanie, systém sledovania dopravy pred vozidlom, adaptívny tempomat, systém upozornenia na vybočenie z jazdného pruhu, systém rozpoznávania dopravných značiek... Vďaka predĺženému rázvoru náprav sa zväčšil priestor pre nohy cestujúcich na zadných sedadlách. Ku komfortu cestovania na zadných sedadlách prispieva okrem už spomínaného predĺženia rázvoru náprav aj možnosť zmeny sklonu sedadiel, zadná laktová opierka s držiakmi na nápoje, dve USB zásuvky, vyhrievanie krajných sedadiel. Batožinový priestor v základ-



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-valcový, 16-ventilový zážihový s atmosférickým nasávaním, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 2487 cm³, najvyšší výkon 136 kW pri 6000 ot./min., maximálny krútiaci moment 227 Nm pri 3200 až 3700 ot./min., maximálny výkon elektromotora (synchronný s permanentným magnetom) vpredu 134 kW, vzadu 40 kW, maximálny výkon hybridného systému 227 kW, výkon palubnej nabíjačky 6,6 kW, dojazd 65-90 km, kapacita batérie 18,1 kWh.

PREVODY: automatická bezstupňová samočinná e-CVT, pohon kolies prednej a zadnej nápravy.

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na dvojiciach priečných ramien, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru vpredu 235/50 R-21.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4890/1920/1695 mm, rázvor náprav 2850 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1650/1675 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2185/2780 kg, objem batožinového priestoru 461/1678 l, objem palivovej nádrže 55 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najvyššia rýchlosť 200 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7 s, spotreba v kombinovanej prevádzke 1,1-1,2 l/100 km, CO₂ 24-26 g/km.

nom usporiadaní ponúka objem 461 litrov, po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1678 litrov. Veko batožinového priestoru je ovládané elektricky.

Plug-in hybridný pohon tvorí štvorvalcový zážihový motor pracujúci v Atkinsonovom režime s objemom 2,5-litra, s výkonom 136 kW pri 6000 ot./min., krútiacim momentom 227 Nm pri 3200 až 3700 ot./min. a dva elektromotory. Predný má výkon 134 kW, zadný 40 kW. Zadný elektromotor umožňuje pohon všetkých kolies E-Four. Najvyšší systémový výkon pohonu je 227 kW. Lítium-iónová batéria s kapacitou 18,1 kWh umožňuje elektrický dojazd v zmiešanom režime WLTP 65-69 km. Dojazd samozrejme kolíše v závislosti od štýlu jazdy a vonkajších podmienok. Nám sa podarilo v kombinovanej premávke prejsť na elektrinu 55 km, so spotrebou 21,2 kWh/100 km. Rýchlosť dobíjania je v prípade tohto modelu limitovaná 6,6 kW palubnou nabíjačkou, nabitie trvá okolo 2,5 hodiny. Auto sa rozbieha v elektrickom režime. Súčasťou pohonu je prevodovka e-CVT. Stačí naplno zošliapnuť pedál plynu a zrýchlenie z 0 na 100 km/h trvá 7 sekúnd, maximálna rýchlosť je 200 km/h. Zrýchlenie je príjemne plynulé, ako to už býva pri vozidlách poháňaných „elektromotoristicky“. Po vybití batérie, (bez následného externého dobíjania) sme dosiahli v zmiešanej premávke spotrebu 6,2 l/100 km, na diaľnici 7,9 l/100 km. Vtedy už pohon funguje ako klasický hybrid. Vodič si môže vyberať medzi štyrmi jazdnými režimami: Eco, Normal, Sport a Individuál.

Výborné sú reakcie na plynový pedál, vozidlo reaguje rýchlo. Podvozek je naladený viac ku komfortu, zvláda aj väčšie nerovnosti, ktoré dokáže slušne maskovať. K silným stránkam tohto SUV patrí výborné odhlučnenie kabíny.

Lexus RX 450h+ Prestige sa predáva za 88 900 €. Dopláca sa len za farbu exteriéru 1200 €.



Dacia Sandero Stepway TCe 110 Extreme



Oblíbený hatchback s novou výbavou

Uvedenie výbavy Extreme je súčasťou stratégie značky Dacia rozšíriť svoj „záber“ a zároveň rešpektovať svoje hodnoty. Výbava Extreme posúva robustný a outdoorový prístup značky o krok ďalej, a to nielen z hľadiska dizajnu, ale aj funkčnosti, pričom nestráca žiadny zo svojich základných pilierov. Má za cieľ prilákať nových zákazníkov, ktorí pri výbere kladú dôraz na exteriér. K dispozícii sú štyri typy Dacie s úrovňou výbavy Extreme: Spring, Duster, Jogger a Sandero Stepway.



Teraz sa budeme venovať poslednému z menovaných typov, crossoverovej verzii typu Stepway vo výbave Extreme. Koncom roka 2022 Sandero Stepway prešiel jemným faceliftom. Nová, výraznejšia pochrómovaná maska chladiča, zmenené línie karosérie s novými LED prednými, zadnými svetlami, oplastovanými nárazníkmi a blatníkmi zvyrazňujú terénny charakter vozidla. Nové je biele logo spojením písmen „D“ a „C“ štylizovanými tak, aby pripomínali oká reťaze. Symbolizujú pevnosť a spojenie. Zadnú časť vozidla zdobí celý názov Dacia v novom fonde vo výbave Extreme v medenej farbe, ktorá sa nachádza napríklad na krytoch vonkajších zrkadiel, v strede kolies. Na predných dverách tohto modelu sa nachádzajú prvky s topografickým motívom – odkazujú na obrysované čiary na mapách. Modulárne pozdĺžne strešné lišty sa dajú ľahko premeniť na priečniky, napríklad na upevnenie strešného boxu, čím robia vozidlo praktickejšie. Vozidlu pristala aj nová farba laku zelená CÉDRE za príplatok 560 € a štandardne dodávané čierne 16" disky kolies.

Interiér je na auto s dĺžkou 4 m priestraný. Vodič a spolujazdec majú dostatok miesta vo všetkých smeroch, ani na zadných sedadlách cestujúci s výškou okolo 180 cm nesedia stiesnene. Novinkou je nová mäkká zamatovo pôsobiaca a ľahko čistiteľná tkanina na výplniach dverí, sedadlách a na prístrojovej doske. Má označenie MicroCloud. Všetky ovládacie prvky sú rozmiestnené prehľadne, nikto nebude mať problém rýchlo sa zorientovať. Posed vo vozidle je vyšší. Predné sedadlá sú pohodlné, boli vyhrievané (150 €). Za volantom potiahnutým umelou kožou (logo vystriedal biely nápis Dacia) nie je problém nájsť si ideálnu polohu. Prístroje sú analógové, doplnené o prehľadný displej palubného počítača so základnými informáciami. Zaujímavým doplnkom je integrovaný držák na telefón uchytený na zadnej strane 8" dotykovej obrazovky s navigáciou (Paket Media Nav), za čo sa prípláca 330 €. Dacia ostala verná ovládaniu ventilačnej sústavy a klimatizácie otočnými prepínačmi. Súčasťou sériovej výbavy sú topografické motívy na prahových lištách, gumové rohože vpred, vzadu, prvky v medenej farbe na paneloch dverí a okolo

vetracích otvorov, logo Dacia je vyrazené na predných sedadlách, radio DAB, zrkadlenie smartfónu prostredníctvom USB káblu, kompatibilné s ApplePlay a Android Auto, Bluetooth, hands-free karta Dacia pre bezklúčové odomykanie a štartovanie, posuvná stredová opierka s úložným priestorom, systém uchytenia Isofix na bočných zadných sedadlách, tempomat s obmedzovačom rýchlostí (pracuje dobre), zadná kamera, zadné parkovacie snímače, systém kontroly trakcie Extended Grip a iné.

Batožinový priestor v základnom usporiadaní ponúka objem 410 l. Po sklopení operadla zadného sedadla deleného v pomere 60/40 vznikne „schoď“ a objem sa zväčší na 1108 litrov. Páčilo sa nám, že na dne batožinového priestoru bolo rezervné koleso -za príplatok 150 €. V skúšanom vozidle, okrem už spomínaných prvkov, bolo súčasťou príplatkovej výbavy aj elektricky otvárateľné malé strešné okno (500 €).

Pod kapotou skúšaného vozidla pracoval nový najvýkonnejší motor TCe 110. Turbodieselom preplňaný litrový trojvalec poskytuje výkon 81 kW v rozsahu 5000 až 5250 ot./min. a najväčší krútiaci moment 200 Nm pri 2900 až 3500 ot./min. O prenos výkonu na predné kolesá sa stará výhradne 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka. Pri naštartovaní sa prejaví zvuk trojvalca, táhá však citeľne už od malých otáčok. Vozidlo ponúka slušnú jazdnú dynamiku. Trojvalec sa najlepšie cíti pri 1700 až 2500 ot./min., kedy je reakcia na pohyby pedála akcelerácie, teda aj dynamika jazdy, najlepšia. V kombinácii so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou s krátkym sprevodovaním sa motor ochotne vytáča. Z pokoja na 100 km/h dokáže vozidlo zrýchliť za 10 s a dosiahne najväčšiu rýchlosť 183 km/h. Počas týždenného skúšania vozidla sme dosiahli v kombinovanej premávke veľmi dobrú spotrebu, 6,4 l/100 km. Nové, tvrdšie naladenie tlmičov a pružín prispelo k stabilite vozidla pri rýchlom prejazde zákrut. Vozidlo však cez nerovnosti aj na 16-palcových kolesách prechádza bez veľkých rázov, v zákrutách sa výrazne nenakláňa. Dialničnú rýchlosť dosahuje ľahko, ale do interiéru preniká výraznejšie aerodynamický hluk a aj hluk od odvalujúcich sa kolies. Vďaka svojej svetlej výške vozidlo dokáže bezpečne jazdiť aj v ľahšom teréne.

Dacia Sandero Stepway TCe 110 vo výbave Extreme sa predáva za 17 100 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 19 090 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

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

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy vpred, bubnové vzadu, hrebeňové riadenie s posilňovačom, stopový priemer otáčania 10,66 m, pneumatiky rozmeru 205/60 R-16.

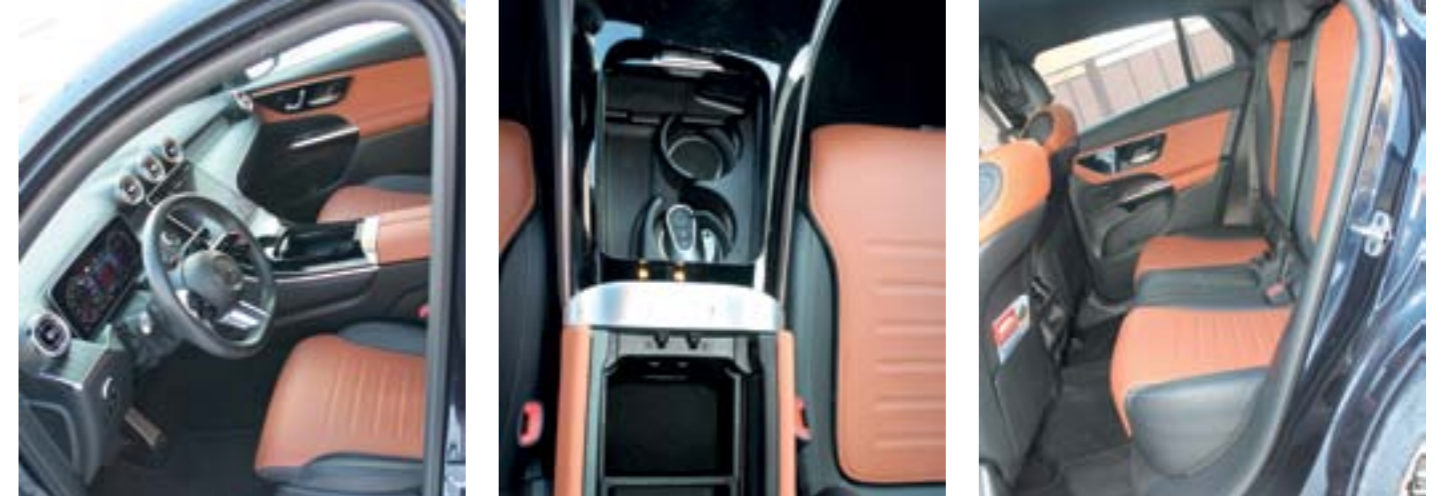
KAROSÉRIA: 5-dverová, 5-miestna typu hatchback.

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/s/v 4099/1848/1587 mm, rázvor náprav 2604 mm, svetlá výška 214 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1181/1587 kg, objem batožinového priestoru 410 l, objem palivovej nádrže 50 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 183 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke (WLTP) 5,5 l/100 km, CO₂ 125 g/km.



Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC kupé



Výborné a úsporné kupé

Mercedes-Benz GLC kupé debutovalo v roku 2015 ako nástupca typu GLK. SUV karosériu neskôr doplnilo štýlové SUV-kupé. Teraz sa už na trhu predáva jeho druhá generácia, ktorá zaujme svojim dizajnom, technickými zlepšeniami športovo-luxusného SUV. Je športovým súrodcom modelu GLC SUV a doplnia najpredávanejší konštrukčný rad značky Mercedes-Benz. Zdieľa rovnaký technický základ, ktorým disponuje nová trieda C. K dispozícii sú podľa očakávania rôzne balíky výbavy a široké možnosti individuálneho vybavenia podľa želania zákazníka. Bohatá je paleta pohonných jednotiek: vznetrov - model GLC 220 d, silnejší 300 d, plug-in hybrid 300 d a 6-valcový model 450 d. „Benzín“ zastupuje verzia GLC 300, plug-in hybrid 300e a 400e (ide o 4-valcové 2-litrové motory). Vrcholom ponuky je plug-in hybrid AMG GLC 63 S e Performance kupé. Všetky sú skombinované s 9-stupňovou automatickou prevodovkou a pohonom všetkých kolies 4MATIC.



Vyskúšali sme model GLC 220 d 4MATIC kupé s pohonom oboch náprav s exteriérovým balíkom AMG Line Premium za 9390 € v modrej nautickej metalíze (972 €). Vozidlo bolo ďalej vybavené „vzduchovým“ podvozkom či smerovým natáčaním kolies zadnej nápravy (do 4,5 stupňa). Rozmery podčiarkujú dynamické a mohutne pôsobiaci vzhľad kupé. S dĺžkou 4764 mm je o 31 mm dlhšie ako jeho predchodca, o 5 mm vyššie (1605 mm), rázvor náprav sa natiahol o 1,5 cm (2888 mm). V prednej časti vynikne väčšia maska chladiča s výrazným logom trojčepvej hviezdy, športovo tvarovaný predný nárazník s čiernymi doplnkami a nové predné reflektory, v skúšanom vozidle vybavené LED Matrix Digital lights technológiou (svietia výborne). Dizajn exteriéru obohacujú mohutné podbehy kolies, bočné hrany, 19“ disky kolies AMG s ľahkej zliatiny s 5-lúčovým dizajnom, oplastovanie na bočných prahoch, zvažujúca sa zadná časť a balík pochrómovaných prvkov. „Natiehnuté“ prahy dverí síce vyzerajú pôsobivo, ale pri vystupovaní z auta, si o ne možno zašpiňiť nohavice, dámy dlhšie sukne. Zadná časť karosérie je tiež elegantná, s logami značky, robustný vzhľad jej dodávajú vystúpené blatníky prepracovaný nárazník (chrómované doplnky nahradili čierne lesklé plochy), lesklé falošné koncovky výfuku a dvojdielne zadné svetidlá s čiernym/tmavočerveným spájacim prvkom s LED podpisom. Súčiniteľ odporu vzduchu GLS dosahuje hodnotu 0,27.

Interiér možno považovať za novú definíciu moderny, vyžaruje kvalitu, luxus a pohodlie. Vnútro kabíny oživuje dvojfarebné vyhotovenie kože s prešivaním (180 €) a ozdobné prvky čierne drevo s otvorenými pórmí s hliníkovými prúžkami (468 €) a ambientne osvetlenie. Prístrojová doska je rozdelená – v hornej časti sú kruhové ventilačné dýzy, dolnú časť tvorí veľký dekoratívny panel, ktorý splyva s klenutou stredovou konzolou. Vozidlo je vybavené dvoma samostatnými obrazovkami – virtuálna má uhlopriečku 12,3“ s head-up displejom a centrálna (natočená na vodiča) 11,9“. Majú výbornú grafiku a rozlíšenie. Ako prvok výbavy je v ponuke rozšírená realita MBUX pre navigáciu s rozšírenou realitou. Zaujímavosťou pôsobí aj virtuálny pohľad kamery pod kolesá a funkcia náhľadu semaforu. Prvá funkcia je využiteľná pri pomalej jazde v teréne (do 10 km/h), čelná kamera „dopocítava“ obraz terénu, ktorý sa nachádza práve pod motorovým priestorom a obraz zobrazuje na displeji infotainmentu. Po prekročení rýchlosti 10 km/h sa kamera prepne na zobrazovanie priestoru pred autom. Druhá funkcia je užitočná pri jazde v meste, kamera sníma obraz semaforu „nad autom“, takže vodič sa nemusí na sedadle vykrúcať ako paragraf, aby videl na semafor. Predné sedadlá sú pohodlné, elektricky nastaviteľné s mnohými možnosťami nastavenia, s driekovými opierkami a vyhrievaním. Za perforovaným koženým volantom (vyhrievaným) si každý rýchlo nájde ideálnu polohu. Museli sme si dlhšie zvykať na citlivé dotykové tlačidlá na volante. Ku komfortu cestujúcich prispievajú aj automatická klimatizácia, digitálne rádio, multimediálny systém MBUX, pokročilý ozvučovací systém, integrácia smartfónu prostredníctvom Apple CarPlay a Android Auto USB-C porty a iné. Systém MBUX umožňuje vytvoriť si svoj profil uzamknutým heslom alebo odtlačkom prsta. Vzádu sa pohodlne odvezú osoby s výškou okolo 180 cm, vyšším už bude pre-

kázať priestor nad hlavou pre zvažujúcu sa zadnú časť strechy. K ich pohodliu slúžia výduchy klimatizácie, USB porty, laktová opierka. Batožinový priestor v základnom usporiadaní ponúka objem 545 litrov. Má dvojité dno, pod ktorým sa nachádza odkladací priestor. Po sklopení delených zadných sedadiel vznikne rovná podlaha, s objemom 1490 litrov. Nechýba elektricky ovládané výklopné veko batožinového priestoru.

O bezpečnosť sa starajú najnovšie jazdné asistenčné systémy. K štandardnej výbave patrí napríklad aktívna asistencia riadenia, brzdenia, riadenia pri vyhýbaní, sledovania mŕtveho uhla, asistenčný systém manévrovania s príviesom, parkovací balík s 360-stupňovou kamerou a iné. Niektoré asistenčné systémy sú dosť otravné, tak sme ich vypínali malým tlačidlom, ktoré sa nachádza v rohu hlavnej obrazovky infotainmentu.

Pod kapotou pracoval úsporný dvojlitrový vznetrov štvorvalec s výkonom 145 kW pri 3600 ot./min., ktorému dopomáha štartér – generátor s výkonom 17 kW a krútiacim momentom 200 Nm (mild- hybridná technológia). Táto zostava funguje dobre, navzájom sa dopĺňajú hlavne pri malých otáčkach spaľovacieho motora. Motor má tichý chod, jeho zvuk v kabíne takmer nepočuť. Pre naša krútiaci moment na všetky štyri kolesá prostredníctvom automatickej prevodovky 9G-Tronic, ktorá pracuje veľmi dobre a my sme nepocitovali potrebu nastavenia športového režimu. Okrem športového režimu má vodič k dispozícii režim Eco, Comfort a Individual, čím sa mení charakteristika motora, prevodovky, podvozku, riadenia a klimatizácie. Nechýba režim plachtenia so zaradeným neutrálom a režim určený pre jazdu v teréne. Auto s hmotnosťou 2 tony poskytuje výbornú akceleráciu, zrýchlenie z 0 na 100 km/h zvláda za 8,1 sekúnd a dosiahne maximálnu rýchlosť 225 km/h. Prekvapila nás výborná spotreba, po týždni celkom svižných jazd sme jazdili so spotrebou nafty 6,2 l/100 km. Pri pokojnej jazde sa dá jazdiť úspornejšie so spotrebou okolo 5,3 l/100 km. Pohon všetkých kolies 4MATIC a systém vzduchového pruženia zabezpečujú vozidlu dobrú stabilitu aj pri rýchlejších prejazdoch zákrut. Pri tesne za sebou nasledujúcich zákrutách sme pri veľmi rýchlom nájazde do ďalšej už cítili mierny náznak nedotáčavosti. Bežne sa tak ale nejazdí.

Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC kupé sa predáva za 64980 €. Nami skúšané vozidlo s bohatou doplnkovou výbavou stálo 80616 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 4-valcový, 16-ventilový prepíňaný vznetrov+HEV, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 15,5:1, zdvihový objem 1993 cm³, najväčší výkon 145 kW pri 3600 ot./min. + 17 kW, krútiaci moment 440 Nm pri 1800 ot./min. + 200 Nm.

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

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na pružiacich vzperách a spodných priečnych aj pozdĺžnych ramenách, zadná viacprvková náprava, vzduchové pruženie, kotúčové brzdy, s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 235/65 R-19.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/s/v 4764/1890/1605 mm, rázvor náprav 2888 mm, rozchod kolies vpredú/vzadu 1627/1640 mm, pohotovosť/celková hmotnosť 2089/2550 kg, priemer otáčania 11,8 m, objem batožinového priestoru 545/1490 l, objem palivovej nádrže 62 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 225 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,1 s., spotreba nafty v komb. Prevádzke WLTP 5,8-5,1 l/100 km, CO₂ 152-135 g/100 km.

Fiat Doblo Combi N1 1.5 BlueHDi 130, 6MT



“Dodávka”, ale pohodlná a účelná

Viacúčelové automobily (MPV) pri rastúcej ponuke typov športovo-úžitkových automobilov (SUV), začali zažívať útlm zákazníckeho záujmu. Klienti, pre ktorých sú automobily karosérie SUV z nejakého dôvodu nevyhovujúce, čoraz častejšie uvažujú o kúpe dodávky pretransformovanej na osobné autá. Jedným z príkladov takéhoto “transformera” je Fiat Doblo Combi, ktorý prišiel na trh už v tretej generácii, tentoraz už z vývoja koncernu Stellantis. Ide o piateho člena koncernu Stellantis (identický súrodenc Citroënu Berlingo, Peugeotu Rifter, Opla Combo a Toyoty Proace City Verso), čo znamená, že využíva rovnaké motory, prevodovky a podvozkovú platformu.



Zákazníci majú na výber plechovú (bez zadných okien) alebo osobnú verziu Combi, ktorá je v ponuke so zázihovým trojvalcovým motorom 1.2 PureTech a dvoma verziami vznetového švorvalcového motora 1.5 BlueHDi s výkonom 75 kW alebo 96 kW spolupracujúce so 6- stupňovou ručne ovládanou prevodovkou (výkonnejší za príplatok aj s 8- stupňovou automatickou prevodovkou). Vyskúšali sme **Doblo Combi** v osobnej 5-miestnej verzii s výkonnejším variantom vznetového motora v kombinácii so 6- stupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

Pre zachovanie spomínanej ponuky spaľovacích motorov je osobná verzia homologizovaná v kategórii N1 (lahké úžitkové vozidlá), čo znamená, že musí mať pevnú mrežu medzi nákladovým (batožinovým) priestorom a zadnými sedadlami. Mreža znemožňuje využitie batožinového priestoru na prevoz dlhých predmetov. Dizajn karosérie je jednoduchý. Pri pohľade na karosériu spredu zaujme originálna predná maska a zaoblené hrany. Predné svetlá sú prepojené tenkým pásikom. Vozidlo je vybavené len halogénovými svetlami. Tie nemajú takú svietivosť ako moderné “ledkové” svetlá, ale zase znefunkčnenú halogénovú žiarovku si dokáže vymeniť vodič sám. Nami skúšané vozidlo bolo vybavené balíkom výbavy Style (1000 €), ktorý zahŕňa 16” disky kolies z ľahkých zliatin, zatmavené sklá zadných okien, pozdĺžne strešné nosiče, impulzné ovládanie elektricky ovládateľných okien, elektricky sklápatelné vonkajšie spätné zrkadlá a samostatne otvárateľné okno dverí batožinového priestoru. Za modrú farbu metalize Mediterraneo si treba priplatiť 408 €.

Vďaka nižším prahom a vyššie osadeným sedadlám, sa do vozidla dobre nastupuje – nielen na predné, ale vďaka širokým posuvným dverám na oboch stranách aj na zadné sedadlá. Sedadlá majú mäkkšie čalúnenie, predné sú rozmerné, pohodlné. Ovládače sú umiestnené prevažne logicky, prehľadne. Počas jazdy má vodič dobrý výhľad do strán a dozadu. Prístrojový panel je jednoduchý, prehľadný. V strede je umiestnený palubný počítač, zobrazuje všetky potrebné informácie pre vodiča, po stranách sú bežné analógové prístroje. Doblo bolo vybavené aj ba-

líkom výbavy Komfort (750 €) zahrňujúcim bezklúčové odomykanie a štartovanie vozidla, multifunkčný volant potiahnutý kožou, automatickú dvojzónovú klimatizáciu a elektronickú parkovaciu brzdu. Ďalším balíkom za 917 € bol Tech, obsahujúci navigáciu s 8” dotykovým displejom, DAB, USB Bluetooth, Apple carPlay, Android Auto, elektrochromatické vnútorné spätné zrkadlo, predné, zadné, bočné parkovacie snímače, zadnú parkovaciu kameru, detekciu mŕtveho uhla a asistenciu parkovania. Dotykový displej nemá síce najlepšie rozlíšenie, ale posluži. V kabíne je množstvo dobre rozmiestnených odkladacích priestorov.

Cestujúci na zadných sedadlách majú dostatok miesta pre nohy aj nad hlavou, ale kvôli mreži sú ich operadlá nastavené takmer kolmo. To nie je poloha, v ktorej sa dá dospelým alebo odrastenejším deťom pohodlne cestovať na dlhých trasách. Úchyty na upevnenie detskej sedačky na všetkých troch miestach však naznačujú, pre aké rodiny je Doblo Combi vhodným autom za veľmi rozumnú cenu. Dvojica bočných posuvných dverí uľahčuje nasadenie na zadné sedadlá – takýto vstup do auta je výhodou, ak treba parkovať na preplnenom parkovisku nákupného centra. Po ich otvorení sa vytvoria výborné podmienky nielen pre nastupovanie, ale napríklad aj pre osádzanie detských sedačiek. Batožinový priestor ponúka v základnom usporiadaní po kryt objem 750 litrov. Aj napriek deliacej mreži je objem batožinového priestoru po strechu 1355 litrov. Rezervné koleso je umiestnené zospodu, čo v prípade potreby jeho využitia nie je ideálne, ale hlavne, že ho vozidlo má.

Vznetový 1,5-litrový motor s najväčším výkonom 96 kW a krútiacim momentom 300 Nm má pravidelný chod aj pri malých otáčkach a po stlačení pedála plynu sa bez dlhého otláania otáčky plynulo dvíhajú. Plnú silu predvádza po prekročení 2000 ot./min. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h a zaradenom 6. prevodovom stupni má motor 2500 otáčok za minútu. Sprevodovanie prevodovky ladí s charakterom motora. Z pokoja na 100 km/h tento pohon umožňuje vozidlu zrýchlovať za 10,5 sekundy a dosiahnuť najvyššiu rýchlosť 184 km/h. Počas týždenného skúšania sme dosiahli v kombinovanej prevádzke spotrebu 6,1 l/100 km.

Na 16” kolesách Doblo slušne zvláda nerovnosti na cestách, v zákrutách sa príliš nenakláňa. Má dostatočne presné riadenie a celkom dobré je aj odhlučnenie kabíny.

Fiat Doblo Combi N1 1.5 BlueHDi 130 6MT sa predáva za 20 158 €. Skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou zdvihlo výšlednú cenu na 22 733 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

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

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

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

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4403/2107/1800 mm, rázor náprav 2785 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1553/1567 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1542/2370 kg, objem batožinového priestoru 775/1355 l, objem palivovej nádrže 53 l, objem nádrže pre AdBlue 17 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 184 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,5 s, spotreba nafty v kombinovanej prevádzke WLTP 5,4-5,7 l/100 km, CO₂ WLTP 141-149 g/100 km.



Toyota Camry



Nová Toyota Camry využíva hybridnú elektrickú technológiu pohonu piatej generácie, ktorá poskytuje väčší výkon, menšiu spotrebu paliva a uspokojivejší zážitok z jazdy. K dispozícii sú nové multimediálne systémy a digitálne prístroje pre vodiča s jednoduchším a rýchlejšim pripojením a odozvou. Nová Toyota Camry je štandardne vybavená najnovšou generáciou súboru bezpečnostných systémov Toyota Safety Sense v rámci komplexného balíka funkcií pre bezpečnosť a asistenčnú podporu vodiča.

Elegantný a kultivovaný dizajn Camry získal modernejší a podmanivejší vzhľad vďaka práci dizajnových štúdií CALTY spoločnosti Toyota v USA. Cieľom bolo vytvoriť výraznejší vzhľad, ktorý by vyjadroval sofistikovanosť, športový nádych a radosť z jazdy. Najvýraznejšiu zmenu badať v prednej časti, ktorá sa vyznačuje dynamickejšou siluetou v súlade s novým dizajnovým jazykom značky Toyota. Vozidlu prepožičiava nízky skosený tvar, ktorý zvyrazňuje štíhle, ostro zalomené nové reflektory.

Predĺžený previs a nižšia línia strechy v zadnej časti navodzujú dojem dynamiky, zatiaľ čo mohutné línie po boku vozidla sa zbiehajú pri zadnom logu značky. Zadná časť vozidla zaujme novým dizajnom združených svetiel a evokuje dynamický tvar prednej časti, ktorý sa odráža v štýle obloženia a dizajne veka batožinového priestoru.

Z prepracovaného interiéru vyžaruje prestíž a elegancia vďaka sofistikovanej, modernej a komfortnej atmosfére. Ústredným bodom kokpitu obopínajúceho vodiča je nový displej multimediálneho systému na stredovom paneli pri zachovaní vzdušnej atmosféry z pohľadu vodiča i predného spolujazdca. Veľa úsilia sa vynaložilo na dosiahnutie konzistentnej kvality a povrchovej úpravy všetkých materiálov použitých na čalúnenie a obloženie, čo dodalo interiéru harmonický a luxusný vzhľad.

Súčasťou novo koncipovaného prístrojového panelu je výrazná vystúpená časť. Konštrukcia s premyslenou logikou prepája celý rad komplexných súčastí do jedného celku.

Camry je najnovším typom využívajúcim výhody piatej generácie hybridnej elektrickej technológie od spoločnosti Toyota, ktorá priniesla ďalší pokrok v oblasti výkonu, jazdných vlastností a účinnosti.

Táto evolučná inovácia prináša nový dvojpólový lítium-iónový akumulátor s väčším výkonom a lepšou odozvou. Hlavné zložky, vrátane prevodovky hybridného systému, elektrických motorgenerátorov a invertora, sú prepracované tak, aby sa zmenšili vnútorné straty a ušetrila sa hmotnosť i priestor. Uvedené zmeny v spojení s osvedčeným 2,5-litrovým štvorvalcovým zážihovým motorom zväčšujú maximálny výkon celého systému na 170 kW (+6 %) a súčasne znižujú spotrebu paliva na 5,1 l/100 km a produkciu emisií CO₂ na 117 g/km (v kombinovanom cykle WLTP).

Zrýchlenie je dynamickejšie a lineárnejšie s prakticky okamžitou odozvou a intuitívnejšou kontrolou. Čas zrýchlenia z nuly na 100 km/h sa skrátil z 8,3 s na 7,9 sekundy. Vďaka zväčšenému prínosu akumulátora môže motor pracovať aj pri nižších otáčkach, čo podporuje úsporu paliva aj emisií a tichšiu prevádzku.

K plnohodnotnejšiemu zážitku z jazdy prispieva aj nové vyladenie zavesenia kolies – vzpier MacPherson vpredu a lichobežníkového zavesenia vzadu – na zabezpečenie spoľahlivej odozvy a svižnejšieho ovládania, najmä na kľukatých cestách mimo mesta.

PRVOTRIEDNY SEDAN



Veľký sedan Camry je už takmer 40 rokov globálnym typom značky Toyota. Na mnohých trhoch sa pravidelne teší postaveniu najpredávanejšieho sedanu a slúži ako vlajková loď značky. Od jeho uvedenia na trh sa predalo na celom svete viac ako 21 miliónov kusov.

Uvedením novej generácie typu Camry sa posilňujú kvality, ktoré zachovávajú jeho obľúbenosť medzi vodičmi, ktorí uprednostňujú sedan pred inými typmi vozidiel. Spoločnosť Toyota sa zamerala na zdokonalenie dizajnu a zážitku z jazdy bez toho, aby došlo k oslabeniu dojmu, že typ je skutočným sedanom.

Nový štýl vozidla najvýraznejšie zapôsobí dynamickejšou prednou časťou, ostro tvarovanými svetlami a výraznými bočnými líniami, ktoré sa tiahnu po celej dĺžke karosérie. Vo vnútri nový vzhľad ponúka charakter otvoreného kokpitu pre vodiča i spolujazdca, pričom mimoriadne úsilie bolo venované navodeniu luxusného dojmu prostredníctvom efektu dokonalej harmónie čalúnenia, materiálov a povrchov.





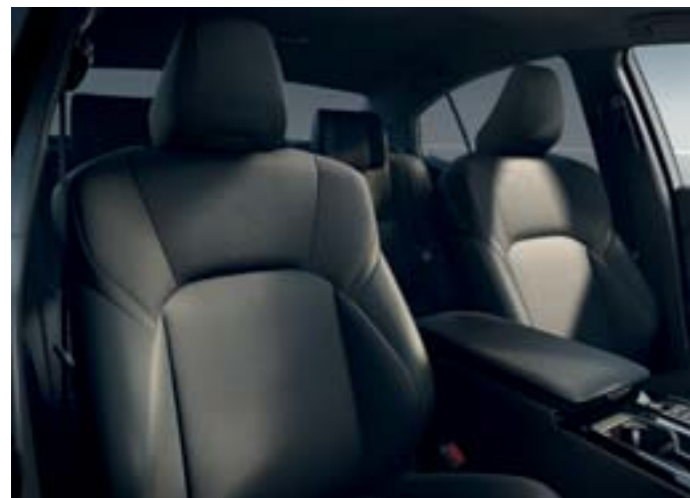
Nová generácia Camry je štandardne vybavená najnovším multimediálnym systémom Toyota Smart Connect, ktorý sa ovláda pomocou 12,3-palcového displeja. V ponuke je aj zlepšený balík Smart Connect+ s ďalšími prvkami a funkciami.

Systém Toyota Smart Connect obsahuje navigačný systém na báze cloudu, ktorý sa nepretržite aktualizuje o živé dopravné informácie, a dokonca aj funkciu inteligentného palubného hlasového agenta, ktorý reaguje na širokú škálu vyslovených príkazov a požiadaviek aj v slovenskom jazyku. A kto chce vo vozidle naozaj špičkový zvukový zážitok, v rámci voliteľnej výbavy je v ponuke exkluzívny audiosystém JBL so sústavou deviatich reproduktorov.

Na prepojenie smartfónov s palubným multimediálnym systémom je pripravená bezdrôtová technológia Apple CarPlay a Android Auto; pre potreby nabíjania a pripojenia mobilných zariadení je v kabíne celkovo päť portov USB. Súčasťou štandardnej výbavy je aj bezdrôtová nabíjačka telefónov.

Nová Toyota Camry je v ponuke aj s novým 12,3-palcovým plne digitálnym a nastaviteľným displejom panelom prístrojov pred vodičom. Štandardom v základnej verzii je sedempalcový TFT displej.

Aktualizácie softvéru multimediálnych a bezpečnostných systémov vozidla sú k dispozícii prostredníctvom bezdrôtového prenosu, aby si ich mohol majiteľ nainštalovať vtedy, keď mu to vyhovuje, a nemusel s vozidlom chodiť do servisného strediska.



Nová Toyota Camry je najnovším typom značky ponúkajúcim pohodlie digitálneho kľúča. Bude dostupný prostredníctvom aplikácie MyToyota a je možné ním udeliť prístup až piatim používateľom, ktorí tak budú mať povolenie na vstup, naštartovanie a riadenie vozidla pomocou svojho smartfónu.

Bezpečnostné a asistenčné funkcie Toyota T-Mate zahŕňajú najnovšie technológie na detekciu rizík a predchádzanie nehodám, ktoré uľahčujú riadenie vozidla a sledujú mieru bdlosti a pohody vodiča.

Nová Camry využíva najnovšiu generáciu súboru bezpečnostných systémov Toyota Safety Sense s rozšírenými a pridanými funkciami, ktoré sa opierajú o zlepšený hardvér kamier a radarov.

Predkolízny bezpečnostný systém (PCS) je vďaka zlepšenej schopnosti detekcie účinný pri väčšom množstve dopravných situácií v mestskej premávke, vrátane rozpoznávania potenciálnych čelných zrážok. Funkcia podpory pri predchádzaní kolíziám na križovatke dokáže identifikovať približujúce sa vozidlá v dvoch jazdných pruhoch, ako aj cyklistov a vozidlá prichádzajúce z boku.

Začiatok výroby novej Toyoty Camry je naplánovaný na jún 2024, kedy Toyota oznámi aj ceny, a prvé vozidlá začnú do predajni prichádzať v septembri 2024.

-ta-

Predstavujeme

SEAT Arona FR Limited Edition

ATRAKTÍVNA LIMITOVANÁ SÉRIA

SEAT Arona je od svojho uvedenia na trh je ideálnym mestským SUV. Do svojho segmentu Arona priniesla oživenie robustným vonkajším vzhľadom a inovatívnym vyhotovením interiéru. Od spustenia predaja v roku 2017 bol typ SEAT Arona veľmi úspešný, doteraz sa z neho predalo viac ako pol milióna exemplárov. V roku 2023 bola Arona najpredávanejším automobíлом značky SEAT s počtom 89 000 kusov dodaných zákazníkom (2022: 71 000; +25,3 %).



„Arona je najpredávanejším typom SEAT a vydobyla si pozíciu v segmente mestských SUV ako vozidlo, ktoré presne spĺňa potreby zákazníkov,“ povedal Sven Schuwirth, člen predstavenstva SEAT pre predaj a marketing. „Verzia FR Limited Edition umocňuje jeho dizajn, pridáva nové estetické prvky na karosériu a do interiéru, čím zväčšuje jeho atraktivitu pre zákazníkov, ktorí sa chystajú do mestskej džungle.“



Automobilka SEAT teraz dodáva charakteru Arony novú úroveň exkluzivity verziou FR Limited Edition. Najnovší prírastok do modelového radu dostal nové dizajnové detaily na karosérii a v interiéru, pričom si zachoval typickú výraznú estetiku off-road.



Okrem nových farieb má SEAT Arona FR Limited Edition aj nové prvky vybavenia a kolesá. V palete farieb karosérie pribudol nový exkluzívny sivý odtieň Graphene Grey, vozidlo má štandardne 18-palcové disky kolies z ľahkej zliatiny lakované sivým farebným odtieňom Cosmo Grey.

V kabíne má SEAT Arona FR Limited Edition výdychy ventilácie nalakované sivou farbou a dekoračné obklady na dverách, prístrojovej doske a stredovej konzole v novom farebnom vyhotovení Dark aluminium matt. Zákazníci si môžu za príplatok objednať škrupinové športové sedadlá s integrovanými opierkami hlavy a textilným poťahom, ktoré výborne držia telo a dodávajú interiéru atraktívny športový akcent.

SEAT Arona FR Limited Edition sa začne predávať ešte v prvom štvrtroku 2024.

-st-

MODERNIZÁCIA K NARODENINÁM



Prvý Golf zo sériovej výroby bol dokončený koncom marca 1974 v závode Volkswagen vo Wolfsburgu. Na trh bol oficiálne uvedený v máji toho roku. Predtým bol takmer tri desaťročia symbolom značky Volkswagen tzv. „Chrobák“ (oficiálne Typ 1) so vzduchom chladeným motorom v zadu a pohonom zadných kolies. S prvou generáciou radu Golf sa definitívne začala nová epocha, charakterizovaná kvapalinou chladeným motorom vpredu a pohonom predných kolies. Tento posun spustil už v roku 1973 predstavený prvý Passat a o niekoľko mesiacov nasledoval Scirocco. Pre úplnosť treba uviesť, že prvým typom VW s motorom vpredu a pohonom predných kolies bola už limuzína K70 predstavená v roku 1970, ktorú Volkswagen získal prevzatím značky NSU. No nesporné je, že prechod na novú koncepciu pohonu definitívne etabloval až Golf ako automobil kompaktnej triedy, najsilnejšej z hľadiska objemu predaja. Golf prvej generácie, ktorého dizajn navrhol Giorgetto Giugiaro, musel splniť veľké očakávania ako nástupca typu, z ktorého dovtedy Volkswagen vyrobil viac ako 15 miliónov kusov (do skončenia výroby v roku 2003 až 21,5 milióna), čím sa stal najpredávanejším typom na svete. No moderná a bezpečná koncepcia pohonu, veľká variabilita vďaka výklopnému veku batožinového priestoru a sklompnému zadnému sedadlu, ako aj harmonický dizajn rýchlo presvedčili zákazníkov a už v októbri 1976 bol vyrobený milióny Golf. Z prvej generácie – vrátane všetkých derivátov ako kabriolet a sedan Jetta – sa na celom svete predalo 6,9 milióna exemplárov. A doteraz, keď sa predáva už šiesta generácia Golfa, bolo vyrobených viac ako 37 miliónov exemplárov. A teda počas uplynulých 50 rokov sa každý deň priemerne 2000 ľudí na svete rozhodlo pre nový Golf. Tým je tento typ najúspešnejším európskym automobilmom a najpredávanejším automobilmom značky Volkswagen všetkých čias.



**TERAZ PRICHÁDZA GOLF VO SVOJOM
NAJNOVŠOM EVOLUČNOM STUPNI. PREDÁVAŤ
SA ZAČNE UŽ V LETE TOHTO ROKU.**

Thomas Schäfer, generálny riaditeľ značky Volkswagen: „Golf tvorí už pol storočia jadro značky Volkswagen, pretože poskytuje dostupnú mobilitu pre všetkých na najvyššej technickej úrovni. Neustále sa prispôboval potrebám zákazníkom, vďaka čomu sa stal svetovým best-sellerom. A presne na to teraz my nadväzujeme najnovším evolučným stupňom tohto modelového radu – s ešte väčšou efektivitou, komfortom, hodnotou a novou koncepciou ovládania.“

Andreas Mindt, šéfdizajnér značky Volkswagen: „Golf je dizajnovou ikonou. So svojou vizuálnou stabilitou a suverénnym vzhľadom je jedinečný vo svete kompaktnej triedy. Typické dizajnové prvky ako tvar



zadného stĺpika karosérie sú už dávno súčasťou DNA značky Volkswagen. Absolútna čistota a sebaistota aktuálnej generácie, presahujúce rámec triedy, je pre nás v roku 2024 východiskom a inšpiračným zdrojom pri vývoji dizajnu typu Golf budúcnosti.“

Nový dizajn prednej časti a svetiel. Nový Golf a Golf Variant sa dajú rozoznať podľa modifikovanej prednej časti karosérie. Na nej upúta nový predný nárazník a reflektory, ktoré majú výraznejší tvar a smerom dovnútra sú užšie. Alternatívne k sériovým LED reflektorom si zákazníci môžu ako prvý stupeň objednať tzv. reflektory LED Plus, pri ktorých LED lišta na maske v strede obsahuje osvetlené logo VW1 ako nový prvok v Európe. Ďalším voliteľným stupňom sú Matrix LED HD predné adaptívne reflektory „IQ.LIGHT1, zahŕňajúce nové, výkonné diaľkové svetlo s dosahom do 500 m a nové zadné LED svetlá s 3D dizajnom.



Nové farby a kolesá. Paletu doterajších 7 farieb karosérie doplnili 4 nové príplatkové odtiene. Majú označenie „crystal ice modrá metalíza“, „anemone modrá metalíza“, „oyster strieborná metalíza“ a „grenadilla čierna metalíza“. Novinkou v ponuke verzií „R-Line“, „a „GTI“ je strecha lakovaná kontrastnou čiernou farbou. Nový dizajn má aj 5 voliteľných diskov kolies z ľahkej zliatiny až do veľkosti 19 palcov¹.

Interiér s novými systémami infotainmentu. Volkswagen pre Golf úplne nanovo vyvinul hardvér aj softvér systémov infotainmentu na báze modulárnej stavebnice novej generácie (MIB4). Systémy sú na výber s dvoma veľkosťami dotykového displeja formátu 16:9. Základný systém „Ready2Discover“ s možnosťou dodatočnej aktivácie funkcie navigácie má uhlopriečku 26,4 cm (10,4 palca), špičkový systém „Discover“1 má uhlopriečku 32,8 cm (12,9 palca). V oboch prípadoch je dotykový displej v štýle tabletu odsadený od prístrojovej dosky a zospodu naň nadväzujú ergonomicky optimalizované a osvetlené dotykové posúvače na reguláciu teploty na jednotlivých stranách kabíny a hlasitosti. Nový je aj zdokonalený multifunkčný volant a nová hlasová asistancia IDA1. Pomocou prirodzenej reči sa dajú (vo vybraných jazykoch) prostredníctvom IDA nielen ovládať funkcie vozidla ako klimatizácia, telefón a navigácia, ale aj vyvolať informácie z rozličných oblastí – od predpovede počasia až po praktické vedomosti. Ako doplnok k štandardnému digitálnemu združenému prístroju „Digital Cockpit Pro“ s uhlopriečkou 26 cm (10,2 palca) a konfigurovateľným zobrazením si zákazníci môžu opäť objednať aj projekčný head-up displej premietajúci údaje priamo na predné sklo.



Nové asistenčné systémy. Manévrovanie s novými modelmi Golf a Golf Variant uľahčujú nové asistenčné systémy ako zdokonalený „Park Assist Plus“ a po prvý raz v rade Golf dostupný „Park Assist Pro“1 na zaparkovanie a vyparkovanie diaľkovým ovládaním vozidla zvonka pomocou smartfónu. Asistenčný systém pri tom ovláda riadenie, brzdí a zrýchľuje v danom priestore samočinne. Okrem toho je nový aj kamerový systém „Area View“1 s výhľadom v okruhu 360°, jeho zobrazenie vytvorené fúziou obrazov zo štyroch vonkajších kamier sa prenáša na displej systému infotainmentu.

Nové spektrum pohonných jednotiek. Nové pohony plug-in hybrid poskytujú väčší výkon, elektrický dojazd približne 100 km a funkciu zrýchleného nabíjania jednosmerným prúdom (DC). Pre zákazníkov bez domového wallboxu sú zaujímavé nové 48-voltové agregáty mild hybrid (eTSI). Ešte športovejší je Golf GTI, ktorý má zväčšený výkon na 195 kW. Celkovo bude v počiatočnej fáze predaja modernizovaného modelového radu k dispozícii až 9 rozličných štvorvalcových agregátov pokrývajúcich výkonové spektrum od 85 do 200 kW:

| Systém motora a verzia karosérie | Výkon kW | Prevodovka | Druh pohonu |
|----------------------------------|----------|---------------------|-------------|
| Mild hybrid | | | |
| 1.5 eTSI (Golf / Golf Variant) | 85 | 7-stupňová DSG | predný |
| 1.5 eTSI (Golf / Golf Variant) | 110 | 7-stupňová DSG | predný |
| Plug-in hybrid | | | |
| eHybrid (Golf) | 150 | 6-stupňová eDSG | predný |
| Turbo zážihové | | | |
| 1.5 TSI (Golf / Golf Variant) | 85 | 6-stupňová manuálna | predný |
| 1.5 TSI (Golf / Golf Variant) | 110 | 6-stupňová manuálna | predný |
| 2.0 TSI (Golf GTI) | 195 | 7-stupňová DSG | predný |
| Turbo vznetrové | | | |
| 2.0 TDI (Golf / Golf Variant) | 85 | 6-stupňová manuálna | predný |
| 2.0 TDI (Golf / Golf Variant) | 110 | 7-stupňová DSG | predný |

eHybrid s dlhším dojazdom. Novo vyvinutý pohon plug-in hybrid druhej generácie značky Volkswagen pre Golf eHybrid poskytuje maximálny systémový výkon 150 kW. Krútiaci moment spalovacieho motora sa prenáša na predné kolesá prostredníctvom 6-stupňovej dvojspojkovky prevodovky eDSG s integrovaným elektromotorom, vyvinutej špeciálne pre plug-in hybrid. Vďaka prechodu na nový turbodúchadlom preplňaný štvorvalec s objemom 1,5 litra (1.5 TSI evo2) s variabilnou geometriou turbíny (VTG), efektívnym spôsobom spaľovania (TSI evo) a novej batérii s kapacitou 19,7 kWh netto (predchodca: 10,6 kWh) je nový pohon plug-in hybrid extrémne efektívny. Umožňuje elektrický dojazd približne 100 km (WLTP) a batéria sa teraz dá nabíjať z wallboxu alebo verejnej nabíjačky so striedavým prúdom (AC) výkonom až 11 kW (predtým 3,6 kW), alebo po novom aj na rýchlonabíjačkách s jednosmerným prúdom (DC) výkonom až do 50 kW. To prispieva k výraznému zväčšeniu podielu jazdy s elektrickým jazdením. Modely Golf s pohonom plug-in hybrid tak môžu v bežnej každodennej premávke v meste a okolí jazdiť iba s elektromotorom, pričom v hybridnom režime môžu absolvovať aj dlhé trasy s celkovým dojazdom (úplne nabitá batéria plus plná nádrž) až do 1000 km (WLTP).

Výkonnejšie TSI, efektívnejšie eTSI a TDI. Mild-hybridný pohon eTSI na báze zážihového štvorvalca 1.5 TSI evo2 s vypínaním valcov pri čiastočnom zaťažení (ACTplus) doplneného 48-voltovým štartovacím generátorom je na výber s výkonom 85 kW a 110 kW – v oboch prípadoch výlučne so 7-stupňovou dvojspojkovkou prevodovkou DSG. Rovnaké zážihové motory, ale bez 48-voltového systému, má Golf 1.5 TSI s ručne ovládanou prevodovkou. Motor 2.0 TSI pre nový Golf GTI má výkon zväčšený o 15 kW na 195 kW. Ďalšou zážihovou alternatívou pre Golf a Golf Variant bude od roku 2025 motor 2.0 TSI, ktorý bude dosahovať výkon 150 kW a tým o 10 kW viac ako predchodca. Tento motor sa bude sériovo montovať výlučne s prevodovkou DSG a pohonom všetkých kolies 4MOTION. Výkony dvoch

VÝKON 240 kW, UPRAVENÝ PODVOZOK



vznetových motorov 2.0 TDI zostali nezmenené 85 kW a 110 kW. Kombi Golf Variant sa bude predávať so všetkými motormi eTSI, TDI a TSI do výkonu 150 kW.

Šesť verzií vybavenia pri štarte predaja. Volkswagen bude nový Golf a Golf Variant predávať od začiatku v základnej verzii („Golf“) a vyšších verziách vybavenia „Life“ (prostredná), „Style“ (elegantná špičková) a „R-Line“ (športová špičková). Samostatnú pozíciu majú dva tradičné športové modely Golf GTE a Golf GTI. V druhom polroku 2024 budú nasledovať špičkové športové modely Golf GTI Clubsport, Golf R a Golf Variant R (modely „R“ opäť s pohonom všetkých kolies 4MOTION).



Základná verzia – „Golf“. Už základná verzia vybavenia má bohaté sériové vybavenie. Obsahuje také prvky ako LED reflektory a LED zadné svetlá, dvojzónová automatická klimatizácia Climatronic, multifunkčný volant, štartovanie bez kľúča „Kessy Go“, tempomat, rozpoznávanie dopravných značiek, parkovacie snímač vpredu a vzadu „Park Assist“, digitálny prístrojový panel „Digital Cockpit Pro“, a systém infotainmentu s funkciou „App-Connect Wireless“ na bezdrôtovú integráciu smartfónu.

Stredná verzia – „Life“. Bohatšie vybavený Golf Life sa navonok líši chrómovanými prvkami na karosérii (tzv. Chrompaket), funkčné vybavenie obsahuje navyše napríklad adaptívny tempomat ACC, bezdrôtovú nabíjačku smartfónu „Wireless Charging“, prístupové osvetlenie, trojfarebné ambientné osvetlenie v kabíne, komfortné sedadlá s driekovými opierkami a kožený multifunkčný volant. Prvkom sériového vybavenia sú aj 16-palcové disky kolies z ľahkej zliatiny.

Špičkové verzie – „Style“ a „R-Line“. Rovnako ako iné modelové rady značky Volkswagen aj Golf a Golf Variant má dve rovnocenné špičkové verzie vybavenia s odlišným charakterom, označené „Style“ a „R-Line“. Ušľachtilo doladený Golf Style sa navonok vyznačuje 17-palcovými diskami z ľahkej zliatiny, nárazníkmi s osobitým dizajnom individualizovanými chrómovými lištami a reflektormi LED Plus s osvetlenou lištou masky a logom VW vpredu. V interiéri má športovo-komfortné sedadlá s potiahmi z mikrovlnáka ArtVelours a 14-smerovým elektrickým nastavením sedadla vodiča. Vybavenie dopĺňa ambientne osvetlenie s 30 nastaviteľnými farbami a cívacia kamera „Rear View“. Športovo koncipovaný Golf R-Line sa navonok

líši nárazníkmi so špecifickým dizajnom „R-Line“ s prvkami lesklej čiernej farby, nadstavcami prahov lesklej čiernej farby a 17-palcovými diskami z ľahkej zliatiny s lesklou sústruženými povrchovými plochami. V interiéri je multifunkčný športový volant s preradovacími páčkami a športové sedadlá potiahnuté látkou „R-Line“.

Kompaktný športovec – „GTI“. Golf GTI Aj v tomto najnovšom evolučnom stupni má prednú časť so špecifickým dizajnom GT. K nemu patrí veľká mriežka chladiča so šesťuholníkovou štruktúrou, ktorú lemujú výrazné bočné lamely a zosponu predný spojler. Ďalším prvkom GT je farebný červený pás na maske a nad reflektormi. Golf GTI má vľavo a vpravo vedľa čierneho difúzora v nárazníku veľkú kruhovú koncovku výfuku. Sériové disky kolies z ľahkej zliatiny majú priemer 17 palcov (dizajn „Richmond“). V kabíne má športové sedadlá potiahnuté látkou s legendárnym károvaným vzorom („Clark“) s červenou, kontrastnou farbou a multifunkčný športový kožený volant. Okrasné stehy, lemovanie predných opierok hlavy a obklad prostredného ramena volantu sú tiež v červenej farbe. K ďalším detailom sériového vybavenia patrí hliníkový ovládač prevodovky DSG na stredovom tuneli, ambientne osvetlenie s 30 nastaviteľnými farbami, 3-zónová automatická klimatizácia Climatronic a špičkový systém infotainmentu „Discover“ s veľkým displejom. Golf GTI môže byť okrem toho na želanie po prvý raz vybavený dekoračnými obkladmi v interiéri z pravého korbónu.

-vw-



- 1) Voliteľné vybavenie, resp. štandardné vybavenie určitých verzií.
- 2) V rámci systémových bránic.

O značke Volkswagen

Značka Volkswagen Osobné automobily je celosvetovo zastúpená vo vyše 140 štátoch a vyrába automobily v 29 lokalitách v 12 štátoch. V roku 2023 Volkswagen dodal zákazníkom približne 4,87 milióna automobilov. K nim patria bestsellery ako Polo, Golf, T-Roc, T-Cross, Tiguan alebo Passat, ako aj úspešné elektrické modely ID.3, ID.4, ID.5 a ID.6. V minulom roku Volkswagen odovzdal zákazníkovi približne 394 000 čisto elektrických automobilov. V súčasnosti Volkswagen celosvetovo zamestnáva približne 170 000 pracovníkov. Volkswagen svojou stratégiou ACCELERATE dôsledne napreduje s ambíciou stať sa najobľúbenejšou značkou pre udržateľnú mobilitu.



CUPRA Born je prvým elektrickým typom španielskej značky (r. 2021), ktorý perfektne skĺbil elektrifikáciu a výkonnosť. CUPRA teraz tento impulz vo svojom produktovom programe posúva ďalej novou, výkonnou verziou CUPRA Born VZ.

VZ je skratkou slova Veloz, čo znamená po španielsky rýchly a tradične označuje najvýkonnejšie verzie typov značky. Elektrický pohon modelu CUPRA Born VZ dosahuje výkon 240 kW a maximálny krútiaci moment 545 Nm. CUPRA Born VZ využíva osvedčenú pohonnú sústavu radu CUPRA Born a pridáva jej ešte väčší výkon.

Nový elektromotor poháňajúci zadné kolesá teraz dosahuje výkon 240 kW – čo predstavuje nárast o 40 % oproti doteraz najvýkonnejšej verzii e-Boost. Aj maximálny krútiaci moment vzrástol na 545 Nm – o 75 % viac ako doteraz. CUPRA Born VZ zrýchluje z pokoja na 100 km/h za 5,7 s – o sekundu rýchlejšie ako verzia e-Boost. Aj elektricky obmedzenú maximálnu rýchlosť konštruktéri zväčšili na 200 km/h – o 40 km/h viac ako pri verzii e-Boost.

Kvôli výkonnejšiemu pohonu má CUPRA Born VZ modifikovaný aj podvozok, aby sa potenciál pohonu optimálne premietol do oblasti jazdnej dynamiky. Na zadnej viacprvkovej náprave sú nové pružiny a adaptívne tlmiče systému DCC, ktoré spolu s modifikovanými ventilmi v predných tlmičoch, rekonštruovanými pružinami predných tlmičových vzpier McPherson a hrubšími stabilizátormi vytvárajú nový podvozok DCC Sport. Podvozok zlepšuje ovládateľnosť a trakciu pri dynamickej jazde a súčasne vďaka nastaviteľným adaptívnym tlmičom pruženia poskytuje veľký komfort, keď si to vodič želá.

K športovejším jazdným vlastnostiam verzie CUPRA Born VZ prispieva aj modifikované hrebeňové riadenie s bezprostrednejším spracovaním a novým softvérom.

Kvôli zväčšenému výkonu pohonu konštruktéri modifikovali aj brzdovú sústavu, ktorá má na zadnej náprave väčšie brzdové bubny. Nové vyladenie elektronického rekuperačného brzdzenia, ktorého intenzitu vodič môže nastavovať páčkami na volante, zabezpečuje verzii VZ bezprostrednú reakciu brzdovej sústavy. Na prenos väčšieho krútiaceho momentu poháňanými zadnými kolesami má CUPRA Born VZ štandardne širšie, výkonné pneumatiky 235/40 R 20 na diskoch z ľahkej zliatiny.

Zväčšená výkonnosť nebolo dosiahnutá na úkor efektivity. CUPRA Born VZ má dojazd do 570 km (podľa WLTP).

Vonkajší dizajn CUPRA Born VZ umocňujú dve nové farby karosérie – exkluzívne pre verziu VZ vyhradená tmavozelená Dark Forest a čierna Midnight Black. Emocionálny dizajn pokračuje aj v interiéri. Štandardné škrupinové športové sedadlá s integrovanými opierkami hlavy CUP Bucket sú exkluzívne vyhradené pre túto verziu a majú rovnaké vyhotovenie ako v najvýkonnejších verziách automobilov CUPRA so spaľovacím motorom.

CUPRA Born VZ sa začne predávať v treťom štvrtroku 2024.

-ca-



Všestranne využiteľné auto prémiového segmentu

BMW radu 5 Touring, stelesnenie radosti z jazdy, športovej elegancie a modernej funkčnosti v prémiovom segmente vyššej strednej triedy, vstupuje do novej éry. Šiesta generácia BMW radu 5 Touring obsahuje množstvo digitálnych inovácií, priekopnícke systémy pre autonómnú jazdu a parkovanie, udržateľnejší prístup počas celého životného cyklu produktu a v podobe BMW i5 Touring prvý raz ponúkne aj plne elektrický pohon.



Flexibilná architektúra pohonu umožňuje vyrábať modelové verzie s mimoriadne úspornými zážihovými a vznetrovými motormi, plug-in hybridnými systémami, ako aj s čisto elektrickým pohonom. A to všetko na jednej výrobní linke v závode BMW Group v Dingolfingu. Uvedenie na trh v Nemecku, v mnohých ďalších európskych krajinách a v Japonsku sa začne v máji 2024, ďalšie trhy budú nasledovať v júni 2024.

Exteriér nového BMW 5 Touring charakterizujú dynamicky natiiahnuté proporcie a veľkoryso navrhnuté povrchy. V porovnaní s predchodcom je nové BMW radu 5 Touring o 97 milimetrov dlhšie (5060 mm), o 32 mm širšie (1900 mm) a o 17 mm vyššie (1515 mm). Má najdlhší rázvor náprav vo svojej triede, ktorý sa zväčšil o 20 milimetrov na 2995 mm.

Výrazná predná časť sa vyznačuje modernou interpretáciou charakteristických dvojitéch reflektorov a mriežky BMW. Dva takmer zvislé LED prvky slúžia ako smerové svetlá a denné svetlá. BMW maska, ktorá vyčnieva ďaleko dopredu, obsahuje voliteľné obrysové osvetlenie BMW Iconic Glow. Plochá grafika okien a dlhý strešný spojler pri pohľade z boku zdôrazňujú športový, elegantný 2-priestorový dizajn. Výrazne tvarované zadné blatníky, spolu s plochým zadným oknom, zdôrazňujú široký postoj vozidla. Chrómovaná lišta v tvare písmena L rozdeľuje prvky zadných LED svetiel, ktoré nápadne zasahujú do bočných častí.

Ponuka lakov obsahuje tri laky BMW Individual. Štandardná výbava novinky pre plne elektrické a plug-in hybridné modely zahŕňa disky kolies z ľahkej zliatiny s priemerom 18 a 19 palcov. Voliteľne sú k dispozícii až 21-palcové disky kolies z ľahkej zliatiny. Dynamický charakter nového BMW radu 5 Touring môžu ešte viac zdôrazniť balíky doplnkov M Sport Package, M Sport Package Pro a M Carbon Exterior Package. Verzia BMW i5 M60 xDrive Touring ako vrcholný model série (kombinovaná spotreba energie: 20,8 – 18,3 kWh/100 km podľa WLTP) sa štandardne dodáva s vonkajšími doplnkami, ktoré jasne vyjadrujú jeho vynikajúcu dynamiku jazdy.

Srdce progresívneho usporiadania kokpitu orientovaného na vodiča tvorí zakrivený displej BMW Curved Display. Jeho 12,3-palcový informačný displej prístrojovej dosky a stredový ovládací displej s uhlopriečkou 14,9 palca vytvárajú plne digitálnu zobrazovaciu dvojicu. Moderné prémiové prostredie v interiéri umocňujú nové štandardne dodávané športové sedadlá, volant, ktorý je teraz v spodnej časti plochejší a voliteľná interaktívna lišta BMW Interaction Bar. Nové BMW radu 5 Touring ponúka v štandardnej výbave úplne vegánsky interiér. Sedacie plochy vo verzii Veganza môže na požiadanie zdobiť perforácia. Voliteľná výbava zahŕňa kožené čalúnenie BMW Individual Merino vo viacerých dvojfarebných vyhotoveniach. Medzi vrcholy ponuky voliteľnej výbavy patrí panoramatická presklená strecha a ozvučenie Bowers & Wilkins Surround Sound System s až 18 reproduktormi.



BMW 5 Touring ponúka viac priestoru a citelne viac miesta pre nohy, ramená a lakte, a to najmä na zadných sedadlách, ako aj optimalizovaný akustický komfort. Širší otvor batožinového priestoru v kombinácii s nízko umiestnenou nakladacou lištou uľahčuje uloženie veľkých kusov batožiny. Bez ohľadu na technológiu pohonu majú všetky verzie nového BMW radu 5 Touring objem batožinového priestoru, ktorý možno sklopením operadiel zadných sedadiel zväčšiť zo základných 570 až na 1700 litrov. Okrem automatického ovládania dverí batožinového priestoru sa v štandardnej výbave nachádzajú aj páčky na uvoľňovanie operadla zadného sedadla deleného v pomere 40/20/40 z batožinového priestoru. Úložné priestory pod podlahou batožinového priestoru poskytujú priestor na deliacu sieť batožinového priestoru, kryt batožinového priestoru a nabíjací kábel pre plne elektrické a plug-in hybridné modely.

Nové BMW i5 Touring predstavuje prvý plne elektrický prémiový model spomedzi konkurentov. Od začiatku bude dostupný vo dvoch verziách. V BMW i5 M60 xDrive Touring tvoria dva integrované elektromotory na prednej a zadnej náprave elektrický pohon všetkých kolies s výkonom až 442 kW. Pri aktivovaných systémoch M Launch Control alebo M Sport Boost sa systémový krútiaci moment zväčší na 820 Nm. Špičkový model zrýchli z pokoja na 100 km/h za 3,9 sekundy a jeho maximálna rýchlosť je elektronicky obmedzená na 230 km/h. Elektromotor modelu BMW i5 eDrive40 Touring umiestnený na zadnej náprave (kombinovaná spotreba energie podľa WLTP: 19,3 až 16,5 kWh/100 km) generuje maximálny výkon 250 kW a s funkciami Sport Boost alebo Launch Control vyvinie maximálny krútiaci moment 430 Nm. BMW i5 eDrive40 Touring zrýchli z nuly na 100 km/h za 6,1 sekundy.

V oboch modeloch poskytuje vysokonapäťový akumulátor umiestnený v spodnej časti vozidla využiteľnú energiu 81,2 kWh. Okrem účinných elektromotorov, adaptívnej rekuperácie a technológie tepelného čerpadla na vykurovanie a chladenie interiéru prispieva k schopnosti vozidla BMW i5 Touring jazdiť na dlhé vzdialenosti. Dojazd modelu BMW i5 M60 xDrive Touring stanovený v testovacom režime WLTP dosahuje hodnoty 445 až 506 kilometrov, pre model BMW i5 eDrive40 Touring platia hodnoty 483 až 560 kilometrov.

Všetky vznetrové motory pre BMW 5 Touring spájajú 48-voltovú mild hybridnú technológiu s 8-stupňovou prevodovkou Steptronic. Štvorvalcový motor modelov BMW 520d Touring dostupný pri uvedení na trh (kombinovaná spotreba paliva: 5,9 – 5,3 l/100 km) a BMW 520d xDrive Touring (kombinovaná spotreba paliva: 6,2 – 5,7 l/100 km) generuje maximálny výkon 145 kW a maximálny krútiaci moment 400 Nm. Pohonné portfólio v lete 2024 doplní radový šesťvalcový vznetrový motor. Zároveň sa predstavia dva modelové varianty s najnovšou generáciou plug-in hybridného pohonu.



Radost z jazdy v novom BMW 5 Touring vychádza z ideálnej rovnováhy medzi športovými vlastnosťami a komfortom cestovania. S dlhým rázvorom náprav, širokými rozchodmi kolies, takmer dokonale vyváženým rozložením zaťaženia náprav v pomere 50:50, inteligentnou ľahkou konštrukciou a optimalizovanou tuhosťou spojenia karosérie a podvozka na to ponúka ideálne predpoklady. Rozsiahlo zlepšená technológia podvozka štandardne zahŕňa športové riadenie, priamo ovládané obmedzenie preklzu kolies a najnovšiu verziu integrovaného brzďového systému. BMW i5 Touring a plug-in hybridné modely využívajú vzduchové odpruženie zadnej nápravy, vrátane automatickej regulácie.



Voliteľnú výbavu predstavuje M športové odpruženie, M športový brzdový systém a Adaptívny podvozok Professional (štandardná výbava v BMW i5 M60 xDrive Touring) s elektronicky riadenými tlmičmi, ako aj integrálne aktívne riadenie Integral Active Steering a novým ovládaním priečnej dynamiky. Najvyšší model ponúka aj adaptívny podvozok M Chassis Professional s aktívnou stabilizáciou nakláňania Active Roll Stabilisation a ovládaním komfortu nakláňania Active Roll Comfort.

Systémy pre poloautonómnu jazdu a parkovanie dostupné pre novú modelovú rodinu BMW 5 Touring v štandardnej alebo voliteľnej výbave stanovujú svojou paletou funkcií, spoľahlivosťou a každodennými výhodami štandardy medzi ostatnými konkurentmi. Vrchol ponuky tvorí voliteľný systém Driving Assistant Professional vrátane asistencie riadenia a riadenia jazdného pruhu Steering a Lane Control Assist a systému na udržiavanie rýchlosti a vzdialenosti s funkciou Stop & Go. V USA, Kanade a v Nemecku je k dispozícii Highway Assistant, ktorý odbremení vodiča od úloh riadenia na diaľniciach so štruktúrne oddelenými jazdnými pruhmi. Pri rýchlostiach do 130 km/h môže vodič zložiť ruky z volantu a pohodlne si ich umiestniť, stále však musí pozorne sledovať premávku. Systém dopĺňa aj unikátny asistenčný systém aktívnej zmeny jazdného pruhu Active Lane Change Assistant so zrakovou aktiváciou.

V štandardnej výbave novej ponuky pre BMW radu 5 Touring sa nachádza parkovací asistenčný systém Parking Assistant vrátane sledovania rozjazdov, asistencie privesu a cúvania. S voliteľnou parkovacou asistenciou Parking Assistant Professional možno ovládať automatické parkovanie a manévrovanie až do vzdialenosti 200 metrov zvonku vozidla pomocou smartfónu.

Zlepšený displej a operačný systém BMW iDrive založený na BMW Operating System 8.5 ponúka prepracovanú domovskú obrazovku a funkciu rýchleho prístupu QuickSelect. Kombinácia zakriveného displeja BMW Curved Display a inteligentného osobného asistenta BMW Intelligent Personal Assistant slúži na ovládanie obrazovky dotykovo a prirodzenou rečou. Štandardne dodávaný systém BMW Live Cockpit Plus obsahuje cloudový navigačný systém BMW Maps. Voliteľná výbava BMW Live Cockpit Professional zahŕňa BMW Head-Up Display a náhľad pomocou rozšírenej reality na stredovom kontrolnom displeji alebo na prístrojovej doske.

Systém infotainmentu dopĺňa rad atraktívnych digitálnych služieb. Connected Package Professional ponúka výber z YouTube a aplikácie Video s medzinárodným obsahom a obsahom špecifickým pre jednotlivé krajiny na streamovanie videa na ovládacom displeji. Nové rozhranie BMW iDrive umožňuje aj využitie inovatívnej formy hrania v aute s platformou AirConsole.



Nové BMW 5 Touring štandardne využíva dve 5G antény pre mobilné telefóny, na želanie môžu byť až štyri. Štandardnú výbavu dopĺňa aj optimalizovaná integrácia smartfónu cez Apple CarPlay® a Android Auto™. Štandardne dodávaná Osobná eSIM plne integruje vozidlo do digitálneho ekosystému zákazníka. Vďaka funkcii aktualizácií softvéru na diaľku Remote Software Upgrades zostáva nové BMW radu 5 Touring vždy aktuálne a s najnovším softvérom.

-bmw-

Predstavujeme

DACIA SANDRIDER

CIEĽOM JE DAKAR!



S cieľom posunúť svoju snahu o dosiahnutie „toho najdôležitejšieho“ ešte ďalej, sa Dacia zúčastňuje na pretekoch rallye, ktoré sú pravdepodobne najnáročnejšími vonkajšími testovacími poľami na svete. Dacia dnes predstavuje prototyp Sandrider, s ktorým sa značka zúčastní na Rallye Dakar a majstrovstvách sveta v rallye (W2RC) v roku 2025.





Sandrider, inšpirovaný koncepčným vozidlom Manifesto, laboratóriom nápadov spoločnosti Dacia predstaveným v roku 2022, je úplne nové vozidlo určené špeciálne na rallye. Využíva športové skúsenosti Skupiny Renault a tímy Prodrive, britskej spoločnosti špecializujúcej sa na motoristický šport.

V súlade s prístupom značky Dacia bol Sandrider navrhnutý tak, aby prenikol do podstaty motoristického športu: výkon na víťazstvo. Inovatívna konštrukcia prototypu šikovne využíva všetky možnosti, ktoré ponúkajú predpisy kategórie Ultimate T1+, zameriava sa na obratnosť a ľahkosť a presne reaguje na základné potreby jazdcov a spolujazdcov. Na vývoji vozidla Sandrider sa aktívne podieľali vodiči a spolujazdci. Ešte pred mnohými naplánovanými testovacími jazdami odovzdávali svoje bohaté skúsenosti konštruktérom a inžinierom v počiatkových fázach projektu, najmä prostredníctvom praktických sedení pri navrhovaní vo virtuálnej realite. Sandrider je veľmi špeciálna Dacia, ale predsa len Dacia, ktorá bola vyvinutá v súlade so základnými hodnotami značky...

Vonkajší dizajn, ktorý navrhli dizajnéri značky Dacia, sa obmedzil na základné prvky. Zachované boli len tie panely karosérie, ktoré sú absolútne nevyhnutné. Nie sú tu žiadne dekoratívne alebo nadbytočné dielce. Prirodzene, osobitná pozornosť bola venovaná aerodynamike.

Pri tomto prístupe, ktorý sa zameriava na základné potreby pilota a spolujazdca, sa krátka, šikmá, plávajúca kapota stráca zo zorného poľa posádky. Použitie antireflexnej farby - leteckej techniky - na hornej časti prístrojovej dosky tiež optimalizuje viditeľnosť pre pilota a spolujazdca.

Pri navrhovaní kabíny venovali dizajnéri a inžinieri značky Dacia osobitnú pozornosť potrebám, zvykom a obmedzeniam vodičov a spolujazdcov. Sandrider je vybavený modulárnou prístrojovou doskou, ktorá umožňuje každému členovi posádky prispôsobiť ergonómiu a usporiadanie určitých prvkov vlastným preferenciám.

Dakar a iné rallye sú nepochybne najťažšie automobilové preteky na svete. Vytvorenie automobilu Sandrider si preto vyžadovalo prístup, ktorý by bol verný koncepcii Dacia "robustný a outdoorový", v tomto prípade dotiahnutej do extrému.

To samozrejme zahŕňa celkové posilnenie vozidla so zosilnenou spodnou časťou a nárazníkmi, karbónovou karosériou, dvojamenným zavesením kolies a systémom pohonu 4x4 prispôbeným extrémnym obmedzeniam rallye. Inovatívny elektrický systém zabezpečí, aby si všetko palubné príslušenstvo zachovalo optimálny výkon aj v tých najťažších podmienkach.

Sandrider prináša detaily, ktoré pravdepodobne výrazne uľahčia život posádkam. Napríklad sedadlá Sabelt sú potiahnuté špeciálnymi antibakteriálnymi látkami regulujúcimi vlhkosť. Náhradné kolesá nie sú zjednodušené pre ľahšiu manipuláciu. V rovnakom duchu má posádka rýchly prístup k palubnému náradiu bez toho, aby musela manipulovať so škatuľou. Ďalší príklad: upevňovacie matice sa dajú umiestniť na magnetickú zónu zabudovanú v karosérii na jednoduchú manipuláciu, aby sa nestratili v piesku.

Sandrider sa môže spoľahnúť na najnovšiu generáciu pneumatík BF Goodrich, ktoré poskytujú optimálnu príľnavosť na všetkých typoch terénu a zároveň maximálnu odolnosť voči nárazom a prepichnutiu.



Inžinieri spoločnosti Dacia mimoriadne tvrdo pracovali na tom, aby bol Sandrider čo najľahší a zmenšila sa tak spotreba paliva. Celková hmotnosť Sandridera sa v porovnaní s porovnateľnými prototypmi zmenšila približne o 15 kg použitím ľahšieho rúrkového podvozku, odstránením všetkých nadbytočných panelov karosérie a použitím karbónu na ostatné, odstránením všetkých dekoratívnych prvkov a voľbou kompaktniejšieho a ľahšieho motora. V záujme optimalizácie trakcie a dynamického správania sa vozidla, Sandrider sa výrazne zoptimalizovalo rozloženie hmotnosti medzi prednú a zadnú časť vozidla.

Aj v tomto prípade sa aerodynamike vozidla Sandrider venovala osobitná pozornosť, aby sa zmenšila spotreba paliva a zároveň zlepšil výkon. Inžinieri dosiahli zmenšenie odporu vzduchu o 10 % a vzlaku o 40 % v porovnaní s porovnateľnými prototypmi. V rámci tejto práce sa osobitná pozornosť venovala prívodom vzduchu, ktoré sa používajú na chladenie motora.

V extrémnych podmienkach Dakaru a rallye je riadenie tepla kľúčovým faktorom. Na obmedzenie nárastu teploty v priestore pre cestujúcich použili konštruktéri Sandrideru infračervené pigmenty proti žiareniu zabudované priamo do karbónu vozidla. Tento proces bol patentovaný.

Sandrider je vybavený motorom na syntetické palivo dodávané spoločnosťou Aramco. Syntetické palivá vyvinuté spoločnosťou Aramco sa vyrábajú kombináciou obnoviteľného vodíka so zachyteným CO₂, čím vzniká nízkouhlíkový produkt, ktorý je kompatibilný s dnešnými motormi. Rallye Dakar je pre značku Dacia ideálnym miestom na testovanie tejto technológie.

The Dacia Sandriders, oficiálny tím Dacia vo W2RC, sa zúčastní na svojom prvom Dakare a na celých majstrovstvách sveta v rallye-rallye v roku 2025.

HLAVNÉ CHARAKTERISTIKY SANDRIDERA

- **Kategória FIA: Ultimate T1+**
- **Podvozok: rúrkový**
- **Karoséria: z uhlíkových vlákien**
- **Motor: 3-litrový zážihový V6, dvojité turbo, priame vstrekovanie**
- **Maximálny výkon: 265 kW pri 5000 ot./min.**
- **Maximálny krútiaci moment: 539 Nm pri 4250 ot./min.**
- **Pohon: 4X4**
- **Prevodovka: 6-stupňová sekvenčná**
- **Odpruženie vpredú/vzadu: lichobežníková náprava**
- **Zdvihy odpruženia: 350 mm**
- **Kolesá: 17-palcové hliníkové kolesá**
- **Pneumatiky: BF Goodrich, 37 palcov**
- **Dĺžka x šírka x výška: 4140 x 2290 x 1810 mm**
- **Rozchod kolies: 3000 mm**
- **Predný/zadný previs: 590/550 mm**

FIAT 500 Collezione 1957

V roku 1957 FIAT predstavil svetu svoj malý veľký automobil: Fiat 500. Vozidlo, ktoré sa stalo symbolom masovej motorizácie a ambasádorom produktov „Made in Italy“. FIAT na oslavu úspechu ikonického modelového radu 500 uvádza novú limitovanú špeciálnu sériu „Collezione 1957“, ktorá bude vyrobená v obmedzenom počte iba 1957 kusov. Tento špeciálny model sa už dá objednávať vo vybraných európskych štátoch a v Japonsku. Na Slovensku bude edícia dostupná od druhého kvartálu tohto roku.



Fiat 500 „Collezione 1957“, ktorý sa vyrába výlučne s karosériou typu kabriolet, sa od bežných modelov odlišuje exkluzívnymi prvkami vybavenia. Karoséria má dvojfarebné lakovanie vo farbách White Gelato a Rugiada Green v kombinácii s béžovou plátennou strechou, akcentovanými 16“ diskami z ľahkej zliatiny s dvojfarebnou úpravou bielym lakom s leštenými povrchovými plochami (tzv. White Diamond).

Chrómované kryty vonkajších spätných zrkadiel a číslo 1957 na treťom brzdovom svetle sú oslavou tradície typu, siahajúcej od roku 1957 do 2024. Biele potahy sedadiel v kombinácii látky a kože Poltrona Frau s vylišaným logom „ONE OF 1957“, drevený obklad prístrojovej dosky a štítkov s poradovým číslom na stredovej konzole vytvárajú podmanivý interiér.

Exkluzívna limitovaná séria sa neobmedzuje iba na estetické modifikácie s chrómovanými prvkami. Štandardné vybavenie obsahuje aj LED denné svetlá, reflektory do hmly a digitálny displej TFT 7“. Služby digitálnej konektivity zlepšujú bezpečnosť a pohodlie zákazníkov. Na pohon pre európsky trh slúži zážihový trojvalec 1.0 Hybrid s výkonom 51 kW v kombinácii so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Vozidlá pre japonský trh majú zážihový štvorvalec 1,2 litra s výkonom 50 kW



a robotizovanú manuálnu prevodovku. Fiat 500 „Collezione 1957“ predstavuje nadčasovú oslavu umenia automobilovej výroby a inovácií.

S viac ako 3,2 milióna exemplármi predanými na celom svete od roku 2007, z toho 2,7 milióna v Európe, Fiat 500 vždy patril medzi lídrov v segmente mestských automobilov v Európe, spolu s typom Fiat Panda. V roku 2023 bol s počtom 109 000 kusov a trhovým podielom 20 % druhým najpredávanejším mestským automobilmom v Európe po Fiati Panda. V segmente A sa umiestnil v prvej trojici v deviatich európskych štátoch: ako 1. v Nemecku, Španielsku, Rakúsku, Belgicku a Portugalsku, 2. v Taliansku a Poľsku a 3. vo Francúzsku a Veľkej Británii.

Tri generácie za 67 rokov: v roku 1957 mala premiéru prvá generácia Fiat 500, ktorá sa stala symbolom masovej mobility v Taliansku a priniesla miliónom zákazníkom slobodu pohybu. Vyrábala sa 18 rokov – až do roku 1975. Druhou generáciou, predstavenou v roku 2007, sa Fiat 500 stal skutočnou módnou ikonou, ktorá exportovala taliansky štýl do celého sveta a objavila sa na cestách 80 štátov. Získal stovky



medzinárodných ocenení, vrátane titulu Auto roka 2008. V roku 2020 tretia generácia Fiat 500 opäť priniesla revolúciu do mestskej mobility v mene udržateľnosti svojim elektrickým pohonom a množstvom inovátičných technológií.

-ft-

Citroën ë-C4 X Electric 100 kW Shine



Sedan s črtami SUV

Automobilka Citroën v roku 2022 predstavila modely C4 X a ë-C4 X Electric s dizajnovým konceptom navrhnutým pre zákazníkov, ktorí hľadajú atraktívnu alternatívu k ponuke hatchbackov a SUV. Ich línia strechy pripomína „št'vordverové kupé“. Citroëny C4 X a ë-C4 X s dĺžkou 4600 mm, šírkou 1800 mm a výškou 1525 mm, s dlhým rázvorom náprav (2670 mm), naznačujú už pri pohľade zvonka, že by mali mať v ich kabíne dostatok miesta štyria (piati?) cestujúci. Klienti si môžu vybrať medzi zážihovými motormi Pure-Tech, vznetovými motormi BlueHDi a môžu si kúpiť aj model s elektrickým pohonom, ktorý sme vyskúšali vo výbave Shine, v bielej Perle Nacré metalizovanej farbe.



Vpredu na charakteristické chrómované šipy loga tejto francúzskej automobilky nadväzujú dve chrómované lišty po celej šírke karosérie. Horná linka po stranách karosérie tvorí akoby základňu pre úzke denné svetlá. Spodná sa tiež rozbieha od šípov k bokom čela karosérie, ale tam smeruje šikmo dolu, lemujúc z jednej strany reflektory s účinnými stretávacími a diaľkovými svetlami s technológiou Citroën LED Vision. Matná čierna spodná lišta predného nárazníka je prepojená s bočnými a zadnými plastovými ochrannými prvkami. Nové zadné LED svetlá sú umiestnené po oboch stranách batožinového priestoru. Matné čierne ochranné lišty blatníkov a spodné lemy karosérie s panelmi Airbump posilňujú pocit robustnosti a ochrany. ë-C4 X sa navonok líši od súrodencov poháňaných spalovacími motormi len prvkami ako sú monogram ě nad blatníkmi, na zadnej strane vozidla, absenciou výfukových koncoviek a zliatinovými diskami 18" s „diamantovaním“, vyhradených pre vozidlá na elektrický pohon.

Interiér je kvalitný, obsahuje nové materiály, v skúšanom vozidle to bola kombinácia potáhov sedadiel Metropolitan Grey - čierny TEP potah/látka sivá. Horizontálne usporiadaná prístrojová doska ponúka viacero dizajnových zapracovaných odkladacích priestorov. Pred vodičom je umiestnený farebný digitálny združený prístroj 5,5" TFT, ktorý zobrazuje len najdôležitejšie informácie o jazde. Nad ním je výsuvný štítok head-up displeja, na ktorý dobre vidieť cez hore (i dolu) skosený vyhrievateľný volant (doplňková výbava). V strede hornej časti prístrojovej dosky je 10-palcová dotyková obrazovka s navigáciou. Grafika je prehľadná, ovládanie jednoduché. Vodič si môže nakonfigurovať všetko podľa svojich osobných preferencií. Automobilka si zaslúži pochvalu za návrat k tradičnému modulu pre nastavenie teploty a ďalších funkcií klimatizácie. Predné sedadlá sú pohodlné, s mäkkým čalúnením, majú dostatočne široké „sedáky“, chýba im výraznejšie bočné vedenie. Sedadlá mali aj vyhrievanie (doplňková výbava). Výbava tohto modelu je dostatočná, obsahuje napríklad podsvietenie prístrojového panelu, 360-stupňovú kameru, automatickú dvojzónovú klimatizáciu, výdychy vzduchu pre druhý rad sedadiel, bezdrôtovú funkciu Mirror Screen Android Auto, Apple CarPla, zásuvky USB vpredu a vzadu, bezkľúčový prístup a štartovanie. To isté platí pre hodnotenie dostatku a kvality bezpečnostných asistenčných systémov.

Aj keď sa strecha smerom dozadu znižuje, osoby aj s výškou okolo 180 cm sediace na zadných sedadlách nebudú mať priestorové obmedzenia. Zvlášť, keď sklon operadla zadného lavicového sedadla možno meniť v rozsahu 27 stupňov. Batožinový priestor má objem 510 litrov. Nevýhodou sedanov je menší vstupný otvor, takže na prevoz bicykla, skrine či detského kočíka toto auto nie je vhodné. Po sklopení operadiel zadných sedadiel vznikne dlhšia úložná plocha na prepravu dlhších štíhlych predmetov, objem sa zväčší



na 1360 litrov. Pod dvojité dno sa dá uložiť kábel pre napojenie na nabíjačku s výkonom 11 kW - štandardná výbava.

Elektrický pohon poskytuje výkon 100 kW a krútiaci moment 260 Nm, čo vozidlo umožňuje zrýchľovať z 0-100 km/h za 9,5 s v režime Sport a dosiahnuť maximálnu rýchlosť 150 km/h. Lítium-iónová batéria má kapacitu 50 kWh, z čoho využiteľných je 45 kWh. Nový ovládač automatickej prevodovky ponúka 3 polohy (R, N a D) pre ľahkú voľbu medzi spiatkou, neutrálom a jazdou vpred. Disponuje aj funkciou Brake (B), ktorá umožňuje intenzívnejšie spomaľovanie vozidla zväčšením rekuperácie. Vďaka tomu stačí používať na ovládanie vozidla jeden pedál a energia získaná pri brzdení a spomaľovaní sa premení na elektrickú energiu a uloží do batérie, čím sa predĺži dojazd. Ako sa od elektromobilu očakáva, aj tento model vďaka veľkému krútiacemu momentu od takmer „nulových“ otáčok elektromotora má dobrú dynamiku, umožňuje rýchle reakcie na stlačenie pedála akcelerácie pri predbiehaní. Vodič má k dispozícii 3 jazdné režimy: Eco, Normal a Sport. Výdrž batérie umožňuje podľa výrobcu dojazd do 360 km (podľa režimu WLTP). Nám sa darilo jazdiť v meste a jeho okolí s priemerom spotreby elektriny 13,2 kWh. Na diaľnici spotreba výrazne rastie, spotreba stúpila nad 20 kWh. Pri úspornej jazde, hlavne v režime Eco, je možné dosiahnuť dojazd 300 km, pri dynamickejšej jazde alebo na diaľnici okolo 200 km.

Podvozok využíva moderný vynález konštruktérov značky - tlmiče pruženia s hydraulickými dorazmi (vpredu na oboch koncoch tlmčov a vzadu na spodných). Aj vďaka nim nadpriemerne dobre filtruje nerovnosti ciest - ak sa veľké nerovnosti cesty neopakujú rýchlo za sebou.

Vtedy Aladín prestane mať vládu nad svojim lietajúcim kobercom a od kolies sa ozve tupý zvuk a náraz pocíti aj posádka.

Časy nabíjania: pomocou rýchleho nabíjania na verejnej nabíjačke s výkonom 100 kW sa batéria nabije na 80 % za 30 min. V domácich podmienkach (dodávaná 11 kW nabíjačka) plné nabitie trvá 5 hodín.

Citroën ë-C4 X electric 100 kW s úrovňou výbavy Shine sa predáva za 35 490 €. Nami skúšané vozidlo s doplňkovou výbavou stálo 39 490 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

SYNCHRONNÝ MOTOR s permanentnými magnetmi, najväčší výkon 100 kW, krútiaci moment 260 Nm, kapacita batérie 50 kWh (vyžiteľných 45 kWh), dojazd na elektrický pohon - kombinovaný WLTP 360 km, čas nabíjania DC 100 kW 10-80 % 30 min., Wallbox, AC 11 kW 5 hodín.

PREVODY: jednostupňová prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a priečných ramenách, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, vpredu aj vzadu priečný skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventillovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, polomer otáčania 5,2 m, pneumatiky 195/60 R-18.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4600/1800/1525 mm, rázvor náprav 2670 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1659/2040 kg, svetlá výška 156 mm, objem batožinového priestoru 510/1360 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť 150 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 9,5 s (režim Sport), kombinovaná spotreba WLTP 15,2 kWh/100 km.

Dacia Duster ECO-G 100 4x2 Extreme



Príjemný dobrodruh aj na dlhé cesty

Dacia aj pri svojom populárnom SUV Duster prišla s novou vrcholnou výbavou Extreme, ktoré majú aj typy Spring, Sandero Stepway a Jogger. Vďaka doplnkom v medenej farbe a detailom s topografickým dizajnom sa Dacia Duster stala vizuálne ešte viac ako predtým autentickým SUV. Medené dekory sú na telesách spätných zrkadiel, v prednom nárazníku, modulárnych strešných lištách, veku batožinového priestoru, diskoch kolies a medené sú aj logá DACIA na zadných dverách. Vozidlo pôsobí robustne vďaka lesklým čiernym 17" kolesám z ľahkých zliatin, lemom blatníkov a čiernej strešnej anténe v tvare žraločej plutve. Špecialitou výbavy Extreme je nový metalický lak zelená Cédre, za ktorý sa pripláca 560 €.

Vyskúšali sme inovovaný Duster v špeciálnej edícii Extreme s továrenskou prestavbou na propán-bután (LPG). Vozidlo poháňal na spaľovanie benzínu aj LPG upravený zážihový motor 1.0 ECO-G 100 – v ponuke výlučne prostredníctvom 6-stupňovej ručne ovládateľnej prevodovky. Poháňal predné kolesá.

Omladený interiér je vybavený novým čalúnením, novými, opierkami hlavy a vysokou stredovou konzolou. V tej je schránka s objemom 1,1 litra, ktorej široký kryt slúži ako posuvná laktová opierka. Pri otvorení dverí vidieť špeciálne prahové lišty, gumové rohože, ktoré zdobia motív topografických línií. Detaily v medenej farbe zdobia výduchy klimatizácie, okolie preraďovacej páky, prešívanie výplní dverí, stredovej laktovej opierky a ručnej brzdy. Farebná kombinácia čalúnenia sedadiel čiernej látky, šedého MicroCloudu a kontrastného prešívania pôsobí veľmi dobre. Za výškovo a hĺbkovo nastaviteľným volantom si každý nájde ideálnu polohu. Vodiča o hladinách paliva v oboch nádržiach, o spotrebe a dojazde informuje 3,5-palcová obra-



zovka palubného počítača. Klasické analógové prístroje sú veľmi dobre čitateľné. V kabíne je jediným znakom dvojpalivového systému nový prepínač paliva. Skúšané vozidlo vo výbave Extreme ponúka všetko, čo potrebuje aj náročnejší vodič. K dispozícii je napríklad multimediálny a navigačný systém Media Nav, rádio DAB, zrkadlenie smartfónu prostredníctvom USB (kompatibilné s Apple CarPlay a Android Auto), pripojenie Bluetooth, 8-palcová dotyková obrazovka, automatická klimatizácia, vstup USB, kamerový systém Multiview (predná, zadná, 2 bočné kamery s možnosťou prepínania), tempomat s obmedzovačom rýchlosti, vyhrievanie predných sedadiel (200 €) a iné.

Vzadu majú dostatok miesta vo všetkých smeroch aj traja dospelí. Batožinový priestor má základný objem 445 litrov, po sklopení priečne deleného operadla zadného sedadla (60/40) nevznikne celkom rovná úložná plocha, objem sa zväčší na hodnotu 1478 litrov. „Kufor“ má jednoduchý tvar, nechýbajú háčiky na tašky, 12 V zásuvka.

Pod kapotou pracuje zážihový trojvalec 1.0 TCe s nepriamym vstrekaním, prepĺňaný turbodúchadlom. Jeho maximálny výkon pre spaľovanie benzínu je 67 kW a až 74 kW pre spaľovanie LPG. Motor má krútiaci moment 160 Nm pri benzíne a 170 Nm pri LPG. Rozdiel vo výkonnostných parametroch v prospech LPG je daný jeho väčším oktánovým číslom ako má 95-oktánový benzín. Takýto Duster ponúka viac ako 1200 kilometrov dojazdu vďaka dvom nádržiam. Nádrž na benzín má rovnaký objem 50 litrov ako pri ostatných modeloch Duster, pod dnom batožinového priestoru, kde inak býva rezervné koleso, pribudla 48,8-litrová nádrž na LPG. Počas jazdy je prechod z jedného paliva na druhý nepostrehnuteľný. Ak je nádrž na LPG



prázdna, dôjde k automatickému prepnutiu na benzín. Z pokoja na rýchlosť 100 km/h dokáže Duster s touto sústavou pohonu zrýchliť za 15,1 s na benzín, 13,8 s na LPG a dosiahnuť najväčšiu rýchlosť 166 km/h na benzín a 168 km/h na LPG. Počas týždenného skúšania vozidla na cestách rôznych kategórií v prípade benzínu motor v priemere spotreboval 6,9 l/100 km a v prípade LPG 9,2 l/100 km. Šesťstupňová ručne ovládaná prevodovka má pomerne dlhú preraďovaciu páku s nie celkom presným vedením kulisou, ale rýchlo sme si na to zvykli. Trojvalec má kultivovaný chod pri jazde na plyn aj benzín. Najlepšie mu vyhovuje stredné pásmo otáčok (od 3000 až 4500 ot./min.), nad 5000 ot./min. už stráca dych. Jazda na plyn je aj na pocit mierne dynamickejšia ako na benzín. Dacia Duster na plyn sa od bežnej „benzínovej“ navonok nelíši. Má svetlú výšku 217 mm, jej azda jedinou nevýhodou je zákaz parkovania vo verejných podzemných garážach.



Naladenie podvozka dokáže dobre pohltiť nárazy od cesty aj na veľkých 17" kolesách. Duster je spoľahlivým dopravným prostriedkom pre každodenné používanie nielen na kvalitných, ale ak treba, aj na poľných cestách, čo platí aj o tejto jeho verzii. S ohľadom na väčšiu svetlú výšku je potrebné počítať s náklonmi karosérie pri rýchlejšom prejazde zákrut a na diaľnici s väčšou hlučnosťou od podvozka.

Dacia Duster ECO-G 100 4x2 + LPG s úrovňou výbavy Extreme sa predáva za 18 830 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 19 590 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 3-valcový, 12-ventilový prepĺňaný zážihový (benzín/LPG), ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 999 cm³, najväčší výkon 67 kW pri 4400 až 4900 ot./min. (benzín), 74 kW pri 4600 až 5000 ot./min. (LPG), krútiaci moment 160 Nm pri 2200 až 3750 ot./min. (benzín) 170 Nm pri 2000 až 3500 ot./min. (LPG).

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

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

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY: d/š/v 4341/1804/1693 mm, rázvor náprav 2673 mm, svetlá výška 217 mm, predný nájazdový uhol 29°, zadný nájazdový uhol 29°, prejazdový uhol 22°, stopový priemer otáčania 10,72 m, pohotovostná/celková hmotnosť 1372/1773 kg, objem batožinového priestoru 478/1478 l, objem benzínovej nádrže 50 l, objem LPG nádrže 48,8 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI: najväčšia rýchlosť (benzín) 166 km/h, (LPG) 168 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 15,1 s (benzín), 13,8 s (LPG), spotreba benzínu v komb. prevádzke (LPG) 6,9-7 l/100 km, v komb. prevádzke (LPG) 6,4 l/100 km, CO₂ (LPG) 125-127 g/km, (benzín) 143-145 g/km.

Jaguar F-Pace D300 R-Dynamic AWD



„Šelma“ so vznetrovým šesťvalcom

F-Face s logom šelmy je už na trhu od roku 2015. Po piatich rokoch výroby Jaguar svojmu SUV doprial facelift, ktorý bol zameraný predovšetkým na modernizáciu interiéru a novú zostavu pohonných jednotiek. Vďaka svojim atletickým, štýlovým a dynamickým proporciám karosérie s väčšou svetlou výškou pôsobí Jaguar F-Pace veľmi dobre aj dnes.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR:

6-valcový, 24-ventilový, prepíňaný radový vznetrov, ventilový rozvod 2xOHC, vstreko-
vací systém common rail, zdvihový objem 2996 cm³, najväčší 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 dvojiciach trojuholníkových ramien, priečný skrutný
stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ven-
tilovanými 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 4747/1936/1664 mm, rázvor náprav 2874 mm, pohotovostná/celková hmot-
nosť 2083/2660 kg, objem batožinového priestoru 601/1428 l, objem palivovej
nádže 68 l.

PREVÁDZKOVÉ VLASTNOSTI:

najväčšia rýchlosť 230 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 6,4 s, spotreba
nafty v kombinovanej prevádzke 7,5 l/100 km, CO₂ 196 g/km.

Predná maska s prepracovaným výpletom drží krok so súčasným dizajno-
vým štýlom. Mierne je prepracovaná predná kapota, agresívny predný ná-
razník a nové užšie predné svetlá s full LED technikou. Mriežka s čierno
strieborným logom značky je zhotovená trojrozmernými prvkami, podobne
ako aj ďalšie detaily v čiernej farbe. V kontraste s červenou metalízou, ktoré
malo nami skúšané vozidlo to vyzerá dobre. Z profilu zaujmú štíhle línie,
dozadu posunutá kabína a veľké 21" lesklé čierne disky kolies. Vzadu vyní-
ka strešný spojler vďaka skosenej línii veka batožinového priestoru, veľké
koncovky výfuku a nové úzke koncové svetlá. F-Pace je dlhý 4747 mm,
široký 1936 mm a vysoký 1664 mm. Väčší rázvor náprav 2874 mm prispel
k tomu, že posádka má teraz dlhší interier a viac pohodlia.

Z bohatej ponuky pohonov sme mali možnosť vyskúšať model F-Pace D300
(číslková označuje výkon v koňoch) R-Dynamic (športový dizajnový balík).
Poháňa ho 3-litrový prepíňaný šesťvalec spaľujúci naftu, ktorý poskytuje vý-
kon 221 kW, spolupracuje s 8-stupňovou automatickou prevodovkou.

Interier sa nesie v znamení čiernej sivej farby, kože a kvalitných materiálov.
Svetlo do interieru vnáša panoramatické strešné okno. Vozidlo dostalo novú
modernú prístrojovú dosku. V jej strede sa nachádza 11,4" dotyková obra-
zovka s najnovším informačno-zábavným systémom PiviPro. Má peknú
grafiku, výborné rozlíšenie, rýchle reakcie a zobrazuje aj dianie za vozidlom
z kvalitnej parkovacej kamery. Systém je neustále pripojený na internet, čo
využíva pri navigácii a samozrejme podporuje bezdrôtové Apple CarPlay
a Android Auto. Pod displejom sú umiestnené dva otočné ovládače tepel-
ného komfortu. Kolieskom sa nastavuje teplota, intenzita fúkania, vyhrieva-
nie či odvetrávanie predných sedadiel. Koliesko sa stláča alebo povytiahne.
Ďalšie koliesko sa nachádza i pri páke automatickej prevodovky. Ide o voľ-
bu jazdných režimov – potrebné sú tri kroky: vysunutie, výber a zasunutie.
Došlo k výmene pôvodného otočného ovládača prevodovky za kla-



sický pákový volič. Presunuté boli aj spínače elektrického ovládania okien
z hornej časti dverí do oblasti laktovej opierky. Pod panelom klimatizácie
je plocha na bezkáblové nabíjanie telefónov. Prístrojový štít zobrazuje vir-
tuálne ukazovatele. Predné športové škrupinové, kožou potiahnuté sedadlá
Performance so 14-smerovým elektrickým nastavením (doplnková výbava)
sú tvrdšie. Okrem už spomínaných prvkov výbavy tento model obsahuje na-
príklad adaptívny tempomat, digitálny balík s dátovým paušalom a množ-
stvo dôležitých prvkov bezpečnosti ako sú napríklad systémy autonómneho
núdzového brzdenia, kontroly jazdných pruhov, identifikácie dopravných
značiek, jazdy v zápche, monitorovanie slepeho uhla so systémom detekcie
okolitej premávky pri cúvaní a systémom detekcie približujúceho sa vozidla
a iné. Fungujú spoľahlivo.

Na zadných sedadlách majú aj vyššie osoby dostatok miesta. Cestovanie
im spríjemňujú výdychy ventilácie, nabíjací konektor, vlastné osvetlenie či
laktová opierka s držiakmi na nápoje. Batožinový priestor ponúka objem
601 litrov. Po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1428 litrov.
Pod dnom batožinového priestoru sa nachádza rezervné koleso. Vo vo-
zidle je dostatok odkladacích priestorov na drobnosti používané posádkou
počas jazdy.

Trojlitrový vznetrov šesťvalec D300 s výkonom 221 kW a najväčším krú-
tiacim momentom 650 Nm od 1500 až 2500 ot./min. cez 8-stupňovú au-
tomatickú prevodovku poháňa všetky štyri kolesá. Z nuly na stovku zrýchli
za 6,4 s a dosiahne maximálnu rýchlosť 230 km/h. Osemstupňová au-
tomatická prevodovka preraduje rýchlo a hladko. Počas týždenného skúšania
tohto modelu sme dosiahli priemernú spotrebu nafty 7,8 l/100 km, čo je
pri aute s hmotnosťou 2 tony dobrá hodnota. F-Pace so svetlou výškou
213 mm na vinutých pružinách sa bezpečne pohybuje aj v teréne, na čom
má zásluhu spomínaná svetlá výška, veľký krútiaci moment motora ako
aj režimy pre jazdu mimo spevnených ciest a asistencia na zjazd z kop-
ca. Jazdné vlastnosti ovplyvňuje vhodné naladenie podvozka, dobre tlmi
aj väčšie nerovnosti na cestách, pri rýchlejších prejazdoch zákrut vozidlo
ne stráca stabilitu. Pri pokojnej jazde systém 4WD posielajú viac výkonu
na zadné kolesá, keď je potrebné, pošle dodatočný krútiaci moment
na predné kolesá.

Jaguar R-Pace D300 R-Dynamic sa predáva za 67 960 €. Nami skúšané
vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 89 848 €.



Škoda Enyaq iV 60 Loft



Enyaq s menšou batériou

ENYAQ iV, ako čisto elektrické SUV značky ŠKODA, je postavený na modulárnej elektrifikovanej platforme koncernu Volkswagen. Spája v sebe známe prednosti vozidiel ŠKODA, medzi ktoré patrí veľkorysý vnútorný priestor a príjemný vzhľad. SUV je dlhé 4649 mm, široké 1879 mm, vysoké 1619 mm, s rázvorom náprav 2765 mm. Vyskúšali sme Enyaq iV 60 v základnej výbave Loft, verziu so slabšou batériou s kapacitou 62 kWh (využitelných 58 kWh). V ponuke je aj s väčšou batériou s kapacitou 82 kWh.



Interiér pôsobí elegantne, celkové spracovanie je na vysokej úrovni. Dizajnová koncepcia Loft prišla s čalúnením v kombinácii látky/koženka (sivá). Prístrojová doska je doplnená látkou s prešivaním, čo so striebornou lištou z brúseného hliníka vyzerá veľmi dobre. Dekoratívne prešívania je aj na všetkých sedadlách. Vodič a spolujazdec majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Za multifunkčným koženým volantom sme si rýchlo našli ideálnu polohu. Sedadlá sú pohodlné, s dobrou bočnou oporou. Klasický prístrojový panel nahrádza 5,3-palcový displej. Zobrazuje najnutnejšie informácie, napríklad dojazd, rýchlosť, piktogramy navigácie, vodič si môže zvoliť i zobrazenie funkcií asistenčných systémov. Dominantným prvkom prístrojovej dosky je dotykový 13-palcový displej infotainmentu s navigáciou. Má rýchle reakcie a dobrú grafiku. Klimatizácia sa nastavuje tiež len dotyk, čo nie je ideálne riešenie. Uprednostnili by sme analógové ovládače hlasitosti, teraz sa hlasitosť ovláda menej intuitívne pohybom prsta po dotykovú lištu. V Enyaqu je podpora pre bezdrôtové Apple CarPlay a Android auto. Auto bolo vybavené balíkom Clever za príplatok, ktorý okrem iného obsahuje adaptívny tempomat, 230 V zásuvku, trojzónovú klimatizáciu, vyhrievaný volant, vyhrievané predné sedadlá a bezpečnostné a asistenčné systémy (ich nastavenie treba hľadať na dotykovom displeji) ako napríklad asistenciu udržiavania v jazdnom pruhu, rozpoznávania dopravných značiek, výstrahu pred kolíziou a podporou núdzového brzdenia, parkovacie snímače vpredu, vzadu, parkovaciu kameru...

Na zadných sedadlách je dostatok miesta vo všetkých smeroch. K ich komfortu prispieva laktová opierka s držiakmi na nápoje, USB porty a výduchy klimatizácie. Batožinový priestor ponúka v základnom

usporiadaní 585 litrov, po sklopení zadných delených sedadiel v pomere 40:60 vznikne takmer rovná plocha a objem sa zväčší na 1710 litrov. Pod podlahou sa nachádza schránka na uloženie nabíjajúcich káblov. Nechýbajú háčiky na tašky a množstvo Simply Clever riešení. Nami skúšaný Enyaq iV 60 poháňal zadný synchronný elektromotor s maximálnym výkonom 132 kW a krútiacim momentom 310 Nm. Elektrický pohon získava energiu z lítium-iónovej batérie s kapacitou 62 kWh (využitelná 58 kWh). Výrobca uvádza zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,7 sekundy, maximálna rýchlosť je obmedzená na 160 km/h. V porovnaní s modelom Enyaq iV 80 je táto verzia o 200 kg ľahšia, má menšiu batériu a tým pádom aj kratší dojazd, ktorý podľa tlačových správ by mal byť na úrovni 375 až 397 km. Menej kíl cítiť aj pri prudšom brzdení. Auto poskytuje pohodlnú a aj svižnú jazdu. V Enyaqu netreba používať tlačidlo Start/Stop - vodič si sadne za volant, stlačí brzdú, zaradí „D“ a vozidlo je pripravené na jazdu. Keď zastavíte a vystúpite, auto sa samé uvedie do parkovacieho režimu. Ako sme už veľa krát písali, každý elektromobil sa cíti najlepšie v meste. Pri pokojnej jazde, „s ľahkou nohou“ na akceleračnom pedáli a využívaním všetkých schopností vozidla v meste a jeho okolí sa dá prejsť 300 až 330 km s priemernou spotrebou elektriny 15,8 kWh/100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h sa spotreba ustálila na 21,1 kWh/100 km. Pri snahe rekuperovať viac, napríklad v meste alebo pri zjazde z kopca, je potrebné zvoliť režim „B“.

Batéria je umiestnená v podlahe, takže ťažisko vozidla je nízke. Vďaka tomu je vozidlo na ceste stabilné, pruženie si dobre poradí aj s menšími nerovnosťami. Posádke poskytuje komfort, hluk v interiéri je veľmi dobre utlmený. Enyaq nezneistie ani na nespevnených cestách. I keď pohon kolies zadnej nápravy by mal snahu v rýchlo prechádzaných zákrutách uviesť auto do pretáčavého šmyku, nestalo sa nám to ani na mokrej ceste – elektronickí strážcovia stability to nedovolia.

Nabíjanie – v štandardnej výbave záujemcovia dostanú 11 kW nabíjačku – AC nabíjanie z 0 na 100 % trvá 6,25 hodiny. Enyaq iV 60 podporuje nabíjanie jednosmerným prúdom s výkonom 50 kW (za príplatok 522 € je k dispozícii aj 120 kW). DC nabíjanie 10-80 % trvá 35 minút.

Škoda Enyaq iV 60 vo výbave Loft sa predáva za 46 630 €



WYROBCOM UVADZANE PARAMETRE

SYNCHRONNY ELEKTROMOTOR
s permanentnými magnetmi, najväčší výkon 132 kW, krútiaci moment 310 Nm, kapacita batérie 62 kWh (využitelných 58 kWh), dojazd na elektrický pohon – kombinovaný WLTP 375-397 km, AC nabíjanie 11 kW 0-100 % 6,25 h, DC nabíjanie 10-80% 35 min., maximálny výkon DC nabíjania 120 kW za príplatok

PREVODY: jednostupňová prevodovka, pohon kolies zadnej nápravy.

PODVOZOK: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilovačom, obrysový priemer otáčania 10,1 m, pneumatiky rozmeru 235/55 R-19.

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

ROZMERY, HMOTNOSTI, OBJEMY:
d/š/v 4649/1879/1619 mm, rázvor náprav 2764 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1587/1565 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2023/2500 kg, objem batožinového priestoru 585/1710 litrov.

PREVADZKOVE VLASTNOSTI:
najväčšia rýchlosť 160 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,7 s., kombinovaná spotreba elektriny 16-17,1 kWh/100 km.

BMW Z4 M40i Roadster



Vzrušujúci roadster

Roadster BMW Z4 mal svetovú premiéru na golfom ihrisku Pebble Beach Golf Links v Kalifornii v roku 2018. Na svetový trh sa vozidlo dostalo na jar roku 2019. Už pohľad na toto dvojsedadlové vozidlo nepripúšťa pochybnosti o jeho dynamickom potenciáli. Kombinuje dynamiku športového automobilu so slobodným duchom roadsteru. Minulý rok prešiel miernym faceliftom. Má textilnú skladaciu strechu (310 eur), je k dispozícii ako model 20i poháňaný 2-litrovým zážihovým prepĺňaným štvorvalcom s výkonom 145 kW, výkonnejšiu verziu 30i poháňa rovnaký štvorvalec, ale vyladený na výkon 190 kW a vrcholný model M40i je vybavený 3-litrovým zážihovým radovým šesťvalcom s výkonom 250 kW. Pre všetky je už štandardnou výbavou balík M Sport. Vyskúšali sme verziu Z4 M40i v zaujímavom fialovom laku karosérie, ktorý mení svoj odtieň podľa svetelných podmienok (1003 €).



Facelift priniesol málo zmien. V maske chladiča je nový šesťuholníkový vzor, nové sú hmlové svetlá, vpredu bočné privody vzduchu a pribudlo niekoľko lesklých čiernych akcentov vzadu. Športový dojem z auta dotvárajú 19-palcové disky kolies z ľahkej zliatiny V-spoke 772 M Bicolour Jet Black (1137 €). Z4 vyzerá prítlačivo bez strechy, aj s natihnutou strechou. Elektricky ovládaná skladacia látková strecha s prídavnou izoláciou po stlačení ovládača otvorí zhora priestor kabíny, alebo sa nad ním zatiahne za 10 sekúnd. A to aj počas jazdy pri rýchlosti do 50 km/h. S otvorenou strechou sa dá komfortne jazdiť do rýchlosti 100 km/h. Textilná strecha dokáže tmiť prienik vonkajšieho hľuku do interiéru vozidla aj pri jazde po diaľnici, ale nemá zvukoizolačné vlastnosti pevných sklápacích striech.

Elegantný vzhľad interiéru podčiarkuje rad detailov, ako celokožené čalúnenie sedadiel s ozdobným presívaním, interiérové lišty Aluminium Tetragon a voliteľné ambientné osvetlenie. Vodič a spolujazdec sedia veľmi nízko na dobre tvarovaných športových sedadlách M Sport. Veniec volantu aj sedadlá sú vyhrievané a podľa očakávania v zákrutách účinne držia telo (Business Class Package 1378 €, zahŕňa aj driekové opierky, komfortný vstup a štartovanie). Sedadlo vodiča je elektricky nastaviteľné, s pamäťou (1240 €). Vo vozidle cítia dostatok priestorového pohodlia osoby s výškou aj okolo 185 cm. Multifunkčný športový kožený volant je nastaviteľný v oboch zvyčajných smeroch, má vhodný priemer venci, pekne sadne do ruky. Vodič má pred sebou digitálny pristrojový štít. Centrálny displej s veľkým rozlíšením v kombinácii s navigačným systémom už poznáme z iných typov značky. Prepínačmi na stredovej konzole si vodič môže zmeniť jazdné režimy - z ekologického na komfort až šport. Nechýba mobilná kompatibilita vrátane bezdrôtového nabíjania mobilných telefónov, automatická klimatizácia, tuner DAB, audio systém Harman/Kardon (537 €), parking asistent (620 €), Innovation Package (3739 €), ktorý zahŕňa adaptívne LED reflektory, aktívny systém udržiavania rýchlosti, asistenciu prepínania diaľkových svetiel, head-up displej, adaptívny tempomat a iné. Tak ako pri všetkých vozidlách BMW aj v Z4 je množstvo bezpečnostných a asistenčných systémov. Odkladacími miestami v kabíne konštruktéri neplytvajú, drobnosti sa dajú uložiť do priestorov stredového tunela, alebo do priečinku pred spolujazdcem. Väčšie veci možno uložiť za sedadlá, kde sa nachádza sieťka na ich uchytanie. Batožinový priestor má objem 281 litrov, zložená strecha z neho neuberá, skladá sa za operadlá sedadiel.

Pod kapotou pracuje 3-litrový radový 6-vaľec TwinPower Turbo, dosahuje maximálny výkon 250 kW pri 5000 až 6500 ot./min. a najväčší krútiaci moment 500 Nm je dostupný od 1600, a túto hodnotu si drží až kým ručička otáčkomera nedosiahne 4500 ot./min. Je naozaj mimoriadne pružný, pokojne pracuje aj pri malých otáčkach, takže už v meste riadiaca jednotka osemstupňovej prevodovky zaraďuje najvyššie prevodové stupne. Motor má jadrný zvuk v celom rozsahu otáčok, vozidlu zabezpečuje plynulú a naozaj razantné zrýchľovanie. Najväčšia rýchlosť tohto kabrioletu je 250 km/h, z pokoja na 100 km/h zrýchľuje za 4,5 sekundy. Spotreba je veľmi závislá od dynamiky jazdy. Zvyčajne sme dni končili s priemerom 8,2 až 8,4 l/100 km, kedy sme si užívali väčšinou pohodovú jazdu s otvorenou strechou v meste a jeho okolí pri režime Comfort. Väčšina majiteľov áut s otvorenou karosériou si ich kupuje práve na takéto jazdy. Aj nám sa páčili. Spotreba na úsekoch s dravou jazdou bola omnoho väčšia 12 l/100 km a viac), najmä pri režime Sport. Osemstupňová automatická prevodovka prechádza plynule, logicky, pri prudkom brzdení podraďuje aj o niekoľko stupňov. Na diaľnici motor točí okolo 2000 ot./min. Roadster má tuhú karosériu, rozloženie hmotnosti medzi nápravami je 50:50 a pohon výlučne zadných kolies, čo funguje veľmi dobre a na suchých cestách je rýchla jazda v ňom krásne vzrušujúca. Skúšané vozidlo bolo doplnené o M Sport diferenciál, vďaka ktorému Z4 s prehľadom zvláda veľmi rýchle prejazdy zákrut. Na mokrej ceste sme mali pocit, že v ostrých zákrutách pri podobnej rýchlosti ako pred dažďom má zadná časť auta chuť pretáčať sa dopredu, a tak sme jazdili s oveľa väčším rešpektom.

Športový podvozok je, logicky, tvrdší. Najmä pri režime Sport. Aj s nízko profilovými pneumatikami rozmeru 275/35 R-19 v komfortnom režime celkom účinne tlmí nárazy pri prejazde bežných nerovností na cestách.

BMW Z4 M40i Roadster sa predáva za 67 000 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 79 275 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

MOTOR: 6-vaľcový, 24-ventilový, prepĺňaný twin-turbo, zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 2998 cm³, najväčší výkon 250 kW pri 5000 až 6500 ot./min., krútiaci moment 500 Nm pri 1600 až 4500 ot./min.

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

PODVOZOK: predné kolesá sú zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien, vinuté pružiny, priečny skrtný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrtný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru vpredu 255/35 ZR-19, vzadu 275/35 ZR-19.

Karoséria: 2-dverová, 2-miestna typu roadster.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4324/1864/1304 mm, rázvor náprav 2470 mm, pohotovostná hmotnosť 1640/1860 kg, priemer otáčania 11 m, svetlá výška 114 mm, objem batožinového priestoru 281 l, objem palivovej nádrže 52 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 4,5 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke WLTP 8,1 l/100 km, CO₂ 183-184 g/km.

Mitsubishi Colt

MITSUBISHI COLT SA VRACIA DO EURÓPY

Japonská automobilka Mitsubishi prvý raz predstavila svoj malý automobil Colt v Európe v roku 1978. V januári tohto roku začali európski autorizovaní predajcovia tejto značky predávať siedmu generáciu Coltu. Nový Colt používa platformu CMF-B automobilovej aliancie Renault-Nissan-Mitsubishi. Mitsubishi nemal v triede malých áut na európskom trhu zastúpenie celé desaťročie a aby ušetril náklady na vývoj novej generácie Coltu, odvodil ho od obchodne mimoriadne úspešného Renaultu Clio. Navonok sa od Clia líši okrem loga a označenia typu mierne upravenou prednou časťou karosérie v štýle „dynamic shield“, charakteristickou pre ostatné typy súčasných automobilov Mitsubishi.



Na mesto zameraný vonkajší dizajn nového Coltu je možné upraviť v závislosti od stupňa výbavy (INFORM, INVITE, INTENSE a INSTYLE). Prostredníctvom jednoducho postavenej ponuky výbav je možné decentne zmeniť výsledný vonkajší charakter vozidla, napríklad pomocou rôznych farieb vonkajších prvkov vozidla (zrkadiel, bočných líšt, spojlera a ochranného krytu nárazníka), resp. výbaru kolies (15" ocelové kolesá a 16" alebo 17" zliatinové kolesá). V interiéri Coltu potom ponúkané štylistické prvky prepozičujú kabínu špecifický charakter prostredníctvom rôznych materiálov zlepšujúcich vzhľad a atmosféru. Agilný prístup k dizajnu ide ruka v ruku s digitálnym prostredím v kabíne vozidla, za ktorým stojí systém SDA (so 7" alebo 9,3" displejom) a digitálny prístrojový štít (7" alebo 10").



Nový COLT prináša najnovšie technológie pohonu a ponúka niekoľko možností výberu v súlade s potrebami náročného európskeho segmentu malých vozidiel – najmä v zmysle jazdných vlastností a hospodárnosti prevádzky.

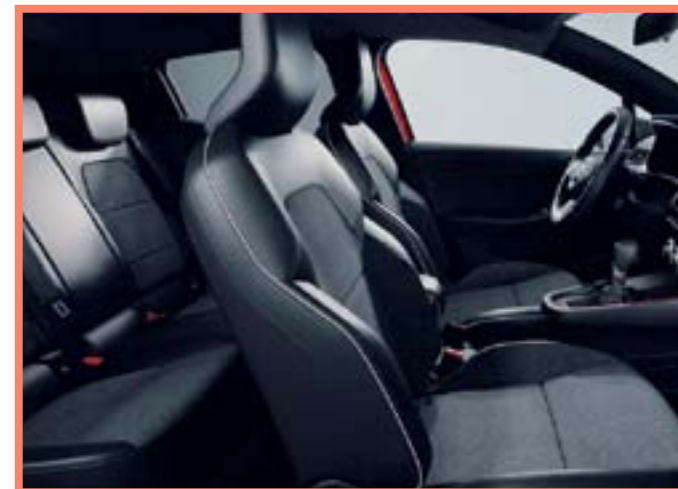
- **1,0 MPI:** Zážihový trojvalec s viacbodovým vstrekovaním a päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Výkon: 48 kW, krútiaci moment 95 Nm, spotreba benzínu 5,2 až 5,4 l/100 km (WLTP).
- **1,0 MPI-T:** Prepíňaný zážihový trojvalec s viacbodovým vstrekovaním a šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Výkon: 66 kW, krútiaci moment 160 Nm, spotreba 5,1 až 5,5 l/100 km.
- **1,6 Hybrid (HEV):** Zážihový 1,6-litrový motor s dvoma elektromotormi a lítium-iónovou batériou s kapacitou 1,2 kWh v kombinácii s automatickou prevodovkou podporujúcou viac režimov. Systémový výkon: 107 kW, spotreba 4,2 až 4,5 l/100 km. V meste je tento model Coltu schopný jazdiť takmer výhradne na elektrinu.

Súčasťou základnej výbavy sú už také kvalitné prvky ako systém zmiernovania následkov čelnej kolízie či tempomat. Pri vyšších úrovniach výbavy Colt obsahuje zostavu až 14 bezpečnostných systémov.

Na nový Colt sa podobne ako na ďalšie vozidlá z produktovej ponuky Mitsubishi vzťahujú tieto výhody:

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

-mi-



Volkswagen ID.7

ELEKTRICKÁ VLAJKOVÁ LOĎ VOLKSWAGENU



Automobilka Volkswagen predstavila typ ID.7, svoj reprezentatívny liftback s elektrickým pohonom v apríli 2023. Jeho predaj u nás sa naplno rozbieha od začiatku tohto roka. ID.7 je po typoch ID.3, ID.4, ID.5, ID.6 (iba v Číne) a ID. Buzz šiestym typom rodiny elektromobilov ID. a druhým globálnym vozidlom značky Volkswagen založeným na platforme MEB po ID.4. Elektrický sedan je určený pre tri hlavné trhy: v Číne, Európe a Severnej Amerike. Pre európsky trh ho vyrábajú v závode VW v nemeckom meste Emden.

Volkswagen ID.7 líniu strechy pripomína kupé, je 4961 mm dlhý, 1862 mm široký a 1538 mm vysoký. Rázvor náprav má dĺžku 2966 mm. S koeficientom odporu vzduchu 0,23 je ID.7 najaerodynamickejším zástupcom svojej rodiny, jeho čelná plocha je 2,45 m². Strecha a stĺpiky budú vždy lakované lesklou čiernou farbou. Predné aj zadné svetlá sú spojené svietiacou linkou.

Interiér je priestorový, najmä vďaka rázvoru náprav s dĺžkou takmer 3 m. Do tvarovo čistej, jednoduchej prístrojovej dosky je pred vodičom integrovaný malý displej (ID. Display) zobrazujúci len základné informácie požadované legislatívou, ako je rýchlosť jazdy alebo výstražné upozornenia. Ostatné zvyčajné informácie sa vodičovi zobrazujú prostredníctvom head-up displeja. Zobrazované údaje možno upravovať dotykovými plochami na volante. Veľký dotykový displej infotainmentu s uhlopriečkou 15 palcov v spodnej časti dopĺňa podsvietená dotyková lišta.

Konštrukčným základom Volkswagenu ID.7 je platforma MEB, pre ktorú bol vyvinutý nový pohonný systém dostupný v dvoch verziách – Pro a Pro S. Prvkami tohto systému sú synchronný elektromotor s permanentnými magnetmi dosahujúci výkon 210 kW a krútiaci moment 545 Nm, jednostupňová prevodovka a invertor. Verzia ID.7 Pro má akumulátor s kapacitou 82 kWh (využitelných je 77 kWh),



ktorý bude možné nabíjať výkonom až 170 kW (DC). Na jedno nabitie poskytne energiu až na 615 kilometrov jazdy. Verzia ID.7 Pro S je vybavená akumulátorom s kapacitou 91 kWh (využitelných je 86 kWh). Tento akumulátor možno nabíjať výkonom 200 kW a dojazd na jedno nabitie bude zhruba 700 kilometrov.

Volkswagen ID.7 dosiahol najvyššie hodnotenie 5 hviezdíček v renomovanom teste bezpečnosti Euro NCAP (European New Car Assessment Programme). Hodnotenie bezpečnosti Euro NCAP sa skladá z čiastkových hodnotení v štyroch oblastiach. Najlepšie hodnotenie ID.7 získal v kategórii „ochrana dospelých členov posádky“, kde dosiahol 95 percent možného maxima. Aj v kategórii „ochrana detí“, „ochrana zraniteľných účastníkov premávky“ a „sériové asistenčné“ systémy dosiahol ID.7 výborné výsledky.

Užitočnou bezpečnostnou technológiou, ktorú má každý ID.7 je Car2X. Umožňuje mu zdieľať s inými vozidlami a dopravnou infraštruktúrou informácie o nebezpečenstvách v premávke v blízkom okolí. Cena Volkswagenu ID.7 Pro začína sumou 54 490 €, začiatok predaja je podporený bonusom 3000 €, o ktorý sa cena znižuje – len pri kúpe vždy iba jedného vozidla jedným súkromným alebo podnikovým zákazníkom.



ID.7 Tourer

Koncom februára Volkswagen predstavil ID.7 s karosériou kombi, model má označenie ID.7 Tourer. Patrí k prvým elektrickým automobilom s karosériou typu kombi vo vyššej strednej triede. Tam je Volkswagen súčasne zastúpený modelom Passat Variant novej generácie. Tieto dva modely spolu pokrývajú všetky relevantné druhy pohonu – od efektívnych zážihových a vznetrových motorov cez pohon plug-in hybrid až po čisto elektrický pohon. ID.7 Tourer kombinuje nulové lokálne emisie elektrického pohonu s dlhým dojazdom, ušľachtilým kokpitom, vysokou úrovňou cestovného komfortu a veľkorysými priestorovými pomermi. Vďaka tomu je aj ideálnym služobným vozidlom pre flotilových zákazníkov. Predpredaj na Slovensku začína v druhej polovici marca a samotný predaj v priebehu júna. Dizajn nového kombi sa vyznačuje dlhou líniou strechy a jej elegantným prechodom do veka batožinového priestoru. Dĺžka, šírka, výška a rázvor náprav sú zhodné s liftbackom.



Štylisticky karoséria ID.7 Tourer predstavuje fúziu klasického kombi Variant ako ju prezentuje nový Passat s dynamickou verziou Shooting Brake v duchu typu Arteon. Zväčšením výšky karosérie v zadnej časti



vzrástol objem batožinového priestoru oproti liftbacku. Pri obsadení piatimi osobami má ID.7 Tourer objem batožinového priestoru do 605 litrov, po sklopení zadných operadiel a naložení až po strop je k dispozícii maximálny objem až 1714 litrov.

ID.7 Tourer má rovnaký elektrický pohon ako liftback, teda s elektromotorom 210 kW na zadnej náprave, ktorý bude na výber s dvoma veľkosťami batérie. Verzia ID.7 Tourer Pro má batériu s kapacitou 77 kWh netto, ID.7 Tourer Pro S má batériu 86 kWh. Dojazd s väčšou batériou je až do 685 km.

ID.7 Tourer prichádza do predaja s inovatívnymi technickými prvkami aké má aj liftback. Patrí k nim sériový head-up displej s rozšírenou realitou, ktorý premieta relevantné informácie na plochu predného okna v zornom poli vodiča. Vďaka tomu mohli dizajnéri Volkswagenu zmeniť architektúru kokpitu, v ktorom má digitálny združený prístroj menšie rozmery, pretože časť informácií preberá head-up displej.

ID.7 Tourer má panoramatické strešné okno „Smart Glas“, ktorého sklenená vrstva sa dá pomocou tekutých kryštálov elektricky prepínať z priehľadnej na nepriehľadnú. Úplne novým prvkom je aplikácia Wellness In-Car App v systéme infotainmentu. Umožňuje pomocou troch predkonfigurovaných programov („Fresh up“, „Calm Down“ a „Power Break“) prispôbiť určité funkcie vozidla tak, aby sa čo najviac zlepšila pohoda posádky počas jazdy alebo pri prestávkach v jazde. Aplikácia pri tom ovplyvňuje jednotlivé prvky vybavenia vozidla ako ambientne osvetlenie, ozvučenie, klimatizácia, strešné okno „Smart Glas“, klimatizácia sedadiel, masážna funkcia sedadiel, signálne svetlo ID.LIGHT a displej systému infotainmentu.

-vw-



ÚČELOVÉ VOZIDLÁ ZO SLOVENSKEJ LUPČE

Bývalý národný podnik Strojárne štátnych lesov v Slovenskej Lupči bol známy hlavne výrobou hydraulických rúk HARA, montovaných na domáce nákladné automobily Tatra, LIAZ a Praga. Okrem toho kompletizoval lesnícke odvozné súpravy a navijaky, vyrábala množstvo mobilných a stacionárnych jednoúčelových strojov a zariadení. Súčasná nástupnícka spoločnosť nadväzuje na viac ako storočnú priemyselnú tradíciu a pokračuje vo výrobe pod značkou ESSEL. Okrem aktuálnej generácie hydraulických žeriavov a rúk tvoria nosný program predovšetkým odťahové systémy automobilov, teda odťahové plošiny a nadstavby určené na vyslobodzovanie a transport pokazených a havarovaných vozidiel.

História bývalého národného, neskôr štátneho podniku Strojárne štátnych lesov (skratka SŠL n.p. /š.p.) siaha až do roku 1921, kedy bol bratmi Mayerovcami v Radvani pri Banskej Bystrici založený malý závod na výrobu nástrojov a náradia pre poľnohospodárstvo a lesníctvo. Výrazný rozmach podniku nastal po roku 1952, keď sa výroba presťahovala do Slovenskej Lupče. Dôvodom bola nešťastná udalosť, pri ktorej došlo v decembri 1951 k výbuchu chemickej továrne v Slovenskej Lupči umiestnenej pôvodne na Lupčianskej ulici. Pri výbuchu došlo bohužiaľ aj k obetiam na životoch a k značnému poškodeniu zariadenia do takej miery, že sa vládne orgány rozhodli v chemickej výrobe na tomto mieste v obci už ďalej nepokračovať a umiestniť tam výrobu strojov pre lesné hospodárstvo. Národný podnik, ktorý niesol v päťdesiatych rokoch trochu netradičné označenie „Prototyp“ sa následne začal zameriavať na produkciu lesnej a ďalšej techniky, vrátane prvých mechanizmov určených pre nakladku a odvoz dreva a iných tovarov, a tiež na opravy a prestavby nákladných automobilov. Začiatkom šesťdesiatych rokov bol pripojený k novo vytvorenému podniku Priemyselné výrobné štátnych lesov Chrudim (skratka PVSL z originálneho českého označenia „Průmyslové výrobní státních lesové“), a to ako jeden z jeho ôsmich pobočných závodov. Toto obdobie bolo spojené s veľkými investíciami do rozvoja kapacít a technologického vybavenia závodu - napr. v roku 1961 začala výstavba novej haly vybavenia modernými obrábacími strojmi a montážnym pracoviskom. Zriadené bolo tiež vlastné konštrukčné a vývojové oddelenie, ktoré v úzkej spolupráci s vtedajším materským podnikom PVSL Chrudim, a tiež s Lesníckymi výskumnými stanicami v Oravskom Podzámku a v Křtínách na Morave pripravilo do výroby mnoho nových a inovovaných strojov a zariadení určených hlavne pre mechanizáciu prác v našom lesníctve, či ďalších odvetviach hospodárstva. V marci 1967 došlo k vyčleneniu závodu z PVSL Chrudim a vzniku samostatného národného podniku s označením Strojárne štátnych lesov (SŠL) so sídlom v Slovenskej Lupči.

Ešte na začiatku šesťdesiatych rokov bola z Chrudimi do Slovenskej Lupče presunutá produkcia strojov a zariadení pre manipuláciu s drevnou hmotou v distribučných skladoch a v drevospracujúcich podnikoch, ktorá sa následne stala jedným z dlhodobých nosných programov závodu. Jednotlivé zariadenia boli dodávané buď samostatne, alebo ako celok v rámci komplexných manipulačných liniek.



▲ Hydraulický žeriav HŽP-4-60 zo začiatku šesťdesiatych rokov osadený na nákladnom automobile Tatra 111 (foto archív SL Slovakia, a.s.)

▼ Valník Praga V3S s hydraulickým žeriavom typu T mohol slúžiť aj k odťahu osobného automobilu (foto archív SL Slovakia, a.s.)



▲ Hydraulické ruky zo Slovenskej Lupče boli v minulosti určené hlavne na nakladanie dreva (foto archív SL Slovakia, a.s.)

Okrem toho boli vyrábané zariadenia na približovanie a dopravu vyťaženého dreva, ako napríklad automobilové a traktorové navijaky či rôzne druhy špeciálnych prívesov a nadstavieb na podvozkoch nákladných automobilov s klanicami. Ešte na začiatku šesťdesiatych rokov vznikli aj prvé hydraulické žeriavy typu T a HŽ 4-60 (neskôr HŽP 4-61) montované na valníkové nákladné automobily Praga V3S či Tatra 111. Boli určené na nakladanie výrezov dreva, ale aj iných druhov tovaru a položili základ neskoršej produkcie najznámejšieho výrobku zo Slovenskej Lupče - hydraulických rúk HARA. Zaujímavosťou je, že hydraulické žeriavy (ruky) boli prízvukom svojej doby prezentované a využívané aj pri nakládke a vykládke osobných automobilov na korbu nákladného vozidla, teda predstavovali vo svojom čase jedny z prvých odťahovacích vozidiel.

HYDRAULICKÉ RUKY HARA

V prvej polovici sedemdesiatych rokov došlo k ďalšiemu rozvoju vývojovej, výrobnéj a technologickej základne podniku SŠL, ktorý sa začal zameriavať na produkciu stále zložitejších druhov mobilnej a stacionárnej techniky. V prvom rade išlo o vývoj a postupné zavedenie výroby uceleného radu hydraulických rúk s označením HARA so zdvižným momentom od 35 kNm do 120 kNm, ktorých potreba bola u nás do tej doby riešená takmer výhradne dovozom zo západnej Európy. SŠL boli prvým špecializovaným výrobcom lesníckych hydraulických rúk v krajinách tzv. Východného bloku. Zavedením ich produkcie vtedajšiemu československému národnému hospodárstvu ušetrili množstvo cenných a v tej dobe nedostatkových devízových prostriedkov. Hydraulické ruky domácej značky HARA boli používané azda v každom našom lesnom závode, pričom najčastejšie sa montovali na odvozné súpravy tvorené valníkovými automobilmi Tatra 148 s klanicami, neskôr Tatra 815, a tiež na v tom období rozšírenými ťahačmi LIAZ Š706 RTTNP a valníkmi LIAZ Š706 RTP. V polovici sedemdesiatych rokov bol do sériovej výroby zavedený typ HARA 60 (59 kNm, max. vodorovný dosah 6850 mm/880 kg, od deväťdesiatych rokov ponúkaný ako ESSEL 60.9), doplnený o ľahší model HARA 40 (39,2 kNm, max. vodorovný dosah 6350 mm/610 kg). Hydraulická ruka HARA 60 sa najčastejšie montovala na valníkové odvozné súpravy Tatra 148, ktoré boli po roku 1983 nahrádzané vozidlami Tatra 815, a tiež na ťahače LIAZ Š706 RTTNP. Model HARA 40 sa kompletizoval väčšinou s valníkmi LIAZ Š706 RTP, či vozidlami Praga V3S. Zhruba od polovice osemdesiatych rokov sa v menšej miere vyrábala aj model HARA 35 (34,4 kNm, max.



▲ Lesnícka približovacia súprava inštalovaná na traktore Zetor s navijakom patrila taktiež k typickým výrobkom podniku (foto archív SL Slovakia, a.s.)

▼ Hydraulická ruka HARA namontovaná na ťahači LIAZ Š706 RTTNP s pohonom všetkých štyroch kolies (foto SL PTR n.p. Olomouc).



vodorovný dosah 5750 mm/610 kg) určený hlavne pre traktorové vývozné súpravy a rôzne jednoúčelové zariadenia. Následne prišiel dlho očakávaný silnejší typ HARA 80 (79,2 kNm, max. vodorovný dosah 6500 mm/1210 kg, neskôr ponúkaný ako ESSEL 80.1 s max. vodorovným dosahom 7000 mm/1110 kg), ktorý sa začal montovať na novú generáciu nákladného automobilu LIAZ 111.800 s pohonom oboch náprav dodávaného špeciálne pre využitie v lesnom hospodárstve, a hlavne na vozidlá Tatra 815. Na prelome osemdesiatych a deväťdesiatych rokov program doplnil posledný typ HARA 120 (112 kNm, max. vodorovný dosah 7200 mm/1540 kg, resp. následne rozšírenejší typ ESSEL 120 Z - 119,8 kNm a 8700 mm/1400 kg) určený predovšetkým pre ťahače Tatra 815.

Kompletizáciu hydraulických rúk HARA s nákladnými automobilmi zabezpečoval v sedemdesiatych a osemdesiatych rokoch buď priamo ich výrobca, t.j. podnik SŠL, resp. napríklad pri rukách určených pre traktorové vývozné súpravy či ťahače LIAZ tiež partnerský český podnik SL PTR Olomouc (skratka označenia Státní lesy - Podnik technického rozvoje Olomouc), v menšej miere aj vybrané Závody lesnej techniky či ďalšie subjekty. Hydraulické ruky HARA mohli byť určené aj pre statické nasadenie, napr. ako súčasť manipulačných liniek v skladoch a pod., či pri využití pre rôzne jednoúčelové aplikácie. Štandardne boli dodávané s rotátormi a drapákmi na manipuláciu s celistvým alebo kráteným drevom, poprípade mohli pracovať aj s hákom a zariadením na manipuláciu s paletami. Zaujímavosťou je, že v podstate celá ich produkcia v sedemdesiatych



◀ Tatra 148 s rukou HARA 60 je vystavená v Lesníckom skanzene vo Vydrovej doline pri Čiernom Balogu (foto Jozef Baláž).

▼ Odvozná súprava Tatra 815 s hydraulickou rukou HARA 120. Hydraulické ruky boli od roku 1991-1992 dodávané už pod novým označením ESSEL (foto SŠL š.p./archív Juraj Šuhaj)



a osemdesiatych rokoch bola dodávaná takmer výlučne len pre potreby lesného hospodárstva, nasadenie v iných oblastiach bolo skôr výnimkou. Napríklad v roku 1988 bolo v rámci československého rezortu lesného hospodárstva evidovaných 589 hydraulických rúk HARA troch rôznych druhov. A pre porovnanie, v rovnakom období bolo v rezorte nášho lesníctva používaných 395 "konkurenčných" švédskych rúk HIAB piatich typov a 156 rúk ďalšej svetovej značky FISKARS štyroch typov (podľa Vladimír Simanov: Vývoj lesníckej techniky v Českých zemiach v letech 1945-1992, str. 175). Do dnešných dní je prítom v Čechách a na Slovensku funkčných a v nasadení stále relatívne mnoho hydraulických rúk, predovšetkým najrozšírenejších základných verzii HARA 60 a 80.

K ďalším dôležitým aktivitám SŠL patrili vývoj a výroba lanových systémov na približovanie kmeňov stromov z málo prístupných porastov, a to vrátane stavby raritného ťažkého vežového lanovkového systému LS5-500 umiestneného ako jednoúčelová nadstavba na nákladnom automobile Tatra 815. Zhruba až do deväťdesiatych rokov pokračoval v Slovenskej Lúpci vývoj a produkcia automatizovaných technologických zariadení pre manipuláciu drevnej hmoty, riadených už v tom období mikroprocesormi. Vedenie a hlavné výrobné prevádzky národného podniku SŠL sídlili v Slovenskej Lúpci a zabezpečovali produkciu hydraulických rúk, navijakov a lanovkových systémov, manipulačných liniek a ďalších zariadení. Väčšina výrobkov bola určená pre potrebu domácich československých, čiastočne aj zahraničných lesných podnikov. Súčasťou SŠL bol až do deväťdesiatych rokov tiež opravársky závod v neďalekej Banskej Bystrici zameraný na generálne a bežné opravy pásových traktorov TDT, ale aj procesorov a ťažkotónažných lanoviek zahraničnej výroby. Okrem toho tento závod montoval časti produkcie rúk HARA, hlavne na nákladné automobily Tatra a vyrábal pre ne niektoré typy drapákov a prídavných zariadení. Ďalší, obchodno-odbytový závod, bol v Liptovskom Hrádku a zameriaval sa na dodávky náhradných dielcov pre zariadenia vyrábané v SŠL, resp. aj pre niektoré stroje z dovozu. V celom podniku SŠL, ktorý bol organizačne podriadený vtedajšiemu slovenskému Ministerstvu lesného a vodného hospodárstva a drevospracujúceho priemyslu, pracovalo na prelome osemdesiatych a deväťdesiatych rokov zhruba 600 zamestnancov.

NOVÁ ZNAČKA ESSEL

V rámci transformácie československého hospodárstva bol v roku 1990 vytvorený štátny podnik SŠL Slovenská Lúpeň, ktorý spočiatku pokračoval v pôvodnom programe doplnenom o niektoré inovované výrobky. Nové ekonomické podmienky, strata monopolného postavenia a rozpad tradičných trhov však prinútili vedenie venovať výrazne väčšiu pozornosť aj zákazníkom mimo oblast les-

ného hospodárstva. Do programu sa preto postupne dostali napríklad hydraulické ruky určené pre stavebníctvo a poľnohospodárstvo, zariadenia pre vodné hospodárstvo a ďalšie. V rokoch 1991-1992 prešiel štátny podnik v rámci privatizácie transformáciou na akciovú spoločnosť, ktorá naďalej pokračovala vo výrobe hydraulických rúk a iných zariadení už pod novým obchodným označením ESSEL. Okrem zmeny názvu došlo tiež k výraznému zlepšeniu kvalitatívnych a technických parametrov produkcie a k rozšíreniu vyrábaného sortimentu. Úspešne pokračovala tiež snaha zväčšiť okruh užívateľov rúk ESSEL aj o novo vznikajúce a tradičné stavebné, poľnohospodárske, špedičné a ďalšie podniky. Od začiatku deväťdesiatych rokov sa preto postupne nasadzovali do výroby ďalšie typy hydraulických rúk v niekoľkých typových radoch od zdvihového momentu 19,5 kNm (ESSEL 20 A) až po 119,8 kNm (ESSEL 120Z, teda inovovaný pôvodný typ HARA 120). Najmenšia hydraulická ruka ESSEL 20 A so zdvihovým momentom 19,5 kNm mala maximálny vodorovný dosah 5 m/350 kg a najčastejšie sa montovala na vtedy ešte pomerne rozšírené vozidlá českej značky Avia. Ďalšie tzv. špedičné verzie boli typy ESSEL 28 A, 40 A, 70 A, 90 A, 120A1-3 (napr. verzia 120A3 s maximálnym vodorovným dosahom až 10,6 m). Ako B-typy sa vyrábali ruky s označením 20 B (18,5 kNm, dosah 3,53 m), 70BT, 70B4, 90 B (81,4 kNm, dosah 6,6 m), ktoré boli často používané v kombinácii s pevnými ale-

▼ Lesnícka hydraulická ruka ESSEL 90Z z deväťdesiatych rokov na odvoznú súpravu Tatra 815 (foto archív SL Slovakia, a.s.).



▲ Odťahový automobil Avia klasickej koncepcie s hydraulickou rukou ESSEL 90B z deväťdesiatych rokov (foto archív SL Slovakia, a.s.)

bo sklopnými odťahovými plošinami. V lesníckej verzii označovanej ako typ Z bola ponuka po roku 2007 doplnená aj rukami s ešte väčšou nosnosťou, ako napríklad HR140Z (142 kNm) a HR180Z (183,6 kNm). Okolo roku 2011 tak sortiment hydraulických rúk ESSEL typu Z, určených primárne pre lesnícku aplikáciu (prípadne na manipuláciu s kovovým odpadom) obsahoval niekoľko typov v rozsahu 40 až 180 kNm a pri verziiach Cargo, teda modelov A, B zase 70 až 150 kNm. V súčasnej dobe je produkcia hydraulických rúk ESSEL zameraná predovšetkým na najžiadanejšie typy ako napr. EC130-96 (112,5 kNm, max. dosah 9600 mm/1200 kg, dodávaná vo verzii "drevo" alebo "recyklácia"), či EC185Z-96 (181 kNm, max. dosah 9600 mm/1850 kg). Z menších rúk je to typ EC80S-93 (79,5 kNm, max. dosah 9300 mm/750 kg).

ODŤAHOVÉ SYSTÉMY ESSEL

V roku 1997 sa začali v Slovenskej Lúpci venovať tiež novému programu plošín a nadstavieb určených na vyslobodzovanie a odťah pokazených a havarovaných vozidiel, ktoré dnes tvoria jeden z nosných a dynamicky sa rozvíjajúcich produktov. Prvá takáto nadstavba v novodobej histórii podniku bola vyrobená v októbri 1998 ako prototyp sklopnej odťahovej nadstavby a smerovala na trh Veľkej Británie. V roku 2001 pod označením TP350 bola vyrobená prvá sklopná žiarovo-pozinkovaná odťahová nadstavba s namontovanou hydraulickou rukou určená pre domáceho zákazníka. Vývoj pokračoval typom TP270 bez kapotáže a menšou plošinou TP275. Po roku 2000 sa výroba odťahových systémov postupne rozšírila o hydraulicky výsuvné a sklopné odťahové plošiny, vybavené hydraulickým navijakom a vyrábané vo verziiach TP300, TP400, TP500 s nosnosťou od 3000 do 6000 kg s ťažným ojom alebo s nosičom druhého auta s nosnosťou 1200 až 4000 kg. Montované boli na ná-

► Odťahová plošina ESSEL Towing ET5000 Superlift svojou konštrukciou umožňuje vyťahovať a vyslobodzovať vozidlá aj z roklín, priekop, fjordov a iných miest so strmým klesaním (foto archív SL Slovakia, a.s.)



▲ Odťahová výsuvná plošina TP400 v kombinácii s hydraulickou rukou ESSEL 90A na podvozku Avia radu D z roku 2008 (foto archív SL Slovakia, a.s.)

▼ K novým výrobkom patria ramenné nakladače kontajnerov typu ESSEL Skipper ES120T s nosnosťou 12 000 kg (foto www.essel.sk)



▼ Hydraulická ruka novej generácie ESSEL v kombinácii s nákladným automobилоm Tatra Phoenix (foto www.essel.sk)





◀ Vozidlo ESSEL Towing ET12000 s nosnosťou plošiny 12 000 kg a nosnosťou ťažného zariadenia 7500 kg pri výsuvе 1500 m (foto archív SL Slovakia, a.s.)



▲ Vlajkovou loďou značky ESSEL Recovery je špičkový odťahový transportér T-REX. Bohatá výbava najrozličnejších ťažných nástrojov a adaptérov uložená v karosérii nadstavby umožňuje efektívny transport havarovaných alebo pokazených nákladných vozidiel rôznych značiek a typov (foto archív SL Slovakia, a.s.)

kladné a úžitkové vozidlá kategórie N2, N3. Podľa potreby k nim bolo možné namontovať aj upravené špeciálne verzie hydraulických rúk, najčastejšie buď spomínaných A-typov (90A1,90A2, 90A3, 120A1-3) alebo B-typov (70 B, 90 B, 120 B). Najväčším odťahovým systémom vyrábaným v tom období bol typ TSN25 s hydraulickým navijakom so silou 2000 až 5000 kg.

Postupne pribudli ešte zložitejšie mechanizmy, reprezentované špeciálnym odťahovým transportérom OT10, určeným na vyslobodenie a následné odtiahnutie havarovaných alebo nepojazdných nákladných automobilov a autobusov s veľkou hmotnosťou. Prvý odťahový transportér OT10 smeroval na nemecký trh. Na domácom trhu bol prvý OT10 vybavený dvoma hydraulickými navijakmi 2x13 600 kg uvedený do prevádzky v roku 2011 pod označením Buldog (spoločnosť Dalitrans). Zasunutú ramenu transportéra dokázalo zdvihnúť vozidlo s celkovou hmotnosťou až 33 000 kg. Po roku 2014 sa začali vyrábať inovované odťahové systémy predstavované sklopnými odťahovými plošinami ET3000, ET5000, ET6000, ET12000 (s nosnosťou 3000 až 12 000 kg) a ET5000 Superlift (s delenou plošinou so sklopnou zadnou časťou, ktorá umožňuje priaznivejší nájazdový uhol, aby bolo možné nakladať aj vozidlá s malou výškou podvozku a špeciálnym ťažným zariadením a ramenom, usporiadaným na vytáhanie a vyslobodzovanie vozidla z roklín, priekop, fjordov a iných miest so strmým klesaním pod úroveň okolitého terénu). Z ťažkých odťahových transportérov nasledovali nové typy ER3317 (s maximálnou nosnosťou hlavného žeriavového ramena 33 000 kg, resp. hlavného výložníka s podberom 17 000 kg) a ER4120 (výložník žeriava s maximálnou nosnosťou 25 000 kg a podber s dvoma teleskopickými výsuvmi s maximálnou nosnosťou 20 000 kg), ktoré



◀ Vyslobodzovací a odťahový špeciálny automobil ESSEL T-REX na štvornápravovom podvozku s celkovou kombinovanou ťažnou silou 80 000 kg na zábere s vysunutými ramenami. Vybavený je až piatimi navijakmi. Dva 24-tonové sú namontované na hlavnom žeriavovom výložníku. Ďalšie dva, 12-tonové sú inštalované na nadstavbe s bočným vedením lana v blízkosti podvozku vozidla. Najmenší, 8-tonový navijak je na predných podperných nohách a môže byť použitý na obojstranné ťahanie (foto archív SL Slovakia, a. s.)

sú stále súčasťou ponuky.

Najnovším modelom a vlajkovou loďou značky ESSEL je T-REX – vyslobodzovacie vozidlo s mohutnou celkovou kombinovanou ťažnou silou až 80 000 kg, vybavené až piatimi navijakmi. Dva 24-tonové sú namontované na hlavnom žeriavovom výložníku, ďalšia dvojica 12-tonových navijakov je umiestnená na nadstavbe s bočným vedením lana v blízkosti podvozku vozidla. Najmenší, 8-tonový navijak je na predných podperných nohách a môže byť tak použitý na obojstranné ťahanie. Karoséria vozidla T-REX je vyrobená z 3 mm nehrdzavejúcej ocele, disponuje optimálnym množstvom vyhrievaných úložných priestorov na potrebné príslušenstvo a systémom centrálného uzamknutia. V ďalšej výbave nechýba sústava efektívnych pracovných a výstražných svetiel vrátane hydraulickej teleskopickej majákovkej rampy a mnohé ďalšie funkčné doplnky a príslušenstvo umožňujúce prevádzku aj v najnáročnejších podmienkach. Súčasná nástupnícka spoločnosť SL Slovakia, a. s. Slovenská Lupča sa radí medzi uznávaných európskych výrobcov vyslobodzovacej a transportnej techniky. Významnú časť svojej produkcie exportuje okrem iného do Veľkej Británie, Francúzska, Nemecka, Švajčiarska a samozrejme aj do susedných Čiech, Maďarska a Poľska.

Technika

Nové POUŽÍVATEĽSKÉ rozhranie



Mercedes-Benz na výstave CES 2024 predstavil množstvo inovácií, ktoré definujú jeho víziu hyperpersonalizovaného zážitku zákazníka budúcnosti – a to nielen vo vozidle. Medzi najzaujímavejšie inovácie patrí integrovaný virtuálny asistent MBUX.

Na vytvorenie prirodzenejšieho a intuitívnejšieho vzťahu k vozidlu využíva pokročilý softvér aj generatívnu umelú inteligenciu (UI). Tá ponúka proaktívnu podporu, ktorá slúži na uľahčenie života. Táto priekopnícka inovácia znamená, že hlasový asistent „Hey Mercedes“ spolu grafikami herného enginu Unity s veľkým rozlíšením sa posúvajú do novej vizuálnej dimenzie. Virtuálny asistent funguje na operačnom systéme Mercedes-Benz Operating System (MB.OS) vyvinutom vo vlastnej réžii. Uvedený bude spolu s vozidlami na prichádzajúcej platforme MMA (modulárna architektúra Mercedes-Benz). Štúdiá Concept CLA Class je založená na tejto platforme a taktiež ponúka prvý pohľad na systém MB.OS. Na výstave CES mala severoamerickú premiéru.

„Vďaka pokroku v oblasti umelej inteligencie bude vozidlo Mercedes-Benz budúcnosti poznať svojho vodiča ako nikdy predtým. Umelá inteligencia zlepši a obohatí životy našich zákazníkov – nielen vo vozidle, ale aj v iných oblastiach. Na tejto ceste sme už urobili veľký pokrok. Najnovšie výsledky vývoja, ktoré predstavujeme na výstave CES, ponúkajú pôsobivý pohľad na to, čo nás čaká,“ povedal Markus Schäfer, člen predstavenstva spoločnosti Mercedes-Benz Group AG, technický riaditeľ

Pokročilý virtuálny asistent MBUX na báze operačného systému MB.OS je rozhraním pre vozidlo Mercedes-Benz, ktoré sa aktuálne najviac približuje ľudskej interakcii. Prepája všetky inteligentné systémy MBUX v jednom celku. Zákazníkom tak prezentuje nový dizajn vrátane prirodzenej a empatickej interakcie. Virtuálny asistent

MBUX je zlepšením systému, ktorý bol prvýkrát predstavený v štúdiu VISION EQXX. Využíva generatívnu umelú inteligenciu a proaktívnu inteligenciu na umožnenie maximálne jednoduchého, príjemného a komfortného života. Asistent napríklad dokáže poskytnúť užitočné návrhy na základe naučeného vzoru správania sa a situačného kontextu. Takýmto vzorom správania alebo kontextom môže byť napríklad prehrávanie najnovších správ v ranných hodinách alebo spustenie preferovaného masážneho programu na konci pracovného dňa. A keď vodič mešká na stretnutie, ktorého termín je zaznamenaný v kalendári, systém mu môže ponúknuť, aby sa prihlásil priamo z vozidla. Zákazníci môžu tieto procesy na želanie automatizovať. Zapojením nákladového osvetlenia a ozvučovacieho systému je možné ešte viac zintenzívniť tento zážitok. Uvoľňujúcu masáž môže sprevádzať napríklad teplé svetlo alebo pokojná hudba.

Virtuálny asistent MBUX sa vyznačuje štyrmi „osobnostnými znakmi“, ktoré sa pretavujú do jedného súhrnného celku: ide o prirodzené, predvídavé, empatické a osobné správanie sa. Základným princípom je vždy prirodzená interakcia. Táto interakcia prebieha plynulo s využitím najlepších vlastností jazykových a grafických rozhraní. Zákazníci si môžu vybrať, či asistenta oslovia s aktivačným heslom „Hey Mercedes“ alebo bez neho. Virtuálny asistent MBUX využíva výhody veľkých jazykových modelov (Large Language Models, LLMs). Prostredníctvom nich dokáže v rámci prirodzeného dialógu odpovedať na otázky a reagovať na príkazy. Táto interakcia sa podobá rozhovoru s kamarátom. Asistent na otázky odpovedá na základe všeobecných vedomostí. Dokáže tiež položiť inteligentné otázky na objasnenie



želaní a vyvodenie záverov. Vďaka svojej predvídačej „povahe“ dokáže virtuálny asistent MBUX proaktívne poskytnúť návrhy a rutinné úkony. Tieto návrhy sú založené na situačnom kontexte, naučenom správaní sa a využití generatívnej umelej inteligencie. Emocionálnejší neuronový hlas, ktorý môže mať rozličné jazykové podoby, zároveň vytvára pocit empatie. Vodič môže tohto asistenta prispôbiť vlastným preferenciám celým spektrom možností. Asistent vďaka tomu bude veľmi osobný.

Tento komplexný prístup spája prirodzenejší dialóg s vizuálnou spätou väzbou prostredníctvom pokrokovej trojrozmernej grafiky herného enginu Unity. „Živý“ avatar s hviezdou v novom virtuálnom asistentovi MBUX prostredníctvom animácií vyjadruje rôzne nálady a pocitové stavy. Škála emócií siaha od pokojných cez vzrušené až po citlivé. Ďalšie animácie ukazujú, či virtuálny asistent práve hovorí, počúva, premýšľa, dáva návrh alebo varuje. S cieľom dosiahnuť intuitívnu komunikáciu s vodičom dochádza k plynulej interakcii pohybu, jas, intenzity a farby.

Integrovaná vizuálna komunikácia dosahuje vďaka priestorovej navigácii MBUX novú dimenziu. Táto pokroková navigácia využíva hlboko integrovanú priestorovú architektúru systému MB.OS, vďaka ktorej v reálnom čase zobrazuje realistický pohľad na vozidlo a jeho okolie. Vodič profituje z výrazne lepšieho prehľadu o situácii. Pretože vidí to, čo vidí vozidlo. Dokonalá integrácia informácií s trojrozmernými grafickými znázorneniami herného enginu Unity do združeného prístroja poskytuje mimoriadne intuitívny prehľad. Systém prehľadne zobrazuje všetko, čo vodič musí vedieť. Napríklad druh premávky – či už je to iné auto, úžitkové, nákladné motorové vozidlo alebo cyklista. Zobrazujú sa aj chodci v blízkosti okraja cesty a potenciálne nebezpečenstvá. Systém zobrazuje navádzanie po trase v rámci realistického znázornenia okolia. To je mimoriadne užitočné v rušných mestských dopravných zónach. Zákazníci dokážu presne vidieť, čo sa nachádza za najbližšou odbočkou. Budovy a inú infraštruktúru možno rýchlo a jednoducho rozpoznať. Okrem toho systém ponúka aj integrovaný

prehľad o stave vozidla prostredníctvom vizualizácie v reálnom čase s virtuálnou realitou. Týka sa to aj rozsvietenia smeroviek, diaľkového a stretávacieho svetla. Dokonca aj zrýchlenie a spomalenie vozidla sa vizualizuje v podobe otáčajúcich sa kolies.

Aktualizácie vzduchom zabezpečia prístup zákazníkov k najnovšiemu obsahu a funkciám, ktoré sú presne prispôbené ich želaniam a regionálnym preferenciám. Nová Trieda E ponúka tieto výhody už teraz. Jej infotainment je priekopníkom technológie MB.OS. Na dosiahnutie ešte väčšej produktivity môže byť v prvom štvrtroku 2024 integrovaná nová aplikácia Meetings, ktorá umožňuje účasť na stretnutiach Microsoft Teams. Spolu s existujúcimi ponukami pre aplikácie Zoom a WebEx to znamená pokrytie všetkých najdôležitejších videokonferenčných platforiem na trhu. Rozsiahla aktualizácia zahŕňa ďalšie doplnkové aplikácie, ktoré zlepšujú komfort pri každodennom používaní. Medzi ne patria aj aplikácie Booking.com, getAbstract, Just Eat Takeaway.com a mnohé ďalšie. Pre zábavnú techniku je naplánované zavedenie retro hier využívajúcich cloud od poskytovateľa Anstream Arcade, ako aj ďalšie pôsobivé zážitky.

Mercedes-Benz rozširuje svoju ponuku streamovania videa integráciou modernej služby RIDEVU od spoločnosti Sony Pictures Entertainment (SPE). Služba RIDEVU sľubuje ďalšiu optimalizáciu zábavy pre zákazníkov. Umožní im prístup k bohatej ponuke videozábavy priamo vo vozidle. Pokročilé ovládacie prvky a funkcie boli špeciálne vyvinuté na používanie vo vozidle. Obsah od spoločnosti Sony Pictures Entertainment si používatelia môžu na požiadanie požívať alebo kupovať priamo vo vozidle. Zahŕňa to knižnicu filmov, ktoré sú k dispozícii na streamovanie a obohacujú ponuku zábavy od značky Mercedes-Benz.

MBUX Collectibles je prvá aplikácia vo vozidle z dielne Mercedes-Benz, ktorá prezentuje digitálne umenie a zberateľské predmety na základe nezameniteľných tokenov NFT. Pomocou nej majú zákazníci možnosť, aby svoju osobnú peňaženku NFT pripojili k používateľ-



skému rozhraniu a zriadili si súkromnú umeleckú galériu. Okrem toho mali možnosť navštíviť výstavu organizovanú značkou Mercedes-Benz. Na výstave CES boli v rámci aplikácie prezentované kolekcie tokenov NFT od značky Mercedes-Benz NXT. Kolekcia Ikony Mercedes-Benz NXT Éra 1 s názvom Luxus je prvou érou sedemdielnej série venovanej bohatému dizajnovému dedičstvu značky Mercedes-Benz. Navštívni výstavy CES si mohli prvýkrát pozrieť kolekciu Éry 2 s názvom Technológia, ktorá bude ešte len zverejnená. Na počesť minuloročnej výstavy CES si návštevníci mohli prvýkrát pozrieť objekt NFT Superdackel od spoločnosti Mercedes-Benz NXT. Limitovaná edícia 1000 objektov NFT Superdackel od značky Mercedes-Benz NXT bude dostupná čoskoro.

Vozidlá postavené na prichádzajúcej platforme MMA budú ako prvé naplno využívať technológiu MB.OS. Štúdiá Concept CLA Class tak ponúka obraz budúcej rodiny štyroch vozidiel, ktorý je už blízky sériovej výrobe. Štúdiá vozidla prostredníctvom pôsobivej vizualizácie v interiéri zdôrazňuje ústrednú rolu technológie MB.OS pri vytváraní zážitku zákazníka. Komplexná viacvrstváva architektúra operačného systému je znázornená prostredníctvom jedného z jej mnohých hardvérových komponentov – vodou chladeného výkonného čipu od spoločnosti NVIDIA, ktorá je spolupracujúcim partnerom. Pokroková superobrazovka MBUX s tromi displejmi naznačuje, že budúce vozidlá Mercedes-Benz budú hyperpersonalizovanou súčasťou digitálneho života zákazníkov. Základom tohto zážitku je operačný systém MB.OS. Operačný systém zahŕňa štyri oblasti: infotainment, automatizované jazdenie, karoséria a komfort, ako aj jazdenie a nabíjanie. Okrem toho treba spomenúť aj modul konektivity na prepojenie s inteligentným cloudom Mercedes-Benz. Architektúra umožňujúca prenos dát z čipu priamo na cloud sa stará o rozsiahlu integráciu do vozidla a prináša plnú kontrolu nad všetkými snímačmi a aktuátormi. Oddelením inovačných cyklov od softvéru a hardvéru môže spoločnosť navyše zabezpečiť, aby jej vozidlá vždy zodpovedali aktuálnemu stavu techniky.

-mz-



DOJAZD 460 KM NA JEDNO NABITIE



Nový elektrický Renault Master E-Tech bol navrhnutý tak, aby «dokázal ísť ďalej, nabíjať viac a mŕňať menej». K dispozícii preň sú dve kapacity akumulácie energie: 40 kWh a 87 kWh. Tieto 2 akumulátory sú integrované do jedného obalu, aby spĺňali potreby zákazníkov v mestách a na predmestiach a zároveň zachovávali užitočné zaťaženie vozidla, ktoré je v tomto segmente nevyhnutné.

Optimalizácia dojazdu bola založená na 2 základných princípoch: koncepcii "Aerovan" a multienergetickej platforme (e-motor, inovatívne dynamické brzdenie a tepelné riadenie batérie).

Renault Master E-Tech 100 % elektrický bol tvarovo doladený v aerodynamickom tuneli. Silueta a každý jeden dielec boli prepracované do najmenších detailov. V aerodynamických tuneloch sa vykonali tisíce hodín vývojových štúdií a vozidlo bolo certifikované v špecializovanom leteckom aerodynamickom tuneli. Súčin jeho čelnej plochy a koeficientu aerodynamického odporu (SCx) sa zmenšil o viac ako 20 %, čím sa tento model zaradil na špičku v segmente.

Na splnenie potrieb všetkých profesionálnych aplikácií boli výkonnostné možnosti pohonnej sústavy rozšírené o elektromotor s krútiacim momentom 300 Nm, výkonom 105 kW a prevodovku s jedným z najväčších prevodových pomerov na trhu elektrických dodávkových vozidiel pre veľké zaťaženie.

Nový elektrický rad Master E-Tech ponúka vozidlá do 4 t MMAC s ťažnou kapacitou, aká nemá v tomto segmente obdobu, a to všetko bez kompromisov v používaní, vrátane rýchlych pruhov.



Termo-riadenie batérie umožňuje teplotu priebežne regulovať, čím sa predlžuje výkon a životnosť batérie. Na udržanie optimálnej teploty a maximálneho dojazdu za každých okolností, v lete aj v zime, slúži aj klimatizácia kabíny (štandardná výbava).

Dynamické brzdenie, prvé v úžitkovom vozidle, znižuje počet komponentov, ktoré je potrebné integrovať do motorového priestoru tým, že využíva elektromotor vo vnútri bloku, ktorý zabezpečuje asistenciu pri brzdení. Okrem zosilnenia výkonnosti reakčného času systému zlepšuje aktívnu bezpečnosť vozidla. Práve oddelenie činnosti vodiča od brzdového systému transformuje kinetickú energiu spomalenia na elektrickú energiu na dobíjanie batérie a predĺženie jej dojazdu. Výkon rekuperácie energie je až 95 kW.

Toto úsilie sa konkrétne prejavuje v oblasti energetickej účinnosti. Napríklad nový Renault Master spotrebuje o 27 % menej elektrickej energie ako predchádzajúca generácia a má dojazd 460 km podľa WLTP pri zachovaní veľkej nosnosti.

Nový Renault Master E-Tech 100 % elektrický má užitočné zaťaženie 1625 kg, šoférovať ho môže osoba s vodičským preukazom B, je schopný ťahať brzdený príves s hmotnosťou do 2,5 tony. Spotreba elektriny zostáva na rozumnej úrovni, s hodnotou WLTP 21 kWh/100 km pre verziu vybavenú 87 kWh batériou. Rýchlonabíjanie jednosmerným prúdom s výkonom 130 kW obnoví dojazd 252 km za 30 minút. V domácom prostredí trvá nabíjanie z 10 % na 100 % pomocou 22 kW AC Wallboxu menej ako štyri hodiny.

Nový Renault Master E-Tech 100 % elektrický ponúka dve alternatívy motora: s výkonom 96 alebo 105 kW. Každý vyvíja krútiaci moment 300 Nm, s batériou s kapacitou 40 kWh má dojazd asi 200 km podľa WLTP), resp. 87 kWh dojazd až 460 km podľa WLTP.

NOVÝ RENAULT MASTER E-TECH 100 % ELEKTRICKÝ BUDE PONÚKAŤ FUNKCIE V2X:

- Vehicle To Load (V2L) s možnosťou nabíjania externých zariadení pomocou zásuvky v priestore pre cestujúcich alebo v batožinovom priestore a prostredníctvom adaptéra, ktorý sa zapojí do nabíjacej zásuvky, na pripojenie zariadení (nástroje, počítače



atď.) alebo zariadení integrovaných do vozidiel upravených výrobcami nadstavieb (chladiareská dodávka, elektrické vybavenie dielne, motorizované zadné dvere, autobus s prídavným kúrením/klimatizáciou atď.

- Vehicle To Grid (V2G) na integráciu do siete a dodávanie energie z batérií (funkcia V2G, z vozidla do siete) vďaka obojsmernej nabíjačke.

Nový Renault Master E-Tech 100 % elektrický ponúka množstvo špecifických funkcií pre svoje elektrické verzie, vždy v prepojení podobnom smartfónu.

Mapy Google zohľadňujú preferencie používateľa a navrhujú vhodné trasy na optimalizáciu ciest. Plánovač elektrických trás tiež uľahčuje plánovanie ciest elektrickým vozidlom.

Aplikácia My Renault a jej mnohé špecifické služby na diaľku pre elektrické vozidlá umožňujú, aby New Renault Master E-Tech 100 % elektrický, high-tech vozidlo vždy pripravené pomôcť, zostalo prepojené s digitálnym ekosystémom svojho používateľa.



Napokon, k dispozícii je aj množstvo služieb Mobilize, ktoré zjednodušujú používanie elektrických verzií New Renault Master E-Tech 100 % elektrický.

Renault Master E-Tech 100 % elektrický je jediným vozidlom vo svojej kategórii, ktoré sa vyrába vo Francúzsku s tromi zdrojmi pohonu (spaľovací, elektrický a vodíkový), pričom všetky karosérie sa montujú na tej istej výrobnéj linke v závode Renault Batilly. Do predaja sa dostane túto jar.



Nissan Juke



MODERNIZOVANÝ MESTSKÝ CROSSOVER

V rámci osvieženia v polovici životného cyklu spoločnosť Nissan v reakcii na dopyt zákazníkov opäť zavádza žltú farbu exteriéru svojho mestského crossoveru Juke, ktorá si získala popularitu v prvej generácii tohto typu.

Okrem novej žltej farby vykonali dizajnéri a inžinieri spoločnosti Nissan významné zmeny v interiéri, konektivita vozidla bola aktualizovaná o väčší dotykový displej a ďalšie funkcie. V rámci modernizácie v polovici životného cyklu bol uvedený nový stupeň výbavy s názvom N-Sport, ktorý zdôrazňuje dynamické vlastnosti modelu Juke v exteriéri aj interiéri.

Opätovné zavedenie žltej farby exteriéru Juke je priamym dôsledkom požiadaviek zákazníkov. Nová žltá farba má iný odtieň ako odtieň na predchádzajúcej generácii. V porovnaní s tou, ktorú ponúkal predchádzajúci Juke, je nová o niečo bledšia, čo jej dodáva modernejší a pôsobivejší vzhľad.

V novej výbave N-Sport je pôsobivosť žltej farby umocnená kontrastom žltej farby s prvkami v čiernej farbe: strechou, kolesami, spätnými zrkadlami, lemmami kolies, mriežkou chladiča a stĺpkami A a B.

Prvou zmenou v interiéri, ktorú si zákazníci poznajúci pôvodný Juke všimnú, keď si sadnú za volant, je zväčšená veľkosť centrálnej obrazovky infotainmentu. Má uhlopriečku 12,3 palca a je naklonená smerom k vodičovi o 8 stupňov, aby sa dotykové ovládacie prvky na vzdialenejšom okraji obrazovky dostali do pohodlného dosahu.

Keď sa vodič pohodlne usadí za volant, ocení nový, hladší materiál pripomínajúci kožu, ktorý vyzerá čistejšie a je príjemnejší na dotyk.

Za volantom je teraz 12,3-palcový digitálny TFT displej, na ktorom sa nachádzajú ukazovatele zobrazujúce rýchlosť a ďalšie kľúčové informácie o vozidle Juke. Obrazovka s veľkým rozlíšením (1920x720 pixelov) umožňuje vodičovi nakonfigurovať displej tak, aby zobrazoval kombináciu informácií podľa jeho preferencií.

Vzhľad digitálneho prístrojového panelu možno meniť medzi dvoma rôznymi základnými rozloženiami, pričom klasické rozloženie zobrazuje dva ciferníky a stredový priestor s ďalšími informáciami. Alternatívne "rozšírené" usporiadanie zobrazuje rýchlosť na ceste a otáčky motora, ktoré sú zobrazené na dvojici ciferníkov, ktoré sú naklonené a poskytujú trojrozmernú perspektívu. To umožňuje väčší centrálny zobrazovací priestor, na ktorom sa môžu zobrazovať ďalšie informácie.

V strednej časti medzi ovládacími môže vodič zobrazit navigačné pokyny vrátane mapy, ako aj údaje o spotrebe paliva, informácie o prehrávanej hud-



be, výkone ekologickej jazdy, tlaku v pneumatikách a ďalšie kľúčové informácie. Ovládacie prvky displeja sú pohodlne umiestnené na volante. Modernizovaný informačno-zábavný systém je vybavený intuitívnejšou domovskou obrazovkou, ktorá umožňuje používateľovi prispôsobiť si obrazovku tak, aby obsahovala "widgety" pre najčastejšie používané funkcie, podobne ako je to v prípade domovskej obrazovky smartfónu.

Okrem toho má infotainment zlepšené rozpoznávanie hlasu a schopnosť "porozumieť prirodzenému jazyku". Vďaka tomu má systém k dispozícii širšiu škálu fráz a výrazov, ktoré dokáže chápať ako príkazy, pričom ignoruje váhanie alebo pauzy. K dispozícii je bezdrôtové pripojenie Android Auto, Apple CarPlay. Systém infotainmentu teraz dokáže prehrávať video obsah zo zariadení pripojených cez USB, keď vozidlo stojí.

Interiér modelu N-Sport je doplnený o pútavú žltú farbu exteriéru a má rovnaké žlté zvýraznenie v tvare bumerangu, ktoré prechádza cez hornú časť prístrojovej dosky, potom sa skláňa nadol a lemuje základňu novej centrálnej obrazovky infotainmentu a končí pri vetracích otvoroch.

Sedadlá N-Sport pokračujú v pútavej téme so žltými recyklovanými časťami z Alcantary®, ktoré ladia s novou farbou exteriéru a pokrývajú hornú vonkajšiu časť sedadla a pretínajú stred sedadla pri bočných opierkach. Sedák a operadlo sú prešívane výrazným vzorom a na operadle je vo výške ramien vyrazený nápis "Juke". Odvážny efekt dotvára žlté prešívanie.

Pre stupne výbavy N-Connecta, N-Design a Tekna sú k dispozícii aj nové sedadlá s väčším komfortom. Nové sedadlá N-Connecta majú novú látku s názvom Kira Melange, ktorá pozostáva z umelej kože s textilnými akcentmi, ktoré dopĺňajú časti sedadla s valčekovým vzorom.

V modeloch Tekna je novým materiálom čierna umelá koža s akcentmi a prešívanými časťami na sedáku a operadle.

Medzi ďalšie novinky v interiéri všetkých verzii Juke patrí zväčšená odkladacia schránka pred spolujazdcom, ktorej objem sa zväčšil na 7,8 litra. A laktová opierka bola prepracovaná tak, aby bola opornejšia, s asymetrickým dizajnom, ktorý ju predĺžil o 25 mm, ale bez toho, aby to bolo na úkor držiakov na nápoje. Laktová opierka sa zdvíha, aby umožnila prístup k stredovej odkladacej schránke, rovnako ako v predchádzajúcej generácii Juke, ale veko je teraz vybavené klipom, ktorý pojme tri kreditné karty.

Všetky stupne výbavy Juke sú teraz vybavené elektrickou ručnou brzdou, ktorá zabezpečuje maximálny priestor a pohodlie v priestore medzi prednými sedadlami. Vo verzii Hybrid boli pre väčšie pohodlie premiestnené tlačidlá e-Pedal a EV Mode.

Počnúc výbavou N-Connecta sú teraz všetky verzie vybavené bezdrôtovou nabíjacou podložkou, ktorá pojme smartfón veľký ako iPhone 12 Pro Max. Okrem toho sú k dispozícii zásuvky USB-A aj C, ktoré môžu využívať cestujúci vpredu.

Technicky zdatné deti (alebo dospelí) na zadných sedadlách ocenia nabíjacie body USB-A aj USB-C, ktoré zabezpečia, že ich zariadenia budú počas cesty plne nabité.

V paleta farieb exteriéru sú okrem žltej aj ďalšie zmeny. Doterajšiu perleťovú bielu nahradil nový odtieň, ktorého nové zloženie dodáva bielej farbe ešte čistejší vzhľad, a navyše obsahuje viac metalických vločiek pre väčší perleťový efekt.

Rovnako aj čierna metalíza je úplne nová. Nová farba je sýtejšia a tmavšia. To sa dosiahlo použitím väčšieho množstva pigmentu uhlíkovej čierne a nahradením metalických vločiek sklenenými vločkami, čo má za následok vytvorenie vyššieho stupňa "iskrenia".

Nové možnosti výberu diskov kolies sú teraz k dispozícii pre Juke v troch najvyšších stupňoch výbavy. Každá výbava má štandardne dodávané disky kolies a alternatívu na želanie. Štandardné disky kolies na vozidlách N-Connecta a N-Design sú úplne nové a každý z nich má päťlúčový dizajn, ale dizajny sú pre každú výbavu jedinečné. Voliteľná je po novom pre výbavy N-Connecta, N-Design, N-Sport a Tekna atraktívna alternatíva 19" diskov kolies s aero krytmi.

K dispozícii je nová možnosť pneumatík s nízkym valivým odporom pre 17" kolesá, ktorá je k dispozícii pre verziu Hybrid vo výbavových stupňoch Acenta a N-Connecta.

S modernizáciou prichádza štandardná výbava systému varovania pred vybočením z jazdného pruhu. Núdzové udržiavanie v jazdnom pruhu je voliteľnou výbavou, ale od stupňa Tekna je štandardom. Monitoruje polohu vozidla v jazdnom pruhu napríklad na diaľnici, a ak sa vozidlo priblíži príliš blízko k hranici jazdného pruhu vymedzenej bielymi čiarami, spustí vibrácie vo volante, aby upútalo pozornosť vodiča. Bez korekcie vozidlo zasiahne a upraví smer jazdy, aby udržalo trajektóriu vozidla v jazdnom pruhu.

Vďaka centrálnej obrazovke s veľkým rozlíšením sa zlepšilo aj rozlíšenie zadnej kamery z 0,3 na 1,3 megapixela. To znamená, že cúvacie manévry možno vďaka jasnejšiemu obrazu robiť ešte istejšie, najmä v situáciách so slabým osvetlením. Zadná kamera je teraz štandardom pre všetky stupne výbavy, zatiaľ čo 360° kamerový parkovací systém, ktorý kombinuje pohľad zo štyroch kamier okolo vozidla a vytvára tak "pohľad z vtáčej perspektívy" na polohu vozidla pri parkovacích manévroch, je k dispozícii od výbavy N-Connecta vyššie.

V prípade prudkého brzdenia v dôsledku neočakávaného náhleho zastavenia vpredu idúceho vozidla budú teraz brzdom svetlá blikat, aby upozornili vodiča za Juke.

Juke je naďalej vybavený dvoma možnosťami pohonu. Elektrifikovanou možnosťou je Juke Hybrid, ktorý pozostáva zo spalovacieho motora Nissan špeciálne vyvinutého pre prácu v hybridnom pohone. Dosahuje výkon 69 kW a krútiaci moment 148 Nm.

Na elektrickej strane má hlavný elektromotor výkon 36 kW a krútiaci moment 205 Nm, ktorému pomáha 15 kW vysokonapäťový štartér/generátor, ktorý pracuje prostredníctvom meniča a 1,2 kWh kvapalínou chladenej batérie. Výsledkom je hnacia sústava ktorá poskytuje o 25 % väčší výkon ako súčasný zážihový motor, pričom spotreba paliva sa v mestskom cykle zmenší až o 40 % a v kombinovanom cykle až o 20 %.

Pod kapotou neelektrifikovanej verzie pre JUKE sa nachádza účinný 1,0-litrový trojvalcový zážihový motor DIG-T s turbodúchadlom. Je kompaktný a ľahký, produkuje výkon 84 kW a krútiaci moment 200 Nm. K dispozícii je 6-stupňová ručne ovládaná alebo 7-stupňová dvojspojková prevodovka (DCT) a voličom jazdných režimov (Eco, Standard, Sport), vďaka čomu môžu vodiči bez námahy prispôsobiť svoj jazdný štýl akémukoľvek scenáru jazdy pre maximálnu zábavu na ceste.

Kupé aj kabriolet



Jeden z najpredávanejších športových automobilov sveta, Ford Mustang, bude vo svojej novej generácii na Slovensku dostupný za cenu od 59 900 €. Nový Mustang ponúka digitálny kokpit s podporou špičkovej technológie Unreal Engine známej z počítačových hier, ako aj väčší výkon a vzrušujúci zážitok z jazdy.

Nový Mustang – dostupný ako kupé alebo kabriolet so skladacou strechou – ponúka vybrúsený vzhľad a dizajn inšpirovaný 60-ročnou tradíciou. Plasticky tvarovaná kapota a mohutné zadné blatníky sú základom robustného výzoru už od roku 1964, keď sa na trhu objavil úplne prvý Mustang. Aerodynamiku vozidla teraz zlepšuje nový predný spojler spoločne s novými lištami pod bočnými prahmi. Klasické koncové svetlá s tromi pruhmi sa dočkali modernizácie prostredníctvom technológie LED.

Mustang vo verzii kabriolet ponúka príťažlivý štýl a slobodu otvoreného priestoru. Strecha opatrená poťahom a izoláciou po celej ploche sa otvorí a zatvorí už za osem sekúnd – čo je rýchlejšie ako svetový rekord v behu na 100 metrov. Vďaka jej kompaktným rozmerom v batôžinovom priestore stále zostane dosť miesta na dva golfové vaky, píše sa v tlačových materiáloch výrobcu. Z toho vyplýva, že Mustang je autom pre vybranú skupinu zákazníkov, pretože hráči golfu netvorí väčšinu motoristov.

Vnútri Mustangu je atmosféra ako v kokpíte stíhačky, ktorú navodzujú plne digitálne zobrazovacie plochy s 12,4-palcovým prístrojovým panelom a 13,2-palcovým stredovým displejom natočeným smerom k vodičovi. Herný softvér Unreal Engine s podporou interaktívnej animovanej grafiky ponúka možnosť prispôbenia prostredníctvom celej palety farieb a vizuálov. Nastavenia si vodič jednoducho upraví dotykom či potiahnutím prstom na stredovom displeji.

V prípade novej generácie typu Mustang zdvojnásobil Ford výpočtový výkon systému zábavy. Systém SYNC 4 prispôbuje zobrazovanie funkcií, ktoré daný vodič najviac používa. Integrácia smartfónu cez rozhranie Apple CarPlay a Android Auto prebieha bezdrôtovo. Pripojenie 5G podporuje streamovanie hudby prostredníctvom kvalitného audiosystému B & O.

Nový 5,0-litrový zážihový motor svojím konštrukčným riešením podporuje výkon a citlivú odozvu kultového amerického vidlicového osemvalca. Zásluhou nového dvojitého prívodu vzduchu motor dokáže „voľnejšie dýchať“, čo mu dodáva rýchlejšiu odozvu. Systém aktívneho výfuku zasa mení zvuk a hlasitosť motora buď v prospech tichšej jazdy v meste, alebo maximálnej slobody na otvorených cestách.

Odozvu vozidla si možno prispôbiť pomocou až šiestich jazdných režimov, ktoré prinesú buď väčšiu istotu na mokrej vozovke, viac zábavy na kľukatých cestách, alebo plný výkon na pretekárskom okruhu. Na výber sú režimy pre normálnu alebo športovú jazdu, pre šmykľavé cesty, akceleračné preteky a jazdu na okruhu, ako aj možnosť prispôbiť si nastavenia podľa seba.

Súčasnou štandardnej výbavy je výkonnosť balík, ktorý dáva vodičom ten pravý pocit kontroly a angažovanosti na ceste aj na okruhu. Brzdy Brembo za 19-palcovými zliatinovými diskami poskytujú konzistentný výkon a samozáverný diferenciel obmedzuje pretáčanie kolies, ktoré tak získavajú lepší záber – najmä v zákrutách. Zavesenie kolies s tlmičmi MagneRide®, dostupné za príplatok, tisíckrát za sekundu sleduje podmienky na ceste a jednotlivé nastavenia upravuje tak, aby sa zachovala čo najlepšia kontrola nad vozidlom a čo najlepší jazdný komfort.

MUSTANG DARK HORSE JE PRAVÝ PLNOKRVNÍK

Mustang Dark Horse predstavuje skvelý základ pre programy motoristického športu postavené na type Mustang, kde možno tento kultový športový automobil vidieť v roku 2024 pretekať sa na šiestich zo siedmich svetadielov sveta – vrátane legendárnych okruhov ako Le Mans a Interlagos.

Mustang Dark Horse je doma na ceste aj na okruhu a využíva jedinečné funkčné dizajnové prvky, ktoré zdôrazňujú jeho čistokrvný výkon. Ide napríklad o pevný zadný spojler inšpirovaný pretekárskymi autami, lišty pod bočnými prahmi či zadný difúzor na zlepšenie aerodynamických vlastností.

Výkonná verzia nového 5,0-litrového motora V8 dodáva ešte viac výkonu, a to v kombinácii s 10-stupňovou automatickou alebo unikátnou 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou TREMEC. Zväčšený výkon na okruhu zabezpečuje modernizované zavesenie kolies, zlepšené chladenie, ktoré vozidlu dodáva výdrž, ako aj pneumatiky Pirelli so skvelou príľnavosťou.

Mustang okrem toho ponúka aj unikátnu modrú metalízu Blue Ember a v interiéri zasa modré prešívanie Indigo Blue či lesklé ozdobné prvky s tmavou metalickou úpravou, čo mu dodáva osobitý charakter.

-fd-



NOVÁ generácia systému palivových článkov

Spoločnosť Honda na Európskom týždni vodíka 2023 koncom minulého roka v Bruseli predstavila prototyp svojho zásobníkového modulu vodíkových palivových článkov novej generácie. Je ukážkou jej prísľubu dosiahnuť do roku 2050 uhlíkovú neutralitu vo všetkých globálnych prevádzkach.

Kompaktný, ale výkonný koncept bol navrhnutý tak, aby ponúkal mimoriadnu odolnosť a všestrannosť pri rôznych spôsoboch použitia – vrátane elektrických vozidiel s palivovými článkami (FCEV) a úžitkových vozidiel, stavebných strojov a stacionárnej výroby energie. Honda ponúka víziu spolupráce s obchodnými a technologickými partnermi na rozšírení aplikácií systému palivových článkov. Predpokladá sa, že komerčný predaj systému palivových článkov sa začne do polovice 20. rokov 21. storočia.

„Po viac ako 30 rokoch na čele vývoja vodíkových palivových článkov veríme, že dopyt po tejto technológii čoskoro dosiahne kritický objem potrebný na plné komerčné nasadenie,“ povedal Ingo Nyhues, zástupca generálneho riaditeľa pre obchodné plánovanie a rozvoj za Európu, spoločnosť Honda Motor Europe. „Vlastnosti nášho prototypu zásobníka palivových článkov novej generácie ideálne plnia naliehavé potreby viacerých priemyselných odvetví, ktoré sa snažia o rýchly prechod na zdroje energie s nulovými emisiami. Vďaka svojim kompaktným rozmerom, veľkému výkonu, výnimočnej odolnosti a možnosti rýchleho spustenia – dokonca aj v prostredí s malou teplotou – ide o veľmi všestrannú jednotku.“

Odbornosť, ktorú sme vybudovali za tri desaťročia výskumu a vývoja v oblasti vodíka a komercializácie vozidiel FCEV, nám dáva dokonaly základ na uplatnenie našich technológií v týchto nových odvetviach v Európe a v konečnom dôsledku na podporu ambícií regiónu na dosiahnutie nulovej spotreby uhlíkových palív.“

Vzhľadom na jedinečné vlastnosti vodíka sa očakáva, že systém palivových článkov bude obzvlášť účinný ako zdroj energie pre intenzívne používané veľké mobilné produkty a infraštruktúru vo veľkom meradle, ako aj pre mobilné produkty, ktoré si vyžadujú rýchle doplnenie paliva tam, kde je zložitá byť napájaný batériami. Na základe týchto charakteristík spoločnosť Honda identifikovala štyri kľúčové oblasti pre využitie svojho systému palivových článkov v sektoroch dopravy aj priemyslu.

FCEV A ŤAŽKÉ ÚŽITKOVÉ VOZIDLÁ

Honda plánuje spustiť predaj úplne nového automobilu CR-V FCEV v Severnej Amerike a Japonsku v roku 2024.

Spoločnosť Honda bude výrazne investovať do vývoja čistých, tichých a nízko-vibračných palivových článkov pre komerčné ťažké úžitkové vozidlá. Táto expanzia reaguje na naliehavú potrebu globálnej nákladnej dopravy, prepravy tovaru a logistiky, najsť udržateľné hnacie technológie schopné prepravovať ťažký náklad na dlhé vzdialenosti.

V máji minulého roka začali spoločnosti Honda Motor a Isuzu Motors spoločne testovať a vyvíjať novú generáciu úžitkových vozidiel poháňaných systémom palivových článkov. Obidve spoločnosti v súčasnosti plánujú spustiť predváždzacie testovanie prototypu vozidla na verejných cestách pred koncom aktuálneho fiškálneho roka (končí sa 31. marca 2024) a v roku 2027 majú v pláne uviesť na trh sériový typ, pričom plne využijú technológie, skúsenosti a poznatky získané v rámci spoločného výskumu.

STACIONÁRNA VÝROBA ENERGIE

S rozšírením technológie cloudu a spracovania veľkých dátových objemov prudko vzrástli požiadavky na napájanie dátových centier, pričom rástol aj dopyt po záložných zdrojoch energie, pretože spoločnosti zavádzajú robustnejšie plánovanie obchodnej kontinuity (BCP).

Na uspokojenie týchto potrieb sa Honda snaží aplikovať svoju technológiu palivových článkov v sektore stacionárnej výroby energie, kde môže ponúknuť čistý a tichý záložný zdroj energie.

STAVEBNÉ STROJNÉ ZARIADENIA

Honda bude spolupracovať so stavebným priemyslom na vývoji vodíkových riešení pre stavebné stroje. Spoločnosť okrem toho prispeje k vývoju stavebných strojov s nulovými emisiami s využitím svojich systémov palivových článkov v rýpadlách a kolesových nakladačoch a následne bude skúmať ďalšie možnosti v tomto sektore.

Technológia palivových článkov a činnosti spoločnosti Honda využívajúce vodík

Honda už viac ako 30 rokov vykonáva výskum a vývoj vodíkových technológií a vozidiel FCEV. V roku 2002 uviedla na trh automobil Honda FCX – prvý FCEV s nulovými emisiami na lízing v USA a Japonsku. Ďalšie zlepšenia dosiahla s modelom Honda FCX Clarity, ktorý bol predstavený v roku 2008, a sedanom Clarity Fuel Cell pre päťčlennú posádku v roku 2016, ktoré by mohli ponúknuť rovnaký výkon ako bežné vozidlá so spaľovacím motorom.

Dych vodíkových aktivít spoločnosti Honda presahuje jej produkty. V Európe spoločnosť Honda R & D Europe (Nemecko) zriadila závod na výrobu zeleného vodíka na svojej základni v nemeckom Offenbachu s cieľom rozšíriť pole pôsobnosti do oblasti energetického manažmentu. Táto inštalácia bude využívať prebytočnú slnečnú energiu z fotovoltaických polí na výrobu zeleného vodíka elektrolyzou.

-ha-

ELEKTROMOBILY „HONDA 0 SERIES,“

Spoločnosť Honda na veľtrhu CES 2024 v americkom Las Vegas v Nevade predstavila v nový rad elektromobilov, „Honda 0 Series,“, ktorý spoločnosť začne globálne uvádzať od roku 2026, so svetovou premiérou dvoch konceptných modelov s názvami Saloon a Space-Hub.

Konceptné modely Honda 0 Series, Saloon (hore) a Space-Hub (dolu) Spoločnosť Honda podniká na základe svojho globálneho sloganu značky: The Power of Dreams – How we move you. Tento slogan vyjadruje posolstvo, že Honda vytvára produkty a služby mobility, ktoré ľuďom umožnia „prekonávať rôzne obmedzenia, ako sú čas a miesto“, a „rozširovať svoje schopnosti a možnosti“.

Spoločnosť sa usiluje dosiahnuť svoj deklarovaný cieľ elektrifikácie automobilov, aby „zväčšila podiel predaja vozidiel EV a FCEV globálne do roku 2040 na 100 %.“

Honda 0 Series je nový rad elektromobilov, ktorý symbolizuje zásadnú transformáciu spoločnosti Honda v súlade so jej globálnym sloganom značky a politikou elektrifikácie. Názov typového radu predstavuje odhodlanie spoločnosti Honda prijať výzvu vyvíjania nového radu EV návratom k východiskovému bodu spoločnosti ako výrobcovi áut a vytvoriť úplne nové elektromobily „od nuly.“

V roku 2026 začne Honda celosvetovo uvádzať prvý typ Honda 0 Series, začínajúc Severnou Amerikou, a následne v Japonsku, Ázii, Európe, Afrike, na Blízkom východe a v Južnej Amerike.

„Tenké, ľahké a múdre“ – Nový prístup k vývoju elektromobilov a päť základných hodnôt, ktoré budú elektromobily Honda ponúkať

Pri vývoji radu Honda 0 Series sa vývojový tím vrátil k východiskovému bodu spoločnosti Honda a prehodnotil, aký druh EV chce spoločnosť Honda v nadchádzajúcej ére vytvoriť. Značka Honda sa bude snažiť vytvoriť v oblasti elektromobilov novú hodnotu tým, že prekoná obmedzenia konceptu „hrubé a ťažké“ v dôsledku veľkých a ťažkých batérií, potrebných na zabezpečenie dostatočne dlhého dojazdu, ako aj veľkej a ťažkej karosérie a platformy potrebnej na ich umiestnenie. Spoločnosť Honda opisuje tento nový prístup k vývoju EV slovami „Tenké, ľahké a múdre.“

TENKÉ:

Rozšírenie dizajnového potenciálu vrátane úpravy s malou výškou vozidla a dosiahnutie vynikajúcich aerodynamických vlastností využitím „tenkej“ špecializovanej platformy pre EV na vytvorenie malej výšky podlahy.

ĽAHKÉ:

Dosiahnutie športovej jazdy a výkonnosti elektrickej energie, ktoré popierajú zaužívané predstavy ľudí o EV prostredníctvom originálnych technológií spoločnosti Honda vytvorených návratom k východiskovému bodu spoločnosti Honda ako výrobcu automobilov.

MÚDRE:

Uplatnenie originálnych softvérových definovaných produktov mobility Honda s využitím doterajších poznatkov spoločnosti a múdrejších automobilov vďaka rozvoju inteligentných technológií.



Elektromobily Honda, ktoré vzniknú na základe tohto prístupu k vývoju a budú obsahovať špecializovanú architektúru EV, ponúknu nasledujúcich päť základných hodnôt:

- 1) Umelecký dizajn, ktorý rezonuje
- 2) Systém AD/ADAS, ktorý zaisťuje bezpečnosť a pokoj
- 3) „Priestor“ pre ľudí, ktorý umožňuje internet vecí a pripojené technológie
- 4) Radosť z jazdy a z pocitu jednoty s vozidlom
- 5) Vynikajúci výkon elektrickej energie.

V druhej polovici 20. rokov 21. storočia automobily Honda 0 Series budú vybavené systémom AD (automatická jazda) a budú sa ponúkať ako cenovo dostupnejšie elektrické vozidlá s viacerými funkciami automatickej jazdy.

Tento systém AD sa vyvíja na základe bezpečnostného konceptu spoločnosti Honda „zameraného na človeka.“ Bude ponúkať ďalšie pokročilé technológie umelej inteligencie, snímania, rozpoznávania/rozhodovania a monitorovania vodiča, aby dokázal prirodzenejšie a presnejšie predpovedať riziká podobne človeku, vďaka čomu bude možné ponúkať funkcie automatizovanej jazdy, na ktoré sa môžu ľudia bezpečne spoľahnúť. Takéto pokročilé technológie AD zväčšia počet situácií, v ktorých sa bude môcť automatizovaná jazda používať na rýchlostných cestách, a niektoré funkcie bez potreby používania rúk, ktoré sú aktuálne dostupné len na rýchlostných cestách.

Pre typy radu 0 Series, ktoré budú uvedené na trh v druhej polovici 20. rokov sa rýchle nabíjanie z 15 % na 80 % skráti približne na 10–15 minút. Medzitým sa spoločnosť Honda snaží obmedziť degradáciu kapacity batérie (pre dojazd) na menej ako 10 % po 10 rokoch používania, a to pomocou technológie riadenia akumulátorového systému zdokonalenej na základe obrovského množstva jazdných údajov z viac ako 1 milióna elektrifikovaných vozidiel Honda.

Koncepčné modely, ktoré reprezentujú rad Honda 0 Series – Saloon a Space-Hub

Saloon je kľúčovým konceptom radu Honda 0 Series, ktorý stelesňuje prístup „tenké, ľahké a múdre.“ Špecializovaná architektúra EV rozširuje stupeň voľnosti v dizajne. Nízky športový štýl, ktorým sa Saloon na prvý pohľad odlišuje od ostatných elektromobilov, prináša fascinujúci dizajn aj vnútorný priestor, ktorý je priestrannejší, ako si možno predstaviť na základe vonkajšieho vzhľadu. Prístrojová doska okrem toho ponúka rozhranie človek-stroj (HMI), ktoré umožňuje jednoduché a intuitívne ovládanie, čím uplatňuje prepracované a bezproblémové používateľské rozhranie (UI). Vďaka úžasnej viditeľnosti a intuitívnemu UI sa Saloon snaží poskytovať zábavný zážitok z jazdy, ktorý rezonuje s vnímavosťou vodiča.

Vďaka použitiu systému elektronického riadenia a ďalšiemu zdokonaleniu systému riadenia pohybu vrátane kontroly polohy, ktoré spoločnosť Honda získala vďaka vývoju originálnych robotických technológií, sa Saloon snaží realizovať riadenie podľa vôle vodiča v rôznych jazdných situáciách.

Space-Hub bol vyvinutý v rámci spoločného dizajnového jazyka radu Honda 0 Series s ohľadom na tému „rozširovania každodenného života ľudí.“ Vďaka priestrannej kabíne a vynikajúcej viditeľnosti na základe vývojového prístupu „tenké, ľahké a múdre“ Space-Hub ponúka flexibilný priestor, ktorý sa okamžite prispôbi predstávam používateľov, a stáva sa centrom, ktoré spája ľudí s ľuďmi, ľudí so spoločnosťou a vytvára vzájomnú rezonanciu.

Space-Hub concept movie:



Technika

BEZPEČNOSŤ ÁUT LEXUS

Nezávislý Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) je americkým ekvivalentom Euro NCAP, ktorý kontroluje bezpečnosť áut na základe prísnych kritérií. V zozname áut, ktoré dosiahli v najnovšom vydaní štúdie najlepšie výsledky, bolo päť typov značky Lexus. Každý z nich je ponúkaný na slovenskom trhu.

Titul Top Safety Pick + je udeľovaný autám, ktoré dosahujú najvyššiu úroveň ochrany cestujúcich vo všetkých nárazových testoch, vrátane bočných nárazov. Testovanie IIHS musí navyše potvrdiť účinnosť systému na predchádzanie kolíziám s chodcami nielen počas dňa, ale aj v noci. Najvyššie ocenenie získali SUV a crossovery Lexus, teda typy UX, NX a RX, ako aj prvý elektromobil značky Lexus RZ.

Sedan Lexus ES získal titul Top Safety Pick. Na získanie tohto hodnotenia musí auto dosiahnuť najvyššie hodnotenie Good v nárazových testoch, jedno z dvoch najvyšších hodnotení pre odolnosť proti bočnému nárazu a pre technológiu reflektorov. Testy IIHS musia navyše potvrdiť veľkú účinnosť systému na predchádzanie kolíziám s chodcami počas dňa.

Všetky automobily Lexus v ponuke, od najmenšieho mestského crossoveru LBX až po exkluzívnu dodávku LM, sú vybavené bezpečnostnými systémami Lexus Safety System +. Najnovšia generácia asistencií a technológií deteguje ešte viac potenciálnych hrozieb. Vďaka modulu DCM je možné systém Lexus Safety System + 3 aktualizovať bezdrôtovo bez toho, aby bolo nutné navštíviť servisné stredisko.

Jedným z kľúčových prvkov balíka je prednárazový ochranný systém (PCS) s funkciou detekcie chodcov, cyklistov a motocyklistov. Ten je dokonca schopný rozpoznať aj riziko kolízie s vozidlami približujúcimi sa sprava alebo zľava na križovatke počas otáčacieho manévru. Vo výbave áut je aj aktívny tempomat, automatický systém diaľkových svetiel, dynamické adaptívne diaľkové svetlá, či systém rozpoznávania dopravných značiek.

Lexus neustále pracuje na nových technológiách, ktoré zlepšia bezpečnosť cestujúcich ako aj ostatných účastníkov cestnej premávky a postupne ich zavádza do svojich áut. V druhej generácii NX debutovali inovatívne elektronické kľučky dverí v kombinácii so systémom predchádzania kolíziám (SEA). Ten zabráňuje otvoreniu dverí, ak sa zozadu blíži iné vozidlo alebo cyklista. Lexus RX a RZ sú prvýkrát vybavené kamerou monitorujúcou pozornosť vodiča (DMC). Keď sa vodič necíti dobre alebo stráca koncentráciu a nereaguje na alarmy, auto dokáže spomaliť, bezpečne zastaviť a rozsvietiť výstražné svetlá.



Vonkajšie OSVETLENIE ÁUT pri automatizovanom jazdení

Mercedes-Benz sa stal prvým výrobcom automobilov na svete, ktorý získal výnimku na špeciálne označovacie svetlá určené na automatizované jazdenie v amerických štátoch Kalifornia a Nevada. Výnimka pre vývojové vozidlá v Kalifornii je spočiatku obmedzená na dva roky. Naproti tomu v Nevade je používanie na sériových vozidlách povolené od modelového roku 2026 a toto schválenie platí na dobu neurčitú, kým právna situácia neumožní bežné používanie tohto osvetlenia.



Obidve schválenia majú poskytnúť dôležité poznatky o používaní automatizovaných vozidiel. Označovacie svetlá dokážu zlepšiť akceptovateľnosť a bezpečnosť, keďže pomocou nich je automatizovaný jazdný režim zvonku jasne rozpoznateľný. To vytvára transparentnosť a umožňuje prirodzenejší spôsob prístupu k vozidlám jazdiacim v automatizovanom režime. Aj dopravné orgány a policajti dokážu vďaka tomu ľahšie rozpoznať stav systému, z čoho môžu odvodiť, že po aktivovaní systému **DRIVE PILOT** je vodičom počas automatizovaného jazdenia dovolené, aby sa venovali vedľajším činnostiam. Označovacie svetlá na automatizované jazdenie budú integrované do predných aj zadných svetiel, ako aj do obidvoch vonkajších zrkadiel a osvetlenie týmito svetlami bude mať v Kalifornii tyrkysovú farbu.

PRVÝ PRÍPAD POUŽITIA: DRIVE PILOT

Označovacie svetlá na automatizované jazdenie budú spočiatku integrované do testovacích vozidiel v Kalifornii, ktoré sú vybavené systémom **DRIVE PILOT**. Celosvetovo prvý systém SAE úrovne 3, ktorý je určený na automatizované jazdenie a má medzinárodne platné schválenie, získal v roku 2021 certifikáciu v Nemecku. V roku 2023



získal certifikáciu v amerických štátoch Nevada a Kalifornia. V USA každý štát vyžaduje samostatnú certifikáciu. V Nemecku je systém **DRIVE PILOT** k dispozícii už od roku 2022. Prvé sériové vozidlá v USA mali nedávno premiéru na cestách Kalifornie a Nevady.



VÝBER FARBY OZNAČOVACÍCH SVETIEL NA AUTOMATIZOVANÉ JAZDENIE

Tyrkysová spĺňa dve najdôležitejšie kritériá, ktoré prispeli k výberu tejto farby. Prvým je viditeľnosť, ktorá umožňuje spoľahlivé a rýchle rozpoznanie ostatnými účastníkmi cestnej premávky. Tyrkysová farba je okrem toho jasne odlišiteľná od existujúcich druhov osvetlenia vozidiel aj od dopravnej signalizácie, napríklad od semaforov alebo núdzového osvetlenia. To môže výrazne zmenšiť riziko zámeny. Štúdie okrem toho ukázali, že tyrkysová je optimálna farba na automatizované jazdenie: vzhľadom na fyziologické aj psychologické faktory dosiahla tyrkysová väčšie hodnoty ako iné farby. Navyše aj v norme SAE J3134 „ADS Marker Lamps“ je tyrkysová opísaná ako farba, ktorá signalizuje stav systému. Na vývoji a schvaľovaní novej koncepcie osvetlenia spolupracoval interdisciplinárny tím zložený z inžinierov, manažérov pre dodržiavanie pravidiel, odborníkov na ochranu údajov a expertov na etiku.

Značka Mercedes-Benz sa zasadzuje o štandardizáciu tyrkysovej farby pri vizualizácii stavu automatizovaného jazdenia s cieľom dosiahnuť celosvetové pochopenie a prijatie tejto technológie. V USA, Číne a OSN-EHK (Európska hospodárska komisia OSN) doteraz neexistuje jednotný rámec, ktorý by stanovoval používanie tyrkysových svetiel na sériovo vyrábaných vozidlách. Kalifornia a Nevada urobili prvý dôležitý krok vďaka výnimkám, ktoré im boli udelené. Budúca celosvetovo harmonizovaná úprava o tyrkysových označovacích svetlách na automatizované jazdenie predstavuje základ pre lepšiu bezpečnosť v cestnej premávke pre všetkých účastníkov cestnej premávky, ako aj pre ďalšie technické inovácie.

-mz-

VYDARENÁ MODERNIZÁCIA



Renault Arkana, ktorý bol uvedený na trh v európskej verzii v októbri 2020, je príkladom úspechu stratégie **Renaulution**. Renault doteraz predal 163 000 kusov tohto distingvovane vyzerajúceho SUV kupé (celkovo 240 000 kusov vrátane XM3 od Renault Korea Motors).

Arkana sa v súčasnosti predáva na trhoch viacerých kontinentov - od Austrálie, Nového Zélandu a Japonska až po Izrael a Čile. Jeho najvyššia verzia - R.S. Line a E-Tech Engineered - ponúkajú väčší charakter a energickosť a výrazne prispeli k jeho úspechu (v roku 2023 tvorili 53 % predajného mixu v Európe). Najpredávanejšou pohonnou jednotkou je plne hybridná verzia E-tech s výkonom 107 kW (63 % predaja v Európe v prvej polovici roka 2023).

Inovovaná Arkana spája originálny fluidný dojem, a robustnú konštrukciu s novou identitou značky Renault, aby posunula "Nouvelle Vague" ("Nová vlna") ešte ďalej. Nové logo Nouvel'R je zakomponované do mriežky chladiča v strede tmavej lišty spájajúcej reflektory. Táto oblasť je úplne zapustená a hladká, čo ju robí ešte elegantnejšou. Dizajn loga Nouvel'R je základom nového vzoru na mriežke chladiča - zámerne neštruktúrovaného súboru diamantov, ktoré sa odrážajú okolo centrálneho.

V závislosti od výbavy (Evolution, Techno alebo Esprit Alpine) budú tieto prvky čierne, sivé alebo tmavé chrómové, aby zdôraznili posun smerom nahor. Vertikálny vzor na hornej časti mriežky chladiča dodáva celkovému vzhľadu väčší súlad so vzorom na mriežke chladiča v spodnej časti nárazníka.

Aerodynamická predná lišta F1, ktorá sa stala charakteristickým znakom verzii R.S. Line a E-Tech Engineered, je teraz súčasťou výbav Techno a Esprit Alpine. Na verzii Techno má rovnakú farbu ako karoséria, na verzii Esprit Alpine je saténovo sivá.

Logo v strede veka batožinového priestoru je tmavé chrómové a zohodňuje sa s logom na prednej časti, rovnako ako koncovky výfuku. Svetlá majú ešte mierne dymové kryty pripomínajúce kryštály. Chrómované ozdobné prvky (mriežka chladiča, lišty atď.) boli v závislosti od verzie nahradené čiernymi, sivými alebo lesklými čiernymi.

Rovnako ako ostatné nové typy v ponuke Renault, aj Arkana teraz obsahuje športovo-elegantný stupeň výbavy esprit Alpine na vrchole ponuky.

Jedným z charakteristických prvkov exteriéru je predný nárazník so šedým pásom F1. Potom sú tu charakteristické znaky výbavového stupňa Esprit Alpine, 19-palcové kolesá, ktoré vozidlu dodávajú na vznešenosti, ako aj na športovom charaktere. Aerodynamiku vozidla zlepšuje nový spojler prispôsobený streche.

Interiéru dominujú sedadlá vyrobené zo zmesi úplne ekologických materiálov. Sedadlá sú vybavené modrým prešívaním a logom Alpine na zadnej strane a bezpečnostnými pásmi tiež s modrým prešívaním.

Vnútorňa strana dverí a volant sú prešívané francúzskou trikolórou, prístrojová doska na mieste spolujazdca má bridlicový vzor, ktorý je nenápadný a zároveň elegantný.

-rt-



Mercedes-Benz 300 SL kupé

Výnimočné auto s krídlými dverami



Hviezda: Strieborné vozidlo s krídlými dverami a červenou vnútornou výbavou v Múzeu Mercedes-Benz je magnetom na publikum. Máloktoľák navštívnik opustí miestnosť Mýtus 4 bez toho, aby si toto vozidlo aspoň raz nevyfotografoval. Mnohí ho fotografujú zo všetkých strán a so všetkými jeho detailmi.

Senzácia: New York, 6. februára 1954. Bola otvorená Medzinárodná výstava motoristického športu – a Mercedes-Benz prekvapil svetovú verejnosť úplne nečakaným vozidlom. Značka predstavila superšportové vozidlo 300 SL. Kľúčovým prvkom sú krídlivé dvere, ktoré boli v tom čase na sériovo vyrábanom vozidle jedinečné a dodnes sú fascinujúcim detailom.

Pretekárske gény: Základný tvar modelu 300 SL zodpovedal rovnomenému pretekárskemu vozidlu z roku 1952, s ktorým sa značka Mercedes-Benz brilantným spôsobom vrátila do medzinárodného motoristického športu. Mille Miglia, 24 hodín Le Mans, Carrera Panamericana – najlepšie umiestnenia v najslávnejších pretekoch športových automobilov na svete sa zapísali do génov sériového vozidla z roku 1954. Z pretekárskeho vozidla (W 194) pochádzali aj dvere nového modelu 300 SL, ktoré sa otvárali smerom hore. Kupé však dostalo vlastné číslo konštrukčného radu – označovalo sa ako W 198.

Magnet pre oči: Dvere nie sú marketingovým ani dizajnovým trikom, ale konštrukčnou nevyhnutnosťou: podobne ako pretekársky automobil, aj model 300 SL má pod karosériou ľahký a veľmi pevný rúrkový priestorový rám. Ten bol po stranách pomerne vysoký, čo znemožňovalo nástupné otvory s tradičnými konštrukciami dverí. Krídlivé dvere otvárajúce sa nahor vyvolali senzáciu.

Prezývky: Kupé rýchlo dostalo od verejnosti príznačné mená. „Flügeltüter“ (vozidlo s krídlými dverami) je názov, ktorý vznikol v nemecky hovoriacich krajinách, Američania ho nazývali „Gullwing“ (krídlo čajky) a Francúzi „Papillon“ (motýľ). Nesmrteľné názvy až dodnes.



Podpery: Krídlivé dvere vyžadujú viacero konštrukčných detailov. Hore umiestnené pružiny sú nenápadné, ale dôležité. Uľahčujú vychýlenie dverí smerom hore a navyše ich držia v otvorenej polohe, čím predstavujú dôležitý komfortný prvok sériového športového vozidla. Pružiny sú uložené v elegantných pochrómovaných rúrkach.

Sklá: Kľuky okien nemožno zapustiť do dverí. Obdĺžnikové sklá modelu 300 SL sú preto vyberateľné a možno ich prepravovať v batožinovom priestore. Upevňovací mechanizmus sa uvoľňuje páčkou. Pre takýto prívod čerstvého vzduchu teda platí „všetko alebo nič“. Vozidlo má aj malé výklopné trojuholníkové okná, ktoré slúžia na lepšie vetranie.

Uľahčenie nástupu: Krídlivé dvere vplyvajú aj na konštrukciu volantu – veniec volantu možno sklopiť smerom dolu, aby sa nohy vodiča ľahšie dostali do priestoru pod volant. Volant sa odisťuje a zaistuje malou páčkou na náboji volantu.

Evolúcia: Napriek sklopnému volantu nie je nastupovanie do kupé úplne pohodlné. To zmenil nasledujúci model 300 SL roadster, ktorý sa objavil v roku 1957. Táto verzia s otvorenou strechou bola vybavená dopredu otváranými dverami. Priestorový rám bol upravený a v nástupnom priestore znížený. Túto verziu rámu možno vidieť na „pracovnom stole“ v miestnosti Mýtus 4.

Praktická a užitočná: Vonkajšia kľučka dverí je pekným a zároveň funkčným detailom. Ľahkým zatlačením na malú vyčnievajúcu časť sa vyklopí a potiahnutím kľučky dôjde k vychýleniu dverí smerom hore. Je to elegantné a zároveň aerodynamické riešenie. Súčasným vozidlá Mercedes-Benz sa opäť vracajú k tomuto princípu: na želanie sú vybavené zapustenými kľučkami dverí. Ak sa kľúč nachádza v bezprostrednej blízkosti vozidla, tieto kľučky sa automaticky vysunú a po zamknutí vozidla alebo po rozjazde sa opäť zasunú.

Technika: Samozrejme, že model W 198 má množstvo ďalších vlastností. Superšportové vozidlo robia z neho napríklad aj vynikajúci podvozok, takmer ideálne rozloženie hmotnosti a inovatívny šesťvalcový motor. V osobnom vozidle to bol prvý



sériovo vyrábaný štvortaktný motor na svete s priamym vstrekovaním paliva. Inovatívne vytváranie zmesi zväčšilo výkon pretekárskeho vozidla z hodnoty 125 kW asi o 25 % na hodnotu 158 kW. To pomohlo dosahovať maximálnu rýchlosť až 250 km/h, čo v polovici 50. rokov minulého storočia predstavovalo absolútne výnimočný jazdný výkon. Ďalšou novinkou bolo stvárnenie prednej časti vozidla s veľkou centrálnou hviezdou.

Signalizačný efekt: Úspech sa dostavil. Vozidlo s krídlými dverami si na celom svete bez námahy podmanilo zákazníkov v segmente exkluzívnych superšportových vozidiel. V rokoch 1954 až 1957 bolo vyrobených 1400 vozidiel 300 SL kupé, po ktorých nasledovalo ďalších 1858 roadsterov. Každé jedno vozidlo 300 SL bolo už vtedy ikonou – a v nezmenenej miere fascinuje dodnes.

-mz-



Volkswagen Golf V.

ZAGUĽATENÝ VIETOR

Rok 2024 je pre VW Golf jubilejný. Slávi svoje okrúhle narodeniny. Presne pred päťdesiatimi rokmi uzrel svetlo sveta Giugiarov dizajnérsky skvost, VW Golf I. Pred polstoročím vznikla legenda, ktorá nezmaateľne na dlhé roky ovplyvnila automobilový priemysel na celom svete. VW Golf sa stal bestsellerom na všetkých kontinentoch, ktorých povrchu zeme sa dotklo koleso motorového vozidla. Možno sú slová úvodu patetické, ale taká bola realita päťdesiatich rokov života Golfu. Minulý čas slovesa „bola“ v predošlej vete nás vracia do reality súčasnej turbulentnej situácie automobilového priemyslu Európy. Zlaté časy Golfu sú zrejme za nami. Ale to nám nebráni zalistovať v histórii jeho slávnych časov. V sérii predošlých článkov sme predstavili Golfy štyroch generácií. Teraz nastal čas pre piatu generáciu - VW Golf V., ktorej sa predalo 3,4 milióna vozidiel. Je to síce zatiaľ najmenší počet Golfov z jednej generácie, ale aj časové obdobie jeho výroby bolo najkratšie.

Obr. 1 Volkswagen Golf V.



VW Golf V. (2003-2008)

VW Golf V. (Obr. 1) sa vyrábalo v rokoch 2003 až 2008. Za toto obdobie sa vyrobilo 3,4 milióna Golfov piatej generácie. Tvar päťkového Golfu navrhol turecký dizajnér Murat Günak. Vyštudoval Akadémiu výtvarných umení v Kasseli (Kassel College of Art) a neskôr študoval na Kráľovskej akadémii umení (Royal College of Art) v Londýne, kde získal titul Master of Automotive Design. Pred vstupom do Volkswagenu (2003) pracoval pre Ford, Peugeot a Mercedes Benz. Vo Volkswagene pôsobil ako vedúci dizajnu VW a neskôr ako šéfdizajnér koncernu Volkswagen (2004-2007). „Päťkov“ Golf bol jeho najväčšou dizajnovou stopou, ktorú zanechal vo VW. Zaoblené predné svetlá, zadné svetlá s grafikou sústredných kruhov, dozadu stúpajúca silueta, športová predná časť a robustná zadná časť automobilu sa stali charakteristickými črtami tohto typu. Z technológií tento typ zaujal využitím laserového zvarovania časti karosérie, bočnými bezpečnostnými vankúšmi, dažďovým snímačom a sedemstupňovou dvojspojkovou prevodovkou (DSG). Na tie roky to boli pokrokové technológie.

Golf V. narástol vo všetkých smeroch. Rázvor náprav narástol o 66 mm oproti štvrtej generácii na finálnych 2578 mm, čím sa zväčšil priestor pre nohy cestujúcich na predných aj zadných sedadlách. Dĺžka narástla na 4246 mm, čo je nárast o 58 mm. Šírka sa zastavila na rozmere 1759 mm, čím sa zväčšila o 24 mm oproti „štvorke“. A výška dosiahla rozmer 1485 mm, čo je medzigeneračný nárast o 45 mm. Objem batožinového priestoru narástol na slušných 350 l, teda o 20 l oproti predošlej verzii. Toto bolo porovnanie s predchádzajúcou generáciou. Ale keď porovnáme „päťkov“ rad s „jednotkovým“, tak oproti prvej generácii sa piata zväčšila pri rázvoze náprav o 178 mm, dĺžke o 431 mm, šírke o 145 mm a výške o 89 mm. Hmotnostne oproti „jednotke“ piata generácia pribrala o 359 kg, mala v základe hmotnosť 1164 kg oproti 805 kg prvej generácie. „Päťkov“ hatchback sa predával v trojdverovom aj pätdverovom vyhotovení. Piata generácia mala okrem verzie Variant (kombi) aj dva zaujímavé deriváty. Prvým bol VW Golf Plus (Obr. 5), ktorý by sa dal nazvať malým MPV. Druhým bola z Golf Plus odvodená „terénna“ verzia zvaná CrossGolf (Obr. 7). Táto terénna verzia mala pokračovať v tradícii modelu Golf Country odvodeného z Golfu II. Samozrejme, v portfóliu ponuky nechýbala verzia Golf V. GTI (Obr. 9) a taktiež verzia R32 (Obr. 10), ktorá disponovala šesťvalcom a pohonom 4 kolies. [1, 4]

VW Golf V. (2003-2008)

Obr. 2
Predné a zadné svetlo VW Golf V

S využitím platformy Volkswagen Group A5 (PQ35) debutoval Golf V. na autosalóne vo Frankfurtu v októbri 2003 a v Európe sa začal predávať v modelovom roku 2004. Ako z názvu platformy vyplýva, bola to koncernová platforma a okrem Golfu bola na nej postavená VW Jetta V., ŠKODA Octavia II., SEAT Toledo III., SEAT Leon a Audi A3. Čo sa podvozku týkalo, vpredu mal Golf nápravu so vzperami MacPherson a zadná polotuhá náprava s vlečnými ramenami predošlej generácie bola nahradená modernou štvorprvkovou nápravou. Pruženie zabezpečovali vinuté pružiny. Riadenie bolo hrebeňové, s novým elektromechanickým posilňovačom. Toto všetko malo vplyv na zlepšenie jazdných vlastností Golfu V. Golf IV. nevyňikal jazdnými vlastnosťami a vyčítali mu ťažkopádnosť ovládania. Golf V. oproti predchádzajúcej generácii budil dojem športového, ľahko ovládateľného auta.

Dizajnovy, ako už bolo spomenuté, sa Golf zaguľatil. Najviac sa to dotklo predných a zadných svetiel (Obr. 2). Bokorysnému pohľadu stále dominuje široký zadný stĺpik a na výklopnom zadnom veke pribudol nad oknom primerane mohutný spoiler. Zadné dvere dostali originálne ovládanie pomocou výklopneho loga pod oknom v strede dverí. Zadné svetlá boli delené, takže ich vnútorná časť sa vyklápala so zadným vekom. [1]

Obr. 3
Interiér dvoch rôznych výbav VW Golf V.

Interiéru dominoval troj alebo štvor-ramenný volant s bezpečnostným vankúšom a v strede prístrojovej dosky bolo umiestnené podľa výbavy rádio s CD prehrávačom a pod ním ovládanie manuálnej klimatizácie ovládané tromi kruhovými otočnými gombíkmi alebo displej rádia, infotainmentu a navigácie. Pod ním bolo ovládanie dvojzónovej automatickej klimatizácie s digitálnym ovládaním (Obr. 3).

Pred volantom boli klasické kruhové prístroje tachometra a otáčkomeru, medzi ktorými bol palivomer, teplomer chladiacej kvapaliny a displej „maxi dotu“. Výduchy ventilácie sa posunuli vyššie k vrcholu prístrojovej dosky, čím sa vytvoril väčší priestor na „displej“ navigácie a infotainmentu (Obr. 3). No stredový panel už nebol naklonený k vodičovi, tak ako to bolo v predošlej verzii. V dizajne interiéru nebol zaznamenaný žiadny výrazný pokrok. Pred spolujazdcom bol bezpečnostný vankúš a pod ním výklopne dverka odkladacej schránky.

VW Golf V. Variant (2007-2009)

Výroba nového kombi päťkového radu nabehla v roku 2007. Dĺžka kombíku bola 4556 mm a výška 1504 mm. Variant disponoval batožinovým priestorom s objemom 560 litrov a sklopením zadných sedadiel sa dal zväčšiť až na 2550 litrov. Zadné svetlá kombi už nezasahovali do veka zadných dverí (Obr. 4).

Obr. 4
VW Golf V. Variant

VW Golf Plus (2004-2014)

VW Golf Plus (2004-2014)

Volkswagen sa snažil derivátom z piatej generácie vyplniť medzeru, ktorú mal v segmente „kompaktných“ MPV. Cesty Európy brázdili konkurenti ako Renault Mégane Scénic I. (1996), Citroen Xsara Picasso (1999), OPEL Zafira (1999) alebo FIAT Multipla (1998). Pokiaľ sa Renault a Citroen uspokojili s miestom pre 5 členov posádky, FIAT so šiestimi, tak OPEL ponúkol až 7 miest na sedenie. Najgeniálnejšie riešenie priniesol FIAT Multipla s usporiadaním sedadiel 3+3, no kontroverzný dizajn a horšia kvalita, s ktorou FIAT v tom období zápasil, zdecimovali genialitu tejto koncepcie. VW Golf Plus (Obr. 5) stavil na osvedčených 5 miest, „vyšší“ posed aj celkovú výšku, ktoré predurčovali toto auto pre mladé rodiny s deťmi, ktorých rodičia sa nemusia príliš zohýňať pri usádzaní detí do sedačiek a pre starších ľudí, ktorí sa netúžia „utopiť“ v nízkych sedadlách hatchbackov. Zdalo sa, že VW trafil do čierneho a tak sa Golf Plus vyrábal súbežne aj s ďalšou generáciou Golf VI. V roku 2014 nahradil VW Golf Plus VW Sportsvan. [2]

Ako bolo povedané, rázvor náprav ostal zhodný s Golfom V. s hodnotou 2578 mm. Dĺžka bola skrátaná o 40 mm na 4206 mm. Šírka ostala zachovaná, teda 1759 mm. Výška bola 1580 mm, čiže Golf Plus výškovo narástol o 95 mm. Batožinový priestor bol väčší o 45 l, čiže dosiahol hodnoty 395 l.

Variabilita kabíny sa zväčšila možnosťou posunu zadných sedadiel o 160 mm a ich sklápania tak, že vznikla väčšia rovná plocha dna batožinového priestoru. Mechanika Golfu Plus bola zhodná s mechanickými časťami Golf V. Koncom roku 2008 bola predná časť Golf Plus inovovaná s Golfom VI. Zadnej časti sa inovácia nedotkla. [2]

S karosériou narástol do výšky aj celý interiér, vrátane prístrojovej dosky a výplní dverí. Výduchy ventilačnej sústavy boli kruhové a „zdublikované“ nad sebou. Na posádku vykukovalo z prístrojovej dosky 8 očí výdychov (Obr. 6). [3, 5]

Obr. 5
VW Golf Plus



Obr. 6
Interiér a prístrojová doska Golf Plus a CrossGolf



VW CrossGolf (2006-2014)

VW CrossGolf (2006-2014)

Hoci sa v literatúre zmieňuje, a spomenuté to bolo aj vyššie, že CrossGolf mal byť „pokračovateľom“ Golf Country odvodeného z Golf II., realita bola úplne iná. Kým Golf Country mal pohon 4x4 a „brutálne“ prerobný podvozok a zavesenie náprav, CrossGolf bol v podstate „oplastovaný“ Golf Plus s mierne zväčšenou svetlou výškou, dosiahnutou postavením na 17" disky. Poháňaná ostala predná náprava a zavesenie náprav ostalo taktiež nezmenené. Dnes sa takéto verzie vozidiel ŠKODA nazývajú Scout a vozidiel DACIA Stepway. Vďaka minimálnym úpravám a väčšej svetlej výške si vozidlo našlo zákazníkov. Väčšia svetlá výška je zárukou, že pri prechádzaní obrubníkov v rámci večerného hľadania parkovacieho miesta na sídliskách našich miest, auto neostane visieť na obrubníku na podvozku a výfuková sústava to prežije bez ujmy.



Obr. 7
VW CrossGolf

Motory VW Golf V.

Motory VW Golf V.

VW Golf V. ponúkal širokú paletu motorov. Zákazníci si mohli vybrať atmosféricky plnené alebo turbom prepĺňané zážihové aj vznetrové motory. V predchádzajúcich článkoch boli jednotlivé motory rozpisované v texte. Vzhľadom na to, že ich je „dost“, bola zvolená tabuľková prezentácia jednotlivých motorov. Okrem hlavných parametrov motora sú tabuľky rozšírené o priemernú spotrebu, typ prevodovky, počet prevodových stupňov a rozmer pneumatík, s ktorými boli modely dodávané. Okrem toho, že to bude prehľadnejšie a zrozumiteľnejšie, budú sa tak jednotlivé motory lepšie porovnávať. Podľa rokov je možnosť spraviť si obraz o vývoji v oblasti motorov. Laikom budú vysvetlené menej známe skratky v „názvoslovi“ motora. [1,2,3]

FSI, TSI, SDI, TDI a DSG

Prvé štyri skratky sa týkajú princípu plnenia motorov zmesou. Posledná skratka sa týka prevodovky.

FSI je skratka pre „fuel stratified injection“, ide o atmosférický motor s priamym vstrekaním s vrstveným plnením. TSI je skratka pre „turbocharged stratified injection“. Systém TSI bol prvýkrát predstavený v roku 2006. Je to prepĺňaný motor turbodúchadlom. Turbodúchadlo využíva výfukové plyny na roztočenie turbíny, ktorá vháňa viac vzduchu do motora. Systém TSI využíva vrstvenú náplň. To znamená, že zmes vzduchu a paliva sa vstrekuje priamo do spaľovacej komory vo viacerých stupňoch. Prvý stupeň vstrekuje malé množstvo paliva, ktoré sa zapáli a spôsobí expanziu vzduchu. Táto expanzia vytlačí časť nespálenej zmesi paliva a vzduchu z valca do takzvanej predkomory. V druhom stupni vstrekovania sa do predkomory vstrekuje ďalšie malé množstvo paliva. To sa zapáli a spôsobí tlakovú vlnu, ktorá prinúti zvyšnú nespálenú zmes vo valci detonovať. Tento proces vytvára dokonalejšie spaľovanie, ktoré má za následok zväčšený výkon a účinnosť bez akéhokoľvek oneskorenia pri akcelerácii.

Pri vznetrových motoroch sú skratky SDI a TDI. SDI je skratka pre „Suction Diesel Injection“ resp. „Suction Diesel Direct Injection“, čo je atmosféricky plnený motor s priamym vstrekaním. TDI je skratka pre „Turbocharged Direct Injection“, čo je turbodúchadlom prepĺňaný motor s priamym vstrekaním.

DSG je skratka pre „Direct Shift Gearbox“. Patrí dvojspojkovej prevodovke, ktorú Volkswagen uviedol na trh v roku 2003. Prevodovka DSG sa skladá z dvoch prevodoviek, ktoré pracujú ako jeden celok. Obidve prevodovky sú konštruované ako mechanické a každej pripadá jedna viaclamelová spojka. Prvá zo spojok spína nepárne prevodové stupne a druhá párne. Vždy je činná iba jedna spojka. Zážihové motory Golf V. hatchback sú uvedené v Tabuľke 1 a vznetrové v Tabuľke 2. [1,2]

Tabuľka 1 Zážihové motory VW Golf V.

| Benzínové motorizácie | Rok | Výkon | Krútiaci moment [Nm] | Objem [cm ³] | Vent. | Spotr. [l] | Prev. | Pneu |
|-----------------------|------|-----------------|----------------------|--------------------------|-------|------------|-------|------------|
| Golf 1.4 80 | 2006 | 80 hp / 59 kW | 132 | 1390 | 16 | 6,9 | 5M | 195/65 R15 |
| Golf 1.4 TSI 140 | 2006 | 140 hp / 103 kW | 240 | 1390 | 16 | 7 | 6M | 205/55 R16 |
| Golf 1.6 | 2004 | 102 hp / 75 kW | 148 | 1595 | 8 | 7,3 | 5M | 195/65 R15 |
| Golf 1.6 FSI | 2003 | 116 hp / 85 kW | 155 | 1598 | 16 | 6,7 | 6M | 195/65 R15 |
| Golf 2.0 | 2004 | 150 hp / 110 kW | 200 | 1984 | 16 | 7,6 | 6M | 205/55 R16 |
| Golf GT 1.4 TSI 170 | 2006 | 170 hp / 125 kW | 240 | 1390 | 16 | 7,2 | 6M | 225/45 R17 |
| Golf GTI | 2004 | 200 hp / 147 kW | 280 | 1984 | 16 | 8 | 6M | 225/40 R18 |
| Golf GTI DSG | 2004 | 200 hp / 147 kW | 280 | 1984 | 16 | 7,9 | 6DSG | 225/40 R18 |
| Golf R32 3.2 V6 | 2005 | 250 hp / 184 kW | 320 | 3189 | 24 | 10,7 | 6M | 225/40 R18 |

Tabuľka 2 Vznetrové motory VW Golf V.

| Dieselové motorizácie | Rok | Výkon | Krútiaci moment [Nm] | Objem [cm ³] | Vent. | Spotr. [l] | Prev. | Pneu |
|-----------------------|------|-----------------|----------------------|--------------------------|-------|------------|-------|------------|
| Golf 1.9 TDI 105 | 2003 | 105 hp / 77 kW | 250 | 1896 | 8 | 5 | 5M | 195/65 R15 |
| Golf 1.9 TDI 90 | 2004 | 90 hp / 66 kW | 210 | 1896 | 8 | 5 | 5M | 195/65 R15 |
| Golf 2.0 SDI | 2004 | 75 hp / 55 kW | 140 | 1968 | 8 | 5,3 | 5M | 195/65 R15 |
| Golf 2.0 TDI 140 | 2003 | 140 hp / 103 kW | 320 | 1968 | 16 | 5,4 | 6M | 225/45 R17 |
| Golf GT 2.0 TDI 170 | 2006 | 170 hp / 125 kW | 350 | 1968 | 16 | 5,9 | 6M | 225/45 R17 |

Zážihové motory Golf Plus sú uvedené v Tabuľke 3 a vznetrové v Tabuľke 4. [3,4]

Tabuľka 3 Zážihové motory VW Golf Plus

| Benzínové motorizácie | Rok | Výkon | Krútiaci moment [Nm] | Objem [cm ³] | Vent. | Spotr. [l] | Prev. | Pneu |
|-----------------------|------|-----------------|----------------------|--------------------------|-------|------------|-------|------------|
| Golf Plus 1.4 TSI | 2006 | 140 hp / 103 kW | 220 | 1390 | 16 | 7,2 | 6M | 205/55 R16 |
| Golf Plus 1.6 | 2004 | 102 hp / 75 kW | 148 | 1595 | 8 | 7,7 | 5M | 195/65 R15 |
| Golf Plus 1.6 FSI | 2004 | 116 hp / 85 kW | 155 | 1598 | 16 | 7,2 | 6M | 195/65 R15 |

Tabuľka 4 Vznetrové motorizácie VW Golf Plus

| Diesellové motorizácie | Rok | Výkon | Krútiaci moment [Nm] | Objem [cm ³] | Vent. | Spotr. [l] | Prev. | Pneu |
|------------------------|------|-----------------|----------------------|--------------------------|-------|------------|-------|------------|
| Golf Plus 1.9 TDI | 2005 | 105 hp / 77 kW | 250 | 1896 | 8 | 5,4 | 5M | 195/65 R15 |
| Golf Plus 2.0 TDI 140 | 2005 | 140 hp / 103 kW | 320 | 1968 | 16 | 6,2 | 6M | 205/55 R16 |

Tabuľka 5 Zážihové motory VW CrossGolf

| Benzínové motorizácie | Rok | Výkon | Krútiaci moment [Nm] | Objem [cm ³] | Vent. | Spotr. [l] | Prev. | Pneu |
|-----------------------|------|-----------------|----------------------|--------------------------|-------|------------|-------|------------|
| CrossGolf 1.4 TSI 140 | 2007 | 140 hp / 103 kW | 220 | 1390 | 16 | 7,2 | 6M | 225/45 R17 |
| CrossGolf 1.6 | 2007 | 102 hp / 75 kW | 148 | 1595 | 8 | 7,7 | 5M | 225/45 R17 |

Zážihové motory CrossGolf sú uvedené v Tabuľke 5 a vznetrové v Tabuľke 6. [5,6]

Tabuľka 6 Vznetrové motory VW CrossGolf

| Diesellové motorizácie | Rok | Výkon | Krútiaci moment [Nm] | Objem [cm ³] | Vent. | Spotr. [l] | Prev. | Pneu |
|------------------------|------|-----------------|----------------------|--------------------------|-------|------------|-------|------------|
| CrossGolf 1.9 TDI 105 | 2007 | 105 hp / 77 kW | 250 | 1896 | 8 | 5,6 | 5M | 225/45 R17 |
| CrossGolf 2.0 TDI | 2007 | 140 hp / 103 kW | 320 | 1968 | 16 | 6,2 | 6M | 225/45 R17 |

Motory GolfPlus sú uvedené v „predfaceliftovanej“ verzii. Motory spomínaného „faceliftu“ z konca roku 2008 nadväzujúce na generáciu VW Golf VI. budú uvedené v článku pojednávajúcom o VW Golf VI.

Po predstavení motorov spomenieme jednotlivé „vychytávky na Golfom ihrisku“. Prvou z nich je Golf V. GTI.

VW Golf V. GTI

Áno, čítame dobre, GTI (Obr. 8), nie GT. Golf GTI bol taký vlčík v koži barančeka. Na pohľad sériový štandard, motor s objemom 1,4 l, ale vozidlo stálo na 225/45 R17, ktoré svedčia o tom, že bude treba preniesť väčší výkon a dynamika vozidla bude športová. Áno, je tam motor 1.4 TSI s výkonom 125 kW – len o 22 kW menší ako výkon 2,0 l Golfu GTI. Nenápadne dravé auto. O jeho dravosti sa stará systém dvojitého prepĺňania. Nie sú to dve turbodúchadlá, ale jeden kompresor a jedno turbodúchadlo. Kompresor sa stará o plnenie motora v malých otáčkach a vo väčších nastupuje turbodúchadlo, pričom mu v prípade potreby môže pomôcť aj kompresor. Takto je o dynamiku jazdy postarané v celom rozsahu otáčok. Vozidlo je mierne nedotáčavé, ale nízky profil širokých pneumatík na 17" diskoch mu zaručujú dobrú priľnavosť v každom režime športovej jazdy. Nová predná časť s maskou chladiča v tvare písmena „vé“ vo farbe karosérie bola doménou nového Golfu GTI. O to, že ide o GTI, svedčili aj logá na prednej maske, zadnom veku a dvojité koncovka výfuku. Maximálna rýchlosť GTI bola 220 km/h a na rýchlosť 100 km/h auto akcelerovalo za 7,9 sekundy. Bolo to nenápadné „žihadielko“. [10]



Obr. 8
VW Golf V. GTI
v trojverovej verzii

VW Golf V. GTI

Ako už bolo spomenuté, väčší brat GTI-čka mal väčší motor (2,0 l), väčší výkon (147 kW) aj väčšie kolesá 225/40 R18. Taktiež mal lepšiu výbavu a športové anatomické sedadlá. Proste to bol „podarený“ kus auta. Mriežka prednej masky mala výplň v tvare včelieho plástu a okraj v tvare písmena V bol zvýraznený červenou linkou, ako to pri GTI-čkách bolo zvykom (Obr. 9). Výkonný motor bol dôkladne zakrytovaný plastmi. Silný motor a predpoklad dynamickej jazdy vyžadoval aj športovo vyladený podvozok, kde plechové zvránané ramená boli nahradené trojuholníkovými výkivkami. O kontakt s vozovkou sa starali 18" kolesá so širokými nízko profilovými pneumatikami 245/40 R18. Prevodovka bola 6^o manuálna alebo 7^o DSG. Maximálna rýchlosť GTI bola 235 km/h a na rýchlosť 100 km/h auto akcelerovalo za 7,2 sekundy. Keď sme GT nazvali „žihadielko“, tak GTI bolo naozajstné „žihadlo“. [6]

VW Golf V. GTI



Obr. 9
VW Golf V. GTI
a pohľad pod kapotu

VW Golf V. R32 VR6

Samotný názov odstavca naznačuje, že sa Golf s týmto motorom (Obr. 10) bude vymykať zo zóny predošlých dvoch športových áut, ktoré mali v názve písmená GT. Šesťvalec spravil z Golfu okázalého dravca, ktorý to dal na vedomie aj dizajnovými prvkami. Vě-čko prednej masky bolo v štýle hliníka a vodorovné rebrovanie mriežky chladiča tiež. Na maske aj zadnom veku bolo logo R32. Predný nárazník bol mohutný, s výraznými tromi vstupmi vzduchu. Stredný zabezpečoval prívod vzduchu do motorového priestoru a bočné k zosilneným brzdám. Zadnú časť charakterizoval difúzor v strednej časti zadného nárazníka s dvoma koncovkami výfuku v strede. Interiéru dominovali logá R32, ktoré boli aj na športových sedadlách. Auto malo 6 bezpečnostných vankúšov a 10 reproduktorov audio sústavy. Pedále boli v hliníkovom vzhľade. Auto malo pohon štyroch kolies tzv. 4Motion s medzinápravovou spojkou Haldex Traction (Obr. 11). Prenos výkonu 184 kW jednoducho potreboval dobrú trakciu. Prevodovka bola 6^o manuálna, ale alternatívou bola aj 7^o DSG. Maximálna rýchlosť VW V. R32 bola 250 km/h a na rýchlosť 100 km/h auto akcelerovalo za 6,5 sekundy.



Obr. 10
VW Golf V. R32 VR6



Obr. 11
Prierezový obrázok
VW Golf s pohonom
4Motion a samotné
riešenie pohonu

GTI W12-650

A na záver jedna čerešnička (Obr. 12) - 478-kilowattový koncept s dvanástvalcom z Bentley. Volkswagen predstavil GTI W12-650 na festivale GTI vo Wörthersee v Rakúsku v máji 2007. Bol navrhnutý ako koncepčný automobil a je známe, že existuje len jeden kus. Na rozdiel od väčšiny koncepčných áut je mechanicky funkčný do tej miery, že sa s ním dá jazdiť. Nie všetko funguje, ale auto jazdí. Vraví sa, že „pádla“ radenia pod volantom nie sú prepojené s prevodovkou a nefunkčná je tiež klimatizácia a audiosústava. Vozidlo je vybavené 6,0-litrovým bi-turbo motorom W12 z Bentley Continental GT s výkonom 478 kW (650 k) a krútiacim momentom 720 Nm. Maximálna rýchlosť GTI W12-650 bola 325 km/h a na rýchlosť 100 km/h auto akcelerovalo za 3,7 sekundy. Dizajnovo a konštrukčne sa VW W12-650 od štandardného GTI líši v niekoľkých smeroch. Má 19-palcové kolesá v dizajne GTI diskov. Vozidlo je o 70 mm nižšie a o 160 mm širšie, zadné sedadlá boli odstránené, pretože motor je v strede vozidla a poháňa kolesá zadnej nápravy. Strecha je vyrobená z uhlíkových vlákien, predné brzdy sú z Audi RS4 a zadné brzdy a náprava sú z Lamborghini Gallardo. Skladačka koncernových celkov je neprehliadnuteľná.



Obr. 12
VW Golf V. GTI W12-650

K 30. výročiu výroby GTI bola vyrobená špeciálna edícia „GTI Edition 30“. K dispozícii bola v 6 farbách; Tornado Red, Black, Candy White, Reflex Silver (Metallic), Steel Grey (Metallic) a nakoniec Diamond Black (Pearl). Vozidlo dostalo štvorvalcový dvojlitrový motor s výkonom 169 kW, ktorý sa výkonovo priblížil k šesťvalcu 3.2 l V6. Interiér zdobilo logo „Edition 30“. Kožené sedadlá a volant dostali červené prešívanie. Vozidlo bolo postavené na 18" diskoch od BBS. Maximálna rýchlosť bola 245 km/h a na 100 km/h akcelerovalo za 6,8 sekundy. Vyrobenej bolo 2280 vozidiel tejto edície. Ďalšou špecialitou bola limitovaná verzia pre USA a Kanadu „Fahrenheit Edition“. Odvodená bola od VW Golf V. GTI, mala identické technické parametre a dodávala sa výhradne s DSG prevodovkou. Zmeny boli len v dizajne. Dodávala sa vo výraznej oranžovej farbe Magma Orange a taktiež v žltej farbe. Oranžové resp. žlté prvky sa nachádzali aj v interiéri automobilu a prešívani rukoväte ručnej brzdy a manžety voliča prevodovky. Anatomické sedadlá boli vyrobené z kože. Za pripomenutie stojí ešte „Pirelli Edition“. Vozidlo malo motor identický s „Edition 30“ s výkonom 169 kW. Pirelli Edition bola obutá do pneumatík P-Zero 225/40 R18 na zliatinových diskoch titánovej farby. Kožené športové sedadlá mali v strede reliéfny vzor dezénu pneumatiky Pirelli. Sedadlá, volant a radiacu páku zvyrazňovalo žlté prešívanie.

VW Jetta V.

Samozrejme, ani päťková generácia sa neobišla bez odvedenia karosérie typu sedan (Obr. 13). Trojpriestorový sedan odvodený od Golfu V. sa vzdal predchádzajúcich pomenovaní Vento a Bora a vrátil sa k prvotnému menu Jetta. VW Jetta V. (Obr. 13) debutovala na autosalóne v Los Angeles v januári 2005. Sedan Jetta V. sa začal predávať v USA skôr ako v ktorejkoľvek inej krajine, čo odráža dôležitosť sedanu na tomto trhu pre automobilku Volkswagen. Jetta V. je o 170 milimetrov dlhšia, o 30 milimetrov širšia a má o 70 milimetrov dlhší rázvor náprav ako predchádzajúca „Bora“. Celková dĺžka „päťkovej“ Jetty bola 4544 mm, šírka 1751 mm a výška 1460 mm. Rázvor náprav bol totožný s Golfom, a to 2578 mm. Objem batožinového priestoru narástol na 453 litrov. Jednou z hlavných zmien podvozku bola, ako pri Golfu V., viacprvková zadná náprava. Mechanika bola prevzatá z Golfu a motory boli veľmi podobné s hatchbackom. Bol to taký sebavedomý malý „Passat“.



Obr. 13
Volkswagen Jetta V.

Záver

Volkswagen Golf V. jasne ukázal, že to Golf na „golfovom ihrisku ciest“ s prehľadom zvláda. „Päťka“ prekročila v roku 2007 hranicu 25 miliónov vyrobených vozidiel nesúcich názov Golf od začiatku ich výroby v roku 1974. Golf V. len potvrdil pozíciu lídra v nižšej strednej triede. Stal sa obľúbencom mladších aj starších vodičov a znova posunul hranice techniky, výbavy aj bezpečnosti. Tak ako Golf kraloval v Európe, Jetta si získala srdcia motoristov za oceánom v Severnej aj Južnej Amerike, ale aj v Číne a Južnej Afrike. A pokiaľ „päťka“ bodovala v rebríčkoch predajnosti, v počítačoch vývojových pracovníkov vo Wolfsburgu sa začala rodiť šiesta generácia Golfu: „The Show Must Go On“.

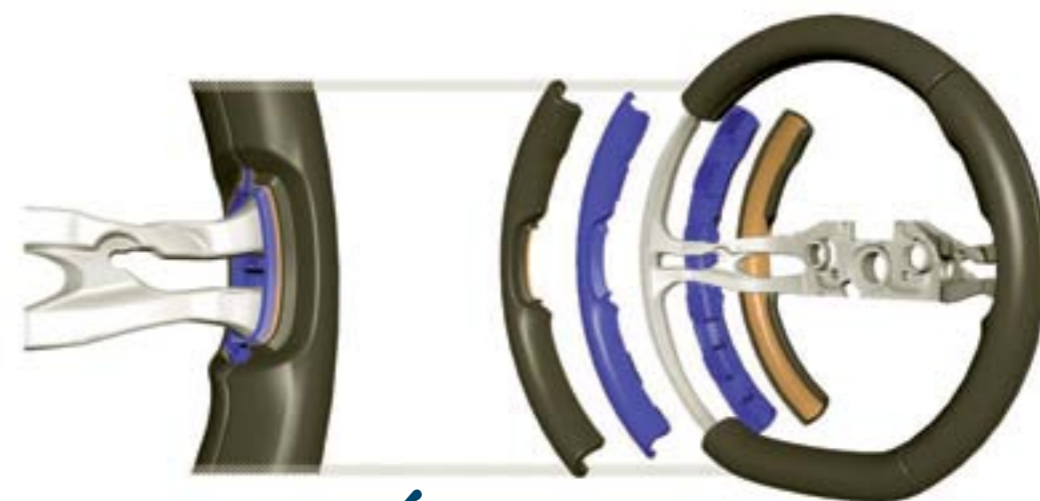
Článok bol vypracovaný s podporou projektu VEGA 1/0238/23

Literatúra:

- [1] ultimateSPECS, VW Golf 5 models, < <https://www.ultimatespecs.com/car-specs/Volkswagen/M324/Golf-5> >
- [2] ultimateSPECS, VW Golf Plus, < <https://www.ultimatespecs.com/car-specs/Volkswagen/M332/Golf-Plus> >
- [3] ultimateSPECS, VW CrossGolf, < <https://www.ultimatespecs.com/car-specs/Volkswagen/M501/CrossGolf> >
- [4] Volkswagen Golf V., < https://en.wikipedia.org/wiki/Volkswagen_Golf_Mk5 >
- [5] Volkswagen Golf Plus, < https://en.wikipedia.org/wiki/Volkswagen_Golf_Plus >
- [6] VW Golf GTi Edition 30 (2006) review, < <https://www.carmagazine.co.uk/car-reviews/volkswagen/vw-golf-gti-edition-30-2006-review/> >
- [7] VW Newsroom, Golf 5th Generation (2003 - 2008), < <https://www.volkswagennewsroom.com/en/images/albums/golf-5th-generation-2003-2008-2181> >
- [8] autoevolution, < https://s1.cdn.autoevolution.com/images/gallery/VOLKSWAGENCrossGolf-3527_3.jpg >
- [9] everything euro, What does TSI stand for on my Volkswagen?, < <https://everythingeuro.com/faq/what-is-vw-tsi/> >
- [10] ultimatecarpage.com, Volkswagen Golf V. GT, < <https://www.ultimatecarpage.com/car/2559/Volkswagen-Golf-V-GT.html> >

CLICK-RIM

Čínska spoločnosť Yanfeng predstavila v januári na veľtrhu CES v Las Vegas nový koncept modulárneho volantu, ktorý skraca výrobný čas a znižuje emisie CO₂.



MODULÁRNY VOLANT



Yanfeng nastavuje nové štandardy v dizajne a výrobe s modulárnym konceptom volantu ClickRim, ktorý debutoval na veľtrhu CES 2024. Či už ide o látku, kožu, umelú kožu alebo o akékoľvek iné obalené alebo lisované materiály – tieto povrchové materiály volantu možno vďaka vymeniteľným segmentom individuálne prispôbiť špecifickým požiadavkám. Takýto volant je však viac ako len dizajnový prvok, pretože všetky použité komponenty sú tiež recyklovateľné.

Výroba volantu je mimoriadne náročná na čas a prácu. Výroba jedného volantu trvá v priemere približne 60 minút. Proces obalovania predstavuje väčšinu tohto výrobného času, pretože tradičné volanty sa obalujú pomocou zložitého manuálneho procesu. Ide o nanosenie penového náteru na kovovú kosť volantu, následné nalepenie vyhrievacej rohože a nakoniec navinutie povrchového materiálu. Každý jeden krok, bez ohľadu na to, aký je malý, vyžaduje presné manuálne spracovanie.

Koncepcia modulárneho volantu ClickRim spoločnosti Yanfeng zahŕňa vývoj jednotlivých segmentov alebo pološkrupín, ktoré sú pripojené na veniec volantu a navzájom spojené.

Modulárny koncept volantu ClickRim zahŕňa vývoj jednotlivých segmentov alebo pološkrupín, ktoré sa pricvaknú na veniec volantu a navzájom sa spájajú. Všetko je možné – či už sú to dve, tri alebo štyri škrupiny, striedavo drevo a koža, látka alebo prírodné vlákna. Vrchol: všetky funkcie osvetlenia a detekcie vypnutia, ako aj vykurovací rohož, sú vopred zmontované a integrované priamo do škrupín.

Yanfeng to umožnil prostredníctvom nového výrobného procesu, ktorý kombinuje dva výrobné kroky. Spoločnosť vyvinula proces, pri ktorom sú škrupiny plne automaticky obalené dištančnými látkami a kožou. Vstrekovaná časť je už obalená dištančnou tkaninou a osadená vykurovacou rohožou. Logo automobilky alebo značka modelu vozidla môžu byť tiež integrované priamo do škrupiny počas procesu

obalovania. Ozdobné alebo spojovacie švy na kryte volantu už nie sú potrebné – v prípade potreby ich však možno doplniť. Celková zložitost sortimentu volantu je tiež výrazne zmenšená.

„Náš nový automatizovaný proces obalovania umožňuje ušetriť približne dve tretiny konvenčného výrobného času každého volantu pri zachovaní efektívnych nákladov,“ povedal Patrick Nebout, technologický riaditeľ spoločnosti Yanfeng Technology. Inovačný tím spoločnosti pracoval na rôznych úrovniach v Nemecku, Severnej Amerike a Číne na vývoji konceptu tohto nového modulárneho volantu.

Vďaka modulárnej konštrukcii nového volantu možno jednotlivé komponenty jednoducho rozobrať a vrátiť do kolobehu materiálu. Kovová armatúra, dištančné tkaniny ako aj použité povrchové materiály sa dajú recyklovať. Použitie dištančných tkanín namiesto bežnej peny v procese obalovania volantov umožní spoločnosti Yanfeng zmenšiť emisie CO₂ o 1 kg na volant.

Nový volant prešiel všetkými štandardnými testami prototypov, vrátane testov nárazu hlavy a tela. ClickRim je zameraný na prémiový a stredný segment automobilov. Do sériovej výroby automobilov by sa volanty ClickRim mali dostať v roku 2025.

Yanfeng je popredný svetový dodávateľ pre automobilový priemysel, ktorý sa zameriava na interiéry, exteriéry, sedadlá, elektroniku kokpitu a pasívnu bezpečnosť. Yanfeng má viac ako 240 pobočiek a približne 57 000 zamestnancov po celom svete. Technický tím 4200 expertov sa nachádza v 12 R & D centrách a ďalších regionálnych kanceláriách s plnými schopnosťami vrátane inžinieringu a vývoja softvéru, dizajnu a užívateľských skúseností a testovania. Yanfeng, ktorý sa zameriava na inteligentnú kabínu a ľahkú technológiu, pomáha výrobcovi automobilov skúmať budúce koncepcie mobility a poskytovať špičkové riešenia kabíny.

PROTOTYP aerodynamického auta FRM

Československo patrilo v medzivojnovom období k významným výrobcam automobilov. Nešlo len o tradičné automobilky akými boli Praga, Škoda či Tatra. Našlo sa i niekoľko pokusov s pozoruhodnými konštrukčnými riešeniami, ktoré predpokladali, akým smerom sa bude uberať vývoj automobilov. Niektoré z nich natoľko prebehli svoju dobu, že už v čase experimentu narazili na všeobecné nepochopenie a zanikli po prvých pokusoch. Originálne riešenia vznikali medzi amatérmi i profesionálmi, avšak uplatnenie v praxi našlo len niekoľko z nich. Príčiny boli rôzne, mnohým urobila koniec druhá svetová vojna. Jedným z nich bol prototyp aerodynamického auta FRM.



Predná časť nesie znaky Jarayovej aerodynamickej karosérie, tvar zadnej časti karosérie je veľmi podobný tvaru Tatry

Za skratkou FRM sa skrýva názov Fischer-Reimann-Motory. Vedúcim konštrukčného tímu bol Ing. Štěpán Fischer, ktorý nadobudol prvé skúsenosti s aerodynamikou štúdiom v zahraničí a potom v zbrojovke Ing. Janečku. Tu mal možnosť podieľať sa na konštrukcii niektorých typov športových automobilov Jawa, ktoré boli karosované podľa princípov aerodynamiky Ing. Jaraya. Úspech na rôznych súťažiach týchto aerodynamických vozidiel bol silnou inšpiráciou pre Ing. Fischera skonštruovať celý automobil bez obmedzení, s ktorými sa pri zabehnutom výrobcovi stretával. Každý takýto experiment okrem iného vyžaduje finančnú injekciu. Tú Fischer našiel vo vtedajšej práskej finančnej spoločnosti Selig I.G.

Od vzniku tohto aerodynamického vozidla ubehlo už takmer 90 rokov. V dostupnej československej literatúre sme sa s ním mohli stretnúť v časopise Automobil a v novej knihe o Českých aerodynamických automobiloch, ktorá vyšla vo vydavateľstve CPress. Išlo o štvor- až päťmiestnu dvojdvierovú karosériu aerodynamických tvarov. Auto malo drevenú konštrukciu potiahnutú hliníkovým plechom. Tvarom zodpovedalo prísny kritériám aerodynamiky a za zmienku stojí informácia, akou metódou vtedy merali odpor vzduchu.

Na rýchloмери boli žiarovky a pri skúške na dojazd sa ich rozsvecovanie resp. zhasínanie snímalo filmovou kamerou súčasne s meraním času. Jednoduchým spôsobom sa merala i hladina hluku. Porovnával sa tikot hodiniek z rôznych vzdialeností, čo samozrejme boli hodnoty len pomerové a subjektívne.



Pohľad na zadnú časť vozidla bez kapoty a zadného čela, nádrž bola zavesená na deliacej stene



Pri pohľade z vrchu vidieť dokonalú aerodynamickú karosériu v tvare kvapky



Vozidlo malo vzadu tzv. aerodynamickú plutvu

Z dobových fotografií predpokladáme, že objem batožinového priestoru, ktorý sa nachádzal za zadnými sedadlami, bol pomerne veľký. Za ním sa nachádzal motor, ktorý poháňal zadnú nápravu. Na tú dobu išlo o neobvyklé uloženie motora naprieč. Zaujímavý bol i samotný motor, ktorý mal zdvihový objem 1900 cm³ - na celkovú hmotnosť vozidla dosť veľký. Motor mal postranné ventily (rozvod SV) a mal relatívne malý merný výkon (16 kW/l). Pri konštrukcii takéhoto motora sa v prvom rade počítalo s veľkou životnosťou. Už vtedy sa myslelo na dlhé jazdy dialnicami, ktoré sa začali v tom období v Európe budovať. Inžinieri pri konštrukcii motora mysleli na jeho jednoduchú a praktickú údržbu. Všetky časti na motore umiestnili tak, aby boli jednoducho prístupné. Taktiež prevodovka bola riešená netradične. Trojstupňová prevodovka s prevodom do rýchla, a samozrejme so spätným chodom, navyše so špeciálnou dvojsmernou a blokovacou voľnobežnou spojkou, ktorá nielen že umožňovala hladké preradenie, ale súčasne plnila aj funkciu voľnobežky pri jazde z kopca. Chladič s lamelami, ktoré regu-

loval termostat, bol umiestnený vpredu. Náporové chladenie bolo účinnejšie a vzduch na vykurovanie interiéru sa privádzal priamo z chladiča. Ocelový rám z lisovaných profilov dopĺňali priečne výstuhy. Úlohou takejto konštrukcie bola väčšia tuhosť podvozka proti skrúteniu. Obe nápravy boli delené a odpružené vinutými pružinami, uloženými vodorovne nad osou každej nápravy, ktoré boli uložené v špeciálnych puzdrách. Úlohou konštrukčného riešenia bolo zabrániť nakláňaniu vozidla v zákrutách. Vozidlo malo kvapalinové brzdy na všetkých kolesách, v tom čase najmodernejšej konštrukcie. Prototyp FRM mal dĺžku 4600 mm, šírku 1450 mm, výšku 1490 a rázvor náprav 2900 mm. Hmotnosť vozidla bola 860 kg. Pri obsadení štyrmi osobami a batožinou sa hmotnosť pohybovala okolo 1200 kg.

Prípravné práce začali začiatkom roku 1935 a prvý motor bežal už v apríli toho istého roku. A prototyp začali skúšať na jeseň toho istého roku. V januári 1936 sa Ing. Fischer s vozidlom FRM vydal do Lucernu vo Švajčiarsku, kde sídlil Paul Jaray,

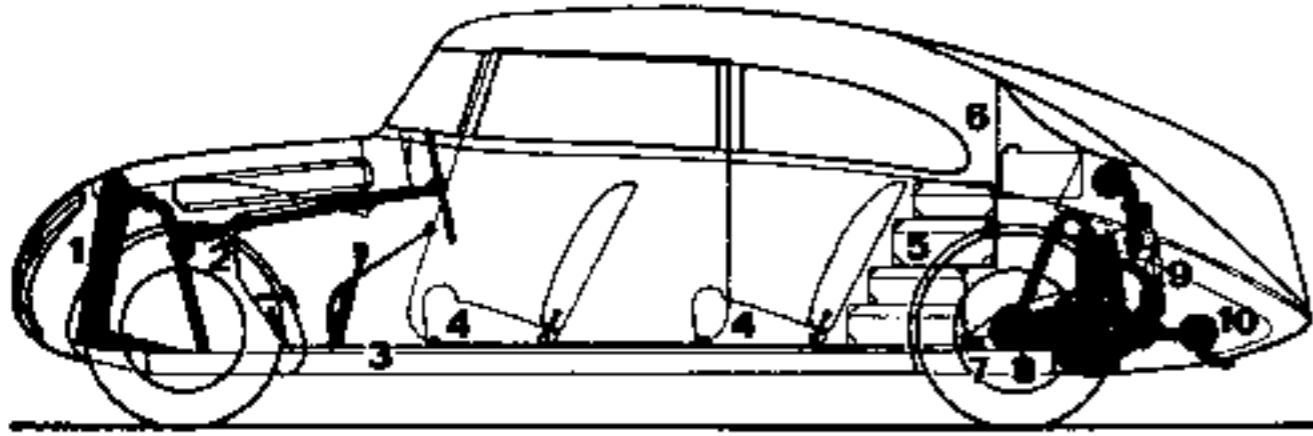


Hotový prototyp auta FRM zo 17. decembra 1935



Pohľad na prednú nápravu s naprieč vodorovne uloženými vinutými pružinami

AERO 30



Kresba schematicky znázorňuje rozmiestnenie agregátov v karosérii:

1 - chladič, 2 - predná deliaca priečka vnútorného priestoru karosérie, 3 - rám, 4 - posuvné a sklopné sedadlá, 5 - batožinový priestor, 6 - zadná priečka s oknom, 7 - gumové lôžko závesu, 8 - rozvodovka s diferenciálom, 9 - motor, 10 - tlmič výfuku

špecialista na aerodynamiku. Ten si auto v priebehu roku 1936 niekoľkokrát vyskúšal a v auguste roku 1936 napísal veľmi lichotivý posudok. Vozidlo dosiahlo maximálnu rýchlosť 149 km/h, v bežnej prevádzke malo priemernú spotrebu 9,3 l zmesi liehu a benzínu a na diaľnici bez problémov udržiavalo tempo 120 km/h. Výsledky jazdných skúšok splnili všetky očakávania a finančná skupina dala súhlas na začatie výroby. Sériová výroba sa mala rozbehnúť v rokoch 1937 a 1938 v halách zrušenej textilnej továrne v Chrudime. Avšak vojnová hrozba, ktorá sa vystupňovala už v priebehu roku 1938, dala stopku tomuto projektu.

Ing. Fischer sa kvôli svojmu židovskému pôvodu rozhodol aj s automobilom FRM hľadať útočisko vo Veľkej Británii. Pri nalodovaní v Antverpách však auto záhadne zmizlo a tak Ing. Fischer bol nútený odplávať do bezpečia sám. Kde a ako prúdnicový solitér z pražských Střešovic skončil, nie je (zatiaľ) známe.

85 rokov jazdíme vpravo, pravostrannú jazdu Hitler len urýchlil

Prechod z ľavej strany na pravú prišiel k nám rozbitím Československa. Príchod Nemcov nebol ale hlavným dôvodom. Tí ho len urýchlili. K zavedeniu jazdy vpravo sa zaviazali všetky signatárske štáty vrátane Československa v dodatku k Parížskej dohody už v roku 1926. V roku 1931 Československo prisľúbilo, že zmenu urobí do piatich rokov. Avšak až Opatrením Stáleho výboru zhromaždenia č. 275/1938 Zb. zo dňa 10. novembra 1938 rozhodlo o tejto zmene s účinnosťou od 1. mája 1939.

V Berlíne bolo 15. marca 1939 vydané nariadenie, podľa ktorého na územiach postavených pod ochranu nemeckého vojska platili predpisy pravostrannej jazdy. To znamená jazdiť po pravej strane cesty, vyhýbať sa vpravo a predbiehať po ľavej strane.

Len deň predtým (14. 03. 1939) vyhlásilo Slovensko samostatnosť a štyri dni nato vstúpilo toto nariadenie do platnosti aj na území Slovenska.

Slovensko a ani Bratislava ešte nemala takú hustú dopravu, aby potrebovala nejaké mimoriadne opatrenia. Zatiaľ čo v našom hlavnom meste sa začal výnos uplatňovať okamžite, na vidieku sa ešte nejaký čas tolerovala jazda vpravo i vľavo. Ako píše dobová tlač, v niektorých častiach severného Slovenska si konské povozy jazdia ako chcú a preto sú dopravné nehody a kolízie s automobilmi na dennom poriadku.

Na území Protektorátu Čiech a Moravy výnos začal platiť 17. marca 1939. Na rozdiel od ostatných oblastí Čiech a Moravy, Praha potrebovala čas na prispôbenie mestskej dopravy a tak sa v Prahe začalo jazdiť vpravo až 26. 03. 1939.

Dodajme ešte, že v susednom Maďarsku sa začalo jazdiť po pravej strane s výnimkou Budapešti a okolia až 6. 07. 1941. V hlavnom meste sa prešlo na pravostrannú jazdu až v septembri 1941.



Šikovné riešenie rámu umožnilo umiestniť podlahu vozidla na jeho spodnej hrane. Auto už na pohľad pôsobí sebaisto

„O ženách sa vtípnne hovorí, že najlepšie sú tie, o ktorých sa najmenej hovorí. Pri automobiloch je tomu naopak. Čím väčší záujem niektorý automobil vzbudzuje, tým sa viac o ňom hovorí. Všeobecná obľuba vozidiel Aero 30 je teda dôkazom jeho dobrých vlastností.“

Týmito slovami začína prospekt vozidla, ktoré prišlo na československý automobilový trh v apríli roku 1934 – Aero 30.

Letecká továreň Aero v pražských Vysočanoch vyrábala okrem lietadiel ako doplnkový program i karosérie, a to podľa licencie Weymann. Výroba lietadiel nenaplnila kapacitu továrne, preto sa od roku 1929 pustila i do výroby vlastných automobilov. Išlo o jednoduché ľudové vozidlá, poháňané jednovalcovým a neskôr dvojvalcovým dvojtaktným motorom.

V roku 1934, teda pred 90 rokmi, predstavila továreň na pražskom autosalóne nový typ automobilu Aero 30. S jeho vývojom sa začalo už v roku 1931. Zaujímavá je i málo známa história vývoja tohto vozidla. Po odchode Ing. Břetislava Novotného, konštruktéra malých aeroviek (500, 662), nastúpil na jeho miesto Ing. Josef Bašek. Práve jemu je pripisovaná konštrukcia predného pohonu typu Aero 30. Neskôr sa však objavili sku-

točnosti, ktoré hovoria o niečom inom. Prvý prototyp totiž nevznikol v továrni Aero, ale v bývalom pražskom cukrovare vo Vysočanoch. Tam údajne prototyp skonštruoval istý pán Kolínský spolu s pánom Vilímkom, švagrom Ing. Baška. Podľa iných informácií mal hotový len ideový návrh nového vozidla a ten priniesol Ing. Baškovi. Pán František Kolínský sa potom podieľal na konštrukcii prototypu. Skutočnosťou ale ostáva, že spoločne predviedli pánovi továrnikovi Dr. Kabešovi prototyp nového vozidla a ten rozhodol o jeho sériovej výrobe. Ing. Bašek si nechal po dohode patentovať riešenie predného pohonu a ďalší dvaja páni získali slušnú odmenu. Príprava a nábeh výroby trval osem mesiacov a na dokumentácii pracovalo len šesť technikov. Súbežne s prípravou prebiehali skúšobné jazdy.

Pravdepodobne karosársky najpôsobivejší je roadster. Línia dlhej kapoty prechádza cez hlboko vykrojené dvere bez okien a rámov do splyvajúcej zadnej časti

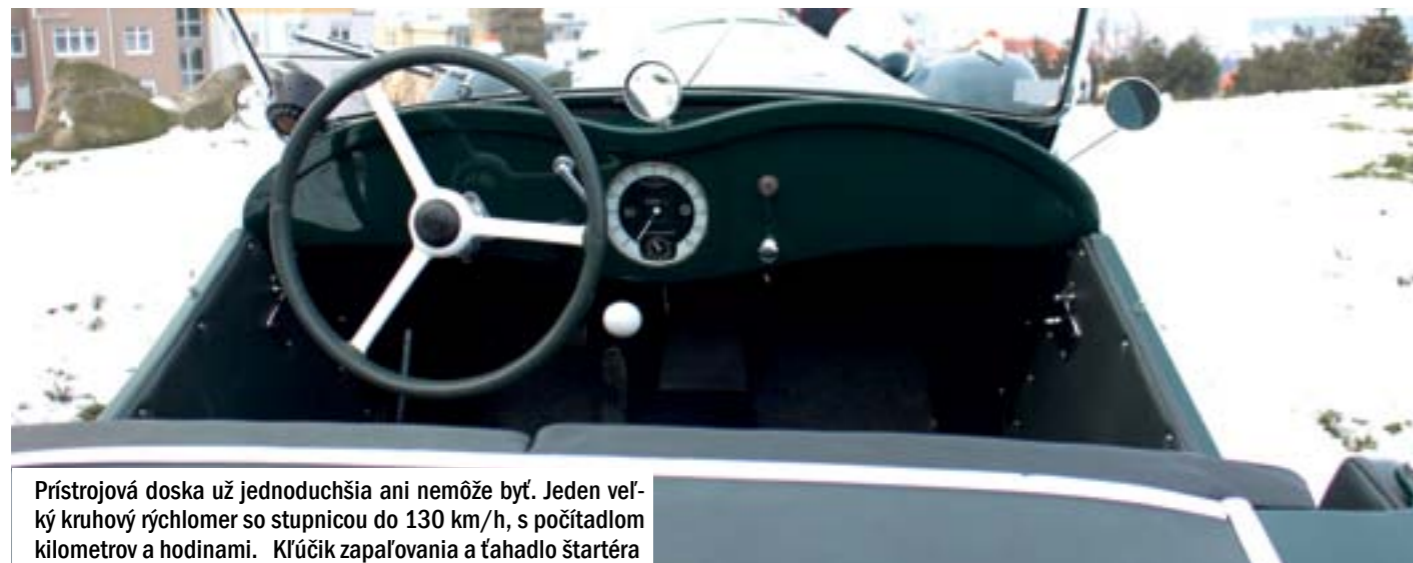


90 ROKOV OD OUVERTÚRY

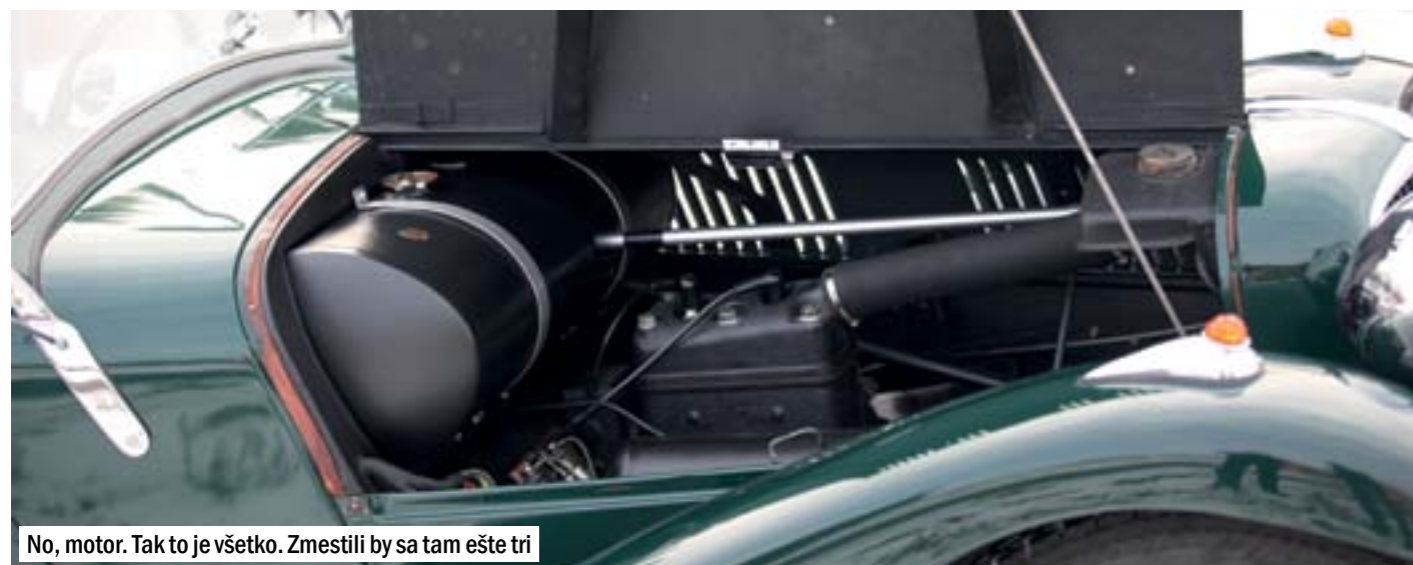
Nový automobil Aero 30 sa predstavil na XXIV. pražskom autosalóne v apríli 1934. Predstavil sa s karosériami roadster a dvojverová limuzína. Nová aerovka sa podstatne líšila od svojich predchodcov. Mala priestrannejší interiér, auto bolo stabilnejšie a rýchlejšie. Pekný bol najmä tvar karosérie, ktorý kopíroval vtedajší trend nízkych a dlhých športových vozidiel, preto sa mu hovorilo aj Český Jaguar. O finálnu podobu karosérie sa zaslúžil talentovaný konštruktér Josef Voříšek. A práve kvôli tvaru je dodnes medzi zberateľmi mimoriadne obľúbená práve karoséria roadster.

to podobe sa vyrábala až do roku 1947, kedy došlo k skončeniu výroby osobných automobilov vo Vysočanoch.

Ako už bolo vyššie spomenuté, vozidlo má dobré jazdné vlastnosti. Je ale potrebné počítať s tým, že vozidlo, ktoré má bubnové mechanické brzdy s priemerom 260 mm, má menší brzdný účinok a pri jazde je potrebné na to myslieť. Po rovine si to šinie bez problémov aj 100 km/h, no so stúpaním má trochu problémy. Motor je jednoducho slabý. Pod prednou dlhou kapotou sa nachádza skromný radový dvojtaktný dvojcylindrový agregát objemu 998,7 cm³. Blok motora a kľuková skriňa sú odliate zo sivej liatiny a tvoria jeden celok. Kľukový hriadeľ je zo štyroch častí



Prístrojová doska už jednoduchšia ani nemôže byť. Jeden veľký kruhový rýchlomer so stupnicou do 130 km/h, s počítadlom kilometrov a hodinami. Kľúčik zapalovania a ťahadlo štartéra



No, motor. Tak to je všetko. Zmestili by sa tam ešte tri

Hneď na výstavnej premiére zaujal mnohých návštevníkov a továreň dostávala na nové vozidlo desiatky objednávok. Roadster sa v čase výroby dal kúpiť za 23 500 Kčs a dvojverová limuzína stála 25 800 Kčs. Do konca roku 1934 sa predalo 600 kusov a v nasledujúcom roku s malými úpravami 937 automobilov Aero 30. V roku 1936 sa na vozidlo opäť urobilo niekoľko úprav a v ponuke sa objavil štvorsedadlový kabriolet. V tom roku vyrobili 1131 kusov vozidiel Aero 30.

Posledný „facelift“ dostal typ Aero 30 v roku 1939. Kapota má trendovú zaoblenú masku s vodorovnými rebrovaním. V takej-

a je uložený na guľôčkových ložiskách. Chladenie je kvapalinové, termosifónové, bez obehového čerpadla. Elektrická výzbroj je 6 V. O zmes paliva sa stará horizontálny samospádový karburátor Amal alebo Solex. Palivom je benzín zmiešaný s olejom v pomere 40:1. Palivová nádrž objemu 47 l sa nachádza na priečnej stene motorového priestoru.

Podvozok tvorí oceľový plošinový rám z rúrok obdĺžnikového profilu. Na rám je zospodu privarená podlaha z oceľového plechu. Celý rám visí pod osou kolies, preto nízko položené ťažisko zabezpečuje vozidlu dostatočnú stabilitu.



Pre aerovku typické smerovky na predných blatníkoch – na autách pribudli neskôr v súvislosti so zmenou predpisov

Predná náprava je kyvadlová, odpružená priečnou listovou pružinou. Riadenie je hrebeňové. Zadnú nápravu tvoria kyvné polnápravy odpružené dvojicou priečných listových pružín. Kolesá boli spočiatku plné, neskôr lisované s otvormi. Pneumatiky používajú rozmeru 5,25×16 palcov.

Pohonná jednotka automobilu sa nachádza pozdĺžne za prednou nápravou. Pred motorom sa nachádza rozvodovka s diferenciálom a dvojkľbovým hnacím hriadeľom. Na ne nadväzuje trojstupňová nesynchronizovaná prevodovka. Celý tento agregát tvorí kompaktný modul, ktorý sa dá naraz vybrať. Nevýhodou konštrukcie je nevhodne umiestnené ťažisko. Z toho dôvodu pri horších adhézných podmienkach môžu predné kolesá prešmykovať. Výrobca sa to snažil eliminovať pneumatikami s príľnavším dezénom.

Výroba aeroviek prebiehala spôsobom, ktorý pripomína dnešné výrobné metódy. V továrni bola samotná výroba karosérie a finálna montáž. Ďalšie komponenty ako nápravy, prevody, motory, elektrické zariadenia a ďalšie príslušenstvo dodávali špecializované podniky. Vyvíjať a vyrábať všetko pod jednou strechou by bolo ekonomicky mimoriadne náročné. Zaujímavosťou bolo, že od 1. januára 1935 zaviedol výrobca aeroviek vo svojich značkových servisoch pevné ceny za opravy, výmeny motorov či karburátorov. Bola to určite i istá kompenzácia za poruchovosť a menšiu životnosť dvojtaktných motorov.

PROPAGAČNÉ JAZDY = OBCHODNÝ ÚSPECH

Vozidlo Aero 30 si bolo možné objednať ako otvorený dvoj, alebo štvorsedadlový kabriolet, alebo ako uzatvorenú dvojverovú limuzínu. Okrem kabrioletov a uzatvorených limuzín mala

pre živnostníkov a remeselníkov automobilka v ponuke i dvojverovú dodávku. Konštrukcia takýchto vozidiel mala drevenú konštrukciu potiahnutú plechom. Ako bolo vtedy zvykom, výrobca mohol dodať len samostatné šasi, na ktoré si potom zákazník nechal urobiť karosériu podľa vlastného vkusu a finančných možností. Pravdepodobne najužšia spolupráca v oblasti zákazkových karosérií na podvozkoch Aero 30 bola s karosárňou Sodomka vo Vysokom Mýte. Tu sa karosérie vyrábali v malých sériách resp. ako „kusovky“ na priamu objednávku klienta. Karosérie vynikali dobrým dielenským spracovaním, predovšetkým pri kabrioletoch. Ich pomerne zložitá a na čalunnícku prácu náročná skladacia strecha boli u Sodomku prepracované na vysokej konštrukčnej a remeselnej úrovni.

S výnimkou na zákazku stavaných luxusných kabrioletov a kupé z karosárne Sodomka, išlo prevažne o autá nižšej kategórie s akceptovateľnou cenou. A práve obchodnými úspechmi, ktoré boli podmienené i účinnou reklamou, cenovou hladinou ovplyvňovala iných českých výrobcov automobilov.

Reklamnú kampaň dopĺňali rôzne diaľkové jazdy, súťaže elegancie i automobilové preteky. Aero 30 sa zúčastnilo v roku 1934 súťaže 1000 mil československých. V roku 1935 absolvoval František Alexander Elstner, učiteľ, cestovateľ a propagátor skautingu a motorizmu s autom Aero 30 cestu do Škótska k jazzeru Loch-Ness.

Ďalším propagátorom značky Aero bol Bohumil Turek. V roku 1935 absolvoval s redaktorom Königom 10 000 km po Sovietskom zväze.



▲ Počas vojny bola zastavená výroba osobných vozidiel. Ak dnes nájdete nejaké s rokmi výroby 1941 až 1944, potom s najväčšou pravdepodobnosťou vznikli ako úžitkové vozidlá

Najdrahšia „tridsiatka“ vo vyhotovení kabriolet mala vo dverách spúšťacie okná a skladaciu textilnú strechu podšitú tepelnou izoláciou

ÓDA NA EŠTE VIAC RADOSTÍ – NA MINI KOLESÁCH...



Keď starobylí Gréci dostali (občas) pocit radosti zo života, začali spolu nablas hulákať chválospev – na seba! (Nielen Sparta a Atény...). Nech protivník už pred krutou bitkou stráca nervy! Udivuje, že slovo óda sa však u nás objavilo až v 19. storočí – spolu s automobilom? Oboje potom zaplavilo naše životné prostredie aj jedovatými látkami... žiaľ. Existuje východisko? Áno: ponoriac sa do nášho archívu modelov autíčok bez funkčných výfukov – hľa, čo sme aj tam objavili na prelome rokov 1923/24...



▲ Moskvíč 408

▲ Trabant 601 Universal - ale aj s príbytkom!



▲ Trabant Kübelwage/Kýbel'

▲ Dvojica vozidiel Mercedes-Benz ako Polícia Hamburg a vozidlo dobrovoľných hasičov zo SchÖndorfu.

Kto dnes uverí, že spoločnosť HERPA (D), výrobca veľmi populárnych malých modelov automobilov (séria CARS) hlavne v M 1:87/H0, a aj lietadiel (séria WINGS) v ešte vo väčšom počte mierok – až po M 1:1000, osláví v roku 2024 už svoje 75. narodeniny? Ale, je to tak! Jej produkty možno celosvetovo označiť za svetovú špičku – v ich modelovosti, sortimente, i špičkovej kvalite. Perlička: keď som v 60. rokoch minulého storočia uvidel v známom západonemeckom časopise MIBA (Die Miniaturbahn - Miniatúrna železnica) prvý raz jej prvé štyri modely osobných automobilov v M 1:87, takmer som od nadšenia omdlel: vyzerali na fotozáberoch tak dokonale, ako ich ozajstné predlohy! Hoci potom, čo som ich prvý raz držal aj vo vlastných rukách, musel som trochu brzdiť: ten, kto vo fotoateliéri retušoval ich fotografie, pracoval na nich viac, ako výrobcovia samotných modelov vo franskom Diethofene, sídle spoločnosti HERPA v Bavorsku... Ale čas nezastaví: v rýchlych behu času ho tamojší vývojári neštrácali, len aby ich „malé autička“ z plastov boli rok čo rok dokonalejšie. Čo platí dodnes! Hoci taký POCHER od jazera Como v Taliansku, zašiel svojimi stavebnicami automobilových modelov-veteránov z plastu a stoviek kovových dielcov a súčiastok v M 1:87



▲ Dva nové modely v M 1:87/H0: Mercedes-Benz EQ EQC a Mercedes-Benz Triedy S



□▲ Mercedes-Benz Sprinter '13, s prívesným vozíkom „Polícia Bavorsko“



▲ Wartburg 353 '85 taxík Lipsko

ďalej (funkčné kovové matice, ktoré držali všetko pohromade, mali priemer iba 2 mm!). Aj ich hotové modely som vidával na najväčšom hračkársko-modelárskom veľtrhu sveta, SPIELWAREN-MESSE v Norimbergu len niekoľko rokov, hoci išlo po zmontovaní stavebníc POCHER de facto o malé presné kópie ich neodolateľných predlôh! Prečo sa stavebnice POCHER na trhu neujali? Kvôli svojej priveľkej cene a náročnosti ich montáže. Ved' aj už poskladané, hotové modely, skladal pre Spielwarenmesse kto-si šikovný kdesi v Rakúsku - vraj aj polovicu roka... jediný kus! A keďže aj hračky pre dospelých musia na seba a podnik zarábať, bolo jasné, že menej je viac, a to najmä odvtedy, čo aj najšikovnejší

výrobcovia foriem na autička „prišli už až po posledný detail“, a na i v plastových modeloch modelových autíčok pre zberateľov, všetko završila ich dnešná perfektná farebná potlač modelov (a dokonálny tuning z dodatočných dielcov HERPA)... čo zvládla HERPA na výbornú nie náhodou: ved' už jej zakladateľ, pán Wilhelm Hergenröther, známy jeho viac ako 100 patentmi, hoci nevyužíval všetky, sa výrobou rôznych drobných dielcov pre iné podniky nielen slušne dokázal uživiť, ale aj založiť železnično-mododelársku spoločnosť, ktorú už roky pozná celý svet, hoci jej zakladateľ je už dávnejšie v nebi... A, postrehli ste, že značka HERPA bola vlastne poskladaná z prvých troch pímen jeho priezviska a slova patenty? Založená v roku 1949 (vznik BRD/NSR, ergo, DDR/NDR po rozdelení Nemecka) - v Norimbergu pod názvom Hergenrother und Patente. Spomínam si, že kedysi ročne spotrebovala len na posyp drobných kovových kostričiek zmontovaných z veľmi jemného oceľového drôtu do tvaru ihlana, a následne jeho ručného posypu v M 1:87/H0. až 60 ton nazeleno zafarbených drevených pilín, čo by vraj bez jemných ženských rúk urobiť nešlo... Ale, zoradme si chronologicky (už aj po jedličkách) to, čo robí z dnešnej HERPY tak populárneho výrobcu modelov viac druhov v rôznych mierkach! Z kvalitných plastov, modely áut i tetaidiel odlietavých pod tlakom pod ochrannými značkami „Cars & Trucks“ (plastové modely áut a nákladných áut v M 1:87, M 1:120, M 1:160, mode-

▲ Ťahač Scania CS 20 HD „Ingo Dinges“





▲ Scania CR 20 Hochdach Empl Bison vyprostovacie vozidlo na ťažký odťah „DE MARTINI“ – čo na toto povieť?



▲ Scania CR 20 s návesom „Repinski / Le Mans“ (Poľsko/Koscierzyna)



▲ Scania CS 20 s plachtovým návesom „Fertrans Haas“



▲ Iveco S-Way s chladiacim návesom „Klingbell“

▼ MAN TGX GX s plachtovým návesom „TLP/baumit“ (Rakúsko/Aspang)



ly „Wings“ v základnej mierke m 1:500 (vrátane krásneho modelu vzducholode), kam patria aj M 1:1:400, M 1:200 a M 1:1000. Pre hlbšie vedomosti záujemcov o obe skupiny modelov vydáva aj vlastný časopis DER MASS:STAB (pre záujemcov o modely automobilov a nákladných automobilov), pre záujemcov o letecké modely (boli tu už aj vesmírne modely) WingsWorld. Prvé modely áut boli predstavené na Spielwarenmesse v Norimbergu v roku 1978 v M 1:87/H0 – HERPA tu pokračovala s novinkami každý rok, a to najintenzívnejšie. Každý rok vyrobila aj model lietadla technológiou snap-fit ako stavebnicu bez jeho zlepenia – stačilo ručne dielce len zasunúť navzájom do seba a bol hotový. Tieto modely sa predávajú dodnes aj na palubách lietadiel konkrétnej leteckej spoločnosti, ktorá si model objednala – vyrábajú sa v M 1:87. V roku 1980 prišli na rad aj prvé modely nákladných vozidiel, o rok neskôr (1981) aj áut. Majú športové sklápacie kabíny, ktoré odhaľujú presnú reprodukciu motora vo vnútri. Aj priemyselní zákazníci začali využívať modely áut HERPA na vlastnú reklamu – ako reklamný nástroj s potlačou vlastnej spoločnosti. Prvé číslo DER MASS:STAB vyšlo v roku 1982. Sériu HIGH-TECH v M 1:87 v roku 1986, pričom prvým modelom tejto novej série v M 1:87 bolo Ferrari Testarossa pozostávajúce z 22 kusov, otváracia kapota a rad technických prvkov ako 12-valcový motor či kolesá s nezávislým zavesením. Prvé plastové vzorky modelov lietadiel Boeing 747-200 v M 1:500 boli predstavené nemeckej leteckej spoločnosti Lufthansa na inauguračnom ceremoniáli Boeingu 737-300 na letisku v Norimbergu. Lufthansa následne objednala výrobu Lufthansa Model-Edition s replikou Boeingu 737-300. V roku 1992 bola v Norimbergu uvedená na trh séria modelov lietadiel Herpa Wings v mierke 1:500. Tieto modely boli dodávané s podvozkom s odhaľujúcimi sa kolesami, čo je prvé odvetvie, ktoré nebolo duplikované. Tamponová tlač bola použitá na vytvorenie detailných kópií ich originálov. Niekoľko leteckých spoločností zadalo spoločnosti HERPA objednávky na výrobu lietadiel v ich príslušných farbách. V roku 1993 vytvorila HERPA prvý motocykel v M 1:87. V roku 1995 bola podpísaná aj licenčná zmluva s výrobcou lietadiel Boeing. Prvá sada letiskového príslušenstva bola vyrobená v roku 1996. HERPA získala certifikát ISO 9001 od Bavarského obchodného inštitútu a Obchodného inštitútu za dodržiavanie systému manažérstva, ktorý spĺňa najvyššie európske normy kvality. V roku 1997 bol vydaný časopis HERPA Wings WINGSWORLD spolu s prvým modelom lietadla v M 1:200. Herpa Wings Club bol založený v roku 1999 v súvislosti s 50. výročím Herpa. Rok 2001 znamenal začiatok maloobchodnej iniciatívy Herpa eXtra. Koncept kombinovanej online/offline distribúcie získalo päťdesiat prvých predajcov v rôznych európskych krajinách. Prvýkrát bol vyrobený aj vianočný model Herpa Wings. V roku 2004 bol na trh uvedený aj prvý model Herpa Wings 1:1000 a čoskoro potom nasledovali aj ďalšie. DC-3 tiež lietal



DAF XG+ s chladiacim návesom „Templar European“ (Poľsko/Ostrow Wielkopolski)



▲ Scania CS 20 ND s transportérom na zvoz dlhej guľatiny „Martin Wittwer“ (Švajčiarsko/Wattenwil)



▲ Iveco S-Way LNG s chladiacim návesom „Kuchenmeister“



▲ Scania CS 20 HD s trojosim návesom na sypké materiály „Markus Mangel“



▲ Scania CS 20 HD tzv. Švédske kombi „Malmbergs Akeri“ (Švédsko/Visby)



▲ Volvo FH Gl. XL 2020 s prepravnikom kontajnerov „acargo/Hapag Lloyd“



▲ A záverom niečo na prepravu cestujúcich - Setra 315 HDH „Reiser“

vo farbách spoločnosti na rôznych leteckých predstaveniach po celých USA. Dostupný bol už aj v kolekcii Herpa Wings v M 1:200. V roku 2006 bol uvedený aj rad „Scenix“. V roku 2007 HERPA prevzala rakúsku značku Minitanks a produktový rad vojenských vozidiel od rakúskeho výrobcu Roco (ktorý udivoval svojím množstvom a prepracovanosťou detailov už v časech, kedy HERPA v tomto smere tón ešte celkom neudávala... Pridajme ešte zopár prehľadných informácií a zaujímavostí o produktoch HERPA: Herpa Wings sa vyrábajú v mierkach 1:200, 1:400, 1:500, 1:600 a 1:1000. Od svojho založenia v roku 1992 bolo uvedených na trh približne 4000 rôznych verzií 300 leteckých spoločností v 19 rôznych typoch lietadiel. Mnohé letecké spoločnosti ako Cathay Pacific a Singapore Airlines majú na sklade modely Wings ako súčasť svojich bezcolných katalógov. Tieto exkluzívne modely predávajú letecké spoločnosti na palube a nie sú dostupné v bežnej kolekcii. Herpa Cars & Trucks – modely osobných a nákladných áut hlavne v M 1:87/H0 – ale aj v M 1:160/N a M 1:220/Z. Od roku 1978 bolo vyrobených 37 druhov v 200 farbách, z ktorých mnohé využívajú priemyselní zákazníci. Minitanks/Minitanky – od 1. 10. 2007 prevzala Herpa celosvetovú distribúciu modelov vojenskej povahy

od rakúskeho výrobcu Roco (Modelleisenbahn GmbH, Salzburg). Ich veľmi jemné detaily ohromovali už od roku 1960 – vozidlá sú vyrobené v M 1:87/H0 a M 1:160/N. SCENIX – séria uvedená na trh v roku 2006 modelom Scenix Mercedes-Benz Actros „Black Edition“ – ide o modely prezentované v PC vitríne, ktoré svetlom a zvukom zosobňuje modely nákladných áut Scenix obsahuje aj mnoho letiskových doplnkov, takže je možné zostaviť celé diorámy – vďaka doplnkom k nim a na nich – obohatiť ich aj o pridané funkcie ako sú pristávanie svetlá letiskových dráh hlavne v M 1:500, zopár výnimiek je aj v M 1:400. Ibaže to by sme sa už dostali k modelom série HERPA-WINGS (lietadlám) a pre tie tu miesta už niet... Ale niekedy nabadúce už bude – a začneme skvelým modelom vzducholode Zeppelin – z Múzea ZEPPELIN, Friedrichshafen (D) – jediným modelom tohto druhu v M 1:500. A verte, naozaj je na čo sa tešiť, keď prvú známu ovládateľnú vzducholod' zostrojil francúzsky inžinier Henri Giffard už v roku 1852 (pohybovala sa rýchlosťou 23,3 km/h v úplnom bezvetří), kým fešácky model HERPA v M 1:500 Zeppelin NT „175 rokov“ síce nelietal, ale poteší každého, kto ho drží v rukách – a veľmi!

Slovenský Don Quijote s odhodlaním, bez kalkulácie, čo ho to bude stať



V dnešných Potulkách ukončíme naše rozprávanie o obci Plevník-Drienové.

Ako skoro všade na našom krásnom Slovensku aj obec má, samozrejme, svoju kultúrnu pamiatku. Je to Kostol svätého Štefana, uhorského kráľa. Situovaný je v strede obce. Sakrálny objekt vznikol na mieste niekdajšieho malého dreveného kostolíka z roku 1793. Pôvodný kostolík bol zasvätený svätému Jánovi Krstiteľovi a svätému Martinovi. V roku 1824 kostolík spadol. Dočasne tu v roku 1831 bola postavená drevená zvonica a drevený kríž. Neskôr drevenú zvonicu rozbili a veriaci na pôvodnom mieste si postavili v roku 1855 kaplnku podľa projektu staviteľa Lányiho. Vedúcou osobnosťou pri jej výstavbe bol dekan farnosti v Predmieri Ján Ihrinský na podnet obyvateľov obce, ktorí aj vykonávali stavebné práce. Stavbu kaplnky zabezpečoval zeman Štefan Zentál s rodinou.

Po dokončení kaplnky došlo k zmene patrocínia na svätého Štefana kráľa z politických dôvodov. Svetská vrchnosť inklinujúca k Maďarom aspoň takto hľadala akúsi náplň v posväcovaní kostolov a kaplniek po uhorských panovníkoch, po porážke Maďarov v roku 1849, kedy sa odohrala bitka pri Világoši, kde bojovali rakúske vojská po boku s ruskými. Následne bol maďarský odpor potlačený a viedenská vláda upevnila svoju moc centralizáciou monarchie. V súčasnosti sa v kostole osobitne uctieva Panna Mária sedembolestná. Neskorá klasicistická jednolodová stavba so segmentovým uzáverom a vstavanou strešnou vežičkou bola obnovená v roku 1926, kedy bola pristavená predsieň a sakristia. Priestor je zaklenutý pruskými klenbami.

V obci sa narodil Ladislav Landau (1914 – 1965), veterinár, priekopník zootechniky na Slovensku, člen korešpondent Slovenskej akadémie vied (SAV). Najznámejším rodákom obce je bez sporu však Dominik Tatarka, slovenský prozaik, esejista a publicista. Pripomenieme si zopár čriepok z jeho plodného a pohnutého života.

Azda najsilnejším motívom formujúcim svetonázorovú základňu Dominika Tatarku bolo rodinné prostredie. Jeho otec, Jozef Tatarka - Greš, zahynul v roku 1915 na ruskom fronte dva roky po tom, ako sa narodil prvý syn Dominik, jeho posledné, ôsme dieťa. Matka Žofia, rodená Časnochová, sa po manželovej smrti viac nevydala a syna vychovávala spolu so siedmimi sestrami. Detstvo prežité v obklopení žien bez prítomnosti otca či akýchkoľvek priamych spomienok na neho, natoľko poznačilo osobnosť i neskoršie umelecké dielo spisovateľa, ktorému dominuje signifikantný kult ženy-matky. Absencia otca znamenala stratu pevného postavenia vo vtedajšej komunite a panický strach z materiálnej núdze. Preto sa Dominik už ako malý chlapec venoval činnosti, v tom čase nevyhnutným na prežitie roľníckej rodiny (satie, kosenie, starostlivosť o hospodárstvo a dobytok), čím matke v dedinskom, značne patriarchálnom spoločenstvě dokazoval, že sám dokáže otca nahradiť. V Plevníku navštevoval ľudovú školu, meštiacku školu v Bytči, stredoškolské štúdiá začal na cirkevnom gymnáziu v Nitre. Pod rozhodnutie matky o umiestnení syna v seminári sa okrem jej hlbokého náboženského založenia podpísala aj ťažká ekonomická situácia rodiny, pretože štúdiom v škole aj internát boli bezplatné. Pre záujem o dievčatá Dominik štúdiom dokončil

maturitou v roku 1934 na Československom reálnom gymnáziu v Trenčíne, kde cirkevné prostredie vystriedala robotnícka trieda. Stredoškolskí profesori výbornému študentovi vybavili štipendium a tak v ďalšom štúdiu pokračoval na Filozofickej fakulte Karlovej univerzity v Prahe, kde v rokoch 1934 až 1938 študoval odbor slovenčina – francúzština. Počas štúdia navštevoval Inštitút Ernsta Denisa, ktorý v Prahe pôsobil od roku 1920. Neskorší zakladateľ novin Le Monde, Jean Pasquier, po Domini- kom vyhranom konkurze mu významne pomohol k získaniu štipendia na Sorbone, kde v rokoch 1938 až 1939 študoval.

Počas 2. svetovej vojny pracoval ako stredoškolský profesor francúzštiny a slovenčiny na Gymnáziu v Žiline a v Turčianskom Svätom Martine. Počas vojny vstúpil do KSČ a na jej konci sa aktívne zapojil priamo do bojov v SNP. Po skončení vojny pracoval ako štátny úradník, redaktor vo viacerých denníkoch (napríklad aj Pravda), výtvarný redaktor v Tatrane a tiež ako scenárista pre Československý film v Bratislave. Napísal viacero politicky angažovaných diel, v ktorých podporoval politiku KSČ.

Vydaním knihy Démon súhlasu (1956) Tatarka odštartoval nekompromisnú kritiku režimu, ktorá zásadne ovplyvnila jeho ďalší život. V roku 1968 vystúpil proti okupácii Československa sovietskymi vojskami. Na Námestí SNP v Bratislave burcoval emócie a podnecoval diskusie.

Síce v roku 1969 mu bol ešte udelený titul zaslúžilý umelec, no po vylúčení z KSČ v roku 1969, bol v roku 1971 vylúčený zo zoznamu členov Zväzu slovenských spisovateľov. Nasledovalo prenasledovanie a jeho diela boli stiahnuté z knižníc. Sledovaný ŠtB v roku 1970 pracoval v lesnom závode, neskôr si zaraboval ako zberač odpadkov. Netrvalo dlho a skončil na invalidnom dôchodku. Udržoval styky s disidentským hnutím, publikoval v samizdate a ako jeden z mála Slovákov podpísal Chartu 77 už v roku 1977. Démonizovaný, paradoxne umrel pred prevratom v máji 1989. Tatarka patrila ku generácii ľudí, ktorí boli svojim sociálnym citením presvedčení, že komunizmus je civilizácia, ktorá je spojená s pokrokom. Najprv sa pohľadom režimu díval na obdobie vojnového slovenského štátu a písal schematické romány, napríklad Farskú republiku, neskôr budovateľské romány, kde oslavoval kolektívizáciu, ktorá bola neraz spojená s množstvom násillia. Vytriezvenie prišlo v druhej polovici 50. rokov. V Démonovi súhlasu reagoval už aj na vraždy v rámci komunistického režimu.

Literatúre sa začal Tatarka venovať ešte pred 2. svetovou vojnou. Jeho prvotinou boli prózy Cesty a Záchvevy duše, ktoré vyšli v stredoškolskom časopise Svojeť. Prvým knižným dielom sa stalo až dielo V úzkosti hľadania. Jeho neskoršia tvorba je poznačená nadrealizmom, odmietaním schematicizmu a ideovým negativizmom. Okrem próz napísal i cestopis a viacero odborných statí o literatúre. Venoval sa i prekladom z francúzštiny a napísal aj niekoľko filmových scenárov. Pre Tatarku bola príznačná nielen nadčasovosť, aktuálnosť, ale aj veľká miera autobiografických prvkov v tvorbe. Správal sa v zmysle toho, čomu sa aktuálne celou svojou bytosťou odovzdával, keď si uvedomil, že režim nefunguje, povedal jednoducho dosť.

DO PRÁCE, DO MESTA, NA DOVOLENKY A NA LÍZING S ÚROKOM UŽ OD 1,99 %



**INTELENTNÉ TECHNOLOGIE,
BOHATÁ VÝBAVA A TERAZ AJ
MIMORIADNE VÝHODNÉ FINANCOVANIE!**

Najobľúbenejšie Suzuki prichádzajú v aktuálnej špeciálnej ponuke so skvelým lízingom. Tak už viete, či sa rozhodnete pre S-Cross, Vitaru, Swift alebo Ignis?

ZIMNÉ KOLESÁ K MODELOM
SWIFT A IGNIS

Limitovaná ponuka. Platí pri financovaní vozidla prostredníctvom finančného lízingu s akontáciou vo výške 50 % a dobou splatnosti úveru 48 mesiacov. Mesačná splátka vrátane poistenia je vo výške 222,41 € (Ignis)/226,74 € (Swift)/275,07 € (Vitaru)/301,73 € (S-Cross). Z toho mesačná splátka havarijného poistenia je vo výške 33,42 € (Ignis)/34,16 € (Swift)/49,29 € (Vitaru)/54,27 € (S-Cross). Mesačná splátka povinného zmluvného poistenia je vo výške 14,25 € (Ignis, Swift)/15,50 € (Vitaru, S-Cross). Mesačná splátka poistenia finančnej straty (PFS) je vo výške 13,05 € (Ignis, Swift)/15,18 € (Vitaru, S-Cross). V prípade ak je doba splatnosti úveru dlhšia ako 60 mesiacov, splátka sa zníži o výšku mesačnej splátky PFS. Uzatvorenie uvedených druhov poistenia je podmienkou získania spotrebiteľského úveru. Úroková sadzba je 1,99 %, spracovateľský poplatok je 0,00 € a poplatok za prevod vlastníctva pri ukončení lízingu je 10,00 € (RPMN 12,41 % (Ignis, Swift)/14,67 % (Vitaru)/14,55 % (S-Cross)). Celková výška spotrebiteľského úveru je 7455,00 € (Ignis)/7620,00 € (Swift)/8995,00 € (Vitaru)/9995,00 € (S-Cross) a celková čiastka, ktorú musí spotrebiteľ zaplatiť vrátane akontácie, poplatkov a poistiek je 18140,68 € (Ignis)/ 18513,52 € (Swift)/22208,36 € (Vitaru)/ 24488,04 € (S-Cross). Uvedené sumy sú vrátane DPH. Financovanie zabezpečuje ČSOB Leasing, a. s. Táto ponuka je nezáväzná, má informatívny charakter. S programom Easy Way získate zadarmo 3 roky záruky a 7 rokov poistenia na motor, turbo, prevodovku a systém Mild Hybrid/Hybrid. Emisie CO₂ 111-137 g/km, kombinovaná spotreba paliva 4,9 - 6,1 l/100 km. Všetky informácie nájdete na www.suzuki.sk. Ilustračné foto.



Zľava až do

3 500 €*



Objavte neobmedzené možnosti jazdy.

Úplne nová KONA. Žite bez obmedzení.

Väčšia, odvažnejšia, dynamickejšia. Taká je úplne nová KONA. Preferujete benzín? Vyberte si šikovný litrový trojvalec 1,0 T-GDi alebo výkonný štvorvalec 1,6 T-GDi aj s možnosťou pohonu 4 x 4. Hľadáte úspornosť? Je tu efektívna KONA Hybrid, ktorá rekuperuje energiu pri brzdení a vďaka aktívnym vzduchovým klapkám poskytuje lepšiu aerodynamiku a nižšiu spotrebu. Láka vás elektrina? KONA Electric vám poskytne dojazd až 514 km** na jedno nabitie.

Úplne nová KONA ponúka väčší batožinový priestor, priestorňaný interiér a pokročilé technológie, ako je digitálny kľúč Hyundai Digital Key 2 Touch***, ktorý vám umožní pohodlne zamykať a odomykať auto pomocou smartfónu. Športový štýl dodá emóciami nabitá výbava N Line.

Objavte úplne nový model KONA a žite bez obmedzení. Teraz aj s akciovým zvýhodnením až do 3 500 €* na vybrané skladové vozidlá. Viac na www.hyundai.sk.

Hyundai smeruje k dosiahnutiu uhlíkovej neutrality do roku 2045.



5 ROKOV **Záruka**
bez obmedzenia kilometrov

8 ROKOV **Záruka**
na batériu/160 000 km

Údaje o kombinovanej spotrebe a kombinovaných emisiách CO₂ (WLTP): KONA 1,0 T-GDi: 5,7 – 6,5 l/100 km, CO₂: 128 – 147 g/km; KONA 1,6 T-GDi: 6,3 – 7,1 l/100 km, CO₂: 141 – 162 g/km; KONA Hybrid: 4,5 – 4,8 l/100 km, CO₂: 103 – E 108 g/km; KONA Electric: 14,6 – 16,6 kWh/100 km, CO₂: 0. Foto je ilustračné.

* Akcia platí na vybrané skladové vozidlá do 31. 5. 2024 alebo do vypredania zásob. Presné podmienky akcie získate u predajcov Hyundai.

** Maximálny dojazd na elektrinu (podľa WLTP): 514 km (možnosť dojazdu so 65,4 kWh batériou, založené na európskych špecifikáciách, 2WD, R17). Špecifikácie a funkcie vozidla sa môžu líšiť v závislosti od krajiny/regiónu a môžu sa zmeniť.

*** Vybavenie digitálny kľúč vyžaduje kompatibilné mobilné zariadenie, inštaláciu aplikácie Bluelink a aktívne predplatné. Vybavenie digitálny kľúč, aplikácia a špecifikácie majú vyhradené práva na zmeny. Pre viac informácií si pozrite Návod na používanie a Podmienky používania v aplikácii Bluelink.

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

² Záruka 8 rokov alebo 160 000 km sa vzťahuje na elektrické batériové jednotky. Podmienky v jednotlivých štátoch sa môžu líšiť. Presné informácie vám poskytne autorizovaný predajca Hyundai.