

srovnání

OPEL ASTRA 1,4 TURBO SPORT 205 km/h, 9,7 s, 5,9 l/100 km  
HONDA CIVIC 1,8 SPORT GT 205 km/h, 8,9 s, 6,6 l/100 km

# Pokrok nezastavíš, ale ...



V jednom týdnu se nám v redakci sešla dvě auta podobné velikosti, avšak odlišných generací a se zážehovými motory identického výkonu, jehož ovšem každý dosahoval jinou cestou. Naskytl se tak zajímavý pohled na směr, kterým se současný vývoj ubírá.

text a foto: Martin Frei, foto: Petr Homolka

oni uvedený Opel Astra by měl předvést své přednosti vedle pět let staré Hondy Civic a odpovědět na otázkou, jaké výhody má pořízení generačně novějšího automobilu. Kupodivu už první pohled na praktickou využitelnost ukazuje, že pokrok není ve všech oblastech stejný. O 20 centimetrů delší a čtyři centimetry širší astra nabízí tužší skelet a dospělejší komfort jízdy, ale na posádku o nic více místa nezbylo; zavazadlový prostor je podle katalogu menší dokonce o 45 litrů. Zato při zrychlení, v zatáčkách i ve spotrebě se projevovala vahová nevýhoda zvici „mastoňů“ 250 kg. Druhý trend pasivní bezpečnosti už poznamenal oba vozy stejně – nepozorní chodci jsou sráženi předepsaným způsobem, čelní okna jsou skloněná, aby navazovala na kapotu co nejplynuleji a nelámalu jim pátek. Daleko dopředu vybíhající sloupy a vysoká palubní deska omezují výhled šikmo vpřed.

### Příjemně s rezervami

Rozdíly ve výbavě obou vozů vycházejí spíše z cenové politiky výrobců než z generačního posunu. Japonské automobily nabízejí tak širokou škálu verzí a individuálních možností; do civilku proto vždy dostanete samozřejmou klimatizaci, naopak xenonové světlomety jen v výbavě Executive a – zde se projevuje starší konstrukce – bez adaptivního natáčení. Bezpečnostní systémy jsou na stejně úrovni, ESP a šest airbagů jsou k mání v obou vozech, stejně jako aktivní hlavové opěrky vpředu.

Pobyt v kabíně je silnou stránkou astry. Její interiér je luxusnější, na pohled útulnější a také lépe odhlucňený. Běžné verze opelu, se kterými se v Česku setkáme nejčastěji, mívají také



Sedadla v astře vypadají lákavě a mají posuvnou stehenní opěrku, sedák je však přece jen trochu úzký ...



... zato Honda myslí především na Američany. Sportovní to není, ale boční vedení v civiku funguje velmi dobře.



**Volkswagen Golf 1,4 TSI**  
416 700 Kč (akce), 1,4 (90 kW, 200 N.m), 200 km/h, 9,5 s, 6,2 l/100 km



**Toyota Auris 1,6 Valvematic**  
319 900 Kč, 1,6 (97 kW, 160 N.m), 195 km/h, 10,0 s, 6,5 l/100 km



**Kia Cee'd 1,6 CVVT**  
299 980 Kč (akce), 1,6 (92 kW, 154 N.m), 192 km/h, 10,8 s, 6,4 l/100 km

SOUPEŘI



lepší sedadla, v tomto oboru strádají hondy už dlohu a zbytečně. Testovaná dvojice představuje výjimku. Astra za rozumný příplatek 12 500 korun disponuje sedadly krásnými, široce nastavitelnými, a dokonce zdravotně certifikovanými, avšak poněkud úzkými – jejich osudem totiž je vejít se do všech modelů počinaje merivou. Civic nám byl zapůjčen ve výbavě Sport GT, která paradoxně obnáší sedadla nesportovně pohodlná a široká; zaměření na americký trh se u hondy nezapře. Palubní deska ve stylu kosmické lodi během let ztratila část svého kouzla, její myšlenku totiž evidentně není kam dále rozvíjet a s dalšími modely hondy příliš nekoresponduje. Navíc dotek a chod ovládací řidiče vracejí z kosmu do nižší střední třídy. V tom si ale oba kandidati nemají co vycítat, sbírka knoflíků na luxusně vyhližujícím středovém panelu astry také chodí jaksí filigránsky.

### Pohled zepodu

V řízení vyjadřují oba modely tradice svých výrobců. Honda je přesná a lehká, ale vinou pomalého převodu a nevýrazného nárustu odporu v rejdě působí odtážit, což se ke sportovnímu duchu a přitvrzenému odpružení modelu Sport GT moc nehodí. Astra má přímější chod i větší odpor a také tlustší věnc volantu, jenž přispívá k pocitu pevnějšího spojení s vozem. Takhle už to s oběma značkami chodi pěkným párem a nic na tom nezměnil ani elektrohydraulické posilovače, jimž se podobně rozdílily často mylně připisují.

Zajímavý pohled je na podvozek obou vozů, zejména ve vztahu k tradičním představě Hondy jako sportovnější značky. Současná generace civiku se totiž odkončila od letitého aranžmá

## OPEL ASTRA 1,4 TURBO od 374 000 Kč

### technické údaje



### zaujalo nás

#### Opel: přece jen pokrok

Je veřejným tajemstvím, že motor Opelu měl původně přímé vstřikování dostat; dosáhl by s ním srovnatelných výsledků jako Volkswagen, ale v rozhodující chvíli zasáhla krize a kapitáni sáhli k výrobním úsporam. Přesto nelze tento motor považovat za úplně nemoderní. Kromě malého a hbité reagujícího turbodmychadla mu především zůstalo plynulé natáčení obou vačkových hřidel, jež zlepšuje plnění válců v nízkých otáčkách, zrychluje reakci na plyn v přechodových režimech a díky možnosti velmi širokého překrytí sacích a výfukových ventilů (50° natočení klikové hřidele) umožňuje při jízdě bez plynu část nasávání vzduchu nechat bez stlačování uniknout výfukovým ventilem. Tím je omezena negativní práce pístů; malé přeplňování opely díky této fintě téměř vůbec nebrzdí motorem. Pružné časování výfukových stran dle umožňuje funkci podobnou vnitřnímu EGR. Příslušná část spalin však ve skutečnosti necirkuluje, naopak jsou díky časnemu zavření ventilů uzavřeny ve válci pro další cyklus. Do válce se pak může nasát jen omezené množství čerstvé směsi a škráci klapka může zůstat více otevřena. Tím se jednak snižují čerpací ztráty, jednak výkyvy tlaku za škráci klapkou a s nimi riziko kondenzace benzínu v sacím potrubí. Motory bez natáčení výfukové vačkové hřidele nemohou ani jedně v této funkci využít; to se týká nejen Renaultu TCe, ale i Fiatu Multi-Air a čtyř- a šestiválců Volkswagenu-Audi TSI.

## OPEL ASTRA 1,4 TURBO (103 kW) SPORT

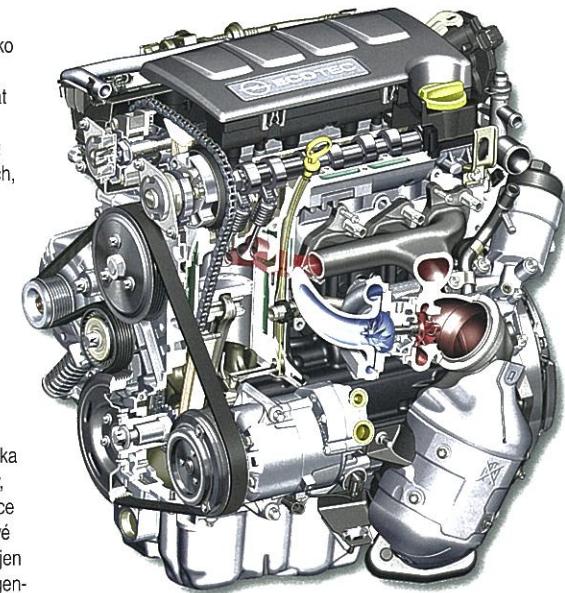
Typ: pětidveřový hatchback nižší střední třídy

### MOTOR

Přeplňovaný zážehový čtyřválec, rozvod DOHC poháněný řetězem, plynule proměnné časování sacích a výfukových ventilů  
Zdvihový objem válců (cm<sup>3</sup>): 1364  
Největší výkon (kW / min<sup>-1</sup>): 103 / 4900–6000  
Největší točivý moment (N.m / min<sup>-1</sup>): 200 / 1850–4900

### PROVOZ

Pohon předních kol, šestistupňová manuální převodovka  
Maximální rychlosť (km/h): 205  
Zrychlení 0–100 km/h (s): 9,7  
Spotřeba paliva (město / mimo město / kombinace) (l/100 km): 7,9 / 4,7 / 5,9



### ROZMĚRY

Délka (mm):	4419
Šířka (mm):	1814
Výška (mm):	1510
Rozvor náprav (mm):	2685
Pohotovostní hmotnost (kg):	1550
Objem zavazadelníku (l):	370
Objem palivové nádrže (l):	56

### CENA (Kč)

Základní (1,4i Essentia):	325 900
Základní testovaná verze (1,4 Turbo Sport / 103 kW):	429 900
Testovaný vůz, včetně doplňků:	442 400
Výbava navíc: sada Ride (Aktivní tlumiče Flex Ride a adaptivní xenonové světlomety), sada Ergonomická sedadla (sedadla řidiče a spoluzezdc se sedidlem v šesti směrech).	7,9 / 4,7 / 5,9

### HODNOCENÍ



#### LÍBÍ, NELÍBÍ

+ komfort jízdy, zpracování interiéru, kulтивovaný a pružný motor, širší a individuálnější možnosti výbavy

– nepoměr vnitřních rozměrů a prostornosti, vliv hmotnosti na dynamiku, reálná spotřeba paliva nestačí na modernější konkurenci, zadní náprava netlumí rázy na úrovni víceprvkových sestav

### ŽLTÁ KARTA



S tímto poměrem vnitřní a vnější velikosti se Opel vrací k německému pořekadlu ze sedmdesátých let: hodně železa, málo techniky

### CO BYCH UVÍTAL

Aktivní natáčení halogenových světlometů jako u merivy a širší sedadla.

### CO PŘIJDE

Zcela nový diesel objemu 1,6 litru z vlastní dílny. S Opelem se pak rozloučí letitá sedmnáctistovka od Isuzu, italská třináctistovka zůstane v menších modelech.

### ČEMU SE VYHNĚTE

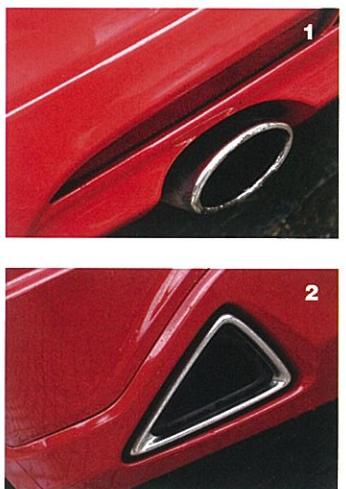
Aktivním tlumičům Flex-Ride. Dynamika podvozku zůstane kompromisní i s nimi, zato komfortu si užijete dost také v základní verzi.

### JAKOU VERZI DOPORUČUJI

Z benzínových právě tu testovanou. Slabší varianta 1,4 Turbo má jen uměle oříznutý výkon a o rychlosť méně. Přeplňovaná šestnáctistovka už je s turbem o padesát tisíc korun dražší, atmosférická nestojí za řec.

### JAK HODNOTÍM VÝBAVU

Přední aktivní opěrky a hlavové airbagy určitě měly být v základní ceně. Některé doplňky jsou drahé nebo dostupné v nelogicky složených balíčcích, například bluetooth se sedmnáctipalcovými koly.



1 Opel se drží klasických řešení. Motor 1,4 Turbo je výrazně akusticky ulitý, k čemuž přispívá i restrikční výfuk.

2 Honda je futuristická jen na oko, detaily jsou ale propracované

3 Jednoznačně luxusnější prostředí. Lepší materiály, konzervativnější pojetí i chod většiny ovladačů pomáhají astře k evropskému duchu.

4 První efekt z interiéru civiku je ohromný, ale rychle vypřichá. Rozmístění ovladačů je místy nelogické, materiály tvrdší a celkový dojem chladnější.

s víceprvkovou zadní nápravou, která přispívala k vyhlášeným jízdním vlastnostem. Možnosti dnešních tlumičů, nesouměrné tuhých silentbloků a progresivních pružin dosly skoro tak daleko jako tlak na zlevňování výroby, a tak se Honda své konkurenční výhody zřekla a nasadila jednoduchou nápravu se zkrutnou příčkou a podélnými rámami, obvyklou u většiny konkurence. Je to řešení prostorově úsporné a lehké, ne však dynamicky účinné; přičné sily působící na kola nedokáže kompenzovat, náprava v záťatce mění geometrii a klesá přílnavost.

Opel Astra je prvním autem, u kterého se konstruktéři pokusili této nectnosti zbavit použitím Wattova přívodu. Ten dodává nápravě v příčném směru vyšší tuhost a zároveň ovlivňuje vzájemné postavení kol méně než tradiční zkrutný stabilizátor. Technici GM s touto variantou pracovali už začátkem devadesátých let, praktické využití se však dočkala až dnes, kdy focus i golf vládnou dynamicky pokročilejšími a dražšími víceprvkovými nápravami. Vedle nich je astra výrobě levnější, avšak méně kultivovaná na horší vozovce. A nad velikostí zavazadlovku se ptáme, kde je ten prostor, který náprava ušetřila.

Také Opel dodal vůz, v jehož specifikaci figurovalo slovo „sport“. Jen jsme nepřišli na to proč. I u výbavy Sport je totiž třeba si připlatit za sportovní podvozek a to se v našem případě nestalo, tudíž sportovní byly jen exteriérové doplňky. Na druhou stranu sdílení elektronické platformy s insignií umožňuje volitelné nasazení tlumičů s proměnnou tuhostí Flex Ride a ty na testovaném voze nechybely. Díky nim mohla astra plout krajinou relativně plavně a teprve na stisk tlačítka přitvrdit. Zázrak se však

nekonal a pro vnímání rozdílu mezi ní a civikem byla rozhodující hmotnost a tuhost obou karosérií. Opel jede pozitivě jako o třídu větší auto, je klidnější, vyrůnanější a lépe žehlí silniční záplaty, atletickou obratnost civiku ale nevykouzli ani v nejtvrdsím režimu tlumičů. Civic nechává řidiče v obraze, dává najevo své limity a při přehnané nájezdové rychlosti přejde do čitelného nedotáčivého smyku. U astry je nápadného potlačení nedotáčivosti dosaženo mírně přetáčivým naladěním, které se sice projeví až za nestandardních podmínek, ale o to hůř se koriguje. Méně zkoušení řidiči budou za mokra velebit ESP slovy nelíčenými a perutnými.

#### Downsizing na půl cesty

Sto čtyřicet koní vypadá zleva stejně jako zprava, průběh točivého momentu je však v přepříhované astře daleko přetěžejší; dvě stě newtonmetrů dostupných od 1850 min<sup>-1</sup> její nadváhu poci-

tově smaže. Reakce na plyn je jasná a spontánní a motor pevně táhne už od jednoho tisíce otáček. Při klidné jízdě se dá při 2000 min<sup>-1</sup> rádit dál, „šestka“ točí na dálnici jen 2400 min<sup>-1</sup>. Za takových podmínek se spotřeba dá udržet kolem 7,5 litru na 100 km, což nevzboucuje z průměru vozů této velikosti s konvenčním vstřikováním mezi škrticí klapkou a sací ventil. Stejně spotřebu by tedy dosáhl třeba Mégane TCe a starší Fiat Bravo T-Jet. Modernější Multi-Air a Octavia 1,4 TSI za takových podmínek vystačí s přídlem o jeden až jeden a půl litru nižším, což vrhá na ideu přepříhovaní trochu jiné světlo.

Starší vstřikování degraduje hospodárnost motoru právě v tom režimu, kdy je její potenciál největší. Astra si zdárně pomáhá extrémně dlouhými převody, jež však překážejí při potřebě rychlejšího manévrů, hodnoty pružného zrychlení jsou velmi slabé. Při ostré jízdě stoupá spotřeba k jedenácti litrům,



#### STANDARDNÍ VÝBAVA TESTOVANÉ VERZE ASTRA SPORT

- ABS, ESP
- čelní, boční a okenní airbagy
- přední mlhovky
- elektrické ovládání oken a výhrev zrcátek
- tempomat
- dešťový senzor
- rádio CD 400 s grafickým displejem
- dvouzónová klimatizace
- elektrická ruční brzda s hill-assistem
- litá kola 225/55/R17



#### STANDARDNÍ VÝBAVA TESTOVANÉ VERZE CIVIC SPORT GT

- ABS, ESP
- čelní, boční a okenní airbagy
- přední mlhovky
- elektrické ovládání oken a výhrev zrcátek
- tempomat
- dešťový senzor
- rádio / CD / MP3 / 6x repro
- dvouzónová klimatizace
- litá kola 225/55/R17

## HONDA CIVIC 1,8 i-VTEC od 439 000 Kč

#### technické údaje



#### HONDA CIVIC 1,8 i-VTEC SPORT GT

Typ: pětidvérový hatchback nižší střední třídy

#### MOTOR

Zážehový čtyřválec, rozvod OHC poháněný řemenem, dvoufázové proměnné časování a zdvih sacích ventilů  
Zdvihový objem válců (cm<sup>3</sup>): 1799  
Největší výkon (kW / min<sup>-1</sup>): 103 / 6300  
Největší točivý moment (N.m / min<sup>-1</sup>): 174 / 4300

#### PROVOZ

Pohon předních kol, šestistupňová manuální převodovka  
Maximální rychlosť (km/h): 205  
Zrychlení 0–100 km/h (s): 8,9  
Spotřeba paliva (město / mimo město / kombinace) (l/100 km): 8,5 / 5,5 / 6,6

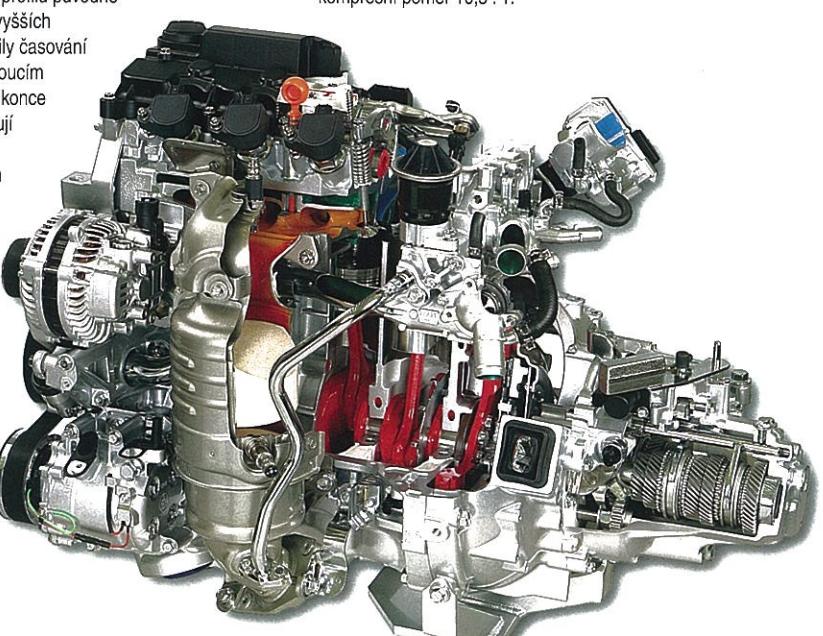
#### CENA (Kč)

Základní (1,4 Comfort):	399 900
Základní testovaná verze (1,8 Sport GT):	489 000
Testovaný vůz včetně doplňků:	489 000

#### zaujalo nás

##### Honda: hledání proměnného času

Honda patří k největším průkopníkům proměnného časování ventilů, vystřídala nejrůznější kombinace jeho uspořádání a vlastní celou řadu patentů využívaných ostatními automobilkami. Přepínání dvou vaček odlíšného profilu původně sloužilo ke zlepšení plnění v nejvyšších otáčkách, některé z motorů měnily časování až nad hranicí 5000 min<sup>-1</sup>. S rostoucím délkou však i hledání optimálního času pro každou otáčku se stalo víceméně nemožné. Starší vstřikování degraduje hospodárnost motoru právě v tom režimu, kdy je jeho potenciál největší. Astra si zdárně pomáhá extrémně dlouhými převody, jež však překážejí při potřebě rychlejšího manévrů, hodnoty pružného zrychlení jsou velmi slabé. Při ostré jízdě stoupá spotřeba k jedenácti litrům,



#### HODNOCENÍ



##### LÍBÍ, NELÍBÍ

- + výrazný design interiéru i exteriéru, prostornější kabina, větší zavazadlový prostor, kompaktnější a přehlednější karoserie, nižší hmotnost, širší přední sedadla  
- omezený komfort jízdy, výraznější hluk kol, nižší účinnost atmosférického motoru, vyšší cena

##### ŽLTÁ KARTA

Nevyčtejme starému autu, že je staré. Bohužel ani příští rok nás s novým civikem nečekají velké změny. Honda je natolik zaměstnána vývojem hybridních systémů pro americký trh, že nenašla kapacity pro vývoj malého benzínového turbomotoru. Ani vývoj menšího dieselu zatím příliš nepokročil. A to teď zemřetešení k tomu ...

##### CO BYCH UVÍTAL

Návrat Hony k plnokrevným sportovním verzím s odpovídajícími podvozkem i motory. Ale co naplat, doba je už taková ...

##### CO PŘIJDE

Příští generace bude technicky do značné míry vycházet z té současné. Hlavní novinkou bude hybridní verze.

##### ČEMU SE VYHNĚTE

Sportovnímu podvozku a velkým kolům. Auto je od základu zkonstruované na zcela opačné poslání.

##### JAKOU VERZI DOPORUČUJI

Provedení 1,8 Comfort. Má pružnost a úspornost zajímavého motoru i-VTEC, šestnáctipalcová kola, slušnou výbavu a rozumnou cenu. Diesel je rychlejší, ale pro odpružení jednoduchého podvozku je to už moc velké sousto.

##### JAK HODNOTÍM VÝBAVU

Je trochu diktátorská, jako u všech Japonců. V základu je samočinná klimatizace i ESP, ale za kožený volant nebo tempomat si do levnějších verzí nelze ani připlatit.

## srovnání

což už z konkurenčních výsledků nijak nevybojuje. Velká zátěž znamená velkou spotřebu a ani Octavia nepředjíždí a nezrychluje v kopci zadarmo; hranice, kdy je nutné podídat, však Astra kvůli zpřevodování dosahne dřív. To nejlepší tak nenabídne ani spořivý, ani živelný řidičům a je otázka životního optimismu pozorovatele, zda dosažený výsledek označí za poloviční úspěch, nebo poloviční neúspěch.

### Má to atmosféru

Honda na to jde opačně nejen vzhledem k turbomotoru Astry, ale i vzhledem k tomu, co by se od sportovního agékátu značky Honda obvykle očekávalo. Také zde je třeba brát označení „sport“ s rezervou; už před šesti lety představený motor 1,8 i-VTEC je totiž jednoznačně zaměřen na hospodárnost a Honda jako jeden z hlavních průkopníků proměnného časování ventilů s ním dokázala, že zvyšování efektivity plnění má všeobecný přínos. Motor je úsporný i ve své konstrukci, má jen jednu vāčkovou hřídel. Sací ventily ovládá u Hondy obvyklá kombinace vaček se dvěma odlišnými profily, přičemž vačka pro úsporný provoz zavírá ventily až v kompresním zdvihu. Část směsi je tak znova vyláčena do sacího potrubí a píst stlačuje do stejného objemu méně směsi. Díky tomu není třeba objem nasávané směsi do válce tak výrazně regulovat přívíráním klapky, což snižuje čerpací ztráty a negativní práci pístů.

Svezení s atmosférickou osmnáctistovkou je o poznání méně hbité než s turbomotorem Opelu. Z nízkých otáček se sbírá laxně, a kdo chce jet úsporně, nesmí se nechat unést chutí



Navzdory dvacetcentimetrovému náskoku v délce má Astra zavazadlení o 45 litrů menší. Částečně je to dílem měřící metodiky, prostor cívku je vyhnán víc do výšky, což není vždy nejpřaktičtější.



V Opelu Astra se našel místo na teplomér, což rozhodně chválíme. Řazení jde poněkud kostrbatě.

Otáčkomér v cívku je středem pozornosti jako v Porsche, ale digitální rychloměr není příliš intuitivní. Řazení je přesnější, než naznačuje první pohled.



## AA AUTOAVANT KONCESSIONÁŘ



Renault Clio 1.2 (48 kW), r.v. 2010, tachometr 7479 km, STK 7/2014, benzín, hatch 5D, červená barva, stav perfektní, kupeno v ČR, 1. majitel, neharanované, servisní knížka; výbava: 4x airbag, ABS, rádio+CD, centrální dálka, el. okna + zrc., klima, stav. volant, palub. počítadlo, otáčkoměr, manuální.



Renault Espace 1.9 dCi (88 kW), r.v. 2003, tachometr 97 000 km, STK 6/2012, benzín, MPV 5D, modrá barva, velmi dobrý stav, kupeno v D. serv. kn.; výbava: 6x airbag, ABS, ESP, ASR, rádio, centrální dálka, el. okna + zrc., klima, stav. sedadlo, volant, palub. počítadlo, otáčkoměr, manuální.



Renault Grand Scénic 1.6i (83 kW), r.v. 2004, tachometr 51 000 km, STK 11/2012, benzín, MPV 5D, šedá metal., stav perfektní, kupeno v ČR, 1. majitel, neharanované, servisní knížka; výbava: 6x airbag, ABS, rádio+CD, centrální dálka, key card, zámk. f. peky, el. okna + zrc., střešní okno, mihovky, aut. klima, manuální.



Renault Laguna 1.6 (82 kW), r.v. 2005, tachometr 152 000 km, STK 3/2013, benzín, iift 5D, červená metal., stav velmi dobrý, kupeno v ČR, serv. kn.; výbava: 6x airbag, ABS, rádio, centrální dálka, el. přední okna + zrc., klima, stav. volant, palub. počítadlo, otáčkoměr, posilovač řízení, manuální.



Renault Laguna 2.0T (125 kW), r.v. 2007, tachometr 71 000 km, STK 5/2013, benzín, kombi 5D, tm. modrá barva, stav velmi dobrý, kupeno v ČR, 1. majitel, neharanované, serv. kn.; výbava: 6x airbag, ABS, EDS, ASR, ESP, rádio+CD, centrální dálka, key-karta, alarm, el. okna + zrc., aut. klima, palub. počítadlo aj.w



Renault Mégane 1.4 (70 kW), r.v. 1999, tachometr 188 000 km, STK 4/2012, benzín, sdn 4D, modrá metal., stav dobrý, kupeno v ČR; výbava: 4x airbag, rádio, centrální dálka, imobilizér, zámek f. páky, el. př. okna + zrc., mihovky, palub. počítadlo, venkovní teploměr, otáčkoměr, ABS, posilovač řízení, manuální.



Renault Mégane 2.0T Coupé (132 kW), r.v. 2008, tachometr 6000 km, STK 12/2012, benzín, kombi 3D, černá metal., kupeno v ČR, stav velmi dobrý, kupeno v ČR; výbava: 4x airbag, rádio+DVD, centrální dálka, imobilizér, el. okna + zrc., mihovky, zadní stěrač, palubní počítadlo, otáčkoměr, ABS, posilovač řízení, manuální.



Renault Mégane Combi 1.4 (70 kW), r.v. 1999, tachometr 160 899 km, STK 12/2012, benzín, kombi 5D, modrá barva, stav velmi dobrý, kupeno v ČR; výbava: 4x airbag, rádio+DVD, centrální dálka, imobilizér, el. okna + zrc., mihovky, zadní stěrač, palubní počítadlo, otáčkoměr, ABS, posilovač řízení, manuální.



Renault Thalia 1.2 16V (55 kW), r.v. 2004, tachometr 104 000 km, benzín, kombi 5D, stříbrná metal., stav perfektní, kupeno v ČR, 1. majitel, serv. kn.; výbava: 6x airbag, rádio+CD, centrální dálka, imobilizér, zámek f. páky, el. okna + zrc., mihovky, klima, 2x airbag, palub. počítadlo, otáčkoměr, ABS, posilovač řízení, manuální.



Renault Twingo 1.2 (55 kW), r.v. 2007, tachometr 26 000 km, STK 6/2013, benzín, hatch 3D, zlatá metal., stav perfektní, kupeno v ČR, 1. majitel, neharanované, serv. kn.; výbava: rádio+CD, centrální dálka, zámek f. páky, el. př. okna + zrc., mihovky, klima, 2x airbag, palub. počítadlo, otáčkoměr, ABS, posilovač řízení, alu kola aj.



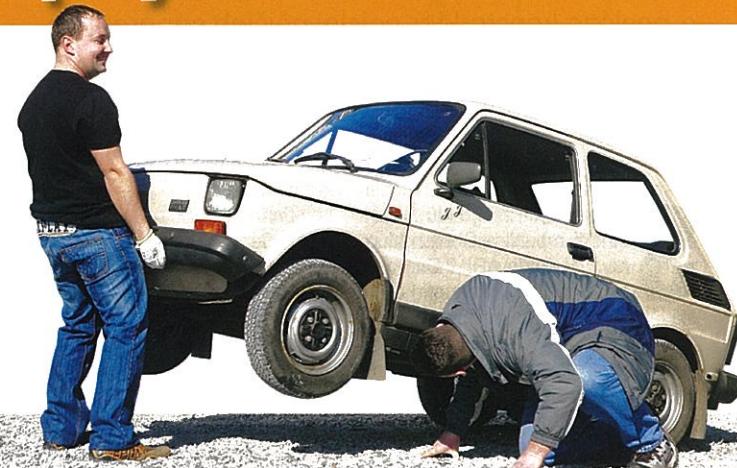
Renault Master 2.5D (59 kW), r.v. 2000, tachometr 224 000 km, STK 5/2011, nafta, minibus 4D 16 míst, cel. hm. 3,9t, bílá barva, stav perfektní, kupeno v ČR, cena bez DPH; výbava: rádio, imobilizér, klimatizace, nezávislé topení, výškově nastavitelné sedadlo řidiče, otáčkoměr, posilovač řízení, manuální.



Renault Master 2.5D (59 kW), r.v. 2000, tachometr 224 000 km, STK 5/2011, nafta, minibus 4D 16 míst, cel. hm. 3,9t, bílá barva, stav velmi dobrý, kupeno v ČR, cena bez DPH; výbava: rádio, imobilizér, klimatizace, nezávislé topení, výškově nastavitelné sedadlo řidiče, otáčkoměr, posilovač řízení, manuální.

## Chcete si pořídit ojetý automobil?

# AUTOOJETINY O NĚM VĚDÍ VŠECHNO



**autoOJETINY** Starší čísla k dostání v redakci

Volejte 273 773 003 nebo pište na info@autojetiny.cz

Podrobný seznam všech recenzovaných osobních a užitkových aut na [www.autojetiny.cz](http://www.autojetiny.cz)

**OJETINY** od A do Z

