MOT'or

Nová technika

DECEMBER 2011 | 0,90 €

Land Rover Discovery 4 3.0 TDV6

Kia Rio 1.2 D-CVVT

Mercedes-Benz C 250 CDI 4Matic

Peugeot 308 GTi

VYSKÚŠALI SME

Kia Rio 1.2 D-CVVT • Hyundai Veloster 1.6 GDI • Mercedes-Benz C 250 CDI 4Matic • Toyota Yaris 1.33 l Dual VVT-i • Land Rover Discovery 4 3.0 TDV6 • Ford Focus 1.6 EcoBoost SCTi • Peugeot 308 GTi• BMW 530d Touring •

EKONOMIKA

Kto stavia predražené diaľnice?

PREDSTAVUJEME

Jeep Grand Cherokee so vznetovým motorom • Jaguar XKR-S Convertible • Chevrolet Camaro • Peugeot 208 • Suzuki na autosalóne v Tokiu • Seaty s elektrickým pohonom • Renault Pulse • Mazda3 • Hyundai Genesis Coupé •Ford Fiesta má 35 rokov • Volkswagen Passat CC •

HYUNDAI
GENESIS COUPE

SMART FORTWO ELECTRIC DRIVE

PEUGEOT 208

MAZDA3

DACIA LODGY GLACE

9 771336 420084 12

FIAT FREEMONT.

VŠETKO, ČO OD AUTA OČAKÁVATE.

NOVÝ FIAT FREEMONT OD 22 900 €.
ČISTÁ CENA FIAT.

Príďte si vyskúšať nový Fiat Freemont k najbližšiemu predajcovi Fiat.

- 32 konfigurácií sedenia, 5 alebo 7 miest
- 6 airbagov + ESP + Hill Holder + ERM
- trojzónová automatická klimatizácia
- senzor kontroly tlaku v pneumatikách
- rádio s CD/MP3 s 4,3“ dotykovým displejom
- tempomat, 17“ kolesá z ľahkých zliatin
- motory Fiat Multijet II s technológiou IRS
- bezkľúčový prístup a štartovanie, alarm

www.fiat.sk

Fiat Freemont 2.0 Multijet II 16V 140k za 22 900 €. Kombinovaná spotreba paliva 6,4 l/100 km, emisie CO_2 169 g/km, emisná norma Euro 5.

Homola s.r.o.
AUTOSERVISNÁ TECHNIKA

Vyvažovačka CEMB ER 80 - nový ergonomický dizajn s ľahkou obsluhou

najjednoduchšia obsluha

najrýchlejšia

- Digitálny TOUCH displej
- Automatické načítavanie rozmerov
- Pneumatické upínanie kolesa (PATENT CEMB)
- Automatické zabrzdenie v mieste nevývažku a určenie pozície nalepenia závažia laserom
- Nasvietenie pracovného priestoru
- Dobrý prístup ku kolesu pri práci

Bratislava: 0905 200 100, 0902 200 100

MANAŽÉRSTVO KVALITY ISO 9001:2000

Ružomberok: 0905 300 100
Košice: 0915 700 100

BRATISLAVA, Krajná 49, 821 04 Bratislava II, tel. 02/43 41 54 55, fax 02/43 41 54 61
RUŽOMBEROK, Biely potok, Korytnícka ul., 034 03 Ružomberok, tel. 044/432 36 42, 0905 300 100, fax 044/430 32 62
KOŠICE, Rampová 4, 040 01 Košice, tel. 055/632 35 82, 0915 700 100, fax 055/632 35 83
BRNO, Trýbova 7, 602 00 Brno, ČR, tel. 00420/5/43 21 22 43, fax 00420/5/43 24 04 94
www.homola.sk

AUTOALLES®
www.autoalles.sk
1200 áut
...autá bez rizika

Januárové zľavy 5.000 - 20.000 SK

K zakúpenému autu skvelý darček
- sada zimných pneumatík* - pre vašu bezpečnosť
- autosedačka* - pre bezpečnosť vášho dieťaťa
- autoalarm* - pre bezpečnosť vášho auta
- cúvacie senzory* - pre bezpečné cúvanie

*Akcie nie je možné navzájom kombinovať

bezplatná linka 0800 126 126
Otvorené: PO - NE / 8 - 20 hod.

TURANY - TRUSALOVÁ 1, MARTIN, 800 ÁUT
PREŠOV - PETROVANSKÁ, smer KOŠICE, 500 ÁUT
TRENČÍN - TRENČIANSKA TEPLÁ, 500 ÁUT
BRATISLAVA - výkup: 0904 191 916, 0903 020 102

Obsah

33 - ROZŠÍRENIE PONUKY ŠPORTOVÝCH AUTOMOBILOV

Chevrolet Camaro, ktorý v podobe kupé i kabrioletu vstupuje aj na náš trh, svojím dizajnom pripomína úspešné Camaro prvej generácie z rokov 1966 až 1969. Camaro vtedy vzniklo ako reakcia koncernu General Motors na veľké obchodné úspechy Fordu Mustang. O obchodnom úspechu novej generácie Chevroletu Camara v Amerike azda nik nepochybuje, General Motors však chce s týmto športovým typom...

44 - ŠPORTOVEJŠÍ DIZAJN, VÄČŠÍ VÝKON

EKONOMIKA

Kto stavia predražené diaľnice? 4

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY

SATC 8
Hlavné príčiny poistných udalostí 9
Ako pripraviť vozidlo na zimu 10

PRÁVNA RUBRIKA 12

VYSKÚŠALI SME

Kia Rio 1.2 D-CVVT 18
Hyundai Veloster 1.6 GDI 20
Mercedes-Benz C 250 CDI 4Matic 22
Toyota Yaris 1.33 l Dual VVT-i 24
Land Rover Discovery 4 3.0 TDV6 26
Ford Focus 1.6 EcoBoost SCTi 28
Peugeot 308 GTi 30
BMW 530d Touring 32

PREDSTAVUJEME

Jeep Grand Cherokee so vznetovým motorom 17
Jaguar XKR-S Convertible 29
Chevrolet Camaro 33
Peugeot 208 36
Mazda3 38
Smart Electric Drive 40
Suzuki na autosalóne v Tokiu 42
Seaty s elektrickým pohonom 43
Hyundai Genesis Coupé 44
Ford Fiesta má 35 rokov 46
Dacia Lodgy Glace 52
Renault Pulse 53
Volkswagen Passat CC 75

46 - FIESTA MÁ 35 ROKOV

Keď sa v roku 1976, teda pred 30 rokmi, objavil na trhu prvý Ford Fiesta, len málokto by predpovedal fenomenálny úspech tohto vozidla, trvajúci až do súčasnosti.

78 - Miniatúry

TECHNIKA

Aktívne podvozkové systémy osobných áut 50

Nové označovanie pneumatík 54

Motor Ford 1.0 EcoBoost 56

Technológia Nanoslide v motoroch Mercedes-Benz 57

OBSAH ROČNÍKA 2011 58

CENNÍKY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV 62

RUBRIKA PRE MLÁDEŽ

Hry s fyzikou 64

HISTÓRIA MOTORIZMU

Historické vozidlá 76

MODELY

Svet v miniatúre 78

POZNÁVAME VLASŤ

Potulky po Slovensku 80

MOT'or
Nová technika

vychádza raz mesačne vo vydavateľstve Elektro-energo, s.r.o., Drotárska 21/A, 811 02 Bratislava

Redakcia:
Drotárska cesta 21/A, 811 02 Bratislava,
e-mail: motor@chello.sk, www.mot.sk

Šéfredaktor:

Ing. Samuel Bibza, tel.: 02/207 138 87

Redaktori:
Ing. Radomír Mlýnek, Ing. Ján Olach,
Tatiana Ťažká

Nevyžiadané rukopisy a obrazové predlohy autorom nevraciame

Grafická úprava:
Patrik Slažanský, www.baronprasil.sk

Rozširuje:
Mediaprint-Kapa, a.s., Vajnorská 137,
831 04 Bratislava 3,

Objednávky na predplatné prijíma každá pošta a doručovateľ Slovenskej pošty. Objednávky do zahraničia vybavuje Slovenská pošta, a.s., Stredisko predplatného tlače, Nám. Slobody 27, 810 05 Bratislava 15, e-mail: zahranicna.tlac@slposta.sk, Mediaprint Kapa a.s., oddelenie inej formy predaja, tel.: 02/44442773, fax: 02/44458819, 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, štvrťročné - 51364, Bratislava

ISSN 1336-4200

Číslo bolo zadané do tlače dňa 28.11. 2011

Kto stavia predražené diaľnice?

Veľa krát sme vyzývali vedenie rezortu dopravy, ale aj ďalších politikov, tzv. stavbárov, že ak chcú porovnávať ceny za výstavbu diaľnic, musia nejaké porovnanie s relevantnými údajmi aj poctivo urobiť. Inak to bude len ničím nepodložené populistické táranie. Ale o to zrejme ide, aby toto ich nezáväzné žonglovanie s číslami priaznivo zapôsobilo aspoň na niektorých ľudí. Bez porovnania naozaj porovnateľných faktorov je to skutočne iba cirkusové vystúpenie.

Na rôznych fórach sme opakovane vysvetľovali, že nie je možné porovnávať cenu z bežného konvenčného obstarávania stavebného diela s cenou PPP. Koncesná zmluva nie je založená na bežnom výkaze výmer, ako to pozná konvenčné obstarávanie. PPP a konvenčný model financovania výstavby cestnej infraštruktúry nemá význam porovnávať z hľadiska cien pri podpise prvotných zmlúv. Je to ako keby sme porovnávali komplexne zariadený byt financovaný z hypotéky - pričom všetky prevádzkové, údržbárske a upratovacie náklady sú zahrnuté v hypotéke - voči „holobytu“, ktorý sme kúpili za vlastné, a žiaľ, v našom prípade najnovšie podpísaných zmlúv, všetky materiály sú priemernej až nižšej úrovne kvality.

V závere článku sa krátko dotkneme aj PPP, ale väčší problém vidíme v porovnaní predpokladov tendra (štátna expertíza a predpokladaná cena) s vysúťaženou cenou. Predovšetkým treba vysvetliť hlavný rozdiel v tom, čo sa tu podsúva ako rovnaká hotová vec. Sú to vyhlásenia politikov typu „my staviame o 40 % lacnejšie ako za vlády Roberta Fica“ Je obrovský rozdiel (v podaní súčasnej vládnej garnitúry) medzi termínmi vysúťažiť a - postaviť. Mali by hovoriť iba „my tendrujeme o 40 % lacnejšie ako za vlády Roberta Fica.“ Ako to dopadne s ukončením týchto „lacných“ stavieb, je veľká neznáma. Správny výsledok s veľkou pravdepodobnosťou možno odhadnúť, ak si pripomenieme, ako to bolo v rokoch 1998 – 2006 za vlády pána Dzurindu. Vtedy bol v rezorte dopravy štátnym tajomníkom súčasný generálny riaditeľ NDS, a. s., a ministrom dopravy posledného pol roka pán Ivan Mikloš, ktorý dnes hovorí o predražených cestách. Vtedy sme tiež počúvali, ako lacno sa za ich vládnutia stavia. Žiaľ, výsledok ich výstavby vo finančnom vyjadrení, konkrétne rozdiel v cene v štádiu súťaženia a po ukončení stavieb, bol katastrofický. Uvedieme niekoľko príkladov z ich doslova investičného šafárenia pri výstavbe diaľnic:

D3 Čadca – obchvat – dĺžka 1,4 km – počet dodatkov 57 – pôvodne vysúťažená cena bola 25 mil. € - výsledná cena 66 mil. €,

D1 Ladce – Sverepec – necelých 10 km diaľnice v plnom profile, začatie výstavby 1998 a predčasné užívanie horko ťažko v roku 2005, počet dodatkov 150, pôvodne vysúťažená cena 126 mil. € - výsledná cena 287 mil. €,

D1 Beharovce – Branisko, počet dodatkov 241, pôvodne vysúťažená cena 112 mil. € - výsledná cena 256 mil. €.

Preháňame, ak tvrdíme, že vysúťaženie v určitej cene zďaleka neznamená aj postavenie a ukončenie stavebného diela v tej istej cene? Sú to prakticky tí istí politici. Tí istí, čo dnes hovoria o lacných stavbách, ktorí zaviedli do praxe tézu „lacno vysúťažiť a draho postaviť“. A tejto poučky sa držia aj dnes pri podľa nich

„lacných“ diaľniciach. Vláda Roberta Fica, aby umravnila takýto rozbujnený investičný proces, prijala uznesenie č. 882/2008, kde v bode B.2. bola úloha pre ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií, zabezpečiť dodržiavanie zmluvnej ceny diela stavieb začatých od roku 2008 tak, aby dodatky k zmluve nepresahovali 10 % zo zmluvnej ceny. O tom, že sa nám to aj podarilo dodržiavať, svedčia výsledky konkrétnych ukončených stavieb, pozrite link (časť textu Plnenie bodu B.2 uznesenia vlády č. 882/2008) http://www.rokovania.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Mater-Dokum-127827?prefixFile=m_.

Porovnávanie s PPP sú diametrálne odlišné veličiny a zmienime sa aj o tom, ale najskôr je vhodné uviesť aspoň hrubé porovnanie ceny na jednom úseku „lacnej“ D1 so štátnymi predpokladmi investície. Napríklad na úseku Dubná Skala – Turany (tie ostatné sú obdobné) štátna expertíza diela je určená a potvrdená súčasným vedením rezortu dopravy v hodnote 284 mil. €. Predpokladaná cena, ktorú stanovilo súčasné vedenie NDS vo verejnom obstarávaní tohto úseku, je v hodnote 258 mil. €. Štát však vysúťažil cenu tohto úseku za 138 mil. €. Po základnom rozbore takejto „výhodnej„ ceny (podotýkame, že hlbší rozbor by mali urobiť súčasní funkcionári z vedenia rezortu dopravy) môžeme konštatovať tieto základné anomálie:

- pri tzv. žltom Fidic-u (viac sme o ňom písali v príspevku novembrového vydania časopisu) v súčasnosti je to tak, že štát kupuje „mačku vo vreci“, ale politici s obľubou porovnávajú túto „neistotu“ s projektom, podľa ktorého sa mal úsek stavať. Teda súťažili tzv. žltým Fidico-m, v rámci ktorého zhotoviteľ urobil úplne nové projektové riešenie. Novým projektom neodvratne utrpí kvalita a narastú nároky na štátny rozpočet v rámci údržby a generálnych opráv. Zhotoviteľ pripravil štátu neznáme technické riešenie s akcentom na stlačenie ceny, čo sa následne prejaví v kvalite a viacnásobných údržbách a generálnych opravách,
- nereálne materiálové ceny, najmä na dokončovacie práce, ktoré budú o 2 – 3 roky. Napríklad v zmluve je cena pre dopravné značenie, konkrétne zvislá dopravná značka za 14 €, pričom už dnes reálna trhová cena je 60 €, 1 m^3 betónu je v zmluve za 30 € - reálna cena je 80-90 €. Budú ceny týchto komodít o dva-tri roky lacnejšie ako dnes? Pri silnejúcej inflácii určite nie, naopak,
- tichý predpoklad budúcich dodatkov – doteraz bolo prezentované, že pri žltom Fidic-u nie sú možné dodatky, ale Váhostav možnosť dodatkovania konečne priznal. Vyzývali sme ministra, aby podpísali a zverejnili dodatok, ktorým bude vysúťažená cena 137,7 mil. € konečnou cenou, nemennou počas celej doby a pri ukončení výstavby – nestalo sa tak!

Toto je zjednodušene načrtnutý budúci rozdiel medzi cenou 138 mil. € a reálnou cenou diela. Možno teda skonštatovať, že ak by sa staval, a zdôrazňujeme, aj postavil tento úsek v pôvodne projektovanom riešení, oscilovala by jeho cena v rozmedzí od 200 do 230 mil. €. Ale postavil by sa v projektovaných parametroch a kvalite s minimálnymi nárokmi na prevádzku a údržbu. Teraz je však iné projektované riešenie, z ktorého vyplynie nižší štandard, väčšie finančné nároky na prevádzku a údržbu - a hlavne náklady na pozáručné opravy.

Viac krát sme zdôraznili, že porovnanie ceny takto vysúťaženého diela s PPP je zavádzajúce. Zjednodušene - rozdiel medzi cenou, ktorá bude o 3 až 4 roky na týchto lacných stavbách dosiahnutá a cenou v PPP, je cena tzv. renovačných prác a tzv. predčasných prác, ktoré boli vykonané.

Predčasné práce boli vykonané, a teda v rámci týchto lacných stavieb sa už nebudú realizovať, ale v ich porovnaní neboli odpočítané. Tiež renovačné práce mali byť vykonané v scenári PPP, ale nie sú zahrnuté v týchto lacných stavbách.

Podstatný rozdiel je v tom, že kvalita stavebných prác v PPP je založená na tom, aby dielo vydržalo pri minimálnych nákladoch na údržbu 4 desaťročia. A navyše, v cene stavebných prác v PPP sú aj renovačné práce, ktoré musí uskutočniť koncesionár po 30-ročnej prevádzke pri spätnom odovzdaní úseku štátu. To znamená, že musí robiť v podstate rekonštrukciu podľa jasne zadaných požiadaviek, ktoré sú definované v prílohe č. 15 návrhu koncesnej zmluvy. Upozorňujeme, že nejde o údržbu a prevádzku - tá bola počas tridsiatich rokov „nacenená“ zvlášť.

Cenový rozdiel v stavebných prácach je podstatný napríklad v tom, že vozovka, ktorá sa má po dvanástich rokoch vymieňať, musí mať v roku 2041 pri odovzdávaní do správy štátu životnosť minimálne 10 rokov. Taktiež oporný múr, ktorý má životnosť 20 až 30 rokov, musí mať v roku 2041 životnosť minimálne ešte 30 rokov. Tieto stavebné práce si musel koncesionár „naceniť“, pretože vykonanie prác ide na jeho vrub a prípadné nevykonanie prác musí zaplatiť z vlastného. To znamená, že v roku 2041 bude diaľnica štátu odovzdaná v stave, ako keby bola na novo postavená. Táto skutočnosť sa musí objaviť v cene stavebných prác. A preto si dovolíme tvrdiť, že stavebné práce v PPP sú omnoho lacnejšie, ako súčasné, dohodnuté za „dumpingové“ ceny, ktoré zdevastovali celý náš stavebný trh.

Z tohto vlastne vyplývajú aj záruky. Pri PPP je v roku 2041 garantovaná záruka na 10 až 30 rokov pri jednotlivých častiach diela, pri terajšej zmluve lacných diaľnic zhotoviteľ nechce podpísať záruky dlhšie ako na 5 rokov, čo tiež jednoznačne vypovedá o kvalite diela - len na 5 rokov. (NDS aj chcela 10 rokov, ale zhotoviteľ to rázne odmietol. Čudujete sa mu pri tých cenách?)

Poďme aj do histórie. NDS má v pláne na rok 2012 riešiť rekonštrukciu a renováciu D2. Ak by sme mali takúto zmluvu PPP na úsek diaľnice D2 Bratislava – Kúty s dĺžkou 56 km (1 km stál v roku 1980 32 mil. Kčs), dnes by NDS (po 30 rokoch) nemusela hľadať zdroje na renovačné práce v hodnote 448 mil. €, teda 8 mil. €/km - toto je v scenári PPP úloha koncesionára pri spätnom odovzdaní diela. Je teda možné povedať, že teraz je cena renovačných prác, zjednodušeným výpočtom, sedem násobkom pôvodnej ceny úseku diaľnice. Prečo predstavitelia súčasnej vlády do porovnania nezahrnú aj tieto renovačné práce v roku 2041?

Ďalším rozdielom je doba výstavby. Pri teraz podpísanej zmluve je 40 mesiacov, pri PPP bola 26 mesiacov. Pripomíname, že straty hospodárstva z tohto úseku tým, že výstavba mešká, sú podľa analýz Výskumného ústavu dopravného v Žiline ročne 29,264 mil. €.

Ak by si terajší minister dôkladne prečítal návrh zmluvy na 1. balík PPP, resp. platnú zmluvu na R1, už by, ak si chce zachovať renomé, nikdy nezavádzal pojem porovnávania PPP s cenami dosahovanými na výstavbu bežným spôsobom. Lebo podmienky sú diametrálne odlišné. Skôr by sa mal zamerať na zabránenie úplného zdevastovania výstavby diaľnic, o čom jasne hovorí pokles stavebnej produkcie o 7 %. A mal by sa venovať aj problémovému ustanoveniu o uznávaní mimoriadnych udalostí, čo je hybridom žltého Fidic-u, pri dodatkovaní súčasných diaľnic a podhodnotenej záruke na 5 rokov. Nebezpečné je, že v konečnom dôsledku to ale znamená výrazné predraženie súčasných propagandisticky podsúvaných lacných diaľnic. Tieto problémy však miesto neho budú riešiť, obrazne povedané, ešte aj deti jeho detí, ktoré takto skryto zadlžuje. Pretože skutočnosť je taká, že sa na Slovensku zasa vraciame k starému scenáru z rokov 1998 až 2006, kedy sa lacno odsúťažilo, ale v konečnom dôsledku draho stavalo.

Boli by sme samozrejme radi, keby za takéto, v súčasnosti propagandisticky podsúvané ceny, stavebné spoločnosti postavili pôvodné, štátom projektované dielo. A nie nimi prepracované projektové riešenia s akcentom na lacné ceny a riešenie svojich súčasných existenčných problémov pri absolútnom nedostatku stavebných zákaziek.

Ak ale chcú porovnávať ich „lacné diaľnice“ s tým, čo malo pôvodne byť a má sa postaviť za tieto lacné ceny bez dodatkov, ako hovoria, je potrebné, aby uviedli do života dva záväzné dokumenty, alebo dodatky k „lacným“ zmluvám, na ktoré ich vyzývame:

1. Ak sú súčasné lacné diaľnice oveľa lacnejšie a chcete ich porovnávať s tými, aké mali byť podľa projektu za vlády R. Fica, zabezpečte dodatok k týmto zmluvám v tom duchu, že stavať sa bude v kvalite podľa pôvodného projektového riešenia. Nie podľa dodávateľom prepracovaného. Tým zamedzíme okrem iného napríklad nahradeniu polykarbonátovej steny, teda bariéry na ochranu vtáctva pred stretom s vozidlami, obyčajným pletivom.
2. Ak toto, čo prezentujete, má byť výsledná cena, zabezpečte dodatok k zmluvám, že zmluvné strany sa zaväzujú neakceptovať žiadne naviac práce počas celej doby výstavby, vrátane ukončenia.

Podľa predpokladaného scenára PPP, zdôrazňujeme, nie ako nosného spôsobu fanancovania, ale ako doplnku k základnému programu výstavby cez štátne a „europeniaze“, mali byť dnes na 30 – 40 % rozostavané úseky D1 v celkovej dĺžke 105 km s postupným ukončením, popri eurofondových, do roku 2014. Dnes je ako náhrada za zastavenie výstavby diaľnic propagandisticky podsúvaný úspech podpísania lacných zmlúv so zatiaľ nulovou rozostavanosťou a predpokladom ukončenia (ak vôbec, podľa takýchto lacných zmlúv) po roku 2014 s tým, že sú stavané za eurofondy. Čo je síce dobré, ale tieto pôvodne PPP úseky, teraz plánované z eurofondov, vytlačili do ďalekej budúcnosti výstavbu tiež potrebných diaľnic a rýchlostných ciest, napríklad D3 cez Kysuce, R2 na južnom Slovensku, R4 na východe atď.

Za zmienku stojí ešte jedna vec. Podľa doterajších štatistických a spriemerovaných výsledkov výstavby diaľnic v štandarde SR za posledných 15 rokov je cena diaľnic za 1 km „na zelenej lúke“ v rozmedzí od 150 do 300 mil. Sk, v členitom teréne s mostami od 400 do 700 mil. Sk a s tunelmi od 700 mil. Sk do 1 mld. Sk.

Ako je možné, že úsek D1 Dubná Skala – Turany stojí teraz 8,34 mil. €, teda 250 mil. Sk, pričom patrí jednoznačne do kategórie tých od 400 do 700 mil. Sk? Žeby súčasný rezort dopravy vymyslel niečo technologicky prevratné? Ak áno, klobúk dolu! Ale ako sa vraví, čas ukáže...

Ľubomír VÁŽNY
Peter ŠTEFÁNY

K starším vodičom buďme ohľaduplní

Ako príspevok k polemike o starších vodičoch na cestách vypracovala Allianz – Slovenská poisťovňa štatistiku dopravných nehôd seniorov, z ktorej vyplýva, že seniori boli v minulom roku v 3060 prípadoch v roli poškodeného a až v 5247 prípadoch vinníkmi nehody. Pritom všetky vekové kategórie sa zapísali do štatistík Allianz – Slovenskej poisťovne viac ako 40 tisíc škodami z autopoistenia.

„Často paradoxne starší vodiči za volantom doplácajú na to, že šoférujú veľmi opatrne. Ťažšie sa vyrovnávajú so stále sa zrýchľujúcou dopravou, agresívnou jazdou mladších vodičov a vďaka horšej momentálnej reakcii sa stávajú účastníkom dopravnej nehody, ktorej nemali šancu účinne zabrániť," uvádza na adresu väčšiny prípadov nehôd seniorov Jozef Hrdý, riaditeľ odboru likvidácie poistných udalostí v neživotnom poistení.

Opačný trend v Českej republike

V porovnaní s dopravnou nehodovosťou seniorov v Českej republike vychádzajú slovenskí seniori o niečo horšie. Podľa štatistík Allianz pojišťovny českí seniori boli v 1539 prípadoch poškodenými a iba v 794 prípadoch vinníkmi dopravnej nehody. Štatistika pritom vychádza z 35 tisíc škôd v autopoistení. Zo štúdie skupiny Allianz vyplýva, že takisto v ostatných vyspelých európskych štátoch predstavujú seniori 25 percent všetkých obetí dopravných nehôd. „Bezpečnosť by nemala byť otázkou pohlavia či veku," vysvetľuje Christoph Lauterwasser, výkonný riaditeľ Allianz Centra pre technológie (AZT). „To je dôvod, prečo sa budeme aj naďalej vo svojej výskumnej práci obzvlášť zameriavať na rizikovú situáciu senioriek a seniorov."

Zmeny v demografii ovplyvnia aj nehodovosť

Vo všeobecnosti sú seniorky vystavené menšiemu riziku ako muži, medzi poškodenými bolo v Allianz – SP iba 737 žien (346 v Českej republike) a medzi vinníkmi nehôd 881 žien (177 v Českej republike). A to aj napriek tomu, že dnes stále viac starších žien šoféruje a ich počet je tiež celkovo väčší ako mužov v rovnakom veku. Pritom počet seniorov v dôsledku demografických zmien stále narastá. Podiel obyvateľov starších ako 60 rokov v slovenskej populácii, ktorý sa v súčasnosti pohybuje okolo 19 percent, by sa mal zväčšiť na približne 38 percent v polovici storočia. Seniori sa tak čoraz viac zapájajú do verejného života, vlastnia vodičské preukazy, ktoré aktívne využívajú a sú tiež častejšie ohrození nielen ako motoristi, ale aj ako chodci či cyklisti.

-az-

STREDNÉ ŠKOLY ZÍSKAJÚ PENIAZE Z NADAČNÉHO FONDU KIA MOTORS

V súťaži Kia Innovation Award, ktorú vyhlásila Nadácia Pontis v spolupráci s Kia Motors Slovakia boli ocenené 3 projekty stredných škôl, ktoré získali celkovo granty v hodnote 15 000 eur. Študenti súťažili so svojimi inovatívnymi projektmi v témach bezpečnosť a životné prostredie.

Druhý ročník súťaže Kia Innovation Award priniesol možnosť stredoškolským študentom zo Žilinského a Trenčianskeho kraja vyhrať pre svoju školu grant až do výšky 7000 eur. Témou projektov boli bezpečnosť a životné prostredie áut. Dôležitým aspektom pri posudzovaní projektov bola ich aplikácia v praxi. Do druhého kola súťaže postúpilo 7 projektov, ktoré študenti prezentovali na spoločnej študentskej konferencii 15. novembra 2011 vo Vzdelávacom stredisku Kia Motors Slovakia v Gbeľanoch. Víťazný projekt vypracovali študenti Strednej odbornej školy elektrotechnickej v Žiline pod názvom Zmenšovanie zaťaženia životného prostredia plynnými exhalátmi automobilov. Druhé miesto získali študenti Strednej odbornej školy strojníckej z Kysuckého Nového Mesta s projektom Detekcia mŕtveho uhla spätných zrkadiel a bezpečnej vzdialenosti medzi vozidlami. Prvú trojicu uzavrela práca Anti aquaplaning systém, s ktorou sa do súťaže zapojili študenti zo Strednej odbornej školy sv. Jozefa Robotníka v Žiline.

Ďalšie informácie poskytne Norbert Maur, programový koordinátor Nadácie Pontis, na tel. č.: 02/5710 8123, alebo e-mailom na adrese: **norbert.maur@nadaciapontis.sk.**

Mobilita do vysokého veku?

Pani Pasqualina Perring-Chiello je profesorkou na Univerzite Bern a zaoberá sa problémami dôchodkového veku. Kolegom zo švajčiarskeho TCS poskytla zaujímavý rozhovor. Aj u nás je určite aktuálny, prinášame ho v preklade.

SATC
SLOVENSKÝ AUTOTURIST KLUB

V mnohých vašich štúdiách sa zaoberáte ľuďmi v dôchodkovom veku. Akú úlohu pre nich má mobilita?
Mobilitu považujú za podstatnú. Možnosť nezávislého pohybu je hneď na treťom mieste za zdravím a finančnou istotou. Viac ako 50 % ľudí vo veku medzi 65 a 80 rokov uvádza, že mobilita je pre nich „veľmi dôležitá“. Vo veku nad 80 rokov to už nie je také významné, často je to už spojené s telesnými obmedzeniami.

Aké dopravné prostriedky uprednostňujú?
Používajú automobil alebo chodia peši.
Vo vyššom veku stúpa obava z verejných dopravných prostriedkov, hlavne, že je tam veľa ľudí, pre automatické otváranie a zatváranie dverí, pre zložité lístkové automaty. Ale najmä sa chcú vyhnúť návalom ľudí.

Verejné dopravné spoločnosti však často uvádzajú, že seniori ich využívajú práve v špičkách.
To nezodpovedá celkom realite. Väčšinou sa im snažia vyhýbať. Ale môže sa to zmeniť.

Prečo?
Lebo do seniorského veku prichádza povojnová generácia „Babyboomu“. Táto generácia má už celkom inú hodnotovú orientáciu ako ich predchodcovia. Tí, ktorí sa narodili medzi rokmi 1945 a 1953, vyrástli v dobe, kde sa zdôrazňoval individualizmus, sebavedomie, sloboda rozhodovania. Je to generácia, ktorá má lepšie vzdelanie a je aj zdravšia. K tomu sa pridala väčšia emancipácia žien. Je to zároveň viac „politická“ generácia, ktorá sa nechce dať potlačiť do úzadia.

Aký to má vplyv na mobilitu?
Táto generácia už nie je zvyknutá, aby si dala predpisovať, čo a ako má robiť. Trvajú na svojich právach, aby sa mohli aj neobmedzene pohybovať. V každej dennej dobe sadnú do auta alebo do vlaku – práve vtedy, keď sa im to hodí. Mobilita patrí k ich životnému štýlu. Ako možno predísť kolíziám a konfliktom s ostatnými? Predovšetkým treba zabudnúť na starčekov, ktorí sa ticho držia v pozadí a nechcú nikoho rušiť. Chcú zostať plnohodnotnými členmi spoločnosti, a nasledujúce generácie sa budú o to snažiť ešte viac. Je teda na celej spoločnosti, aby sa v tomto zmysle zmenila, aby mohla tieto zmenené požiadavky akceptovať.

Akým spôsobom?
Problémom je napríklad doba špičiek dochádzajúcich do práce. Ešte viac by mala zväčšiť flexibilita zamestnávateľov, aby začiatok a koniec pracovnej doby nebol v zásade len čas 8,00 hz a 16,30 h. Je už veľa zamestnávateľov, ktorí umožňujú diferencovanú pracovnú dobu a prácu doma.

Počet áut narastá. Bude to aj problém bezpečnosti na cestách?
Štatistiky ukazujú, že dopravné nehody sa týkajú predovšetkým mladých. Seniori sú opatrnejší. Nevstupujú do rizika, jazdia menej v zlom počasí, v tme, po neznámych cestách. Navyše, viac rešpektujú riziko alkoholu za volantom.

Je tu však riziko liekov.
To je problém, ktorý by sa nemal podceniť, keďže niektoré lieky môžu ovplyvniť pozornosť a vnímanie. Lekári by mali viac upozorňovať na tieto riziká a zároveň apelovať na vlastnú zodpovednosť pacientov. Určite by v tomto mala nejaká preventívna kampaň svoje významné miesto.

Mali by starší vodiči absolvovať nejaké povinné doškoľovanie?
Prečo len starší vodiči? Je veľa ľudí, ktorí si po viacerých rokoch opäť sadnú za volant. Tí by tiež potrebovali doškolenie.

Máte odporúčania?
Dobré by bolo, aby sa starší ľudia osobitne lepšie zoznamovali s novými technológiami výbavy vozidiel. Aby sa lepšie mohli koncentrovať na vedenie vozidla, aby sa nemuseli trápiť s obsluhou vozidla. Najviac by však pomohlo prispôsobenie dopravnej infraštruktúry.

Ako tomu máme rozumieť?
Zdá sa mi dôležité, aby sa redukovala komplexnosť a rýchlosť premávky – starší ľudia často nestihnú prejsť cez cestu, kým svieti zelená, dvere v autobuse sa zatvárajú príliš rýchlo, apod.

Čo navrhujete?
Prečo seniori nespolupracujú pri budovaní infraštruktúry? Mohli by napríklad testovať zrozumiteľnosť lístkových automatov, mohli by spolupracovať pri plánovaní výstavby – nemali by sa stavať byty bez priameho napojenia na verejnú dopravu. Toto sa často zanedbáva, stavajú sa obytné zóny, kde sú ľudia plne závislí na osobných autách. Osoba bez vodičského preukazu je stratená.

Ako si predstavujete váš dôchodkový vek?
Ako mnoho iných, chcela by som robiť to, na čo popri zamestnaní nemám čas – cestovať, chodiť von, chodiť do divadla. Myslím, že budem v dôchodku veľmi aktívna.

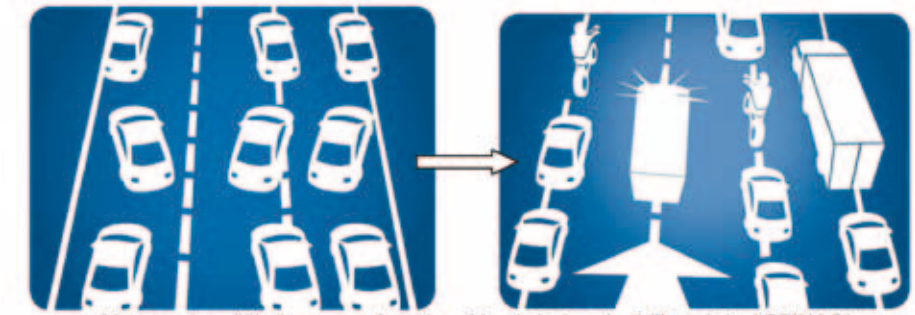
Interview: Jacques-Olivier Pidoux,
preložil Dr. Zoltán Bojar

Poznámka prekladateľa
Vo Švajčiarsku mali od vojny dobu jednu. My na Slovensku doby dve. Možno je to so seniormi u nás ešte trochu iné. Ale populácia starne. A niektoré problémy sú nezávislé od politického folklóru...

DÔLEŽITÁ ZMENA

na diaľniciach a rýchlostných cestách v Rakúsku

Vytvorenie „uličky" na vozovke s dvoma jazdnými pruhmi (ilustrácia ASFINAG)



Vytvorenie „uličky" na vozovke s tromi jazdnými pruhmi (ilustrácia ASFINAG)

Od 1. 1. 2012 platí na rakúskych diaľniciach a rýchlostných cestách nová úprava, ako sa majú zaraďovať vozidlá v prípade zápchy. Odstavný pruh už nie je rezervovaný na núdzový prejazd vozidiel.

Od januára 2012 platí nasledovné:
„ Ak sa upcháva premávka na vozovke s minimálne dvoma jazdnými pruhmi, vozidlá musia umožniť prejazd zásahovým vozidlám v strede medzi ľavým jazdným pruhom a ostatnými (jedným alebo viacerými) pravými jazdnými pruhmi. Musí sa utvoriť „ulička", po ktorej môžu prechádzať len zásahové vozidlá."

Touto zákonnou úpravou by sa mali odstrániť časté problémy pri prejazde zásahových vozidiel v odstavnom pruhu (odstavené vozidlo s poruchou, problémy pri výjazdoch z diaľnice a pod.).

Dôležité je, že vozidlá sa takýmto spôsobom musia zoraďovať hneď pri tvorbe zápchy, nie až pri príchode zásahových vozidiel. Platí to aj v prípadoch, ak je jasné, že zápchu nespôsobila nehoda.

Kolegovia z ÖAMTC majú niekoľko praktických rád:

- Vozidlo sa musí zaradiť tak, aby bolo paralelne so smerom jazdy, šikmo stojace vozidlo alebo príves môže byť vážnou prekážkou pre prejazd zásahových vozidiel.
- V prípade potreby treba použiť aj odstavný pruh, v zásade by sa však tento pruh mal nechať prejazdný.
- Na miestach, kde sa diaľnica rozdeľuje, alebo na miestach výjazdov platí, aby sa vytvoril dostatok miesta pre prejazd zásahového vozidla všetkými smermi.
- Kto nespolupracuje pri tvorbe „uličky", môže zaplatiť pokutu do 726 €, ak obmedzí prejazd zásahového vozidla, musí počítať s pokutou do 2180 €. Pokutuje sa aj jazda za zásahovým vozidlom.

ALLIANZ – SLOVENSKÁ POISŤOVŇA PREDSTAVUJE:

REBRÍČEK NAJČASTEJŠÍCH PRÍČIN ŠKÔD NA CESTÁCH V ROKU 2011

S blížiacim sa koncom roka prináša Allianz – Slovenská poisťovňa rebríček najčastejších poistných udalostí na našich cestách. Pri povinnom zmluvnom poistení, z ktorého sa hradí len škoda spôsobená inému, bol najčastejšou príčinou platenia poistného plnenia v roku 2011 (január až október) náraz poisteného vozidla do iného stojaceho vozidla. Nehody na parkovisku či pri nedodržaní dostatočného odstupu tak zapríčinili až 10 559 poistných udalostí.

Druhou najčastejšou príčinou bola v Allianz - SP zrážka dvoch pohybujúcich sa vozidiel. Až 9692 poistných udalostí tak spôsobili nedanie prednosti v jazde, prechádzanie z pruhu do pruhu a pod. Na treťom mieste príčin poistných udalostí sú škody spôsobené na čelnom skle. Takýchto škôd eviduje poisťovňa 6 312.

Okrem tradičných poistných udalostí na cestách však Allianz – SP eviduje aj tie menej obvyklé. Napríklad až 56 poistných udalostí bolo zapríčinených zrážkou s vlakom či električkou, či 78 poistných udalostí, pri ktorých poisťovňa vyplatila poistné plnenie majiteľom zvierat po zrážke s vozidlom.

Pri havarijnom poistení je rebríček odlišný

Pri havarijnom poistení je tento rebríček najčastejších príčin poistných udalostí čiastočne odlišný. V Allianz – SP v roku 2011 (január až október) bol najčastejšou príčinou škôd náraz poisteného vozidla do stojaceho predmetu. Náraz nepozorných vodičov do dopravných značiek, zvodidiel, stromov či plotov priniesol až 10 000 poistných udalostí. Na druhom mieste najčastejších príčin škôd na cestách pri havarijnom poistení Allianz – SP eviduje zrážku dvoch vozidiel. Tá bola príčinou poistných udalostí v 9997 prípadoch. Treťou najčastejšou príčinou je zrážka s osobu či pohybujúcim sa predmetom (kamienok), keďže spôsobila 8716 poistných udalostí.

Z tých menej častých poistných udalostí Allianz – SP eviduje napríklad 1743 poškodení vozidla v dôsledku vandalizmu. V neposlednom rade, až 1040 poistných udalostí bolo zavinených nerovnosťou na ceste, teda jamou alebo výtlkom.

-az-

Príčina poistnej udalosti pri PZP	Počet poistných udalostí
Náraz do stojaceho vozidla	10 559
Zrážka dvoch vozidiel	9 692
Škody na čelnom skle	6 312
Náraz do predmetu (značka, múrik, atď.)	2 025
Zrážka s chodcom či cyklistom	503

Príčina poistnej udalosti pri havarijnom poistení	Počet poistných udalostí
Náraz do stojaceho predmetu (značka, zvodidlá, atď.)	10 000
Zrážka dvoch vozidiel	9 997
Zrážka s pohybujúcou sa osobu či predmetom	8 716
Škody na čelnom skle	8 608
Zrážka s iným vozidlom	4 753

ALTERNATÍVNE RIEŠENIE PRI POŠKODENÍ ČELNÉHO SKLA AUTOMOBILU

Poškodené čelné sklá predstavujú podľa štatistických údajov poisťovní na Slovensku až 70 % všetkých poistných udalostí na vozidlách. Podľa zákona o cestnej premávke vozidlo s poškodeným čelným sklom nie je spôsobilé na jazdu. Poškodenie čelného skla patrí k špeciálnemu druhu škôd, za ktoré vodič nemôže. A ak nemá vinníka alebo havarijné poistenie, musí výmenu skla uhradiť z vlastného vrecka. Na Slovensku je 2,3 milióna vozidiel, 2,18 milióna vozidiel má povinné zmluvné poistenie. Približne 1,3 milióna nemá havarijné poistenie.

Ak havarijnú poistku majiteľ vozidla má, pri poškodení čelného skla musí uhradiť veľkú spoluúčasť, priemerne 165,97 eur, čím môže dôjsť k strate bonusu havarijného poistenia, a teda vzrastie poistné v nasledujúcom období. Havarijné poistenie je finančne dosť nákladné. Na staršie vozidlá sa z hľadiska ceny takmer neoplatí uzatvárať a v prípade škodovej udalosti hrozí strata bonusu, resp. uplatnenie „malusu“.

Druhou možnosťou je, že klienti s poškodeným čelným sklom si uplatnia škodu cez povinné zmluvné poistenie vinníka, musia však dokázať zavinenie. K tomu je potrebná podrobná, zdĺhavá dokumentácia a nekonečná administratíva, na konci ktorej je väčšinou zamietavé plnenie zo strany poisťovne. Klient aj tak musí najskôr zaplatiť výmenu priamo v servise a potom čaká na plnenie z poisťovne.

Posledným, ale zároveň finančne najnáročnejším riešením, je zaplatenie opravy/výmeny z vlastného vrecka . Priemerná cena výmeny čelného skla je 350 eur.

Spoločnosť Autosklo Hornet preto prichádza s produktom, ktorý predstavuje pre majiteľov motorových vozidiel odbremenenie od vypĺňania žiadostí, dokladovania, a vyšetrovania - službou HORNET® ASSIST. Pre osobné auto stojí 19 eur ročne, pre malé nákladné vozidlá (skupina N1) stojí 29 eur a pre veľké nákladné autá 39 eur ročne. Kúpa služby HORNET® ASSIST umožní realizovať opravu čelného skla zdarma, a ak sa sklo nedá opraviť, vymenia ho tiež bezplatne.

Vďaka špeciálnej ochrane čelného skla HORNET® ASSIST získa čelné sklo zlepšené pevnostné vlastnosti. Klient získa aj možnosť vymeniť či opraviť čelné sklo priamo doma alebo v práci prostredníctvom mobilného autosklo servisu, nemusí tak nikam chodiť s vozidlom, ktoré je nespôsobilé na jazdu v cestnej premávke. Nemusí riešiť žiadnu administratívu, tú vyriešia za neho. A ešte oveľa viac – poskytnú aj komplexné poradenstvo 365 dní v roku.

HORNET ASSIST® je určený pre vodičov, ktorí chcú byť chránení pre prípad vzniku poškodenia na autoskle, avšak pomoc dostanú aj tí, ktorí už majú sklo poškodené a nie sú poistení a pomoc by sa hodila práve teraz, keď to najviac potrebujú. Službu HORNET® ASSIST si možno kúpiť aj cez www.hornet.sk HORNET® ASSIST aj online: www.hornet.sk, www.viacakopoistenie.sk, http://poistenie.hornet.sk/

SPOLOČNOSŤ AUTOSKLO HORNET vznikla v roku 1994, opravila viac ako 40 000 poškodení na čelných sklách a vymenila viac ako 110 000 prasknutých čelných skiel vo svojich 9-tich pobočkách. K pobočke v Bratislave, Košiciach, Trenčíne, Žiline, Považskej Bystrici, Banskej Bystrici, Zvolene a Prešove pribudla nedávno aj v Nitre. Autosklo Hornet poskytuje i mobilný autoskloservis vo viac ako 50-tich mestách.

BEZPEČNE AJ V ZIME

Mnoho slovenských motoristov každoročne podcení prípravu vozidla na zimnú sezónu, odkladá ju na poslednú chvíľu alebo sa k nej ani vôbec nedostane. Odborníci zo ŠKODA AUTO pripravili pre motoristov odporúčania a tipy, ako včas a správne pripraviť automobil na zimu, aby ste na nič nezabudli.

V prvom rade odporúčame vodičom, ktorí ešte neprezuli svoje automobily, aby tak urobili čo najskôr. Zimné pneumatiky by ste mali ponechať na vozidle až do konca marca, pričom nové pneumatiky je nutné ešte zabehnúť, pretože optimálne vlastnosti získavajú asi po 300 km. Rovnako dôležitá je kontrola prípadného poškodenia, ako aj vyváženie použitých zimných pneumatík pred opätovným namontovaním a následná kontrola tlaku v nových či použitých pneumatikách niekoľkokrát počas zimy. Zmes zimných pneumatík je mäkšia ako pri letných, a tým si zachováva oveľa lepšiu priľnavosť k vozovke a aj brzdná dráha je pri zimných pneumatikách podstatne kratšia.

Dbajte o bezpečnosť na cestách

Ranné námrazy na oknách pozná azda každý vodič. Znepríjemňujú väčšinou uponáhľané rána, a tak mnohí vodiči očistia svoje sklá nedostatočne a ohrozujú tak seba i ostatných. Odporúčame nepodceňovať toto riziko a radšej vstať skôr, dôkladne odstrániť námrazu a až potom vyraziť na cesty. V prípade zapríčinenia nehody s nesprávne vyčisteným sklom môžete mať problémy nielen s políciou, ale i poisťovňou. Ideálnym pomocníkom na predchádzanie nepríjemných situácií je škrabka na ľad, ktorá má na opačnej strane gumený poťah na zotretie rosy. K dobrému výhľadu z interiéru automobilu patria aj kvalitné stierače. Ak tie vaše nie sú v dobrom stave, odporúčame ich vymeniť čo najskôr.

Starajte sa o svoje vozidlo

Pred zimnou prípravou určite odporúčame skontrolovať si aj akumulátor. Práve ten je v zime nadmerne namáhaný a môže ľahko zradiť. Kontrola a premeranie, resp. výmena akumulátora za nový môže ušetriť nechcené problémy na ceste.

V prípade, že v zimných mesiacoch cestujete cez Slovensko, vhod môžu prísť i snehové reťaze či vrecko plnené pieskom či soľou na posyp. Slovenské hory sú plné nástrah a pri nedostatočnej úprave ciest sa môže ľahko stať, že nebudete môcť zdolať plánovanú trasu. Nezabudnite ani na kontrolu brzdovej kvapaliny. Najdôležitejšie je totiž neustále počítať s nutnosťou brzdenia. V zimných mesiacoch sa snažte vyhýbať prudkému brzdeniu a veľkým rýchlostiam. Zrýchľujte plynulo, dodržiavajte väčšiu vzdialenosť medzi vozidlami a pri brzdení nerobte trhavé pohyby volantom.

V zime je riziko nehody 6x väčšie

Často stačí len jediný deň nepriaznivého počasia a každý nesprávne pripravený automobil sa stáva neovládateľný a nebezpečný. Štatistiky dokazujú, že 55 % všetkých dopravných nehôd sa stane na zimných vozovkách. ŠKODA preto odporúča, aby ste zimu nepodcenili a svoje auto na nepriaznivé počasie dostatočne pripravili v autorizovaných autoopravovniach. Výsledky nedávno uskutočneného testu autoservisov preukázali, že autorizované servisy poskytujú majiteľom áut kvalitné služby a uplatňujú správne pracovné postupy. Zároveň používajú originálne náhradné dielce v rozsahu predpísanom výrobcom. Zákazník tak dostáva lepšiu kvalitu za porovnateľnú cenu. **-ša-**

www.kia.sk

KIA

7 ROČNÁ KIA ZÁRUKA

Made in SlovaKIA

cee'd
1,4 LX s klimatizáciou
teraz iba za
10 990 €

Slovenská kvalita so 7-ročnou zárukou

V spoločnosti Kia veríme, že poctivá a kvalitná práca sa vypláca. Dôkazom toho je aj výrobný závod Kia v Tepličke nad Váhom, kde vyrábame modely cee´d, Sportage a Venga. Za kvalitou týchto áut si skutočne stojíme, preto ako jediní v Európe poskytujeme jedinečnú 7-ročnú záruku. Ale nielen tá hovorí o ich kvalite. Všetky tieto modely získali mnohé domáce a svetové ocenenia za kvalitu, dizajn a bezpečnosť. Preto možeme smelo povedať, že ponúkame svetovú kvalitu zo Slovenska!

Využite jedinečnú možnosť financovania Kia cee'd 1,4 LX s klimatizáciou na polovice bez navýšenia.

Teraz zaplatíte len 5 495 € a druhú polovicu až o rok.*

Kia Motors Sales Slovensko, s.r.o. Kombinovaná spotreba: 4,3 - 8,2 l/100 km, emisie CO_2: 113 - 195 g/km
* 7 rokov / 150 000 km. Podrobnosti nájdete v Zmluvných podmienkach. Cena vozidla 10 990 €. Financovanie na 12 mesiacov, akontácia 50%, spracovateľský poplatok 1% z obstarávacej ceny s DPH, RPMN 6,667% vrátane havarijného poistenia.

Made in SlovaKIA

EURO NCAP www.euroncap.com TEST 2010

7 ROČNÁ KIA ZÁRUKA*

range-ceed-Fleet.indd 1 10.11.2011 12:23

Rada advokáta

Na úvod vám všetkým prajem, aby ste v decembri nepodľahli predvianočnému zhonu a stresu a aby ste si vychutnali pokojné a šťastné Vianoce v kruhu svojich blízkych. Dnes budem pokračovať v informovaní o novinkách a zmenách, ktoré s účinnosťou od 1. novembra 2011 priniesol zákon č. 313/2011 Z. z., meniaci a dopĺňajúci zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke.

§ 35 upravujúci osobitosti premávky na diaľnici a rýchlostnej ceste bol doplnený o odsek 5, podľa ktorého je vodič motorového vozidla na diaľnici povinný dodržiavať bezpečnú vzdialenosť za vozidlom idúcim pred ním. Bezpečnou vzdialenosťou treba rozumieť minimálne takú vzdialenosť, ktorú osobné motorové vozidlo prejde za 2 sekundy.
V dôvodovej správe k novele cestného zákona sa táto úprava zdôvodňuje tým, že pri bežnej jazde vodič síce nemá možnosť zmerať vzdialenosť od pred ním idúceho vozidla, ale môže odhadnúť čas, za ktorý jeho vozidlo prekoná vzdialenosť od vozidla pred ním. Bezpečná vzdialenosť sa mení v závislosti od rýchlosti jazdy. Naďalej pritom platí aj všeobecná úprava bezpečnej vzdialenosti v zmysle § 17 cestného zákona, teda povinnosť vodiča dodržiavať takú vzdialenosť za vozidlom idúcim pred ním, aby mohol včas zmenšiť rýchlosť jazdy, prípadne zastaviť vozidlo, ak vodič vozidla jazdiaceho pred ním zmenší rýchlosť jazdy alebo zastaví. Vodič motorového vozidla je zároveň povinný dodržiavať za vozidlom idúcim pred ním takú vzdialenosť, aby sa predchádzajúce vozidlo mohlo pred neho bezpečne zaradiť.

V zimnom období je podľa novely cestného zákona každý vodič povinný pred jazdou odstrániť z vozidla, prípadne i z prepravovaného nákladu kusy ľadu a snehu, ktoré by sa mohli uvoľniť počas jazdy. K doplneniu ustanovení cestného zákona o osobitostiach premávky v zimnom období došlo v záujme bezpečnosti účastníkov cestnej premávky, keďže za istých okolností by v prípade uvoľnenia kusov ľadu a snehu z vozidla mohlo dôjsť k dopravnej nehode, zraneniu alebo aj usmrteniu osôb.

Od 1. novembra 2011 je dovolené prepravovať osoby v úložnom priestore nákladného automobilu nielen pri preprave príslušníkov ozbrojených síl, ozbrojených bezpečnostných zborov, ozbrojených zborov, Vojenskej polície a obecnej polície pri plnení ich úloh a iných osôb pri plnení úloh civilnej ochrany obyvateľstva alebo pri živelnej pohrome, ale aj pri preprave príslušníkov Horskej záchrannej služby, členov stráže prírody a zamestnancov organizácie ochrany prírody pri plnení ich úloh.

Zastavenie a státie vozidiel na chodníkoch bolo doposiaľ upravené v rámci osobitných ustanovení cestného zákona o chodcoch v tom zmysle, že iní účastníci cestnej premávky než chodci nesmeli chodník používať - to však neplatilo, ak dopravnou značkou (alebo dopravným zariadením) bolo určené inak alebo ak išlo o zastavenie či státie vozidla, pri ktorom ostala voľná šírka chodníka najmenej 1, 5 metra. Takáto právna úprava umožňovala vodičom parkovanie na chodníkoch pri ponechaní 1,5 metra voľnej šírky aj v zónach, kde bolo inak státie zakázané alebo regulované, teda predovšetkým v centrách miest a obcí, kde sú chodníky širšie, čo umožňuje zachovanie 1,5 metra voľnej šírky chodníka. Zákonodarca v snahe zamedziť takému počínaniu zo strany vodičov napr. v zónach s vymedzeným dopravným obmedzením, novelizoval cestný zákon tak, že napriek tomu, že po zastavení alebo státí vozidla ostane voľná šírka chodníka aspoň 1,5 metra, nemožno zastaviť či stáť na chodníkoch v zónach s dopravným obmedzením spočívajúcim v zákaze zastavenia alebo státia, ani v zónach s plateným resp. regulovaným státím.

Pravdepodobne ste už zaznamenali novú povinnosť chodcov, a to umožniť plynulý prejazd električke. Táto úprava súvisí so zmenou, o ktorej som vás informovala v novembrovom vydaní časopisu – povinnosť vodičov dať prednosť chodcovi, ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre chodcov a neohroziť ho, sa nevzťahuje na vodičov električky.

V tejto súvislosti poukazujem na skutočnosť, že nielen v súčasnosti, ale aj do konca októbra 2011 platila úprava, že ak vodič zmenší rýchlosť jazdy alebo zastaví vozidlo pred priechodom pre chodcov (resp. priechodom pre cyklistov), aby umožnil prejsť cez cestu chodcom (cyklistom), sú vodiči ostatných vozidiel idúcich rovnakým smerom takisto povinní zmenšiť rýchlosť jazdy alebo zastaviť vozidlo - to však neplatí a ani doteraz neplatilo pre vodiča električky!

Podľa novej úpravy chodec nesmie vstupovať na vozovku, a to ani pri použití priechodu pre chodcov, ak nielen vzhľadom na rýchlosť, ale po novom už aj vzhľadom na vzdialenosť prichádzajúcich vozidiel nemôže cez vozovku bezpečne prejsť. Náš cestný zákon bol zosúladený s Viedenským dohovorom o cestnej premávke z roku 1968, ktorým je Slovenská republika viazaná a vyplýva z neho, že bezpečný prechod cez vozovku musí byť definovaný dvoma parametrami - rýchlosťou a vzdialenosťou prichádzajúcich vozidiel.

Osobitné ustanovenia o cyklistoch boli zmenené napríklad v časti regulujúcej prepravu dieťaťa mladšieho ako 10 rokov. V minulosti mohla dieťa na bicykli viezť osoba staršia ako 15 rokov na pomocnom detskom sedadle s pevnými opierkami na nohy, od začiatku novembra možno dieťa prepravovať i v prívesnom detskom vozíku alebo na detskom bicykli pevne spojenom tyčou s vodiacim bicyklom.

Podľa § 74 ods. 2 môže držiteľ vodičského oprávnenia skupiny B, ktoré mu bolo udelené pred dovršením veku 18 rokov, do dovršenia veku 18 rokov (najmenej však 3 mesiace), viesť motorové vozidlo skupiny B len v prítomnosti osoby sediacej na mieste spolujazdca vedľa vodiča. Spolujazdec musí byť držiteľom vodičského oprávnenia skupiny B najmenej 10 rokov a na tento účel musí byť na žiadosť zákonného zástupcu zapísaný v evidencii vodičov. Spolujazdec nesmie sprevádzať vodiča mladšieho ako 18 rokov:

- bez príslušného vodičského oprávnenia, v čase jeho odobratia alebo počas zadržania vodičského preukazu,

- požiť alkohol alebo inú návykovú látku,
- v takom čase po požití alkoholu alebo inej návykovej látky, keď sa alkohol alebo iná návyková látka ešte môžu nachádzať v jeho organizme,
- po požití lieku v čase, keď liek môže zhoršiť jeho vodičské schopnosti.

Zámer zákonodarcu je podľa dôvodovej správy k zákonu taký, aby spolujazdec pôsobil na mladého vodiča predovšetkým výchovne a preventívne. Malo by to byť podopreté aj blízkym vzťahom k tomuto vodičovi – spolujazdcom by mal byť najmä niektorý z rodičov vodiča. Osoba, ktorá získa vodičské oprávnenie skupiny B v sedemnástich rokoch, môže vždy až do dovŕšenia veku 18 rokov viesť vozidlo iba v prítomnosti spolujazdca. Upozorňujem však na to, že ak vodič získa vodičské oprávnenie skupiny B krátko (napr. pár týždňov) pred dovŕšením veku 18 rokov, bude musieť povinne šoférovať so spolujazdcom vždy aspoň tri mesiace, teda aj v dobe po dovŕšení veku 18 rokov.

(pokračovanie nabudúce)

JUDr. Zuzana MARTIŠOVIČOVÁ

VOLKSWAGEN SLOVAKIA ZAČAL VYRÁBAŤ SEAT MII

V Bratislave začiatkom novembra začala výroba ďalšieho člena rodiny New Small Family (NSF) , typu SEAT Mii. Závod Volkswagen Slovakia v Devínskej Novej Vsi sa tak stáva unikátnym v celosvetovom meradle. Ako jediný na svete vyrába vozidlá piatich značiek pod jednou strechou.

Odštartovaním produkcie španielskeho derivátu New Small Family sa úspešne zavŕšil štart produkcie nového radu vozidiel. Prípravy na výrobu NSF si vyžiadali investície v hodnote 308 miliónov eur. Na stavebných prácach a inštaláciách technológií sa podieľalo približne 1800 ľudí.

Priamo vo Volkswagene Slovakia vytvorila produkcia tejto novej rodiny automobilov približne 1500 nových pracovných miest. Nábory nových ľudí prebiehajú od augusta a potrvajú až do konca roku. Automobilka hľadá najmä pracovníkov s technickým vzdelaním

stredoškolského stupňa pre karosáreň, lakovňu, montáž, výrobu agregátov, či zabezpečenie kvality.

Bratislavský závod Volkswagen Slovakia sa s výrobou všetkých troch značiek radu New Small Family - Volkswagen, Škoda a Seat stáva jedinečným v celosvetovom meradle. Spoločne s výrobou SUV vozidiel pre značky Volkswagen, Audi a Porsche je totiž jediným automobilovým závodom na svete, kde sa vyrábajú vozidlá piatich automobilových značiek.

Volkswagen Slovakia pôsobí na Slovensku 20 rokov. Od roku 1991 vyrobil už viac ako 2,5 milióna vozidiel. Patrí k najväčším exportérom, investorom i zamestnávateľom v súkromnom sektore na Slovensku.

Zamestnáva viac ako 7000 ľudí. V závode v Bratislave vyrába Volkswagen Touareg, Audi Q7, Volkswagen up!, Škoda Citigo, Seat Mii, karosérie Porsche Cayenne a prevodovky, v Martine komponenty pre podvozky a prevodovky a v Košiciach pripravuje vozidlá na export do Ruska. V roku 2010 vyrobil viac ako 144 500 vozidiel, 379 000 prevodoviek a 31,5 milióna komponentov. Obrat spoločnosti presiahol 4 miliardy eur. Viac ako 99 % produkcie vozidiel Volkswagen Slovakia smeruje na export.

-vw-

Štyri roky lepší biznis

Myslel som si, že dve autá v rodine sú zbytočne vyhodené peniaze, no nie je to tak, a rád by som o tom presvedčil aj vás...

Za všetko v živote musí človek zaplatiť. Aspoň som sa tým riadil, kým som si nekúpil Škodu Superb 4+4. Ona ma presvedčila o tom, že niekedy sa aj zabehnuté zákony môžu na chvíľku zmeniť a že nie za všetko musíte nutne platiť.

Som vrcholový manažér, a tak všetko beriem pragmaticky. Nie je vec, ktorá by ma vyviedla z konceptu. V práci trávim veľa času, pretože chcem zabezpečiť svoju rodinu a v živote niečo dokázať. Prednedávnom som sa rozhodol kúpiť manželke novú Fabiu 4+4, nech môže nakúpiť, urobiť si výlet alebo zájsť za kamarátkami bez toho, aby musela čakať na mňa a na auto. Keďže produkt 4+4 dôverne poznám vďaka môjmu spoľahlivému Superbu, dnes máme dve autá a dvakrát menej starostí s nimi. Na obe máme totiž štvorročnú záruku a 4 roky servis na celé auto zadarmo. Potvrdilo sa mi to už dvakrát pri návšteve servisu. Na servisnej prehliadke vám vymenia olej, olejový filter, brzdovú kvapalinu a ostatné úkony patriace k servisnej kontrole. Vy iba podpíšete preberací protokol a môžete odísť úplne bez platenia. Takže štyri roky môžem peniaze odložené na plánovanú servisnú prehliadku investovať efektívnejšie a môžu nám pribúdať. Raz si totiž chceme kúpiť s manželkou dom a mať deti, práve preto som sa rozhodol pre značku Škoda. Vždy ma utvrdí v tom, že s ňou mám príjemnejší a lepší biznis aj život.

ŽIACI VYROBILI ORIGINÁLNE AUTO Z ODPADU

Spoločnosť Kia Motors Slovakia 25. novembra ocenila pozoruhodné nápady žiakov základných škôl zo žilinského regiónu. Ich úlohou bolo nezvyčajným spôsobom spracovať témy ochrana životného prostredia alebo bezpečnosť. Deti si mohli vybrať, či zhotovia model auta z odpadových materiálov alebo pripravia krátke bezpečnostné video, z ktorého plynie ponaučenie ako správne poskytnúť prvú pomoc, udržiavať bezpečnosť cestnej premávky, či chrániť svoje zdravie pri práci. Žiaci predstavili sedem najlepších modelov áut a šesť videí zameraných na bezpečnosť počas spoločnej konferencie vo Vzdelávacom stredisku spoločnosti Kia v Gbeľanoch.

Deti, ktoré sa so svojimi prácami umiestnili na prvých troch miestach, odmenila spoločnosť Kia učebnými pomôckami, knihami a hrami. Výherné tímy, zložené z najviac troch žiakov a jedného pedagóga, zároveň pomohli svojim štyrom školám získať za prvé tri miesta grant v hodnote od 500 do 1500 eur na nákup materiálu, ktorý im bude slúžiť na vzdelávacie účely. „Prihlásili sme sa do súťaže, pretože vieme, aké sú skejtbordovanie a freestyle bicyklovanie bez chráničov nebezpečné. Našim videom sme chceli upozorniť na dôležitosť používania chráničov. Dúfame, že mladí ľudia si zoberú príklad," povedali Pavol Hlaváč a Michal Brezáni zo Základnej školy Limbovej v Žiline, víťazi v kategórii Bezpečnostné video.

„Nultý ročník súťaže pre základné školy je súčasťou filantropických aktivít určených pre rozvoj žilinského regiónu. V roku 2011 naše grantové programy zameriavame na ochranu životného prostredia a bezpečnosť. Snažíme sa o to, aby si žiaci už odmalička uvedomovali, aké je dôležité, dbať o svoje zdravie, vedieť predchádzať úrazom a tiež chrániť okolité životné prostredie," povedal Dušan Dvořák, senior manažér oddelenia komunikácie a vzťahov s verejnosťou spoločnosti Kia Motors Slovakia.

Víťazné video nahrali žiaci zo Základnej školy Limbovej v Žiline pod názvom Bez prilby ani ranu. Druhé miesto vyhrali žiačky Základnej školy s materskou školou Ondreja Štefku z Varína s videom Správaj sa vždy bezpečne. Prvú trojicu uzavrela nahrávka Nebezpečný priechod pre chodcov v Tepličke nad Váhom, s ktorou sa do súťaže zapojili žiačky zo Základnej školy Žofie Bosniakovej v Tepličke nad Váhom.

Najviac hlasov získal model auta Kia Eco baby, ktorý vyrobili žiaci Základnej školy s materskou školou Ondreja Štefku z Varína. Druhý v poradí skončil automobil Slovakia car vytvorený žiačkami Základnej školy Žofie Bosniakovej v Tepličke nad Váhom. S modelom auta Kia Supersport vyhrali žiaci zo Základnej školy s materskou školou v Brodne tretie miesto.

Do súťaže, ktorú Kia Motors Slovakia vyhlásila 13. októbra 2011, sa mohli zapojiť žiaci zo základných škôl so sídlom v Žiline a okolitých obcí. Kreatívne diela detí sa hodnotili v dvoch fázach. V prvom kole vyhodnotili 30 prác zamestnanci závodu. V druhom hodnotiacom kole všetky zúčastnené deti a pedagógovia hlasovaním vybrali víťazov.

-ka-

SÚŤAŽ ŠKODA SERVICE CHALLENGE

Druhý ročník vedomostnej súťaže ŠKODA Service Challenge pozná víťazov národného kola. Stali sa nimi Imrich Szaniszlo, servisný poradca EUROMOTOR s.r.o. a Peter Dobranský, servisný technik Auto Gábriel, s.r.o. Obaja víťazi budú reprezentovať Slovensko v medzinárodnom finále, ktoré sa uskutoční v apríli budúceho roka.

Vedomostná súťaž ŠKODA Service Challenge je určená pre najlepších servisných poradcov a technikov z celého Slovenska. O postupe do národného finále rozhodli výsledky predchádzajúcich korešpondenčných kôl, ktorých sa zúčastnilo celkovo 49 servisných partnerov, v rámci ktorých sa zapojilo 151 účastníkov, z toho 74 servisných poradcov a 77 servisných technikov. Na základe vyhodnotenia zaslaných odpovedí bolo do Nitry pozvaných najlepších 6 poradcov a 6 technikov.

Národné finále ŠKODA Service Challenge sa uskutočnilo 13. až 15. novembra v nitrianskom školiacom stredisku ŠKODA AUTO Slovensko. Od začiatku čakalo na každého súťažiaceho v areáli školiaceho strediska päť stanovíšť s úlohami, ktoré úzko súviseli s ich každodennou náplňou práce. Najlepším servisným technikom sa stal Peter Dobranský z košickej spoločnosti Auto Gábriel, s.r.o. Kategóriu najlepší servisný poradca vyhral Imrich Szaniszlo z EUROMOTOR s.r.o., Banská Bystrica. Víťazi oboch kategórií budú našu krajinu reprezentovať aj na budúcoročnom celosvetovom finále v Bratislave.

„Gratulujem obom víťazom. Vedomostná súťaž ŠKODA Service Challenge je skvelou príležitosťou pre našich šikovných technikov a servisných poradcov, aby predviedli svoje kvality," uviedol Robert Baumgartner, konateľ ŠKODA AUTO Slovensko. „Podobné súťaže sú tiež výbornou motiváciou pre skvalitňovanie služieb poskytovaných našimi autorizovanými servismi. Chceme aj naďalej ponúkať vyššiu kvalitu za porovnateľnú cenu," doplnil Baumgartner.

ŠKODA Service Challenge je vedomostná súťaž, do ktorej sa už po druhýkrát mohli zapojiť všetci servisní technici alebo servisní poradcovia, resp. každý zamestnanec pracujúci v oblasti servisu. Hlavnou myšlienkou podujatia je nájsť najlepšieho pracovníka servisu na celosvetovej úrovni. Zároveň sa ŠKODA snaží prostredníctvom tejto súťaže zvyšovať štandardy poskytovaných servisných služieb.

-ša-

www.renault.sk | zelená linka: 0800 606 111

5 ROKOV ZÁRUKA
100 000 km*

RENAULT QUALITY MADE

MÉGANE GENERATION UŽ OD **8 490 €** / 255 769,74 Sk
VERZE MÉGANE ADVANTAGE UŽ OD **11 090 €** / 334 097,34 Sk
• automatická klimatizácia • rádio s CD/MP3 a s Bluetooth® • 16" kolesá SURROUND • atraktívny tmavý interiér a kožený volant • dizajnové prvky exteriéru v lesklej čiernej farbe
ROZHODNITE SA PRE KVALITU.

Renault doporučuje elf

DRIVE THE CHANGE

RENAULT

Konverzný kurz 1 € = 30,1260 Sk. Ceny a ponuka financovania platia od 1. 11. do 31. 12. 2011 pri financovaní Renault Finance. * Záruka 5 rokov alebo 100 000 km (platí tá z podmienok, ktorá nastane skôr) pri financovaní Renault Finance. Renault Finance znamená financovanie poskytované spoločnosťou UniCredit Leasing, a.s. Mégane Advantage: spotreba 3,9–9,7 (l/100 km); emisie CO_2 114 – 163 (g/km); Mégane Generation: spotreba 4,0 – 8,8 (l/100 km); emisie CO_2 115–155 (g/km). Vyobrazenie vozidla je iba ilustratívne.

SUPERŠPORTOVÝ AUTOMOBIL CUSTOMGT

Malá nemecká spoločnosť CCG automotive GmbH sa zameriava najmä na reštaurovanie a servis klasických športových automobilov, prevažne značiek Aston Martin, Ferrari a Lamborghini. Okrem toho sa venuje aj tuningu či „zušľachťovaniu" nových automobilov spomenutých značiek, ale aj športových vozidiel ďalších exotických výrobcov.

Vedúci tejto spoločnosti, Tom Gerards, mal však dávno sen postaviť vlastný superšportový automobil. A napokon sa mu ho podarilo aj uskutočniť. Nedávno predstavil vozidlo s označením customGT, ktoré možno zaradiť do vágne definovanej kategórie superšportových áut. Manufaktúrnym spôsobom vyrábané vozidlo je akousi zmesou americkej a nemeckej automobilovej techniky. Konštrukčným základom je tuhý rúrkový priestorový rám vyrábaný v USA a „doladený" v Nemecku. Vonkajšie panely karosérie sú zhotovené buď z plastu, vystuženého sklenými vláknami, alebo z uhlíkových kompozitov, a vyrábajú sa tiež v USA. Opticky vozidlo pripomína nemecký „superšportiak" Saleen S7.

Vďaka použitiu ľahkých materiálov je hmotnosť prázdneho vozidla len 1020 až 1080 kg (v závislosti od rozsahu výbavy). Rázvor náprav je dlhý 2565 mm, celková dĺžka vozidla je 4356 mm, šírka je 1880 mm a výška len 1016 mm. Všetky kolesá sú zavesené na dvojitých priečnych ramenách. Pri voľbe motora siahol Gerards opäť po americkej pohonnej jednotke, a to po osvedčených hliníkových vidlicových osemvalcoch z produkcie koncernu General Motors. Základnú verziu vozidla customGT poháňa šesťlitrový zážihový osemvalec výkonu 331 kW, ktorého najväčší krútiaci moment je 560 Nm. Okrem toho je k dispozícii 7-litrový motor výkonu 405 kW, ktorý poháňa aj Chevrolet Corvette. Tento motor sa dodáva aj vo verzii prepĺňanej kompresorom, čím výkon motora vzrastie na 545 kW. Na želanie môže byť motor upravený na spaľovanie LPG. Základnou je je šesťstupňová ručne ovládaná prevodovka, na želanie ju možno nahradiť prevodovkou so sekvenčným radením. Maximálna rýchlosť vozidla sa pohybuje od 285 do 320 km/h. Cena vozidla CCG customGT (bez dane) začína pri 113 500 eurách.

(RM)

PREVERENÝ, AKO SA PATRÍ

Pri príležitosti nedávneho uvedenia modelu Jeep Grand Cherokee so vznetovým motorom na slovenský trh pripravil generálny dovozca značky Jeep na Slovensko – Fiat SR - zaujímavú a netradičnú novinársku prezentáciu tejto svojej vlajkovej lode. Už samotná pozvánka sľubovala výraznú dávku adrenalínu, a to novinári ešte netušili, čo všetko pre nich Jeep v spolupráci so slovenským Jeep klubom pripravili. Ale pekne po poriadku...

V Amerike sa vznetové motory v osobných autách ani v SUV ešte stále „nenosia", takže neprekvapuje, že v zámorí aj robustný Grand Cherokee poháňajú zážihové motory, buď 3,6 V6 Pentastar, alebo 5,7 V8 Hemi. V Európe si zákazníci značku Jeep obľúbili, ale veľké SUV bez poriadneho vznetového motora tu nemá veľkú perspektívu dobrého predaja. Spojenie koncernu Chrysler s koncernom Fiat vyriešilo problém obstarania vhodného vznetového motora pre novú generáciu Grand Cherokee po rozpade aliancie DaimlerChrysler. Bude ním šesťvalcový motor 3.0 CRD MultiJet II z produkcie spoločnosti VM Motori, patriacej do koncernu Fiat. Má najväčší výkon 177 kW a krútiaci moment 550 Nm. Zatiaľ sa bude montovať len do automobilov predávaných v Európe, ale najneskoršie v roku 2013 už bude v ponuke aj pre Severnú Ameriku. Marketingoví odborníci predpokladajú, že tento druh pohonu v Amerike budú uprednostňovať zákazníci, ktorí potrebujú Grand Cherokee na ťažkú prácu v teréne. Takto poháňaný model je schopný ťahať brzdený príves s hmotnosťou až 3,5 t – a to modely s veľkými americkými zážihovými motormi nedokážu.

Slovenskí motoristickí novinári začali testovacie jazdy s týmto modelom krátkou jazdou po diaľnici. Ako rozcvička to bolo dobré, lebo po absolvovaní trasy Bratislava – Senec bolo treba odbočiť smerom na Pezinok a potom rovno do kopcov, cez Pezinskú Babu. Viacerí z novinárov už túto generáciu Grand Cherokee poznali, ale nie so vznetovým motorom. Vozidlo na horskej ceste plnej zákrut sedelo ako pribité, možno mierne nedotáčavé, ale trakčná kontrola sa okamžite postarala o správnu korekciu a stabilizáciu vozidla. Vznetový motor s veľkým

krútiacim motorom nemal najmenší problém zrýchľovať robustné vozidlo aj v stúpaní. Prejazdom Pezinskej Baby sa cestné skúšky skončili, na rad prišla časť, ktorá si zaslúži pomenovanie „džípová“. Asfalt vystriedala šotolina, lesný porast, trávnaté lúky a pasienky slovenského Záhoria. Novinári si vyskúšali jednotlivé režimy systému Selec Terrain, ktorý je štandardom pre všetky modely Grand Cherokee a ponúka viacero jazdných režimov správania sa vozidla. Na výber ich je 5 – Piesok/Blato, Sneh, Auto, Skaly a Šport. V podmienkach Záhoria sa najviac uplatnil režim Piesok/Blato, miestami aj režim Skaly, ktorý aj vďaka štandardnej prídavnej redukcii dokonale kontroloval pohyb vozidla pri pomalých a zvlášť šmykľavých úsekoch. Dôkazom spoľahlivosti systému je aj fakt, že ani jedno z ôsmich testovaných vozidiel v kolóne nezapadlo, ba ani neprejavilo nejaké známky zaváhania.

Najzábavnejšou a najvzrušujúcejšou časťou programu dňa bola popoludňajšia orientačná jazda. Áno, orientačná jazda. Niečo podobné, ako pri orientačnom behu s buzolou, akurát že tu sa novinári pohybovali autom v teréne, medzi stromami, piesku, v lese, pri jazerách. Ich úlohou bolo nájsť v stanovenom čase čo najviac terčov, dostali do rúk mapu so svetovými stranami a zaznačenými 21 terčami na rozľahlej ploche. A časový limit 90 minút. Niekomu by sa ten čas zdal dostatočný, ibaže tie terče boli miestami pekelne ukryté, pribité na stromoch v lese, či zastrčené v hlbokých pieskových dunách, ťažko prístupných pešo, nieto ešte autom. S Grand Cherokee to však bola naozaj zábava, radosť sa pohybovať v podmienkach, v ktorých značka Jeep vyrastala. Pohon 4x4 Quadra Drive II pri novej generácii opäť nesklamal a potvrdil, že právom patrí medzi to najlepšie, čo tento segment ponúka. Čerešničkou na torte tohto vydareného dňa bola záverečná disciplína – krosové preteky na piesku, pre Jeep iba „jazda zručnosti“. K slovu sa dostal režim Šport, ktorý ukázal, ako sa dá dokonale využiť výkonový potenciál trojlitrového „diesela“ a pohonu 4x4 na piesku. Plyn na podlahe, driftové vyberanie zákrut či „plné brzdy“ na cieľovej rovinke dokonale zdvihli hladinu adrenalínu každého aktéra tejto skvelej akcie. Pretekárske okruhy sú vždy zaujímavé, a v kurze, ale jazda v teréne je o poznanie iná káva...

Novinári mali možnosť presvedčiť sa, že Grand Cherokee sa správa suverénne pri jazde po diaľnici, cestách vedúcich horskými priesmykmi i mierne kľukatiacimi sa okresnými cestami. A suverénny je aj v ťažkom teréne. V porovnaní s predchádzajúcou generáciou je luxusnejší a pohodlnejší, s prihliadnutím na obstarávaciu cenu ťažko nájsť v tejto kategórii vozidiel lepšiu voľbu.

Peter PECZE

VEĽKÉ MEDZI MALÝMI

Tohtoročná novinka, tretia generácia automobilu Kia Rio patrí do triedy malých áut. Táto trieda je nabitá kvalitnou konkurenciou, takže každá novinka to má pri presadzovaní sa na trhu ťažké. Podľa prevažujúcich hodnotení už aj prvých zákazníkov, sa nové Rio rýchlo zaradilo vo svojej triede medzi „veľké". Nielen rozmermi, ale najmä svojimi vlastnosťami. Vyskúšali sme model poháňaný zážihovým motorom 1.2 D-CVVT vyladeným na najväčší výkon 63 kW, s kvalitnou výbavou EX.

Nové 4 m dlhé Rio pôsobí dravejším dojmom ako jeho predchodca, čo je dnes žiadaný rys dizajnu áut aj v najnižších triedach. Výrazne sklonené stĺpiky karosérie, výrazné tvary reflektorov aj otvorov v prednom nárazníku či vonkajšie spätné zrkadlá upevnené na dverách na štíhlej konzole spolu s výraznými prelismi na bokoch karosérie dávajú karosérii mierne športový ráz. Dĺžkou rázvoru náprav 2570 mm sa Rio už-už dotýka rázvorov automobilov nižšej strednej triedy. Vďaka tomu aj priestor pre nohy osôb sediacich na zadných sedadlách je podobný ako v o triedu väčších autách, teda z nižšej strednej triedy. Na malé auto je slušná aj vnútorná šírka kabíny. Nové Rio tak môže oveľa lepšie plniť úlohu jediného auta v rodine ako prvá generácia tohto typu. Dozadu dvíhajúca sa línia spodnej hrany bočných okien je z hľadiska jej prínosu ku kráse karosérie odôvodnená, obmedzuje však výhľad do strán deťom sediacim na zadných sedadlách. Na tom sa podieľa aj masívnosť stredných a zadných stĺpikov karosérie. Ocenili sme jednoznačne európske ladenie dizajnu interiéru s rešpektovaním zásad ergonómie, najmä z pohľadu nárokov vodiča.

Základným objemom batožinového priestoru 288 litrov patrí Rio k priemeru vozidiel svojej triedy. Manipuláciu s batožinou

mierne sťažuje vyššie uložená tzv. nakladacia hrana. Sklopením priečne delených operadiel zadných sedadiel (v pomere 60/40) vzrastie objem pre náklad na 923 litrov.

Písmeno D v označení motora (Kappa) 1.2 D-CVVT neznamená ako zvyčajne „diesel“, ale Dual. Ten sa vzťahuje k faktu, že variabilne časované sú nielen nasávacie, ale aj výfukové ventily. Na jednej strane je to konštrukčne, teda aj cenovo nákladnejšie riešenie, protiváhou je dobrá reakcia na pohyb plynového pedála aj v režime malých až stredných otáčok. Pri nich motor pracuje najmä v mestskej premávke najčastejšie a tak je dôležité, aby pri nich mal dostatočne veľký kirútiaci moment a čo najmenšiu spotrebu paliva. Pri snahe o dynamickú jazdu pri rýchlostiach okolo hranice 100 km/h, a vyššie, už motor pracuje v hornej štvrtine spektra pracovných otáčok, a tam, po prekonaní 5000 ot./min., akoby sa už necítil tak suverénne ako na opačnom konci spektra. Dáva to najavo spomalením nárastu rýchlosti aj výraznejším zvukom. Motor pracuje v Riu úsporne, pri rýchlosti na hranici 100 km/h vyžaduje len nepatrne viac ako 5 l/100 km benzínu. A ani pri rýchlosti 130 km/h nie je nenásytný, 6,5 l/100 km je ešte dobrá hodnota. To sú hodnoty pri zaťažení auta vodičom, s rastúcim počtom osôb sa dynamika jazdy oslabuje a zrejme by rástla aj spotreba benzínu. Riešením tohto problému by bola kúpa Ria s výkonnejším motorom.

Spomínaný prívlastok z nadpisu „veľká“ si nová Kia Rio určite zaslúži aj za kvalitu podvozku. V zákrutách sa takmer bočne nenakláňa, kolesá sa neroztancujú ani na menej kvalitnom povrchu cesty. Aj presné riadenie s vhodne vyladeným posilňovačom prispieva k zaradeniu Ria medzi malé autá s dynamicky ladeným podvozkom.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16 ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC s variabilným časovaním nasávacích aj výfukových ventilov, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1248 cm^3, najväčší výkon 63 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 121 Nm pri 4000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava so skrutne pružnou priečkou, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,4 m.

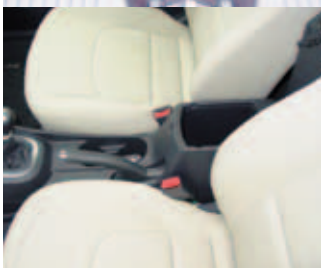
Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu hatchback.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4045/1720/1455 mm, rázvor náprav 2570 mm, rozchod kolies vpredu a vzadu 1521/1525 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1104/1560 kg, objem batožinového priestoru 288/923 l, objem palivovej nádrže 43 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 172 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 13,1 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 6/4,3/5 l/100 km, CO_2 124 g/km.

Skúšaný model Kia Rio 1,2 D-CVVT s najvyššou úrovňou výbavy EX mal navyše balik výbavy č.. 4, ktorý obsahuje Bluetooth, automatickú klimatizáciu, tempomat, slnečné clony so svetlom, zadné cúvacie snímače, bezkľúčovy pristup a štartovanie Smart key, LED balik, prístrojovú dosku s podsvietením Supervision, ukazovateľstavu kvapaliny v ostrekovači. LED balik obsahuje predné reflektory projektorového typu s LED denným svietením a s funkciou automatického zapínania svetiel, vrátane „Escort & Welcome“, tretie brzdové a zadné LED svietidlá. Základná cena modelu s výbavou EX jej 11 490 eur, so spomínanou rozsiahlou doplnkovou výbavou vozidlo stojí 13 380 eur.

Samuel BIBZA



Nový KONCEPT karosérie

Partnerstvo automobiliek vyvoláva občas aj potrebu „odkomunikovania" charakteru a odlišností automobilov spriaznených značiek. Tak je to v koncerne Volkswagen, PSA Peugeot Citroën, Fiat a mnohých ďalších, vrátane kórejských značiek Hyundai a Kia. Pre kórejskú dvojicu je zaužívané vysvetlenie, že dizajn automobilov Kia, najmä tých, ktoré majú súrodenca s logom Hyundai, je športovejší, dizajn automobilov Hyundai by mal byť konzervatívnejší.

Hyundai v poslednom období uviedol na náš trh typy Genesis Coupé, Elantru, Veloster, i40. Ktorý z nich má konzervatívny dizajn? Zaužívané triedenie a poučky neplatia, čoraz viac sa na vyjadrenie tvarov karosérií automobilových noviniek využíva anglické slovo „crossover". Je opodstatnený aj pri popise konceptu karosérie Hyundaia Veloster.

Ponúka nezvyčajnú kombináciu trojdverového hatchbacku či kupé pri pohľade na auto zo strany vodiča a päťdverového športového hatchbacku na opačnej strane. Na ľavej strane sú teda len jedny dlhé bočné dvere, na pravej dvoje kratších. Vonkajšia kľučka zadných bočných dverí je „skrytá" v ich čiernom hornom rohu. Nezvyčajné je spojenie presklenej strechy s oknom vo veku batožinového priestoru v spoločnej splývavej línii, z ktorej vystupuje krídlo zadného spojlera (čiastočne obmedzujúce výhľad vodiča za vozidlo). Vhodným prvkom sú aj pásiky vo farbe karosérie v strede lúčov odlievaných diskových kolies Velostera.

Dizajn interiéru Velostera nie je taký

Zážihový motor 1.6 GDI s priamym vstrekovaním benzínu má výkon 103 kW, je najvýkonnejším zo súčasných neprepĺňaných motorov tohto zdvihového objemu na našom trhu. Krútiaci moment krásne plynule rastie od malých až po hriešne veľké otáčky v polovici vyznačeného červeného poľa otáčkomera. Jazdili sme svižne a priemerná spotreba benzínu len mierne nad 7 l/100 km dokazuje, že motor je aj s ohľadom na spotrebu mimoriadne vydarený. Motorári si však mohli dať pri jeho zabudovaní do Velosteru viac záležať aj na športovejšom vyladení zvukového prejavu motora, pretože

sa ničím neodlišuje od motorov v „civilných“ typoch značky.

Bohatá základná výbava a atraktívny vzhľad tohto vozidla budú pre zákazníkov najpresvedčivejšie dôvody, aby si ho kúpili. Nami skúšaný model stojí 21 999 eur.

Samuel BIBZA

revolučný ako dizajn zovňajšku. Zvláštnosťou oproti iným novým automobilom tejto značky je štartovanie motora tlačidlom v spodnej časti konzoly prístrojovej dosky. Ostatné prvky interiéru sú viac-menej podobné riešeniam z iných typov značky. V prednej časti kabíny sa pohodlne cítia aj osoby vyšších postáv, predné sedadlá majú účinné bočné opory, ovládacie prvky a prístroje nemajú ergonomické nedostatky. Komplikovanejší je výhľad dozadu, zadné okno je vysoké len 22 cm. Za prednými sedadlami je to už s priestorom o niečo horšie, čo sa dalo očakávať s ohľadom na neveľkú dĺžku vozidla (4,2 m) i bočnú líniu strechy karosérie. Osoby s výškou do asi 170 cm sa však odvezú aj na zadných sedadlách Velostera pomerne pohodlne. Nastupovanie na zadné sedadlá z pravej strany uľahčuje dvojica dverí, netreba teda odsúvať predné sedadlo ako pri nastupovaní zľava. Otvor, ktorý vznikne v boku karosérie po otvorení zadných dverí však nemá optimálny tvar a rozmery, takže nastupovanie je komplikovanejšie ako pri väčšine klasických päťdverových hatchbackov. Zadné sedadlá sú priečne delené a sklopné, takže základný objem batožinového priestoru 320 l možno v prípade potreby zväčšiť na 1015 litrov. Tzv. nakladacia hrana je až 83 cm nad vozovkou.

Podvozok Velostera má koncept väčšiny áut nižšej strednej triedy – predné kolesá sú zavesené na vzperách McPherson a vzadu je vlečená náprava so skrutne pružnou priečkou. Je to osvedčené a najlacnejšie zo súčasne akceptovateľných riešení, preto je všeobecne rozšírené. Spojiť koncept konštrukčne jednoduchého riešenia náprav s veľkým priemerom kolies – v našom prípade až 18 palcov – je pre konštruktérov zložitá úloha. Udržať veľké kolesá, ktoré majú aj väčšiu hmotnosť, stále v kontakte s povrchom cesty, aj keď je hrboľatý, možno tvrdším vyladením odpruženia. Hľadanie súladu medzi tvrdosťou pružín a charakteristikou tlmičov je komplikované aj pre veľmi skúsených podvozkárov. Výsledok takmer vždy závisí od času, ktorí majú konštruktéri na skúšanie rôznych kombinácií pružín a tlmičov. V prípade Velosteru je výsledok len priemerný, podvozok športovosťou zaostáva za športovým vzhľadom karosérie. Má vlastnosti bežného hatchbacku.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový s priamym vstrekovaním, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 11:1, zdvihový objem 1591 cm^3, najväčší výkon 103 kW pri 6300 ot./min., krútiaci moment 167 pri 4850 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, stopový priemer otáčania 10,4 m, pneumatiky rozmeru 215/40 R 18.

Karoséria: 4-dverová, 4-miestna typu hatchback.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4220/1790/1399 mm, rázvor náprav 2650 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1557/1570 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1260/1700 kg, objem batožinového priestoru 320/1015 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 201 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,7 s, spotreba 95 oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 7,1/5,3/5,9 l/100 km, CO_2 137 g/km.

OMLADENIE, POSILNENIE

Mercedes-Benz triedy C mal premiéru v roku 2007, takže úpravy na jeho udržanie si rešpektovanej pozície v novinkami pravidelne dopĺňanej strednej triede sa dali očakávať. Výsledkom tohtoročnej inovácie bol aj model poháňaný výkonným vznetovým štvorvalcom, ktorého krútiaci moment sa cez zmodernizovanú sedemstupňovú automatickú prevodovku prenáša na kolesá prednej aj zadnej nápravy. Vyskúšali sme ho túto jeseň.

Zovňajšok karosérie sa pri inovácii takmer nezmenil, na upravených reflektoroch pribudol dolu rad svietiacich diód „denného svietenia“, čo je azda najvýraznejšia zmena. Zásadnejšie zmeny – k lepšiemu – sú v interiéri. Prístrojová doska má výraznejšie horizontálne členenie, miesto vyklápacieho centrálneho displeja je teraz pevný, umiestnený pod širším štítom, ktorý tieni aj prístrojový panel pred volantom. Kvalite odčítania rýchlosti i otáčok za všetkých svetelných pomerov okolia auta prispievajú aj tubusy, v ktorých sú prístroje zapustené. Povrch plastových dielcov prístrojovej dosky pôsobí teraz „prémiovejšie“ ako pred inováciou. Predchádzajúce kruhové tlačidlá na stredovej konzole vystriedali pravouhlé. Keďže sú dostatočne veľké, neodvádzajú príliš pozornosť vodiča pri ich ovládaní. Na manipuláciu s ovládačom systému Command na stredovom tuneli sme si museli zvykať, alebo je blízko predných sedadiel, pravú ruku treba vytáčať dozadu. Príjemne zmenený je veniec volantu a tlačidlá na ňom.

V interiéri auta s pohonom zadných kolies, či všetkých štyroch, treba rátať s úbytkom priestoru pre posádku kvôli strednému podlahovému tunelu. V Mercedese C sa vpredu pohodlne usadí dvojica aj vysokých osôb, za nimi zostáva dosť voľného miesta pre nohy cestujúcich s výškou asi do 180 cm, vyšším

cestujúcim vzadu by už chýbali voľné milimetre aj na odstup hlavy od stropu. Zmeniť tieto základné priestorové parametre kabíny inovácia samozrejme, nemohla. Celkovo však zmeny, v ktorých možno badať inšpiráciu z triedy E, posunuli Mercedes C na vyššiu úroveň. Zaujímavým a užitočným riešením je možnosť sklopenia priečne delených operadiel zadných sedadiel. Aj keď s ohľadom na obmedzený prierez vstupu do batožinového priestoru v sedane nemožno prepravovať objemné predmety, štíhlejšie môžu mať aj oveľa väčšiu dĺžku ako má dno batožinového priestoru pred nesklopením operadiel.

Podvozok je vyladený tvrdšie, ale väčšinu nerovností na ceste jeho pruženie zvláda nonšalantne. Len priečne nerovnosti, ako sú napríklad spoje betónových blokov na ceste, príliš neznáša a dáva to najavo aj výrazným buchnutím. O príkladnú stabilitu tohto modelu sa stará nielen dobre vyladený systém dynamickej regulácie stability (ESP), ktorý nie je príliš úzkostlivý, ale aj pohon všetkých štyroch kolies 4MATIC s planétovým medzinápravovým diferenciálom. Nepotláča úplne športový naturel auta s pohonom zadnej nápravy, na zadnú nápravu za štandardných adhéznych podmienok posiela 55 % krútiaceho momentu z výstupného hriadeľa prevodovky.

Motor modelu 250 CDI s dvoma turbodúchadlami patrí na vrchol štvorvalcových vznetových pohonných jednotiek. Zo zdvihového objemu 2,2 l vydoluje výkon až 150 kW a mohutný krútiaci moment 500 Nm. Extrémna výkonnosť pritom nie je na úkor kultivovanosti jeho práce alebo spotreby paliva. Výraznejší zvuk a mierne vibrácie po studenom štarte rýchlo zmiznú. Motor spolupracoval s automatickou prevodovkou 7G-Tronic Plus. „Plus“ v názve vyvolal nový hydrodynamický menič krútiaceho momentu s menšími stratami, ale aj úpravy v sprevodovaní.

K základnej cene 44 250 eur modelu Mercedes-Benz C 250 CDI 4MATIC so športovejšie ladenou výbavou Avantgarde pribudli v skúšanom aute niektoré drahé položky, napríklad internetovo využiteľná alternatíva systému Comand za 3000 eur, čo výslednú cenu prémiovo vybaveného modelu posunulo na viac ako 55 716 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový s priamym vstrekovaním, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 16,2:1, zdvihový objem 2143 cm^3, najväčší výkon 150 kW pri 4200 ot./min., krútiaci moment 500 Nm pri 1600 – 1800 ot./min.

Prevody: 7-stupňová automatická prevodovka, pohon kolies prednej aj zadnej nápravy.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a priečnych aj pozdĺžnych ramenách, zadná viacprvková náprava, priečny skrutný stabilizátor vpredu/vzadu, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s posilňovačom, stopový priemer otáčania 10,8 m.

Rozmery, hmotnosti, objemy : d/š/v 4591/1770/1447 mm, rázvor náprav 2760 mm, hmotnosť pohotovostná/celková 1675/2190 kg, objem batožinového priestoru 475 l, objem palivovej nádrže 59 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 240 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,1 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 6,9/5/5,7 l/100 km, CO_2 152 g/km.

Patrí k etalónom triedy

Prvé dve generácie Toyoty Yaris významne prispeli k upevneniu pozície Toyoty ako najsilnejšej japonskej značky na európskom trhu. V triede malých áut si Yaris už desaťročie udržiava trhový podiel minimálne 5 %. Od uvedenia prvej generácie v roku 1999 sa na celom svete predalo 5,5 miliónov automobilov tohto typu, približne 2,5 miliónov z uvedeného množstva v Európe.

Tretia generácia Yarisu ďalej rozvíjali dobré vlastnosti tohto typu a určite Yarisu zachová pozíciu jedného z etalónov, s ktorým sa budú porovnávať novinky konkurenčných značiek v triede malých automobilov. Vyskúšali sme model poháňaný 1,33–litrovým zážihovým motorom s najväčším výkonom 73 kW spolupracujúcim so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou a najvyššou úrovňou výbavy Style.

V novom Yarise sme už mali príležitosť jazdiť začiatkom jesene v okolí dánskeho hlavného mesta, kde sme vyskúšali viacero kombinácií pohonu ponúkaného momentálne pre tretiu generáciu tohto vozidla. Nestihli sme práve tú, z hľadiska dynamiky jazdy podľa nás najlepšiu, ktorú sme si dobre užili až teraz, na našich cestách.

Celková dĺžka nového Yarisu je 3885 mm, čo je v porovnaní s predchádzajúcou generáciou o 100 mm viac. I tak nový Yaris zostáva jedným z najkompaktnejších zástupcov tejto triedy. Šírka sa medzigeneračne nemenila, zostáva 1695 mm, výška klesla o 20 mm na 1510 mm.

Prvé dve generácie Yarisa mali prístrojový panel presunutý spred volantu do stredu prístrojovej dosky. Tvorcovia tretej generácie

už hlavné prístroje - rýchlomer, otáčkomer a palivomer – riešili klasicky.Dostali analógový vzhľad s kruhovými stupnicami s podsvietením v odtieni jantárovej/červenej, a aj klasické umiestnenie pred volantom. Zmenu vraj vyvolal výskum medzi zákazníkmi, a najmä mužom sa viac páčia prístroje pred volantom. Farebná 6,1-palcová multimediálna dotyková obrazovka systému Toyota Touch je dominantným prvkom prednej časti interiéru. Systém štandardne ponúkaný v novom Yarise už od stupňa výbavy Active zahŕňa tuner AM/FM, prehrávač CD/MP3, pripojenie mobilného telefónu cez rozhranie Bluetooth® s funkciou „streamovania" hudby a automatickú synchronizáciu zoznamu kontaktov pri každom pripojení. Port USB umožňuje pripojiť prenosné hudobné prehrávače, vrátane možnosti zobrazovať grafiku albumov zo služby iTunes. Informačný displej palubného počítača zobrazuje dojazd vozidla pri aktuálnom stave paliva, okamžitú spotrebu paliva, priemernú spotrebu paliva po jednotlivých minútach za posledných 15 minút a čas od posledného štartu motora. Štandardnou súčasťou tohto systému je aj zadná parkovacia kamera. Obraz kamery sa prenáša na obrazovku systému Toyota Touch po zaradení spätného chodu a pomáha tak predovšetkým pri parkovaní v stiesnených priestoroch.

Predné sedadlá majú dlhšiu sedaciu časť (50 cm) a zlepšili sa aj bočné opory. Miesta pre nohy majú dosť aj vyššie osoby sediace na zadných sedadlách, ale sedacia časť je pre dlháňov krátka (43 cm) a je pre nich aj nízko nad podlahou (36 cm). Vodič má pri hľadaní vhodnej polohe za volantom možnosť meniť v menšom rozsahu výšku i „hĺbku" stĺpika volantu, výškovo nastavovať možno aj sedadlo vodiča. Užitočným prvkom sú veľké odkladacie priestory pred preraďovacou pákou. Keby boli podsvietené tlačidlá na volante alebo odomykania vozidla či nastavovania vonkajších spätných zrkadiel, a keby nebolo potrebné prepínať parametre palubného počítača počas jazdy horšie dostupným kolíkom pod krytom prístrojového panelu, bolo by pracovisko vodiča takmer dokonalé. Batožinový priestor medzigeneračne narástol na 286 litrov, čo ešte nepatrí k najlepším hodnotám v triede. Sklopením operadiel zadných sedadiel vznikne asi 10 cm vysoký schod a objem pre náklad narastie na 786 litrov.

Štvorvalcový zážihový 1,33-litrový motor s variabilným časovaním nasávacích aj výfukových ventilov je z predchádzajúcej generácie. Po úprave zameranej na splnenie prísnejšej emisnej normy Euro 5 klesol jeho najväčší výkon o 1 kW a krútiaci moment o 7 Nm, nepatrne stúpla aj výrobcom uvádzaná spotreba benzínu. V mestskej premávke sme jazdili prevažne „za 6 litrov", s čím bude spokojný azda každý majiteľ Yarisa. Výrobcom uvádzaných 5,4 l/100 km v kombinovanej prevádzke nie je nereálnych, ale vodič musí ubrať zo športových ambícií a svižne jazdiť len výnimočne. Najlepšiu dynamiku motor dáva vozidlu v režime otáčok nad 4000 za minútu, pričom vydáva zdravý, ale nie nepríjemný zvuk.

Výborný je aj podvozok, plavnosťou jazdy a stabilitou pri zmene smeru je nový Yaris porovnateľný s väčšími autami. Veľmi účinne tlmí takmer všetky nerovnosti na ceste a dobre má utlmené aj zvukové prejavy generované nárazom kolies na hrbole alebo priehlbne v povrchu cesty. Systém regulácie stability (ESP) je štandardnou súčasťou výbavy Yarisa, ale ten by sme asi potrebovali len v zime, na suchej ani mokrej ceste sa nemusel aktivovať. K športovému štýlu jazdy vodiča zvádza aj presné riadenie so strmým prevodom. Cena modelu s päťdverovou karosériou, úrovňou výbavy Style, motorom 1,33 l Dual VVT-i a 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou je 12 990 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 11,5:1, zdvihový objem 1329 cm^3, najväčší výkon 73 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 125 pri 4000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10 m, pneumatiky rozmeru 195/50 R 15.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 3885/1695/1510 mm, rázvor náprav 2510 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1460/1445 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1120/1470 kg, objem batožinového priestoru 286/768, objem palivovej nádrže 42 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 175 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,7 s, spotreba 95 oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 6,8/4,5/5,4 l/100 km, CO_2 123 g/km.

Model pre rok 2012 ekologickejší aj komfortnejší

Land Rover Discovery mal premiéru v jeseni 1989 na autosalóne vo Frankfurte nad Mohanom. V súčasnosti je už na trhu štvrtá generácia tohto obchodne úspešného typu. Vyskúšali sme sedemmiestny model poháňaný novým trojlitrovým vznetovým motorom vyladeným na najväčší výkon 155 kW spolupracujúci s novou 8-stupňovou automatickou prevodovkou od spoločnosti ZF.. Vlani na jar sme skúšali model s rovnako veľkým motorom, ale s výkonom 180 kW. Ten spolupracoval so 6-stupňovou automatickou prevodovkou.

Land Rover Discovery 4 pre modelový rok 2012 dostal viacero nových prvkov a technických zlepšeníMedzi najzaujímavejšie novinky patrí určite nová 8-stupňová automatická prevodovka ZF 8HP70 s lepšou účinnosťou, prispievajúca k zmenšeniu emisií CO_2.

Na rozdiel od modelu, ktorý sme skúšali vlani, klasický pákový volič „CommandShift“ režimu práce automatickej prevodovky teraz konštruktéri nahradili otočným voličom „Drive Select“, aký používajú aj nové typy automobilov Jaguar. Páčkami pod volantom prevodovka umožňuje aj ručné preraďovanie. Otočný ovládač prevodovky, pomocou ktorého možno zvoliť režim parkovania, spätný chod, neutrál, režim bežnej jazdy alebo režim športovej jazdy pri vypnutom zapaľovaní splýva s povrchom stredovej konzoly a po zapnutí zapaľovania vystúpi nad jej povrch. Kvôli prehľadnosti ovládacích prvkov bol otočný elektronický ovládač systému Terrain Response nahradený novým ovládačom Terrain Response Optimisation.

Aj keď motor vlani skúšaného modelu mal väčší výkon (180 kW) ako teraz, na dynamike jazdy to nebolo poznať. Priaznivý dojem z pohonného reťazca aktuálneho modelu umocňuje bleskové preraďovanie novej prevodovky (za 200 milisekúnd) s logickým výberom prevodových stupňov pre momentálnu rýchlosť a zaťaženie. Prevodovka obsahuje viacero energeticky úsporných prvkov, hydrodynamický menič krútiaceho momentu, hlavná príčina horšej účinnosti v porovnaní s ručným ovládaním prevodoviek, mohol byť vďaka obrovskému krútiacemu momentu motora pri malých otáčkach prekalibrovaný tak, aby sa uzamykal pri menších rýchlostiach a prevádzkových teplotách, čo vedie k zmenšeniu spotreby paliva. Systém Transmission Idle Control inteligentne zaraďuje neutrál, keď vozidlo stojí a pri jazde bez plynu, čo zmenšuje zaťaženie motora a ďalej šetrí palivo. Prevodovka 8HP70 je inteligenciou priam nabitá. V horúcom počasí volí nižšie prevodové stupne, vďaka čomu motor a čerpadlo klimatizácie bežia pri väčších otáčkach a kabína sa môže rýchlejšie vychladiť.

Prevodovka 8HP70 pred očakávaným podradením prispôsobuje otáčky motora otáčkam turbíny svojho hydrodynamického meniča, čím prispieva k absolútnej hladkosti prechodov medzi jednotlivými stupňami. Jemnejšie odstupňovanie až ôsmich prevodov tiež prispieva k hladkosti preraďovania.

Systém Driver Type Detection monitoruje pokyny vodiča a systémy vozidla, na základe čoho optimalizuje reakcie prevodovky vzhľadom na vodičov štýl jazdy, kým funkcia Curve Detection zabraňuje nežiaducemu preraďovaniu na vyššie stupne pri prejazde sériou zákrut. Riadiaca jednotka prevodovky sleduje aj to, ako vodič používa brzdový pedál a ako vozidlo spomaľuje, aby mohla zaradiť správny prevodový stupeň pred vjazdom do zákruty. Prevodovka nemusí pri podraďovaní prechádzať postupne cez všetky stupne, v prípade potreby môže preskočiť až šesť prevodov, čo zaručuje oveľa rýchlejšiu odozvu pri príprave na predchádzanie. Riadiaca jednotka prevodovky pracovala tak

dokonale, že časom sme na ručné ovládanie prevodovky páčkami ani nepomysleli.

Discovery 4 pre rok 2012 poskytuje aj viac uživateľského komfortu. V ponuke má tri nové balíčky voliteľných prvkov výbavy a zlepšené audiosystémy s navigáciou, využívajúce najmodernejšiu architektúru elektrických obvodov. Už základná verzia audiosystému teraz obsahuje farebný displej namiesto doteraz používaného čiernobieleho, technológiu Bluetooth, prijímač DAB a vstup USB/iPod. Multimediálny systém pre cestujúcich na zadných sedadlách (RSE) je teraz vybavený DVD mechanikou v hlavnej jednotke audiosystému, takže disky je možné pohodlne vkladať zvnútra kabíny. Tento nový systém nahrádza doteraz používaný menič na šesť diskov DVD prístupný cez batožinový priestor. Audiosystém pre zadné sedadlá je možné obsluhovať pomocou bezdrôtových slúchadiel s novou výkonnou bezdrôtovou technológiou WhiteFireTM alebo pomocou diaľkového ovládača. Systém umožňuje pripojenie hracích konzol a prehrávanie videozáznamov vo formáte MP4 uložených na zariadení USB.

Land Rover Discovery získal v roku 2011 úplne nový prvok výbavy, ktorý zjednodušuje život majiteľom s diaľkovo ovládaným otváraním vstupných alebo garážových brán. Táto technológia s názvom Homelink, ktorú si možno objednať spolu s asistenčným systémom automatického prepínania diaľkových svetiel, si dokáže zapamätať frekvencie väčšiny diaľkových ovládačov používaných na ovládanie automatizovaných garážových brán a dverí. Stačí len stlačiť tlačidlo. Nevyskúšali sme, lebo sme cez takú bránu neprechádzali.

Vozidlo je vybavené prakticky kompletnou sadou elektronicky regulovaných asistenčných systémov, ktoré uľahčujú vodičovi prácu na ceste aj v teréne a zlepšujú bezpečnosť jazdy.

Cena 7-miestneho modelu Land Rover Discovery 4 3.0 TDV6 s úrovňou výbavy SE je 53 772 eur. Doplnkové prvky výbavy, napríklad balík 7 seat convenience pack obsahujúci 2 sklopné sedadlá v zadnej časti vozidla, zásuvku na prúd s napätím 12 V v 3. rade sedadiel, predĺžený hlavový bezpečnostný vankúš aj na 3. rad sedadiel, osvetlenie 3. radu sedadiel a druhý rad sedadiel delený v pomere 35/30/35 alebo balík cold climate pack obsahujúci vyhrievanie volanu, čelného skla, dýz ostrekovačov a sedadiel v prvom a druhom rade, posunuli cenu skúšaného modelu na 63 955 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: vidlicový 6-valcový, 24-ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2x2xOHC, kompresný pomer 16,1:1, zdvihový objem 2993 cm^3, najväčší výkon 155 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 520 pri 2000 ot./min.

Prevody: 8-stupňová automatická prevodovka ZF, pohon kolies prednej aj zadnej nápravy.

Podvozok: predné aj zadné kolesá zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien, priečny skrutný stabilizátor, vzduchové pružiny s automatickým udržiavaním svetlej výšky vozidla, tlmiče pruženia s elektronickou reguláciou útlmových síl /Terrain RESPONSE/, kotúčové brzdy, hrebeňové riadenie s hydraulickým posilňovačom, stopový priemer otáčania 11,4 m,, pneumatiky rozmeru 255/55 R 19.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 5106/2022/1882 mm, rázvor náprav 2885 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1605/1612,5 mm, svetlá výška 185 až 310 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2650/3240 kg, hmotnosť nebrzdeného/brzdeného prívesu 750/3500 kg, objem batožinového priestoru 280/2560 l, objem palivovej nádrže 82 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,7 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 9,7/7,8/8,5 l/100 km, CO_2 224 g/km.

ELEGANTNÝ SEDAN

Už prvá generácia Fordu Focus v roku 1998 výdatne zostrila konkurenciu v nižšej strednej triede. A z rešpektu tohto typu príliš neubrala ani jeho druhá generácia, i keď podľa nás nevyčnievala z radu svojich konkurentov tak výrazne, ako sa to podarilo prvému Focusu.

Najnovšia generácia, ktorá mala premiéru tento rok, je opäť v pozícii prvej generácie a ak bude Ford umne viesť cenovú politiku, bude Focus v rebríčku automobilov nižšej strednej triedy na prvých priečkach vo viacerých európskych štátov. Po niekoľkých hatchbackoch tohto typu sme mali možnosť vyskúšať aj model s karosériou sedan.

Sedany nižšej strednej triedy nepatria v strednej a západnej Európe medzi príliš žiadané modely. Tam jednoznačne dominujú hatchbacky. Preto aj Focus so štvordverovou karosériou, napriek tomu, že vyzerá skutočne dobre, nebude príliš prispievať do výslednej štatistiky predaných automobilov tohto typu ani na Slovensku. Automobilke Ford to nebude prekážať. Focus je „globálnym autom“, ktoré sa bude predávať po celom svete. A Amerika, Austrália, Rusko a štáty východnej Ázie sú trhmi práve pre sedany. Pravda, zákazníci v Amerike a Austrálii si ešte musia najprv zvyknúť na to, že dostatočne dobrý a reprezentatívny sedan nemusí byť dlhý 5 m a viac.

Skúšaný model poháňal zážihový motor Ti-VCT s najväčším výkonom 77 kW, považovaný pre Focus za „základný“. Z pokoja na rýchlosť 100 km/h dokáže sedan s pohotovostnou hmotnosťou 1,3 t zrýchliť za 12,4 sekundy. Motor pri malých otáčkach nemá veľa temperamentu, ak vodič potrebuje výraznejšie zrýchliť, napríklad pri predchádzaní pomalšieho vozidla, vhodné je „podradiť“ a držať otáčky motora takmer pri ich povolenom maxime. Nespôsobuje to však hororové situácie, ak si vodič dobre premyslel predbiehací manéver. Kto chce jazdiť ležérnejšie a mať väčšiu výkonovú rezervu, asi uprednostní výkonnejší motor, môže byť aj rovnakého typu, ale vyladený na výkon 92 kW. Pre používanie vozidla prevažne v mestskej premávke, je vyhovujúcou voľbou aj slabšia verzia motora. Spotreba benzínu v zmiešanej premávke, ešte v období bez mrazov, len nepatrne presahovala 6 l/100 km.

Predná časť interiéru sedana sa ani priestorovo nelíši od hatchbacku, pohodlie sedenia vyšších osôb na zadných sedadlách limituje výškovo viac dozadu skláňajúca sa línia strechy ako priestor v pozdĺžnom smere pre nohy. Vstup do batožinového priestoru nie je príliš veľký, takže aj keď operadlá zadných sedadiel možno sklopiť, dlhšie predmety sa dajú naložiť len ak sú dostatočne štíhle. Lyže to môžu byť celkom určite.

Ford Focus Sedan 1.6 Duratec Ti-VCT s výbavou Sport X stojí (s príplatkom za metalizovanú farbu) 18 280 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: prepĺňaný 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 111, zdvihový objem 1596 cm^3 najväčší výkon 77 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 150 Nm pri 4000 až 4500 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 11 m, pneumatiky rozmeru 215/60 R 16.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4534/1823/1484 mm, rázvor náprav 2648 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1544/1534 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1389/1900 kg, objem batožinového priestoru 475 l, objem palivovej nádrže 55 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 189 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 12,4 s, spotreba 95 oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 8,1/4,8/6 l/100 km, CO_2 139 g/km.

300 km/h aj bez strechy

K vrcholovému modelu športových vozidiel Jaguar – XKR-S – sa teraz pridáva kabriolet, ktorý prináša rovnako lákavú zmes schopností a zároveň ponúka vodičovi a spolujazdcovi intenzívnejšie spojenie s okolím. Jaguar XKR-S Convertible stelesňuje všetky vlastnosti, ktoré vždy definovali legendárne vozidlá typu GT značky Jaguar – extrémny výkon, pôsobivé jazdné vlastnosti, uvoľnený komfort a diskrétny luxus.

Nový model XKR-S stojí na vrchole typového radu XK, ktorý teraz zahŕňa modely XK, XKR a XKR-S vo vyhotoveniach kupé a kabriolet. Kabriolet XKR-S Convertible je najrýchlejším vozidlom typu GT s otvorenou strechou v histórii značky Jaguar. Poháňa ho zlepšená verzia 5,0-litrového prepĺňaného motora AJ-V8, ktorý dosahuje výkon 405 kW a krútiaci moment 680 Nm. V porovnaní s motorom modelu Jaguar XKR predstavujú tieto hodnoty nárast výkonu o 8 % a krútiaceho momentu o 9 %. Motor poháňa zadné kolesá cez šesťstupňovú automatickú prevodovku s aktívnym diferenciálom a zrýchľuje model XKR-S Convertible z pokoja na 100 km/h za 4,4 sekundy. Maximálna rýchlosť je elektronicky obmedzená na 300 km/h.

Exteriérom sa kabriolet XKR-S Convertible dramaticky odlišuje od iných modelov XK starostlivo kalibrovanými aerodynamickými prvkami, ktoré zabezpečujú bezchybné jazdné výkony pri veľmi veľkých rýchlostiach. Tento dramatický nádych pokračuje vnútri vozidla sedadlami Jaguar Performance, ktoré poskytujú väčšiu oporu pre vodiča i spolujazdca pri zatáčaní veľkou rýchlosťou. Sedadlá sú potiahnuté karbónovou kožou a ponúkajú vyhrievanie a nastavenie v 16 smeroch. Karbón sa použil aj pri obklade kabíny a zdôrazňuje sebavedomú náturu vozidla.

Na základe rozsiahlej výpočtovej analýzy prúdenia tekutín a testov v aerodynamickom tuneli i na dráhe boli pri modeli XKR-S Convertible uplatnené aerodynamické úpravy. Plnia dôležitú funkciu, ktorá spočíva v udržiavaní stability vozidla s otvorenou strechou schopného dosahovať rýchlosť až 300 km/h. . Na rohoch nárazníka sú zvislé panely vedúce vzduch nadol po bokoch vozidla pozdĺž nových bočných prahov, ktoré zlepšujú vodorovné prúdenie vzduchu a zároveň zvýrazňujú zmenšenie svetlej výšky podvozka o 10 mm. Zadné krídlo s vložkou z uhlíkových vlákien pôsobí v súčinnosti so spodkom zadného nárazníka, ktorý obsahuje difúzor z uhlíkových vlákien. Výsledkom je zmenšenie celkového vztlaku o 26 % a vyvážená aerodynamika prednej a zadnej časti, vďaka ktorej je vozidlo dokonale prilepené k vozovke.

Úpravy exteriéru zdôrazňuje lesklá čierna farba doplnkov karosérie, ktorú dopĺňa tmavá povrchová úprava ľahkých kovaných zliatinových diskov kolies Vulcan s rozmerom 20”. Aktívny výfuk Performance kabrioletu XKR-S Convertible poskytuje pri otvorenej streche autentický, pretekárskymi automobilmi inšpirovaný zvukový prejav, ktorý je vyladený tak, aby vodičovi poskytoval maximálne vzrušujúci zážitok z jazdy. Pohotovostná hmotnosť vozidla je 1800 kg. Multifunkčný trojramenný volant potiahnutý kožou predstavuje dokonalé rozhranie s ovládacími prvkami, svetlé pedále z nehrdzavejúcej ocele zdobia vylisované logá Jaguar. Ďalšie luxusné povrchové materiály zahŕňajú lak tlačidiel mäkký na dotyk a stredovú konzolu lesklej čiernej farby. V štandardnej výbave je exkluzívny obklad interiéru tmavej hliníkovej farby a ako voliteľný je v ponuke aj obklad v klavírnej čiernej farbe.

-jr-

Prinavráti slávu modelov GTi?

Zástupca značky Peugeot v nižšej strednej triede, typ 308, je na trhu od jesene 2007. Na tohtoročnom autosalóne v Ženeve mali výstavnú premiéru všetky tri karosárske verzie tohto typu. Po kupé-kabriolete, o ktorom sme písali v predchádzajúcom vydaní časopisu, sme vyskúšali aj päťdverový hatchback. Model v najvzrušujúcejšom vyhotovení GTi poháňal 1,6 litrový prepĺňaný zážihový motor s výkonom 147 kW.

Tento motor poháňal aj model 308 CC, ktorý sme skúšali v minulosti, takže jeho výborné vlastnosti nás už neprekvapili. Modely s označením GTi sú vo Francúzsku populárne už od čias typov 205 a 309, čo bolo v 80-tych rokoch minulého storočia. Na ne nadväzujúce modely 206 GTi, 207 GTi a 307 GTi neboli až také populárne. Priblížiť sa k sláve Peugeota 205 GTi sa teraz pokúša Peugeot 308 GTi.

Výkonný zážihový motor 1.6 THP (Turbo Haute Pression) je výsledkom spoločného vývoja s automobilkou BMW. Ventilový rozvod na nasávacej strane má variabilný zdvih aj časovanie ventilov, výfukové ventily majú len premenlivé časovanie. Úlohu klasickej škrtiacej klapky v nasávacom potrubí pre dávkovanie množstva zmesi nahrádza účinnejšia zmena zdvihu nasávacích ventilov. Pri malých a stredných otáčkach motora, ktoré sa počas jazdy využívajú najčastejšie, to vedie k výrazne menšej spotrebe paliva. Benzín sa vstrekuje priamo do valca. Plnenie valcov vzduchom zabezpečuje dvojkomorové turbodúchadlo Twin-Scroll. Motorári nezanedbali ani akustickú stránku

motora v tomto športovom modeli, o vhodnú farbu a intenzitu vzduchu pri meniacich sa otáčkach motora sa stará Sound Systém. Nie je v tom výnimočne žiadna elektronika, len mechanické vyladenie výfukového systému.

Podvozok je znížený o 10 mm, v porovnaní s ostatnými modelmi typu 308 má GTi čapy a ložiská prednej nápravy s väčšími priemermi, upravené sú aj charakteristiky tlmičov pruženia, sériovo sa na tento model montujú hliníkové kolesá s pneumatikami rozmeru 225/40 R-18. Účinnejšie brzdenie v porovnaní s ostatnými modelmi zabezpečujú kotúčové brzdy s kotúčmi vpredu rozmeru 340x30 mm, zadné kotúče majú rozmer 290x12 mm. Systém ESP, ktorého súčasťou je aj protipreklzový systém predných poháňaných kolies, je možné vypnúť tlačidlom.

Vzhľadovo sa Peugeot 308 GTi líši od ostatných modelov 308 predným športovým nárazníkom prevzatým s modelu 308 CC, zadným nárazníkom s čiernym difúzorom, krátkym zadným prítlačným krídlom, dvojitou koncovkou výfuku a označením GTi na boku a zadnej časti karosérie. V interiéri má na rozdiel od ostatných súrodencov hliníkové pedále a opierku pre ľavú nohu vodiča, hliníková je aj hlavica preraďovacej páky 6-stupňovej ručne ovládanej prevodovky (za studených rán by ju vodič rád vymenil za menej chladivý materiál). Športový kožou potiahnutý volant s hliníkovými plochami v mieste odporúčaného uchopenia a stredová konzola s čiernym lakovaním prislúchajú tiež len modelu GTi.

Sedadlá sú pohodlné, s tuhším stredom a dostatočne účinným bočným vedením. Za nimi je už dostatok miesta len pre osoby s priemernou výškou. Do štandardnej výbavy Peugeota 308 GTi patrí aj šesť bezpečnostných vankúšov, hmlové reflektoryy, zadné parkovacie snímače, dvojzónová automatická klimatizácia, audio sústava s CD a MP3 prehrávačom a šiestimi reproduktormi, palubný počítač, polokožené poťahy sedadiel. Štandardnú výbavu 308 GTi možno rozšíriť o niekoľko príplatkových prvkov, medzi ktorými je aj vyhrievanie predných sedadiel, čo mal aj nami skúšaný model. Základnú cenu 22 450 eur príplatkové prvky zdvihli na 26 860 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zvihový objem 1598 cm^3, najväčší výkon 147 kW pri 5800 ot./min., krútiaci moment 275 pri 1700 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava s pozdĺžnym ramenom, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektro-hydraulickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,8 m, pneumatiky rozmeru 225/40 R 18.

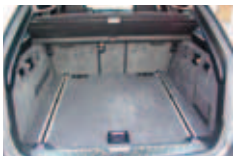
Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu hatchback.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4276/1821/1519 mm, rázvor náprav 2608 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1535/1520 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1474/1850 kg, objem batožinového priestoru 442/1398 l, objem palivovej nádrže 60 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 237 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,7 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 9,2/5,5/6,9 l/100 km, CO_2 (1) 159 g/km.

Skvelé veľké kombi

Štvrtá generácia kombi (Touring) BMW „päťkového" radu je na trhu niečo vyše roka. Dĺžkou 4907 mm je kombi o 8 mm dlhšie ako sedan a o 91 mm kratšie ako liftback BMW 5 GT. Model, ktorý sme skúšali, 530d, poháňal rovnaký vznetový motor, aký bol v BMW 5 GT, na ktorom sme jazdili vlani ešte v typicky zimných podmienkach a písali sme o ňom v č. 4/2010.



Všetky tri spomínané modely majú mimoriadne dlhý rázvor náprav 2968 mm, čo sa prejavuje okrem iného mimoriadnou plavnosťou jazdy. Pohľad na volant a prístrojovú dosku zo sedadla vodiča bol pre nás dôverne známy z modelu 530d GT. Všetko, čo je v zornom poli vodiča a čoho sa môže dotknúť, pôsobí veľmi dobrým dojmom a ani po týždni používania „kombíka", podobne ako to bolo pri GR, sme v interiéri nenašli žiadnu nedokonalosť. Prístrojová doska a všetky ovládače sú ergonomicky dôsledne navrhnuté a umiestnené, sedadlá sú už tradičnou pýchou BMW. Na zadných možno meniť sklon v rozsahu 11 stupňov, čo je príjemné počas dlhotrvajúcich jázd. Ľahko ovládateľný je aj informačný systém iDrive s veľkým farebným displejom i audiosústava s dotykovými tlačidlami.

Modely s karosériou kombi zvyčajne zákazníci kupujú kvôli využiteľnosti ich batožinového priestoru, takže jeho popis neodsunieme do záveru článku. „Základný" objem pri nesklopených zadných sedadlách je 560 litrov. Na sklopenie sedadiel stačí jediný pohyb a potom už možno do dlhého „nákladového" priestoru s výhodným obdĺžnikovým prierezom a objemom 1670 litrov naložiť aj mimoriadne objemné predmety. Uľahčuje to aj „nakladacia hrana", ktorá je len 59 cm nad vozovkou a je prakticky v jednej úrovni s podlahou batožinového priestoru.

Väčšina konkurentov BMW prestala vyrábať radové šesťvalcové motory. Vznetový prepĺňaný šesťvalec so zdvihovým objemom 2993 cm3 pracuje tak kultivovane, že posádka si ani neuvedomuje, že pohyb vozidla zabezpečuje motor spaľujúci naftu. Vozidlu s pohotovostnou hmotnosťou 1,9 t zabezpečuje neprehliadnuteľné zrýchľovanie prakticky pri akejkoľvek rýchlosti a v celom rozsahu svojich pracovných otáčok. Vrchol krútiaceho momentu s hodnotou 540 Nm je plochý, v rozsahu 1750 až 3000 ot./min., ale ešte aj pri otáčkach 4500 za minútu má hodnotu 350 Nm. Mimoriadne kultivovaný motor sa kultivovane správa aj k peňaženke majiteľa alebo prevádzkovateľa auta. Priemerná spotreba, ktorú sme dosiahli počas skúšobných jázd, a to sme nejazdili na úsporu, bola mierne nad 7 l/100 km. Pri ustálenej rýchlosti 90 km/h spotreba klesá na 5 l/100 km, pri diaľničnom limite rýchlosti je nepatrne nad 8 l/100 km.

Osemstupňovú automatickú prevodovku ZF sme už chválili za jej perfektné vlastnosti v inom vozidle, výborne si rozumie i so vznetovým trojlitrom BMW. Aj keď osobne preferujeme ručne ovládané prevodovky, v tomto aute nám spoliehanie sa na inteligenciu riadiacej jednotky a rýchlosť automatického preraďovania neprekážalo - boli veľmi dobré.

BMW 530d Touring s množstvom asistenčných systémov má základnú cenu 52 033 eur. Ďalšie asistenčné systémy, panoramatické strešné okno za 1663 eur, ťažné zariadenie s vysúvateľnou hlavou za 1190 eur, predné športové sedadlá a početný zoznam ďalších doplnkov upravili cenu skúšaného modelu na 86 016 eur.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: vidlicový 6-valcový, 24-ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2x2xOHC, kompresný pomer 16,5:1, zdvihový objem 2993 cm^3, najväčší výkon 180 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 540 pri 1750 až 3000 ot./min.

Prevody: 8-stupňová automatická prevodovka , pohon kolies prednej aj zadnej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na pružiacich vzperách, priečnych a pozdĺžnych ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, stopový priemer otáčania 12 m, pneumatiky rozmeru 245/40 R 19.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4907/1860/1462 mm, rázvor náprav 2968 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1600/1626 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1880/2530 kg, objem batožinového priestoru 560/1670 l, objem palivovej nádrže 70 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 242 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 6,3 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 8/5,3/6,3 l/100 km, CO_2 165 g/km.

ROZŠÍRENIE PONUKY ŠPORTOVÝCH AUTOMOBILOV

Chevrolet Camaro, ktorý v podobe kupé i kabrioletu vstupuje aj na náš trh, svojím dizajnom pripomína úspešné Camaro prvej generácie z rokov 1966 až 1969. Camaro vtedy vzniklo ako reakcia koncernu General Motors na veľké obchodné úspechy Fordu Mustang. O obchodnom úspechu novej generácie Chevroletu Camara v Amerike azda nik nepochybuje, General Motors však chce s týmto športovým typom, ktorý už doma patrí medzi ikony produktov amerického automobilového priemyslu, uspieť aj v Európe.

Chevrolet Camaro sa k nám bude dovážať len so 6,2-litrovým zážihovým vidlicovým osemvalcovým motorom. Okrem úrovne výbavy SS si Camaro bude možné objednať aj vo verzii Transformers, inšpirovanej automobilom použitým v hollywoodskom akčnom filme, aj ako 45th Edition, verzii pripomínajúcej 45. výročie vzniku označenia tohto v Amerike legendárneho automobilu.

Základná výbava Chevroletu Camaro je bohatá. Obsahuje napríklad stabilizačný systém, šesť bezpečnostných vankúšov, automatickú klimatizáciu, elektrické prestavovanie i vyhrievanie predných sedadiel, asistenčný systém rozjazdu do kopca, head-up displej, audisústavu Boston Acoustics s CD a MP3 prehrávačom, tempomat, palubný počítač, zadné parkovacie snímače i cúvaciu kameru s obrazovkou zabudovanou do vnútorného spätného zrkadla. Camaro kupé s výbavou SS

a ručne ovládanou prevodovkou stojí 42 500 eur, kabriolet 48 500 eur, za automatickú prevodovku treba pre obidve verzie karosérie priplatiť 2000 eur.

Camaro Transformers si možno kúpiť len ako kupé, jeho cena s ručne ovládanou prevodovkou je 45 500 eur, s automatickou 47 500 eur. Verzia Transformers má žltý lak Rallye s čiernymi pruhmi, 20-palcové čierne leštené diskové kolesá a logá edície na viacerých miestach. Interiér má žlté obšitie a karbónové okrasné prvky.

Camaro 45th Edition má karosériu nalakovanú čiernym lakom Carbon Flash, na nej sú pruhy sivej alebo červenej farby. Má 20-palcové diskové kolesá nalakované tmavou striebornou farbou. V kabíne je biela prístrojová doska, červené, biele a modré obšitie poťahov sedadiel a emblémy edície. Cena kupé tejto výročnej edície je 45 300 eur, kabrioletu 51 300 eur, s automatickou prevodovkou opäť o 2000 eur viac.

Camaro kupé je 4837 mm dlhé, 1917 mm široké a 1360 mm vysoké. Rázvor náprav je dlhý 2852 mm. Kabriolet sa líši len výškou. So stiahnutou strechou je vysoký 1378,5 mm , bez strechy 1319 mm. Motor pre obidva modely je vyladený na najväčší výkon 318 kW, ak spolupracuje s ručne ovládanou 6-stupňovou prevodovkou. Alebo na 298 kW pri spolupráci so 6-stupňovou automatickou prevodovkou. Najväčší výkon motor dosahuje vždy pri 5900 ot./min. Rozdielne sú aj úrovne najväčšieho krútiaceho momentu - vo verzii s ručne ovládanou prevodovkou krútiaci moment vrcholí hodnotou 569 Nm pri 4600 ot./min., s automatickou prevodovkou hodnotou 556 Nm pri 4300 ot./min. Maximálna rýchlosť obidvoch modelov je elektronicky obmedzená na 250 km/h., kupé s ručne ovládanou prevodovkou zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 5,2 s, s automatickou prevodovkou za 5,4 s. Spotreba v meste je pre obidva modely rovnaká - pre uvedené alternatívy prevodoviek 20,9 resp. 18,9 l/100 km, mimo mesta 10,2 resp. 9,7 l/100 km, v kombinovanej prevádzke 14,1 resp. 13,1 1/100 km. Objem palivovej nádrže je 72 l, batožinový priestor v kupé má objem 384 l, v kabriolete 328 l a 287 l pri stiahnutej streche.

Chevrolet Camaro sme vyskúšali na cestách chorvátskej Dalmácie i na letisku v Zadare. Kabriolet s automatickou prevodovkou, ktorý sme skúšali ako prvý, bol ako stvorený pre pohodovú jazdu. Na slávne športové auto však riadiaca jednotka 6-stupňovej automatickej prevodovky pomerne pomaly reaguje na prudké stlačenie pedálu akcelerácie. Skúšaný model mal na náš vkus aj nepresvedčivo vyladený výfukový systém, zvuk nebol dostatočne hlboký. Motor kupé, v ktorom sme jazdili na dráhe letiska v Zadare, už svoju silu ohlasoval sýtym barytónom a aj ovládanie šiestich prevodových stupňov krátkou preraďovacou pákou bolo lahôdkové. Camaro na letisku v Zadare - s dokonalým a dostatočne drsným asfaltovým povrchom na jednej z dráh - aj s vypnutým stabilizačným systémom StabiliTrac a protipreklzovým systémom bezpečne držalo stopu pri skúškach v slalome aj pri vyhýbacom manévri („losí test“). A to aj pri veľkých rýchlostiach. Pri ostrej zmene smeru sa pneumatiky zadných kolies pomerne dlho držali asfaltu, Camaro sa do pretáčavého šmyku dostalo až po razatnom zväčšení otáčok. „Kontrou“ volantom sa pretáčanie zadnej časti auta zastavilo, pneumatiky zadných kolies sa okamžite „chytili“ k drsnému asfaltu. Na menej dokonalom povrchu by prechod k stabilnej jazde pre priamy smer pravdepodobne nebol až taký jednoduchý.

Dizajn interiéru Camara má náznaky retro-štýlu, najmä v tvarovaní prístrojovej dosky. Kožou potiahnuté predné sedadlá s elektrickým nastavovaním majú tvarovo menej výrazné, ale funkčne účinné bočné výstuhy. Zadné sedadlá sú viac-menej len núdzové, operadlá predných sedadiel majú síce mäkké „chrbty“, do ktorých sa kolená vzadu sediacich osôb môžu zaboriť, ale aj to má svoje limity. V kabriolete aj so zatiahnutou plátennou strechou je už od rýchlosti 130 km/h veľký hluk, v kabíne počuť výrazné svišťanie vzduchu.

Chevrolet Camaro je oživením ponuky veľkých športových automobilov na európskom trhu. Čas, a nepochybne aj skúsenosti prvých majiteľov s týmto americkým „športiakom“, ukážu, či nové Camaro v Európe splní obchodné očakávania výrobcu.

Samuel BIBZA

NÁSTUPCA ÚSPEŠNÝCH

Automobilka Peugeot uvedie budúcu jar na trh nový typ 208. Patrí do triedy malých automobilov, (segment B), v ktorej sa automobilom tejto značky, napriek veľmi silnej konkurencii, dlhodobo dobre darí. Vyrábať ho budú s trojdverovou a päťdverovou karosériou. Pri jeho vývoji Peugeot neváhal narušiť určité princípy, znovu objaviť kódy, na ktorých boli postavené úspechy úspešných predchodcov nového typu 208, typov 205, 206, 207. Predchodcovia Peugeota 208 vždy zaujali zákazníkov aj svojim dizajnom, vo svojej dobe patrili medzi najatraktívnejšie malé autá na trhu. Z pár uverejnených fotografií si možno urobiť obraz, ako sa vyvíjal dizajn Peugeotov „dvojkového radu" počas takmer troch desaťročí.

Peugeot 205 vznikal v ére, keď automobilka Peugeot pomerne intenzívne spolupracovala s talianskym dizajnérskym štúdiom Pininfarina. Peugeot 205 francúzska automobilka vyrábala v období rokov 1983 až 1998. Typom 205 Peugeot nahradil typ 104. A bol obchodne neporovnateľne úspešnejší, celkovo vyrobili a predali 5 278 000 automobilov tohto typu. Nízka predná časť karosérie a výrazne zošikmená zadná časť dávali vozidlu športový nádych, logo značky bolo umiestnené na obvyklom mieste tej doby – medzi reflektormi. Na svoju dobu bolo moderné aj tvarovanie prístrojovej dosky s praktickou odkladacou priehlbinou pred spolujazdcom.

Peugeot 206 mal premiéru v roku 1998 a vyrábal sa ešte aj tento rok. V porovnaní s typom 205 mal výrazne zaoblenejšiu karosériu a jeho dizajn bol natoľko nadčasový, že ani dnes tieto autá nepôsobia nemoderne. Rovnako revolučné zmeny sa udiali aj v interiéri, aj tam došlo k zaobleniu hrán a zjemneniu tvarov. Francúzska automobilka predĺžila život tomuto typu aj na európskom trhu, kde sa po inovácii predával od roku 2009 do roku 2011 ako Peugeot 206+, v Južnej Amerike, Iráne a v Číne mal názov Peugeot 207 Compact.

Peugeot 207 automobilka uviedla na trh v roku 2006. A je úspešný dodnes. Pri inovácii z roku 2009 dizajnéri reagovali aj na zjavný trend zmenšovania masky chladiča a nárastu „hmoty" na bokoch karosérie. Prístrojová doska je viac členená v horizontálnej rovine,

Peugeot 208

Peugeot 205 GTi

Peugeot 206 GT

Peugeot 206 CC

Peugeot 205 GTi

Peugeot 206 XT Premium

Peugeot 205 interiér

zušľachtená dekoratívnymi lištami.

Peugeot 208 je tvarovaný v duchu novej línie dizajnu značky, ktorý sa naplno uplatnil pri type 508. V porovnaní Peugeotom 207 je karoséria menej zaoblená, má aj elegantne pôsobiace prelisy. Je zrejmé, že automobil, ktorý má osloviť rôzne cieľové skupiny zákazníkov a uspokojiť

Peugeot 208 interiér

ich rýchlo sa rozvíjajúce a stále náročnejšie požiadavky, nestačí len mierne obmeniť. Zadávajúce podmienky pre projekt "A9" boli už od svojho počiatku veľmi ambiciózne, pretože automobil, ktorý mal vzniknúť po Peugeote 207 mal priniesť skutočný generačný skok.

Peugeot 208 má vďaka zvoleným technickým riešeniam malú hzmotnosť (najľahšia verzia 208 má len 975 kg), má celý rad 208 má v priemere o 110 kg menšiu hmotnosť ako rad 207 a najväčší rozdiel predstavuje až 173 kg. Tvorcovia tejto novinky si dali záležať aj na dokonalosti aerodynamického vyladenia karosérie. Súčiniteľ aerodynamického odporu má hodnotu len 0,29, a jeho súčin s čelnou plochou auta SCx je len 0,61. Napriek tomu, že medzigeneračne je typ 208 o 7 cm kratší a o 1 cm nižší ako jeho predchodca, v kabíne majú osoby na zadných sedadlách o 5 cm viac miesta pre nohy a aj objem batožinového priestoru narástol o 15 litrov . .

Štýl nového typu 208 nesie nové estetické kódy značky. Špecifický otvor pre nasávanie vzduchu motora, nový vzhľad predných reflektorov, zadné svetlá v tvare bumerangu ..., každý detail je navrhnutý s ohľadom na celkovú harmóniu celku, ktorý je rozdelený „ chrbticou“ , ktorej náznak je zreteľný aj na streche automobilu. Prepracovaný, atletický, čistý a zároveň sofistikovaný štýl tohto automobilu znamená pre značku ďalší posun k modernosti, atraktívnosti, vyžaruje energiu, je jemný a zároveň rafinovaný. Ku každej z dvoch karosérií bol použitý odlišný prístup, pričom na 3-dverovej verzii zadné pevné okienko pripomína jedno z ich úspešných predchodcov. Štýlové inovácie exteriéru sa prenášajú aj do interiéru automobilu, kde naberajú na dôležitosti.

Od základu nové riešenie pre miesto pre vodiča, úplne intuitívne a samozrejme ovládateľné, predstavuje skutočný zlom z pohľadu technických možností a kultúrnych zvyklostí. Všetko sa sústreďuje okolo zmenšeného volantu, head-up disleja a veľkej dotykovej obrazovky. Táto praktická prístrojová zostava je s cestujúcimi v neustálom spojení, prispieva k lepšej bezpečnosti, umocňuje potešenie pri vedení automobilu a celkový dizajn interiéru pôsobí kvalitným a štýlovým dojmom.

Priemerné emisie CO_2 sú menšie o 34 g/km v porovnaní s typom 207. Okrem menšej hmotnosti a prepracovanej aerodynamiky sa na dosiahnutí emisných hodnôt podieľajú tiež motory vybavené technológiami poslednej generácie a takmer plošné zavedenie mikro-hybridného e-Hdi.

Štyri z piatich ponúkaných vznetových motorov sú vybavené funkciou Stop & Start novej generácie (e-HDi), pri najúspornejšej verzii je spotreba paliva 3,4 l/100km a emisie CO_2 87 g/km, pričom neprekročia hodnotu 99 g! V type 208 budú mať premiéru nové trojvalcové zážihové motory 1.0 a 1.2 VTi. Môžu sa pochváliť výkonnosťou a spotrebou paliva, ktorá začína na 4,3 l/100 km a emisiami CO_2 od 99 g/km.

Až štvrtina použitej polymérovej hmoty pri stavbe typu 208 sú "zelené materiály" (recyklované alebo prírodného pôvodu). Vo svetovej premiére je z týchto materiálov vyrobený celý zadný nárazník a celok chladiča. Napríklad len tento typ nárazníku ušetrí sám o sebe 1600 t nafty ročne.

Peugeot 208 ponúkne intenzívne potešenie z jazdy aj vďaka:
- volantu menších rozmerov s novou ergonómiou - umožňuje vodičovi neobvykle živé a reaktívne riadenie,
- novému, prvotriednemu spojeniu komfortu a jazdných vlastností, kvalita ktorého je založená na uznávanom know-how značky v oblasti podvozkových častí, ťaží z kompaktnosti a odľahčenia automobilu.

-pt-

Peugeot 207

ZLEPŠENÝ ŠPORTOVÝ „KOMPAKT“

Keď sa v roku 2003 dostalo na trh prvé vozidlo rodiny Mazda3, nebol to len ďalší nástupca v dlhej histórii vozidiel nižšej strednej triedy značky Mazda. Mazda3 vyzerala športovejšie ako väčšina jej priamych konkurentov v tých časoch a jazda s ňou bola vzrušujúca. Tento typ už čoskoro stál v čele obrodenia značky Mazda na celom svete, jeho predaj prekročil hranicu 1 milióna kusov oveľa skôr, ako predaj ktoréhokoľvek iného typu značky Mazda.

Druhá generácia Mazdy3 mala premiéru na trhu v roku 2008. Na celom svete sa doteraz predalo viac ako 2,7 milióna vozidiel tohto typu a Európa predstavuje pre tento typ druhý najväčší trh na svete. Celkovo sa ho tu predalo 613 000 kusov, pričom takmer 100 000 kusov terajšej, druhej generácie sa predalo za menej ako dva roky. V roku 2010 sa predalo takmer 60 000 kusov, a preto je Mazda3 najpredávanejším vozidlom značky Mazda v Európe. Mazda3 získala vo svojej histórii až 125 cien, vrátane niekoľkých cien ako automobil roka. Vyrába sa v dvoch karosárskych verziách s vlastným, jedinečným charakterom: uhladený štvordverový sedan s vysokou mierou športovej elegancie a svalnatý päťdverový hatchback. Pre milovníkov výnimočne športovej jazdy je k dispozícii model Mazda3 MPS, ktorý je jedným z najvýkonnejších kompaktných vozidiel s pohonom prednej nápravy na svete.

Ponuka hnacích sústav sa skladá z piatich zážihových motorov (vrátane dvoch zážihových motorov s priamym vstrekovaním paliva DISI), troch vznetových motorov so

vstrekovaním paliva typu „common-rail“, 5- a 6-stupňových ručne ovládaných prevodoviek a 4- a 5-stupňových automatických prevodoviek. Dlhý je zoznam prvkov štandardnej a voliteľnej výbavy – ako napríklad prémiový zvukový stereo systém BOSE® s 10 reproduktormi a rozhraním Bluetooth® s podporou formátu MP3. Parkovací asistenčný systém uľahčí parkovanie a adaptívne predné xenónové reflektory, systém monitorovania tlaku v pneumatikách, monitorovanie oblasti okolo zadnej časti vozidla (podľa stupňa výbavy/voliteľnej výbavy) a systém ESS (Emergency Stop Signal) – spolu s prednými, bočnými a hlavovými (okennými) bezpečnostnými vankúšmi v štandardnej výbave – zabezpečia jedinečnú bezpečnosť.

Približne po troch rokoch v Mazde tento úspešný typ inovovali. Z hľadiska dizajnu sa zamerali na tie prvky, ktoré by pokračovali v emočnom pôsobení na ľudí. Prepracovali prednú časť do agresívnejšej podoby s lepšími aerodynamickými charakteristikami. Priateľská, ale zároveň športová predná maska s veľkou 5-bodovou mriežkou má bohatší a štýlovejší vplyv. Rohy predného nárazníka ponúkajú viac priestoru okolo otvorov pre nasávanie vzduchu, v dolnej časti sa nachádzajú nové kruhové hmlové reflektory a nový predný spodný spojler je vysunutý smerom von viac ako predtým. Zmeny sa dotkli aj zadnej časti päťdverového modelu. Zadný nárazník už nie je taký hrubý (jeho vysunutie je o 30 mm kratšie ako pri aktuálnom modeli vo verzii hatchback so športovou výbavou) a zadné svetlá sú umiestnené bližšie k bočným panelom. Vďaka tomu vyzerá hatchback pri pohľade zozadu ešte širší a pevnejší. Skrátený zadný nárazník umožňuje jednoduchšie nakladanie a vykladanie z batožinového priestoru verzie hatchback a celková dĺžka vozidla sa skrátila o 30 mm. Športová silueta dostala do vienka 16 a 17-palcové diskové kolesá s novým dizajnom a viacerými lúčmi, ktoré sú skrútené mierne smerom dozadu. Vozidlo tak má dynamickejší a odľahčený vzhľad aj keď stojí. Zákazníci si môžu vybrať z 8 farieb karosérie: úplne novú farbu Autumn Bronze Mica alebo jednu z existujúcich farieb Indigo Blue Mica, Velocity Red Mica, Crystal White Pearl Mica, Arctic White, Aluminium Metallic, Graphite Mica a Black Mica.

Nové materiály a nové farby interiéru zosilňujú vnímanie kvality, pričom optimalizovaná ergonómia uľahčuje ovládanie. Dizajnéri sa pri inovácii zamerali na skrátenie vzdialenosti, ktorú musí zrak vodiča prejsť z vozovky na ukazovatele jednotlivých systémov. Nahradili predchádzajúcu striebornú farbu spodnej časti stredovej konzoly prístrojovej dosky čiernou farbou a kruhové ovládače s prstencami, ktoré vodič používa najčastejšie, odeli do viditeľnejšej, saténovo-striebornej farby. Nahradili aj červenú kresbu multi-informačného displeja a LCD displeja (pod krytom panela prístrojovej dosky) ostrejšou bielou, vďaka čomu sú tiež lepšie viditeľné. Optimalizovaný je aj prístrojový panel s dominantnými dvoma ukazovateľmi, ktoré je teraz, hlavne počas dňa, ešte lepšie vidieť. Predchádzajúce tmavé ukazovatele nahradila kontinuálne aktívna biela grafika. Je na sivom pozadí (modely v štandardnej a vyššej výbave) alebo na športovo červenom pozadí (model Mazda3 MPS). Interiér je vo všetkých výbavách s koženou rukoväťou parkovacej brzdy, nové sú vzory pre stredy sedadiel, ktoré sú teraz kvalitnejšie. Štandardná výbava obsahuje stredový poťah sedadiel v čiernej alebo béžovej farbe a trojrozmerný vzor s vlnkami, ktorý umocňuje vnímanie kvality. Vyššie stupne výbavy tiež využívajú tento vlnový vzor v čiernej a béžovej farbe, ale lesklé oblúky sa lesknú podľa dopadajúceho svetla.

Pri inovácii inžinieri optimalizovali aj jazdný komfort a zabezpečili tak kvalitnejší zážitok z jazdy. Vodič vozidla musí počas jazdy mať „konzistentný a lineárny pocit z riadenia“. Inžinieri dali kompozícii týchto atribútov názov Toitsukan a aplikovali ju na riadenie, odpruženie, vlastnosti karosérie a taktiež na motory a prevodovky. V prednej časti karosérie sa nachádza nová rozpera, ktorá je zhotovená zo hrubšieho a pevnejšieho materiálu. Nahradila dve výstuže, lepšie potláča deformácie v smere spredu dozadu, zabezpečuje väčšiu tuhosť a ešte lepšiu stabilitu (okrem verzie so vznetovým motorom MZR-CD 2.2 l).

Zmeny sa dotkli aj odpruženia prednej nápravy typu MacPherson, zadnej viacprvkovej nápravy a elektricko-hydraulického posilňovača riadenia (EHPAS). V kombinácii s pevnejšou karosériou a optimalizovanými tlmičmi pruženia prispievajú tieto zmeny k lepšej odozve riadenia a vnímaniu vozovky, hlavne v rozsahu stredných a veľkých rýchlostí.

K zlepšeniu stability jazdných vlastností upraveného modelu Mazda3 výraznou mierou prispel nový, aerodynamicky optimalizovaný predný nárazník. Jeho spodné bočné časti sú vysunuté viac dopredu a pod nimi umiestnené rebrá sú väčšie. Tok vzduchu narážajúci do prednej časti vozidla je tak plynulejší a na vstupe do prednej časti priestoru motora dochádza k menším turbulenciám. Nárazník zlepšuje aj účinnosť nových deflektorov predných kolies a potláča vírenie vzduchu okolo bokov karosérie. Upravená predná mriežka má lesklú farbu v hornej časti (pri vyššom stupni výbavy) a menšiu mriežkovanä plochu. Vďaka tomu je menšie riziko, že sa do mriežky dostanú kamienky alebo blato.

Deflektory predných kolies sú teraz o 50 % tuhšie ako predtým, čo predchádza ich deformácii pri veľkých rýchlostiach. Spodný kryt podlahy bol tiež prepracovaný, zlepšuje aerodynamické vlastnosti vozidla. Teraz pokrýva o 10 percent viac plochy ako predtým a doterajšie vertikálne drážky už po inovácii na ňom nie sú. V zadnej časti sa spodný kryt ohýba smerom k zemi, čo prispieva k lepšiemu riadeniu toku vzduchu smerom k zadnej časti vozidla. Vplyv týchto zmien na tok vzduchu najlepšie ukazuje zlepšenie súčiniteľa odporu vzduchu – pri sedane je len 0,27 (pred inováciou 0,28) a pri hatchbacku je to 0,29 (pred inováciou 0,30). Súčiniteľ odporu vzduchu modelu Mazda3 MPS sa nezmenil, jeho hodnota je 0,32.

K zlepšeniu jazdného komfortu prispievajú aj lepšie charakteristiky NVH (vibrácií a hluku). Keď sa karoséria okolo kabíny ohýba a krúti, v kabíne sa zväčšuje tlak a to znásobuje hluk v interiéri. Aby sa hluk zmenšil, inžinieri vyvinuli nový B-rám, ktorý umiestnili pod podlahu. Je o 0,7 mm hrubší ako predtým a jeho spojovacia oblasť je spevnená viacerými bodovými zvarmi, čo prispieva k menším deformáciám kabíny. V podlahe sa nachádza aj väčšie množstvo tlmiaceho materiálu, ktorý redukuje hluk od vozovky a zabezpečuje, že kabína je ešte tichšia.

Mazda3 bude mať po inovácii v ponuke osem motorov – pribudol nový, 1,6-litrový zážihový motor, až na dva motory boli všetky ostatné zlepšené, aby dosahovali menšiu spotrebu paliva a menšie emisie. K dispozícii je 5 zážihových motorov a tri vznetové s rozsahom výkonov od 77 kW (zážihový 1.6 MZR) po 191 kW (zážihový 2.3 MZR DISI). Cena najlacnejšieho modelu Mazdy3 (1.6 BASE) je 15 390 eur, s akciovou zľavou 12 990 eur.

-ma-

ELEKTRICKÝ SMART TRETEJ GENERÁCIE

Ak sa niekomu nepodarí v priebehu pár rokov uviesť na trh vhodnú akumulátorovú batériu s veľkou hustotou energie a súčasne s primeranou cenou, automobily poháňané elektrickým prúdom budú len akousi ekologickou zástavou automobiliek. Elektromobily budú predstavovať len nepatrnú časť z počtu automobilov, ktoré vyrábajú. Budúcnosť elektromobilov je pritom nevyhnutná a veľmi žiaduca. Okrem vhodných batérií môže byť brzdou ich rozvoja nedostatok elektrického prúdu. Zvlášť pri stále trvajúcej hystérii vyvolanej haváriou zle zabezpečenej jadrovej elektrárne v japonskom meste Fukušima môže byť tento faktor vážnou brzdou pri rozvoji „elektromobility".

Elektromobily sú pre nás všetkých nové, preto im venujeme v časopise podstatne viac priestoru ako je zatiaľ ich reálny podiel vo svetovom „autoparku". Vývoju elektromobilov sa intenzívne venuje aj spoločnosť Daimler A.G., veľmi dobré prevádzkové vlastnosti ukázali aj jej najmenšie automobily smart vybavené elektrickým pohonom. Nedávno predstavili tretiu generáciu smartu fortwo s elektrickým pohonom, ktorá sa začne dodávať na jar v roku 2012. Celkovo zíde z výrobného pásu vo francúzskom Hambachu päťmiestny počet vozidiel. Po úspechu druhej generácie bude elektromobilita dostupná pre každého záujemcu na viac ako 30 trhoch na celom svete.

So štartom prvej elektricky poháňanej testovacej flotily v roku 2007 v Londýne prevzal smart úlohu pioniera v otázkach elektromobility. V rámci tohto testu jazdilo v britskej metropole 100 vozidiel smart fortwo s elektrickým pohonom. Smart chytil vec za správny koniec už v roku 2009 pri uvedení druhej generácia vozidla smart fortwo s elektrickým pohonom. Elektricky poháňané avantgardné autíčko zo Štuttgartu sa začalo dodávať na 18 trhoch. Cieľ: prostredníctvom áut druhej generácie nazbierať čo najviac skúseností o tom, ako zákazníci elektromobily využívajú a nabíjajú. Dopyt prekonal všetky očakávania. Namiesto plánovaných 1000 vozidiel v podniku v Hambachu schádza z pásu viac ako 2000 vozidiel smart fortwo s elektrickým pohonom ročne. Smart má tak na cestách najväčšiu flotilu elektricky poháňaných vozidiel na svete a zbiera množstvo cenných skúseností a požiadaviek od zákazníkov, ktoré sa premietli do tretej generácie vozidiel smart fortwo s elektrickým pohonom.

Na prvom mieste požiadaviek zákazníkov bola väčšia maximálna rýchlosť a lepšia akcelerácia pri rýchlosti nad 60 km/h. Na rozdiel od prevládajúceho názoru, z pohľadu testujúcich zákazníkov dojazd vôbec nebol kľúčovou otázkou. Prevažujúca časť používateľov potvrdila výskumy, podľa ktorých sa v aglomeračných oblastiach najazdí v priemere 30 až 40 kilometrov denne a s jazdným dosahom svojho smarta bola nadmieru spokojná. Zdokonalený smart fortwo s elektrickým pohonom sa s celkovo päťmiestnym počtom vyrobených kusov ročne začne predávať na jar roku 2012 na viac ako 30 medzinárodných trhoch, aby pre modernú a perspektívnu koncepciu pohonu získal širokú vrstvu kupujúcich.

V tretej generácii sa predstaví s agilným a svižným motorom s permanentným magnetom s výkonom 55 kW – prvým výrobkom spoločného podniku EM-motive založeného spoločne so spoločnosťou Bosch. S krútiacom momentom 130 newtonmetrov zrýchli plynulo za 5 sekúnd z 0 na 60 km/h a aj vďaka lepšiemu zrýchleniu v hornom rozsahu rýchlostí z 0 na 100 km/h za menej ako 13 sekúnd je výrazne živší ako jeho predchodca. Plynulú jazdu a predbiehanie tak zvláda bez problémov. Nový smart fortwo si polepšil aj v otázke maximálnej

rýchlosti. S rýchlosťou viac ako 120 km/h toto dvojmiestne vozidlo v ničom nezaostáva za ostatnými autami so spaľovacím motorom.

V novom smart fortwo electric drive prvý raz použili akumulátorovú batériu od spoločnosti Deutsche ACCUmotive. Lítiovo-iónový akumulátor zo spoločného podniku s Evonik Industries svojou kapacitou 17,6 kWh zabezpečí jazdný pôžitok bez emisií na vzdialenosť výrazne nad 140 kilometrov. Na predĺžení dojazdu sa okrem väčšieho výkonu akumulátora podieľali aj výrazné zlepšenia účinnosti hnacieho mechanizmu. Úplne vybitý akumulátor možno nabiť na plnú kapacitu v elektrických sieťach väčšiny krajín z bežnej zásuvky alebo z nabíjacej stanice za maximálne osem hodín – čiže prakticky za noc. Kto chce mať možnosť svoje vozidlo rýchlo nabiť, môže si ho dať vybaviť na želanie funkciou rýchlonabíjania. Palubná nabíjačka s výkonom 22 kW dokáže naplno nabiť úplne vybitý akumulátor za menej ako hodinu. Predpokladom je však silnoprúdový kábel, s ktorým možno vozidlo nabiť na verejných rýchlonabíjacích staniciach alebo na takzvanom wallboxe doma alebo v zamestnaní.

Nová generácia malého elektromobilu má väčšiu masku chladiča s integrovaným logom electric drive, štýlové denné osvetlenie s LED pod reflektormi, širšie dverové prahy a ďalšie zmeny zadnej časti a pôsobí oveľa dynamickejšie ako jeho predchodca. Sériovo bude nový E-smart dostupný vo všetkých doterajších farbách a farebných kombináciách smartu, ktoré sú k dispozícii aj pre modely poháňané vznetovými a zážihovými motormi. Dizajnový balík electric drive obsahuje okrem bielych „kristallweiss“ dielcov karosérie (bodypanels), biele hliníkové disky, zelený tridionový bezpečnostný rám a zelené kryty zrkadiel a početné zelené detaily v interiéri, ktoré dráždivo kontrastujú s čiernymi sedadlami.

Výbava nového smart fortwo electric drive je už tradične rozsiahla. Vrcholom je plne automatická klimatizácia s peľovým filtrom a funkciou predklimatizovania. Ako pri druhej generácii, aj teraz možno vozidlo predklimatizovať alebo predhriať v nastavený čas odchodu, ak je pripojené na elektrickú sieť. Novinkou je možnosť funkciu predklimatizovania spustiť v potrebnom okamihu osobne cez internet alebo smartfón. Súčasťou štandardnej výbavy je aj elektrické ovládanie okien a elektricky nastaviteľné vonkajšie zrkadlá, kožený volant, kožená hlavica páky radenia, rádio Entryline, posilňovač riadenia, disky z ľahkej zliatiny s dizajnom deviatich lúčov a kryt batožinového priestoru. Okrem sériovo dodávanej plnej strechy je za príplatok možná aj sklenená strecha alebo strecha z uhlíkových vlákien. Palubný počítač – v elektrickom smarte tiež sériovo – obsahuje cestovný počítač, ktorý ukazuje zostávajúci dojazd. Na dvoch okrúhlych prístrojoch možno odčítať stav nabitia akumulátora a odoberanú, prípadne rekuperáciou prijímanú energiu. Okrem toho možno smart fortwo s elektrickým pohonom vybaviť navigačným zariadením a 3-ramenným koženým volantom.

Informácie a zábava so smartfónmi

Smart ako prvá automobilka na svete vyvinula vlastnú aplikáciu pre iPhone®. Spolu so súpravou smart kit a kolískou pre iPhone® sa kultový mobilný telefón zmení na multimediálny palubný počítač, ktorý je funkciou a dizajnom optimálne zladený s vozidlom smart fortwo. Aplikácia smart drive app pre iPhone® má všetky dôležité funkcie potrebné počas jazdy: telefonovanie prostredníctvom handsfree, rozsiahly vlastný repertoár hudby a internetové rádio, ako aj premyslenú navigáciu s vlastným smart Touch. Navyše má šikovné extra funkcie – napríklad funkciu Car Finder, ktorá vždy nájde cestu k zaparkovanému autu. Novú aplikáciu smart drive app pre iPhone® možno nekomplikovane obsluhovať, o to sa starajú okrem iného aj mimoriadne veľké tlačidlá. Nová aplikácia tak mestskú mobilitu zjednodušuje a spríjemňuje – čo je vyhláseným cieľom filozofie smart.

Špeciálne pre smart fortwo s elektrickým pohonom možno aplikáciu smart drive app pre iPhone rozšíriť o skupinu ďalších funkcií na mieru. Aktuálny stav nabitia alebo konfiguráciu nabíjania SmartCharging však možno pohodlne zistiť a riadiť prostredníctvom webového portálu z domáceho počítača alebo pomocou každého moderného smartfónu. Takzvaná „vehicle homepage“ poskytuje každému majiteľovi smart fortwo s elektrickým pohonom tretej generácie možnosť, dať si vizuálne príťažlivo zobraziť dojazd na interaktívnej mape s pohľadmi 3D. Podľa aktuálneho stavu nabitia akumulátora sa zobrazia všetky ciele v dosahu. Jediným pohľadom možno zistiť aj všetky dosiahnuteľné verejné nabíjacie stojany. Ak je požadovaný cieľ mimo jazdného dosahu, cez „vehicle homepage“ možno rýchlo zistiť, koľko nabíjania je ešte potrebné na dosiahnutie cieľa. Zobrazenie dosahu pritom zohľadňuje okrem iného topografiu a profil trasy. Pútavé je aj intuitívne grafické zobrazenie, ktoré možno kombinovať s pohľadmi 3D a satelitnými fotografiami. Na želanie bude vozidlo teraz aj aktívne. Informácie o stave nabitia a jazdnom dosahu možno poslať napríklad ako e-mail alebo správu cez Twitter. Keď požadovaný cieľ možno dosiahnuť s aktuálnym nabitím, vodič dostane správu.

Prostredníctvom bežného Powerline adaptéra (homeplug AV) možno smart for-two s elektrickým pohonom spojiť s domácim internetom a otvoria sa tak možnosti pre SmartCharging. Po zadaní plánovaného času odchodu vo vozidle alebo na webovom portáli bude vozidlo šetrne a hospodárne nabité a predklimatizované bude k dispozícii na odchod. Predklimatizovanie možno pohodlne aktivovať aj cez web krátko pred odchodom.

-mb-

Inovatívne SUZUKI

Na autosalóne v Tokiu v dňoch 2. až 11. decembra sa spoločnosť SUZUKI rozhodla predstaviť verejnosti automobily a motocykle, ktoré nekompromisne plnia želania a očakávania zákazníkov.

Pre potešenie svojich zákazníkov pripravila táto spoločnosť na autosalón hneď niekoľko pokrokových noviniek z viacerých oblastí.

Krásna, úsporná a ohľaduplná Regina

Medzi automobilmi určite zaujme štúdia budúcej generácie kompaktného automobilu pre globálny trh s názvom Regina. Vyznačuje sa excelentnou aerodynamikou, malou spotrebou paliva a malým množstvom produkovaných emisií. Regina má výnimočný dizajn exteriéru aj interiéru. Päťdverový automobil s dĺžkou len 3550 mm sa môže pochváliť o 10 percent menším koeficientom odporu vzduchu ako majú porovnateľné automobily a hmotnosťou len 730 kg. Vzdušný interiér ponúka hypermoderný dizajn a jednoduché ovládanie prostredníctvom dotykových displejov. Regina má štyri samostatné sedadlá, medzi ktorými je stredový podlahový tunnel. Aj vizuálne zaujímavým prvkom interiéru je multimediálny systém v sklenenom paneli v pozícii stredovej konzoly prístrojovej dosky, ukotvený na začiatku podlahového tunelu.

Zážihový motor tejto štúdie má zdvihový objem 0,8 l, spotrebuje len 3,13 l/100 km benzínu a produkuje 70 g/km emisií CO_2.

Šikovné Q

Flexibilný Q – concept zaujme nielen vonkajším vzhľadom, ale najmä variabilitou. Predstavuje niečo medzi automobilom a motocyklom, pričom využíva prednosti každého z nich. Z automobilu si Q vzalo komfort a z motocyklu mobilitu i minimálne nároky na parkovanie. Vozidielko s dĺžkou 2500 mm, šírkou len 1300 mm a výškou 1650 mm je určené pre všetkých, ktorí denne absolvujú trasu približne 10 km za prácou, do školy, na nákupy, k lekárovi a podobne. Jeho vnútorný priestor možno prispôsobiť preprave jednej dospelej osoby a dvoch detí, či dvoch dospelých (sediacich za sebou), a dokonca aj na prepravu jednej osoby a menšieho nákladu. Dvere sa otvárajú dopredu a hore, súčasne s nimi sa dozadu posúva časť bokov karosérie, sedadlo vodiča sa natočí smerom z vozidla pre uľahčenie nastupovania .

Q-Concept poháňa elektromotor, plne nabité batérie mu majú zabezpečiť dojazd až na 50 km a najväčšia rýchlosť je limitovaná na 60 km/h.

Opäť pokrokovejší Swift

Najbližšie k „dnešnej dobe“ je Swift EV Hybrid Concept. Zvonka ho odlišuje nový tvar reflektorov a diskových kolies. Pri vývoji hybridnej verzie obľúbeného typu vychádzali konštruktéri zo skutočnosti, že typický Japonec prejde na aute denne približne 20 až 30 km. Na to stačí konceptu Swift EV Hybrid len jedno približne 30 minút trvajúce nabitie akumulátorovej batérie. Automobil má aj zážihový motor so zdvihovým objemom 0,66 l, ktorý pri dlhších trasách poháňa generátor (alternátor) a ten zásobuje elektrickou energiou trakčnú batériu.

Ešte lepší Suzuki Swift Sport ponúka výrazne väčší výkon, nové prevodovky a ďalšie zlepšenia pre maximálny pôžitok z dynamickej jazdy. Zároveň predstavuje evolúciu v oblasti spotreby a komfortu.

-si-

Elektrické vozidlo SEAT

SEAT začiatkom novembra oznámil, že pracuje na svojom prvom elektrickom vozidle navrhnutom, vyvinutom a vyrobenom v Španielsku. Predstavil prototyp modelu Altea XL Electric Ecomotive, čisto elektrického vozidla a prezentoval aj prototyp plug-in hybridu Leon TwinDrive Ecomotive.

Počas niekoľkých nasledujúcich mesiacov SEAT pripraví niekoľko kusov oboch modelov pre vládne inštitúcie v Katalánsku a Madride pre využitie v ich vozidlových flotilách. To poskytne SEATu hodnotné informácie pre posúdenie vhodnosti zaradenia elektrických vozidiel do sériovej výroby v strednodobom horizonte. Spoločnosť predpokladá, že uvedenie na trh prvého plug-in hybridného vozidla bude v roku 2015, pričom o rok neskôr by nasledovalo vozidlo s čisto elektrickým pohonom. Stratégiou SEATu je zaviazať sa k širokej škále alternatívnych technológií. Preto odhalil dva rôzne, ale zároveň doplňujúce sa modely súčasne.

Prezident SEATu James Muir povedal: "Zákazníci vyžadujú dlhodobo udržateľnú formu mobility, ale ich potreby sú rôzne. Preto sme presvedčení, že paralelná stratégia rozvoja dvoch rôznych technológií dostane SEAT do pozície, kedy bude najlepšie schopný vyhovieť ich potrebám."

Oznámenie o predstavení prvých elektrických vozidiel sa zhoduje so začiatkom najväčšej produktovej ofenzívy v histórií SEATu. Spoločnosť uvedie na trh štyri nové typy v priebehu nasledujúcich dvanástich mesiacov. Prvým bude nový mestský automobil – SEAT Mii (vyrába sa v Bratislave, píšeme o tom na inom mieste – pozn. red.).

Budúcnosť elektromobility v Španielsku závisí nielen od vozidiel, ale aj ich komponentov, akými sú najmä batérie, rovnako ako "dobíjacia" infraštruktúra. Z tohto dôvodu SEAT – priemyselný investor číslo jeden do výskumu a vývoja v Španielsku – vedie projekt CENIT VERDE. Toto verejno-súkromné partnerstvo medzi výrobcami, univerzitami, výskumnými centrami a španielskym ministerstvom pre vedu a inovácie plní úlohu komplexného výskumu, aby sa mohli elektrické vozidlá stať realitou v Španielsku.

Altea XL Electric Ecomotive

Altea XL Electric Ecomotive má dojazd 135 kilometrov. SEAT garantuje potešenie z jazdy s týmto modelom, ktorého elektromotor má najväčší výkon 85 kW a krútiaci moment 270 Nm. Najväčšia rýchlosť je elektronicky obmedzená na 135 km/h. S priestranným interiérom a bohatým batožinovým priestorom je elektrická Altea XL vhodná pre rodinné či prepravné využitie.

Inteligentným rozmiestnením batérií pod zadnými sedadlami a batožinovým priestorom nedošlo k žiadnemu obmedzeniu priestoru pre cestujúcich. Sofistikovaný systém regenerácie s nastaviteľným brzdným momentom optimalizuje využitie energie. A keď je elektrická Altea XL zaparkovaná na slnku, strešné fotovoltaické články zabezpečujú cirkuláciu vzduchu vo vnútri vozidla a zmenšujú tak následnú potrebu energie pre klimatický systém.

Leon TwinDrive

Nový SEAT Leon TwinDrive Ecomotive je priekopnícky koncept na poli plug-in hybridov, keďže kombinuje výhody bezemisnej jazdy s dojazdom auta s klasickým spaľovacím motorom. V elektrickom móde má TwinDrive dojazd 52 kilometrov a maximálnu rýchlosť 120 km/h. V kombinovanom móde (elektrický plus spaľovací motor) je predpokladaná spotreba len 1.7 litra paliva alebo 18.5 kWh na 100 km, čo zodpovedá len 39 g/km CO_2. Maximálna rýchlosť v tomto móde je 170 km/h.

-st-

Športovejší dizajn, väčší výkon

Spoločnosť Hyundai Motor Company, najväčší juhokórejský automobilový výrobca, predstavila v Kórei reštylizované športové kupé kategórie Premium, Genesis Coupe. Vozidlo popísané v tejto tlačovej informácii má špecifikáciu pre kórejský trh. Označenie a špecifikácia sa v iných regiónoch môžu líšiť.

Inovovaný Genesis Coupe predstavuje štylisticky modifikovanú verziu prvého športového kupé značky Hyundai s pohonom zadných kolies, predstaveného v októbri 2008. Ako naznačuje jeho výrazne športovejší vzhľad, modernizovaný Hyundai Genesis Coupe poskytuje lepšie jazdné výkony a väčšiu dynamiku jazdy. Svetovú premiéru mal na domácej pôde 12. novembra 2011 na podujatí Korea Speed Festival 2011 v meste Yeongam pred publikom, ktoré tvorilo približne 5000 motoristických nadšencov.

Nová väčšia šesťuholníková maska chladiča, dodávajúca prednej časti karosérie výrazný vzhľad, je neprehliadnuteľná. Má aj funkčné výhody, pretože zväčšuje prietok chladiaceho vzduchu do motorového priestoru. Novú masku lemujú úzke predné reflektory, obrysové svetlá zo svietiacich diód (LED) sú vytvorené ako zakrivené pásy na hornom okraji reflektorov do hmly v prednom nárazníku. Modifikovaná

karoséria má výraznejšie bočné charakterové línie, zmenený dizajn zadnej časti dotvárajú nové zadné skupinové svetlá zo svietiacich diód.

Exkluzívne materiály a metalické akcenty vytvárajú športový a sofistikovaný interiér, tri štandardne montované prídavné prístroje na stredovej konzole poskytujú vodičovi informácie

napríklad aj o momentálnom krútiacom momente motora.

Popri novom dizajne dostal Hyundai Genesis Coupe aj výkonnejšie motory. Na výber je turbodúchadlom prepĺňaný zážihový štvorvalec 2.0 TCI z konštrukčného radu Theta a motor V6 3.8 GDi z konštrukčného radu Lambda.

Ako napovedá označenie, šesťvalec 3.8 GDi dostal systém priameho vstrekovanie benzínu, čím sa výrazne zväčšil výkon a účinnosť motora. Motor V6 teraz dosahuje výkon 257 kW a maximálny krútiaci moment 400 Nm. Oproti pôvodnému motoru V6 3.8 MPi je výkon väčší o 35 kW a maximálny krútiaci moment o 39 Nm. Prepĺňaný zážihový štvorvalec 2.0 TCI dostal väčší chladič turbodúchadlom stláčaného vzduchu, čím sa zlepšila objemová účinnosť prepĺňania. Nové dvojprúdové turbodúchadlo (twin-scroll) zlepšuje výkonovú charakteristiku motora a prispieva aj k nárastu životnosti. Oproti predchodcovi má modifikovaný motor 2.0 TCI zväčšený výkon o 48 kW na 202 kW. Maximálny krútiaci moment motora vzrástol o 78 Nm, dosahuje hodnotu 373 Nm.

Výkonnejšie motory sa štandardne kombinujú s 8-stupňovou automatickou prevodovkou, ktorá zlepšuje jazdný komfort a dynamické vlastnosti vozidla.

Na zlepšenie emocionálnych kvalít je motor V6 3.8 GDi vybavený osobitným zvukovým generátorom, ktorý modifikuje zvuky vydávané nasávacou sústavou motora tak, aby mal šesťvalec fascinujúci športový zvuk.

Hyundai Motor plánuje na domácom kórejskom trhu predávať viac ako 4000 automobilov tohto typu ročne.

-hi-

Fiesta má 35 rokov

Ford Fiesta síce oslavuje svoje 35. narodeniny, avšak história tohto automobilu siaha ešte o niečo ďalej. O bohatej minulosti tohto typu svedčí nasledujúci historický prehľad:

1972

- Fiesta sa objavila ako tajný projekt Bobcat, predstavujúci nové malé vozidlo značky Ford pre svetový trh. Išlo o projekt, do ktorého bol zaangažovaný aj sám prezident spoločnosti Ford, Henry Ford II.
- V Európe a Amerike sa začali práce na vývoji nového malého automobilu, od mechanickej konštrukcie a dizajnu až po umiestnenie na trhu

1973

- Svet sa zmietal v ropnej kríze, čo podporilo víziu spoločnosti Ford o potrebe vyrábať praktické, malé vozidlá s malou spotrebou paliva
- Predstavenstvo spoločnosti Ford dalo zelenú výrobe nového malého automobilu pod krycím názvom Bobcat

1974

- Začala sa stavba nového výrobného závodu Ford vo Valencii s rozlohou 2,7 milióna štvorcových metrov

1975

- Vo Valencii sa spustili výroba motorov
- Názov Fiesta vybral sám Henry Ford II kvôli zhode prvého písmena s názvom značky Ford, jeho cvengu a súvisu s novým pôsobením spoločnosti Ford v Španielsku

Keď sa v roku 1976, teda pred 30 rokmi, objavil na trhu prvý Ford Fiesta, len málokto by predpovedal fenomenálny úspech tohto vozidla, trvajúci až do súčasnosti.

1976

- V španielskej Valencii v máji začali vyrábať nový typ s názvom Fiesta. Fiesta sa spočiatku vyrábala s 1,0-litrovým motorom a 1,1-litrovým motorom vo verzii Ghia
- Henry Ford II, prezident spoločnosti Ford, a španielsky kráľ Juan Carlos 18. októbra 1976 oficiálne otvorili nový montážny závod vo Valencii, v ktorom sa začala veľkosériová výroba Fordu Fiesta
- Spoločnosť Ghia na novembrovom autosalóne v Turíne predstavila prvé dve

Fiesta MkI sa začala predávať v roku 1976; vyrobených bolo viac ako dva milióny týchto vozidiel

Interiér Fiesty z roku 1976

Športový model XR2 sa objavil v roku 1984 ako jedna z verzií Fiesty MkII

Fiesta MkIII sa zrodila v roku 1989 a predávala sa s trojdverovou karosériou – ako napríklad tu vyobrazená verzia S – a prvýkrát aj s päťdverovou karosériou

koncepčné vozidlá postavené na platforme typu Fiesta – Corrida a Prima

1977
- Ford predstavil verziu Fiesty s väčším, 1,3-litrovým motorom, novú, športovú verziu S a verziu Ghia
- Začal sa vývoz vozidiel Fiesta do USA
- Fiesta získala titul španielskeho auta roka

1978
- Fiesta získala ocenenie British Design Council Efficiency Award
- Ford pripravil súťažnú verziu Fiesty pre kategóriu rely „Group 5“

1979
- Vyrobená miliónta Fiesta pre svetový trh. Špeciálna športová verzia sa zúčastnila rely Monte Carlo – to bola inšpirácia pre vznik modelu Fiesta XR2
- Jackie Stewart ohlásil v Londýne seriál pretekov Faberge Fiesta Ladies' Challenge

1980
- Ford spustil sériu pretekov Fiesta Challenge, aby zapojil Fiestu do motoristického športu

1981
- Ford predstavil nový model Fiesta XR2 s 1,6-litrovým motorom, tuhším odpružením, jedinečnými perforovanými zliatinovými diskami kolies, stylingovými úpravami a možnosťou doplnenia prídavných diaľkových svetiel. Išlo o prvú Fiestu s maximálnou rýchlosťou 160 km/h
- V montážnom závode Ford vo Valencii bola vyrobená miliónta španielska Fiesta
- Z výrobnej linky v nemeckom Saarlouise vyšla dvojmiliónta Fiesta vyrobená v Európe

1982
- Fiesta bola v Británii a Nemecku už šiesty rok po sebe najpredávanejším automobilom vo svojej triede
- Ghia predstavila koncepčné vozidlo Shuttler vychádzajúce z typu Fiesta

1983
- Ford predstavil nový aerodynamický model Fiesta MkII. Bol dlhší a mal menšiu spotrebu paliva; vyrábal sa s 1,0-litrovým a 1,1-litrovým motorom
- Na trh bola uvedená verzia s 1,3-litrovým motorom a päťstupňovou prevodovkou
- Predstavili Fiestu s 1,6-litrovým vznetovým motorom. Tento motor s rozvodom ventilov OHC a nepriamym vstrekovaním paliva bol hlavnou oporou výrobného programu Ford viac ako jedno desaťročie

1984
- Predstavili novú Fiestu vo verzii XR2 s 1,6-litrovým motorom OHC a 5-stupňovou prevodovkou, nízkoprofilovými pneumatikami, zlepšenými nápravami a brzdami
- Vyrobené trojmiliónte vozidlo
- Prvá Fiesta na bezolovnatý benzín

1985
- Premiéra konceptu Ghia Urby, ďalšej vízie inšpirovanej typom Fiesta

1986
- Vo Valencii bola vyrobená dvojmiliónta Fiesta
- Predstavili 1,4-litrový zážihový motor so spaľovaním chudobnej zmesi

1987
- Do ponuky prevodoviek pre Fiestu doplnili bezstupňovú prevodovku CTX

Štúdia z roku 1990 postavená na báze Fiesty

Fiesta MkIV z roku 1996 mala aerodynamické tvary

V roku 1999 sa objavila generácia MkIV s upraveným vzhľadom v štýle „New Edge“

- Najlepší rok pre Fiestu vo Veľkej Británii – 158 000 predaných vozidiel

1989

- Ford uviedol na trh model Fiesta MkIII so systémom ABS a motormi so spaľovaním chudobnej zmesi so zdvihovým objemom 1,0 a 1,1 litra. Nová Fiesta mala dlhšiu a širšiu karosériu a väčší rázvor náprav. Prvýkrát je k dispozícii verzia s päťdverovou karosériou, dopĺňajúca známu trojdverovú verziu
- Fiesta je prvý malý automobil s ABS
- V Kolíne nad Rýnom novú Fiestu použili v umeleckom diele s názvom Goldener Vogel („zlatý vták“) na vrchole veže mestského múzea. Ide o dielo akčného umelca H. A. Schulta. Malé auto s mocnými orlími krídlami sa stalo miláčikom Kolínčanov a atrakciou pre turistov
- Nový stupeň výbavy LX vyplnil medzeru medzi verziami Fiesta L a Fiesta Ghia
- Ponuku pre model Fiesta MkIII doplnil 1,4-litrový motor – prvý motor z produkcie Ford spĺňajúci pripravované európske emisné normy, ktoré mali vstúpiť do platnosti v roku 1996 – a 1,6-litrový motor
- Neskôr, v priebehu roka, doplnili ponuku výkonnou verziou Fiesta XR2i s novým 1,6-litrovým motorom DOHC a 5-stupňovou prevodovkou. Verzia XR2i mala rozšírené blatníkové oblúky, nárazníky vo farbe karosérie, originálne ozdobné prvky a jedinečné nápravy a pneumatiky

1990

- Predstavenie modelu Fiesta RS Turbo na autosalóne v Turíne. Fiesta RS Turbo, poháňaná motorom z verzie XR2i s turbodúchadlom Garrett s medzichladičom stlačeného vzduchu, bola v šprinte z 0 na 100 km/h o 1,6 sekundy rýchlejšia ako verzia XR2i

1991

- Valencia oslávila vyrobenie trojmilióntej Fiesty v Španielsku. Vozidlo darovali Nadácii kráľovnej Sofie
- Úspešný rok pre Fiestu (dovtedy najlepší) – 624 186 predaných vozidiel v celej Európe
- Ford predstavil model Fiesta Courier

1992

- Predstavili Fiestu RS 1800. Poháňal ju 1,8-litrový motor so 16-ventilovou technikou, mala zlepšený športový podvozok, päťlúčové zliatinové disky kolies a spojler vo farbe karosérie
- Zavedenie 1,8-litrového motora Zetec so 16-ventilovou technikou
- Fiesta sa stala oficiálnym vozidlom výstavy Expo 92 v španielskej Seville
- Predaj typu Fiesta v Európe dosiahol historické maximum – predaných 648 781 vozidiel

1993

- Čelný bezpečnostný vankúš vodiča sa stal súčasťou štandardnej výbavy

1994

- Fiesta prekonala hranicu pol milióna predaných vozidiel – 548 046 registrácií za kalendárny rok

1995

- Európski zákazníci si zaregistrovali 540 052 vozidiel Fiesta a dodávok Fiesta Courier

1996

- Ford predstavil nový model Fiesta MkIV s úplne novým, zaobleným, aerodynamickým tvarom a oválnou maskou chladiča. Dodával sa so zážihovými motormi s objemom 1,25, 1,4 a 1,6 l a vznetovým motorom s objemom 1,8 litra. Štandardná výbava obsahovala dva čelné bezpečnostné vankúše
- Fiesta oslávila ďalší rok s celkovým počtom predaných vozidiel nad 600 000 ks
- Z montážnej linky vo Valencii zišla štvormilióntа Fiesta

1997

- Ford predstavil športové kupé Puma, postavené na báze Fiesty

1998

- Koncept Libre vychádzajúci z typu Fiesta

1999

- Svetová premiéra Fiesty s novým vzhľadom a úplne nového modelu Ford Fiesta Sport na autosalóne IAA vo Frankfurte

Štúdia z roku 1990 postavená na báze Fiesty

Fiestu MkV verejnosti predstavili v roku 2001 a začala sa predávať v roku 2002; ponúkala moderné vznetové motory so systémom common rail

Fiesta najnovšej generácie mala premiéru v Ženeve v roku 2008 a ukázala sa ako veľmi úspešná

2000
- Ponuku motorov pre Fiestu rozšírili o 1,8-litrový vznetový prepĺňaný motor

2001
- Na autosalóne IAA vo Frankfurte predstavili úplne novú Fiestu MkV
- V Kolíne nad Rýnom a vo Valencii začali výrábať novú generáciu Ford Fiesta

2002
- Úplne nový Ford Fiesta bol najprv k dispozícii v päťdverovej verzii s novou ponukou motorov, zahŕňajúcou nový zážihový 1,3-litrový motor Duratec a 1,6-litrový zážihový motor Duratec so 16-ventilovou technikou
- Fiesta s trojdverovou karosériou; 1,4-litrový zážihový motor Duratec a nový 1,4-litrový vznetový motor Duratorq TDCi so systémom common rail
- Zavedenie ručne ovládanej prevodovky s robotizovaným preraďovaním Durashift EST
- Na autosalóne v Birminghame predstavili vozidlo Ford RallyeConcept
- Nový Ford Fiesta získal prestížne nemecké ocenenie „Zlatý volant“ od redakcie najpredávanejšieho nedeľníka Bild am Sonntag

2003
- Na nemeckých pretekoch cestovných vozidiel sa predstavila Fiesta ST Cup

2004
- Na autosalóne v Ženeve odhalilikoncept Fiesta JWRC

2005
- Uviedli model Fiesta ST s výkonom 110 kW – dovtedy najvýkonnejšej Fiesty – ako prvého sériovo vyrábaného vozidla z dielne Ford Team RS
- Predstavili menej výkonnú verziu Fiesta S
- Najúspešnejší rok pre Fiestu od roku 1998 – 358 931 zaregistrovaných vozidiel v celej Európe

2006
- Fiesta s hlasovým ovládaním a technológiou Bluetooth
- Fiesta Sporting Trophy, nové majstrovstvá rely pre vozidlá jednej značky v rámci seriálu FIA World Rally Championship

2007
- Limitovaná edícia Fiesta Zetec S 30th Anniversary v žiarivo žltej farbe so šachovnicovou strechou
- Premiéra konceptu Ford Verve na autosalóne IAA vo Frankfurte

2008
- Na autosalóne v Ženeve odhalili úplne novú Fiestu MkVI
- Začala sa výroba Fiesty MkVI v nemeckom Kolíne nad Rýnom, španielskej Valencii a čínskom Nanjingu; k dispozícii je s novým 1,6-litrovým zážihovým motorom Duratec Ti-VCT a 1,6-litrovým vznetovým motorom Duratec s emisiami pod 100 g/km
- Fiesta ECOnetic sa stáva najúspornejším 5-miestnym rodinným automobilom vo Veľkej Británii so spotrebou 3,7 l/100 km a emisiami CO2 98 g/km

2009
- Fiesta absolvovala severoamerickú premiéru na autosalóne v Los Angeles
- „Kinetický dizajn“ typu Fiesta získal ocenenie „red dot“

2010
- Fiesta bola najpredávanejším automobilom v Európe za prvý štvrťrok so 140 496 predanými vozidlami v priebehu prvých troch mesiacov a 68 630 predanými vozidlami len v marci
- Výkon 1,6-litrového motora Duratorq TDCi používaného vo Fieste vzrástol na 70 kW; tri zážihové motory majú menšie emisie CO2
- Ukážka vozidla Fiesta RS World Rally Car na autosalóne v Paríži

2011
- Debut špeciálnej edície Fiesta S1600 s doteraz najvýkonnejším 1,6-litrovým motorom Duratec Ti-VCT s výkonom 98 kW
- Fiesta RS World Rally Car absolvovala súťažnú premiéru na rely Švédska, kde skončila na prvom mieste
- Fiesta aktuálnej generácie dosiahla významný medzník – z výrobnej linky v Kolíne nad Rýnom zišlo miliónte vozidlo
- Fiesta oslavuje 35 rokov pôsobenia na trhu a celkovo 15 miliónov predaných vozidiel na celom svete; navyše získava niekoľko zlepšení a úprav interiéru a exteriéru.

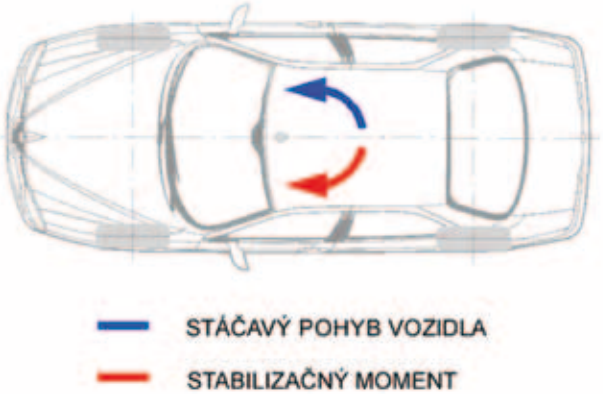
-fd-

AKTÍVNE PODVOZKOVÉ SYSTÉMY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV

Vývoj inovácií a hľadanie nových funkcií predstavujú životodarnú miazgu automobilového priemyslu. Po tom, čo pasívna bezpečnosť automobilov už dosiahla na základe optimalizácie jednotlivých prvkov určitý štandard, zameriava sa pozornosť vývojových tímov jednotlivých automobiliek smerom k dosiahnutiu vyššieho stupňa aktívnej bezpečnosti. Podstatnú časť týchto nových vývojových činností tvoria aktívne podvozkové systémy, ktoré umožňujú lepší zážitok z jazdy pri zlepšení agility a bezpečnosti. Trend vývoja v tejto oblasti smeruje k vytvoreniu budúceho inteligentného automobilu schopného čiastočne alebo plne autonómnej jazdy na vhodnej vozovke. Aktívne podvozkové systémy tvoria základ tohto úsilia.

V našom časopise som sa už v mnohých príspevkoch pokúsil oboznámiť čitateľov s funkciou a konštrukciou niektorých takých systémov, pričom si netrúfam tvrdiť, že som danú tému vyčerpal. Preto sa dnes pokúsime urobiť širší prehľad tejto problematiky. Ako podklad k tomu mi čiastočne poslúžil príspevok prof. Dr. Petra E. Pfeffera z Vysokej školy technickej v Mníchove, uverejnený nedávno v časopise Automobiltechnische Zeitschrift.

Vysvetlime si najprv, čo rozumieme pod pojmom „aktívny podvozkový systém“. Je to systém, ktorý je schopný pomocou riadenej zmeny niektorej svojej vlastnosti ovplyvniť určité výsledné vlastnosti automobilu ako celku. Tak môže zlepšiť smerové vlastnosti vozidla, zlepšiť bezpečnosť jeho jazdy, zmierniť konflikt medzi pohodlím a bezpečnosťou jazdy. Vysvetlime si to podrobnejšie napríklad pre systém odpruženia vozidla. Štandardný pasívny systém odpruženia má pevne nastavené základné parametre (deformačné charakteristiky predných a zadných pružín, veľkosť tlmiacich síl predných a zadných tlmičov), čo dáva vozidlu prijateľné vlastnosti z hľadiska pohodlia a bezpečnosti jazdy pri určitej rýchlosti a na určitom povrchu vozovky. Požadované vlastnosti pasívneho systému odpruženia z hľadiska pohodlia jazdy a z hľadiska bezpečnosti jazdy sú však odlišné a výsledné vlastnosti vozidla sú vždy len viac alebo menej vydareným kompromisom. Hovoríme o tzv. konflikte pohodlie – bezpečnosť. Ak zavedieme do systému možnosť zmeny niektorého jeho parametra (počas jazdy), stáva sa z pasívneho systému systém aktívny. V prípade systému odpruženia sa v súčasnosti používa prevažne len elektronická regulácia tlmiaceho účinku hydraulických tlmičov, ktorú majú niektoré automobilky úspešne zvládnutú, zatiaľ čo regulácia tuhosti pružín je zatiaľ reálna len pri pneumatických pružinách. Regulácia tlmičov môže byť ručná, na základe uváženia vodiča, alebo automatická, v závislosti napríklad od rýchlosti a charakteru jazdy (rovinatá alebo zatáčkovitá trať) a kvality povrchu vozovky (rovný alebo hrboľatý), prípadne kombinovaná. Takáto regulácia posúva riešenie spomínaného konfliktu pohodlie – bezpečnosť na vyššiu úroveň a umožňuje rýchlejšiu a bezpečnejšiu jazdu vozidla v širšom rozsahu jazdných podmienok. Poznámka: v teórii odpruženia automobilu takýto systém ešte nenazývame aktívnym, ale len semiaktívnym; termín „aktívne pruženie“ je rezervovaný pre zložitejšie systémy, ktoré sú dnes v tom lepšom prípade ešte len v prototypových skúškach, v tom horšom na kresliacich doskách alebo dokonca len v hlavách konštruktérov. Napriek tomu sa s týmto nepresným termínom v ďalšom pokračovaní textu uspokojíme..



Obr. 1 Stabilizačný moment vyvolaný zásahom aktívneho podvozkového systému pôsobí proti stáčavému pohybu vozidla

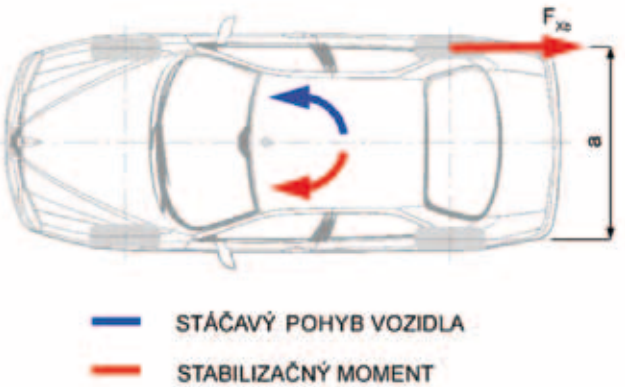
Z hľadiska problematiky bezpečnosti jazdy automobilu, ktorej riešenie dnes znamená, vďaka enormne narastajúcej hustote a rýchlosti dopravy, jednu z prioritných úloh automobilového priemyslu, je najdôležitejšie zabezpečiť čo najlepšiu jazdnú stabilitu a smerovú dynamiku vozidla. To sa dá dosiahnuť vtedy, ak sa udrží stáčavý pohyb vozidla (teda jeho rotácia okolo zvislej osi) v požadovaných medziach v závislosti od jazdnej situácie (požadovaný tvar dráhy vozidla, rýchlosť jazdy, akcelerácia, brzdenie). Napríklad pri jazde po priamej dráhe (nulový uhol natočenia volantu) je uhlová rýchlosť stáčania vozidla (skrátene stáčavá rýchlosť) teoreticky nulová, prakticky však kolíše okolo nuly vplyvom rušivých vplyvov, ktoré pôsobia na vozidlo (nerovnosti vozovky, bočný vietor, nesymetria hnacích síl na kolesách na klzkom povrchu vozovky). Ak stáčavá rýchlosť presiahne určitú prípustnú hodnotu, je nutný regulačný zásah niektorého aktívneho podvozkového systému. Tento zásah musí byť taký, aby sa vytvoril stabilizačný moment v smere proti stáčavej rýchlosti vozidla. obr.1, ktorý vracia vozidlo do požadovaného priameho smeru. Pri jazde v zákrute bude situácia zložitejšia. Vozidlo pri ideálnom prejazde zákruty (neutrálny jazdný stav) sa bude stáčať uhlovou rýchlosťou, ktorej veľkosť bude $\omega = v / R$, teda priamo úmerná rýchlosti jazdy v a nepriamo úmerná polomeru zákruty R. Skutočná stáčavá rýchlosť sa opäť odlišuje od tejto ideálnej hodnoty následkom rovnakých rušivých vplyvov ako v prípade priamej jazdy, avšak navyše aj vplyvom smerových vlastností vozidla v danej jazdnej situácii (pretáčavosť, nedotáčavosť). Navyše, pri rýchlej jazde sa významnou mierou prejavujú jazdecké chyby vodiča, najmä pri náhlom (núdzovom) vyhýbacom manévri pri priamej jazde alebo v zákrute, či pri snahe o športový prejazd série nasledujúcich zákrut. V prípade plynulej (ustálenej) jazdy zákrutou sa nedotáčavý jazdný stav vozidla prejavuje zmenšením skutočnej stáčavej rýchlosti oproti jej ideálnej hodnote, pretáčavý jazdný stav naopak, jej zväčšením. Pri dynamickom (neustálenom) prejazde zákruty sa jazdný stav vozidla obvykle mení z počiatočného nedotáčavého na pretáčavý, čo má často za následok vznik pretáčavého šmyku so všetkými jeho dôsledkami. Tieto odchýlky stáčavej rýchlosti vozidla od ideálnej hodnoty, ak

prekročia prípustné medze, vyžadujú regulačné zásahy, ktoré vyvolajú príslušné stabilizačné momenty.

Toto je úlohou všetkých tých aktívnych systémov podvozku, ktoré sú zamerané najmä na zlepšenie smerovej dynamiky vozidla. Systémy, ktoré sú v súčasnosti k dispozícii, spolupracujú pri svojej činnosti s brzdovou sústavou vozidla, so systémom riadenia, s mechanizmami zavesenia kolies a s hnacím traktom vozidla. Požadovaný stabilizačný moment je možné vytvoriť niekoľkými spôsobmi, a to:

1. účinkom individuálnej brzdnej sily na niektorom kolese (niektorých kolesách) vozidla,
2. zmenou pomeru hnacích momentov privádzaných na prednú a zadnú nápravu vozidla,
3. zmenou pomeru hnacích momentov privádzaných na ľavé a pravé koleso jednej nápravy,
4. aktívnym natáčaním (riadením) predných kolies (iným spôsobom ako štandardným mechanizmom riadenia, aj bez natáčania volantu vodičom).
5. aktívnym natáčaním (riadením) zadných kolies (na rozdiel od samovoľného natáčania vplyvom geometrie zavesenia kolies).

Jednotlivé systémy sa navzájom značne odlišujú svojou schopnosťou ovplyvniť stáčavý pohyb vozidla. Najväčší potenciál v tomto smere sa pripisuje elektronickému stabilizačnému programu známemu pod označením ESP (Elektronisches Stabilisierungsprogramm), či anglicky ESC (Electronic stability control), ktorý funguje podľa prvého z vyššie uvedených piatich bodov. Na základe vyhodnotenia smeru a veľkosti stáčania vozidla sa pribrzdí príslušné koleso (prípadne kolesá), čím vznikne stabilizačný moment $F_{xb} \cdot a / 2$, obr. 2. Pribrzdenie kolesa má ďalší dôsledok, a to zmenšenie schopnosti prenosu bočnej sily týmto kolesom, čím sa zväčší uhol smerovej odchýlky nápravy, ktorej koleso sa brzdí. Popísané dva efekty ovplyvňujú smerové vlastnosti vozidla najmä pri prejazde zákruty, obr. 3.



Obr. 2 Stabilizačný moment vyvolaný pribrzdením pravého zadného kolesa vozidla systémom ESP

O regulačnom systéme ESP sme už v našom časopise viackrát písali. Vznikol vlastne ako ďalší vývojový krok protiblokovacieho regulačného systému ABS a pri svojej činnosti využíva niektoré jeho komponenty. Ako účinný systém na ovplyvnenie stáčavého pohybu vozidla ESP zmenšuje počty nehôd na cestách a obmedzuje ich najťažšie následky. Vybavenosť nových osobných automobilov systémom ESP prudko narastá, v súčasnosti je v Európe v priemere na úrovni asi 80 %. Do roku 2012 musia byť všetky novo vyrobené osobné vozidlá v USA, a do roku 2014 v EÚ, povinne vybavené týmto systémom.

Vyššie uvedené označenie ESP sa v mnohých prípadoch nesprávne používa pre samotný systém regulácie smerovej dynamiky vozidla, ktorý bol pod pôvodným označením FDR (Fahrdynamik Regelung) uvedený na trh spoločnosťou Bosch v roku 1995. V skutočnosti však v prípade ESP ide o celý balík systémov priamo podporujúcich aktívnu bezpečnosť jazdy, prípadne uľahčujúcich vodičovi činnosti pri vedení automobilu, pričom samotný systém FDR je len jedným členom tohto balíka. Niektoré z týchto systémov časovo predchádzali samotný systém FDR, iné boli od neho dodatočne odvodené. Za štandardné časti balíka ESP možno dnes považovať:

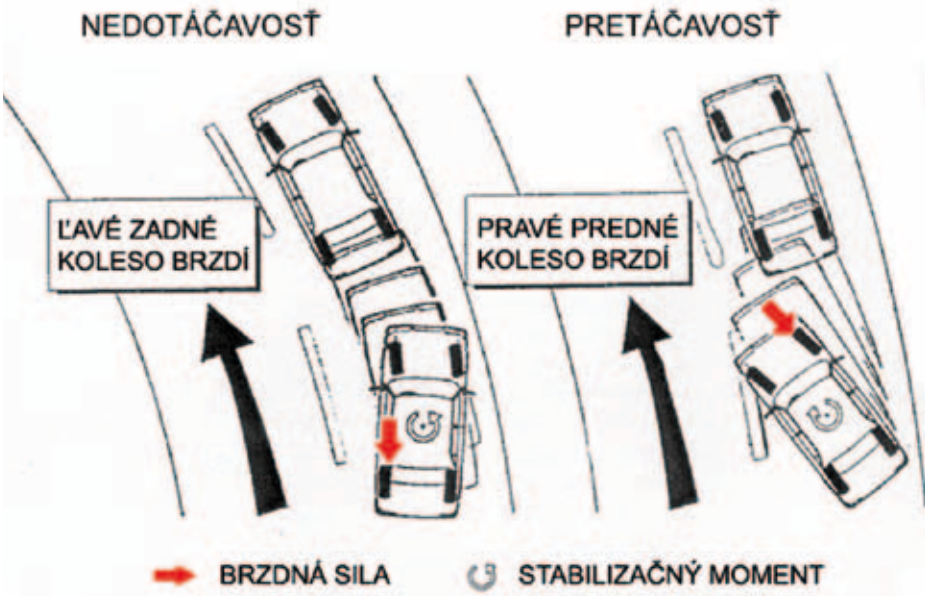
ABS – Anti-blokier System, Anti-lock braking system – protiblokovací brzdový systém,
ASR – Antriebs-schlupf Regelung – regulácia hnacieho preklzu,
EDS – Elektronische Differential-Sperre – elektronická uzávierka diferenciálu,
FDR – Fahrdynamik Regelung – regulácia priečnej dynamiky,
HBA – Hydraulischer Brems-Assistent – hydraulický asistenčný brzdový systém,
EBV – Elektronisches Bremskraft-verteilung – elektronické rozdeľovanie brzdnej sily.

Uvedené skratky vychádzajú prevažne z nemeckého názvoslovia. Názvy a skratky jednotlivých funkcií používané v angličtine môžu byť odlišné. Ako prídavné funkcie v balíku ESP sa používajú:
RBS – Rain brake support – podpora brzdenia za dažďa,
RAB – Ready alert brake – brzdy v pohotovostnom stave,
HSA – Hill start assist – asistenčný systém pre rozjazd v kopci,
MBS – Maxi brake support – podpora maximálneho brzdenia,
FBS – Fading brake support – podpora slabnúcich brzd,
ROP – Rollover protection – ochrana pred prevrátením, a ďalšie. Podrobnosti o všetkých týchto systémoch nájdete v našom časopise Mot'or č. 7 – 12/2008.

Napriek veľkej účinnosti regulačných zásahov systému ESP sa mu niekedy vytýka jeho prílišná razantnosť a strata rýchlosti jazdy vozidla vplyvom brzdenia kolies, najmä pri niekoľkonásobnom opakovanom zásahu.

(pokračovanie)

Ing. Roman MOČKOŘ, CSc.

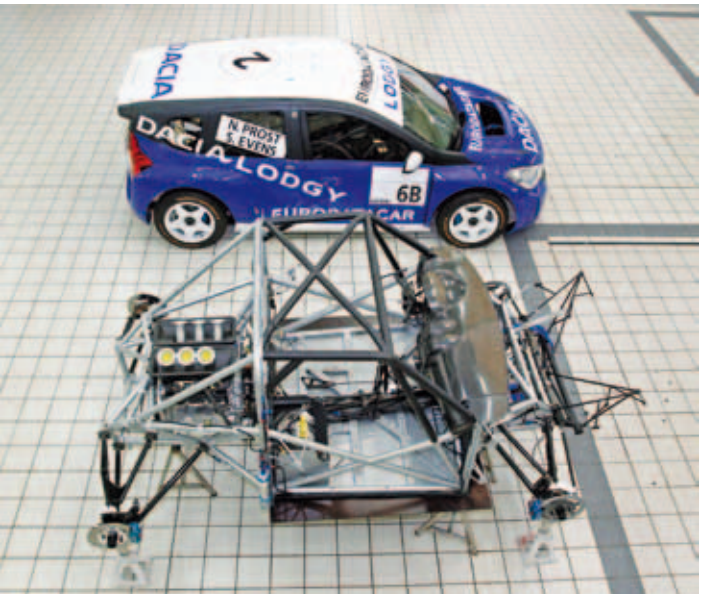


Obr. 3 Zásah regulačného systému ESP pri nedotáčavom a pretáčavom jazdnom stave vozidla v zákrute

Dacia Lodgy Glace je malou rebelantskou sestrou nového rodinného auta, ktoré bude predstavené svetu na autosalóne v Ženeve v marci 2012! Samotný názov definuje podstatu novej Dacie: štedrý vnútorný priestor a rodinný svet. Vďaka odvážnemu charakteru a povesti akceptovania aj tých najšialenejších športových výziev sa však Dacia rozhodla spraviť svoju tretiu účasť v Trophée Andros skutočne výnimočnou prepísaním všetkých pravidiel. Po prvý krát v histórii sa na Trophée Andros zúčastní vozidlo typu MPV.

AUTO NA VÝNIMOČNÚ ZIMU S PRETEKMI TROPHÉE ANDROS

Na okorenenie novej sezóny sa dve Lodgy Glace postavia na štartovné pole každých pretekov: jedna bude pilotovaná Alainom Prostom, ktorý skončil druhý na Trophée Andros 2010-2011 za volantom Dacie Duster Glace. Druhú bude viesť jeho syn, Nicolas Prost a Evens Stievenart, kolega Alaina Prosta a spoluvíťaz superfinále a Stade de France v Paríži.
Dacia Lodgy Glace bola stvorená špeciálne pre tento unikátny šampionát, ktorý je považovaný za jeden z najnáročnejších v rámci motoršportu. Technické regulácie Trophée Andros sú extrémne prísne a udeľujú reštrikcie na všetky aspekty vozidla (rozmery, prevodovka, pneumatiky), vrátane použitých materiálov. Všetko je spravené tak, aby bolo limitované použitie zložitých a nákladných technológií: namiesto toho je tento seriál o nájdení jednoduchých, vynaliezavých riešení. Tento prístup perfektne sadne ku značke Dacia.
Lodgy Glace, špeciálne pripravená tímami v Tork Engineering (dizajn, výroba, konštrukcia) a Sodemo (motor), ťaží z plnej expertízy Renault Sport Technologies (RST). Počas projektu sa RST podieľalo na technickej a športovej expertíze zo sveta motoršportu: pôsobí ako vedenie, pričom koordinuje rôznych technických partnerov a disciplíny (dizajn a strojárenstvo), značku Dacia, a vodičov.



Nová Lodgy Glace vychádza z osvedčených technických riešení jej predchodkyne, Dacie Duster Glace. Skúsenosti získané v predchádzajúcich sezónach boli použité pri dôslednej analýze, ktorej výsledky viedli k zlepšeniam v týchto oblastiach:
- odpruženie: podmienky na trati z minulého roka boli prehrané na testovaciu lavicu určenú na testovanie podvozka v CERAM za účelom vyvinutia nových nastavení na základe kalibrácie riadenia,
- výkon motora: minulú sezónu sa vývoj motora sústredil na zlepšenie výkonu v nižšom spektre otáčok. Tento rok bol však zväčšený aj celkový výkon motora.

TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE

PODVOZOK: rúrkový rám, kolesá zavesené na dvojiciach priečnych ramien, nastaviteľné integrované tlmiče/pružiny Öhlins

MOTOR: typ VQ 30 vyvinutý Alianciou Renault-Nissan - V6 (24 ventilový), umiestnený v strede – vzadu, zdvihový objem 2987 cm^3, priemer valcov x zdvih piestov 93 x 73.3 mm, najväčší výkon 257 kW pri otáčkach: 7500 za minútu, krútiaci moment 360 Nm pri otáčkach 5500 za minútu.

PREVODY: 6-stupňová sekvenčná prevodovka SADEV, samozáverné diferenciály prednej aj zadnej nápravy, pohon kolies prednej aj zadnej nápravy, kotúčové brzdy so štvorpiestikovými strmeňmi Beringer, diskové kolesá odlievané z horčíkovej zliatiny rozmeru5.5" x 16", pneumatiky Continental Ice Racing Contact 3

RIADENIE: všetkých 4 kolies, excentricky nastaviteľné zadné riadenie, hydraulický posilňovač riadenia

ROZMERY/HMOTNOSTI: d/š 4001/1900 mm, rázvor náprav 2500 mm, rozchod kolies vpredu I vzadu 1690 mm, hmotnosť 950 kg, objem palivovej nádrže 25 l.

-da-

Renault Pulse

Automobilka Renault v závere októbra kompaktné auto s názvom Pulse pre indický trh, vyvinuté v Renault Design Center v Mumbaji. Začiatok predaja je naplánovaný na január 2012. Pulse je tretím typom, nasledujúcim Fluence a Koleos, ktorý bude predstavovať jadro produktového radu Renaultu v Indii, kde štyri z piatich automobilov patria do kategórie kompaktov. Nasledovaný bude v roku 2012 typom Duster a sedanom.

Pulse je stvorený pre mladých, čoraz mobilnejších profesionálov v krajine, ktorá má jednu z najrýchlejšie rastúcich a najmladšie pracujúcich populácií. Jeho športový dizajn, dynamické jazdné vlastnosti a pokročilé prvky ako inteligentný kľúč na otvorenie a štartovanie vozidla len stlačením tlačidla, alebo automaticky sklopné spätné zrkadielka, ho stavajú na vrchol A-B segmentu. Je ideálnym vstupným autom do sveta Renaultu pre tých, čo si chcú v entry-segmente polepšiť a hľadajú pri tom ekonomické kompaktné auto, ktoré je zábavné v meste, aj mimo neho. K tomu všetkému môžu zákazníci profitovať z kompletnej servisnej ponuky, ktorá ponúka 4 roky bez starostí a ponuku Renault Complete Care.

Pulse bude obsahovať motor 1,5 dCi, ktorý sa ukázal byť veľmi populárny aj v Indii. Radí sa medzi najlepšie v triede pre každodenné mestské používanie vďaka rekordne malej spotrebe – nevyhnutnej pre indický trh – ktorá neprichádza na úkor radosti z jazdy.

Pulse bol navrhnutý Renault Design Centrom v Mumbaji a bude sa vyrábať vo výrobnom závode Aliancie v Chennai, kde budú vyrábať aj motor. Závod kompletne spĺňa štandardy kvality Aliancie a jej systém manažmentu produkcie je založený na vzájomnom využívaní poznatkov a najlepších praktík Renaultu aj Nissanu. Produkty oboch značiek tak môžu byť kombinované na tej istej výrobnej linke. Použitím rovna hl kej platformy, akú má Nissan Micra, bol Renault schopný zmenšiť náklady na vývoj. Pulse, je teda príkladom synergií generovanými Alianciou.

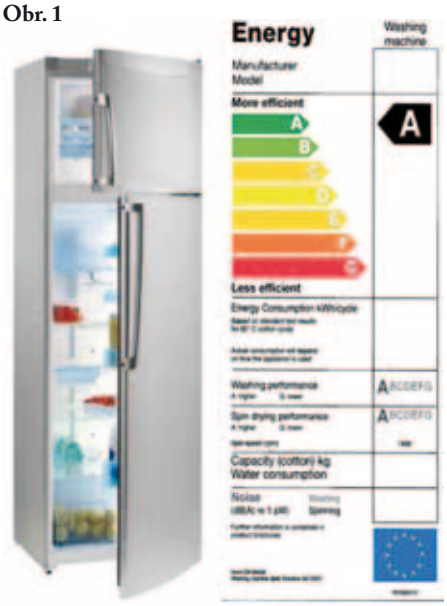
-rt-

NOVINKY v označovaní pneumatík

Európski zákazníci si už zvykli na označovanie domácich elektrospotrebičov štítkom s údajmi o energetickej náročnosti spotrebiča. Energetické štítky na spotrebiče sa v Európe používajú od roku 1992.

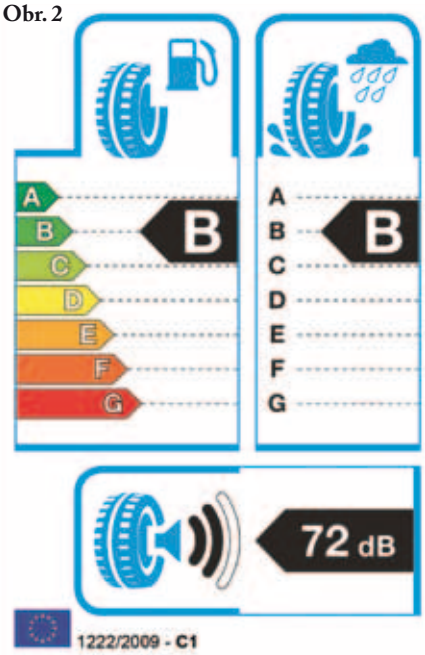
Energetická účinnosť spotrebiča je hodnotená škálou písmen abecedy od A po G (obr. 1), kde A je označenie pre energeticky najúčinnejší spotrebič, písmenom G sa označujú spotrebiče s najhorším využívaním privádzanej energie.

Obr. 1



Podobné označovanie sa od budúceho roka začne uplatňovať aj pri predaji pneumatík (obr. 2). O tejto legislatívnej aktivite Európskej komisie novinárov informovali zástupcovia

Obr. 2



spoločnosti Goodyear Dunlop Tires Slovakia v polovici novembra, keď súčasne predstavovali aj nové pneumatiky Goodyear pre úžitkové automobily.

Energetickú náročnosť pneumatík vyjadruje veľkosť ich odporu valenia – podobne ako pri domácich spotrebičoch písmenami abecedy od A po G. Štítky budú označovať nielen energetickú náročnosť pneumatík (v stĺpci označenom piktogramom výdajného stojana motorového paliva), ale aj úroveň bezpečnosti hodnotenú meraním brzdnej dráhy na mokrej vozovke – tiež škálou písmen od A po G. Pre každé písmeno je stanovený rozsah brzdných dráh za presne špecifikovaných podmienok merania. Treťou hodnotenou veličinou pneumatík, ktorú bude môcť zákazník nájsť na štítku v predajni na stojane s daným typo-rozmerom pneumatík, bude ich hlučnosť pri odvaľovaní sa počas jazdy. Pneumatiky sú rozdelené do troch tried, ilustrovaných tromi vlnami. Najtichšia pneumatika je označená jednou „vyfarbenou“ vlnou, najhlučnejšia má vyfarbené všetky tri vlny.

Označovanie štítkami dopĺňa doterajšie

označenie pneumatík vylisované na ich bočniciach. Táto novinka má motivovať gumárenské koncerny k výrobe čo najkvalitnejších pneumatík. Súčasne to má byť aj prostriedok ochrany výrobcov kvalitných pneumatík pred silnejúcim dovozom podstatne lacnejších pneumatík z niektorých ázijských štátov, kde do vývoja pneumatík až tak veľa neinvestujú. Označovanie predávaných pneumatík štítkami bude v členských štátoch Európskej únie povinné od novembra 2012.

Bude platiť pre všetky pneumatiky s výnimkou pneumatík na pretekárske automobily, pre profesionálne terénne vozidlá a pre motocykle. Určuje to nariadenie Európskej komisie č. 1222/2009. Každý výrobca (dovozca) označí na štítku príslušnú úroveň svojich predávaných pneumatík. Ak by boli pochybnosti o poctivosti hodnotenia niektorých pneumatík, napríklad konkurenční výrobcovia môžu požiadať o nezávislé skúmanie ich vlastností.

Dosiahnuť dobrú úroveň všetkých troch na štítkoch hodnotených vlastností nebude jednoduché najmä pri pneumatikách pre nákladné automobily. Spoločnosť Goodyear predstavuje v tomto období 14 nových rozmerov pneumatík zo svojich radov pneumatík Goodyear Omnitrac MSS II a MSD II, určených na používanie v zmiešanej prevádzke nákladných automobilov. Tieto rady, ktoré sú typicky využívané na vozidlách fungujúcich na ceste aj mimo nej, teda napríklad na staveniskách, skládkach odpadu, či lomoch, pokrývajú teraz všetky hlavné rozmery, pričom zároveň zahŕňajú varianty s technológiou Duraseal, ktorá dokáže zabrániť úniku vzduchu pri defekte.

Pneumatika Goodyear Omnitrac MSS II, určená pre riadenú nápravu, respektíve MSD II, určená pre poháňanú nápravu, disponuje technológiou Omnitrac Max, ktorá kombinuje najnovšie materiály a prvky dezénu, vrátane behúňových zmesí odolných voči poškodeniu, silnej konštrukcie kostry a vylepšeného dezénu na behúni. Výsledkom toho je vynikajúci kilometrový výkon pri prevádzke na ceste aj mimo nej a skvelej trakcii v porovnaní s predchodkyňami . Medzi ďalšie charakteristiky nových pneumatík patria široké behúne, zväčšujúce kilometrový výkon, ochrana proti prenikaniu kamienkov, prvky podporujúce samočistenie od blata a dobrá protektorovateľnosť, umožňujúca hospodárnejšiu prevádzku vozidlových parkov. Zlepšený dezén poskytuje lepšie brzdné vlastnosti a zmenšuje hlučnosť. Pre pneumatiky, fungujúce v náročných podmienkach, je ochrana proti poškodeniu kľúčovým rysom, nakoľko zabraňuje defektom a rezom, ktoré by pneumatiku mohli urobiť nevhodnú na protektorovanie.

Nová optimalizovaná konštrukcia kostry zabezpečuje odolnosť proti poškodeniu, dobrú životnosť a možnosť následnej protektorovateľnosti. Zväčšený kilometrový výkon, lepšia odolnosť proti poškodeniu a odolnosť proti šíreniu korózie vyplývajú z behúňovej zmesi odolnej proti vytrhávaniu a starnutiu, špecifickej zmesi vrstvy nachádzajúcej sa pod behúňom, špecializovaným materiálom pásu a mimoriadne roztiahnuteľnému materiálu kostry. To znamená väčšiu spoľahlivosť, menšie prestoje a lepšiu hospodárnosť. Požadovanú nízku úroveň hluku bolo možné dosiahnuť vďaka tzv. smerovému dezénu – teda predpísanému smeru odvaľovania sa pneumatiky.

TECHNOLÓGIA DURASEAL

Niektoré pneumatiky Omnitrac MSS II a MSD II sú dostupné s inovatívnou patentovanou technológiou Duraseal. Ak do behúňa prenikne predmet s priemerom do 6 mm, v behúni zabudovaná vrstva tesniacej hmoty Duraseal zabráni úniku vzduchu, dokonca aj po odstránení predmetu. Nákladné vozidlo teda môže fungovať aj pri prerazení behúňa, čo umožňuje vyvarovať sa nákladným prestojom. Zabráni tiež jazde na nedofúkaných pneumatikách, jednej z hlavných príčin predčasného zlyhania pneumatík.

OMNITRAC MSS II

Pneumatiku Goodyear Omnitrac MSS II určenú pre riadenú nápravu charakterizuje široký behúň so „slalomovitými“ stredovými drážkami a pevnými ramennými rebrami. Dezén behúňa, disponujúci v závislosti od rozmeru štyrmi alebo piatimi rebrami, má špecifické radenie blokov zmenšujúce hlučnosť pneumatiky. Tiež vďaka tomu Omnitrac MSS II spĺňa požiadavky budúcej vyhlášky EU 661 o hlučnosti a valivom odpore (2012).

OMNITRAC MSD II

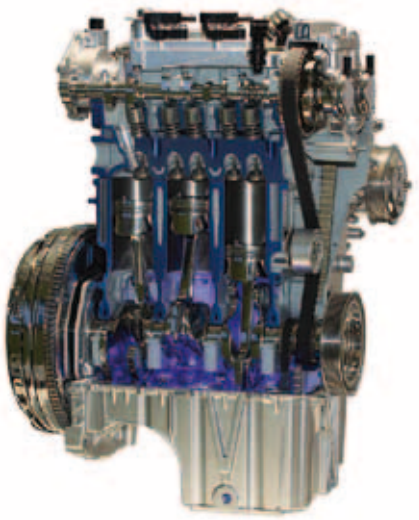
Kilometrový výkon a zmenšený valivý odpor patria k hlavným prednostiam dezénu pneumatiky Goodyear Omnitrac MSD II. Pneumatika Omnitrac MSD II zároveň spĺňa požiadavky budúcej vyhlášky EU 661 o hlučnosti a valivom odpore (2012). Pneumatika Omnitrac MSD II určená na použitie na poháňanej náprave sa vyznačuje širokým behúňom pre lepší kilometrový výkon. Ďalším výrazným rysom je masívne stredové rebro behúňa, ktoré pozitívne ovplyvňuje mieru opotrebovania pneumatiky. Je usadené medzi súvislými otvárajúcimi sa drážkami smerujúcimi k ramenám, ktoré umožňujú lepšie samočistenie. Záber v blate je zlepšený vďaka zahnutému tvaru blokov na krajoch behúňa. Rovnako ako pri pneumatike Omnitrac MSS II aj tu zmenšuje hlučnosť na vozovke špecifické radenie blokov.

Spoločnosť Goodyear predstavila aj nový rozmer pneumatiky, aby doplnila svoj rad pre zmiešanú prevádzku. Rozmer 325/95R24 je bezdušový a je metrickým ekvivalentom k rozmeru 12.00R24. V porovnaní s 12.00R24 poskytuje nová pneumatika zväčšenú nosnosť 500 kg na nápravu.

-gr-

Motor 1.0 l Ford EcoBoost vo výrobe

Prezident a generálny riaditeľ spoločnosti Ford Alan Mulally 9. novembra spustil sériovú výrobu najmenšieho zážihového motora Ford – 1,0 litrového prepĺňaného motora EcoBoost s priamym vstrekovaním, ktorý sa v Európe predstaví na začiatku roka 2012 a nakoniec bude k dispozícii po celom svete.



Spoločnosť Ford oznámila, že pri svojom debute v európskom Forde Focus bude 1,0 litrový trojvalcový motor EcoBoost disponovať výkonom 92 kW a zároveň prinesie veľmi malé emisie CO_2 na úrovni 114 g/km. Verzia rovnakého motora s výkonom 74 kW prinesie úplne najmenšie emisie CO_2 vo svojej triede zážihových motorov na úrovni 109 g/km. Spoločnosť Ford uviedla, že do špeciálnej modernej výrobnej linky na výrobu motorov v motorárni v Kolíne nad Rýnom investovala 134 miliónov € (200 miliónov $). Závod s 870 zamestnancami bude ročne vyrábať až 350 000 nových motorov.

Európska výrobná kapacita sa zväčší na 700 000 motorov ročne v momente, keď sa k závodu v Kolíne nad Rýnom pripojí nová motoráreň Ford v meste Craiova v Rumunsku. Na začiatku roka 2012 sa v nej začne vyrábať nový 1,0 litrový motor EcoBoost. V najbližšom období spoločnosť Ford očakáva expanziu výroby aj mimo Európy, aby bol motor dostupný pre zákazníkov z celého sveta. Spoločnosť očakáva ročnú produkciu týchto malých motorov v objeme 1,35 milióna kusov.

Tento nový motor EcoBoost prináša výkon, s ktorým môže súperiť s neprepĺňaným 1,6-litrovým zážihovým motorom. Zároveň má výrazne menšiu spotrebu paliva a emisie CO_2. Blok litrového motora EcoBoost sa zmestí na list papiera formátu A4, ale dosahuje výkon až 92 kW a špičkový krútiaci moment 170 Nm (200 Nm s funkciou overboost), čím sa stáva motorom s najlepším pomerom výkon/hmotnosť pri porovnaní s akýmkoľvek sériovo vyrábaným motorom Ford k dnešnému dňu.

„Nový motor EcoBoost podčiarkuje záväzok spoločnosti Ford stať sa lídrom v oblasti technológie a životného prostredia," povedal Mulally. „Taktiež posilňuje náš záväzok k Nemecku ako modernému výrobnému sídlu. Nikde mimo územia USA nemáme silnejší tím technického vývoja a výroby ako tu, v Nemecku."

Malý a výkonný nový motor EcoBoost bude mať premiéru v európskom Forde Focus na začiatku roka 2012. Prinesie bezkonkurenčnú spotrebu paliva zážihového motora 5,0 l/100 km a emisie CO_2 na úrovni 114 g/km pri verzii s výkonom 92 kW. Verzia s výkonom 74 ponúkne emisie CO_2 na úrovni 109 g/km, čo je najlepšia hodnota v kategórii. Motor sa tiež objaví vo veľmi dobre sa predávajúcom Forde C-MAX a novom Forde B-MAX, ktorý sa vo výrobe objaví v roku 2012. Ďalšie globálne použitie motora vo verzii s výkonom 92 kW aj 74 kW oznámi spoločnosť Ford neskôr.

Litrový motor EcoBoost vyvinuli odborníci spoločnosti Ford z celej Európy, vrátane inžinierov v európskom centre výskumu a pokročilého inžinierstva Ford v Aachene v Nemecku a v technickom centre v Duntone vo Veľkej Británii.

Moderný výrobný závod pre motory EcoBoost v Kolíne na Rýnom navrhol inžiniersky výrobný tím spoločnosti Ford v Duntone vo Veľkej Británii – pomocou virtuálneho výrobného laboratória, aby dosiahli maximálnu flexibilitu a efektivitu. Namontovaných bolo takmer 100 nových obrábacích jednotiek a 580 metrov dlhá špeciálna montážna linka. V závode sa využíva 55 automatických a 14 poloautomatických procesov spolu s 90 pracovnými miestami pre kvalifikovaných zamestnancov. Pri výrobe sú tak zabezpečené najvyššie štandardy kvality a dôslednosti. Táto technológia je schopná obrábať s presnosťou na 10 mikrometrov, čo je 10 až 20 % hrúbky ľudského vlasu.

Spoločnosť Ford predstavila nové výrobné technológie, ktoré zmenšujú objem potrebnej chladiacej kvapaliny pri obrábaní hliníkových častí motora na iba štyri alebo päť mililitrov na jeden dielec - z predchádzajúcej požiadavky až dvoch litrov, čo predstavuje zmenšenie o viac ako 99 %. Prispieva to k zmenšeniu zaťaženia životného prostredia pri výrobe.

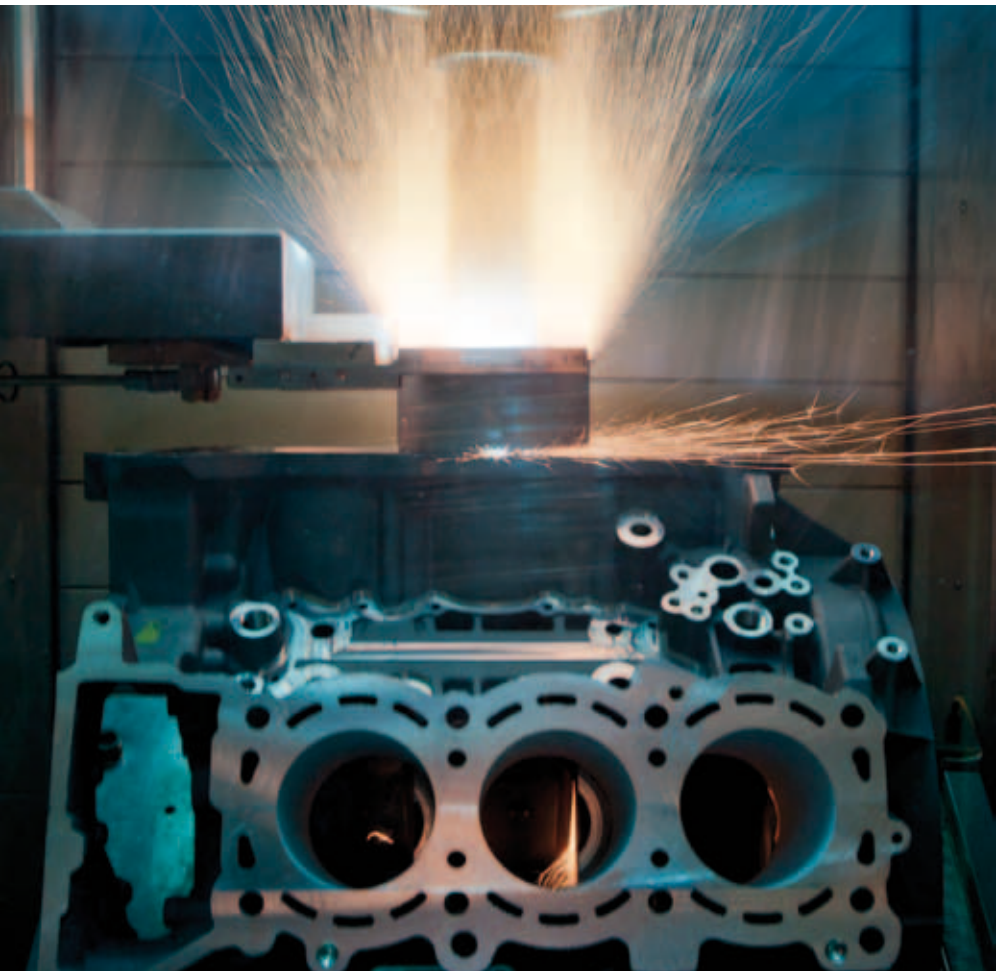
Nová technológia „studeného testovania" umožňuje otestovanie dokončených motorov bez toho, aby boli naštartované – zmenšenie spotreby paliva a emisií CO_2 je pri tomto procese až 66 % – zatiaľ čo 100 % zostávajúcej energie potrebnej na prevádzku zariadenia pochádza z obnoviteľných zdrojov. Celková spotreba elektriny bola zmenšená o 66 % v porovnaní s výrobou 4,0-litrového motora V6 Ford, ktorého výroba sa 9. novembra 2011 v motorárni v Kolíne nad Rýnom skončila.

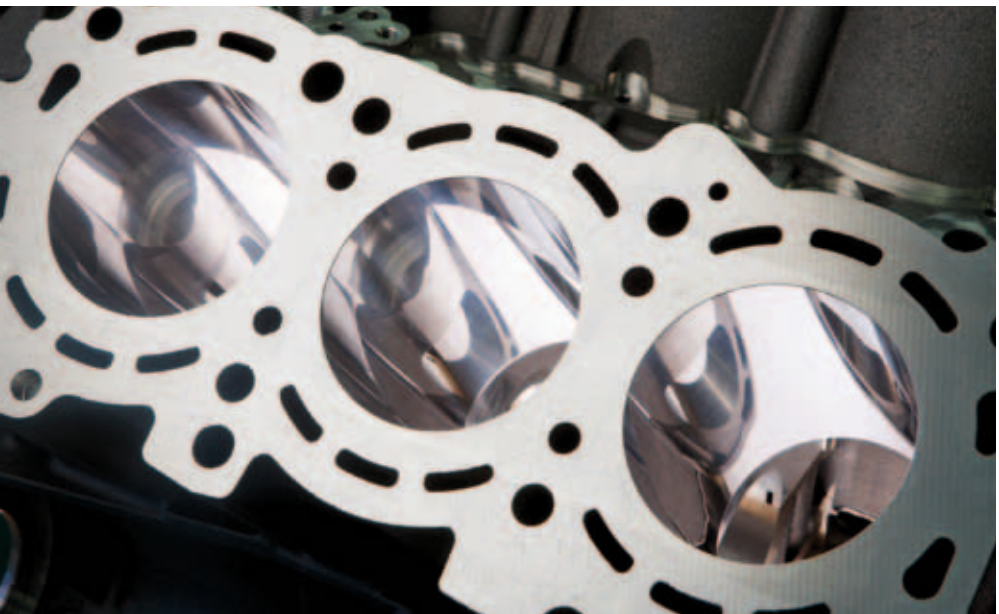
-fde-

NANOSLIDE

Technológia NANOSLIDE, ktorá sa už päť rokov úspešne používa pri motoroch AMG, využíva nastrekovanie klznej povrchovej vrstvy prostredníctvom drôtov elektrického oblúka, resp. drôtovú elektrometalizáciu (LDS) na optimalizovanie plôch valcov. Po roztavení železo-uhlíkových drôtov elektrickým oblúkom sa kvapôčky kovu prúdom plynu nastriekajú na vnútornú stenu valca ľahkej hliníkovej kľukovej skrine. Veľmi jemným konečným opracovaním takto vyrobenej ultrajemnej až nanokryštalickej železnej vrstvy vznikne takmer zrkadlovohladký povrch s jemnými pórmi. Táto vrstva zmenšuje trenie a opotrebovanie medzi skupinou piestov a klznou plochou valcov až o 50 % v porovnaní s doterajšími technológiami klzných dráh. A okrem toho zabezpečuje extrémne veľkú odolnosť voči opotrebeniu. Výhody: menšia spotreba paliva, menej emisií a okrem toho aj výrazne menšia hmotnosť motora v porovnaní s motormi, ktoré majú liatinový blok valcov alebo vkladané liatinové vložky.

Motory Mercedes-Benz budú mať v budúcnosti ešte menšiu spotrebu, budú ešte viac odolnejšie voči opotrebeniu a aj výrazne ľahšie. Postará sa o to technológia NANOSLIDE z dielne Mercedes-Benz, ktorú už možno sériovo aplikovať. Táto technológia zabezpečuje zrkadlovo hladkú klznú plochu valcov, takže trenie v styku s piestami (ich piestnymi krúžkami) je extrémne malé a prekonáva tak všetky doterajšie hodnoty. Za toto získala značka Mercedes-Benz cenu MATERIALICA Award 2011.





Technológiu NANOSLIDE, ktorá bola vyznamenaná prestížnou cenou MATERIALICA Design + Technology Award 2011 ako vynikajúca inovácia v kategórii povrch a technológia (Surface&Technology), vyvinula štuttgartská automobilka, ktorá ju už päť rokov úspešne používa pri motoroch AMG. Od začiatku roka 2011 sa technológia NANOSLIDE dodáva do sériovej výroby šesťvalcových vznetových motorov vozidiel Mercedes-Benz.

V rámci udeľovania ceny MATERIALICA Design + Technology Award 2011 hodnotila porota zložená z popredných osobností takmer 150 uchádzačov v rôznych kategóriách. Skúmali technologické novinky, okrem iného aj z hľadiska kvality konštrukčnej úpravy, technologického vzhľadu, spracovania, voľby materiálu, únosnosti pre životné prostredie, funkčnosti, úžitkovej hodnoty, bezpečnosti, hodnoty značky ako aj realizovateľnosti.

-mz-

Obsah MOT´or ročník 2011

Autosalón
Ženeva 2011 ... 4/31
Bratislava 2011 ... 5/4

Bezpečnosť premávky
Nielen pokuta ... 1/8
Pokuta aj spoza hraníc ... 1/8
Ceny diaľničných nálepiek ... 1/9
Test priechodov pre chodcov ... 1/9
Kto tomu zabráni ... 2/8
Ako s čerstvými vodičmi? ... 3/8
Stredná priemyselná škola v Snine ... 3/10
3. ročník projektu Goodyear - Bezpečná škôlka ... 3/12
Alkohol za volantom vo svete ... 4/8
Bezpečná jazda ... 4/10
Vyberte si kvalitné pneumatiky na leto 2011 ... 5/8
Združenie EuroTest ... 5/9
Dekáda akcie Za bezpečné cesty 2011 - 2020 ... 6/8
Projekt Cerstvy Vodicak.sk ... 6/10
Tlačová beseda o bezpečnosti cestnej premávky ... 6/11
4. ročník projektu Goodyear - Bezpečná škôlka ... 6/72
Špičkoví jazdci ... 7-8/14
Tento rok bude v lete na cestách... ... 7-8/16
Opäť je tu leto a Európu čaká... ... 7-8/18
Súťaživosť, bezpečnosť, vzdelávanie ... 7-8/30
Zabezpečenie nákladu vo vozidle ... 7-8/35
Skontrolujte bezpečnosť prenajímaných automobilov ... 7-8/35
Vyber si sám ... 7-8/64
Kde sa vzali logá značiek a čo predstavujú? ... 9/8
Bezpečne na cestách ... 9/10
Motocyklista pri zrážke s traktorom... ... 9/25
Bezpečne do školy - 50 zásad ... 10/8
V tomto roku sme boli pod Eiffelovkou ... 10/9
Ako odviesť dieťa bezpečne do školy ... 10/10
15. dní chorvátskej turistiky ... 11/8
4 roky viac spomienok ... 11/9
Konferencia znalcov ... 11/10

Cenník automobilov
1/60, 2/60, 3/60, 4/62, 5/62, 6/60, 7-8/98, 9/62, 10/62, 11/62

Ekonomika
Prvá nabíjacia stanica na Slovensku ... 1/10
Historický vývoj problematiky diaľnic na území Slovenska ... 2/4
Dôležitosť prepojení na medzinárodnú dopravnú sieť ... 3/4
Poisťovacie podvody - trendy v roku 2010 ... 3/15
Najväčšia fotovoltaická elektráreň v európskom automobilovom priemysle ... 3/58
Spoločnosť Kia Motors Slovakia vlani vyrobila... ... 4/14
Dvadsiate výročie spojenia Škody s koncernom Volkswagen ... 5/6
Parametre cestnej siete ... 5/14
Vysvetlenie ... 6/4
Posudzovanie nákladovosti diaľničných stavieb ... 6/4
Kia vyrobila na Slovensku už milión motorov ... 6/5
Zber použitého kuchynského oleja ... 6/25
Rast automobilovej výroby a jej problémy na Slovensku ... 7-8/4
Démonizované mýto ... 7-8/6
Ako ušetriť cestou na dovolenku 20 % paliva? ... 7-8/27
Ťažšie štúdium, ľahšie uplatnenie sa ... 7-8/84
R7 až niekedy "neviem kedy" ... 9/4
Program Podpory IDS ... 10/4
"Staviame spolu mosty" ... 10/17
Projekt Škoda Handy ZŤP ... 10/17
Stále platí: Dvakrát meraj, raz rež! ... 11/4

História motorizmu
Čo ešte nebolo povedané ... 1/73, 2/73, 3/74, 6/73, 7-8/111
Výročie narodenia Roberta Boscha ... 3/56
Prvý automobil s logom Škoda ... 6/59

Historické vozidlá
Citroën 2 CV 6 Club, rok výroby 1976 ... 1/76
Postreh k umiestneniu štartovacích čísel na veteránoch ... 1/77
Časopis Veterán.Sk ... 1/77
Blahoželanie ... 1/77
Škoda 110 R, rok výroby 1976 ... 2/76
Piešťanské zlaté stuhy ... 2/76
Stalo sa pred 100 rokmi ... 2/77
Niektoré podujatia s historickými vozidlami na Slovensku ... 2/77
Austin Mini 850 HL, rok výroby 1976 ... 3/76
Črepky z histórie ... 3/77
Národné technické múzeum v Prahe ... 3/77
Saab 96 de Luxe, rok výroby 1964 ... 4/76
Valné zhromaždenie Združenia historických vozidiel SR ... 4/76
Historická Tatra 815 Dakar na rallye Dakar 2011-02-22 ... 4/77
Lincoln Continental Convertible Coupé, rok výroby 1947 ... 5/76
Diaľnice a historické vozidlá ... 5/76
Črepky z histórie ... 5/77
Ford "Y" na Slovensku ... 5/77
Volga GAZ 21, rok výroby 1964 ... 6/76
Prvý Sherman na Slovensku ... 6/76
8. ročník Prvomájovej Tatra Veterán Rallye ... 6/77
Tatra 57 Cabriolet ... 7-8/114
Byrokracia bujnie ... 7-8/114
Hviezdicová jazda na letecký deň v Holíči ... 7-8/115, 9/77
60 výročie motocyklových pretekov v Nitre ... 7-8/115
Praga AV, rok výroby 1938 ... 9/76
Historické vozidlá na autosalóne Nitra 2011 ... 9/77
Historicko-technická komisia informuje ... 9/77
Tatra 57 A, rok výroby 1936 ... 10/76
Historické vozidlo ako dobrá investícia ... 10/76
Galantský ovál 2011 ... 10/77
Moskvič 407, rok výroby 1961 ... 11/76
Historické vozidlá na autosalóne v Nitre 2011 ... 11/77

Hry s fyzikou
Aj to najslabšie žieňa môže mať ... 1/72, 2/72
Každé žieňa môže mať ... 3/72, 4/74
Problematický odstup 70 m ... 5/74, 6/72, 7-8/110, 9/74, 10/74
Tajomstvá fyziky objavované tancom ... 11/74

Ponuka služieb
Ľahké pancierovanie vozidiel ... 1/14
Deň otvorených dverí STK spoločnosti Slovdekra ... 4/11
Príklad poistenia (Allianz - SP) ... 4/13
Technická pomoc návštevníkom hokeja ... 5/9
Hybridné vozidlá a ich kontrola v STK ... 5/10%
Úspešná akcia spoločnosti Slovdekra ... 6/14
Prvá stanica OMV EuroTruck na Slovensku ... 6/21
Cestovné poistenie ... 6/35
Metrologické služby ... 7-8/5
Prista Oil Slovakia distribuje výrobky spoločnosti Texaco ... 7-8/13
Allianz - SP radí ako chrániť svoj majetok počas letnej dovolenky ... 7-8/21
On-line likvidácia poistnej udalosti (Allianz - SP) ... 7-8/21
Renault Servis 5+ šetrí 20 % nákladov ... 7-8/32
Slovdekra otvára nové centrum služieb ... 9/13
Bezplatná 4-ročná záruka ... 10/21
Rady a tipy na cesty ... 11/13
Finančné aktíva Slovákov ... 11/31

Potulky po Slovensku
Križovníci v zabudnutom, ale malebnom kraji ... 1/80
Kraj Zorničky ... 2/80
Spolužitie ... 3/80
Bohatstvo rozmanitosti ... 4/80
Výročie rubriky Potulky po Slovensku ... 5/80
Časom zaviate stopy ... 6/80
Kurucký Ján ... 7-8/120
Tatári v povodí rieky Poprad ... 9/80
Striedanie vrchnosti ... 10/80
Odkaz minulosti ... 11/80

Právna rubrika

Rada právnika 1/12, 2/12, 3/12, 4/12, 5/12, 6/12, 7-8/12, 9/12, 10/12, 11/12

Predstavujeme

Volkswagen UP! (Taxík pre Londýn) 1/31
Renault Espace..... 1/34
Suzuki Kizashi 1/36
Toyota Verso-S..... 1/38
BMW 6 Cabrio 1/40
Citroën DS4..... 1/42
Mercedes-Benz CLS 63 AMG..... 1/44
Kia Optima 1/46
Nissan Leaf 1/54
Peugeot HR1 ..... 1/56
Hyundai Curb..... 2/17
Ferrari FF..... 2/23
Kia KV7 ..... 2/27
Buick Verano..... 2/29
Renault Twingo Miss Sixty..... 2/35
Citroën C4 ..... 2/36
Renault Laguna..... 2/38
Ford Vertrek..... 2/40
Opel Astra Sports Tourer..... 2/42
Mercedes-Benz SLK 2/44
Škoda Fabia Monte Carlo 2/46
Hyundai Veloster 2/47
Chevrolet Orlando..... 2/48
Porsche 918 RSR 2/52
Ford Fiesta RS World Rally Car 2/53
Honda Civic Si Coupe a Civic Sedan 2/59
Edícia Škoda Fabia Chic 3/27
Volkswagen Tiguan..... 3/27
Kia Rio 3/29
Lexus CT 200h..... 3/34
Ford na ženevskom autosalóne 3/36
Peugeot 508..... 3/38
Renault Captur 3/40
Opel na ženevskom autosalóne..... 3/42
Range Rover..... 3/44
Ford C-Max..... 3/45
BMW na ženevskom autosalóne 3/46
Renault Latitude 3/49
Mini s balíkom John Cooper Works, Clubman Hampton 3/52
Chevrolet Aveo/Sonic..... 3/54
Chrysler 200..... 3/55
Xenatec Maybach Cruiserio 3/72
Renault R-Space 4/29
Ford Focus..... 4/36
Opel Corsa..... 4/38
Chevrolet Aveo sedan 4/39
Škoda VisionD..... 4/40
Citroën DS4..... 4/42
Kia Picanto..... 4/44
Hyundai i40 CW..... 4/46
Mercedes-Benz C 4/48
smart forspeed..... 4/52
VW Bulli..... 4/54
Seat IBX..... 4/55
Toyota FT-86 II 4/61
Nissan Esflow 4/75
Pagani Huayra..... 5/19
Citroën Metropolis 5/21
Úžitkové vozidlá Renault..... 5/25
Alfa Romeo 4C GTA Concept 5/27
Lamborghini Aventador 5/28
Ford B-Max 5/36
Citroën DS5..... 5/38
Peugeot SXC..... 5/39
Mazda Minagi 5/40
BMW M3 Pickup 5/42
Lexus LF-Gh..... 5/44
Toyota FR-S 5/45
Mitsubishi Concept Global Small..... 5/46
GTA Spano..... 5/47
Honda Jazz, Jazz hybrid..... 5/48
Volvo Concept Universe 5/49
Kia Naimo..... 5/52
Chevrolet Malibu..... 5/53
Audi Q3 ..... 5/54
Volkswagen Beetle 5/55
Scania OmniExpress..... 5/60
Porsche Cayman R..... 6/33
Citroën DS4..... 6/36
Seat na barcelónskom autosalóne..... 6/37
Opel Zafira Tourer..... 6/38
Mercedes-Benz E 63 AMG 6/40
Peugeot 308..... 6/42
BMW 328 Hommage 6/44
Jeep_R _Grand Cherokee SRT8_R 6/46
Isuzu vstupuje na slovenský trh..... 6/52
Mercedes-Benz Zetros..... 6/54
Opel Antara 7-8/54
Škoda Fabia RS na GTI stretnutí.....7-8/57
Mercedes-Benz SLS AMG Roadster 7-8/58
Mini Coupé.....7-8/60
Audi R8 GT Spyder 7-8/62
Mercedes-Benz M 7-8/66
Opel Astra GTC.....7-8/72
BMW 1.....7-8/76
Mercedes-Benz Special Trucks (k jubileu "60 rokov Unimogu 7-8/79
Renault Koleos.....7-8/80
Toyota a Lexus na Festivale rýchlosti v Goodwoode 7-8/82
Toyota Celica najrýchlejšia na Festivale.....7-8/83
Lexus LS 600h L Landaulet.....7-8/88
Škoda Octavia Bonneville Special 7-8/91
Ruský superautomobil Nagel.....7-8/91
Nissan Micra DIG-S 7-8/93
Arrinera (prvý poľský "superautomobil")..... 9/27
Kia Rio 9/36
Mercedes-Benz B 9/39
Renault Frendzy..... 9/40
Opel Ampera 9/42
Toyota Yaris..... 9/45
BMW i3 Concept, BMW i8 Concept 9/46
Lexus GS 9/48
Audi A6 Avant..... 9/54
Volkswagen up! 9/55
Peugeot 508 RXH..... 9/56
Chevrolet Miray a Colorado Rally Concept.... 9/56
Seat IBL..... 10/19
Trojdverová Kia Rio Soul..... 10/23
Renault Koleos..... 10/32
Toyota Yaris..... 10/34
Peugeot HX1 ..... 10/38
Škoda MissionL..... 10/40
Ford Evos..... 10/42
Chevrolet Malibu..... 10/45
Lancia Ypsilon 10/46
Mercedes-Benz Citaro..... 10/47
Hyundai i30 ..... 10/48
Citroën Tubik..... 10/52
Opel Astra GTC, Combo..... 10/54
Fiat Panda 10/56
Štúdie YO - Nová ruská automobilka YO-Auto..... 11/33
Opel Zafira Tourer..... 11/34
Fiat Punto 11/37
Štúdia Kia GT 11/38
Mercedes-Benz F 125!..... 11/40
Renault Twingo..... 11/44
Honda Civic..... 11/46
BMW radu 3 ..... 11/48
Toyota Hilux 11/52
Iveco Daily 11/54

Rozhovor

Japonská kvalita motoristom Európy (Ing. Andrej Ilavský, vedúci importérskej spoločnosti Suzuki na Slovensku) 1/6
Goodyear Dunlop Tires (Jean Vincent Schaffnit, obchodný riaditeľ spoločnosti Goodyear Dunlop pre Českú republiku, Slovensko a Maďarsko..... 3/14
Máme eurofondy na výstavbu diaľnic? (Ing. Ľubomír Vážny, exminister dopravy)..... 4/4
Konečne existuje poistenie auta za pár eur! (Miroslav Kočan, člen predstavenstva Allianz - Slovenská poisťovňa)..... 4/13
Spojenie dvoch ciest (Ing. Peter Pecze, produktový manažér pre Chrysler Group, spoločnosti Mercedes-Benz Slovakia)..... 6/18
Šéf "Škodovky" by si rád zajazdil na streche (Ing. Róbert Baumgartner, konateľ spoločnosti ŠKODA AUTO).....7-8/20

Svet v miniatúre

Dva šperky na jednej stope..... 1/78
Moje auto, tvoje auto 2/78
Najdrahší autoveterán sveta 3/78
Kone pred kapotou..... 4/78
Najväčšie automobilové múzeum sveta - Minichamps 5/78
Veyronmánia v m 1:18 i v m 1:43 - a la Minichamps..... 6/78
Najväčšie motorové múzeum sveta - Herpa 7-8/116
Automobil en miniature čoby umelecký objekt..... 9/78
Robur, včely a laserový nôž..... 10/78
malý, ale ... oho! 11/78

Technika

Hyundai ix35 najekologickejším SUV vo svojom segmente vďaka novým motorom..... 1/48
Strecha - chameleon 1/49
Aké sú príčiny nedotáčavosti a pretáčavosti automobilov 1/50
Mercedes-Benz SLK - nová zostava bezpečnostných systémov..... 1/52

Rozšírenie technologického centra Škoda Auto .. 1/58
Motor Pentastar koncernu Chrysler aj do áut koncernu Fiat 1/59
Prierez históriou vývoja reflektorov 2/8
Ako funguje regulácia smerovej dynamiky vozidla? 2/50, 3/50, 4/50, 5/50, 6/50, 7-8/50
Aktívny asistenčný systém nočného videnia ... 2/54
Výročie karosérie s bezpečnostným rámom kabíny 2/57
Európska komisia odporúča povinné ABS pre motocykle 2/58
Budú ďalšie automobilové dielce z plastov? .. 3/58
Nový motor pre Renault Fluence a Laguna ... 3/59
Inteligentná elektrická sieť 3/59
Zádržné systémy automobilov 4/56
Nové kompozitné systémy v automobilovom priemysle 4/60
Menšia spotreba pri väčšej výkonnosti 5/56
Nový priehľadný lak proti poškriabaniu 5/58
Zmiernenie následkov nárazov zozadu v Mercedesoch 5/59
Úsporný výkonný motor (Ford 1.6 EcoBoost) .. 6/48
Pneumatika sa pri defekte sama zacelí 6/51
Vývoj indukčného nabíjania elektrických vozidiel 6/55
Počítačová podpora v počiatočnej fáze návrhu automobilu 6/56
Aktívny parkovací systém Ford 7-8/40
Technológie brániace zrážke áut so zvieratmi 7-8/74
Motor Renault "Energy dCi 130" 7-8/81
Globálne ciele Hondy v oblasti zmenšovania emisií CO_2 .....7-8/90
ARPRO R umožňuje inrekoru TM zmenšiť hmotnosť áut 7-8/90
Motory Iveco Cursor a Tector splnia emisnú normu Euro VI 7-8/92
Prognózy automobilových pohonov 7-8/94
Nové Audi A6 Quattro - predstih vďaka technike 9/50, 10/50, 11/50
Technológie Mazda SKYACTIV popierajú konvencie 9/52
Alternatívny pohon vyžaduje alternatívne riešenia 9/53
Volvo vyvíja systém predlžujúci dojazd elektromobilov 9/57
Asistenčné systémy zlepšujúce bezpečnosť ... 9/58
Autokompresory možno upadnú do zabudnutia 9/61
Sprav si svoje vozidlo 10/13
HMI - Rozhranie medzi človekom a technikou 10/58
Mazda Skyactiv - G 10/60,
Predný centrálny bezpečnostný vankúš 11/25
Stratégie a perspektívy elektromobility 11/56
Mazda SKYACTIV – D 11/60

Vyskúšali sme

Ford Galaxy 2.0 TDCi Duratorq DPF Titanium 1/18
Renault Grand Modus 1.2 TCe 74 kW Geo .. 1/20
Kia Sportage 1.6 GDi 2WD EX 1/22
Alfa Romeo Giulietta 1.4 T MultiAir Distinctive 1/24
Seat Alhambra 1.4 TSI 110 kW Style 1/26
Toyota Auris HSD Luna 1/28
Škoda Fabia RS 1.4 TSI DSG 1/30
Renault Master 2.3 dCi 125 L3H2P3 Furgon ZN 1/32
Suzuki Swift 1.2 Dual VVT GS MT 2/18
Citroën C5 Tourer 2.0 HDi 103 kW Business Confort 2/20
Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTD 125 kW 2/22
Renault Trafic Combi Van 2.0 dCi 84 kW ... 2/24
Kia Sportage 2.0 CRDi 4WD AT 2/26
Jaguar XF 3.0 D Luxury 2/28
Mitsubishi Lancer Sportback 1.8 DI-D MIVEC 110 kW 6MT Intense 2/30
Nissan Pathfinder 3.0 DCI 7AT 2/32
Dacia Duster 1.5 dCi 81 kW 4x4 Exception ... 2/34
Renault Laguna Grandtour 2.0 dCi 127 kW Bose 3/18
Hyundai ix20 1.4i Style 3/20
Nissan Micra 1.2 ..... 3/22
Suzuki Kizashi 2.4 VVT 4WD 3/24
Škoda Fabia 1.6 TDI CR 77 kW 3/26
Kia Sportage 1.7 CRDi 2WD 3/28
BMW X3 xDrive 20d 3/30
Lancia Delta 2.0 JTD 165 ..... 3/32
Citroën C4 1.6 VTi 120k Exclusive 4/18
Alfa Romeo 159 2.0 JTDM 170 ..... 4/20
Hyundai ix35 1.6 GDi 4x2 Style 4/22
Lexus IS 200D Luxury 4/24
Mahindra Goa 2.2 CRDi 4x4 GLX 4/26
Renault Laguna 2.0 dCi 131 kW 4Control ... 4/28
Škoda Yeti GreenLine 1.6 TDI CR 77 kW ... 4/30
Opel Meriva 1.4 Turbo Ecotec 88 kW 5/18
Citroën C3 Picasso 1.6 VTi LS Color Concept 5/20
Škoda Roomster Scout 1.6 TDI CR 77 kW ... 5/22
Renault Twingo 1.2 16V 55 kW LS Miss Sixty 5/24
Alfa Romeo MiTo 1.4 T MultiAir 5/26
Hyundai i10 1.1i AT Comfort 5/30
Mercedes-Benz Viano 3.0 CDI Ambiente EL 5/32
Nissan Juke 1.6 86 kW Acenta 5/34
Hyundai ix20 1.4 CRDi Style 6/20
Ford C-Max 1.6 Duratec Ti-VCT 92 kW ... 6/22
Citroën C5 Tourer 2.0 HDi 120 kW Exclusive .. 6/24
Škoda Octavia Tour II 1.6 MPI 6/26
Volvo V60 D3 Summum 6/28
Kia pro_-_cee°d1.6 CVVT TX 6/30
Mazda5 2.0 MZR TX Plus 6/32
Opel Astra Sports Tourer 1.4 Turbo Ecotec (103 kW) Cosmo 6/34
Lexus CT 200h Premium 7-8/22
Jeep Grand Cherokee 3.6 Limited 7-8/24
Škoda Superb Combi 2.0 TDI CR DPF/125 kW 4x4 Elegance 7-8/26
Hyundai Genesis Coupé 3.8 V6 6AT Premium 7-8/28
Peugeot RCZ 1.6 THP 115 kW 7-8/34
Toyota Verso 1.8 Valvematic Active 7-8/36
Volkswagen Passat 2.0 TDI 4MOT DSG BMT Highline 7-8/38
Ford Grand C-Max 1.6 TDCi DPF Titanium X 7-8/40
Honda Jazz 1.4i - VTEC Comfort 7-8/42
Volvo S60 T5 R - Design Powershift 7-8/44
Mazda6 MZR DISI TE Plus 7-8/46
Opel Insignia 2.0 CDTi 118 kW 4WD Sport 7-8/48
Kia Picanto 1.2 EX 7-8/50
Isuzu N35.150 .....7-8/52
Ford Focus 1.6 Duratec Ti-VCT 92 kW Sport X 9/18
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 6AT Premium 4x4 ..... 9/20
BMW 640i Cabrio 9/22
Suzuki Swift 1.2 VVT GS AAC/AT 9/24
Mahindra Pick up DC 4WD 2.2 CRDi 4x4 GLX 9/26
Seat Leon 1.2 TSI 77 kW COPA 9/28
Opel Antara 2.2D 137 kW AWD Cosmo ... 9/30
Renault Scénic 1.6 dCi 130 kW FAP Dynamique 9/32
Citroën DS4 Sport HDi 160 ..... 9/34
Škoda Octavia Combi Scout 2.0 TDI CR 103 kW DSG 10/16
Seat Ibiza 1.4i 16V Style 10/18
Ford Focus 1.6 TDCi Duratorq DPF 85 kW Titanium X 10/20
Kia cee°d SW 1.6 CVVT Extra 10/22
Peugeot 508 SW 2.2 HDI 10/24
Honda Civic 5D 1.8 i-VTEC 5AT 10/26
Chevrolet Orlando 2.0 VCDi 10/28
Renault Mégane CC 1.6 16V Coupé Cabrio .. 10/30
Renault Latitude 3.0 V6 dCi Initiale 11/18
Hyundai i40 CW 1.7 CRDi (100 kW) 11/20
Kia Sportage 2.0 CRDi (135 kW) 4WD AT .. 11/22
Opel Corsa 1.3 CDTi ecoFLEX Enjoy 11/24
Peugeot 308 CC 11/26
Volkswagen Tiguan 2.0 TDI (125 kW) 4Motion Sport a Style 11/28
Honda Jazz hybrid 11/30
Mini Cooper SD 11/32

Z domova

Lepšiaci sa odbyt 1/4
Fanúšikovia hokeja môžu so Škodou 1/4
Slovenskí mechanici a servisní poradcovia 1/5
Allianz - SP v súťaži Zlatá minca opäť najúspešnejšia 1/7
Auto roka 2011 na Slovensku 1/7
Kuriozity medzi poistnými udalosťami 1/13
Tichá revolúcia sa začína 1/13
V závere minulého roka rástol odbyt áut 2/13
Rast miezd v Kia Motors Slovakia 3/29
Umývacie linky OMV TOP WASH sú pripravené 4/6
Pred 20-timi rokmi položili základy bratislavského Volkswagenu 4/7
Rekordná výroba spoločnosti VW Slovakia 4/7
Stredoslovenská energetika, a.s. kúpila Peuegoty iOn 4/15
Automobily: Rast, ale nie konjuktúra 4/15
Volkswagen Slovakia otvoril novú terénnu dráhu 5/7
OMV MaxxMotion 5/12
Automobily Škoda pre hokejové majstrovstvá sveta 5/13

Pomoc z nadácie Kia Motors 5/13
Rozšírenie výroby v trnavskom závode PSA .. 5/13
Renault Master - podnikové auto roka 2011 ... 5/25
Cena za dlhý život..... 5/31
Druhé vydanie výkladového slovníka automobilizmu 5/31
Kia partnerom Ligy proti rakovine a Dňa narcisov..... 6/11
Pomoc Toyoty turistom..... 6/25
Škoda Fabia RS pre políciu..... 6/27
Medzinárodnú súťaž Škoda Service Challenge vyhrali Slováci 6/27
"Výročná" edícia Opel..... 6/35
Hyundai i40 prichádza na slovenský trh....7-8/10
Nové vozidlo Kia cee°d pre študentov SPŠ v Snine.....7-8/17
Stabilný odbyt akcelerujú dovolenkári 7-8/17
Skúšanie a homologizácia motorových vozidiel.... .....7-8/31
Zmeny vo Fiate na Slovensku.....7-8/33
Indiánsky deň pre deti v Kia Motors Slovakia ... 9/14
Projekt Conservation Leadership Corps 9/14
Dovážame stále staršie..... 9/25
Slovenská polícia bude testovať Fabiu RS s balistickou ochranou..... 9/29
Bezpečný týždeň, bezpečná zima 10/31
Vyriešte dopravnú nehodu cez iPhone! (Allianz - SP) 10/31
Zomrel profesor Urban 11/7
Prvá dvadsiatka AUTO-IMPEXu 11/7
Škody spôsobené zrážkou so zvieraťom..... 11/10
MAN ServiceQualityAward 2011..... 11/11
Zatiaľ celkovo ešte rast registrácií 11/11
Veľký test autoservisov..... 11/14

Zo sveta

Prvé nákresy štýlového mestského automobilu (Kia) 1/16
Trojitý úspech pre Citroën DS3!..... 1/16
Mitsubishi Motors Corporation stavia ďalší závod v Thajsku 1/16
Štúdia s kurióznym názvom (automobilka Proton) 1/17
Tretí výrobný závod Hyundai v Číne..... 1/17
Seat Alhambra vyhral "Auto Trophy 2010" v Nemecku 1/17
Toyota je najúspešnejšou značkou podľa TUV Report 2011 ..... 1/29
Nové sklá pre Toyoty..... 1/29
Toyota Etios pre indický trh 1/29
Renault Samsung Motors 9 rokov po sebe najlepší 1/33
Venturi America..... 1/33
Cena iF Desing pre Kia Sportage a Kia Optima.. ..... 1/47
Najlepšie vysvedčenie pre novú Alhambru ... 2/13
Palivo E10 aj pre automobily Škoda..... 2/13
Premiér jazdí elektromobilom (Nissan Leaf)... 2/14
Prototyp Honda Brio..... 2/14
Elektrobusy v Soule..... 2/14
Toyota na autosalóne v Tokiu 2011 ..... 2/16
"Samojazdiace" vozidielko EN-V 2/16
Camaro tentoraz porazilo Mustang..... 2/16
BMW X1 xDrive 28i..... 2/17
Deväťstupňová prevodovka ZF 2/29
Kia Rio 2/72
Volvo Cars spúšťa aplikáciu S60 ..... 3/16
Swift S-Koncept 3/16
Ocenenie Toyoty od nemeckej asociácie staníc technickej kontroly..... 3/16
Hyundai i40 ..... 3/17
330,695 km/h na ľade..... 3/17
Toyota Verso najbezpečnejším MPV roku 2010... ..... 3/48
CEGH - najväčší obchodný uzol v kontinentálnej Európe 3/48
Chevrolet Colorado 4/16
Bezpečnejšie a "zelenšie" motocykle na cestách ... 4/16
BMW Group poskytne milión eur Japoncom... 4/16
Ocenenie "Red Dot" za dizajn pre Kia Sportage a Kia Optima 4/17
Dva milióny Swiftov..... 4/17
Japonské automobilky pomáhajú obnove po zemetrasení 4/17
"Ekologický automobil roku 2011" (Lexus CT 200h) 4/25
Elektromobil v retroštýle..... 4/25
Nissan Leaf získal titul svetové auto roku 2011.... ..... 5/23
Škoda stojí pred novým obdobím rastu 5/23
Obrnený obojživelný transportér Iveco pre brazílsku armádu 5/23
Hyundai vlani predal 3,6 milióna automobilov 5/31
Prevodovka DQ 200 sa bude vyrábať vo Vrchlabí 5/51
Anglický premiant v spoľahlivosti..... 5/74
Seat vstupuje na trh v Číne, rozširuje svoje medzinárodné pôsobenie 5/75
Rekordný "solárny" automobil..... 5/75
Porsche Panamera Turbo S 5/75
Porsche Panamera Turbo S 6/16
Santana má 30 rokov..... 6/16
Lada Granta..... 6/16
Konzorcium spoločností pod vedením Seatu vyvinulo 6/19
Volvo Cars - vývoj palivových článkov..... 6/19
Nové špeciálne edície 4x4: Street a Maxi...7-8/10
Dve limitované edície Kia Motors..... 7_8/10
Nový Nissan Qashqai bude navrhnutý, skonštruovaný a vyrábaný v Británii.....7-8/19
Plány na rast produkcie vozidiel Ford.....7-8/19
Nový koncept hybridného vozidla Toyota...7-8/19
Palivá Shell FuelSave zmenšujú spotrebu motorov.....7-8/32
Rusko je ústredným pilierom rastovej stratégie Škoda 7-8/47
Zaplatí Obama za beštiu? 7-8/47
Young Creative Chevrolet 2011 pozná víťazov Pan-Európskej súťaže 7-8/47
Testovacie centrum Opel 7-8/65
Citroën odhaľuje svoju novú kolekciu.....7-8/65
Citroën DS3 farebne oslavuje svoju stotisícu objednávku 7-8/65
Toyota vyvinula nabíjaciu stanicu pre vozidlá typu EV a Plug-in Hybrid 7-8/89
Škoda vyrobila 100 000 automobilov Yeti ...7-8/97
Škoda a univerzita Tongji Shanghai sa dohodli na spolupráci..... 9/11
Hyundai odhalil dizajn novej generácie Typu i30 ..... 9/16
Opel Combo 9/16
Najväčšie zhromaždenie Citroënov 2CV na svete..... 9/16
Honda Gold Wing 9/17
Európsky výrobný závod Suzuki vyrobil dva milióny áut 9/17
Audi Urban Concept 9/29
S rastom cien palív rastie aj počet krádeží paliva 9/29
Navigon Flow..... 9/33
Vízia luxusného Viana 9/33
Prvý krok smerom k 150 000 vozidlám ročne.. 9/33
Rekordná Škoda Octavia v RS Bonneville Special 9/75
Ford Focus ST pripravený do výroby..... 10/21
Nový Civic predstavili verejnosti..... 10/27
Nová Honda Civic aj CR-V sa budú vyrábať vo Veľkej Británii 10/27
Nový chránič hrán dverí..... 10/75
Suzuki Swift Sport..... 11/15
Zimné pneumatiky..... 11/15
Dohoda Toyoty o recyklácii akumulátorov v Európe..... 11/15
Športovo-úžitkový Maserati Kubang..... 11/16
Športový Radical SR3 SL..... 11/16
Nové Subaru XV..... 11/16
Chevrolet Cruze hatchback 11/17
2. ročník Citroën Creative Awards..... 11/17

Inzercia

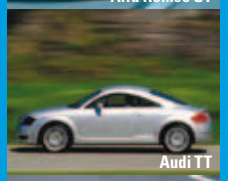
Alfa Romeo
Alliant
AutoAlles
Autosalón Nitra 2011
Bosch
Citroën
Dacia
Fiat
Ford
Homola, s.r.o.
Honda
Hyundai
Chevrolet
Kia
Lancia
Land Rover
Mercedes-Benz
Mini
Opel
Peugeot
Renault
Seat
Slovnaft
Suzuki
Škoda Auto
Toyota
Volvo

Alfa Romeo 147

Alfa Romeo 159 Sportwagon

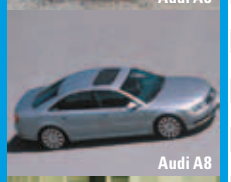
Alfa Romeo 166

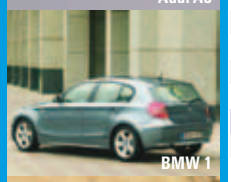
Alfa Romeo GT

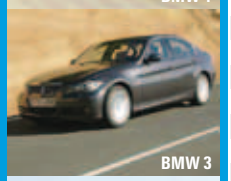

Audi TT

Audi A3 Sportback

Audi A6


Audi A8


BMW 1


BMW 3

BMW 5

BMW X3

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
ALFA ROMEO																	
Giulietta 1,8 TBi Quadrifoglio Verde	26 690 €	H	5	5	4351 x 1798 x 1465	350/-	R4	1742	B	173	300	M6	P	242	6,8	7,6	A,B,E,K,P,R,S
Giulietta 1,4T Progression	17 150 €	H	5	5	4351 x 1798 x 1465	350/-	R4	1368	B	88	206	M6	P	195	9,4	6,4	A,B,E,K,P,R,S
Giulietta 2,0 JTD Distinctive	25 190 €	H	5	5	4351 x 1798 x 1465	350/-	R4	1956	D	125	320	M6	P	218	8,0	4,7	A,B,E,K,P,R,S
Giulietta 1,6 JTD Distinctive	20 420 €	H	5	5	4351 x 1798 x 1465	350/-	R4	1598	D	77	280	M6	P	185	11,3	4,4	A,B,E,K,P,R,S
159 2,0 JTD Distinctive	31 650 €	S	4	5	4660 x 1828 x 1417	405/-	R4	1956	D	125	360	M6	P	218	8,8	5,4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
159 1,8T Progression	28 750 €	S	4	5	4660 x 1828 x 1417	405/-	R4	1742	B	147	320	M6	P	235	7,7	8,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
159 1,8T Dinstinctive	30 150 €	S	4	5	4660 x 1828 x 1417	405/-	R4	1742	B	147	320	M6	P	235	7,7	8,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
159 Sportwagon 2,0 JTD Distinctive	33 250 €	K	5	5	4660 x 1828 x 1422	445/1245	R4	1956	D	125	360	M6	P	216	9,0	5,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
159 Sportwagon 1,8T Progression	30 350 €	K	5	5	4660 x 1828 x 1422	445/1245	R4	1742	B	147	320	M6	P	233	7,9	8,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
159 Sportwagon 1,8T Distinctive	31 750 €	K	5	5	4660 x 1828 x 1422	445/1245	R4	1742	B	147	320	M6	P	233	7,9	8,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Mito 1,4 MPI Progression	14 320 €	H	3	4	4063x 1720 x 1446	270/-	R4	1368	B	58	120	M6	P	165	12,3	5,9	A,B,E,H,AK,P,R,S
Mito 1,4T MultiAir 170k Quadrifoglio Ve	21 990 €	H	3	4	4063x 1720 x 1446	270/-	R4	1368	B	125	230	M6	P	219	7,5	6,0	A,B,E,H,AK,K,P,R,S
Mito 1,6 JTD Distinctive	19 600 €	H	3	4	4063x 1720 x 1446	270/-	R4	1589	D	88	280	M6	P	198	9,9	4,8	A,B,E,H,AK,K,P,R,S
Mito 1,3 JTD Progression	16 650 €	H	3	4	4063x 1720 x 1446	270/-	R4	1248	D	70	180	M5	P	180	11,6	4,3	A,B,E,H,AK,P,R,S
AUDI																	
A1 1,4 TFSI Attraction	18 050 €	H	3	4	3954 x 1740 x 1416	270/-	R4	1390	B	90	200	M6	P	203	8,9	5,3	A,B,C,E,H,K,R,S
A3 1,6 TDI Attraction	24 550 €	H	3	5	4238 x 1765 x 1421	350/-	R4	1598	D	77	250	M5	P	194	11,4	4,1	A,B,C,E,K,S
A3 Ambition 2,0 TFSI	33 250 €	H	3	5	4238 x 1765 x 1421	350/-	R4	1984	B	147	280	M6	P	238	7,0	7,1	A,B,C,E,K,P,S
A3 Cabriolet 1,2 TFSI Attraction	28 070 €	CA	2	4	4238 x 1765 x 1424	260/-	R4	1390	B	77	175	M6	P	190	12,2	5,7	A,B,C,E,K,R,S
A3 Cabriolet 2,0 TDI Attraction	33 250 €	CA	2	4	4238 x 1765 x 1424	260/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	204	9,7	5,3	A,B,C,E,K,R,S
A3 Sportback 1,6 Attraction	21 800 €	H	5	5	4286 x 1765 x 1423	370/-	R4	1595	B	75	148	M5	P	185	12,1	6,9	A,B,C,E,K,S
A3 Sportback 2,0 TDI DPF Attraction	27 120 €	H	5	5	4286 x 1765 x 1423	370/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	210	9,1	4,4	A,B,C,E,K,S
A4 allroad quattro 2,0 TDI	37 330 €	K	5	5	4721 x 1841 x 1495	490/-	R4	1968	D	105	320	M6	4x4	200	10,3	6,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A4 Avant 1,8 TFSI	30 680 €	K	5	5	4703 x 1826 x 1436	490/-	R4	1798	B	118	250	M6	P	218	8,9	7,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A4 Limousine 2,0 TFSI	35 210 €	S	4	5	4703 x 1826 x 1427	480/-	R4	1984	B	155	350	M6	P	250	6,9	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A5 3,0 TDI DPF quattro	45 580 €	C	2	4	4625 x 1854 x 1372	455/-	V6	2967	D	176	500	M6	4x4	250	5,9	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A5 Sportback 2,0 TFSI	33 930 €	S	4	5	4711 x 1854 x 1391	480/-	R4	1984	B	132	320	M6	P	233	8,1	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A5 Cabriolet 1,8 TFSI	38 060 €	CA	2	4	4625 x 1854 x 1383	320/-	R4	1798	B	118	250	M6	P	218	9,9	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A6 Limousine 2,8 FSI quattro S tronic	47 060 €	S	4	5	4915 x 2086 x 1455	530/-	V6	2773	B	150	280	A6	4x4	240	8,1	8,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A6 Limousine 3,0 TDI quattro S tronic	49 940 €	S	4	5	4915 x 2086 x 1455	530/-	V6	2967	D	150	450	A7	4x4	240	7,0	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
A6 allroad quattro 3,0 TDI quattro	51 010 €	K	5	5	4934 x 1862 x 1521	565/-	V6	2967	D	176	500	M6	4x4	233	7,2	7,2	A,B,C,E,H,K,R,S
A6 Avant 2,7 TDI	42 870 €	K	5	5	4927 x 2030 x 1463	565/-	V6	2698	D	140	400	M6	P	228	8,2	6,2	A,B,C,E,H,K,R,S
A8 3,0 TDI V6 quattro tiptronic DPF	74 420 €	S	4	5	5137 x 1949 x 1460	510/-	V6	2967	D	184	500	A6	4x4	250	6,1	6,6	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
A8 4,2 FSI quattro tiptronic	91 560 €	S	4	5	5137 x 1949 x 1460	510/-	V8	4163	B	273	445	A8	4x4	250	5,7	9,5	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
A8 Long 3,0 TFSI V6 quattro tiptronic	76 790 €	S	4	5	5267 x 2111 x 1471	510/-	V6	2995	B	213	420	A8	4x4	250	6,2	9,3	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Q5 2,0 TFSI quattro	42 790 €	K	5	5	4629 x 1880 x 1653	540/-	R4	1984	B	155	350	M6	4x4	222	7,6	8,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Q5 3,0 TDI quattro S tronic DPF	49 660 €	K	5	5	4629 x 1880 x 1653	540/-	V6	2967	D	176	500	A7	4x4	225	6,5	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Q7 3,0 TDI quattro tiptronic DPF	56 270 €	K	5	7	5086 x 1983 x 1737	775/-	V6	2967	D	176	550	A8	4x4	215	7,9	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Q7 4,2 TDI quattro tiptronic DPF	77 180 €	K	5	7	5086 x 1983 x 1737	775/-	V8	4163	D	250	800	A8	4x4	242	6,4	9,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Q7 6,0 TDI DPF V12 quattro tiptronic	133 310 €	K	5	7	5063 x 2187 x 1737	775/-	V12	-	D	368	1000	A6	4x4	250	5,5	11,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
R8 4,2 FSI V8 quattro	114 790 €	C	2	2	4431 x 1904 x 1249	100/-	V8	4163	B	309	430	M6	4x4	301	4,6	14,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
R8 Spyder 5,2 FSI V10 quattro	162 790 €	CA	2	2	4434 x 2029 x 1244	100/-	V10	5204	B	386	530	M6	4x4	313	4,1	14,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
RS 5 4,2 FSI V8 quattro S tronic	80 570 €	C	2	4	4649 x 1860 x 1366	455/-	V8	4163	B	331	430	A7	4x4	250	4,6	10,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S3 2,0 TFSI	42 290 €	H	3	5	4230 x 1765 x 1399	281/-	R4	1984	B	195	350	M6	4x4	250	5,7	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S5 4,2 FSI V8 quattro	57 790 €	C	2	4	4635 x 1854 x 1369	455/-	V8	4163	B	260	440	M6	4x4	250	5,1	12,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S5 Sportback 3,0 TFSI quattro S tronic	56 640 €	S	4	5	4713 x 1854 x 1382	480/-	V6	2995	B	245	440	A7	4x4	250	5,4	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
TT Coupe 2,0 TFSI S tronic	37 380 €	C	2	4	4178 x 1842 x 1352	290/-	R4	1984	B	155	350	A6	P	245	6,0	7,1	A,B,C,E,K,P,R,S
TT Coupe 2,0 TDI DPF quattro	37 970 €	C	2	4	4178 x 1842 x 1352	290/-	R4	1968	D	125	350	M6	4x4	226	7,5	5,3	A,B,C,E,K,P,R,S
TT Roadster 2,0 TFSI quattro S tronic	43 620 €	CA	2	2	4178 x 1842 x 1358	250/-	R4	1984	B	155	350	A6	4x4	240	5,8	7,4	A,B,C,E,K,P,R,S
TTS Coupe 2,0 TFSI quattro	49 720 €	C	2	4	4198 x 1842 x 1345	290/-	R4	1984	B	200	350	M6	4x4	250	5,4	7,9	A,B,C,E,K,P,R,S
TTS Roadster 2,0 TFSI quattro	52 420 €	CA	2	2	4198 x 1842 x 1345	290/-	R4	1984	B	200	350	M6	4x4	250	5,6	8,1	A,B,C,E,K,P,R,S
TT RS Coupe 2,5 TFSI R5 quattro	57 590 €	C	2	4	4198 x 1842 x 1342	290/-	R5	2480	B	250	450	M6	4x4	250	4,6	9,2	A,B,C,E,K,P,R,S
BMW																	
116i	23 800 €	H	5	5	4239 x 1934 x 1421	225/-	R4	1995	B	90	185	M6	Z	204	9,9	6,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
118d	27 700 €	H	5	5	4239 x 1934 x 1421	225/-	R4	1995	D	105	300	M6	Z	210	9,0	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
118i Cabrio	30 900 €	CA	2	4	4360 x 1748 x 1411	225/-	R4	1995	B	105	190	M6	Z	210	9,3	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
120i Cabrio	34 000 €	CA	2	4	4360 x 1748 x 1411	225/-	R4	1995	B	125	210	M6	Z	224	7,8	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
123d Coupe	33 800 €	C	2	4	4360 x 1934 x 1423	225/-	R4	1995	D	150	400	M6	Z	238	7,0	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
135i Coupe	40 900 €	C	2	4	4360 x 1934 x 1423	225/-	R6	2979	B	225	400	M6	Z	250	5,3	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
318d	31 800 €	S	4	5	4531 x 1989 x 1421	460/-	R4	1995	D	105	320	M6	Z	210	9,1	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
330d xDrive	44 300 €	S	4	5	4531 x 1989 x 1421	460/-	R6	2993	D	180	520	M6	4x4	247	5,9	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
320i	31 300 €	S	4	5	4531 x 1989 x 1421	460/-	R4	1995	B	125	210	M6	Z	228	8,2	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
335i xDrive	45 600 €	S	4	5	4531 x 1989 x 1421	460/-	R6	2979	B	225	400	M6	4x4	250	5,4	8,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
320i Coupe	34 300 €	C	2	4	4612 x 1782 x 1395	210/-	R4	1995	B	125	210	M6	Z	230	8,1	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
330i xDrive Coupe	46 700 €	C	2	4	4612 x 1782 x 1395	210/-	R6	2996	B	200	320	M6	4x4	250	6,1	8,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
335d Coupe	49 900 €	C	2	4	4612 x 1782 x 1395	210/-	R6	2993	D	210	580	A8	Z	250	5,9	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
M3 Coupe	71 300 €	C	2	4	4612 x 1782 x 1395	210/-	V8	3999	B	309	400	M6	Z	250	4,8	12,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
318i Touring	30 900 €	K	5	5	4527 x 1989 x 1418	460/-	R4	1995	B	105	190	M6	Z	210	9,5	6,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
325i Touring	37 900 €	K	5	5	4527 x 1989 x 1418	460/-	R6	2996	B	160	270	M6	Z	248	6,9	7,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
330d Touring	43 100 €	K	5	5	4527 x 1989 x 1418	460/-	R6	2993	D	180	520	M6	Z	250	6,2	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
335d Touring	47 600 €	K	5	5	4527 x 1989 x 1418	460/-	R6	2993	D	210	580	A8	Z	250	6,1	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
523i	42 600 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R6	2996	B	150	270	M6	Z	238	7,9	7,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
528i	45 700 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R6	2996	B	190	310	M6	Z	250	6,6	7,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
535i	50 600 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R6	2979	B	225	400	M6	Z	250	6,0	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
520d	40 400 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R4	1995	D	135	380	M6	Z	227	8,1	4,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
525d	45 600 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R6	2993	D	150	450	M6	Z	236	7,2	6,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
530d	49 600 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R6	2993	D	180	540	M6	Z	250	6,3	6,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
523i Touring	45 300 €	K	5	5	4907 x 1860 x 1462	500/-	R6	2996	B	150	270	M6	Z	231	8,2	7,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
535i Touring	53 300 €	K	5	5	4907 x 1860 x 1462	500/-	R6	2979	B	225	400	M6	Z	250	6,0	8,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
530d Touring	52 300 €	K	5	5	4907 x 1860 x 1462	500/-	R6	2993	D	180	540	M6	Z	243	6,4	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
520d Touring	43 300 €	K	5	5	4907 x 1860 x 1462	500/-	R4	1995	D	135	380	M6	Z	222	8,3	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
640i Cabrio	86 500 €	CA	2	4	4894 x 1894 x 1365	450/-	R6	2979	B	235	450	A8	Z	250	5,7	7,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
650i Cabrio	98 900 €	CA	2	4	4894 x 1894 x 1365	450/-	V8	4395	B	300	600	A8	Z	250	5,0	10,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
740i	81 200 €	S	4	5	5072 x 1902 x1478	500/-	R6	2979	B	240	450	A6	Z	250	5,9	9,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
750i	91 400 €	S	4	5	5072 x 1902 x1478	500/-	V8	4395	B	300	600	A6	Z	250	5,2	11,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
730d	74 900 €	S	4	5	5072 x 1902 x1478	500/-	R6	4299	D	180	540	A6	Z	245	7,2	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X1 sDrive 20d	32 700 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R4	1995	D	130	350	M6	Z	205	8,1	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X1 xDrive 23d	37 300 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R4	1995	D	150	400	M6	4x4	205	7,3	6,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X1 xDrive 28i	40 000 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R6	2996	B	190	310	M6	4x4	205	6,8	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X1 sDrive 18i	27 500 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R4	1995	B	110	200	M6	Z	202	9,7	8,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X1 xDrive 18d	31 900 €	K	5	5	4454 x 1798 x 1545	420/-	R4	1995	D	105	320	M6	4x4	195	10,1	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X3 xDrive 35i	50 800 €	K	5	5	4648 x 1881 x 1675	550/-	R6	2979	B	225	400	A8	4x4	245	5,7	8,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X3 xDrive 30d	49 800 €	K	5	5	4648 x 1881 x 1675	550/-	R6	2993	D	190	560	A8	4x4	230	6,2	6,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X6 xDrive 50i	78 600 €	H	5	5	4877 x 1983 x 1690	570/-	V8	4395	B	300	600	M6	4x4	250	5,4	12,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X6 xDrive 40d	65 400 €	H	5	5	4877 x 1983 x 1690	570/-	R6	2993	D	225	600	M6	4x4	236	6,5	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X6 xDrive 30d	61 400 €	H	5	5	4877 x 1983 x 1690	570/-	R6	2993	D	180	540	M6	4x4	222	7,5	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X6 xDrive 35i	62 100 €	H	5	5	4877 x 1983 x 1690	570/-	R6	2979	B	225	400	M6	4x4	240	6,7	10,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Z4 sDrive 23i	37 500 €	R	2	2	4239 x 1790 x 1291	252/-	R6	2497	B	150	250	M6	Z	242	6,6	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Z4 sDrive 30i	44 700 €	R	2	2	4239 x 1790 x 1291	252/-	R6	2996	B	190	310	M6	Z	250	5,8	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Z4 sDrive 35i	49 400 €	R	2	2	4239 x 1790 x 1291	252/-	R6	2979	B	225	400	M6	Z	250	5,2	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CITROËN																	
C1 1,0i Plus 3D	8 290 €	H	3	5	3435 x 1855 x 1470	139/712	R3	998	B	50	93	M5	P	157	-	4,6	A,0
C1 1,0i Plus 5D	8 490 €	H	5	5	3435 x 1855 x 1470	139/751	R3	998	B	50	93	M5	P	157	-	4,6	A,0
C3 1,4i Attraction	10 720 €	H	5	5	3941x 1728 x 1538	300/-	R4	1360	B	54	118	M5	P	163	14,2	6,3	A,B,C,E,P
C3 Hdi 70 Attraction	12 470 €	H	5	5	3941x 1728 x 1538	300/-	R4	1398	D	50	160	M5	P	163	13,5	4,1	A,B,C,E,P
C3 Vti 120 A/T Exclusive	16 520 €	H	5	5	3941x 1728 x 1538	300/-	R4	1598	B	88	160	A4	P	190	10,9	7,0	A,B,C,E,H,K,P,R
C3 Picasso Vti 95 Seduction	15 380 €	H	5	5	4078 x 2050 x 1672	385/-	R4	1397	B	70	136	M5	P	178	12,2	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R
C3 Picasso Hdi 90 Seduction	17 580 €	H	5	5	4078 x 2050 x 1672	385/-	R4	1560	D	68	230	M5	P	174	13,3	4,7	A,B,C,E,H,K,P,R
C4 Vti 120 Attraction	15 020 €	H	5	5	4329 x 1789 x 1491	408/-	R4	1598	B	88	160	M5	P	193	10,8	6,3	A,B,E,H,K
C4 Hdi 110 Attraction	17 220 €	H	5	5	4329 x 1789 x 1491	408/-	R4	1560	D	82	270	M6	P	190	11,3	4,7	A,B,E,H,K
C4 Hdi 150 Exclusive	21 820 €	H	5	5	4329 x 1789 x 1491	408/-	R4	1997	D	110	340	M6	P	207	8,6	5,0	A,B,E,H,K,P,R,S
C4 Picasso Hdi 110 Seduction	25 120 €	K	5	5	4470 x 1830 x 1680	500/-	R4	1560	D	80	240	M6	P	181	12,8	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C4 Picasso Vti 120 Seduction	22 920 €	K	5	5	4470 x 1830 x 1680	500/-	R4	1598	B	88	160	M5	P	186	12,1	7,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C5 THP 155 A/T Seduction	28 920 €	S	4	5	4779 x 2096 x 1458	439/-	R4	1598	B	115	240	A6	P	-	-	7,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C5 Hdi 140 Seduction	26 820 €	S	4	5	4779 x 2096 x 1458	439/-	R4	1997	D	103	320	M6	P	200	10,9	5,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C5 Tourer THP 155 Seduction	25 420 €	K	5	5	4829 x 2096 x 1495	505/-	R4	1598	B	115	240	M6	P	210	9,0	6,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C5 Tourer Hdi 160 A/T Seduction	32 320 €	K	5	5	4829 x 2096 x 1495	505/-	R4	1997	D	120	340	A6	P	208	10,2	6,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
C6 V6 Hdi 240 A/T Business	50 720 €	S	4	5	4908 x 2080 x 1464	421/-	V6	2992	D	177	450	A6	P	235	8,5	7,4	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
C8 Hdi 135 Seduction	28 090 €	V	5	5+3	4726 x 2194 x 1856	1160/-	R4	1997	D	100	320	M6	P	-	12,0	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C8 Hdi 160 A/T Exclusive	33 590 €	V	5	5+3	4726 x 2194 x 1856	1160/-	R4	1997	D	120	340	A6	P	-	12,4	7,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Berlingo First Hdi 75 Leader	17 530 €	K	5	5	4137 x 1960 x 1819	624/-	R4	1560	D	55	170	M5	P	150	15,4	5,4	A,C,E,K,R
Berlingo Vti 95 Multispace	17 390 €	K	5	5	4380 x 1810 x 1852	675/-	R4	1598	B	70	152	M5	P	166	13,8	7,1	A,C,E,R
C-Crosser 2,4i Plus	29 000 €	K	5	5+2	4646 x 2072 x 1713	510/1014	R4	2360	B	125	232	M5	4x4	200	10,4	9,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C-Crosser 2,4i CVT Exclusive	35 810 €	K	5	5+2	4646 x 2072 x 1713	510/1014	R4	2360	B	125	232	CVT	4x4	195	10,4	8,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C-Crosser Hdi 160 Plus	31 400 €	K	5	5+2	4646 x 2072 x 1713	510/1014	R4	2179	D	115	380	M6	4x4	200	9,9	7,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
DS4 Vti 120 Style	20 490 €	C	4	5	4275 x 1810 x 1522	385/1021	R4	1598	B	88	160	M5	P	193	12,2	6,2	A,B,E,H,K,R,S
DS4 Hdi 110 Style	22 690 €	C	4	5	4275 x 1810 x 1522	385/1021	R4	1560	D	82	270	M6	P	190	12,4	4,7	A,B,E,H,K,R,S
DS4 Hdi 160 Style	24 490 €	C	4	5	4275 x 1810 x 1522	385/1021	R4	1997	D	120	340	M6	P	212	9,3	5,1	A,B,E,H,K,R,S
Grand C4 Picasso Vti 120 Seduction	25 020 €	V	5	7	4590 x 1830 x 1710	576/-	R4	1598	B	88	160	M5	P	186	12,3	6,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand C4 Picasso Hdi 110 Seduction	27 220 €	V	5	7	4590 x 1830 x 1710	576/-	R4	1560	D	80	240	M6	P	181	13,1	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jumpy Combi Hdi 90 Standard L1	24 935 €	V	5	5/6	4805 x 1895 x 1942	-/-	R4	1560	D	66	180	M5	P	-	-	7,5	C,E,K
Jumpy Combi Hdi 160 Standard L1	27 920 €	V	5	5/6	4805 x 1895 x 1942	-/-	R4	1997	D	120	340	M6	P	-	-	7,0	C,E,K
Jumper Combi Standard L1H1	28 285 €	V	5	6	4963 x 2056 x 2137	-/-	R4	2198	D	120	320	M6	P	-	-	8,3	C,E,P
Nemo Hdi 75 Stop&Start Seduction	15 590 €	K	5	5	3864 x 1716 x 1721	360/890	R4	1398	D	55	160	M5	P	152	16,9	4,5	A,B,C,E
Nemo 1,4i Seduction	13 290 €	K	5	5	3864 x 1716 x 1721	360/890	R4	1360	B	55	118	M5	P	157	15,0	6,6	A,B,C,E
DACIA																	
Logan 1,2 16V Access	6 290 €	S	4	5	4290 x 1989 x 1511	510/-	R4	1149	B	55	107	M5	P	161	13,6	5,9	0
Logan 1,2 16V Arctica	7 790 €	S	4	5	4290 x 1989 x 1511	510/-	R4	1149	B	55	107	M5	P	161	13,6	5,9	A,C,E,K,P
Duster 1,6 16V Access	11 990 €	K	5	5	4315 x 2000 x 1695	408/1570	R4	1598	B	77	148	M6	4x4	160	12,8	8,0	A
Duster 1,6 16V Arctica	13 390 €	K	5	5	4315 x 2000 x 1695	408/1570	R4	1598	B	77	148	M6	4x4	160	12,8	8,0	A,B,C,E,K,P
Duster 1,5 dCi Arctica	15 490 €	K	5	5	4315 x 2000 x 1695	408/1570	R4	1461	D	80	240	M6	4x4	168	12,5	5,6	A,B,C,E,K,P
Logan MCV 1,5 dCi Ambiance	11 290 €	K	5	5	4473 x 1993 x 1640	700/-	R4	1461	D	55	180	M5	P	157	15,3	4,8	A,C,E
Logan MCV 1,6 Access	7 990 €	K	5	5	4473 x 1993 x 1640	700/-	R4	1598	B	62	135	M5	P	163	14,3	7,3	0
Logan MCV 1,5 dCi Arctica Music	12 390 €	K	5	5	4473 x 1993 x 1640	700/-	R4	1461	D	65	200	M5	P	165	13,7	4,8	A,C,E,K,P,R
Logan MCV 1,6 Ambiance (7m)	10 390 €	K	5	7	4473 x 1993 x 1640	198/-	R4	1598	B	62	135	M5	P	163	14,3	7,3	A,C,E
Logan Pick-Up 1,5 dCi Ambiance	8 990 €	U	2	2	4496 x 1998 x 1554	-/-	R4	1461	D	63	200	M5	P	160	13,5	5,4	A,C,E
Logan Pick-Up 1,6 Access	6 390 €	U	2	2	4496 x 1998 x 1554	-/-	R4	1598	B	62	135	M5	P	161	13,8	7,7	0
Logan Van 1,6 Access	6 390 €	V	5	2	4450 x 1993 x 1640	2500/-	R4	1598	B	62	135	M5	P	163	14,1	7,7	0
Logan Van 1,5 dCi Ambiance	8 990 €	V	5	2	4450 x 1993 x 1640	2500/-	R4	1461	D	63	200	M5	P	163	14,3	5,4	A,C,E
Sandero 1,2 16V Access	6 990 €	H	5	5	4020 x 1990 x 1534	320/-	R4	1149	B	55	107	M5	P	161	13,6	5,9	0
Sandero 1,6 Arctica	8 390 €	H	5	5	4020 x 1990 x 1534	320/-	R4	1598	B	62	135	M5	P	169	12,9	6,7	A,C,E,K,P

BMW 7

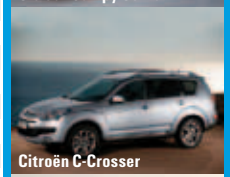
Citroën C2

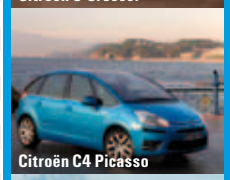
Citroën C4

Citroën C5

Citroën C8

Citroën Jumpy Combi


Citroën C-Crosser


Citroën C4 Picasso

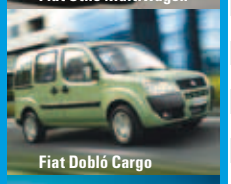
Dacia MCV

Dacia Logan

Fiat Panda 4x4

Fiat Grande Punto

Fiat Stilo Multiwagon


Fiat Dobló Cargo

Fiat Croma

Honda Accord

Honda FR-V

Honda CR-V

Honda Jazz

Honda S 2000

Honda Civic

Honda City

Honda Insight

Hyundai H1

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Ztýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
FIAT																	
500 1,2 Lounge	13 200 €	H	3	4	3550 x 1630 x 1490	185/-	R4	1242	B	51	102	M5	P	160	12,9	5,1	A,B,C,E,H,AK,K,R
500 1,4 16V Sport	15 200 €	H	3	4	3550 x 1630 x 1490	185/-	R4	1368	B	74	131	M6	P	182	10,5	6,1	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
500 1,3 MultiJet Sport	16 200 €	H	3	4	3550 x 1630 x 1490	185/-	R4	1248	D	70	200	M5	P	180	10,7	3,9	A,B,C,E,H,AK,K,R
500 C 1,2 Lounge	16 000 €	H	3	4	3550 x 1630 x 1490	185/-	R4	1242	B	51	102	M5	P	160	12,9	5,1	A,B,C,E,H,AK,K,R
500 C 1,4 16V Lounge	18 000 €	H	3	4	3550 x 1630 x 1490	185/-	R4	1368	B	74	131	M6	P	182	10,5	6,1	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
Bravo 1,4 16V 90k Dynamic	13 310 €	H	5	5	4336 x 1792 x 1498	400/1175	R4	1368	B	66	128	M6	P	179	12,5	6,3	A,B,C,E,K,R,S
Bravo 1,4 MultiAir 16V 140k Dynamic	15 510 €	H	5	5	4336 x 1792 x 1498	400/1175	R4	1368	B	103	230	M6	P	204	8,9	5,7	A,B,C,E,K,R,S
Bravo 1,6 MultiJet 16V 120k Dynamic	16 300 €	H	5	5	4336 x 1792 x 1498	400/1175	R4	1598	D	88	300	M6	P	195	10,5	4,7	A,B,C,E,K,R,S
Bravo 2,0 MultiJet 16V Sport	19 300 €	H	5	5	4336 x 1792 x 1498	400/1175	R4	1956	D	121	350	M6	P	215	8,2	5,1	A,B,C,E,K,R,S
Dobló 1,4 16V 95k Dynamic	13 700 €	K	5	5	4390 x 1789 x 1845	790/3200	R4	1368	B	70	127	M5	P	161	15,4	7,2	A,B,C,E,K,R,S
Dobló 1,6 MultiJet 105k Emotion	17 750 €	K	5	5	4390 x 1789 x 1845	790/3200	R4	1598	D	77	290	M6	P	164	13,4	5,2	A,B,C,E,K,R,S
Dobló 2,0 MultiJet 135k Dynamic	17 450 €	K	5	5	4390 x 1789 x 1845	790/3200	R4	1956	D	99	320	M6	P	179	11,3	5,7	A,B,C,E,K,R,S
Linea 1,4 77k Active	10 640 €	S	4	5	4560 x 1946 x 1494	500/870	R4	1368	B	57	115	M5	P	165	14,6	6,3	A,C,E,P
Linea 1,4 T-Jet 120k E4 Dynamic	15 810 €	S	4	5	4560 x 1946 x 1494	500/870	R4	1368	B	88	206	M5	P	195	9,2	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R
Linea 1,6 MultiJet 105k Active	14 640 €	S	4	5	4560 x 1946 x 1494	500/870	R4	1598	D	77	290	M6	P	190	11,0	5,0	A,C,E,P
Linea 1,3 MultiJet 90k E4 Dynamic	15 150 €	S	4	5	4560 x 1946 x 1494	500/870	R4	1248	D	66	200	M5	P	170	13,8	4,9	A,B,C,E,H,K,P,R
Panda 1,1 54k Active	10 240 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1108	B	40	88	M5	P	150	15,0	5,0	A,K
Panda 1,2 60k Dynamic	10 640 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1242	B	44	102	M5	P	155	14,0	5,6	A,C,E,K,R
Panda 1,2 69k Active	10 640 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1242	B	50	102	M5	P	162	13,4	4,9	A,K
Panda 1,3 MultiJet DPF 75k Active	13 140 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1248	D	55	145	M5	P	165	13,1	4,2	A,K
Panda 1,4 Natural Power 69k Dynamic	15 040 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1368	NG	51	104	M5	P	157	14,9	6,0	A,C,E,K,R
Panda 1,2 LPG 69k Dynamic	12 540 €	H	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/860	R4	1242	NG	50	102	M5	P	156	15,0	6,3	A,C,E,K,R
Punto Actual 1,2 69k	9 640 €	H	5	5	4030 x 1687 x 1490	297/-	R4	1242	B	50	102	M5	P	156	14,4	5,2	A,C,E,P
Punto Actual 1,3 MultiJet 75k	12 440 €	H	5	5	4030 x 1687 x 1490	297/-	R4	1248	D	55	190	M5	P	165	13,6	4,1	A,C,E,P
Punto Actual 1,4 77k	10 140 €	H	5	5	4030 x 1687 x 1490	297/-	R4	1368	B	57	115	M5	P	165	13,2	5,7	A,C,E,P
Punto Evo 1,4 MTA Dynamic	13 200 €	H	3	5	4065 x 1687 x 1490	275/-	R4	1368	B	57	115	A5	P	165	13,2	5,4	A,B,C,E,AK,K,P,R
Punto Evo 1,4 MultiAir 105k Racing	14 500 €	H	3	5	4065 x 1687 x 1490	275/-	R4	1368	B	77	130	M6	P	185	10,8	5,7	A,B,C,E,AK,K,P,R
Punto Evo 1,2 65k E4 Dynamic	12 390 €	H	5	5	4065 x 1687 x 1490	275/-	R4	1242	B	48	102	M5	P	155	14,5	5,7	A,B,C,E,AK,K,P,R
Punto Evo 1,4 Natural Powers-CNG Dy	15 600 €	H	5	5	4065 x 1687 x 1490	275/-	R4	1368	NG	57	115	M5	P	162	14,9	6,3	A,B,C,E,AK,K,P,R
Qubo 1,4 75k Active	11 170 €	K	5	5	3959 x 1716 x 1735	330/2500	R4	1360	B	55	118	M5	P	155	15,2	6,6	A,B,C,E
Qubo 1,3 MultiJet 75k Dynamic	14 770 €	K	5	5	3959 x 1716 x 1735	330/2500	R4	1248	D	55	190	M5	P	155	15,2	4,3	A,B,C,E,K,R
Sedici 1,6 120k 4x2 Dynamic	14 130 €	H	5	5	4115 x 1755 x 1620	270/670	R4	1586	B	88	156	M5	P	185	10,7	6,2	A,B,C,E,K,P,R
Sedici 1,6 120k 4x4 Dynamic	16 780 €	H	5	5	4115 x 1755 x 1620	270/670	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	11,5	6,5	A,B,C,E,K,P,R
Sedici 2,0 MultiJet 4x2 Emotion	18 660 €	H	5	5	4115 x 1755 x 1620	270/670	R4	1956	D	99	320	M6	P	190	10,5	5,1	A,B,C,E,K,P,R
Sedici 2,0 MultiJet 4x4 Emotion	21 310 €	H	5	5	4115 x 1755 x 1620	270/670	R4	1956	D	99	320	M6	4x4	180	11,2	5,4	A,B,C,E,K,P,R
HONDA																	
Accord 2,0 Comfort	24 500 €	S	4	5	4725 x 1840 x 1440	467/-	R4	1997	B	115	192	M6	P	215	9,4	7,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Accord 2,2 i-DTEC Top Exe	38 000 €	S	4	5	4725 x 1840 x 1440	467/-	R4	2199	D	110	350	M6	P	212	9,8	5,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Accord 2,4 Executive AT	34 150 €	S	4	5	4725 x 1840 x 1440	467/-	R4	2354	B	148	230	A5	P	227	9,7	8,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Accord Tourer 2,0 Comfort	25 650 €	K	5	5	4750 x 1840 x 1440	406/672	R4	1997	B	115	192	M6	P	212	9,8	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Accord Tourer 2,2 i-DTEC Top Exe	39 950 €	K	5	5	4750 x 1840 x 1440	406/672	R4	2199	D	110	350	M6	P	207	10,0	5,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Accord Tourer 2,4 Executive	34 100 €	K	5	5	4750 x 1840 x 1440	406/672	R4	2354	B	148	234	M6	P	222	8,4	9,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Accord Tourer 2,4 Executive AT	36 100 €	K	5	5	4750 x 1840 x 1440	406/672	R4	2354	B	148	230	A5	P	222	10,2	9,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
City 1,4 ES	15 800 €	S	4	5	4420 x 1695 x 1470	506/-	R4	1339	B	73	127	M5	P	182	11,6	6,0	A,B,C,E,H,K,R
City 1,4 LS	14 680 €	S	4	5	4420 x 1695 x 1470	506/-	R4	1339	B	73	127	M5	P	182	11,6	6,0	A,B,C,E,K,R
City 1,4 S	13 550 €	S	4	5	4420 x 1695 x 1470	506/-	R4	1339	B	73	127	M5	P	182	11,6	6,0	A,C,E,H,K,R
Civic 5D 1,4 Comfort	15 990 €	H	5	5	4255 x 1765 x 1460	415/1352	R4	1339	B	73	127	M6	P	177	13,0	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Civic 5D 1,8 Sport	18 790 €	H	5	5	4255 x 1765 x 1460	415/1352	R4	1799	B	103	174	M6	P	205	8,9	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Civic 5D 2,2 i-CTDi Executive	23 490 €	H	5	5	4255 x 1765 x 1460	415/1352	R4	2204	D	103	340	M6	P	205	8,7	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Civic Type R 2,0 Plus	24 290 €	H	3	4	4270 x 1785 x 1445	485/1352	R4	1998	B	148	193	M6	P	235	6,6	9,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Civic Type S 1,8	18 690 €	H	3	5	4270 x 1785 x 1460	415/1352	R4	1799	B	103	174	M6	P	205	8,9	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Civic Type S 2,2	21 490 €	H	3	5	4270 x 1785 x 1460	415/1352	R4	2204	B	103	340	M6	P	205	8,6	5,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CR-V 2,0 Elegance	26 750 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1675	524/955	R4	1997	B	110	192	M6	P	190	10,2	8,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CR-V 2,0 Elegance AT	28 100 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1675	524/955	R4	1997	B	110	192	A5	P	177	12,2	8,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CR-V 2,2 Elegance	29 000 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1675	524/955	R4	2199	B	110	350	M6	P	190	9,6	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CR-V 2,2 Executive AT	34 300 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1675	524/955	R4	2199	B	110	350	A5	P	187	10,6	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CR-V 2,2 Top Executive	38 250 €	K	5	5	4570 x 1820 x 1675	524/955	R4	2199	B	110	350	M6	P	190	9,6	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CR-Z 1,5 S	21 700 €	C	3	4	4080 x 1740 x 1395	233/401	R4	1497	B	91	174	M6	P	200	9,9	5,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CR-Z 1,5 GT	24 100 €	C	3	4	4080 x 1740 x 1395	233/401	R4	1497	B	91	174	M6	P	200	10,0	5,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Insight 1,3 Elegance	21 800 €	H	5	5	4395 x 1695 x 1425	408/-	R4	1339	B	65	121	CVT	P	182	12,5	4,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Insight 1,3 S	19 600 €	H	5	5	4395 x 1695 x 1425	408/-	R4	1339	B	65	121	CVT	P	182	12,5	4,4	A,B,C,E,H,K,P,S
Jazz 1,2 Trend	12 990 €	H	5	5	3900 x 1695 x 1525	337/883	R4	1198	B	66	114	M5	P	177	12,6	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jazz 1,4 Comfort	14 700 €	H	5	5	3900 x 1695 x 1525	337/883	R4	1339	B	73	127	M5	P	182	11,4	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jazz 1,4 Exclusive	17 900 €	H	5	5	3900 x 1695 x 1525	337/883	R4	1339	B	73	127	M5	P	182	11,4	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Legend 3,7 AT	51 300 €	S	5	5	4985 x 1845 x 1450	452/-	R6	3664	B	217	371	A5	4x4	250	7,1	11,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
HYUNDAI																	
Nový i10 1,1i 12V SOHC Classic	7 399 €	H	5	5	3585 x 1595 x 1540	225/925	R4	1086	B	50,8	99	M5	P	156	15,0	4,7	A,C,R
i20 1,2 DOHC 16V Classic Plus	8 749 €	H	5	5	3940 x 1710 x 1490	295/1060	R4	1248	B	57	118	M5	P	165	12,9	5,2	A,B,C,E,K,P,R
i20 1,4 DOHC CVVT 16V Comfort	9 849 €	H	5	5	3940 x 1710 x 1490	295/1060	R4	1396	B	74	137	M5	P	180	11,6	5,6	A,B,C,E,K,P,R,S
i30 1,4 MPI DOHC CVVT Comfort	12 302 €	H	5	5	4245 x 1775 x 1480	340/1250	R4	1396	B	80	137	M5	P	187	11,7	6,1	A,B,C,E,K,P,R
i30 1,6i MPI DOHC CVVT Style	13 208 €	H	5	5	4245 x 1775 x 1480	340/1250	R4	1591	B	93	157	M6	P	192	10,8	6,2	A,B,C,E,K,P,R
i30 1,6 CRDi VGT Style	14 621 €	H	5	5	4245 x 1775 x 1480	340/1250	R4	1582	D	66	235	M6	P	172	13,9	4,7	A,B,C,E,K,P,R
i30 1,6 CRDI VGT Premium	17 545 €	H	5	5	4245 x 1775 x 1480	340/1250	R4	1582	D	85	255	M6	P	188	11,6	4,7	A,B,C,E,K,P,R
i30cw 1,4 MPI DOHC CVVT Comfort	13 302 €	K	5	5	4475 x 1775 x 1565	415/1395	R4	1396	B	80	137	M5	P	187	11,6	6,3	A,B,C,E,K,P,R
i30cw 1,6 CRDi VGT Style	15 621 €	K	5	5	4475 x 1775 x 1565	415/1395	R4	1582	D	66	235	M6	P	172	14,0	4,0	A,B,C,E,K,P,R
ix20 1,4 DOHC CVVT 16V Comfort	12 604 €	H	5	5	4100 x 1765 x 1600	440/-	R4	1396	B	66,2	137	M5	P	167	12,9	6,0	A,B,C,E,K,P,R

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
ix20 1,6 DOHC CVVT 16V Style	14 722 €	H	5	5	4100 x 1765 x 1600	440/-	R4	1591	B	91,5	156	M6	P	184	10,9	6,4	A,B,C,E,K,P,R,S
ix20 1,4 CRDi DOHC 16V Style	15 528 €	H	5	5	4100 x 1765 x 1600	440/-	R4	1396	D	66	220	M6	P	167	14,5	4,5	A,B,C,E,K,P,R,S
ix35 1,7 CRDi VGT Classic 4x2	19 562 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1670	465/1436	R4	1685	D	85	260	M6	P	173	12,4	5,3	A,B,C,E,K,P,R,S
ix35 1,6 GDI Comfort 4x2	18 453 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1670	465/1436	R4	1591	B	99	167	M6	P	178	11,1	6,8	A,B,C,E,K,P,R,S
ix35 2,0 DOHC D-CVVT VIS Comfort 4x	19 764 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1670	465/1436	R4	1998	B	120	194	M5	P	184	10,4	7,5	A,B,C,E,K,P,R,S
ix35 2,0 CRDi VGT Comfort 4x4	24 402 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1670	465/1436	R4	1995	D	100	320	M6	4x4	181	11,3	5,7	A,B,C,E,K,P,R,S
ix35 1,7 CRDi VGT Style 4x2	21 982 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1670	465/1436	R4	1685	D	85	260	M6	P	173	12,4	5,3	A,B,C,E,K,P,R,S
ix35 2,0 DOHC D-CVVT VIS Style 4x4	22 285 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1670	465/1436	R4	1998	B	120	194	M5	4x4	182	10,7	7,6	A,B,C,E,K,P,R,S
ix35 2,0 CRDi VGT Premium 4x4	28 133 €	K	5	5	4410 x 1820 x 1670	465/1436	R4	1995	D	135	383	M6	4x4	194	10,0	6,0	A,B,C,E,K,P,R,S
ix55 S 3,0 V6 CRDi VGT Style 4x4	39 822 €	K	5	7	4840 x 1972 x 1807	598/1746	V6	2959	D	176	451	A6	4x4	200	10,4	9,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Genesis Coupe 2,0 TCI RS Premium	27 226 €	C	2	4	4630 x 1865 x 1385	332/-	R4	1998	B	154	299	M6	P	223	8,0	9,2	A,B,C,E,K,R,S
Genesis Coupe 3,8 V6 RS Premium	30 654 €	C	2	4	4630 x 1865 x 1385	332/-	V6	3778	B	223	361	A6	P	240	6,3	9,9	A,B,C,E,K,R,S
H-1 Van 2,5 CRDi VGT (3m)	17 580 €	V	5	3	5125 x 1920 x 1935	-/-	R4	2497	D	100	392	M5	P	167	17,9	8,3	C,E
H-1 Van 2,5 CRDi VGT (6m)	20 240 €	V	5	6	5125 x 1920 x 1935	-/-	R4	2497	D	125	329	M5	P	180	15,5	8,5	C,E
H-1 Tour 2,5 CRDi VGT	27 721 €	V	5	8	5125 x 1920 x 1925	-/-	R4	2497	D	125	392	M5	P	180	14,5	8,5	A,C,E,K,P,S
Santa Fe 2,4 DOHC CVVT VIS Style	27 932 €	K	5	5	4660 x 1890 x 1760	774/1582	R4	2349	B	128	230	M6	P	190	10,7	8,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Santa Fe 2,2 CRDi VGT Premium	32 268 €	K	5	5	4660 x 1890 x 1760	774/1582	R4	2199	D	145	430	M6	4x4	190	9,8	6,8	A,B,C,E,K,P,R,S
Santa Fe 2,2 CRDi VGT Premium	33 881 €	K	5	5	4660 x 1890 x 1760	774/1582	R4	2199	D	145	445	A6	4x4	190	10,2	7,2	A,B,C,E,K,P,R,S
CHEVROLET																	
Aveo 1,2 16V Base	10 210 €	H	3	5	3920 x 1680 x 1505	220/980	R4	1206	B	62	114	M5	P	170	12,8	5,5	C,E,R
Aveo 1,2 16V LS	11 410 €	H	3	5	3920 x 1680 x 1505	220/980	R4	1206	B	62	114	M5	P	170	12,8	5,5	A,C,E,K,P,R
Aveo 1,2 16V Base	10 510 €	H	5	5	3920 x 1680 x 1505	220/980	R4	1206	B	62	114	M5	P	170	12,8	5,5	C,E,K,R
Aveo 1,4 16V LT	13 110 €	H	5	5	3920 x 1680 x 1505	220/980	R4	1399	B	74	131	M5	P	175	11,9	5,9	A,B,C,E,K,P,R
Aveo 1,2 16V Direct	10 410 €	S	4	5	4310 x 1710 x 1500	400/-	R4	1206	B	62	114	M5	P	170	12,8	5,5	C,E,R
Aveo 1,2 16V Star	11 610 €	S	4	5	4310 x 1710 x 1500	400/-	R4	1206	B	62	114	M5	P	170	12,8	5,5	A,C,E,K,R
Aveo 1,4 16V Star	12 110 €	S	4	5	4310 x 1710 x 1500	400/-	R4	1399	B	74	131	M5	P	175	11,9	5,9	A,C,E,K,R
Aveo 1,4 16V Elite	13 210 €	S	4	5	4310 x 1710 x 1500	400/-	R4	1399	B	74	131	M5	P	175	11,9	5,9	A,B,C,E,K,P,R
Captiva 2,0 VCDI LT Medium	27 640 €	K	5	7	4635 x 1850 x 1755	465/930	R4	1991	D	110	320	M5	4x4	182	10,9	7,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Captiva 2,0 VCDI Sport Black	30 870 €	K	5	7	4635 x 1850 x 1755	465/930	R4	1991	D	110	320	M5	4x4	182	10,9	7,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Captiva 2,0 VCDI LS Base	20 340 €	K	5	5	4635 x 1850 x 1755	465/930	R4	1991	D	93	295	M5	Z	181	11,7	7,2	A,B,C,E,K,R
Captiva 2,0 VCDI Sport Red S	30 870 €	K	5	7	4635 x 1850 x 1755	465/930	R4	1991	D	110	320	M5	4x4	182	10,9	7,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Cruze 1,6 16V Base	14 180 €	S	5	5	4597 x 1788 x 1477	450/-	R4	1598	B	83	153	M5	P	185	11,8	6,8	A,B,C,E,R,S
Cruze 1,8 16V LT	17 580 €	S	5	5	4597 x 1788 x 1477	450/-	R4	1796	B	104	176	M5	P	200	10,0	6,8	A,B,C,E,K,P,R,S
Cruze 2,0 VCDi Base	16 180 €	S	5	5	4597 x 1788 x 1477	450/-	R4	1998	D	92	300	M5	P	196	10,3	5,5	A,B,C,E,R,S
Lacetti 1,4 16V Cool	13 810 €	H	5	5	4295 x 1725 x 1445	275/1045	R4	1399	B	70	131	M5	P	175	11,6	7,2	A,C,E,K,R
Lacetti SW 1,6 16V Loto	15 910 €	K	5	5	4580 x 1725 x 1500	400/1410	R4	1598	B	80	150	M5	P	187	11,4	7,8	A,B,C,E,K,R
Nový Spark 1,0 16V	7 630 €	H	5	5	3662 x 1597 x 1551	170/-	R4	955	B	50	93	M5	P	154	15,5	5,1	A,B
Nový Spark 1,0 16V LS	9 280 €	H	5	5	3662 x 1597 x 1551	170/-	R4	955	B	50	93	M5	P	154	15,5	5,1	A,B,C,E,K,R
Nový Spark 1,2 16V LS Plus	10 000 €	H	5	5	3662 x 1597 x 1551	170/-	R4	1206	B	60	111	M5	P	164	12,1	5,1	A,B,C,E,K,P,R
Nový Spark 1,2 16V LT	10 780 €	H	5	5	3662 x 1597 x 1551	170/-	R4	1206	B	60	111	M5	P	164	12,1	5,1	A,B,C,E,K,P,R
JAGUAR																	
XF 5,0 V8 Premium Luxury	65 524 €	S	4	5	4961 x 2053 x 1460	540/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,7	11,1	A,BB,C,E,K,P,R,S
XF 5,0 V8 Portfolio	68 540 €	S	4	5	4961 x 2053 x 1460	540/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,7	11,1	A,BB,C,E,K,P,R,S
XF 5,0 V8 375kW XFR	89 012 €	S	4	5	4961 x 2053 x 1460	540/-	V8	5000	B	375	625	A6	Z	250	4,9	12,5	A,BB,C,E,K,P,R,S
XF 3,0D Luxury	49 837 €	S	4	5	4961 x 2053 x 1460	540/-	V6	2993	D	177	500	A6	Z	240	7,1	6,8	A,BB,C,E,K,P,R,S
XF 3,0D Premium Luxury	54 667 €	S	4	5	4961 x 2053 x 1460	540/-	V6	2993	D	177	500	A6	Z	240	7,1	6,8	A,BB,C,E,K,P,R,S
XF 3,0D S Luxury	52 807 €	S	4	5	4961 x 2053 x 1460	540/-	V6	2993	D	202	600	A6	Z	250	6,4	6,8	A,BB,C,E,K,P,R,S
XF 3,0D S Premium Luxury	57 637 €	S	4	5	4961 x 2053 x 1460	540/-	V6	2993	D	202	600	A6	Z	250	6,4	6,8	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 5,0 V8 Premium Luxury SWB	100 945 €	S	4	5	5122 x 1894 x 1448	520/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,7	11,3	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 5,0 V8 Premium Luxury LWB	104 979 €	S	4	5	5247 x 1894 x 1448	520/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,7	11,3	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 5,0 V8 Portfolio LWB	113 047 €	S	4	5	5247 x 1894 x 1448	520/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,7	11,3	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0D Luxury SWB	81 078 €	S	4	5	5122 x 1894 x 1448	520/-	V6	2993	D	202	600	A6	Z	250	6,4	7,0	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0D Premium Luxury LWB	89 652 €	S	4	5	5247 x 1894 x 1448	520/-	V6	2993	D	202	600	A6	Z	250	6,4	7,0	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0D Portfolio SWB	93 181 €	S	4	5	5122 x 1894 x 1448	520/-	V6	2993	D	202	600	A6	Z	250	6,4	7,0	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 3,0D Supersport SWB	108 609 €	S	4	5	5122 x 1894 x 1448	520/-	V6	2993	D	202	600	A6	Z	250	6,4	7,0	A,BB,C,E,K,P,R,S
XJ 5,0 V8 S/C SWB	138 558 €	S	4	5	5122 x 1894 x 1448	520/-	V8	5000	D	346	575	A6	Z	250	5,2	12,1	A,BB,C,E,K,P,R,S
XK 5,0 V8 Coupé	93 542 €	C	2	4	4794 x 2028 x1322	330/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,5	11,2	A,B,C,E,K,P,R,S
XK 5.0 V8 Convertible	101 812 €	CA	2	4	4794 x 2028 x1329	313/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,6	11,2	A,B,C,E,K,P,R,S
XKR 5.0 V8 S/C Coupé	108 805 €	C	2	4	4794 x 2028 x1322	330/-	V8	5000	B	375	625	A6	Z	250	4,8	12,3	A,B,C,E,K,P,R,S
XKR 5.0 V8 S/C Convertible	117 075 €	CA	2	4	4794 x 2028 x1329	313/-	V8	5000	B	375	625	A6	Z	250	4,8	12,3	A,B,C,E,K,P,R,S
XK 5,0 V8 Portfolio Coupé	101 602 €	C	2	4	4794 x 2028 x1322	330/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,5	11,2	A,B,C,E,K,P,R,S
XK 5,0 V8 Portfolio Convertible	109 872 €	CA	2	4	4794 x 2028 x1329	313/-	V8	5000	B	283	515	A6	Z	250	5,6	11,2	A,B,C,E,K,P,R,S
JEEP																	
Grand Cherokee 3,0 CRD Limited	49 900 €	K	5	5	4822 x 2154 x 1784	782/1554	V6	2987	D	177	550	A5	4x4	202	8,2	8,3	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Cherokee 3,6 Pentaster Lim.	48 900 €	K	5	5	4822 x 2154 x 1784	782/1554	V6	3604	B	210	347	A5	4x4	206	9,1	11,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Cherokee 5,7 HEMI Overland	63 900 €	K	5	5	4822 x 2154 x 1784	782/1554	V8	5654	B	259	520	A	4x4	224	8,7	14,1	A,B,C,E,K,P,R,S
Cherokee 2,8 CRD Sport	35 600 €	K	5	5	4493 x 1839 x 1797	419/1404	R4	2768	D	147	460	A5	4x4	193	9,9	7,9	A,B,C,E,K,P,R,S
Patriot 2,2 CRD Sport	27 030 €	K	5	5	4424 x 1808 x 1712	536/1357	R4	2143	D	120	320	M6	4x4	201	9,7	6,6	A,B,C,E,K,P,R,S
Patriot 2,2 CRD Limited	30 150 €	K	5	5	4424 x 1808 x 1712	536/1357	R4	2143	D	120	320	M6	4x4	201	9,7	6,6	A,B,C,E,K,P,R,S
Wrangler 2,8 CRD Sport	30 700 €	K	5	5	4223 x 1873 x 1865	141/425	R4	2776	D	147	410	M6	4x4	172	13,1	8,0	A,K,P,R,S
Wrangler 2,8 CRD Sahara AT	35 900 €	K	5	5	4223 x 1873 x 1865	141/425	R4	2776	D	147	460	A5	4x4	172	10,7	8,6	A,K,P,R,S
Wrangler Unlimited 2,8 CRD Sport AT	34 200 €	K	5	5	4751 x 1877 x 1865	498/934	R4	2776	D	147	460	A5	4x4	172	11,7	8,8	A,K,P,R,S
KIA																	
Carens 2,0 CRDi VGT LX	19 360 €	V	5	5/7	4545 x 1820 x 1700	74/430	R4	1991	D	103	305	M6	P	187	11,0	6,1	A,B,C,E,H,K,R
Carens 2,0 CRDi VGT EX	21 370 €	V	5	5/7	4545 x 1820 x 1700	74/430	R4	1991	D	103	305	M6	P	187	11,0	6,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Carens 2,0 CVVT LX	17 360 €	V	5	5/7	4545 x 1820 x 1700	74/430	R4	1998	B	106	189	M5	P	190	11,0	8,4	A,B,C,E,H,K,R

Hyundai i20

Hyundai i30

Hyundai ix20

Hyundai ix35

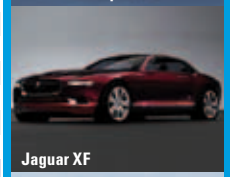
Chevrolet Spark

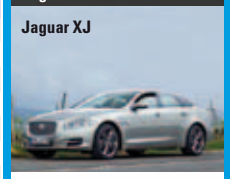
Chevrolet Aveo

Chevrolet Lacetti

Chevrolet Cruze

Chevrolet Captiva


Jaguar XF

Jaguar XJ


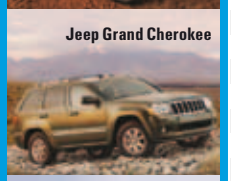
Jaguar XK

Jaguar XJ

Jaguar XK

Jeep Wrangler

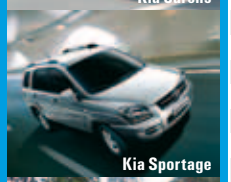
Jeep Cherokee


Jeep Grand Cherokee

Kia Picanto

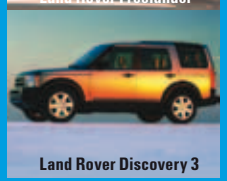
Kia Cee`d

Kia Carens


Kia Sportage

Land Rover Defender

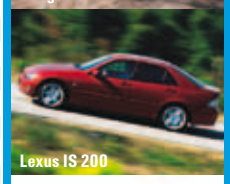
Land Rover Freelander


Land Rover Discovery 3

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Carens 2,0 CVVT EX	19 380 €	V	5	5/7	4545 x 1820 x 1700	74/430	R4	1998	B	106	189	M5	P	190	11,0	8,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Cee'd 1,4 CVVT LX	12 310 €	H	5	5	4260 x 1790 x 1480	340/1300	R4	1396	B	77	137	M5	P	180	13,0	5,8	A,B,C,E,H,P,R,S
Cee'd 1,6 CVVT LX	13 320 €	H	5	5	4260 x 1790 x 1480	340/1300	R4	1591	B	92	154	M6	P	192	10,8	6,1	A,B,C,E,H,P,R,S
Cee'd 1,6 CRDi VGT LX	15 360 €	H	5	5	4260 x 1790 x 1480	340/1300	R4	1582	D	85	255	M6	P	188	11,5	4,5	A,B,C,E,H,P,R,S
Cee'd SW 1,4 CVVT LX	13 320 €	K	5	5	4490 x 1790 x 1525	534/1664	R4	1396	B	77	137	M5	P	180	13,4	6,1	A,B,C,E,H,P,R
Cee'd SW 1,6 CRDi VGT LX	16 370 €	K	5	5	4490 x 1790 x 1525	534/1664	R4	1582	D	85	255	M6	P	188	11,7	4,6	A,B,C,E,H,P,R
Picanto 1,0 12V LX+	8 370 €	H	5	5	3535 x 1595 x 1480	157/882	R4	999	B	42	87	M5	P	150	15,8	5,0	A,C,E
Nové Picanto 1,0 LX (3D)	8 690 €	H	3	5	3595 x 1595 x 1480	200/870	R3	998	B	50,7	95,1	M5	P	153	14,4	4,2	A,B,C,E,H,P,R,S
Nové Picanto 1,2 EX (3D)	10 490 €	H	3	5	3595 x 1595 x 1480	200/870	R4	1248	B	62,5	120	M5	P	171	11,4	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Nové Picanto 1,2 EX (5D)	10 790 €	H	5	5	3595 x 1595 x 1480	200/870	R4	1248	B	62,5	120	M5	P	171	11,4	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Pro_cee'd 1,4 CVVT LX	11 800 €	H	3	5	4250 x 1790 x 1450	340/1210	R4	1396	B	77	137	M5	P	180	13,0	5,8	A,B,C,E,H,P,R
Pro_cee'd 1,6 CRDi VGT 66kW LX	14 210 €	H	3	5	4250 x 1790 x 1450	340/1210	R4	1582	D	66	235	M6	P	172	14,0	4,3	A,B,C,E,H,P,R
Pro_cee'd 1,6 CRDi VGT 85kW LX	14 860 €	H	3	5	4250 x 1790 x 1450	340/1210	R4	1582	D	85	255	M6	P	188	11,5	4,5	A,B,C,E,H,P,R
Rio 1,4 16V LX	9 770 €	H	5	5	4025 x 1695 x 1470	270/1145	R4	1399	B	70	125	M5	P	177	12,3	6,2	A,C,E,R
Rio 1,4 16V Sporty	11 480 €	H	5	5	4025 x 1695 x 1470	270/1145	R4	1399	B	70	125	M5	P	177	12,3	6,2	A,C,E,K,P,R
Rio 1,5 CRDi VGT LX	11 780 €	H	5	5	4025 x 1695 x 1470	270/1145	R4	1493	D	81	235	M5	P	176	11,5	4,5	A,C,E,R
Rio 1,5 CRDi VGT Sporty	13 500 €	H	5	5	4025 x 1695 x 1470	270/1145	R4	1493	D	81	235	M5	P	176	11,5	4,5	A,C,E,K,P,R
Sorento 2,4 CVVT 2WD LX	24 890 €	K	5	5	4685 x 1885 x 1745	531/-	R4	2359	B	128	225	M6	P	190	10,5	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sorento 2,0 CRDi 4WD LX	29 930 €	K	5	5	4685 x 1885 x 1745	531/-	R4	1995	D	110	400	M6	4x4	182	-	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sorento 2,2 CRDi VGT 4WD LX	31 450 €	K	5	5	4685 x 1885 x 1745	531/-	R4	2199	D	145	421	M6	4x4	190	9,6	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Soul 1,6 CRDi VGT LX	15 210 €	H	5	5	4105 x 1785 x 1660	340/-	R4	1582	D	94	260	M5	P	182	11,3	5,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Soul 1,6 CRDi VGT EX	16 620 €	H	5	5	4105 x 1785 x 1660	340/-	R4	1582	D	94	260	M5	P	182	11,3	5,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Soul 1,6 CVVT LX	13 200 €	H	5	5	4105 x 1785 x 1660	340/-	R4	1591	B	93	156	M5	P	177	11,0	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sportage 1,7 CRDi LX	19 850 €	K	5	5	4440 x 1855 x 1645	465/1353	R4	1685	D	85	255	M6	P	173	12,3	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sportage 2,0 CRDi EX	25 950 €	K	5	5	4440 x 1855 x 1645	465/1353	R4	1995	D	100	319	M6	4x4	181	11,3	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sportage 2,0 CRDi 135kW EX	26 750 €	K	5	5	4440 x 1855 x 1645	465/1353	R4	1995	D	135	383	M6	4x4	194	9,8	6,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sportage 2,0 CVVT EX	24 140 €	K	5	5	4440 x 1855 x 1645	465/1353	R4	1998	B	120	194	M5	4x4	182	10,7	7,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Venga 1,4 CVVT LX	11 550 €	H	5	5	4068 x 1765 x 1600	314/422	R4	1396	B	66	137	M5	P	168	12,8	6,2	A,B,C,E,H,S
Venga 1,6 CVVT EX	14 610 €	H	5	5	4068 x 1765 x 1600	314/422	R4	1591	B	92	156	M5	P	182	10,9	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Venga 1,4 CRDi WGT EX	15 210 €	H	5	5	4068 x 1765 x 1600	314/422	R4	1396	D	55	220	M5	P	157	17,4	4,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
LAND ROVER																	
Defender 110 HC Pick Up S	34 034 €	U	2	2	4785 x 1790 x 2021	-/-	R4	2402	D	90	360	M6	4x4	132	15,8	11,1	C,E,R
Defender 110 Station Wagon SE	39 732 €	K	5	5	4785 x 1790 x 2021	-/-	R4	2402	D	90	360	M6	4x4	132	15,8	11,1	C,E,R
Defender 130 Crew Cab HC Pick Up B.	37 677 €	U	4	5	5170 x 1790 x 2021	-/-	R4	2402	D	90	360	M6	4x4	132	15,8	11,1	-
Defender 130 Crew Cab Chassis B.	36 589 €	K	4	5	5170 x 1790 x 2021	-/-	R4	2402	D	90	360	M6	4x4	132	15,8	11,1	-
Defender 90 Hard Top SE	33 972 €	K	3	2	3894 x 1790 x 2021	-/-	R4	2402	D	90	360	M6	4x4	132	15,8	10,0	C,E,R
Defender 90 Station Wagon SE	35 712 €	K	3	4	3894 x 1790 x 2021	-/-	R4	2402	D	90	360	M6	4x4	132	15,8	10,0	C,E,R
Discovery 4 TDV6 3,0L SE	52 256 €	K	5	5	4829 x 2022 x 1887	280/2558	V6	2993	D	155	520	A6	4x4	180	10,9	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Discovery 4 TDV6 3,0L HSE	58 499 €	K	5	5	4829 x 2022 x 1887	280/2558	V6	2993	D	155	520	A6	4x4	180	10,9	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Discovery 4 SDV6 3,0L HSE	60 510 €	K	5	5	4829 x 2022 x 1887	280/2558	V6	2993	D	180	600	A6	4x4	180	9,6	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Freelander 2 3,2i6 HSE	42 560 €	K	5	5	4500 x 2195 x 1740	755/1670	R4	3192	B	171	317	A6	4x4	200	8,9	10,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Freelander 2 2,2TD4 SE	34 175 €	K	5	5	4500 x 2195 x 1740	755/1670	R4	2179	D	110	420	M6	4x4	181	11,2	7,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Freelander 2 2,2 eD4 SE	32 536 €	K	5	5	4500 x 2195 x 1740	755/1670	R4	2179	D	110	420	M6	P	181	11,7	6,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Range Rover TDV8 4,4L HSE	92 083 €	K	5	5	4972x 2216 x 1877	535/1640	V8	4367	D	230	700	A8	4x4	210	7,6	9,4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Range Rover TDV8 4,4L VOGUE	98 743 €	K	5	5	4972x 2216 x 1877	535/1640	V8	4367	D	230	700	A8	4x4	210	7,6	9,4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Range Rover Sport 3,0L TDV6 SE	65 268 €	K	5	5	4783 x 2158 x 1789	287/2013	V6	2993	D	180	600	A6	4x4	193	9,3	9,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Range Rover Sport Superch. 5,0 V8P	86 439 €	K	5	5	4783 x 2158 x 1789	287/2013	V8	4999	D	375	625	A6	4x4	225	6,2	14,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
LEXUS																	
CT 200h Comfort	27 900 €	H	5	5	4320 x 1765 x 1430	275/-	R4	1798	B	73	142	CVT	P	180	10,3	3,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
GS 450h	58 400 €	S	4	5	4835 x 1820 x 1430	320/-	V6	3456	B	218	368	CVT	Z	240	5,9	7,7	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
IS 220d	31 200 €	S	4	5	4585 x 1800 x 1440	398/-	R4	2231	D	130	400	M6	Z	220	8,9	5,5	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
IS 250	33 800 €	S	4	5	4585 x 1800 x 1425	398/-	V6	2500	B	153	252	M6	Z	225	8,5	8,4	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
IS F	70 500 €	S	4	5	4660 x 1815 x 1415	378/-	V8	4969	B	311	505	A8	Z	270	4,8	11,6	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
IS 250C	48 500 €	CA	2	4	4635 x 1800 x 1415	420/-	V6	2500	B	153	252	A6	Z	210	9,0	9,2	A,B,C,E,AK,K,P,R,S
LS 460	87 900 €	S	4	5	5060 x 1875 x 1465	565/-	V8	4608	B	280	493	A8	Z	250	5,7	11,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
LS 600h	104 900 €	S	4	5	5060 x 1875 x 1480	420/-	V8	4969	B	290	520	CVT	4x4	250	6,3	9,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
LS 600h L	118 900 €	S	4	5	5180 x 1875 x 1480	420/-	V8	4969	B	290	520	CVT	4x4	250	6,3	9,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RX 350	51 200 €	K	5	5	4770 x 1885 x 1685	496/-	V6	3456	B	204	346	A6	4x4	200	8,0	10,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RX 450h AWD	59 000 €	K	5	5	4770 x 1885 x 1685	496/-	V6	3456	B	183	317	CVT	4x4	200	7,8	6,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RX 450h FWD	51 200 €	K	5	5	4770 x 1885 x 1685	496/-	V6	3456	B	183	317	CVT	P	180	8,2	6,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
MAZDA																	
2 1,3 MZR 75k CE Plus	11 890 €	H	5	5	3920 x 1695 x 1475	250/-	R4	1349	B	55	119	M5	P	168	14,9	5,1	A,B,C,E,K,P,R
2 1,3 MZR 84k TE	12 190 €	H	5	5	3920 x 1695 x 1475	250/-	R4	1349	B	62	121	M5	P	172	13,6	5,1	A,B,C,E,K,P,R,S
2 1,5 MZR 102k GTA	13 990 €	H	5	5	3920 x 1695 x 1475	250/-	R4	1498	B	75	133	M5	P	186	10,7	5,8	A,B,C,E,K,P,R,S
2 1,5 MZR 102k AT TE	12 990 €	H	5	5	3920 x 1695 x 1475	250/-	R4	1498	B	75	133	A4	P	170	11,9	6,3	A,B,C,E,K,P,R,S
3 1,6 MZR TX	18 390 €	H	5	5	4460 x 1755 x 1470	340/430	R4	1598	B	77	145	M5	P	184	12,2	6,5	A,B,C,E,K,P,R,S
3 2,2 MZR-CD 150k TX Plus	21 990 €	H	5	5	4460 x 1755 x 1470	340/430	R4	2184	D	110	360	M6	P	205	9,2	5,4	A,B,C,E,K,P,R,S
3 1,6 MZ-CD TX	20 390 €	S	4	5	4580 x 1755 x 1470	340/430	R4	1560	D	85	270	M6	P	186	11,0	4,4	A,B,C,E,K,P,R,S
3 2,0 MZR i-stop TX Plus	20 490 €	S	4	5	4580 x 1755 x 1470	340/430	R4	1999	B	111	191	M6	P	212	10,4	6,8	A,B,C,E,K,P,R,S
5 1,8 MZR CE	19 590 €	H	5	5/7	4585 x 1968 x 1615	158/780	R4	1798	B	85	165	M6	P	182	12,8	7,2	A,B,C,E,K,R,S
5 2,0 MZR TX	22 890 €	H	5	5/7	4585 x 1968 x 1615	158/780	R4	1998	B	110	191	M6	P	194	11,0	6,9	A,B,C,E,K,P,R,S
5 1,6 MZ-CD TX	24 690 €	H	5	5/7	4585 x 1968 x 1615	158/780	R4	1560	D	85	270	M6	P	180	13,7	5,2	A,B,C,E,K,P,R,S
6 1,8 MZR CE Hatchback	22 490 €	H	5	5	4755 x 1795 x 1440	510/-	R4	1798	B	88	165	M5	P	194	11,7	6,7	A,B,C,E,K,R,S
6 1,8 MZR CE Sedan	21 990 €	S	4	5	4755 x 1795 x 1440	519/-	R4	1798	B	88	165	M5	P	196	11,4	6,6	A,B,C,E,K,R,S
6 1,8 MZR CE Wagon	22 990 €	K	5	5	4785 x 1795 x 1490	519/-	R4	1798	B	88	165	M5	P	190	11,8	6,7	A,B,C,E,K,R,S
6 2,2 MZR-CD 163k GTA Sedan	31 490 €	S	4	5	4755 x 1795 x 1440	519/-	R4	2183	D	120	360	M6	P	212	8,9	5,4	A,B,C,E,K,P,R,S

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
6 2,2 MZR-CD 163k GTA Wagon	32 490 €	K	5	5	4785 x 1795 x 1490	519/-	R4	2183	D	120	360	M6	P	211	9,2	5,4	A,B,C,E,K,P,R,S
6 2,5 MZR GTA Hatchback	30 690 €	H	5	5	4755 x 1795 x 1440	510/-	R4	2488	B	125	226	M6	P	220	8,4	8,0	A,B,C,E,K,P,R,S
6 2,5 MZR GTA Wagon	31 190 €	K	5	5	4785 x 1795 x 1490	519/-	R4	2488	B	125	226	M6	P	218	8,4	8,1	A,B,C,E,K,P,R,S
BT-50 2,5 MZR-CD Double Cab TE	36 090 €	U	4	5	5075 x 1805 x 1760	-/-	R4	2499	D	105	330	M5	4x4	158	12,5	-	A,B,C,E,K,R
BT-50 2,5 MZR-CD Reg.Cab Basis	22 990 €	U	2	2	5075 x 1715 x 1620	-/-	R4	2499	D	105	330	M5	P	170	10,4	-	A,C,E
CX-7 2,2 MZ-CD 175k Revolution	34 890 €	K	5	5	4700 x 1870 x 1645	455/774	R4	2184	D	127	400	M6	4x4	200	11,3	7,5	A,B,C,E,K,P,R,S
CX-7 2,3 MZR DISI 260k Revolution	38 890 €	K	5	5	4700 x 1870 x 1645	455/774	R4	2261	B	191	380	M6	4x4	211	8,2	10,4	A,B,C,E,K,P,R,S
MX-5 1,8 Roadster Challenge	28 290 €	R	2	2	4020 x 1720 x 1245	150-	R4	1798	B	93	167	M5	Z	194	9,9	7,1	A,B,C,E,K,P,R,S
MX-5 2,0 Roadster Coupe Revolution	34 990 €	C	2	2	4020 x 1720 x 1255	150/-	R4	1999	B	118	188	M6	Z	218	7,9	7,8	A,B,C,E,K,P,R,S
MERCEDES-BENZ																	
A 160 BlueEFFICIENCY	19 470 €	H	5	5	3883 x 1764 x 1593	435/1370	R4	1498	B	70	140	M5	P	175	12,6	5,8	A,B,C,E,K,P,S
A 180 CDI	22 530 €	H	5	5	3883 x 1764 x 1593	435/1370	R4	1991	D	80	250	M6	P	186	10,8	5,0	A,B,C,E,K,P,S
A 200	23 790 €	H	5	5	3883 x 1764 x 1593	435/1370	R4	2034	B	100	185	M5	P	200	9,8	6,7	A,B,C,E,K,P,S
B 160 BlueEFFICIENCY	23 580 €	H	5	5	4273 x 1777 x 1603	544/1530	R4	1498	B	70	140	M5	P	174	13,2	6,4	A,B,C,E,K,P,S
B 180 BlueEFFICIENCY	25 260 €	H	5	5	4273 x 1777 x 1603	544/1530	R4	1699	B	85	155	M5	P	184	11,3	6,4	A,B,C,E,K,P,S
B 200 CDI	30 480 €	H	5	5	4273 x 1777 x 1603	544/1530	R4	1991	D	103	300	M6	P	200	9,6	5,2	A,B,C,E,K,P,S
C 250 CDI BlueEFFICIENCY	38 940 €	S	4	5	4591 x 1770 x 1447	475/-	R4	2143	D	150	500	M6	Z	240	7,0	4,8	A,B,C,E,H,K,R,S
C 350 BlueEFFICIENCY	46 920 €	S	4	5	4591 x 1770 x 1447	475/-	V6	3498	B	225	225	A7	Z	250	6,0	6,8	A,B,C,E,H,K,R,S
C Kombi 220 CDI BlueEFFICIENCY	37 698 €	K	5	5	4606 x 1770 x 1459	485/1500	R4	2143	D	125	400	M6	Z	219	8,5	4,7	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
C Coupe 180 BlueEFFICIENCY	33 360 €	C	2	4	4590 x 1770 x 1406	450/-	R4	1796	B	115	250	M6	Z	225	9,0	6,8	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
CL Coupe 500 BlueEFFICIENCY	124 320 €	C	2	4	5095 x 1871 x 1419	490/-	V8	4663	B	320	700	A7	Z	250	4,9	9,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
CLS 350 CDI BlueEFFICIENCY	63 960 €	S	4	4	4940 x 1881 x 1416	520/-	V6	2987	D	195	620	A7	Z	250	6,2	6,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
CLS 350 BlueEFFICIENCY	65 160 €	S	4	4	4940 x 1881 x 1416	520/-	V6	3498	B	225	370	A7	Z	250	6,1	6,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
E 200 CDI BlueEFFICIENCY	40 170 €	S	4	5	4868 x 1854 x 1471	540/-	R4	2143	D	100	360	M6	Z	212	10,7	5,2	A,B,C,E,AK,K,R,S
E 500	69 210 €	S	4	5	4868 x 1854 x 1471	532/-	V8	5461	B	285	530	A7	4x4	250	5,2	10,8	A,B,C,E,AK,K,R,S
E Kombi 250 CDI BlueEFFICIENCY	49 110 €	K	5	5	4895 x 1854 x 1512	695/1220	R4	2143	D	150	500	M6	Z	233	7,8	5,8	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
E Kombi 250 CGI BlueEFFICIENCY	49 470 €	K	5	5	4895 x 1854 x 1512	695/1220	R4	1796	B	150	310	A5	Z	230	8,4	8,0	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
E Coupe 250 CDI BlueEFFICIENCY	46 290 €	C	2	4	4698 x 1786 x 1397	450/-	R4	2143	D	150	500	M6	Z	250	7,6	5,1	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
E Coupe 500 BlueEFFICIENCY	70 350 €	C	2	4	4698 x 1786 x 1397	450/-	V8	5461	B	285	530	A7	Z	250	5,2	10,9	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
E Cabrio 350 CDI BlueEFFICIENCY	56 010 €	CA	2	4	4698 x 1786 x 1398	300/-	V6	2987	D	170	540	A7	Z	250	6,9	7,0	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
G Offroad 500 Station lang	98 268 €	K	5	5	4662 x 1760 x 1931	480/2250	V8	5461	B	285	530	A7	4x4	210	6,1	14,7	A,C,E,H,K,P,R,S
G Offroad 55 AMG Station lang	132 348 €	K	5	5	4662 x 1760 x 1931	480/2250	V8	5439	B	373	700	A5	4x4	250	5,5	15,9	A,C,E,H,K,P,R,S
G Cabrio 350 BlueTEC	82 668 €	CA	2	5	4257 x 1760 x 1941	250/1580	V6	2987	B	155	540	A7	4x4	175	8,8	11,2	A,C,E,K,P,R,S
GL 350 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY	76 440 €	K	5	5	5099 x 1920 x 1840	620/2300	V6	2987	D	165	510	A7	4x4	210	9,5	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
GL 500 4MATIC	97 560 €	K	5	5	5099 x 1920 x 1840	620/2300	V8	5461	B	285	530	A7	4x4	240	6,5	13,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENC	42 360 €	K	5	5	4528 x 2016 x 1698	450/1550	R4	2143	D	125	400	A7	4x4	205	8,8	6,7	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
GLK 350 4MATIC BlueEFFICIENCY	49 560 €	K	5	5	4528 x 2016 x 1698	450/1550	V6	3498	B	200	350	A7	4x4	230	6,7	10,5	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
GLK 350 CDI 4MATIC	48 480 €	K	5	5	4528 x 2016 x 1698	450/1550	V6	2987	D	165	540	A7	4x4	220	7,5	7,9	A,B,C,E,H,AK,K,R,S
ML 350 4MATIC	56 640 €	K	5	5	4780 x 1911 x 1815	500/2050	V6	3498	B	200	350	A7	4x4	225	8,4	11,4	A,B,E,H,K,P,R,S
ML 300 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY	55 440 €	K	5	5	4780 x 1911 x 1815	500/2050	V6	2987	D	150	500	A7	4x4	210	8,3	8,4	A,B,E,H,K,P,R,S
R 350 4MATIC	58 200 €	K	5	5	4922 x 1922 x 1674	550/1950	V6	3498	B	200	350	A7	4x4	230	8,3	11,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
R 500 4MATIC Long	75 480 €	K	5	5	5157 x 1922 x 1674	633/2385	V8	5461	B	285	530	A7	4x4	250	6,3	13,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 500 Long	105 768 €	S	4	5	5226 x 1871 x 1479	560/-	V8	5461	B	285	530	A7	Z	250	5,4	11,1	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
S 600 Long	159 000 €	S	4	5	5226 x 1871 x 1479	550/-	V12	5513	B	380	830	A7	Z	250	4,6	14,1	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
S 65 AMG Long	231 720 €	S	4	5	5226 x 1871 x 1479	560/-	V12	5980	B	450	1000	A5	Z	250	4,4	14,5	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
S 350 BlueTEC Short	77 160 €	S	4	5	5096 x 1871 x 1479	560/-	V6	2987	B	190	620	A7	Z	250	7,1	6,8	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
SL 350 Sportmotor	90 000 €	CA	2	2	4562 x 1820 x 1317	235/-	V6	3498	B	232	360	A7	Z	250	6,2	9,7	A,B,C,E,K,P,R,S
SL 500	113 760 €	CA	2	2	4562 x 1820 x 1317	235/-	V8	5461	B	285	530	A7	Z	250	5,4	11,6	A,B,C,E,K,P,R,S
SLK 200 BlueEFFICIENCY	39 000 €	CA	2	2	4134 x 1810 x 1301	225/-	R4	1796	B	135	270	A7	Z	237	7,0	6,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SLK 350 BlueEFFICIENCY	52 740 €	CA	2	2	4134 x 1810 x 1301	225/-	V6	3498	B	225	370	A7	Z	250	5,6	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SLS AMG Coupe	189 720 €	C	2	2	4638 x 2078 x 1262	176/-	V8	6208	B	420	650	A7	Z	317	3,8	13,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
MITSUBISHI																	
ASX 1,6 MIVEC Invite	19 000 €	K	5	5	4295 x 1770 x 1625	442/-	R4	1590	B	86	154	M5	P	183	11,4	5,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
ASX 1,8 DI-D DPF Invite	24 000 €	K	5	5	4295 x 1770 x 1625	442/-	R4	1798	D	110	300	M6	4x4	198	10,0	5,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Colt 1,1i Entry 3D	8 600 €	H	3	5	3880 x 1695 x 1520	169/900	R3	1124	B	55	100	M5	P	165	12,9	5,4	A,C,P
Colt 1,3i Invite 3D	11 600 €	H	3	5	3880 x 1695 x 1520	169/900	R4	1332	B	70	125	M5	P	180	11,0	5,6	A,B,C,E,K,P,R
Colt 1,3i AT Invite 3D	12 300 €	H	3	5	3880 x 1695 x 1520	169/900	R4	1332	B	70	125	A6	P	180	11,8	5,4	A,B,C,E,K,P,R
Colt 1,1i Inform 5D	9 900 €	H	5	5	3940 x 1695 x 1550	214/1032	R3	1124	B	55	100	M5	P	165	13,3	5,5	A,C,E,P
Colt 1,3i AT Invite 5D	12 600 €	H	5	5	3940 x 1695 x 1550	214/1032	R4	1332	B	70	125	A6	P	180	12,0	5,4	A,B,C,E,K,P,R
L200 2.5 DI-D Double Cab Entry	25 600 €	U	4	5	5005 x 1750 x 1775	-/-	R4	2477	D	100	314	M5	4x4	167	15,0	8,3	A,C,E
L200 2.5 DI-D Single Cab Inform	24 600 €	U	2	2	5040 x 1750 x 1775	-/-	R4	2477	D	100	314	M5	4x4	167	15,0	8,1	A,C,E
L200 2,5 DI-D Club Cab Invite+	26 600 €	U	2	2	5120 x 1750 x 1775	-/-	R4	2477	D	100	314	M5	4x4	167	15,0	8,1	A,C,E,K
Lancer Evolution 2,0 MIVEC GSR	48 400 €	S	4	5	4505 x 1810 x 1480	323/-	R4	1998	B	217	366	M5	4x4	240	5,4	10,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Ralliart 2,0 MIVEC TC-SST 4D	33 000 €	S	4	5	4570 x 1760 x 1490	397/-	R4	1998	B	177	343	A6	4x4	230	7,0	9,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Ralliart 2,0 MIVEC TC-SST 5D	33 000 €	H	5	5	4585 x 1760 x 1515	397/-	R4	1998	B	177	343	A6	4x4	220	7,1	10,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Sportsedan 1,8 DI-D Invite	21 200 €	S	4	5	4570 x 1760 x 1490	400/-	R4	1798	D	85	300	M6	P	192	10,4	5,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Sportsedan 1,8 MIVEC Invite	16 200 €	S	4	5	4570 x 1760 x 1490	400/-	R4	1798	B	103	176	M5	P	202	10,4	7,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Sportback 1,6 MIVEC Invite	16 200 €	H	5	5	4585 x 1760 x 1505	288/1349	R4	1590	B	85	154	M5	P	185	11,1	5,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Sportback 1,8 CVT Intense	20 800 €	H	5	5	4585 x 1760 x 1515	276/1349	R4	1798	B	103	176	CVT	P	183	12,2	7,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Lancer Sportback 1,8 DI-D Invite	21 200 €	H	5	5	4585 x 1760 x 1505	288/1349	R4	1798	D	85	300	M6	P	189	10,6	5,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Outlander 2,2 DI-D Invite	26 500 €	K	5	5	4665 x 1800 x 1720	774/1691	R4	2268	D	103	380	M6	4x4	200	9,8	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Outlander 2,4 MIVEC Intense+	29 500 €	K	5	5	4665 x 1800 x 1720	774/1691	R4	2360	B	125	232	CVT	4x4	190	10,8	8,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Outlander 2,0 MIVEC Invite	19 900 €	K	5	5	4665 x 1800 x 1720	774/1691	R4	1998	B	108	199	M5	P	184	10,8	7,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Pajero LWB 3,2 DI-D MT Sport	40 900 €	K	5	5	4900 x 1875 x 1890	663/1790	R4	3200	D	147	441	M5	4x4	180	10,5	7,8	A,B,C,E,H,K,R,S
Pajero LWB 3,2 DI-D AT Sport	43 500 €	K	5	5	4900 x 1875 x 1890	663/1790	R4	3200	D	147	441	A5	4x4	180	11,1	8,2	A,B,C,E,H,K,R,S
Pajero SWB 3,2 DI-D MT Invite 3D	30 900 €	K	3	5	4385 x 1875 x 1870	290/1120	R4	3200	D	147	441	M5	4x4	180	9,7	7,8	A,B,C,E,H,K,R,S

Range Rover


Lexus IS 200

Lexus IS 300

Lexus GS 300

Lexus RX 300

Lexus CT200h

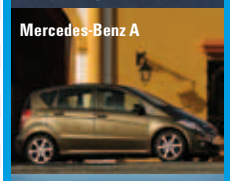
Mazda 2

Mazda 3

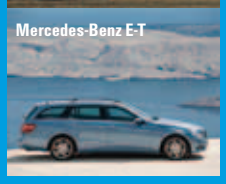
Mazda 6

Mazda RX-8

Mercedes-Benz A



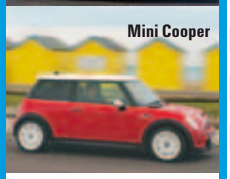
Mercedes-Benz E-T



Mercedes-Benz SLK

Mercedes-Benz CLS

Mercedes-Benz ML

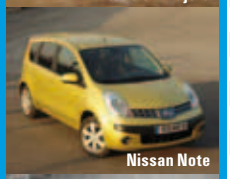

Mini Cooper

Mitsubishi Colt

Mitsubishi Lancer

Mitsubishi Outlander

Mitsubishi Pajero


Nissan Note

Nissan Juke

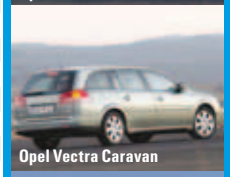
Nissan Micra

Nissan X-Trail

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Pajero SWB 3,2 DI-D AT Sport 3D	40 500 €	K	3	5	4385 x 1875 x 1870	290/1120	R4	3200	D	147	441	A5	4x4	180	10,4	8,2	A,B,C,E,H,K,R,S
NISSAN																	
370Z Coupe 3,7 V6 Pack1	43 900 €	C	3	2	4250 x 1845 x 1315	235/-	V6	3696	B	241	363	M6	Z	250	5,3	10,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
370Z Roadster 3,7 V6 Pack1	50 200 €	R	3	2	4250 x 1845 x 1325	140/-	V6	3696	B	241	363	A7	Z	250	5,8	10,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
GT-R Premium Edition	90 800 €	C	2	4	4650 x 1895 x 1370	315/-	V6	3799	B	390	612	A6	4x4	315	-	12,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Juke 1,6 DIG-T Acenta	20 550 €	H	5	5	4135 x 1765 x 1565	251/-	R4	1618	B	140	240	M6	P	215	8,0	6,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Juke 1,5 dCi Acenta	18 950 €	H	5	5	4135 x 1765 x 1565	251/-	R4	1461	D	81	240	M6	P	175	11,2	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Micra 1,2 Acenta	10 400 €	H	5	5	3780 x 1675 x 1525	265/605	R3	1198	B	59	110	M5	P	170	13,7	5,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Micra 1,2 CVT Acenta	11 400 €	H	5	5	3780 x 1675 x 1525	265/605	R3	1198	B	59	110	CVT	P	161	14,5	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Murano 188kw ALL-Mode Comfort	47 700 €	K	5	5	4834 x 1885 x 1720	402/-	V6	3498	B	188	334	CVT	4x4	210	10,5	10,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Murano dCi 140kw ALL-Mode Comf.	45 700 €	K	5	5	4834 x 1885 x 1720	402/-	R4	2488	D	140	450	A6	4x4	196	10,5	8,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Navara 2,5D Double Cab SE	33 800 €	U	4	5	5396 x 1848 x 1802	-	R4	2488	D	140	450	M6	4x4	180	11,1	8,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Navara 2,5D AT Double Cab LE	37 400 €	U	4	5	5396 x 1848 x 1802	-	R4	2488	D	140	450	A5	4x4	178	10,7	9,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Note 1.4 Visia	9 200 €	H	5	5	4100 x 1691 x 1550	280/437	R4	1386	B	65	128	M5	P	165	13,4	5,9	A,B,C,E,H,K,R,S
Note 1,6 AT I-Way	15 400 €	H	5	5	4100 x 1691 x 1550	280/437	R4	1598	B	81	153	A4	P	174	11,7	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Note 1,5 dCi Acenta	14 090 €	H	5	5	4100 x 1691 x 1550	280/437	R4	1461	D	66	200	M5	P	168	12,8	4,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Pathfinder 2.5D AT SE	38 750 €	K	5	7	4813 x 1848 x 1862	515/2091	R4	2488	D	140	450	A5	4x4	186	10,7	9,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Pathfinder 3,0 V6 AT LE	51 100 €	K	5	7	4813 x 1848 x 1862	515/2091	V6	2991	D	170	550	A7	4x4	200	8,9	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Qashqai 1.6 Visia	18 750 €	H	5	5	4330 x 1780 x 1615	410/-	R4	1598	B	86	153	M5	P	181	11,9	6,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Qashqai 2.0 dCi Visia	22 550 €	H	5	5	4330 x 1780 x 1615	410/-	R4	1995	D	110	320	M6	P	194	9,5	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Qashqai+2 2,0 CVT 4x4 Acenta	27 650 €	H	5	7	4541 x 1780 x 1645	450/1520	R4	1997	B	104	196	CVT	4x4	191	10,9	8,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X-Trail 2.0 dCi 150k LE	34 000 €	K	5	5	4630 x 1785 x 1770	603/1773	R4	1995	D	110	320	A6	4x4	181	12,5	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
X-Trail 2.0 dCi 173k LE	33 100 €	K	5	5	4630 x 1785 x 1770	603/1773	R4	1995	D	127	360	M6	4x4	200	10,0	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
OPEL																	
Antara 2,2 CDTI 122kW Enjoy	25 300 €	K	5	5	4596 x 1850 x 1717	402/1391	R4	2231	D	122	350	M6	P	189	9,9	6,3	A,B,C,E,H,K,R,S
Antara 2,4 123kW Enjoy	26 600 €	K	5	5	4596 x 1850 x 1717	402/1391	R4	2384	B	123	217	M6	P	190	10,5	8,8	A,B,C,E,H,K,R,S
Astra Classic 1,6 85kW 5D	12 390 €	H	5	5	4249 x 1753x 1460	375/1295	R4	1598	B	85	155	M5	P	191	11,7	6,2	A,B
Astra Classic 1,7 CDTI 92kW 5D	15 950 €	H	5	5	4249 x 1753 x 1460	375/1295	R4	1686	D	92	280	M6	P	195	10,4	5,1	A,B
Astra Classic 1,6 85kW 4D	13 390 €	S	4	5	4587 x 1753 x 1447	490/870	R4	1598	B	85	155	M5	P	191	11,7	6,2	A,B
Astra Classic 1,7 CDTI 81kW 4D	16 350 €	S	4	5	4587 x 1753 x 1447	490/870	R4	1686	D	81	240	M6	P	186	11,5	5,0	A,B
Astra Classic 1,7 CDTI Caravan	16 350 €	K	5	5	4515 x 1753 x 1500	490/1590	R4	1686	D	81	240	M6	P	186	11,5	5,0	A,B
Combo 1,7 CDTI Cargo	15 480 €	V	5	5	4322 x 1684 x 1801	455/2320	R4	1686	D	74	240	M5	P	170	12,5	5,2	-
Combo 1,6 CNG 69kW Cargo	15 480 €	V	5	5	4322 x 1684 x 1801	455/2320	R4	1598	B	69	133	M5	P	165	15,0	7,6	-
Corsa 1,2 63kW Cosmo	12 290 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1229	B	63	115	M5	P	172	13,6	5,3	A,B,C,E,H,K,R
Corsa 1,6T 110kW GSi	19 690 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1598	B	110	210	M6	P	210	8,1	7,3	A,B,C,E,H,K,R,S
Corsa 1,3 CDTI 55kW Enjoy	12 490 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1248	D	55	170	M5	P	163	14,5	4,3	A,C,E
Corsa 1,4 74kW Cosmo AT	13 890 €	H	3	5	3999 x 1713 x 1488	285/1050	R4	1398	B	74	130	A4	P	172	13,9	5,9	A,B,C,E,H,K,R
Corsa 1,0 48kW Essentia	9 190 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R3	998	B	48	90	M5	P	155	18,2	5,0	A
Corsa 1,2 63 kW Cosmo	12 590 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R4	1229	B	63	115	M5	P	172	13,6	5,3	A,B,C,E,H,K,R
Corsa 1,3 CDTI 55kW Enjoy	12 790 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R4	1248	D	55	170	M5	P	163	14,5	4,3	A,C,E
Corsa 1,4 74kW Cosmo	13 390 €	H	5	5	3999 x 1737 x 1488	285/1100	R4	1398	B	74	130	M5	P	180	11,9	5,5	A,B,C,E,H,K,R
Insignia 1,6 85kW 4D	22 750 €	S	4	5	4830 x 1856 x 1498	500/1010	R4	1598	B	85	155	M6	P	192	12,9	7,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Insignia 2,8 V6 T 191kW Sport 4D	37 050 €	S	4	5	4830 x 1856 x 1498	500/1010	V6	2792	B	191	350	M6	P	250	6,9	10,9	A,B,C,E,H,K,R,S
Insignia 2,0 CDTI 81kW Edition 4D	25 900 €	S	4	5	4830 x 1856 x 1498	500/1010	R4	1956	D	81	260	M6	P	190	12,1	5,0	A,B,C,E,H,K,R,S
Insignia 2,0 162kW Sport 5D	32 740 €	S	5	5	4830 x 1856 x 1498	530/1020	R4	1998	B	162	350	M6	P	242	7,6	11,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Insignia 2,0 CDTI 96kW 5D	25 900 €	S	5	5	4830 x 1856 x 1498	530/1020	R4	1956	D	96	300	M6	P	205	11,1	5,0	A,B,C,E,H,K,R,S
Nová Meriva 1,4 74kW Enjoy	14 950 €	V	5	5	4288 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1398	B	74	130	M5	P	177	13,9	6,1	A,B,E,H,K,R,S
Nová Meriva 1,7 CDTI 74kW Enjoy	18 750 €	V	5	5	4288 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1686	D	74	260	A6	P	172	13,9	6,4	A,B,E,H,K,R,S
Nová Meriva 1,4T 88kW Cosmo	16 950 €	V	5	5	4288 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1364	B	88	175	M5	P	188	11,5	6,1	A,B,E,H,K,R,S
Meriva 1,3 CDTI 70kW Cosmo	18 550 €	V	5	5	4288 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1248	D	70	180	M5	P	168	13,8	4,5	A,B,E,H,K,R,S
Nová Astra 1,3 CDTI 70kW Essentia	16 080 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1248	D	70	190	M5	P	175	14,5	4,1	A,E,K,R,S
Nová Astra 1,4 74kW Essentia	13 880 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1398	B	74	130	M5	P	178	13,9	5,5	A,E,K,R,S
Nová Astra 1,6 85kW Cosmo	17 660 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1598	B	85	155	M5	P	188	11,7	6,3	A,B,E,H,K,P,R,S
Nová Astra 1,7 CDTI 81kW Cosmo	19 960 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1686	D	82	260	M6	P	181	12,6	4,5	A,B,E,H,K,P,R,S
Nová Astra SportsTourer 2,0 CDTI Cosi	23 160 €	H	5	5	4419 x 1814 x 1510	370/1235	R4	1956	D	118	350	M6	P	215	9,0	4,8	A,B,E,H,K,P,R,S
Vivaro 2,0 86kW SWB Van	19 215 €	V	3	5	4782 x 1904 x 1955	1176/-	R4	1998	B	86	190	M6	P	160	-	10,3	R
Vivaro 2,0 CDTI 66kW SWB Crew Van	20 631 €	V	3	5	4782 x 1904 x 1955	1176/-	R4	1995	D	66	240	M6	P	145	-	7,8	R
Zafira 1,6 85 kW Essentia	16 410 €	V	5	7	4467 x 1801 x 1635	140/1820	R4	1598	B	85	155	M5	P	185	13,4	7,0	A,B
Zafira 1,8 103kW Cosmo	22 180 €	V	5	7	4467 x 1801 x 1635	140/1820	R4	1796	B	103	175	M5	P	197	11,5	7,2	A,B,E,K,P,R
Zafira 1,7 CDTI 81kW Cosmo	22 980 €	V	5	7	4467 x 1801 x 1635	140/1820	R4	1686	D	81	260	M6	P	179	13,4	5,1	A,B,E,K,P,R
PEUGEOT																	
107 1,0L Move	7 390 €	H	3	4	3430 x 1855 x 1470	199/751	R4	998	B	50	93	M5	P	157	13,7	4,5	A
206+ 1,4L Legend	7 590 €	H	5	5	3872 x 1669 x 1453	245/1130	R4	1361	B	54	118	M5	P	173	13,7	6,0	A,C,E
206+ 1,4L Hdi Legend Pack	9 990 €	H	5	5	3872 x 1669 x 1453	245/1130	R4	1398	D	50	160	M5	P	169	13,8	4,0	A,C,E,K,R
207 1,4L Slovak Pack	8 990 €	H	5	5	4030 x 1748 x 1502	270/923	R4	1360	B	54	118	M5	P	167	14,4	6,4	A,B,C,E,K,P,R
207 1,4L Hdi FAP Active+	11 790 €	H	5	5	4030 x 1748 x 1502	270/923	R4	1398	D	50	160	M5	P	166	15,0	4,3	A,B,C,E,K,P,R,S
207 SW 1,4L 16V Vti Active+	11 190 €	K	5	5	4156 x 1972 x 1527	337/1258	R4	1397	B	70	136	M5	P	185	12,4	6,0	A,B,C,E,K,P,R,S
207 SW 1,6L Hdi FAP Active+	12 790 €	K	5	5	4156 x 1972 x 1527	337/1258	R4	1560	D	68	230	M5	P	182	11,9	4,5	A,B,C,E,K,P,R,S
207 CC 1,6L Dynamique	22 100 €	CC	2	4	4037 x 1750 x 1397	145/-	R4	1598	B	88	160	M5	P	190	10,7	6,5	A,B,C,E,K,P,R
308 1,6L THP Exclusive	18 280 €	H	5	5	4276 x 1815 x 1498	348/-	R4	1598	B	115	240	M6	P	214	8,8	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
308 2,0L Hdi FAP Féline	21 350 €	H	5	5	4276 x 1815 x 1498	348/-	R4	1997	D	103	320	M6	P	205	10,1	5,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
308 SW 1,6L Vti Comfort Pack	14 790 €	K	5	5	4500 x 1815 x 1566	573/-	R4	1598	B	88	160	M5	P	189	11,5	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R
308 SW 1,6L Hdi FAP 112k Comf.P.	15 690 €	K	5	5	4500 x 1815 x 1566	573/-	R4	1560	D	82	270	M6	P	187	11,9	4,8	A,B,C,E,H,K,P,R
308 CC 1,6L THP BVA Sport	31 290 €	CC	2	4	4440 x 2039 x 1427	226-	R4	1598	B	115	250	A6	P	212	9,8	7,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
3008 1,6L Hdi FAP Innovation Pack	20 500 €	K	5	5	4365 x 1837 x 1635	432/1241	R4	1560	D	82	270	M6	P	183	12,2	5,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
3008 2,0L Hdi FAP BVA Innov. Pack	24 300 €	K	5	5	4365 x 1837 x 1635	432/1241	R4	1997	D	120	340	A6	P	190	10,2	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
407 1.6 Hdi FAP Elegance	19 390 €	S	4	5	4691 x 1811 x 1447	407/-	R4	1560	D	80	240	M5	P	192	11,7	5,3	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
407 2,0 Hdi FAP Elegance	21 390 €	S	4	5	4691 x 1811 x 1447	407/-	R4	1997	D	103	320	M6	P	228	9,8	5,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
407 SW 2,0 Hdi FAP Elegance	21 390 €	K	5	5	4691 x 1811 x 1447	407/-	R4	1997	D	103	320	M6	P	203	10,1	5,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
407 Coupé 3,0L Hdi FAP BVA P.Privile	41 900 €	C	2	4	4815 x 1868 x 1395	400/-	R4	2992	D	177	450	A6	P	243	7,7	7,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
4007 2,2 Hdi FAP Executive	30 100 €	K	5	5+2	4635 x 2072 x 1715	184/1686	R4	2179	D	115	380	M6	4x4	200	9,9	7,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
508 1,6 THP Active	25 900 €	S	4	5	4792 x 2068 x 1456	515/-	R4	1598	B	115	240	M6	P	222	8,6	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
508 2,0L Hdi FAP BVA Active	30 400 €	S	4	5	4792 x 2068 x 1456	515/-	R4	1997	D	120	340	A6	P	225	9,2	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
508 SW 1,6 THP BVA Active	29 100 €	K	5	5	4813 x 2068 x 1487	560/-	R4	1598	B	115	240	A6	P	-	9,5	7,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
508 2,0 Hdi FAP Active	29 600 €	K	5	5	4813 x 2068 x 1487	560/-	R4	1997	D	103	320	M6	P	210	10,1	5,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
5008 1,6 Hdi FAP Exclusive	21 500 €	K	5	7	4529 x 2118 x 1647	679/-	R4	1560	D	82	270	M6	P	183	13,3	5,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
807 2,0L Hdi FAP Privilege Pack	25 900 €	V	5	5/8	4727 x 1850 x 1759	830/1498	R4	1997	D	100	320	M6	P	170	10,5	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
807 2,0L HDI FAP BVA Privilege P.	29 900 €	V	5	5/8	4727 x 1850 x 1759	830/1498	R4	1997	D	120	340	A6	P	170	10,9	7,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
RCZ 1,6L THP BVA 156k	28 550 €	C	2	4	4287 x 1845 x 2107	321/639	R4	1598	B	115	240	A6	P	212	8,4	7,3	A,B,C,E,K,P,R,S
Bipper Tepee 1,3 Hdi FAP Motion	10 900 €	K	5	5	3959 x 1716 x 1721	356/-	R4	1248	D	55	-	M5	P	155	-	4,3	C,E
Expert Tepee 1,6 Hdi Tepee	20 742 €	V	5	6	4813 x 1895 x 1980	1491/-	R4	1560	D	66	180	M5	P	145	18,5	7,3	C,E,K
Partner Tepee 1,6 Hdi FAP Happy.F.	17 390 €	K	5	5	4380 x 2112 x 1862	675/-	R4	1560	D	82	240	M5	P	172	12,1	5,3	A,C,E,K,P,R
PORSCHE																	
911 Carrera	87 478 €	C	2	4	4435 x 1808 x 1310	135/-	B6	3614	B	254	390	M6	Z	289	4,9	10,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Carrera 4	94 348 €	C	2	4	4427 x 1852 x 1310	105/-	B6	3596	B	239	370	M6	4x4	280	5,1	11,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Carrera 4S Cabriolet	118 966 €	CA	2	4	4427 x 1852 x 1300	130/-	B6	3824	B	261	400	A5	4x4	280	5,4	11,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Carrera Cabriolet	98 870 €	CA	2	4	4435 x 1808 x 1310	135/-	B6	3614	B	254	390	M6	Z	289	5,1	10,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Carrera S	100 696 €	C	2	4	4435 x 1808 x 1300	130/-	B6	3800	B	283	420	M6	Z	302	4,7	10,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 GT3	124 103 €	C	2	2	4445 x 1808 x 1280	105/-	B6	3600	B	305	405	M6	Z	310	4,3	12,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Targa 4	102 826 €	C	2	4	4427 x 1852 x 1310	105/-	B6	3596	B	239	370	A5	4x4	275	5,8	11,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Targa 4S	116 052 €	C	2	4	4427 x 1852 x 1300	105/-	B6	3824	B	261	400	A5	4x4	280	5,4	11,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
911 Turbo	152 672 €	C	2	4	4450 x 1852 x 1300	105/-	B6	3600	B	353	620	M6	4x4	310	3,9	12,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Boxster 2,9	48 584 €	CA	2	2	4329 x 1801 x 1295	280/-	B6	2687	B	180	273	M5	Z	258	6,1	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Boxster S 3,4	58 684 €	CA	2	2	4329 x 1801 x 1295	280/-	B6	3387	B	217	340	M6	Z	272	5,4	10,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Cayenne 3,6	61 351 €	K	5	5	4846 x 1939 x 1705	670/-	V6	3598	B	220	400	A8	4x4	230	7,8	9,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Cayenne Turbo 4,8	120 379 €	K	5	5	4846 x 1939 x 1705	670/-	V8	4806	B	368	700	A8	4x4	278	4,7	11,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Cayman 2,9	52 301 €	C	2	2	4341 x 1801 x 1305	410/-	B6	2687	B	180	273	M6	Z	258	6,1	9,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Cayman S 3,4	64 298 €	C	2	2	4341 x 1801 x 1305	410/-	B6	3387	B	217	340	M6	Z	275	5,4	10,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Panamera S 4,8	96 983 €	S	4	4	4970 x 1931 x 1418	445/-	V8	4806	B	294	500	M6	Z	282	5,0	10,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
RENAULT																	
Clio 1,2 Authentique	8 290 €	H	3	5	4027 x 1707 x 1497	288/-	R4	1149	B	55	107	M5	P	167	13,4	5,8	A,B,C,E,P
Clio 1,5 dCi 55kW Expression	12 690 €	H	5	5	4027 x 1707 x 1497	288/-	R4	1461	D	55	180	M5	P	165	15,0	4,0	A,B,C,E,K,P,R
Clio 1,2 Tce Expression	10 990 €	H	5	5	4027 x 1707 x 1497	288/-	R4	1149	B	76	152	M5	P	184	11,0	5,4	A,B,C,E,K,P,R
Wind 1,2 Tce Dynamique	15 990 €	CC	2	2	3833 x 1913 x 1381	270/-	R4	1149	B	75	155	M5	P	190	10,5	6,3	A,B,C,E,K,R,S
Clio Grandtour 1,2 Authentique	9 590 €	K	5	5	4228 x 1719 x 1513	439/1277	R4	1149	B	55	105	M5	P	167	13,4	5,8	A,B,C,E,P
Clio Grandtour 1,5 dCi LS Extreme	12 890 €	K	5	5	4228 x 1719 x 1513	439/1277	R4	1461	D	50	180	M5	P	165	15,0	4,0	A,B,C,E,K,P,R
Clio Storia 1,2 Authentique	8 190 €	H	5	5	3818 x 1639 x 1417	255/1037	R4	1149	B	55	105	M5	P	170	13,0	5,7	A,C,E
Latitude 2,0 103kW Expression	19 900 €	S	4	5	4897 x 1832 x 1483	477/-	R4	1997	B	103	195	M6	P	205	9,3	7,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Latitude 2,0 dCi 127kW Privilege	27 990 €	S	4	5	4897 x 1832 x 1483	477/-	R4	1995	D	127	360	A6	P	215	9,9	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Escape 2,0T Celsium	26 990 €	V	5	5	4661 x 1860 x 1728	291/2860	R4	1998	B	125	270	M6	P	205	-	9,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Escape 2,0 dCi 107kW Celsium	29 290 €	V	5	5	4661 x 1860 x 1728	291/2860	R4	1995	D	110	340	M6	P	194	-	6,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Espace 2,0 dCi Celsium	31 590 €	V	5	7	4861 x 1860 x 1746	456/3050	R4	1995	D	127	360	M6	P	204	-	7,3	A,B,C,E,K,P,R,S
Grand Modus 1,2 55kW LS GEO	10 690 €	V	5	5	4034 x 1695 x 1586	410/-	R4	1149	B	55	105	M5	P	163	13,5	5,9	A,B,C,E,K,P,R
Grand Modus 1,2 TCe LS GEO	11 390 €	V	5	5	4034 x 1695 x 1586	410/-	R4	1149	B	74	152	M5	P	182	11,2	6,0	A,B,C,E,K,P,R
Koleos 2,0 dCi Dynamique	28 590 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	A6	4x4	177	12,3	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Koleos 2,0 dCi Exception	30 390 €	K	5	5	4520 x 1865 x 1710	450/1380	R4	1995	D	110	320	M6	4x4	182	10,4	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna 2,0 103kW Expression	18 490 €	L	5	5	4695 x 1811 x 1445	450/1377	R4	1997	B	103	195	M6	P	210	9,1	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna 2,0 dCi 131kW Bose	25 490 €	L	5	5	4695 x 1811 x 1445	450/1377	R4	1995	D	131	400	M6	P	222	8,5	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna Grandtour 2,0 Expression	19 790 €	K	5	5	4801 x 1811 x 1445	508/1593	R4	1997	B	103	195	M6	P	205	9,3	7,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Laguna Coupé 3,5 V6 175kW Initiale	38 190 €	C	2	4	4643 x 1812 x 1398	423/-	V6	3498	B	175	330	A6	P	244	7,4	10,0	A,B,C,E,H,K,R,S
Mégane 1.6 Advantage	13 590 €	H	5	5	4295 x 1808 x 1471	372/1129	R4	1598	B	74	148	M5	P	190	10,9	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane 1,5 dCi 81kW Dynamique	17 690 €	H	5	5	4295 x 1808 x 1471	372/1129	R4	1461	D	81	240	M6	P	190	10,5	4,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane Generation 1,5 dCi 66kW	12 590 €	H	5	5	4295 x 1808 x 1491	372/-	R4	1461	D	66	200	M5	P	180	13,0	4,4	A,B,C,E,H,K,P
Mégane Coupé 1,6 Dynamique	15 890 €	C	2	5	4299 x 1804 x 1423	344/991	R4	1598	B	81	151	M6	P	190	10,5	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane Grandtour 1,4 TCe Dynamique	17 490 €	K	5	5	4559 x 1804 x 1507	491/1567	R4	1397	B	96	190	M6	P	200	9,9	6,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Mégane Grandtour 1,5 dCi Authentique	15 290 €	K	5	5	4559 x 1804 x 1507	491/1567	R4	1461	D	66	200	M5	P	180	12,9	4,4	A,B,C,E,H,K,P,R
Thalia 1,2 Privilege	9 390 €	S	4	5	4261 x 1940 x 1439	506/-	R4	1149	B	55	105	M5	P	167	13,0	5,9	A,C,E,K,P,R
Fluence 1,6 81kW Exception	13 440 €	S	4	5	4618 x 1809 x 1479	496/-	R4	1598	B	81	151	M5	P	185	11,7	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Kangoo 1,5 dCi 50kW Authentique	13 090 €	V	5	5	4213 x 1829 x 1799	660/2866	R4	1461	D	50	180	M5	P	146	20,3	5,0	A,C,E
Kangoo 1,5 dCi 66kW Privilege	15 590 €	V	5	5	4213 x 1829 x 1799	660/2866	R4	1461	D	66	200	M5	P	158	16,0	4,8	A,C,E,K,P,R
Grand Scenic 1,5 dCi Advantage	19 190 €	V	5	5	4560 x 1845 x 1645	752/2050	R4	1461	D	81	240	M6	P	180	12,5	5,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand Scenic 1,6 Dynamique	17 890 €	V	5	5	4560 x 1845 x 1645	752/2050	R4	1598	B	81	151	M6	P	185	12,0	7,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Scenic 1,4 TCe Dynamique	18 490 €	V	5	5	4344 x 1845 x 1678	522/1804	R4	1397	B	96	190	M6	P	190	10,5	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Scenic 1,6 Advantage	16 290 €	V	5	5	4344 x 1845 x 1678	522/1804	R4	1598	B	81	151	M6	P	190	11,7	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Twingo 1,2 Access	7 690 €	H	3	4	3600 x 1927 x 1470	230/951	R4	1149	B	55	107	M5	P	169	12,0	4,7	A,C,0
Twingo LS Miss Sixty	8 490 €	H	3	4	3600 x 1927 x 1470	230/951	R4	1149	B	55	107	M5	P	169	12,0	5,1	A,C,E,K,R
SAAB																	
9-3 Cabrio 1,8t Linear	34 590 €	CA	2	4	4647 x 2038 x 1437	352/-	R4	1998	B	110	240	M6	P	205	10,5	7,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Cabrio 2,0 T Vector	41 590 €	CA	2	4	4647 x 2038 x 1437	352/-	R4	1998	B	154	300	M6	P	225	8,0	7,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Cabrio 1,9 TTiD 180k Vector	40 490 €	CA	2	4	4647 x 2038 x 1437	352/-	R4	1910	D	132	400	M6	P	215	9,1	5,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Sport Combi 2,0t BioPower Aero	35 990 €	K	5	5	4670 x 2038 x 1498	477/1331	R4	1998	B	147	300	M6	P	225	8,1	7,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Sport Combi 2,0 T XWD Aero	39 390 €	K	5	5	4670 x 2038 x 1498	477/1331	R4	1998	B	154	300	M6	4x4	230	8,5	8,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S

Opel Astra


Opel Vectra Caravan

Opel Signum

Peugeot 307 SW

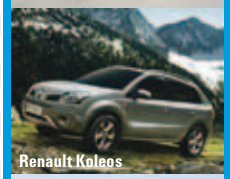
Peugeot 407 SW

Peugeot 607

Peugeot 807

Porsche Cayenne

Renault Clio


Renault Koleos

Renault Mégane

Renault Kangoo

Renault Thalia

Saab 9-3 Cabrio

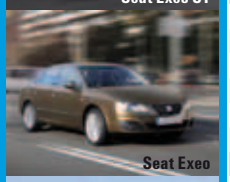
Saab 9-3

Seat Altea

Seat ibiza ST

Seat Leon

Seat Exeo ST


Seat Exeo

Seat Alhambra

Smart Fortwo

Smart Forfour

SsangYong Kyron

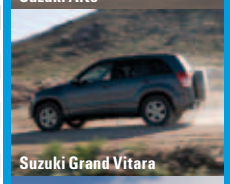
Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
9-3 Sport Combi 1,9 TTiD 160k Vect.	31 490 €	K	5	5	4670 x 2038 x 1498	477/1331	R4	1910	D	118	360	M6	P	220	9,7	4,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Sport Sedan 2,0t BioPower Aero	34 590 €	S	4	5	4647 x 2038 x 1450	461/-	R4	1998	B	147	300	M6	P	230	7,9	7,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Sport Sedan 2,0 T XWD Aero	37 990 €	S	4	5	4647 x 2038 x 1450	461/-	R4	1998	B	154	300	M6	4x4	235	8,6	8,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Sport Sedan 1,9 TTiD 160k Vect.	30 090 €	S	4	5	4647 x 2038 x 1450	461/-	R4	1910	D	118	360	M6	P	225	9,5	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3 Sport Sedan 1,9 TTiD 130k Vect.	28 090 €	S	4	5	4647 x 2038 x 1450	461/-	R4	1910	D	96	320	M6	P	210	10,9	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3X 1,9 TTiD	33 390 €	K	5	5	4690 x 2038 x 1570	477/1331	R4	1910	D	132	400	M6	P	225	8,7	4,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-3X 2,0t BioPower XWD	37 390 €	K	5	5	4690 x 2038 x 1570	477/1331	R4	1998	B	154	300	M6	4x4	230	8,8	8,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-5 Sedan 2,0 T Linear	37 980 €	S	4	5	5008 x 1868 x 1467	515/-	R4	1998	B	162	350	M6	P	240	7,9	8,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-5 Sedan 2,0 XWD Vector	41 790 €	S	4	5	5008 x 1868 x 1467	515/-	R4	1998	B	162	350	M6	4x4	230	8,0	8,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-5 Sedan 2,0 TTiD XWD Aero	43 490 €	S	4	5	5008 x 1868 x 1467	515/-	R4	1956	D	140	400	M6	4x4	220	9,2	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
9-5 Sedan 2,8 T V6 XWD Aero	50 990 €	S	4	5	5008 x 1868 x 1467	515/-	V6	2792	B	221	400	A6	4x4	250	6,9	10,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SEAT																	
Alhambra 1,4 TSI Reference	25 163 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1720	809/2297	R4	1390	B	110	240	M6	P	197	10,7	7,2	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Alhambra 1,4 TSI DSG Style	28 890 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1720	809/2297	R4	1390	B	110	240	A6	P	199	9,9	7,6	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Alhambra 2,0 TDI CR DPF Reference	26 746 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1720	809/2297	R4	1968	D	103	320	M6	P	194	10,9	5,5	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Alhambra 2,0 TDI CR DPF DSG Ref.	28 259 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1720	809/2297	R4	1968	D	103	320	A6	P	191	10,9	5,7	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Altea 1,4i 16V Entry	11 094 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1390	B	63	132	M5	P	169	15,0	6,5	A,B,C,E,H
Altea 1,6 TDI CR DPF Reference	14 726 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1598	D	77	250	M5	P	183	12,2	4,8	A,B,C,E,H,K,P,R
Altea 2,0 TDI CR DPF DSG Style	18 930 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1968	D	103	320	A6	P	201	9,8	6,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Altea 1,8 TSI DSG Style	17 953 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1798	B	118	250	A7	P	210	8,4	6,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Altea Freetrack 2,0 TDI CR 4x4 Style	24 484 €	K	5	5	4493 x 1788 x 1622	490/-	R4	1968	D	125	350	M6	4x4	204	8,7	6,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Altea Freetrack 2,0 TSI DSG 4x4	24 928 €	K	5	5	4493 x 1788 x 1622	490/-	R4	1984	B	155	280	A6	4x4	218	7,6	8,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Altea XL 1,4i 16V Entry	11 698 €	K	5	5	4469 x 1768 x 1581	532/-	R4	1390	B	63	132	M5	P	169	15,4	6,5	A,B,C,E,H
Altea XL 1,2 TSI Reference	13 717 €	K	5	5	4469 x 1768 x 1581	532/-	R4	1197	B	77	175	M6	P	184	11,6	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R
Altea XL 2,0 TDI CR DPF Style	18 022 €	K	5	5	4469 x 1768 x 1581	532/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	201	10,0	5,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Exeo 1,8 TSI Reference	22 683 €	S	4	5	4661 x 1772 x 1430	442/-	R4	1798	B	88	230	M6	P	202	10,6	7,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Exeo 2,0 TDI CR DPF Reference	24 401 €	S	4	5	4661 x 1772 x 1430	442/-	R4	1968	D	88	290	M6	P	198	10,9	5,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Exeo ST 1,8 TSI Reference	23 879 €	K	5	5	4666 x 1772 x 1454	442/-	R4	1798	B	88	230	M6	P	196	11,1	7,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Exeo ST 2,0 TDI CR DPF Reference	25 611 €	K	5	5	4666 x 1772 x 1454	442/-	R4	1968	D	88	290	M6	P	198	10,9	5,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Ibiza 1,2i 12V Reference	9 282 €	H	5	5	4052 x 1693 x 1445	292/-	R3	1198	B	51	112	M5	P	163	13,9	5,4	A,B,C,E,K
Ibiza 1,2 TDI CR E-Eco.Reference	12 441 €	H	5	5	4052 x 1693 x 1445	292/-	R3	1199	D	55	180	M5	P	168	13,9	3,8	A,B,C,E,K
Ibiza SC 1,2i 12V Entry	8 091 €	H	3	5	4034 x 1693 x 1428	292/-	R3	1198	B	51	112	M5	P	163	15,0	5,9	A,B,C,E
Ibiza SC 1,6 TDI CR Reference	11 573 €	H	3	5	4034 x 1693 x 1428	292/-	R4	1598	D	66	210	M5	P	176	12,0	4,5	A,B,C,E,K
Ibiza ST 1,2i 12V Reference	9 787 €	K	5	5	4227 x 1693 x 1445	430/-	R3	1198	B	51	112	M5	P	163	14,6	5,5	A,B,C,E,K
Leon 1,4i 16V Entry	10 690 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1390	B	63	132	M5	P	172	14,1	6,3	A,B,C,E,H
Leon 1,2 TSI Reference	12 708 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1197	B	77	175	M6	P	187	10,9	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R
Leon 1,8 TSI FR	17 903 €	H	5	5	4282 x 1768 x 1576	409/-	R4	1798	B	118	250	M6	P	213	7,9	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Leon 2,0 TSI CUPRA R	24 609 €	H	5	5	4309 x 1768 x 1443	409/-	R4	1984	B	195	350	M6	P	250	6,2	8,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Leon 1,6 TDI CR DPF Reference	14 322 €	H	5	5	4309 x 1768 x 1443	409/-	R4	1598	D	77	250	M5	P	185	11,7	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R
Leon 1,6 TDI CR DPF Style	15 835 €	H	5	5	4309 x 1768 x 1443	409/-	R4	1598	D	77	250	M5	P	185	11,7	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Leon 2,0 TDI FR	21 443 €	H	5	5	4309 x 1768 x 1443	409/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	205	9,3	5,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
SSANGYONG																	
Korando e-XDi 200 Active MT 2WD	20 300 €	K	5	5	4410 x 1830 x 1710	486/-	R4	1998	D	129	360	M6	P	179	-	6,0	A,B,C,E,K,P,S
Korando e-XDi 200 Comfort MT	24 000 €	K	5	5	4410 x 1830 x 1710	486/-	R4	1998	D	129	360	M6	4x4	179	-	6,4	A,B,C,E,K,P,R,S
Korando e-XDi 200 Comfort AT	25 640 €	K	5	5	4410 x 1830 x 1710	486/-	R4	1998	D	129	360	A6	4x4	186	-	7,5	A,B,C,E,K,P,R,S
Rexton II RX 270 Xdi Comfort MT	34 201 €	K	5	5	4720 x 1870 x 1760	935/1524	R5	2696	D	121	340	M5	4x4	177	13,2	8,9	A,B,C,E,K,S
Rodius SV 270 Premium AT	30 770 €	V	5	7	5125 x 1915 x 1820	875/3146	R5	2696	D	121	340	A5	4x4	175	14,0	9,8	A,C,E,K,S
Rodius SV 270 Premium MT	30 770 €	V	5	7	5125 x 1915 x 1820	875/3146	R5	2696	D	121	340	M5	4x4	170	13,0	9,3	A,C,E,K,S
SUBARU																	
Forester 2,0 X M/T Classic	27 990 €	K	5	5	4560 x 1780 x 1700	450/-	R4	1995	B	110	198	M5	4x4	185	10,7	7,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Forester 2,0D X M/T Classic	29 990 €	K	5	5	4560 x 1780 x 1675	450/-	R4	1998	D	108	350	M6	4x4	184	10,4	6,3	A,B,C,E,H,K,R,S
Forester 2,0D XS M/T Comfort	33 990 €	K	5	5	4560 x 1780 x 1700	450/-	R4	1998	D	108	350	M6	4x4	186	10,4	6,4	A,B,C,E,H,K,R,S
Impreza 1.5 R M/T Comfort	19 990 €	H	5	5	4415 x 1740 x 1475	301/-	R4	1498	B	79	142	M5	4x4	175	14,0	7,5	A,B,C,E,H,K,R,S
Impreza 2,0 R A/T Comfort	26 990 €	H	5	5	4415 x 1740 x 1475	301/-	R4	1994	B	110	196	A4	4x4	182	11,6	8,2	A,B,C,E,H,K,R,S
Impreza XV 2,0D M/T	26 990 €	H	5	5	4430 x 1770 x 1515	301/-	R4	1998	D	110	350	M6	4x4	203	9,0	5,8	A,B,C,E,H,K,R,S
Legacy 2,0D T.W. Comfort	33 990 €	K	5	5	4775 x 1780 x 1535	1726/-	R4	1998	D	110	350	M6	4x4	203	9,6	6,1	A,B,C,E,H,K,R,S
Legacy 2,0D Sedan Sport	33 490 €	S	4	5	4730 x 1780 x 1505	486/-	R4	1998	D	110	350	M6	4x4	206	9,3	6,3	A,B,C,E,H,K,R,S
Outback 2,5i M/T	37 490 €	K	5	5	4775 x 1820 x 1605	1726/-	R4	2457	B	123	229	M6	4x4	201	9,6	8,6	A,B,C,E,H,K,R,S
Outback 3,6 R A/T	49 990 €	K	5	5	4775 x 1820 x 1605	1726/-	R6	3630	B	191	350	A5	4x4	230	7,5	10,0	A,B,C,E,H,K,R,S
WRX STI 2,5	45 990 €	S	4	5	4850 x 1795 x 1470	420/-	R4	2457	B	221	407	M6	4x4	225	5,2	10,5	A,B,C,E,H,K,R,S
SUZUKI																	
Alto 1,0 GLX	7 999 €	H	5	4	3500 x 1600 x 1470	129/367	R3	996	B	50	90	M5	P	155	14,0	4,4	A,B,C,E,K,R
Alto 1,0 SE	8 190 €	H	5	4	3500 x 1600 x 1470	129/367	R3	996	B	50	90	M5	P	155	14,0	4,4	A,B,C,E,K,R
Splash 1,0 GLX	7 999 €	H	5	5	3715 x 1680 x 1590	202/573	R3	996	B	48	90	M5	P	160	14,7	5,1	A,B,C,E,K,P,R
Splash 1,2 VVT GLX Plus	8 990 €	H	5	5	3715 x 1680 x 1590	202/573	R4	1242	B	69	118	M5	P	175	12,0	5,1	A,B,C,E,K,P,R
Splash 1,2 VVT GS	9 640 €	H	5	5	3715 x 1680 x 1590	202/573	R4	1242	B	69	118	M5	P	175	12,0	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Splash 1,2 VVT GS/ AT	10 600 €	H	5	5	3715 x 1680 x 1590	202/573	R4	1242	B	69	118	A4	P	175	14,0	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Swift 1,2 VVT GC	9 099 €	H	3	4	3850 x 1695 x 1510	211/512	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,BB,C,H,AK,S
Swift 1,2 VVT GLX	9 933 €	H	3	4	3850 x 1695 x 1510	211/512	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 VVT GS	11 333 €	H	3	4	3850 x 1695 x 1510	211/512	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 VVT GC	9 633 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,BB,C,H,AK,S
Swift 1,2 VVT GLX	9 900 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 VVT GS	10 800 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,2 VVT GS/ AT	12 900 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	A4	P	160	13,5	5,6	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Swift 1,3 DDiS GLX	13 400 €	H	5	5	3850 x 1695 x 1510	211/528	R4	1248	D	55	190	M5	P	165	12,7	4,2	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
SX4 Urban Line 1,6 VVT GLX	10 790 €	H	5	5	4120 x 1730 x 1565	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	P	185	10,7	6,2	A,C,E,K,P,R

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
SX4 Urban Line 1,6 VVT Street	12 490 €	H	5	5	4120 x 1730 x 1565	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	P	185	10,7	6,2	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
SX4 Urban Line 1,6 VVT GS	13 490 €	H	5	5	4120 x 1730 x 1565	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	P	185	10,7	6,2	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
SX4 Urban Line 1,6 VVT GS/ AT	14 790 €	H	5	5	4120 x 1730 x 1565	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	P	175	12,3	6,7	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
SX4 Outdoor Line 1,6 VVT GLX	13 990 €	H	5	5	4150 x 1755 x 1620	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	11,5	6,5	A,BB,C,E,H,K,P,R
SX4 Outdoor Line 1,6 VVT MAXI	14 990 €	H	5	5	4150 x 1755 x 1620	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	11,5	6,5	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
SX4 Outdoor Line 1,6 VVT GS	16 490 €	H	5	5	4150 x 1755 x 1620	270/625	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	175	11,5	6,5	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
SX4 Outdoor Line 2,0 DDiS GS	18 500 €	H	5	5	4150 x 1755 x 1620	270/625	R4	1956	D	99	320	M5	4x4	180	11,2	5,3	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Kizashi Sport 2,4 VVT	26 720 €	S	4	5	4650 x 1820 x 1470	461	R4	2393	B	131	230	M6	P	216	7,8	7,9	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Kizashi Sport 2,4 VVT 4x4/ AT	29 750 €	S	4	5	4650 x 1820 x 1470	461	R4	2393	B	131	230	CVT	4x4	216	7,8	7,9	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Grand Vitara 1,6 VVT JX-E	21 380 €	K	3	4	4035 x 1810 x 1695	184/516	R4	1586	B	78	145	M5	4x4	160	14,4	8,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand Vitara 2,4 VVT JLX-ES	24 400 €	K	5	5	4500 x 1810 x 1695	398/1386	R4	2393	B	124	227	M5	4x4	185	11,7	9,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand Vitara 2,4 VVT JLX-EL/ AT	26 400 €	K	5	5	4500 x 1810 x 1695	398/1386	R4	2393	B	124	227	A4	4x4	175	12,0	9,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand Vitara 1,9 DDiS JLX-ES	25 800 €	K	5	5	4500 x 1810 x 1695	398/1386	R4	1870	D	124	227	M5	4x4	175	12,5	9,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Grand Vitara 1,9 DDiS JLX-EL	26 999 €	K	5	5	4500 x 1810 x 1695	398/1386	R4	1870	D	124	227	M5	4x4	170	13,2	6,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jimny 1,3 JLX	14 900 €	K	3	4	3645 x 1600 x 1705	113/816	R4	1328	B	63	110	M5	4x4	140	14,1	7,1	A,C,E,K,R
ŠKODA																	
Fabia 1,2 HTP	7 599 €	H	5	5	4000 x 1642 x 1498	315/1180	R3	1198	B	44	108	M5	P	155	16,5	5,7	A,B
Fabia 1,2 12V HTP Family	9 249 €	H	5	5	4000 x 1642 x 1498	315/1180	R3	1198	B	51	112	M5	P	163	14,9	5,5	A,B,C,E,K,R
Fabia 1,2 TSI Active	11 349 €	H	5	5	4000 x 1642 x 1498	315/1180	R4	1197	B	63	160	M5	P	177	11,7	5,2	A,B,C,E,K,P,R
Fabia 1,6 TDI CR Family Plus	13 788 €	H	5	5	4000 x 1642 x 1498	315/1180	R4	1598	D	55	195	M5	P	166	14,1	4,2	A,B,C,E,K,P,R
Fabia 1,6 TDI CR Ambiente	12 189 €	H	5	5	4000 x 1642 x 1498	315/1180	R4	1598	D	55	195	M5	P	166	14,1	4,2	A,B,C,E,R
Fabia 1,2 TDI CR Greenline	13 819 €	H	5	5	4000 x 1642 x 1498	315/1180	R4	1199	D	55	180	M5	P	172	14,2	3,4	A,B,C,E,K,P,R
Fabia Combi 1,2 HTP Ambiente	9 249 €	K	5	5	4247 x 1642 x 1498	505/1485	R3	1198	B	51	112	M5	P	164	15,0	5,5	A,B,C,E,R
Fabia Combi 1,6 TDI CR Ambiente	12 589 €	K	5	5	4247 x 1642 x 1498	505/1485	R4	1598	D	55	195	M5	P	167	14,2	4,2	A,B,C,E,R
Fabia Combi 1,2 TSI Ambiente	10 649 €	K	5	5	4247 x 1642 x 1498	505/1485	R4	1197	B	63	160	M5	P	193	10,2	5,3	A,B,C,E,R
Fabia Combi 1,6 TDI CR Ambiente	14 309 €	K	5	5	4247 x 1642 x 1498	505/1485	R4	1598	D	77	250	M5	P	190	11,0	4,2	A,B,C,E,R
Octavia 1,2 TSI Family	17 199 €	L	5	5	4569 x 2018 x 1462	585/1064	R4	1197	B	77	175	M6	P	192	10,8	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia 1,6 TDI CR Family	18 859 €	L	5	5	4569 x 2018 x 1462	585/1064	R4	1598	D	77	250	M5	P	191	11,3	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia 1,2 TSI Ambiente	17 849 €	L	5	5	4569 x 2018 x 1462	585/1064	R4	1197	B	77	175	M6	P	192	10,8	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia 2,0 TDI CR Exclusive	23 199 €	L	5	5	4569 x 2018 x 1462	585/1064	R4	1197	B	77	175	M6	P	192	10,8	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia 2,0 TDI CR Business	23 199 €	L	5	5	4569 x 2018 x 1462	585/1064	R4	1197	B	77	175	M6	P	192	10,8	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Combi 1,6 TDI CR 4x4 Ambient	21 779 €	K	5	5	4569 x 2018 x 1468	605/1064	R4	1598	D	77	250	M6	4x4	190	11,4	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Combi 1,6 TDI CR Elegance	21 149 €	K	5	5	4569 x 2018 x 1468	605/1064	R4	1598	D	77	250	M6	4x4	190	11,4	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Combi 2,0 TFSI RS	26 269 €	K	5	5	4584 x 2018 x 1447	605/1064	R4	1984	B	147	280	A6	P	239	7,3	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Combi 2,0 TDI CR 4x4 Scout	29 619 €	K	5	5	4584 x 2018 x 1533	605/1064	R4	1968	D	103	320	A6	4x4	199	10,1	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Octavia Combi 2,0 TDI CR Family	25 029 €	K	5	5	4569 x 2018 x 1468	605/1064	R4	1598	D	103	320	M6	4x4	204	9,8	5,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Superb 1,4 TSI Comfort	22 779 €	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1390	B	92	200	M6	P	199	10,6	6,9	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb 1,6 TDI CR Greenline Comfort	24 729 €	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1598	D	77	250	M5	P	192	12,5	4,4	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb 2,0 TDI CR Elegance	36 509 €	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1968	D	125	350	A6	P	218	8,9	6,2	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb 2,0 TDI CR Ambition	30 739 €	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1968	D	125	350	M6	P	220	8,9	5,9	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb 4x4 1,8 TSI Ambition	30 419 €	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1798	B	118	250	M6	4x4	215	8,8	8,2	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb 4x4 2,0 TDI CR Ambition	32 999 €	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	R4	1968	D	125	350	M6	4x4	217	9,1	6,5	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Superb 4x4 3,6 FSI V6 Elegance	39 399 €	S	5	5	4838 x 1817 x 1462	595/1700	R4	3597	B	191	350	A6	4x4	247	6,6	10,2	A,BB,C,E,H,K,AK,P,R,S
Octavia Tour II 1,4 MPI	11 199 €	L	5	5	4572 x 2018 x 1462	605/1064	R4	1390	B	59	132	M5	P	174	14,3	6,4	A,B,C,E,K,P
Octavia Tour II Combi 1,6 MPI	13 699 €	K	5	5	4572 x 2018 x 1462	605/1064	R4	1390	B	59	132	M5	P	189	12,4	7,2	A,B,C,E,K,P
Roomster 1,2 TSI Family	13 488 €	H	5	5	4215 x 1684 x 1607	480/1810	R4	1197	B	77	175	M5	P	184	10,9	5,7	A,B,C,E,K,P,R
Roomster 1,2 12V	10 339 €	H	5	5	4216 x 1684 x 1607	480/1811	R3	1198	B	51	112	M5	P	159	15,9	6,2	A,B,C,R
Roomster 1,2 TDI CR Greenline	14 679 €	H	5	5	4217 x 1684 x 1607	480/1812	R4	1199	D	55	180	M5	P	165	15,4	4,2	A,B,C,P,R,S
Roomster 1,4 16V	10 969 €	H	5	5	4218 x 1684 x 1607	480/1813	R4	1390	B	63	132	M5	P	171	13,0	6,4	A,B,C,R
Roomster 1,2 TSI Active	15 129 €	H	5	5	4219 x 1684 x 1607	480/1814	R4	1197	B	77	175	A5	P	184	11,0	5,7	A,B,C,E,K,P,R
Roomster 1,4 16V Style	11 739 €	H	5	5	4220 x 1684 x 1607	480/1815	R4	1390	B	63	132	M5	P	171	13,0	6,4	A,B,C,E,P,R
Roomster 1,6 TDI CR Scout	16 599 €	H	5	5	4221 x 1684 x 1607	480/1816	R4	1598	D	77	250	M5	P	181	11,5	4,7	A,B,C,E,K,P,R
Praktik 1,2 12V HTP	8 999 €	H	5	5	4213 x 1684 x 1607	1900	R3	1198	B	51	112	M5	P	159	15,9	6,2	A
Praktik 1,6 TDI CR	12 699 €	H	5	5	4214 x 1684 x 1607	1900	R4	1598	D	66	230	M5	P	171	13,3	4,7	A
Yeti 1.2 TSI Family	18 709 €	K	5	5	4223 x 1956 x 1691	416/1760	R4	1197	B	77	175	M5	P	175	11,8	6,4	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Yeti 2,0 TDI CR Family	20 709 €	K	5	5	4223 x 1956 x 1691	416/1760	R4	1968	D	81	280	M5	P	177	11,6	5,4	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Yeti 1,2 TSI Advantage	20 790 €	K	5	5	4223 x 1956 x 1691	416/1760	R4	1197	B	77	175	M5	P	175	11,8	6,4	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Yeti 2.0 TDI CR Extreme	23 550 €	K	5	5	4223 x 1956 x 1691	416/1760	R4	1968	D	81	280	M5	4x4	174	12,2	6,1	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Yeti 2.0 TDI CR Advantage	22 790 €	K	5	5	4223 x 1956 x 1691	416/1760	R4	1968	D	81	280	M5	4x4	174	12,2	6,1	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
TOYOTA																	
Auris 1,33 Dual VVT-i Terra Cool	14 490 €	H	5	5	4245 x 1760 x 1510	354/-	R4	1329	B	73	128	M6	P	175	13,1	6,0	A,B,C,E,K,P,R
Auris 1,6 Valvematic Terra Cool	15 490 €	H	5	5	4245 x 1760 x 1510	354/-	R4	1598	B	97	160	M6	P	195	10,0	6,6	A,B,C,E,K,P,R
Avensis 2,0 Valvematic Business Plus	29 200 €	S	4	5	4695 x 1810 x 1480	509/-	R4	1986	B	112	196	M6	P	205	9,0	7,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis 2,2 D-CAT 150 Premium	33 900 €	S	4	5	4695 x 1810 x 1480	509/-	R4	2231	D	110	340	A6	P	205	9,5	6,4	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis 1,8 Valvematic Luna	28 400 €	K	5	5	4765 x 1810 x 1480	543/-	R4	1798	B	108	180	M6	P	200	9,7	6,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Avensis 2,2 D-4D 150 DPF Premium	34 100 €	K	5	5	4765 x 1810 x 1480	543/-	R4	2231	D	110	340	M6	P	210	9,2	5,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Aygo 1,0 VVT-i Base 3D	8 390 €	H	3	4	3415 x 1615 x 1465	138/-	R3	998	B	50	93	M5	P	157	14,2	4,6	A,R
Aygo 1,0 VVT-i Terra 5D	9 690 €	H	5	4	3415 x 1615 x 1465	139/-	R3	998	B	50	93	M5	P	157	14,2	4,6	A,C,E,K,R
Corolla 1,33 Dual VVT-i Terra Coo	15 100 €	S	4	5	4545 x 1760 x 1470	450/-	R4	1329	B	73	128	M6	P	180	13,1	5,9	A,B,C,E,K,P,R
Corolla 1,6 Valvematic So	19 550 €	S	4	5	4545 x 1760 x 1470	450/-	R4	1598	B	97	160	M6	P	200	10,0	6,5	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Corolla 1,4 D-4D 90 DPF Terra Cool	18 600 €	S	4	5	4545 x 1760 x 1470	450/-	R4	1364	D	66	205	M6	P	175	11,9	4,7	A,B,C,E,K,P,R
Corrola 2,0 D-4D 125 DPF Luna	22 850 €	S	4	5	4545 x 1760 x 1470	450/-	R4	1998	D	93	310	M6	P	200	10,1	5,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R
Hiace SWB 2,5 D-4D 117 Standard	18 390 €	V	4	3	4795 x 1800 x 2000	5500/-	R4	2494	D	86	294	M5	P	152	18,6	8,6	A,C,E,K
Hilux 2,5 D-4D SC Terra	19 200 €	U	2	2	5255 x 1760 x 1795	1000/-	R4	2494	D	106	343	M5	4x4	170	12,5	8,3	A,C,R
iQ 1,0 I VVT-i Luna	13 250 €	H	3	4	2985 x 1680 x 1500	32/-	R3	998	B	50	91	M5	P	150	16,6	4,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
iQ 1,0 I VVT-i Luna Multidrive	17 500 €	H	3	4	2985 x 1680 x 1500	32/-	R3	998	B	50	91	M5	P	150	17,7	4,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S

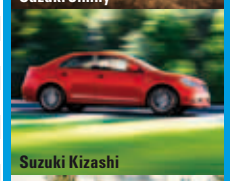
Subaru Impreza

Subaru Station Wagon

Suzuki Alto


Suzuki Grand Vitara

Suzuki Jimny


Suzuki Kizashi

Suzuki Splash

Suzuki SX4

Škoda Roomster

Škoda Superb

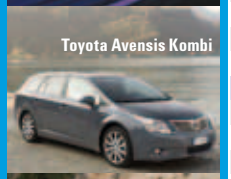
Škoda Superb GreenLine

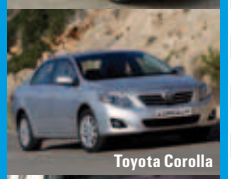
Škoda Fabia

Škoda Fabia Combi

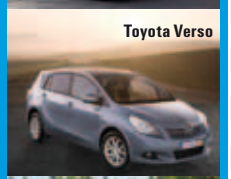
Škoda Octavia

Škoda Octavia Tour Combi

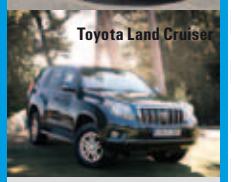

Toyota Avensis Kombi


Toyota Corolla

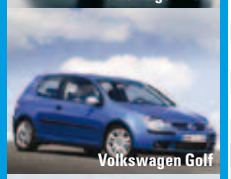
Toyota iQ

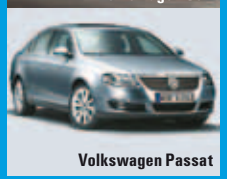

Toyota Verso

Toyota Prius


Toyota Land Cruiser

Volkswagen Polo

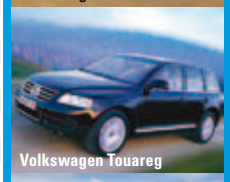

Volkswagen Golf


Volkswagen Passat

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
iQ 1,33 I Dual VVT-i Lux Multidrive	14 350 €	H	3	4	2985 x 1680 x 1500	32/-	R4	1329	B	72	123	M6	P	170	13,1	5,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser 3,0 D-4D Terra 3D	39 500 €	K	3	5	4315 x 1885 x 1830	381/-	R4	2982	D	140	420	M6	4x4	175	10,6	8,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser 3,0 D-4D Lux	56 500 €	K	5	7	4760 x 1885 x 1845	104/-	R4	2982	D	140	420	A5	4x4	175	11,0	8,1	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser 4,0 Dual VVT-i Premium	69 000 €	K	5	7	4760 x 1885 x 1845	104/-	V6	3956	B	207	387	A5	4x4	180	10,9	10,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Land Cruiser 4,5 V8 D-4D Sol	71 000 €	K	5	7	4950 x 1970 x 1910	200/-	V8	4461	D	195	650	A6	4x4	210	8,2	10,0	A,BB,C,E,H,AK,K,P,R,S
Prius 1,8 VVT-i Hybrid Sol	27 500 €	H	5	5	4460 x 1745 x 1490	446/-	R4	1798	B	73	142	CVT	P	180	10,4	3,9	A,B,E,H,AK,K,P,R,S
RAV 4 2,2 D-4D 150 Lux	28 800 €	K	5	5	4415 x 1815 x 1685	410/-	R4	2231	D	110	340	M6	4x4	190	10,2	6,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RAV 4 2,2 D-CAT 180 Premium	33 000 €	K	5	5	4415 x 1815 x 1685	410/-	R4	2231	D	130	400	M6	4x4	200	9,3	6,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
RAV 4 2,0 Valvematic Lux	26 800 €	K	5	5	4415 x 1815 x 1685	410/-	R4	1987	B	116	198	M6	4x4	185	10,5	7,7	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Urban Cruiser 1,33 Dual VVT-i Sol	17 490 €	H	5	5	3930 x 1725 x 1540	314/-	R4	1329	B	73	128	M6	P	175	12,5	5,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Urban Cruiser 1,4 D-4D Sol	21 690 €	H	5	5	3930 x 1725 x 1540	314/-	R4	1364	D	66	205	M6	4x4	175	12,5	4,9	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Verso 1,6 Valvematic Terra	17 990 €	V	5	5	4440 x 1790 x 1620	484/-	R4	1598	B	97	160	M6	P	185	11,7	6,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Verso 1,8 Valvematic Luna	21 250 €	V	5	5	4440 x 1790 x 1620	484/-	R4	1798	B	108	180	M6	P	190	10,4	7,0	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Verso 2,0 D-4D 125 Sol	23 450 €	V	5	7	4440 x 1790 x 1620	155/-	R4	1998	D	93	310	M6	P	185	11,3	5,6	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Verso 2,2 D-CAT150 Sol	26 050 €	V	5	7	4440 x 1790 x 1620	155/-	R4	2231	D	110	340	A6	P	195	10,1	6,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Yaris 1,0 I VVT-i 3D	9 890 €	H	3	5	3785 x 1695 x 1530	363/-	R3	998	B	51	93	M5	P	155	15,7	5,1	A,C,K,P,R
Yaris 1,0 I VVT-i	10 690 €	H	5	5	3785 x 1695 x 1530	363/-	R3	998	B	51	93	M5	P	155	15,7	5,1	A,C,K,P,R
Yaris 1,33 I Dual VVT-i Dream	10 690 €	H	5	5	3785 x 1695 x 1530	363/-	R4	1329	B	74	132	M6	P	175	11,7	5,2	A,C,E,K,P,R
VOLKSWAGEN																	
Caddy 1,6 TDI Trendline	18 614 €	V	5	5	4406 x 1794 x 1822	750/2852	R4	1598	D	75	250	M5	P	168	12,9	5,7	A,B,C,E,H,K,R,S
Caddy Maxi 2,0 TDI Trendline	23 390 €	V	5	5	4876 x 1794 x 1831	1350/3700	R4	1968	D	103	320	M6	P	186	10,8	6,1	A,B,C,E,K,P,S
Eos 1,4 TSI	27 370 €	CA	2	4	4423 x 1791 x 1444	380/205	R4	1390	B	90	200	M6	P	198	10,9	6,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Eos 2.0 TDI DSG	32 010 €	CA	2	4	4423 x 1791 x 1444	380/205	R4	1968	D	103	320	A6	P	204	10,3	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Golf 1,4 TSI Comfortline	17 800 €	H	5	5	4199 x 1779 x 1480	350/1305	R4	1390	B	90	200	M6	P	200	9,5	6,2	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Golf 1,2 TSI DSG Trendline	16 350 €	H	5	5	4199 x 1779 x 1480	350/1305	R4	1197	B	77	175	A7	P	190	10,6	5,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Golf 2,0 TDI Highline	21 790 €	H	5	5	4199 x 1779 x 1480	350/1305	R4	1968	D	103	320	M6	P	209	9,3	4,8	A,B,C,E,H,AK,K,P,R,S
Golf Plus 1,2 TSI Comfortline	17 060 €	H	5	5	4204 x 1759 x 1592	395/1450	R4	1197	B	77	175	M6	P	188	11,3	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Golf Plus 1,6 TDI DSG Comfortline	21 560 €	H	5	5	4204 x 1759 x 1592	395/1450	R4	1598	D	77	250	A7	P	184	12,0	4,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Golf Plus 2,0 TDI DSG Highline	24 410 €	H	5	5	4204 x 1759 x 1592	395/1450	R4	1968	D	103	320	A6	P	202	9,8	5,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Golf Variant 1,2 TSI Trendline	16 340 €	K	5	5	4534 x 1781 x 1504	505/1495	R4	1197	B	77	175	M6	P	190	11,3	5,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Golf Variant 1,4 TSI Highline	22 160 €	K	5	5	4534 x 1781 x 1504	505/1495	R4	1390	B	118	240	M6	P	220	8,4	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jetta 1,4 TSI Comfortline	19 900 €	S	4	5	4644 x 1778 x 1482	510/-	R4	1390	B	118	240	M6	P	221	8,3	6,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jetta 1,6 TDI Trendline	17 180 €	S	4	5	4644 x 1778 x 1482	510/-	R4	1598	D	77	250	M5	P	190	11,7	4,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jetta 2,0 TDI DSG Highline	23 650 €	S	4	5	4644 x 1778 x 1482	510/-	R4	1968	D	103	320	A6	P	208	9,5	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Jetta 2,0 TSI Highline	21 980 €	S	4	5	4644 x 1778 x 1482	510/-	R4	1984	B	147	280	M6	P	238	7,5	7,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Multivan 2.0 Startline	26 148 €	V	5	5	4892 x 1904 x 1970	1210/-	R4	1984	B	85	170	M5	P	163	17,3	10,4	A,B,C,E,H,S
Multivan 2,0 TDI Comfortline	35 663 €	V	5	7	4892 x 1904 x 1970	1210/-	R4	1968	D	103	340	M6	P	173	14,2	7,7	A,B,C,E,H,K,P,S
Passat 1,4 TSI DSG Comfortline	25 950 €	S	4	5	4769 x 1820 x 1470	565/-	R4	1390	B	90	200	A7	P	205	10,3	6,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat 1,8 TSI Highline	28 170 €	S	4	5	4769 x 1820 x 1470	565/-	R4	1798	B	118	250	M6	P	220	8,5	6,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat 2,0 TDI Trendline	25 030 €	S	4	5	4769 x 1820 x 1470	565/-	R4	1968	D	103	320	M6	P	211	9,8	4,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat 2,0 TDI DSG Comfortline	30 920 €	S	4	5	4769 x 1820 x 1470	565/-	R4	1968	D	125	350	A6	P	223	8,6	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat CC 1.8 TSI	30 140 €	C	4	4	4799 x 1855 x 1417	532/-	R4	1798	B	118	250	M6	P	222	8,6	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat CC 2,0 TDI DSG	36 540 €	C	4	4	4799 x 1855 x 1417	532/-	R4	1968	D	125	350	A6	P	224	8,6	5,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat CC 2.0 TSI	34 780 €	C	4	4	4799 x 1855 x 1417	532/-	R4	1984	B	155	280	M6	P	240	7,6	7,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat Variant 1,4 TSI Trendline	23 380 €	K	5	5	4771 x 1820 x 1516	603/1731	R4	1390	B	90	200	M6	P	200	10,6	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat Variant 2,0 TSI DSG Highline	36 620 €	K	5	5	4771 x 1820 x 1516	603/1731	R4	1984	B	155	280	A6	P	233	7,7	7,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat Variant 1,6 TDI Trendline	24 850 €	K	5	5	4771 x 1820 x 1516	603/1731	R4	1598	D	77	250	M6	P	193	12,5	4,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Passat Variant 2,0 TDI DSG Comfortline	30 940 €	K	5	5	4771 x 1820 x 1516	603/1731	R4	1968	D	103	320	A6	P	208	10,0	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Phaeton 3,0 V6 TDI DPF (5M)	70 500 €	S	5	5	5055 x 1903 x 1450	500/-	V6	2967	D	176	500	A5	4x4	237	8,3	9,0	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Phaeton Long 3,6 V6 (5M)	83 220 €	S	5	5	5175 x 1903 x 1450	500/-	V6	3597	B	206	370	A5	4x4	250	8,9	11,7	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Phaeton Long 3,0 V6 TDI DPF (4M)	90 130 €	S	5	4	5175 x 1903 x 1450	500/-	V6	2967	D	176	500	A6	4x4	237	8,8	9,0	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Phaeton 3,6 V6 (4M)	91 900 €	S	5	4	5055 x 1903 x 1450	500/-	V6	3597	B	206	370	A6	4x4	250	8,9	11,7	A,BB,C,E,H,K,P,R,S
Polo 1,2 TSI Comfortline	12 240 €	H	5	5	3970 x 1682 x 1485	261/952	R4	1197	B	77	175	M6	P	190	9,7	5,3	A,B,C,E,H,K,R,S
Polo 1,6 TDI DSG Comfortline	15 320 €	H	5	5	3970 x 1682 x 1485	261/952	R4	1598	D	66	230	A7	P	180	11,5	4,3	A,B,C,E,H,K,R,S
Scirocco 1,4 TSI	22 610 €	C	3	4	4256 x 1810 x 1404	312/1006	R4	1390	B	90	200	M6	P	200	9,7	6,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Scirocco 2,0 TSI DSG	29 030 €	C	3	4	4256 x 1810 x 1404	312/1006	R4	1984	B	155	280	A6	P	238	6,9	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Scirocco 2,0 TDI	27 000 €	C	3	4	4256 x 1810 x 1404	312/1006	R4	1968	D	125	250	M6	P	222	8,1	5,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Scirocco R 2,0 TSI	30 880 €	C	3	4	4248 x 1820 x 1394	312/1006	R4	1984	B	195	350	M6	P	250	6,0	8,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Sharan 1,4 TSI Trendline	27 100 €	V	5	5	4854 x 1904 x 1720	885/2430	R4	1390	B	110	240	M6	P	197	10,7	7,2	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Sharan 2,0 TDI Comfortline	31 220 €	V	5	5	4854 x 1904 x 1720	885/2430	R4	1968	D	103	320	M6	P	194	10,9	5,5	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Sharan 2,0 TDI DSG Comfortline(7M)	35 510 €	V	5	7	4854 x 1904 x 1720	300/2297	R4	1968	D	125	350	A6	P	204	9,8	5,9	A,B,C,E,H,K,AK,P,R,S
Touareg 3,6 V6 FSI	45 200 €	K	5	5	4795 x 1940 x 1709	580/1642	V6	3597	B	206	360	A8	4x4	228	7,8	9,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touareg 3,0 V6 TDI	44 010 €	K	5	5	4795 x 1940 x 1709	580/1642	V6	2967	D	150	400	A8	4x4	206	9,0	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touareg 4,2 V8 TDI	64 380 €	K	5	5	4795 x 1940 x 1709	580/1642	V8	4134	D	250	800	A8	4x4	242	5,8	9,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touran 1,2 TSI Trendline (7M)	17 420 €	V	5	7	4397 x 1794 x 1634	121/1913	R4	1197	B	77	175	M6	P	188	11,9	5,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touran 1,4TSI DSG Comfortline(7M)	22 820 €	V	5	7	4397 x 1794 x 1634	121/1913	R4	1390	B	103	220	A7	P	202	9,5	6,6	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touran 1,6 TDI Comfortline	21 540 €	V	5	5	4397 x 1794 x 1634	695/1989	R4	1598	D	77	250	M6	P	183	12,8	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
Touran 2,0 TDI DSG Highline	29 820 €	V	5	5	4397 x 1794 x 1634	695/1989	R4	1968	D	125	350	A6	P	213	8,9	5,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
VOLVO																	
C 30 1,6 Art	16 130 €	H	3	4	4266 x 1782 x 1447	233/-	R4	1596	B	74	150	M5	P	185	11,8	7,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C 30 2,0 Momentum	21 990 €	H	3	4	4266 x 1782 x 1447	233/-	R4	1999	B	107	185	M5	P	210	10,4	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C 30 T5 Summum	31 550 €	H	3	4	4266 x 1782 x 1447	233/-	R5	2521	B	169	320	M6	P	240	6,7	8,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C 70 T5 Kinetic	38 700 €	CA	2	4	4615 x 2025 x 1400	404/-	R5	2521	B	160	320	A5	P	235	8,0	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
C 70 T5 Momentum	40 850 €	CA	2	4	4615 x 2025 x 1400	404/-	R5	2521	B	169	320	A5	P	235	8,0	9,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 40 2,0 Business Edition	23 490 €	S	4	5	4476 x 2022 x 1454	404/-	R4	1999	B	107	185	M5	P	210	9,5	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 40 T5 A Kinetic	33 000 €	S	4	5	4476 x 2022 x 1454	404/-	R5	2521	B	169	320	A5	4x4	235	7,5	9,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
S 60 D3 Kinetic	33 640 €	S	4	5	4628 x 2097 x 1484	380/-	R5	1984	D	120	400	M6	P	220	9,2	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 60 D5 Kinetic	37 140 €	S	4	5	4628 x 2097 x 1484	380/-	R5	2400	D	151	420	M6	P	230	7,8	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 60 D5 AWD Momentum	43 810 €	S	4	5	4628 x 2097 x 1484	380/-	R5	2400	D	151	420	A6	4x4	225	8,1	5,1	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 60 T6 AWD Momentum	47 320 €	S	4	5	4628 x 2097 x 1484	380/-	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	250	6,5	9,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 3,2 AWD Kinetic	44 110 €	S	4	5	4851 x 1861 x 1493	480/-	R6	3192	B	175	320	A6	4x4	235	8,2	10,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 T6 AWD Kinetic	47 910 €	S	4	5	4851 x 1861 x 1493	480/-	R6	2953	B	210	400	A6	4x4	250	6,9	11,3	A,B,C,E,H,K,P,R,S
S 80 D5 Momentum	48 080 €	S	4	5	4851 x 1861 x 1493	480/-	R5	2400	D	151	420	M6	P	230	8,0	6,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 50 2,0 Kinetic	24 500 €	K	5	5	4522 x 1845 x 1457	417/-	R4	1999	B	107	185	M5	P	210	9,6	7,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 50 T5 AWD Kinetic	35 990 €	K	5	5	4522 x 1845 x 1457	417/-	R5	2521	B	169	320	A5	4x4	235	7,6	9,8	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 60 D3 Kinetic	35 040 €	K	5	5	4628 x 1865 x 1484	692/-	R5	1984	D	120	400	M6	P	220	9,4	5,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 60 D5 Kinetic	38 540 €	K	5	5	4628 x 1865 x 1484	692/-	R5	2400	D	151	420	M6	P	230	7,9	5,4	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 60 T6 AWD Momentum	48 720 €	K	5	5	4628 x 1865 x 1484	692/-	R6	2953	B	224	440	A6	4x4	250	6,2	10,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 70 T6 AWD Summum	55 740 €	K	5	5	4823 x 1861 x 1547	575/-	R6	2953	B	210	400	A6	P	250	7,2	11,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 70 D5 AWD Summum	52 930 €	K	5	5	4823 x 1861 x 1547	575/-	R5	2400	D	151	420	A6	4x4	220	8,7	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
V 70 3,2 A Kinetic	43 760 €	K	5	5	4823 x 1861 x 1547	575/-	R6	3192	B	175	320	A6	P	210	8,4	10,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 60 D5 AWD Kinetic	40 140 €	K	5	5	4627 x 2120 x 1713	490/-	R5	2400	D	151	420	M6	4x4	210	8,5	6,9	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 60 3,2 AWD A Momentum	46 140 €	K	5	5	4627 x 2120 x 1713	490/-	R6	3192	B	175	320	A6	4x4	210	9,4	11,2	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 60 T6 AWD A Summum	52 220 €	K	5	5	4627 x 2120 x 1713	490/-	R6	2953	B	210	400	A6	4x4	210	7,5	11,7	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 70 T6 AWD A Summum	57 620 €	K	5	5	4838 x 2119 x 1604	575/-	R6	2953	B	210	400	A6	4x4	230	7,6	11,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 70 T6 AWD A Momentum	54 420 €	K	5	5	4838 x 2119 x 1604	575/-	R6	2953	B	210	400	A6	4x4	230	7,6	11,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 70 D5 AWD Kinetic	46 350 €	K	5	5	4838 x 2119 x 1604	575/-	R5	2400	D	151	420	A6	4x4	205	8,9	7,5	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 90 D5 AWD A Kinetic	47 100 €	K	5	7	4807 x 1898 x 1784	483/-	R5	2400	D	136	400	A6	4x4	190	11,5	9,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S
XC 90 3,2 AWD A Momentum	51 020 €	K	5	7	4807 x 1898 x 1784	483/-	R6	3192	B	175	320	A6	4x4	210	9,5	12,0	A,B,C,E,H,K,P,R,S

Volkswagen Pheaton


Volkswagen Touareg

Volvo S 40

Volvo V 50

Volvo V 70

Volvo XC 90

Typ karosérie: S - sedan, H - hatchback, L - liftback, K - kombi, C - kupé, CA - kabriolet, CC - kupé-kabriolet, V - van, R - roadster, U - pick-up

Pohon náprav: P - prednej, Z - zadnej, 4x4 - prednej aj zadnej

Prevodovka/počet prevodových stupňov: M - ručne ovládaná, A - automatická, CVT - s plynulou zmenou prevodu

Usporiadanie valcov motora: R - radový, V - vidlicový, B - „boxer", O - rotačný

Palivo: B - benzín, D - diesel, BE - hybrid so zážihovým motorom, ME - hybrid so vznetovým motorom, PB - propán-bután, NG - zemný plyn

Štandardná výbava: ABS a čelný bezpečnostný vankúš sú povinnou výbavou všetkých áut do 3,5 t predávaných v EÚ. A - čelný vankúš spolujazdca, B - bočné bezpečnostné vankúše vpredu, BB - bočné bezpečnostné vankúše vpredu/vzadu, H - hlavový bezpečnostný vankúš, AK - kolenný bezp. vankúš vodiča, K - klimatizácia, C - centrálne zamykanie, E - elektricky ovládané okná, S - kontrola stabilita, P - palubný počítač, O - bez posilňovača riadenia, R - rádio

Doplňovačka

Spoločnosť Shell usporadúva medzinárodné preteky vozidiel (tajnička), ktoré sú zamerané na minimálnu spotrebu paliva. Od roku 1994 sa týchto pretekov zúčastňujú aj študenti Technickej univerzity v Košiciach s vozidlami vlastnej konštrukcie (MOT´or č. 10/2011). 1- osobný automobil s uzavretou štvordverovou karosériou, 2- ručné alebo hydraulické zdvíhadlo, 3- vrchná náterová látka, 4- osvetľovacie teleso, 5- vodorovná čiara, 6- kláves počítača, 7- tienidlo, 8- sila pôsobiaca proti pohybu, 9- hnací stroj automobilu, 10- základná jednotka elektrického prúdu, 11- rad pohyblivo spojených kovových článkov použitých na bicykli, 12- kladná elektróda akumulátora, 13- zariadenie na zmenšenie hluku, 14- druh klieští na uťahovanie skrutiek, 15- nasýtený uhľovodík - zložka benzínu, 16- pohonná látka pre vznetové spaľovacie motory.

Riešenie

Tajnička: Shell Eco Marathon, 1- sedan, 2- hever, 3- email, 4- lampa, 5- linka, 6- enter, 7- clona, 8- odpor, 9- motor, 10- ampér, 11- reťaz, 12- anóda, 13- tlmič, 14- hasák, 15- oktán, 16- nafta

-jo-

1	2	3	4	5

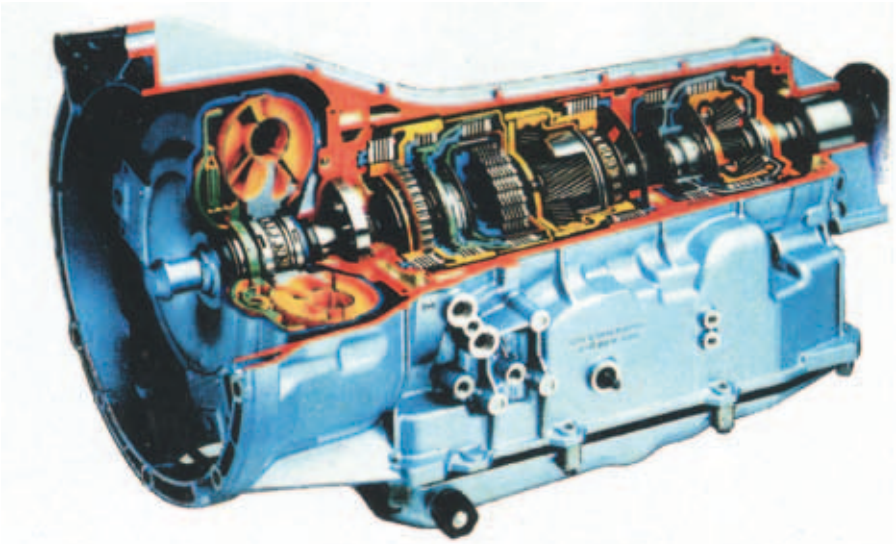
6	7	8

9	10	11	12	13	14	15	16

TAJOMSTVÁ FYZIKY OBJAVOVANÉ TANCOM V AUTOMATICKEJ PREVODOVKE (2. časť)

AUTOMATICKÁ HYDROMECHANICKÁ PREVODOVKA

Automatická hydromechanická prevodovka osobných a dodávkových automobilov i autobusov sa spravidla skladá z hydrodynamckého meniča krútiaceho momentu a z mechanickej planétovej prevodovky. V našich úvahách sa sústredíme na planétovú prevodovku, ktorá je hlavnou súčasťou automatickej prevodovky. V prevodovke je niekoľko sád jednoduchých planétových prevodov, ktoré sú navzájom rôzne pospájané. Príklad päťstupňovej automatickej prevodovky je na obr. 2. V ľavej štvrtine obrázku je hydrodynamický menič krútiaceho momentu a na zvyšnej časti obrázku je planétová prevodovka. V nej vidno jednak ozubené kolesá niekoľkých sád planétových prevodov, ich ovládacie lamelové spojky a brzdy. Zapínaním jednotlivých spojok a brzd sa dosahuje samočinné zaraďovanie prevodových stupňov.



Obr. 2

Na prvý pohľad vyzerá takáto automatická prevodovka veľmi zložito. Pohyb jednotlivých ozubených kolies pripomína komplikovaný pohyb hviezd v kozmickom priestore. Matematicko-fyzikálne riešenie takýchto pohybov by bolo dosť zložité a ťažké.

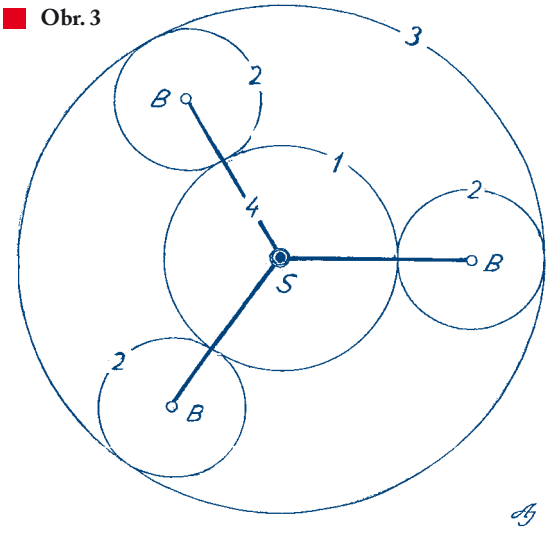
Pomocou nápaditej hry s využitím hudby a spoločenského tanca sa však dá jednoducho prísť na tajomstvá fyzikálnych pohybov jednotlivých ozubených kolies automatickej prevodovky. Vymyslíme to tak, že sa staneme súčasťou planétovrej prevodovky. Každý z nás bude predstavovať a hrať úlohu jedného zuba. Staneme sa súčasťou prevodovky a budeme s napätím sledovať, ako zaujímavo sa pohybujú jej súčiastky. Výsledný grafický postup riešenia prevodovky sa tým stane zábavnou hrou. Najprv sa oboznámime s jednoduchým planétovým prevodom, ktorý je základom automatickej prevodovky.

JEDNODUCHÝ PLANÉTOVÝ PREVOD A MOŽNOSTI JEHO FUNKCIE

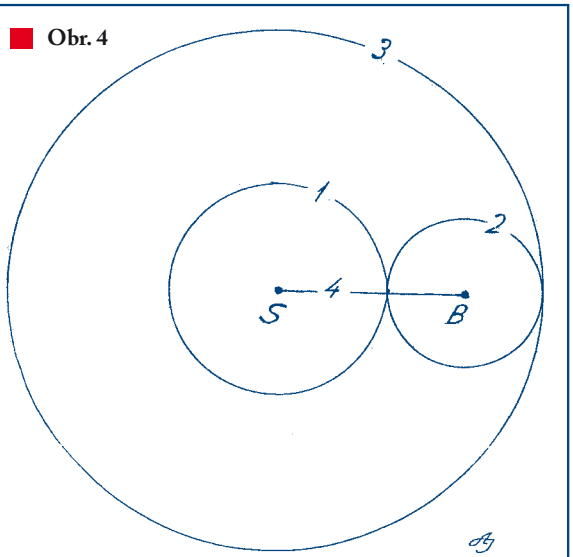
Jednoduchý planétový prevod na obr. 3 sa skladá z centrálneho kolesa 1, z troch satelitov 2, z korunového kolesa 3 a z unášača 4. Možno vám teraz napadne otázka: „Prečo sú tam tri satelity a nie štyri?“ Je to preto, aby bol prevod staticky určitý a aby boli všetky satelity rovnako zaťažené.

V tejto súvislosti sa spomína jedna napínavá príhoda z Divokého západu: Štyria koboji hrali v salóne karty pri trojnohom stole. Zrazu zhaslo svetlo, vtom zaznel výstrel a jeden z nich sa zrútil na zem. Prišiel šerif a začal sa pýtať jednotlivých hráčov: „Jack, čo si robil v čase keď padol výstrel?“. „Rodával som práve karty.“ – povedal kovboj. „A čo si ty práve robil Jerry?“- pýtal sa ďalej šerif. Jerry mu odpovedal: „Zhŕňal som si peniaze, lebo práve som vyhral.“ „A čo si ty robil v čase výstrelu?“ – opýtal sa šerif Johna. „Ja som práve podkladal stôl, lebo sa kýval.“ – povedal John. Hneď na to šerif zatkol Johna ako hlavného podozrivého s odôvodnením, že

Obr. 3



Obr. 4



predsa trojnohý stôl sa nemôže kývať, lebo je staticky určitý.

Najprv si vysvetlíme vzájomnú funkciu jednotlivých súčiastok planétového prevodu. Centrálne koleso 1 svojim vonkajším čelným ozubením zaberá do vonkajšieho čelného ozubenia satelitov 2 a satelity zasa svojim vonkajším čelným ozubením zaberajú do vnútorného ozubenia korunového kolesa 3. Samotné satelity sa zároveň otáčajú na svojich čapoch B, ktoré sú súčasťou unášača 4. Unášač má tvar trojcípej hviezdy. Na obrázku vidíme, že satelit je „veľký diplomat", lebo má kontakty so všetkými súčiastkami planétového prevodu a pritom sa na jeho funkčných rovniciach vôbec nepodieľa.

Keď si pozorne pozrieme jednoduchý planétový prevod, možno si položíme otázku, ako môžu byť tri súčiastky na jednom hriadeli, keď každá z nich má íné otáčky? Je to konštrukčne vyriešené tak, že napríklad centrálne koleso má plný hriadeľ, na tomto hriadeli je navlečený dutý hriadeľ korunového kolesa a na tomto hriadeli je navlečený ešte tretí, väčší dutý hriadeľ, na ktorom je unášač. Takto sa môžu všetky tri súčiastky otáčať okolo tej istej osi S.

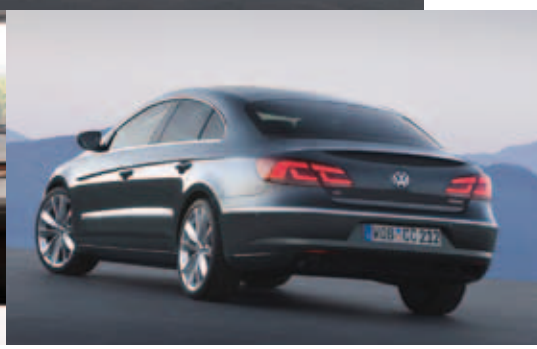
Pretože vzájomné pohyby na všetkých troch satelitoch prebiehajú rovnako, stačí, ak sústredíme svoju pozornosť len na jeden satelit – obr. 4.

Už len samotný jednoduchý planétový prevod vie spĺňať veľké množstvo rôznych funkcií – a to bez toho, že by sa niektoré ozubené kolesá museli zasunúť alebo vysunúť zo záberu. Realizovanie rôznych prevodových pomerov sa dosiahne napríklad zabrzdením jedného člena (súčiastky) prevodu alebo spojením dvoch členov prevodu. To sa dosiahne už spomínanými lamelovými brzdami alebo spojkami. Pritom je zaujímavé, že ďalšie prevodové pomery sa dajú realizovať aj vtedy, keď sa pohybujú všetky členy planétového prevodu. Rôzne kombinácie pohybov sa dosahujú napríklad aj tým, že niektoré súčiastky planétového prevodu sa otáčajú dopredu a iné dozadu. Pritom sa môže výkon privádzať na rôzne členy jednoduchého planétového prevodu a z rôznych súčiastok sa môže výkon odvádzať na ďalšie prevodové systémy, alebo sa môže výkon privádzať na dve súčiastky (napr. pri pohone dvoma motormi) a odvádzať z jednej súčiastky a naopak.. Prirodzene, takéto možnosti pohybov majú aj ostatné jednoduché planétové prevody, z ktorých sa automatická planétová prevodovka skladá. **(pokračovanie)**

Doc. Ing. Alexander IKRINSKÝ, PhD.

Posun do vyššej triedy

Keď Volkswagen CC debutoval pred štyrmi rokmi, bolo to prvé štvordverové kupé v cenovej hladine 25 000 až 40000 eur. Z trhovej štrbiny sa rýchlo vyvinul nový segment: dodnes sa na celom svete rozhodlo takmer 270 tisíc ľudí pre štýlový sedan s líniami športového vozidla. Sú to vodiči, ktorí obľubujú šarm kupé, ale ocenia priestor pre minimálne štyroch členov posádky a štyri dvere. Volkswagen teraz prezentuje technicky a opticky zlepšenú verziu tohto populárneho „business sedanu".



Dizajn zdokonaleného Volkswagenu CC s novo sformovanou prednou a zadnou časťou karosérie prekračuje most do vyššej strednej triedy automobilov. Exkluzívnejšia bude aj výrazne rozšírená sériová výbava, ktorá teraz okrem iného zahŕňa novo koncipované bi-xenónové reflektory, statické odbočovacie svetlá, ako aj novo navrhnuté zadné svetlá s LED technológiou. Súčasťou sériovej výbavy bsú aj systém rozpoznania únavy vodiča, rádio RCD 310, nástupné lišty z ušľachtilej ocele a bezpečnostné opierky hlavy s polohovaním (vpredu).

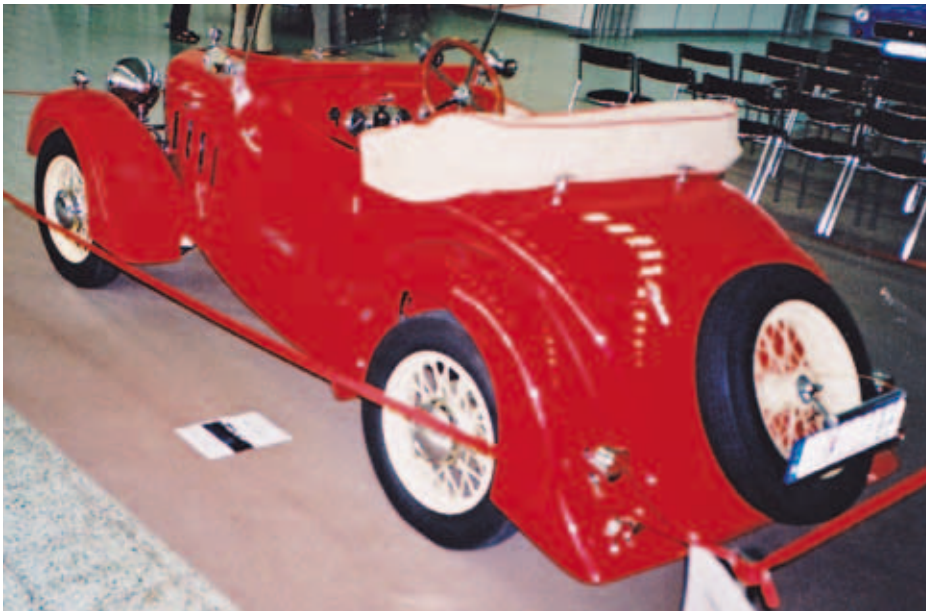
Vo Volkswagene CC majú miesto aj najnovšie asistenčné systémy. K týmto patria voliteľné technológie ako (po prvýkrát vo Volkswagene nasadený) Side Assist Plus zahrňujúci Lane Assist (varujúci pred vozidlami nachádzajúcimi sa v mŕtom uhle, predídenie nehody), nový Dynamic Light Assist (automatická regulácia diaľkových svetiel) a kamerový systém rozpoznávania dopravných značiek. O komfort sa okrem iného postarajú aj klimatizované sedadlá s integrovanou masážnou funkciou. Pre Volkswagen CC sú v ponuke inovatívne zážihové aj vznetové motory. Všetky vznetové (TDI) sú sériovo vybavené systémom Štart-Stop a rekuperáciou kinetickej energie. V ponuke budú TDI motory s výkonom 103 a 125 kW a zážihové motory s výkonmi 118, 155 a 220 kW.

Verejnosti nový Volkswagen CC predstavili premiérovo na autosalóne v Los Angeles (18. - 27.11.2011), začiatok jeho predaja na slovenskom trhu je naplánovaný na marec 2012.

-vw-

AERO 1000, karoséria UHLÍK, rok výroby 1934

Historické vozidlo AERO 1000, ako aj históriu značky Aero, sme podrobnejšie uviedli v našom časopise č. 3 roku 2007. Predstavujeme teraz jeden zo štyroch exemplárov karosovaných v karosárni Uhlík. Keďže je to zákazková karoséria, v detailoch sa líši od sériového vozidla.



Na prvý pohľad markantný rozdiel je v tom, že nemá stúpadlá. Karosár Oldřich Uhlík (1888-1964) patril medzi svetové karosárske špičky. Po štúdiách a práci v spoločnosti Laurin Klement, sa osamostatnil v roku 1921. Svoj ateliér mal v pražských Holešoviciach. Medzi jeho vrcholné diela patrili karosérie pre autá značiek Bugatti, Rolls-Royce, Mercedes S s čalúnením z pštrosej kože, či Hispano Suiza. Jeho prvá zákazka bola na objednávku slávneho pretekára Urbana-Emmericha, išlo o automobil Austro-Daimler. Počas okupácie Čiech a Moravy venoval sa prevažne opravám a úpravám osobných, ale aj úžitkových, či vojenských vozidiel. Po vojne Uhlík okarosoval 50 sanitiek Praga Lady a vyrobil pojazdnú knižnicu Škoda 706 R s duralovou karosériou.

V roku 1947 podpísal zmluvu so spoločnosťou Morris na 200 športových karosérií. Nepredpokladal však, že v roku 1948 dôjde k politickým zmenám a zákazku Moriss nakoniec dostal Bertone. Po roku 1948 bola Uhlíkova spoločnosť znárodnená a následne bol zatknutý a internovaný do Svatého Janu pod Skalou pri Beroune. Väznený bol iba dva mesiace, no už nikdy nezohnal prácu vo svojom odbore. Jeho zdravotný stav zhoršil infarkt a doživotné problémy s režimom. Zo štátneho podniku Karosa mu vymerali nezaplatenú daň v hodnote pol milióna československých korún za znárodnený majetok. Pracoval ako balič korenia a privyrábal si ako kolár, či opravár poľnohospodárskeho náradia. V roku 1960 mu exekútori siahli na príjmy, opäť kvôli daniam za znárodnenie jeho podniku. Oldřich Uhlík zomrel v roku 1964 a rehabilitovaný bol až po smrti, v roku 1972.

Technické údaje:

Motor: radový dvojtaktný dvojvalec chladený kvapalinou, zdvihový objem 499 cm^3, priemer valcov x zdvih piestov 85x88 mm, kompresný pomer 6,5:1, najväčší výkon 19 kW (26 k) pri 2800 ot./min. Motor je mazaný zmesou benzínu a oleja v pomere 1:30.

Prevodovka: ručne ovládaná, trojstupňová +1 stupeň dozadu. Nemá synchronizáciu.

Podvozok: samonosná karoséria s plošinovým rámom, ku ktorému sú privarené nosníky pre zakotvenie listových pružín. Privarená je aj predná stena, na ktorej je palivová nádrž. Pruženie zabezpečujú štvrťeliptické listové pružiny s mechanickými tlmičmi pruženia. Brzdy sú na všetkých kolesách bubnové, s mechanickým ovládaním.

Karoséria: celokovová, dvojdverová typu roadster, s dvoma pomocnými výklopnými sedadlami v zadnej časti karosérie.

Rozmery a hmotnosť: d/š/v 3200/1190/1460 mm, rázvor náprav 2230 mm, rozchod kolies vpredu 1050 mm, vzadu 950 mm, prevádzková hmotnosť 540 kg.

Prevádzkové vlastnosti: max. rýchlosť 100km/h, spotreba paliva (benzín UNI 95 +olej 1:30) je 6,5 l/100 km.

Za sezónou 2011

Začiatok aj záver sezóny s historickými vozidlami je v posledných rokoch v réžií Veterán Klubu Tatra 141. Už sedem krát sezónu otvárala „Prvomájová veterán Tatra rallye". Je to vrcholné podujatie, ktoré by obstálo aj v kategórii FIVA A. Každoročne sa na tejto akcií ukážu nové renovácie, alebo novo získané vozidlá. V tomto roku excelovala Praga AV.

Záver sezóny tiež organizuje Veterán klub Tatra 141 pod názvom „Posledný výstrel". Ako vyplýva z názvu, je to stretnutie vojenskej historickej techniky. Tohto roku sa konalo v dňoch 21. až 23. októbra na prenajatom pozemku v Lozorne. Obdobie medzi týmito dvoma akciami má vhodné podmienky pre jazdu historickými vozidlami. V roku 2011 pribudlo niekoľko desiatok historických vozidiel získaných predovšetkým dovozom zo zahraničia. To sa ukázalo aj pri testovaní historických vozidiel. V tomto roku bola väčšina testovaných vozidiel vo výbornom stave. Pri októbrovom testovaní v Bratislave exceloval automobil kedysi bežný a aj zaznávaný – Moskvič 407. Jeho majiteľ a renovátor pán Dušan Tyko z Pezinku dokázal zo škaredého kačiatka urobiť krásnu labuť. HTK zažila aj opačný príklad, keď majiteľ pristavil na testovanie Ford Mustang, ktorý okrem iných nedostatkov mal aj nepôvodný motor. Keď vozidlo nebolo otestované, sťažoval si na viacerých miestach. Pritom stačilo odstrániť chyby zistené pri testovaní... Majiteľov rýchlejších veteránov poteší v Zbierke zákonov č. 144/2010 §6, odsek 6, písmeno 2, kde je uvedené, že vozidlo, ktoré má preukaz historického vozidla, nemusí mať diaľničnú známku. Nájdu sa však aj večne nespokojní veteránisti. Práve pred rokom písal v časopise Veteran.sk majiteľ troch vozidiel Ford Mustang, že nedostal ani za 5 rokov historické ZEČ. Napádal testovaciu komisiu, že sa ho päť rokov neunúvala informovať, prečo tieto ZEČ nedostal. Zabudol, že HTK nemá jasnovidcov. Prečo? On totiž vôbec nepožiadal o testovanie historických vozidiel! Ako sekretár ZZHV SR som skontroloval celú korešpondenciu ohľadne testovania, ale žiadosť, alebo žiadosti od tohto pána som tam nenašiel. Ako mala komisia vedieť o jeho túžbe testovať Mustangy? V rámci ZZHV SR sme zažili ďalšiu perličku. Na každoročný snem písomne pozývame kluby a žiadame ich, aby potvrdili účasť delegátov, prípadne ak sa nezúčastnia, tak aby splnomocnili iný klub, ktorý by ich zastupoval. Na návratke z Turzovského Veterán clubu dopísal predseda klubu: „Túto hlúpu a zastaranú vec čo praktizujete, láskavo zrušte, je to hlúpe a detinské. Sú vážnejšie veci ako to, čo získať najviac hlasov, bývali komunisti!" Rád by som vedel od autora tejto perly ducha, ako chce riešiť problém klubov, ktoré sa snemu nezúčastnia. Tiež nechápem, kto a ako má získavať hlasy, keď neprítomný klub si vyberá zastupujúci klub podľa vlastného rozhodnutia. Situáciu s Mustangami, ako aj udelenia titulu „bývalí komunisti", uvádzam ako silvestrovský príspevok. V tomto období mnohí veteránisti naplno pracujú na nových renováciách, ktorými očaria kolegov a priaznivcov historických vozidiel v sezóne 2012. Dúfame, že celková situácia, ako aj počasie,budú pre naše hobby priaznivé.

Spomienka na sezónu 2011

K. Nikitin
Sekretár ZZVH SR a predseda CCC BA
Rubriku vedie: Ing. Konštantín NIKITIN

Ochráňte svoje peniaze pred infláciou!
Alliant
Investujte On line
prostredníctvom bankovej On line platformy bez sprostredkovateľa a lacnejšie ako v bankách.
Investovať možno už aj menšie sumy
Investovať sa môžete naučiť bezplatne prostredníctvom simulovaného účtu.
Informácie: Alliant, investičný servis, tel.:02/20710986, www.alliant.sk
E mail: alliant@alliant.sk

20 + 1 ROK SVETOVÉHO 3D-MOToARCHÍVU EN MINIATURE

Ach, ten čas... Nie tak dávno, čo masy na námestiach kľúčmi štrngali, a poniektorí už o nové brnkali - vraj, nech žije demokracia! Tešiac sa ako malé deti v novom očakávaní z toho, čo nikdy nevideli. Neuvedomujúc si, že ide zas len o vidinu... No sami neboli: ako deti sa tešili aj zberatelia automobilových modelov! Lebo dovtedy najväčší zásielkový obchodný dom sveta, špecializovaný na automobily en miniature vo všetkých mierkach, práve oznámil jednu smutnú, ale i jednu mimoriadne optimistickú správu...

O rok neskôr, no predsa: duo VW v limitovanej sérii a M 1:43 „20 rokov čistej pasie 1990 - 2010“ (VW Karmann Ghia Coupé/1955 a Porsche 911 Turbo/2010 a la MINICHAMPS)

Tou smutnou bolo, že Paul´s Model Art, dovtedy najväčší zásielkový obchod sveta so zameraním na automobilové modely (z nemeckého Aachenu), končí. Skvelou už, že pod novou značkou MINICHAMPS (odvodenou z výrazu „miniatúrni šampióni/víťazi“), rozbieha výrobu „najdokonalejších automobilových modelov sveta“! Čomu sa uveriť dalo už preto, že dovtedajší, a súčasne nový majiteľ oboch spomenutých spoločností, až dovtedy ponúkal všetko, čo svet v tejto oblasti vyrobil – viac ako 20 000 modelov! Prešli dve desaťročia, a svet má nový, jedinečný 3D archív svetovej motoristickej histórie... Ako vznikal? Začnime odzadu, najčerstvejším suvenírom: ten spoločnosť MINICHAMPS ohlásila síce už na jeseň 2010, no na trh sa dostal až o rok neskôr... Ide o duo osobných automobilov v M 1:43, zo spoločnej darčekovej kazety: tvoria ho VW Karmann Ghia Coupé z roku 1955, a aktuálna novinka z roku 2010, Porsche 911 Turbo. V ktorom už nenájdeme nič, čo by sa nedalo oželieť... Čím ale myslíme, prirodzene, predlohu! Lebo pri modeli nechýba ani to povestné modré z neba! Ako i nápis „MINICHAMPS - 20 rokov čistej pasie“. Čo bez výhrad sedí takisto - aj keď akurát predlohy týchto dvoch modelov od seba oddeľuje viac ako jedno polstoročie. A celkom výnimočne od reality zas - tie ich báječné farby laku i interiéru. Lebo suveníry už raz také bývajú... To, že súčasťou suveníru je aj najnovší model Porsche, pochopí dnes každý, ale - prečo aj VW Karmann Ghia spred polstoročia? Najskôr kvôli tomu, aby akcentoval úspech i bohatú históriu značky VW, dnes najväčšieho európskeho výrobcu automobilov! (Koncern VW v roku 2010 poslal na trh 7, 203 miliónov automobilov - tendencia stúpajúca - čo predstavovalo svetový podiel 11,4 % - len po západoeurópskych cestách dnes behá celá pätina automobilov s jej značkami! K tým okrem VW patria aj Audi, SEAT, Škoda, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Scania a VW - úžitkové vozidlá všetkých druhov. Otázku zopakujme: ale prečo just ten VW Karmann Gia? Kuk na

KOĽKO ICH VLASTNE JE DOHROMADY?

- Santa č. 1, nejeduj sa, to soby... Kým som ja rozvíjal už pred rozdeľovaním farebných vrecúšok s pukancami deťom s rodičmi bez práce svoj najnovší bártrový obchod s krčmárom Janom podobne, ako EÚ s nimi - darovala im totiž prebytočné cestoviny s múkou, Jano v krčme mi pritakával, ale soby vonku frfľali: máme hlad, smäd, hejsa domov! No ja som sa činil: krčmárovi modré vrecko s pukancami - mne polliter piva; jemu červené - mne borovičku na zahriatie; potom zelené... A kým som takto tvrdo pracoval, Snehulienka na saniach pred krčmou nám takmer zamrzla - neznámy páchateľ z nej stiahol i kožúšok... a soby ušli! Tak ma krčmár svojou trojkolieskou dotiahol sem, ani ťa nepozdraviac, lebo má plnú hlavu pukancov... No a čo! Vianoce našim malým dušičkám i tak nezastaví...

- Zúrim, a sa jedujem, lebo musím: kým vás tu nebolo, čmajzli nám už aj dvere! Ale nie tie k pukancom a EÚ, lež tie pre nás oveľa užitočnejšie - so vzduchoprázdnym srdcom!

Porovnajme: dioráma v M 1:87 vo vitríne MINICHAMPS M 1:18 - tentoraz z produktov spoločnosti BUSCH a figúrkami PREISER. S autoveteránom Audi Typ A z roku1910 v M 1:43 (MINICHAMPS). 3D dôkaz, že poézia Vianoc ešte žije! - hoci až 87-krát zmenšená...

Vitrína MINICHAMPS (355x155x140 mm) s Volvo P 1800 ES z roku 1971 - oboje v M 1:18

KTOŽE NÁM TO TU SEDÍ?
(Nie, netešte sa predčasne...)

...lebo v roku 2006 to musel byť - podľa prilby, a žiaľ, iba v M 1:18 - S.Speed. Pretekár stajne Scuderia Toro Rosso Cosworth... Čo ale nič nezmení na skutočnosti, že nielen tento, ale všetky modely F-1 v M 1:18 i M 1:43 patria medzi najobľúbenejšie!

Prvý „politický“ model automobilu Lincoln Continental 100 Presidential Car z roku 1961 v M 1:43 - aj s osadenstvom (J.F.K. s manželkou Jacqueline, texaský guvernér J. Connally s jeho Nellie) tak minútu pred (dokonaným) atentátom na amerického prezidenta - tentoraz z 22.11.1963, v texaskom meste Dallas - presne o 12.30 tamojšieho času za čudných okolností: vrah bol údajne len jeden (sám sa ale k ničomu nepriznal, a už o dva dni ho priamo pred TV kamerami zavraždili)... A pravda? Tú nepozná svet dodnes; keďže nepochopil ani to, ako to len ten L. H. Oswald, údajný strelec a sóloatentátnik (vraj z pušky Carcano M91/38) dokázal tak presne načasovať - aby tí štyria v otvorenej limuzíne boli pred jeho muškou na vyššom poschodí skladu presne o 12.30!

- Dedko! V lanských novinách zo zberu, čo zas používame namiesto toaletného papiera, lebo z našich dôchodkov naň nevystane, ba aj dirndeľ do kostola kupujeme v seknhenďe, sa píše, že na Slovensku je priemerná mzda 678 eúr a dôchodok 311 eúr. Ale v najsilnejšej európskej ekonomike, tej nemeckej, je to až 2951 eúr, a dôchodok 1177 eúr! Čo bych hádam i rozumela, veď odkedy Nemci prehrali aj druhú svetovú vojnu, stále sú na čele Európy. Čo mi ale do hlavy nelezie, je, ako môžu v oveľa menšom Luxembursku ako je Slovensko, mať priemerný plat až 3880 eúr, ba priemerný dôchodok až 3426 eúr?!
- A vieš babka, že skôr, ako aj mne tie noviny dnes ráno poslúžili, vyčítal som z nich aj, že v Grécku, ktoré teraz musíme ratovať pre jeho veľkú zadĺženosť našimi dôchodkami už kvôli záchrane celej EÚ i svetovej ekonomiky, majú zas priemerný plat 1710 eúr, a priemerný dôchodok až 1636 eúr? Aby ma rovno na tej našej deravej doske nenatiahlo, radšej si v duchu predstavujem, že aj u nás na dvore stojí namiesto samej psoty - naša vlastná limuzína! Lilavá, skoro taká, na akej sa vozila Marylin! No tá, čo sexom schváteným hlasom spievala Kennedymu k narodeninám pred všetkými nahlas, vraj: Óóóch, ááách mister prezident...
A potom išla nad kanál, aby ju zospodu ofúklo...

Aj Británia mala raz svojho Chrobáka: pripomína ho lilavý Morris Minor z roku 1959 (tu v M 1:18) - miliónty sériovo vyrobený kus!

- Počuj, vlk: ak neprestaneš otravovať s tou adresou mojej babky, a vypytovať sa, kde sú tu ukryté akési kone, takú ti týmto prútikom jednu... (slovo sme kvôli zvyšku dobrých mravov u nás radšej vypustili - pozn. red.), že skončíš ako ten novinár, ktorý kládol kedysi podobné otázky jednému nášmu samopredsedovi vlády! Kedy babky horovali za jeho demokraciu, a on zas... no vážne - uhádnete ešte, za čo všetko vlastne - naozaj?

Aj traktor Deutz F2LS14 z roku 1957 vyrába MINICHAMPS v M 1:18

model MINICHAMPS v M 1:43! - a kto by namietal čosi proti? Veď už keď v roku 1953 karosárska dielňa Ghia z talianskeho Turína poslala do podniku VW vo Wolfsburgu svoj nový prototyp 2+2 kupé, tí z „Vlčieho hradu", menovite z VW, ním boli nadšení! Ale na jeho výrobu nepripravení... Lebo im poriadne dával zabrať najúspešnejší automobil tých čias, VW Chrobák - napokon sa len z neho vyrobilo 15 007 034 kusov. Preto výrobu nového krásavca na štyroch z Talianska zverili spoločnosti Karmann v Osnabrücku. Kde sa potom v rokoch 1957/73 vyrábal ako kabriolet, v rokoch 1962/69 ako kupé - táto verzia bola založená na mechanických skupinách typu VW 1500; tú navrhol Sergio Sartorelli. Čo len potvrdzuje, že čo nový a iný automobil, to zaujímavá história. A nie vždy len rýdzo motoristická... Inak to nebolo ani v prípade modelov spoločnosti MINICHAMPS: tá v roku 1990 začínala na trhu osvedčeným produktom - pretekárskymi modelmi DTM. Ale už o rok neskôr (1991) pridala nielen cestné automobily, ale aj ďalšiu mierku modelov M 1:24 - práve v nej sa dodnes zachoval model VW Karmann Ghia! V roku 1992 predviedla prvé modely F-1 v M 1:43 - 1993 aj v kráľovskej mierke M 1:18! Keďže dvojnásobne väčšie sa mohli pýšiť aj dvojnásobným počtom dielcov! Čo zabralo, takže v roku 1994 tu bol aj prvý cestný automobil v M 1:18 - sedan BMW vtedajšieho 3.radu. Zberatelia od radosti šaleli, a tak im v roku 1995 ponúkla na uvoľnenie sa suveníry a rôzne príslušenstvo: pestrofarebné ochranné prilby, prívesky ku kľúčom, figuríny k modelom... A v 1996 sa na scénu vracia značka Paul´s Model Art - čoby vlastná zásielková služba značky MINICHAMPS. Pribudol i cestný motocykel... (BMW R1100 v M 1:24). A keďže záujem o svet F-1 rástol, v roku 1997 sa objavil aj prvý model v „cisárskej" veľkosti M 1:12 - McLaren MP 4/4 Ayrtona Sennu - pre nasledujúci rok 1998! Čo ešte doplnili aj prvé modely úžitkových vozidiel. V roku 1999 sa objavil prvý „klasik" v M 1:18 - Porsche 904 GTS(/1964, v roku 2000 aj prvé vojenské vozidlo - v novej špecifickej mierke M 1:35 - a onedlho nasledovali aj najslávnejšie tanky sveta. Plus prvý pretekársky motocykel v M 1:12, i prvé klasické úžitkové vozidlo v M 1:43. Rok 2001 potešil zas hasičov a ich obdivovateľov - modelom Magirus Deutz s otočným rebríkom z novej hasičskej série, s typicky červeným lakom. V roku 2002 zvýskli od radosti dokonca aj obdivovatela filmových bondoviek - nie kvôli filmovému agentovi 007, ale kvôli modelom jeho filmových áut. Objavilo sa aj prvé ozvučené Porsche (čipom) - ružový Porsche 917, alias „Prasa" - v M 1:18... V roku 2003 malo premiéru prvé klasické úžitkové vodidlo - M-B L 6600 v M 1:18, v roku 2004 prvý traktor, i prvé „resinové" modely osobných automobilov v M 1:43 (t.j. zhotovené z umelých živíc) - objavil sa aj prvý klasický cestný motocykel... Keďže práve motocyklami MINCHAMPS sú zberatelia nadšení dodnes celkom osobitne (pre ich neprekonanú modelovosť, a teda aj vernosť predlohe), v roku 2005 im MINICHAMPS ponúkol už predtým v M 1:12 osvedčenú Hondu CB 750 - aj v dodnes najväčšej mierke M 1:6! Aký div, že v rokoch 2006 až 2008 takmer všetky prvé miesta v modelárskych periodikách sveta naznačovali, že svetová jednotka vo všetkých „automoto"- mierkach, MINICHAMPS, už skoro ukáže ešte viac... Mali pravdu: na rad prišli hneď až dva slávne britské športové autoveterány v M 1:18 - Bentley 4,5 Litre alias Bentley Blower 4 1/2 Litre z roku 1930 a Bentley 6,5 Litre, alias Gurney Nutting Saloon - Blue Train Special takisto z roku 1930 - v doposiaľ nevídanej modelovosti. A dokázali preto vyraziť nielen dych aj z tých najnáročnejších zberateľov! Takže ten prvý, širokej verejnosti známejší, sa čoby model v M 1:18 vypredal okamžite (aj keď išlo o dovtedy najdrahší model z ponuky MINICHAMPS!). Ešteže sa podľa tohoročného katalógu (2011) má v ponuke objaviť ešte raz, žiaľ, už naposledy. Nečudo, že po toľkých úspechoch u dospelých zberateľov, si v roku 2009 spoločnosť MINICHAMPS konečne

Najkrajšie modely motocyklov vyrába od roku 1996 MINICHAMPS - hlavne v M 1:12. Dôkazom sú i Triumph Bonneville T120 z roku 1959 a Norton Commando z roku 1968

Už pred druhou svetovou vojnou malo Nemecko viac ako 13 000 moderných, výkonných, spoľahlivých hasičských vozidiel, vyrobených podľa spoločných noriem - 2/3 niesli značku M-B (žeby bol Adolf predvídal..?). Po vojne sa v ich výrobe s inováciami pokračovalo - príkladom je i dnes už hasičský autoveterán, Mercedes-Benz LOD 3750 DL26 s výsuvným rebríkom na streche - čoby vozidlo berlínskych hasičov (s motorom výkonu skoro 74 kW)

spomenula aj na deti (a najskôr i na radových zberateľov aj z východných provincií EÚ) - a svet obohatila o novú mierku M 1:64. S naozaj vydarenými „menšími" modelmi automobilov - kus len za desať eúr. To aby si na svoje došiel, a na dobrú modelovú úroveň i dobré zberateľské mravy si zvykal - aj budúci zberateľský potenciál... Čo sa koniec-koncov dá vždy spojiť aj s Vianocami - a naša voľba dnešných artefaktov radosti na priložených obrázkoch to len potvrdzuje. Ak vás zaujali, želáme vám príjemné chvíle už teraz! A ešte príjemnejšie aj počas celých Vianoc 2011, ba aj nového roku 2012! Navzdory skutočnosti, že i vlani si aj najväčšia európska ekonomika (Nemecka) musela vziať nové úvery - tentoraz v hodnote 50 miliárd eúr. Hoci štátny dlh Nemecka už rok predtým (2009) dosiahol celkovú podlžnosť 1,6 bilióna eúr..! No a vidíte, ani zberateľov miniatúrnach automobilov tam dodnes neubudlo, a aj tých z ostatných kútov sveta ich zberateľská vášeň dodnes neprešla. Zato tentoraz zas tí čudne lacní sitkári ostali opäť raz visieť len na našom krku! A nemýlim sa, ak dodám, že nie preto, lebo by nás všetkých len milovali...

Ing. Štefan ŠTRAUCH

Foto: ***The World en miniature***

(Branislav Koubek a Adrián Gašparik)

PRÍJEMNÉ VIANOCE 2011 A ŠŤASTNÝ ROK 2012!

(Mayovia sem, americkí hlásatelia ďalšej apokalypsy tam...)

... a trocha hollywoodskej scénografie na záver - s najdrahším osobným automobilom sveta, Bugatti Veyron Grand Sport z roku 2009 (MINICHAMPS, M 1:43)

Balíčky znalostí

Atmosféra každých Vianoc je neopakovateľná. Nie je pri nej podstatné, či je vonku sneh a mráz, alebo nepríjemne fúka studený vietor. Podstatné je teplo domova, teda tam, kde sa cítim ako doma, a s kým ich trávime. Azda túto nádhernú atmosféru, keď človek cíti vo svojom vnútri zvláštne teplo, nám spríjemnia balíčky znalostí o malebnej dedinke na severe Spiša, o Nižných Ružbachoch.

Z Podolínca je po ceste č. 77 do Nižných Ružbách, čo by kameňom dohodil. Po tatárskom vpáde bol severný Spiš hustejšie osídľovaný, medzi prišelcami dominovali saskí Nemci. Krakovská a sandomierska vojvodkyňa Kunigunda, dcéra uhorského kráľa Bela IV., manželka vojvodu, kniežaťa Boleslava Hanblivého, donačnou listinou darovala svojmu rytierovi, krakovskému mešťanovi, šoltýsovi Henrichovi les medzi Podolíncom a Hniezdnym. Šoltýs Henrich mal vyklčovať les, vyklčované miesto osídliť a sedliakom dať obrábať pôdu. Kunikunda Henrichovi dala právo určiť lehotu, počas ktorej noví kolonisti nebudú platiť dane, a po tejto lehote jej mali odvádzať ročne tri hrivny čistého striebra, pričom jedna hrivna predstavovala 0,24554 kg, a deväť skotov, teda 18 grošov. Už v tejto listine sa objavil názov Rushenbach, aj keď nie je isté, či ide len o názov potoka, ktorý preteká obcou, alebo ide už o existujúcu menšiu osadu. Obec Nižné Ružbachy bola s veľkou pravdepodobnosťou v rokoch 1272-1279 už majetkom podolínskeho šoltýsa Henricha. Prvý písomný záznam o obci je z roku 1286, v metačnej listine dediny Hniezdne. Metačné listiny sa používali za feudalizmu na vymedzenie či ohraničenie polohy nejakej osady a jej chotára.

Obec Nižné Ružbachy bola založená na nemeckom či tzv. zákupnom práve. Zákupné právo, nazývané aj emfyteutické, nemecké alebo škultétske, sa líšilo od tzv. zvykového práva. Obsahovalo napríklad dedičnosť gruntov, ďalšie voľné disponovanie s nimi a funkciu dedičného richtára. Definovalo aj tzv. odvolacie miesto, ktoré podľa tohto delenia bolo spišské, krupinské, žilinské a košické. Uplatňovalo sa v situáciách vzniku nových lokalít, napríklad pri klčoviskách a tiež pri rozširovaní starých obcí. V prípade Nižných Ružbách asi šlo o staršiu slovenskú osadu, ktorá len prebrala nemecké právo. Dôležitou výhodou tohto práva bolo právo škultéta, šoltýsa, dedičného richtára. Často to bol mešťan, niekedy ten istý v troch a viac dedinách. Mal 1-2 lány nezdanenej pôdy a bol súdnou inštanciou, okrem zločinov vraždy, podpaľačstva a zbojstva. Aby šoltýs mal záujem vykonávať súdne povinnosti, bol motivovaný tak, že všetky pokuty za ľahké prečiny patrili jemu. Za zločiny mal 1/3, 2/3 patrili zemepánovi. Z daní mu patrila 1/6 a svoju funkciu mohol kedykoľvek predať. Prechodnou výhodou dedín na zákupnom práve bolo dočasné oslobodenie od povinností v rozpätí 5–17 rokov. Obce často platili iba peňažnú rentu a vo väčšine obcí sedliaci pôvodne nemali robotnú povinnosť.

Henrich svoj majetok daroval svojej sestre Hildegunde v roku 1303 spolu so šoltýskymi výsadami. Existencia obce je spomínaná aj v prvom variante odpisu listiny uhorského kráľa Žigmunda Luxemburského z roku 1408, ktorý Nižné Ružbachy daroval Imrichovi z Perína, ako majetok hradného panstva Ľubovňa. Od roku 1412 do roku 1772 bola obec, ako aj skoro celý sever Spiša, v zálohu Poľska. Poľský snem roku 1562–63 nariadil popis kráľovských majetkov a ako perličku možno uviesť, že podľa tohto úradného popisu platili Nižné Ružbachy 40,22 florinov daní. Šlo o stredovekú uznávanú menu, ktorá sa začala raziť v roku 1252 vo Florencii (Firenze) v Taliansku. Často sa odvoláva na „Fiorino d'oro“, teda zlaté mince. Mince sú tiež známe ako florén, či zlatý. Hodnota mincí v rôznych dobách však bola rôzna. V spomínaných rokoch šlo o florenus aureus, teda uhorský zlatý florén, razený od čias Karola Róberta. Jeden zlatý mal hmotnosť 3,57 g a mal 23 a dve tretiny karáta. Bol teda z takmer čistého zlata.

Zaujímavou technickou pamiatkou obce je bývalý objekt papierne - mlyna z 18. storočia. Ide o murovanú stavbu s hornými prevádzkovými priestormi z dreva. V obci sa nachádza aj klasicistický jednopodlažný kaštieľ s retardovanými rokokovými prvkami. Celkovo obec tvorí komplex ľudovej architektúry s domami z lomového kameňa. Do dnešných dní sa v nej zachoval rázovitý kroj. Ďalšou raritou obce je súkromná malá vodná elektráreň. V Nižných Ružbachoch sa nachádza pôvodne ranogotický rímskokatolícky Kostol sv. Kataríny Alexandrijskej, ktorý stál už v roku 1303. Z tej doby sa zachovali obvodové múry lode s gotickým portálom a dolná časť veže s lomeným gotickým vchodom. Po roku 1615 bol kostol renesančne zaklenutý a v 18. storočí rozšírený bočnými kaplnkami. Predstavaná gotická veža je barokovo nadstavaná s barokovou baňou a laternou. Baňa

Nižné Ružbachy

Kostol svätej Kataríny Alexandrijskej

je stavebný prvok riešenia kupoly v prípade, keď ide o zaklenutie rohov štvorcového pôdorysu na pätkovej kružnici klenby. Na veži je umiestnený gotický zvon z roku 1535, ktorý akoby zázrakom prežil rekvirácie zvonov počas vojen.

K Vianociam patria legendy a tá o svätej Kataríne Alexandrijskej, panne a mučenici, ktorá patrila v stredoveku po Panne Márii k najuctievanejším sväticiam, je jednou z nich. Je patrónkou vzdelancov a viacerých povolaní a stavov, napríklad dievčat, panien, manželiek, učiteľov, študentov i žiakov. Podľa legendy pochádzala z kráľovského rodu a žila v egyptskej Alexandrii na rozhraní 3. a 4. storočia. Bola vraj neobyčajne krásna a vynikala učenosťou. Raz sa na púšti stretla s kresťanským pustovníkom. Ten jej povedal, že nájde primeraného ženícha len vtedy, keď uverí v Ježiša Krista a daroval jej obrázok Panny Márie s Ježiškom na rukách. Katarína čoskoro prijala krst a pokladala sa za Kristovu nevestu. Pri veľkej obeti, na počesť pohanských modiel v Alexandrii, obetovanie odmietla. Svojou výrečnou obranou kresťanstva uviedla do rozpakov vraj aj východného cisára Galériusa Maximiamusa, ktorý vládol v rokoch 305-311. Najprv ju dal uväzniť a mučiť, nakoniec jej dal sťať hlavu. Tradične sa svätica v duchu legendy znázorňuje s mečom, palmou, knihou alebo so zlomeným kolesom. Ostatky svätej Kataríny Alexandrijskej sa s úctou uchovávajú v pravoslávnom kláštore na hore Sinaj.

Na bočnom rokokovom oltári kostola v Nižných Ružbachoch Premenenia pána z polovice 18. storočia sa nachádza obraz krakovského maliara E. Wojciecha z roku 1878. V interiéri kostola je aj reliéf Madony, polychrómovanú drevorezbu, ľudová práca z konca 18. storočia. Malá prístavba južnej predsiene má v štíte umiestnený epitaf z červeného mramoru z roku 1684.

Šťastné a spokojné prežitie Vianoc 2011, priatelia.

Doc. Ing. Ján ZELEM, CSc.

Nový YARiS

TOYOTA

Najšikovnejší z triedy

Multimediálny systém s parkovacou kamerou v cene

222 € akontácia aj splátka

Duálna automatická klimatizácia ZADARMO

www.toyota.sk

Kombinovaná spotreba a emisie CO_2: 3,9 – 5,5 l/100 km, 104 – 127 g/km. Ilustračné foto. Multimediálny systém s parkovacou kamerou je v štandarde od výbavy Active. Ponuka duálna automatická klimatizácia zadarmo neplatí na výbavu Entry. Reprezentatívny príklad lízingu Toyota Leasing Yaris 222 pre spotrebiteľa na vozidlo Yaris 1,0 l VVT-i, 3-dv., Active s cenou 10 990 € vr. DPH, so zvýšenou splátkou vo výške 222 €. Celková výška lízingu 10 990 €, splátka istiny a úroku vrátane havarijného poistenia (spoluúčasť 5 % min. 165,97 €/0 % čelné sklo) a povinného zmluvného poistenia (limit 2,5 mil. €/0,664 mil. €) vo výške 222 €, vstupný poplatok 362,66 €, cena lízingu 13 975,44 €, celková suma, ktorú musí spotrebiteľ zaplatiť, 16 557,42 €, úroková sadzba 8,68 % p. a., RPMN 15,62 %, dĺžka trvania zmluvy 72 mesiacov, odkupná cena 1 €. Viac informácií u autorizovaných predajcov Toyota.

Today
Tomorrow
Toyota

SIMPLY CLEVER

ŠKODA

ŠKODA Fabia a ŠKODA Roomster s cenovou výhodou viac ako 1 700 eur.

Kombinovaná spotreba a emisie CO_2 automobilov Fabia a Roomster: 4,2 – 6,4 l/100 km, 109 – 149 g/km. Ilustračné foto.

Spravte radosť sebe aj svojim blízkym.
Využite cenovú výhodu viac ako **1 700 €** na vybrané modely ŠKODA Fabia a ŠKODA Roomster.
Navyše, ak si objednáte vozidlo do 23. decembra 2011, dostanete bonus ďalších **300 €**.
Ponuka platí pri využití značkového financovania.
www.skoda-auto.sk

BONUS 300 € NAVYŠE