

Pracovný materiál Kancelárie Rady na rokovanie Rady dňa 5. 4. 2023

Správa o kontrole dodržiavania povinností podľa zákona č. 264/2022 Z. z.

Podnet na preverenie č.: PGO-RPMS/2023/00179

Programová služba: Jednotka

Vysielateľ: Rozhlas a televízia Slovenska

Číslo licencie: TD/1

Na základe záverov uvedených v správe Kancelária Rady pripravila nasledujúce uznesenie:

Návrh uznesenia:

Rada pre mediálne služby (ďalej len „Rada“) ako orgán príslušný podľa § 109 ods. 1 až 4 a § 110 ods. 2 písm. e) zákona č. 264/2022 Z. z. o mediálnych službách (ďalej len „zákon č. 264/2022 Z. z.“) postupom podľa § 150 zákona č. 264/2022 Z. z. preverila podnet na preverenie evidovaný pod č. PGO-RPMS/2023/00179 smerujúci voči vysielaniu programovej služby Jednotka vysielateľa Rozhlas a televízia Slovenska a uznala podnet na preverenie podľa ustanovenia § 150 ods. 13 zákona č. 264/2022 Z. z. za **neopodstatnený**.

Úloha:

Kancelária Rady oznámi podávateľovi podnetu na preverenie výsledok preverenia podnetu.

T: 17. 4. 2023

Z: PgO

Kancelária Rady pre mediálne služby

Pracovný materiál Kancelárie Rady na rokovanie Rady pre mediálne služby
dňa 5. 4. 2023

Podnet na preverenie č.	PGO-RPMS/2023/00179 zaevidovaný dňa 16. 1. 2023
Podávateľ:	fyzická osoba
Predmet podnetu:	Autosalón
Deň a čas vysielania:	15. 1. 2023 o cca 09.29 hod.
Označenie podľa JSO:	bez označenia
Programová služba:	Jednotka
Vysielateľ:	Rozhlas a televízia Slovenska
Číslo licencie:	TD/1

Dátum: 29. 3. 2023

OBSAH PODNETU:

„Dňa 15. januára 2023 pri prezentácii Š Kodiaq tá Vaša mikina bola „BOMBA“ – verejne Vami pertraktované číslom 18.... Pán „redaktor“ B. STAROŇ spamätajte sa, alebo to ide vekom a „schopnosťou“ zaujať???

<https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/1559684-rakousky-uder-nacistum-na-espezetkach-uz-nesmi-byt-18-420-nebo-hh>

<http://www.imperativ.cz/index.php?cat=clanky-symbolika-cisel>“

PRÁVNE VÝCHODISKÁ POSUDZOVANIA:

Zákon č. 264/2022 Z. z. o mediálnych službách

§ 61 ods. 1 písm. a): „Obsahová služba, ktorú poskytuje vysielateľ alebo poskytovateľ audiovizuálnej mediálnej služby na požiadanie, musí rešpektovať ľudskú dôstojnosť, najmä nesmie propagovať vojnu alebo opisovať kruté alebo inak neľudské konanie spôsobom, ktorý je ich nevhodným zľahčovaním, ospravedlňovaním alebo schvaľovaním.“

§ 61 ods. 1 písm. c): „Obsahová služba, ktorú poskytuje vysielateľ alebo poskytovateľ audiovizuálnej mediálnej služby na požiadanie, musí rešpektovať ľudskú dôstojnosť, najmä nesmie propagovať násilie a otvorenou alebo skrytou formou podnecovať násilie alebo nenávisť, znevažovať alebo hanobiť na základe pohlavia, rasy, farby pleti, jazyka, viery a náboženstva, politického či iného zmysľania, majetku, zdravotného postihnutia, veku, sexuálnej orientácie, narodenia, národného alebo sociálneho pôvodu, genetických vlastností, štátnej príslušnosti, príslušnosti k národnosti alebo k etnickej skupine.“

ANALÝZA – stanovisko Kancelárie Rady pre mediálne služby:

Podávateľ namietal, že moderátor mal na oblečení zobrazenú číslicu 18, čo podľa neho predstavuje prezentáciu skrytej neonacistickej symboliky.

Program sme na základe uvedenej námietky posudzovali podľa ustanovení § 61 písm. a) a c) zákona č. 264/2022 Z. z., teda skúmali, či jeho odvysielaním nedošlo k zásahu do ľudskej dôstojnosti, resp. propagácii a podnecovaniu násillia alebo nenávisťi, znevažovaniu alebo hanobeniu na základe rasy, farby pleti atď.

Program *Autosalón* je motoristický magazín prinášajúci informácie a novinky zo sveta automobilov a motorizmu. V namietanej časti magazínu bolo prezentované nové elektrické SUV Toyota BZ4X, SUV Škoda Karoq Sportline, predstavená bola nová vizuálna identita značky Dacia, vyhodnotená bola súťažná otázka z predchádzajúceho dielu a v závere redaktor predstavil novinky týkajúce sa nových EČV, konca takzvaných ružových vodičských preukazov, zvýšenia diaľničných poplatkov, zmien v pravidlách pri prihlasovaní motorových vozidiel a zvýšenia poplatkov zaň. Divákov programom sprevádzala trojica moderátorov – Branislav Staroň, Igor Daniš a Samuel Vanko.

V čase cca od 09:48 h (podľa časovej stopy), v rámci predstavovania vozidla Škoda Karoq Sportline, boli odvysielané zábery ako moderátor Branislav Staroň šoféruje prezentovaný automobil. Oblečenú mal tmavomodrú mikinu a na niekoľkých záberoch bola viditeľná veľká číslica 18 svetlomodrej farby na jeho pravom rukáve:



Číslica 18 predstavuje v neonacistickej symbolike číselný kód pre meno Adolf Hitler poukázaním na iniciály tohto mena AH. Jednotlivé čísla 1 a 8 predstavujú prvé a ôsme písmeno v abecede, teda A a H. Podľa medzinárodnej mimovládnej organizácie Anti-Defamation League, ktorá bojuje proti šíreniu antisemitizmu, sa využívanie tejto šifry spája najmä s britskou neonacistickou teroristickou organizáciou Combat 18.¹

V prostredí neonacistickej scény sú číselné šifry často používané na komunikáciu medzi jej priaznivcami a vyjadrujú príslušnosť k scéne a sympatie k neonacistickej, príp. rasistickej ideológii. Okrem číslice 18 je používaných viacero ďalších číselných šifier, napr.:

88 – vyjadruje ôsme písmeno v abecede HH a je skratkou pre nacistický pozdrav *Heil Hitler*.

14 – 14 slov amerického neonacistického teroristu Davida Lanea (*We must secure the existence of our people and a future for white children.*)

1488, resp. 14/88 – je spojením dvoch vyššie uvedených šifier (v súvislosti s touto šifrou bol odsúdený predseda strany ĽSNS M. Kotleba).

28 – vyjadruje druhé a ôsme písmeno abecedy B a H, čo sú začiatkové písmená názvu extrémne pravicovej organizácie *Blood and Honour* (Krv a Česť).²

Pri posudzovaní, či daný znak je obyčajnou číslicou (resp. náhodným spojením čísel), alebo je odkazom s neonacistickým obsahom, je nevyhnutné posudzovať kontext použitia tohto znaku. Český politológ, odborník na extrémizmus, publicista a spisovateľ Jan Charvát v tejto súvislosti uvádza: „Práve kontextualita používania zástupných symbolov ľudí často mátie. Zdá sa im nefér, keď jeden symbol môže u jedného znamenať propagáciu nacizmu, zatiaľ čo u iného nie. Pritom to nie je nič nepochopiteľné a nemusíme chodiť ani nijak ďaleko pre príklad. Zatiaľ čo hákový kríž si spájame s nacizmom, súčasne vieme, že ide o symbol, ktorý je omnoho starší a ktorý sa objavuje v množstve ďalších kultúr. A nijak nás nenapadne, že by sme mali za jeho použitie trestať indického budhistu alebo hinduistu. Kontext používania zástupných symbolov je v skutočnosti dobre pochopiteľný a zrozumiteľný, nie vždy si ho ale uvedomujeme na prvý pohľad.“ Na prípade použitia symbolu 1488 M. Kotlebom (v roku 2022 odsúdený z prečinu

¹ <https://www.adl.org/resources/hate-symbol/18;>

<https://hnonline.sk/svet/563158-rakusania-zakazuju-extremisticke-znacky-na-autach-slovaci-zaostavaju>

² [https://www.aktuality.sk/clanok/189608/novy-trend-nacisticke-kody/;](https://www.aktuality.sk/clanok/189608/novy-trend-nacisticke-kody/)

<https://www.noviny.sk/slovensko/banska-bystrica/203177-kotlebova-strana-sa-predviedla-symbolika-cisiel-14-88-udrela-do-oci>

prejavu sympatie k hnutiu smerujúcemu k potlačeniu základných práv a slobôd v súvislosti s propagáciou symbolu 1488) J. Charvát vysvetľuje, že v prípadoch použitia zástupného symbolu s neonacistickým obsahom je dôležité preukázanie úmyslu: „*Pri trestnom čine propagandy sa ale rieši ešte iná vec, a síce úmysel. Mohol Marián Kotleba nevedieť, že číslica 1488 je používaná neonacistami? To vie samozrejme len on sám, domnievam sa ale, že taká možnosť je fakticky úplne nepravdepodobná. Naopak, pokladám za zrejmé, že vedel veľmi dobre, čo robí a čo svojim činom vyvolá. Mediálny záujem. A možno aj záujem polície. Tak alebo onak, bude sa o ňom hovoriť. A to je v politike k nezaplateniu.*“³

Pri posudzovaní monitorovaného programu sme vychádzali z ustanovení § 61 písm. a) a c), konkrétne povinnosti rešpektovať ľudskú dôstojnosť, zákazu propagovať vojnu a zľahčovať, ospravedlňovať alebo schvaľovať kruté alebo inak neľudské konanie, zákazu propagácie a skrytou alebo otvorenou formou podnecovania násilia alebo nenávisť, znevažovania alebo hanobenia na základe pohlavia, rasy, farby pleti, jazyka, viery a náboženstva, politického či iného zmýšľania, majetku, zdravotného postihnutia, veku, sexuálnej orientácie, narodenia, národného alebo sociálneho pôvodu, genetických vlastností, štátnej príslušnosti, príslušnosti k národnosti alebo k etnickej skupine.

Mikinu moderátora s číslicou 18 na rukáve nie je podľa našej mienky možné považovať za skrytý odkaz na neonacistickú (resp. nacistickú) ideológiu. V programe sme nezaznamenali žiadne iné obrazové alebo slovné informácie, resp. otvorené alebo skryté odkazy, ktoré by sa mohli týkať neonacizmu alebo s ním spájaných tém. Program sa venoval výlučne témam v rámci svojho stanoveného formátu, teda automobilizmu a motorizmu. Zároveň nám nie je známe, že by tvorcovia programu, resp. redaktor B. Staroň, boli akokoľvek spájaní s podporou alebo vyjadrovaním sympatií neonacizmu alebo podobným ideológiám. Napokon, z vizuálneho hľadiska (použitie farby, font písma) mikina s číslicou 18, ktorú mal moderátor B. Staroň oblečenú počas prezentácie novej Škody Karoq Sportline, nepripomínala oblečenie používané neonacistami. Podľa našej mienky išlo o mikinu športového vzhladu pripomínajúcu športový dres (pričom práve grafické znázornenie číslice 18 zvyrazňovalo túto športovosť).

Domnievame sa, že posudzovaný program svojím obsahom a spracovaním nepredstavuje zásah do ľudskej dôstojnosti a základných práv a slobôd iných; otvorenou alebo skrytou formou nepodnecuje nenávisť a neznevažuje alebo hanobí na základe rasy, viery a náboženstva, príp. príslušnosti k národnosti alebo k etnickej skupine; myslíme si tiež, že jeho odvysielanie nemožno považovať ani za zľahčovanie, ospravedlňovanie alebo schvaľovanie krutého alebo inak neľudského konania.

ZÁVER:

Na základe uvedených skutočností si myslíme, že vysielateľ Rozhlas a televízia Slovenska odvysielaním programu *Autosalón* zo dňa 15. 1. 2023 **neporušil príslušne ustanovenia § 61 zákona č. 264/2022 Z. z.**

Podnet na preverenie navrhujeme posúdiť ako **neopodstatnený**.

³ <https://nazory.aktualne.cz/komentare/1488-a-neonacisticka-hra-scisly-kotleba/r~87c4181c782d11e7b564002590604f2e/>

Prepis/Popis monitorovaného vysielania k Správe o kontrole dodržiavania povinností podľa zákona č. 264/2022 Z. z. (podnet na preverenie č. PGO-RPMS/2023/00179)

Monitorované vysielanie: Autosalón
Deň vysielania: 15. 1. 2023
Čas vysielania: cca 09:29 h
Označenie JSO: bez označenia

Vysielací čas (časová stopa):
- 09:29:54 hod. – začiatok programu *Autosalón*

Branislav Staroň, redaktor: *„Dobry deň, priatelia. Vitajte v prvom tohtoročnom autosalóne. Dúfame, že ste si vianočné sviatky užili v zdraví a v pokoji a v Novom roku vám redakcia autosalónu želá opäť zdravie a šťastné a pokojné cesty bez nervozity.“*

Samuel Vanko, redaktor: *„My sme počas sviatkov nezaháľali, vyskúšali sme prvú čisto elektrickú terénnu Toyotu BZ4X, ochutnali sme vynovenú Škodu Karoq, no a pozreli sme sa na to, aké novinky čakajú motoristov tento rok.“*

Branislav Staroň, redaktor: *„Prijemné sledovanie.“*

Igor Daniš, redaktor: *„BZ4X je prvý elektromobil japonského výrobcu, japonskej automobilky Toyota. Deklarujú, že je v teréne nezničiteľný, tak sa presvedčíme. Mimochodom, môže byť s pohonom prednej nápravy alebo pohon 4 x4. Podľa verzie pohonu môže mať dojazd 400 až 500 km. Samozrejme to je merané v optimálnych podmienkach reálne trochu menej, ale nie oveľa. BZ4X trochu pripomína Toyotu Rav4, ale je dlhší, nižší a s väčším rázvorom osí kolies.“*

Igor Daniš, redaktor: *„V akom stave máme teraz auto? Čo nám čo poháňa?“*

Lukáš Čerňa, Toyota: *„No aktuálne máme štandardný režim trakcie, to znamená, že vlastne auto nejakým spôsobom nekoriguje samotné kolesá, čiže štandardne bežný cestný režim s tým, že jediné čo aktuálne pomáha vlastne sú zimné pneumatiky, auto je permanentná štvorkolka. tým pádom vlastne všetky štyri kolesá hrabú hneď. Pred sebou máš vlastne displej, ktorý ti taktiež ukáže, že aký prenos výkonu ide na jednotlivé nápravy, čiže hneď ako šliapneš na plyn tak budeš vedieť, že všetky, alebo respektíve všetky kolesá sa teda pripoja. Takže my môžeme kludne vyraziť a vyskúšať samotnú trakciu v takomto snehu. Zatiaľ teda iba samotnom plytkom a samotné brzdenie zároveň. Kludne si zastav a skús to preplynovať, aby si videl, ako sa to auto začne správať.“*

Igor Daniš, redaktor: *„Áno, čiže ideme trošičku aj vyskúšať, či máme...“*

Lukáš Čerňa, Toyota: *„Ostrejšia akcelerácia. Kludne to preplynuj, aby si videl ako to krásne, ako sa to krásne rozbieha.“*

Igor Daniš, redaktor: *„Tak, čiže žiadne predsudky voči elektromobilom na snehu by sme mať nemali.“*

Lukáš Čerňa, Toyota: *„Nie, nie. V tomto akože to jazdí veľmi krásne. Jediný limit sme zistili, že sú fakt pneumatiky a svetlá výška tohto auta.“*

Igor Daniš, redaktor: *„To platí vždy. Auto aj v prudkých manévroch drží stopu a ide presne tam, kam chce šofér. Áno, ono sú nebezpečné aj takéto vyjazdené cesty s hladkým snehom, ktoré na prvý pohľad vyzerajú, že sú upravené, ale zdanie niekedy klame.“*

Lukáš Čerňa, Toyota: „Dost' sú klzké, áno, je to udusený ľad, alebo respektíve zľadovatelá cesta.“

Igor Daniš, redaktor: „Čiže my máme štvorkolku...“

Lukáš Čerňa, Toyota: „Permanentnú. Áno.“

Igor Daniš, redaktor: „Permanentnú.“

Lukáš Čerňa, Toyota: „To môžeš teraz krásne vidieť na tom displeji pred sebou, že máš vlastne jednu kocku zo štyroch pri každom jednom kolese, čiže zaberajú krásne všetky štyri kolesá.“

Igor Daniš, redaktor: „Takže skúška číslo dva to už je strmší kopec.“

Lukáš Čerňa, Toyota: „Výrazne.“

Igor Daniš, redaktor: „To už nie je len také detské ihrisko.“

Lukáš Čerňa, Toyota: „Auto krásne, stabilne rozbieha sa do kopca. Dokonca tu hlavne nezastavuje, aby sme teda vedeli liezť.“

Igor Daniš, redaktor: „To by menej skúsených šoférov dokonca mohlo aj oklamať...“

Lukáš Čerňa, Toyota: „Áno.“

Igor Daniš, redaktor: „...že to tak ľahučké, že to zvládne každý a každé auto, ale nemusí to tak byť.“

Lukáš Čerňa, Toyota: „Dole kopcom si zároveň môžeme skúsiť aj...“

Igor Daniš, redaktor: „Hillholder.“

Lukáš Čerňa, Toyota: „Hillholder to je jedna z vecí, ale druhá vec je asistent zjazdu. Čiže keď máme zapnutý x-mode, čo máme, tak máš tu vlastne páčku alebo teda ovládače na nastavenie crawl-asistu, čiže zapni to buď dopredu alebo dozadu to zatlač. Tak a máme tam štyri rýchlosti, ktorými si môžeš vybrať, že chceš ísť dole. S týmto ovládačom si potom vieš korigovať rýchlosť akú chceš ísť dole.“

Igor Daniš, redaktor: „Zatiaľ sme dali nízku.“

Lukáš Čerňa, Toyota: „Teraz je nízka, presne tak.“

Igor Daniš, redaktor: „Dáme strednú.“

Lukáš Čerňa, Toyota: „Dopredu musíš ísť. Presne tak.“

Igor Daniš, redaktor: „Tak, strednú. Nech sa to trochu rozbehne. Ale začínam pociťovať veľkú dôveru, pretože to všetko robí za mňa a to sa mi páči. Takže môžem trochu zvýšiť pohyb autá dolu kopcom. Ešte vyšší stupeň dáme.“

Lukáš Čerňa, Toyota: „Tuto začína byť potom prudší ten zjazd.“

Igor Daniš, redaktor: „Áno, to znížime zase. Tak, rýchlosť sa znížila automaticky, ideme skoro krokom a plazíme sa. Takto to má byť v teréne, pretože v teréne sa naozaj nesmieme ponáhľať.“

Lukáš Čerňa, Toyota: „V teréne by sme teda mali držať veniec oboma rukami samozrejme a nezabúdať na to, že palec nedávať do venca, ale držať ho stále na venci volantu, pretože v prípade, že sa skrížia kolesá, tak ten volant dostane spätný ráz a tým pádom si môžete zlomiť vlastne prsty o veniec volantu, čiže ideálne palec vonku z volantu a nedávať ho dovnútra.“

Igor Daniš, redaktor: „Čo nás čaká s Lukášom teraz?“

Lukáš Čerňa, Toyota: „Teraz si skúsime teda drobnú lesnú cestu, teda nie je tu žiaden extra terén, ale na zákrute potom prejdeme do prudšieho stupáku, ktorý je vlastne, kde sú vyjazdené kol'aje a jazdia teda pick-upy a podobné autá týmto smerom s tým, že skúsime si križenie náprav.“

Igor Daniš, redaktor: „Tu by sme mohli divákovi aj vysvetliť, na čo je dobrá skúška križenia náprav. To je také atraktívne a často sledované. Prečo?“

Lukáš Čerňa, Toyota: „To križenie náprav je dôležité kvôli tomu, aby sme vedeli ako funguje jednotlivé, pribzďovanie jednotlivých kolies, či sa auto dokáže vyhrabať z terénu, keď sú dve

protichodné kolesá vo vzduchu a vlastne tým pádom iba kolesá, ktoré sú do križa sú vlastne, sa dotýkajú teda tej zeme a majú dostatočnú trakciu.“

Igor Daniš, redaktor: *„Toyota BZ4X má dva elektromotory. Jeden na prednej a jeden na zadnej náprave.“*

Lukáš Čerňa, Toyota: *„Áno oba sú 80 kilowattový a v prípade predokolky je iba teda vpredu 160 kilowattový motor.“*

Igor Daniš, redaktor: *„A ďalšia vec, ktorá ma príjemne prekvapila, že máme vyhrievanie, máme zapnuté svetlá, vôbec sa neobmedzujeme a napriek tomu ten dojazd ako keby ani neklesal.“*

Lukáš Čerňa, Toyota: *„Pri -5 na to, že udržujeme vo vnútri 20 stupňov teplotu, tak je to krása.“*

Igor Daniš, redaktor: *„Svetlá výška podvozka 177 milimetrov umožňuje elektromobilu prekonať bez ujmy na akumulátorovej zostave v podlahe vodné brody až do polmetrovej hĺbky. Pomocou rýchleho nabíjania jednosmerným prúdom 150 kilowattov je 80 percent nabitia hotových do 30 minút. Po 10 ročnom používaní alebo miliónu kilometrov zaručuje výrobca 70 percent pôvodnej kapacity akumulátora. Inovatívne SUV Toyota BZ4x sa postavilo do čela novej elektrickej generácie. Po jazdách môžeme povedať, že naozaj neklamali, ale ide o prvé zoznámenie sa s novým elektromobilom Toyoty, takže všetko podstatné a dôležité a podrobnejšie sa dozviete v ďalších autosalónoch.“*

Branislav Staroň, redaktor: *„Škoda ponúka tri esúvéčka so spaľovacím motorom. Najmenší Kamiq, stredný Karoq a veľké SUV Kodiaq. A práve Karoq je podľa mňa takým ideálnym autom, čo sa týka rozmerov, pretože môže plniť funkciu rodinného auta a v mestských podmienkach s ním nie sú žiadne problémy.“*

redaktor (mužský hlas): *„Do dĺžky meria 4390 milimetrov a vďaka krátkym previsom má až 2638 milimetrov rázvor osí kolies.“*

Branislav Staroň, redaktor: *„Základný objem batožinového priestoru má Karoq 521 litrov. Po sklopení operadiel zadných sedadiel narastie až na 1810 litrov. V prípade štvorkolky tak ako máme my, tak sa ten batožinový priestor zmenší o 21 litrov. Je to zanedbateľná hodnota a osobne si myslím, že k takému autu pohon všetkých kolies patrí a treba povedať, že aj do Karoqa s pohonom všetkých kolies sa pri troche logického ukladania batožiny vie pobaliť rodina aj na zimnú lyžovačku. Toto je škoda Karoq Sportline. Ten Sportline je o takých menších športových doplnkoch, ale aj napriek tomu má u importéra cenník ako osobitný model.“*

Branislav Staroň, redaktor: *„Za interiér Karoq musím pochváliť, pre mňa je to ideál. Taká moderná klasika. Pred vodičom síce digitálny virtuálny displej, viete si ho uspôsobiť, ale aj kruhové ovládače, dotykový displej v strede, ktorý netrčí, je pekne zakomponovaný. Podstatné je, že klimatizácia, vyhrievanie sedadiel je na hardvérové tlačidlá alebo na otočné ovládače, takže aj poslepiacky si viem presne nastaviť klimatizáciu, to, čo potrebujem a rozdiel v interiéri Sportline-u je hlavne v použití krásnych športových sedadiel. Sú príjemné, pohodlné, veľmi dobre držia telo aj v zákrutách. Najväčším rozdielom v Karoqu Sportline oproti normálnemu Karoqu je použitie motorizácii, pretože Sportline nevyužíva základnú pohonnú jednotku pre Karoq, ktorou je trojvalcový benzínový jednolitrový motor, ale najmenším motorom, je tu jedna päťka štvorvalec benzín, výkon 110 kilowattov. Je tu možnosť mať aj dieslový motor,*

chvalabohu. Karoq má aj dieslový motor, dokonca Karoq je model, ktorý škoda ponúka len so spaľovacími motormi, čiže Karoq ešte zatiaľ nie je ani hybrid, ani plugin hybrid, ani elektrické auto. ten dieslový motor má objem dva litre a dve výkonové verzie, 85 kilowattov a 110 kilowattov, ale tou vrcholnou motorizáciou pre Karoq a motorizáciu, ktorá je vyhradená len pre Sportline je dvojlitrový benzínový štvorvalec s výkonom až 140 kilowattov, čo je 190 koní a veľmi pružný, naozaj robí z tohto auta dynamické auto a je hodné toho pomenovania Sportline, pretože naozaj sa dá jazdiť až športovo, pretože krútiaci moment má až 320 newton-metrov a zaberá už od 1400 otáčok až po 4100 otáčok máte stále plných 320 newton-metrov a ten plynový pedál ten je mimoriadne citlivý, stačí len brknúť a to auto hneď sa zberá. Ďalšou vecou čo má len Karoq Sportline s týmto najsilnejším benzínovým motorom je to, že môže byť spriahnutý len so 7-stupňovým DSG-čkom, ktoré radi krásne, veľmi rýchlo a absolútne tu nie je žiadne hluché miesto a ďalej je to, že s týmto motorom môže byť Karoq, respektíve sa ponúka Karoq Sportline s týmto najsilnejším motorom len ako štvorkolka. Za mňa opäť ďalšie pozitívum. Čo sa týka spotreby, tak je to motor, ktorý je silný, ktorý má 190 koní, tak by sa zdalo, že je aj veľmi smädný, no nie je to vôbec pravda, pretože po meste pri miernom normálnom jazdení vy sa viete dostať maximálne na hranicu 9 litrov, ale dá sa jazdiť aj za nejakých 8 a pol.“

- redaktor B. Staroň počas vstupu sedí v interiéri prezentovanej Škody Karoq Sportline a šoférije. Oblečenú má tmavomodrú mikinu na zips. Na niektorých z odvysielaných záberov je viditeľná veľká číslica 18 svetlomodrej farby, ktorá je umiestnená na pravom rukáve redaktorovej mikiny. Iné nápisy alebo symboly nie sú viditeľné. (čas od 09:48:59)

redaktor (mužský hlas): „Pri plynulej jazde na okreskách sa dá dostať na 7 litrovú hranicu. Diaľnica môže vystreliť apetít Karoqu na desinu, ale priemerka je 7.6 litra čo pri aute s maximálkou 221 kilometrov za hodinu sú výborné hodnoty.“

Branislav Staroň, redaktor: „Zaujímavosťou je, že motor môže aj krásne znieť, môže mať ten chrapľavý športový zvuk, aj keď to je len umelé. Je to urobené len reproduktorom a viete si to vy navoliť cez dotykovú obrazovku. Typický je podvozok Karoqu, typický pre škodu, pre to, že je to nemecké auto kvázi, takže ten podvozok je pevný, je mimoriadne dobre akusticky odhlučnený a je taký tvrší. Takže práve v tejto verzii Sportline ak niekto chce jazdiť športovejšie a dynamickejšie, tak ten podvozok je dobrý a dá sa na neho spoľahnúť. Pre mňa je model Karoq vyložene chvála normálnosti. Nič mi v tom aute nechýba. Je tu množstvo bezpečnostných asistentov, od stráženia mŕtveho uhla stráženia v pruhoch, samozrejme dištančný tempomat. Tomu by som málinko vyčítal tú typickú škodovácku, vlastnosť a to je jeho ovládanie. Je podľa mňa trochu nepraktické, pod volantom umiestnené. Treba si na to zvyknúť a naučiť sa s ním, potom sa dá ovládať ten tempomat aj bez toho, aby ste sa naňho pozerali, ale kým si človek nájde taký ten grif na jeho ovládanie, tak stále musí pozeráť pod volant. To vozenie s Karoqom je veľmi príjemné. Tie miery a váhy tohto auta sú takmer ideálne, pretože naozaj môže plniť aj funkciu rodinného auta, ale nie je to ani taký ten veľký mastodont obrovský, ako je napríklad Kodiaq.“

- redaktor B. Staroň počas vstupu sedí v interiéri prezentovanej Škody Karoq Sportline a šoférije. Oblečenú má tmavomodrú mikinu na zips. Na niektorých z odvysielaných záberov je viditeľná veľká číslica 18 svetlomodrej farby, ktorá je umiestnená na pravom rukáve redaktorovej mikiny. Iné nápisy alebo symboly nie sú viditeľné. (čas od 09:52:10)

redaktor (mužský hlas): „Karoq dnes patrí medzi tri najpredávanejšie modely mladoboleslavskej Škody.“

Igor Daniš, redaktor: „Daciu poznáme veľmi dobre, ale budeme ju spoznávať ešte viac. Prečo?“

Dominika Beranová, Dacia ČR a SR: „Hlavním znakem té nové identity je aj nový znak na voze, ktorý je spojením písmene D a C z názvu značky. Jak vidíte, tak je v bíle barvě, kdy sme odstránili všechny chrómované části z našich vozu. Takže téměř ten znak působí jako kdyby svítil. Hrajme tam na nejakou výraznost a robustnost těch modelu.“

Igor Daniš, redaktor: „Tá identita je nielen na autách?“

Dominika Beranová, Dacia ČR a SR: „Není jenom na autech, měli sme vlastně veškeré showroomy. Měnili sme i naše komunikační materiály. Všechno aby ladilo v jednom duchu, v jedných barvách. Za námi máme naši typickou, zelenou, která se promíta i na našich nových vozech, kdy sme zveřejnili nový nemetalický lak Zelená – dusty. Změnili sme i znak a nápisy, které jsou v novém fontu, které jsou rovněž jednoduché, výrazné a takové robustní, přesne jako se to snažíme dělat u našich vozů.“

Igor Daniš, redaktor: „Nadčasový Duster s DNA univerzálného auta sa neobáva žiadneho offroadového dobrodružstva, čo mimoriadne oceňujú jeho početní priaznivci.“

redaktor (mužský hlas): „Daciu Duster vyrábajú od roku 2010. Zásadná modernizácia prišla s faceliftom druhej generácie v roku 2018 a odvtedy Duster decentne vylepšujú.“

Igor Daniš, redaktor: „Už v sérii sú led svetlá. Mimochodom, Duster bol prvým modelom Dacie, ktorý dostal led smerovky vpredu a ak svieti denné svietenie, tak svietia aj zadné svetla. Mimochodom práve Duster bol prvou Daciou s elektricky sklopnými spätnými zrkadielkami. Duster vymysleli tak, aby sa dobre cítil nielen na asfaltových cestách, ale aj poľných. Predný a zadný nájazdový uhol 30 stupňov prejazdový 21 stupňov. Kufor Dustera výborný 478 litrov, ak sa sklopia operadlá o tisícku viac, neudriem sa, rezervné koleso z vonku pod autom. Palubný segment je z jednoduchého ľahko udržiavateľného plastu. Možno jednoduchá záležitosť, ale nie je to celkom tak. Na skúšanie plastov majú technické centrum v Titu, to je 45 minút severozápadne od Bukurešti, kde ich podrobujú skúškam od mínus 45 stupňov celzia do plus 100 stupňov celzia. Nesmú sa krútiť, vŕzgať a deformovať sa. Benzínová jednatrojka je štvorvalec, je to výsledok spolupráce aliancie Nissan, Renault a Daimler. Má výkon 110 kilowattov, krútiaci moment 250 newton metrov. Rozvody sú poháňané reťazou, výfukové zvody sú integrované do hlavy valcov, čo je dobré, pretože počas krátkych jazd je rýchlejšie zahrievanie agregátu a nemieša sa olej s benzínom. Vstrekovanie paliva je priame, pod tlakom 250 barov. Katalyzátor netreba chladiť dostrekovaním benzínu, čo vlastne znižuje spotrebu. Podvozok je dobre nakonfigurovaný, mierne tvrdší, ale veľmi istý v zákrutách. Vpredu je náprava uložená na malých silentblokoch, riadenie je kontaktné s dobrou odozvou šoférovi. Vzadu je jednoduchá náprava s torznou priečkou. Sledovanie mŕtveho uhla je zobrazovaním červenej kontrolky v spätnom zrkadle. V prípade, že vodič dá smerovku a je auto, tak táto kontrolka začne blikať. Automat EDC je dvojspojkový, sú to suché spojky 6 stupňov, pričom jedna spojka obhospodaruje nepárne stupne 1 3 5, druhá spojka 2 4 6 a spiatocku. Pri radení je jedna spojka rozopnutá, druhá zamknutá. Účelom je, aby sa nestrácal prenos krútiaceho momentu a to radenie bolo čo najrýchlejšie a tak to aj je. Nechýbajú samozrejme moderné bezpečnostné systémy a Dacia je vysoko kvalitné a bezpečné auto. Je tu jedna zaujímavosť, práve Dacia bude v koncerne Renault prvou značkou, ktorá od roku 2023 obmedzí rýchlosť svojich modelov na maximum 180 km/h. Okrem iného ju teda skonštruovali aj tak, aby majiteľ

bez problémov najazdil milión kilometrov a za tie roky, čo sa predáva jej na cestách už jazdí skoro 2 milióny. Dacia Duster je stálica, ktorá nemení svoj charakter. Robustné, spoľahlivé auto, ktoré sa na nič nehrá a presne odovzdá majiteľovi hodnotu za vynaložené peniaze.“

redaktor (mužský hlas): *„Na minulú súťažnú otázku ste mali odpovedať, že Mercedes Benz T je nasledovníkom modelu Citan, A bolo správne. A to sú naši dnešní výhercovia, ktorým srdečne blahoželáme. Aj dnes môžete vyhrať ročné predplatné lifestylového magazínu Exkluzív s 50 eurovým šekom na nákup v sieti parfumérií. Aditíva Wins do palivového, olejového a chladiaceho systému od spoločnosti Topspol. Darčkové predmety od internetového obchodu Škoda e-shop s originálnym príslušenstvom pre vozidlá Škoda. Štyri litre motorového oleja Castrol od spoločnosti Servint. Bezdrôtové slúchadlá do uší JBL Tuneflex od DSI Slovakia. Napíšte nám, či je Toyota BZ4X prvý elektromobil Toyoty. Odpovedajte sms-kou na skrátené číslo 75 07. Ak ste sa rozhodli, že áno, napíšte kľúčové slovo AS, po ňom medzeru písmeno A a potom po ďalšej medzere vaše kontaktné údaje. Ak si myslíte, že nie, napíšte po slove AS a medzere písmeno B, potom vaše kontaktné údaje.“*

Samuel Vanko, redaktor: *„No a na konci Autosalónu sa povenujem trocha novinkám, ktoré nás čakajú tento rok, aj keď vás asi až tak veľmi nepoteším. Začnem tou najpremieranešou témou a to je výmena tabuliek s evidenčnými číslami. Dobrou správou je, že správny poplatok za ich výmenu sa nemení. Novinkou je, že sú celoslovenské sú pridelené vozidlu, alebo ak k nim prirastie vaše srdce môžete polícii oznámiť, že si ich necháte a dáte si ich na nové vozidlo.“*

redaktor (mužský hlas): *„Mení sa tiež pôvodný spôsob odhlásenia vozidla. Od 1. januára je nahradené priamou zmenou držby vozidla.“*

Samuel Vanko, redaktor: *„Takže jednou vetou a stručne, ak ste doteraz radi vytrubovali na konkrétne evidenčné čísla z iných okresov, teraz sa už neorientujete. Druhou novinkou je koniec takzvaných ružových vodičských preukazov. Na ich výmenu máte čas do konca roka. Ak oň požiadate, dostanete nový do 30 dní a zaplatíte 6,50. Ak ho potrebujete okamžite, do 2 dní. Výmena stojí 26 eur. A zdraželi nám diaľnice. Po novom ročná známka stojí 60 €, to je o 10 € viac. Tridsaťdňová stojí 17 €, to je o 3 eurá viac, no a desaťdňová 12 eur to je o 2 eurá viac. Ja dúfam, že sa to na tých diaľniciach nejako odrazí. Napríklad konečne spojíme Košice s Bratislavou. Veľmi dôležitá zmena. Na konci roka sa dostal do parlamentu nový zákon, ktorý mení pravidlá pri prihlasovaní vozidiel a zvyšuje správne poplatky. Zatiaľ čo doteraz to bolo podľa výkonu vozidla, tentokrát to je podľa emisnej triedy a veku. Ja som si to vypočítal podľa vlastného vozidla, mám 15 ročné auto s výkonom 150 kilowattov a správny poplatok doteraz ma stál 61 eur. Po novom to bude 610 eur. Ak tento zákon prezidentka podpíše, vyzerá to tak, že si za prihlásenie staršieho vozidla s horšou emisnou triedou priplatíme. Ja viem, nebol to úplne najoptimistickejší príspevok, navyše aj cena elektriny trocha rastie. Tejto téme sa však povenujeme v niektorom z ďalších Autosalónov. Čo je dobrá správa, tak cena benzínu trocha klesla, takisto cena nafty. Kiež by to takto ostalo po celý rok. A čo, kiež by to trocha kleslo. No a s touto naivnou prosbou sa s vami lúčim. To je z dnešného Autosalónu všetko. Ďakujeme vám za pozornosť. Sme na Facebooku. Podrobnejšie testy áut nájdete na www.auto-salon.sk a dovidenia o týždeň.“*

- 10:02:56 hod. – koniec programu Autosalón