

Česká zemědělská univerzita v Praze
Technická fakulta

**Analýza vybraných faktorů ovlivňujících tržní cenu
vybrané skupiny ojetých strojů nebo automobilů**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. Miroslav Mimra, MBA, Ph.D.

Autor práce: Bc. Jan Čížek

Praha 2018

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Technická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Jan Čížek

Obchod a podnikání s technikou

Název práce

Analýza vybraných faktorů ovlivňujících tržní cenu vybrané skupiny ojetých strojů nebo automobilů

Název anglicky

Analysis of selected factors influencing the market price of the selected group of used machines or cars

Cíle práce

Cílem práce je provedení analýzy vybraných faktorů a jejich vlivu na tržní cenu u vybrané skupiny ojetých strojů nebo automobilů.

Metodika

1. Vypracování rešerše
2. Zvolení cíle a metodiky diplomové práce
3. Vlastní práce – zvolení vhodných faktorů a provedení analýzy jejich vlivu na tržní cenu
4. Diskuze a závěr

Doporučený rozsah práce

50-60

Klíčová slova

tržní cena, kupní motiv, doba provozu

Doporučené zdroje informací

BRADÁČ, A. *Soudní inženýrství..*

BRADÁČ, A. – VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ. ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ, – KREJČÍŘ, P. *Znalecký standard č. 1/2005 : oceňování motorových vozidel..*

KREJČÍŘ, I., BRADÁČ, A. *Znalecký standard č. 1 – Oceňování motorových vozidel.* Ministerstvo spravedlnosti ČR, Praha, 1990

Předběžný termín obhajoby

2017/18 LS – TF

Vedoucí práce

Ing. Miroslav Mimra, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra využití strojů

Elektronicky schváleno dne 17. 1. 2017

doc. Ing. Petr Šařec, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 23. 1. 2017

prof. Ing. Vladimír Jurča, CSc.

Děkan

V Praze dne 27. 03. 2018

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci „Analýza vybraných faktorů ovlivňujících tržní cenu vybrané skupiny ojetých strojů nebo automobilů“ vypracoval samostatně a použil jen pramenů, které cituji a uvádím v seznamu použitých zdrojů.

Jsem si vědom, že odevzdáním diplomové práce souhlasím s jejím zveřejněním dle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby.

Jsem si vědom, že moje diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitní databázi a bude veřejně přístupná k nahlédnutí.

Jsem si vědom, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.

V Praze dne 29.3.2018

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu mé diplomové práce Ing. Miroslavu Mimrovi, MBA, Ph.D. za jeho odborné vedení a obětavou spolupráci při řešení problémů v rámci konzultací. Rád bych dále poděkoval prodejci Tomáši Petržílkovi ze společnosti AAA Auto za cenné rady a informace z oboru prodeje ojetých automobilů. Také bych rád poděkoval své rodině za podporu.

Analýza vybraných faktorů ovlivňujících tržní cenu vybrané skupiny ojetých strojů nebo automobilů

Abstrakt: Tato diplomová práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. V prvním oddílu teoretické části je zaměřeno na popis jednotlivých ekonomických pojmů, které souvisí s danou problematikou. V druhém oddílu teoretické části jsou popsány technické pojmy z automobilového prostředí a třetí oddíl je věnován značce Škoda a konkrétně modelu Octavia druhé generace.

V praktické části práce je provedena analýza faktorů ovlivňující změnu tržní ceny sledovaných ojetých automobilů Škoda Octavia druhé generace, konkrétně analýza vlivu počtu najetých kilometrů, roku výroby vozidla, stupně výbavy vozidla, karosářské varianty a druhu motoru na tržní cenu. Jako faktor nejvíce ovlivňující tržní cenu se ukázal počet najetých kilometrů, následovaný rokem výroby, stupněm výbavy, druhem motoru a karosářskou variantou.

Klíčová slova: tržní cena, kupní motiv, doba provozu, najeté kilometry

Analysis of selected factors influencing the market price of the selected group of used machines or cars

Abstract: This diploma thesis is divided into theoretical and practical part. At the first section of the theoretical part, there it is focused on the description of economic terms relating with this problematics. At the second section of the theoretical part, there is a description of automotive technical terms and the third section is dedicated to Škoda brand, specifically to the second generation of Octavia model.

At the practical part of the thesis there is realized analysis of factors influencing the changing of the market price of chosen used cars, the second generation of the Škoda Octavia, specifically analysis of mileage impact, analysis of manufacture year impact analysis of equipment level impact, analysis of body variant impact and analysis of engine type impact on market price. The most influencing factor of the market price is the mileage, then the manufacture year, the equipment level, the engine type and the body variant.

Keywords: market price, purchase motive, operation time, mileage

OBSAH

1	Úvod.....	1
2	Cíl práce a metodika	2
2.1	Cíl práce.....	2
2.2	Metodika	2
3	Literární rešerše.....	5
3.1	Ekonomické pojmy – oceňování vozidel.....	5
3.1.1	Základní amortizace.....	5
3.1.2	Výchozí cena.....	8
3.1.3	Časová cena	10
3.1.4	Koeficient prodejnosti.....	11
3.1.5	Obvyklá cena	11
3.1.6	Pořizovací cena	12
3.1.7	Cena pořízení	13
3.1.8	Reprodukční cena	13
3.1.9	Odpisování automobilu.....	13
3.1.10	Úbytek tržní hodnoty ojetého automobilu	14
3.2	Technické pojmy	16
3.2.1	Karoserie	16
3.2.2	Zážehový motor	17
3.2.3	Vstřikování paliva MPI.....	18
3.2.4	Přímé vstřikování FSI	19
3.2.5	Vznětový motor	19
3.2.6	Vstřikovací systém Common-rail	20
3.2.7	Sdružený vstřikovač PD.....	21
3.2.8	Turbodmychadlo	21
3.2.9	Filtr pevných částic	21

3.3	Škoda auto	22
3.3.1	Prodeje vozů Škoda	23
3.3.2	Historie Škoda Auto.....	23
3.4	Octavia druhé generace	25
3.4.1	Historie.....	26
3.4.2	Motory	26
3.4.3	Převodovky	27
3.4.4	Podvozek.....	28
3.4.5	Karoserie	28
3.4.6	Bezpečnost	29
3.4.7	Interiér.....	30
3.4.8	Exteriér.....	31
3.4.9	Rozměry.....	32
3.4.10	Prodeje a ceníky	33
3.5	Zásady při koupi ojetého vozu.....	34
4	Vlastní práce	37
4.1	Zážehové motory	38
4.1.1	Vliv nájezdu.....	39
4.1.2	Vliv roku výroby.....	43
4.1.3	Vliv stupně výbavy	45
4.2	Vznětové motory	47
4.2.1	Vliv nájezdu.....	48
4.2.2	Vliv roku výroby.....	51
4.2.3	Vliv stupně výbavy	53
4.3	Porovnání zážehového a vznětového motoru	55
4.3.1	Vliv nájezdu.....	55
4.3.2	Vliv roku výroby.....	58

4.3.3	Vliv stupně výbavy	61
4.3.4	Porovnání	62
5	Závěr	66
6	Citovaná literatura	68
7	Seznamy	72
7.1	Seznam obrázků	72
7.2	Seznam tabulek	72
7.3	Seznam vzorců	74
8	Přílohy	75

1 ÚVOD

Nákup ojetého automobilu je celkově náročnou záležitostí a není jednoduché z desítek nabízených kusů vybrat, který konkrétní vůz bude tím nejvhodnějším. Pokud je tedy uvažován potenciální kupující, který zvažuje nákup automobilu a vzhledem k finančním nebo jiným možnostem volí variantu automobilu ojetého, dostává se před časově i technicky náročný úkol. Kupující se může rozhodovat na základě několika faktorů, podle kterých může vybrat ten nejvhodnější vůz.

Hlavní náplní této diplomové práce je provedení analýzy vybraných faktorů, a ohodnotit jejich vliv na tržní cenu ojetého automobilu. Na základě zjištěných výsledků by se potenciální kupující mohl snadněji rozhodnout při výběru ojetého vozu.

Pro analýzu vybraných faktorů a jejich vlivu na tržní cenu je vybrán automobil Škoda Octavia druhé generace, u nějž jsou porovnávány jednotlivé faktory ovlivňující jeho tržní cenu. Těmi jsou kilometrový nájezd, rok výroby, stupeň výbavy a druh motoru.

2 CÍL PRÁCE A METODIKA

2.1 CÍL PRÁCE

Hlavním cílem této diplomové práce je analýza faktorů ovlivňující tržní cenu vybrané skupiny automobilů. Tento cíl je realizován pomocí následujících kroků:

- výběr vhodné skupiny automobilů
- volba klíčových parametrů
- získání relevantních dat
- analýza získaných dat
- vyhodnocení výsledků analýzy

Mezi dílčí cíle patří seznámení s parametry ovlivňujícími tržní cenu ojetého automobilu, vyhledávání automobilu dle zadaných parametrů na inzertním serveru, analýza s porovnáním získaných dat mezi sebou a vyhodnocení dat na základě porovnání s jinými výzkumy.

2.2 METODIKA

Za účelem analýzy faktorů, jež ovlivňují tržní cenu ojetého automobilu, je vybrána Škoda Octavia druhé generace po modernizaci. Pro analýzu jsou vybrány takové vozy, které mají v inzerci uvedený a jasně specifikovaný stupeň výbavy, zážehový nebo vznětový motor, manuální převodovku a pohon pouze předních kol, nejsou v době prodeje inzerovány jako havarované nebo nemají dle popisu poškození nebo vady, které by snižovaly nebo jinak ovlivňovaly tržní cenu. Data použitá při analýzách jsou vyhledána z inzertního serveru www.tipcars.com dne 16.1.2018 a tvoří tak výběrový soubor použitý při analýzách.

Získaná data z výběrového souboru jsou roztríděna podle zkoumaných faktorů – počet najetých kilometrů, rok výroby, stupeň výbavy, druh motoru a karosářská varianta. Tyto faktory jsou vybrány pro analýzu na základě konzultace s prodejci ojetých vozů jako ty, které kupující zohledňují nejvíce při výběru ojetého vozu.

Analýzy dat jsou v prvním kroku nejdříve provedeny pro zážehový motor rozdělený do tří provedení 1.4 TSI, 1.6 MPI a 1.8 TSI vždy v obou karosářských provedeních. Pro analýzu vlivu počtu najetých kilometrů jsou vozy roztríděny do šesti kategorií dle počtu najetých kilometrů, a to 0 až 70 000 km, 70 001 až 120 000 km, 120 001 až 150 000 km, 150 001 až 200 000 km, 200 001 až 250 000 km a nad 250 000 km.

Pro každou kategorii u jednotlivého motoru a karosářské varianty je spočtena průměrná cena zjištěných dat z výběrového šetření pomocí aritmetického průměru, která je zaokrouhlena na celé koruny. Výpočet průměrné ceny ojetého automobilu je prováděn pouze v případě, že v dané kategorii jsou dostupné z výběrového šetření údaje o třech a více vozech. Pro nižší počet vozů není výpočet průměrné ceny proveden.

Prodejní ceny nových vozů dle dobového ceníku jsou uvedeny v tabulce 6.

Úbytek tržní ceny je vypočten jako rozdíl mezi prodejní cenou nového vozu a zjištěnou průměrnou tržní cenou vozu. Je vyjádřen jak v absolutní hodnotě, tak i v procentech.

Očekávaný úbytek tržní hodnoty je vypočten dle vzorce 1 jako amortizace na základě dosazení odpovídajících hodnot z tabulky 2. Při výpočtech je vzat v úvahu i rok výroby, proto je vybrán rok 2011 jako průměrná hodnota, tzn. tabulkový odečet 60 %. Nájezd je v prvních 20 000 km násoben koeficientem 1, pro každých dalších 1 000 km koeficientem 0,5.

Základní amortizace (ZA) je vyjádření procentní srážky pomocí aritmetického průměru na základě doby provozu automobilu (ZAD) a základní srážky za počet najetých kilometrů (ZAP), a to dle základních amortizačních tabulek.

Vzorec 1 Základní amortizace (ZA)

$$ZA_x = \frac{ZAD + ZAP}{2} [\%]$$

Zdroj: KREJČÍŘ, Pavel, BRADÁČ, Albert. Znalecký standard č. I/2005- oceňování motorových vozidel (2)

- ZAD = základní srážka za dobu provozu [%]
- ZAP = základní srážka za počet najetých kilometrů [%]

Jako další je spočten úbytek na 1 kilometr, tzn. reálný úbytek tržní hodnoty podělený počtem kilometrů, tvořící nejvyšší hranici, pro daný sloupec. Pro nejvyšší hodnotu nad 250 000 km je dosazována průměrná hodnota 300 000 km. Všechny údaje jsou vždy zaznamenány do příslušné tabulky, v případě nedostatečného počtu vzorků je zanesena pomlčka.

Při analýze vlivu roku výroby jsou data z výběrového souboru roztríděna do kategorií dle roku výroby od 2009 do 2013 pro příslušné motory a karosářské varianty. Prodejní cena nového vozu je dosazena z dobového ceníku uvedeného v tabulce 6 a stejně jako v předchozím případě je vypočtena průměrná tržní cena a reálný úbytek tržní hodnoty v absolutní hodnotě a procentech. Očekávaný úbytek je opět spočten dle vzorce 1, ale nájezd není zohledněn. Po prvních pěti letech provozu má dle tabulky 1 dojít k úbytku 50 % ceny, pokud nejsou uvažovány další aspekty. Pro každý další rok se úbytek zvyšuje o dalších 5 %. Následně je procentně

porovnán rozdíl tržních cen po sobě jdoucího roku jako meziroční rozdíl. Všechny tyto údaje jsou zaznamenány v tabulkách.

Při analýze vlivu stupně výbavy na tržní cenu automobilu jsou data z výběrového souboru roztržďena do čtyř kategorií, tj. Classic, Ambiente, Elegance a Laurin a Klement pro příslušné motory a karosářské varianty. I zde je vypočtena průměrná tržní cena a reálný úbytek tržní hodnoty v absolutní hodnotě i procentech. Všechny tyto údaje jsou uvedeny v příslušných tabulkách.

Stejně analýzy jsou totožným způsobem provedeny pro vznětové motory rozdělené do tří provedení 1.6 TDI, 1.9 TDI a 2.0 TDI v obou karosářských provedeních. Všechny tyto výsledky jsou zaznamenány v příslušných tabulkách.

Následně je analyzován vliv druhu motoru na tržní cenu ojetého automobilu, tedy porovnání nejběžnější zážehové a vznětové varianty. Z výběrového souboru jsou vybrány vozy s karoserií kombi a motory 1.6 MPI a 1.6 TDI. Vliv druhu motoru je zkoumán při různém nájedzu kilometrů, roku výroby a stupních výbavy. Vozy jsou nejdříve rozděleny dle nájedzu kilometrů, jako v předchozích šetřeních a je u nich stejným způsobem spočtena průměrná tržní cena a skutečný úbytek tržní hodnoty pro oba motory. Jednotlivé ceny i skutečné úbytky jsou mezi sebou odečteny a jsou dosaženy jejich procentní rozdíly. Výsledky jsou uvedeny v samostatné tabulce, kde je uveden očekávaný úbytek, který je opět vypočten stejným způsobem dle vzorce 1 pro oba motory, jako rok výroby je dosazována průměrná hodnota 2011. Do této tabulky je zanesen i procentní rozdíl mezi tímto očekávaným úbytkem tržní hodnoty a skutečným úbytkem tržní hodnoty. Při porovnání různých roků výroby pro oba motory je postupováno totožným způsobem, ale pro oba typy motoru jsou vybrány pouze vozy s nájedzem do 150 000 km, a to z důvodu, aby byla cena odpovídající, neboť se ve výběrovém souboru vyskytuje minimální množství vozů se zážehovým motorem a vysokým počtem najetým kilometrů, a naopak vozů s motorem 1.6 TDI s vyšším nájedzem je více, a to s nižší tržní cenou. Tyto všechny údaje jsou zaznamenány do dvou samostatných tabulek. Při porovnání odlišných stupňů výbavy pro oba motory jsou šetřeny vozy s výbavou Ambiente a Elegance. Do tabulky je zaznamenána stejným způsobem jako v předchozích případech průměrná tržní cena, skutečný úbytek tržní hodnoty a následně procentní rozdíl cen a rozdíl úbytku tržní hodnoty mezi oběma motory.

Poté jsou výsledky šetření porovnávány s výsledky z jiného šetření.

3 LITERÁRNÍ REŠERŠE

3.1 EKONOMICKÉ POJMY – OCEŇOVÁNÍ VOZIDEL

Automobil slouží, stejně jako každý jiný výrobek, k tomu, aby plnil funkce, které souvisí s uspokojováním společenské potřeby. Může se jednat o výrobní prostředek nebo o prostředek k uspokojování potřeb jednotlivce. Automobil je ale zároveň také zbožím a má tedy užitnou a směnnou hodnotu. Míra uspokojovat potřeby tvoří užitnou hodnotu. Ta bude závislá na technických parametrech výrobku, resp. čím bude automobil dokonalejší a déle si zachová své vlastnosti, tím bude hodnota vyšší. (1)

Automobil ale uspokojuje potřeby jen v případě, že je provozuschopný a funkční. Čím je provozní spolehlivost vozu vyšší, tím uspokojuje potřeby lépe. Provozní spolehlivost tak znamená plnit požadované funkce během stanovené doby, a to při zachování provozních parametrů. Vyjadřuje se pomocí pohotovosti, opravitelnosti, bezporuchovosti nebo životnosti. Celá provozní spolehlivost tak závisí na dokonalosti konstrukce, pečlivosti výroby, jakosti, důslednosti kontroly ve výrobě, montáži a mnoha dalších faktorech. (2)

Metodika oceňování automobilů, znaleckého posuzování a hodnocení technického stavu je založena na parametrech, jakými jsou jeho stáří nebo počet najetých kilometrů, tedy parametry, které přímo ovlivňují jeho provozuschopnost nebo funkčnost. (1)

3.1.1 Základní amortizace

Výše základní amortizace závisí na délce doby provozu automobilu a také na počtu najetých kilometrů. (1)

Doba provozu je vymezena jako doba, která začíná uvedením automobilu do provozu a končí datem jeho ocenění. V případě, že je automobil uveden do provozu později než v roce, v jakém je vyroben, bere se v potaz jako počátek doby provozu 1. leden následujícího roku po roku výroby. (2)

Pokud byla provedena generální oprava automobilu, je její provedení počátkem doby provozu. Do základní procentní srážky se započítává i každý započatý rok provozu. Stejný postup platí i pro skupiny vozidla, tedy po výměně skupiny za novou nebo po provedení celkové opravy se toto datum považuje jako počátek doby provozu. (2)

Počet najetých kilometrů znamená celkový počet kilometrů, který automobil ujel od jeho uvedení do provozu do data jeho ocenění. Lze také uvažovat počet najetých kilometrů od generální opravy do ocenění. U skupin automobilu se postupuje stejným způsobem. (1)

Amortizační stupnice základní procentní srážky za dobu provozu v tabulce 1 se vztahuje na všechny osobní automobily, mikrobusey včetně jejich modifikací (max. 9 míst včetně řidiče), přičemž celková hmotnost nesmí přesáhnout 3 500 kg. (2) Stupnice se dále týká obytných automobilů, které jsou vyrobeny na podvozcích výše uvedených automobilů a dále se týká různých modifikací a skupin všech výše uvedených automobilů. (2)

Tabulka 1 Základní procentní srážka za dobu provozu (ZAD)

Rok doby provozu automobilu	Srážka [%] v roce provozu pro vozidla do objemu 950 cm³	Srážka [%] v roce provozu pro vozidla od objemu 951 cm³ do 2 000 cm³	Srážka [%] v roce provozu pro vozidla nad objem 2 001 cm³
1.	15	25	33
2.	25	33	40
3.	33	40	45
4.	40	45	50
5.	45	50	55
6.	50	55	60
7.	55	60	65
8.	60	65	70
9.	65	70	74
10.	70	74	78
11.	74	78	82
12.	78	82	86
13.	82	86	90
14.	86	90	90
15. a další	90	90	90

Zdroj: KREJČÍŘ, Pavel, BRADÁČ, Albert. Znalecký standard č. I/2005- oceňování motorových vozidel (2)

Tabulka 2 pro procentní srážku na počet najetých kilometrů je určena pro osobní automobily se čtyřdobým motorem a ostatní skupiny. Pro dvoudobý motor se výsledná základní amortizace (průměr srážky za dobu provozu a za počet najetých kilometrů) násobí koeficientem 1,5. U Wankelova motoru je násobeno koeficientem 2. (2)

Tabulka rozděluje automobily do čtyř skupin podle zdvihového objemu válců a každá jednotlivá skupina se dělí na prvních několik desítek tisíc kilometrů dle zdvihového objemu a následující nájezd po nich. Největší procentní srážka za každých 1 000 km je při prvních desítkách tisíc kilometrů, po této hodnotě se srážka snižuje. (1)

Tabulka 2 Základní procentní srážka za počet najetých kilometrů (ZAP)

Osobní automobily s objemem válců [cm³]	Rozsah nájezdu [km]	Srážka za každých 1 000 km pro čtyřdobý motor [%]
do 950	do prvních 15 000	1,33
	další	0,6
951 až 2 000	do prvních 20 000	1
	další	0,5
2 001 až 3 000	do prvních 30 000	0,67
	další	0,33
nad 3 000	do prvních 40 000	0,5
	další	0,25

Zdroj: KREJČÍŘ, Pavel, BRADÁČ, Albert. Znalecký standard č. 1/2005- oceňování motorových vozidel (2)

Tabulka 3 uvádí procentní srážku pro jednotlivé skupiny osobních automobilů s pohonem přední nebo zadní nápravy, bez pneumatik. (2)

Tabulka dělí automobily podle druhu motoru na vznětový a zážehový, ten je ještě dělen na čtyřdobý a dvoudobý. U každého z nich se ještě dělí na podkategorii dle umístění motoru a pohonu kol. (2)

Tabulka 3 Procentní srážka skupin osobních automobilů s pohonem jedné nápravy

Druh motoru	Zážehový čtyřdobý						Zážehový dvoudobý						Vznětový čtyřdobý					
	Motor vpředu, zadní náhod		Motor vzadu, zadní náhon		Motor vpředu, přední pohon		Motor vpředu, zadní pohon		Motor vzadu, zadní pohon		Motor vpředu, přední pohon		Motor vpředu, zadní pohon		Motor vzadu, zadní pohon		Motor vpředu, přední pohon	
Motor a spojka	20		20		20		15		15		15		25		25		25	
Převodovka	7		15		10		7		15		10		7		15		10	
Rozvodovka	8		15		10		8		15		10		8		15		10	
Zadní náprava	8		15		4		8		15		4		8		15		4	
Přední náprava a mech. řízení	10		10		11		10		10		11		10		10		11	
Rám	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0
Skříň karoserie	23	25	23	25	23	25	25	27	25	27	25	27	21	23	21	23	21	23
Výbava karoserie	30		30		30		33		33		33		27		27		27	

Zdroj: KREJČÍŘ, Pavel, BRADÁČ, Albert. Znalecký standard č. I/2005- oceňování motorových vozidel (2)

3.1.2 Výchozí cena

Výchozí cena (CN), která slouží pro oceňování je definována jako cena továrně nové a neopotřeбенé věci, dílu, skupiny nebo automobilu. (3)

Výchozí cena může být jako:

- Prodejní cena bez DPH nebo včetně něj v případě, že je k datu ocenění na trhu k dispozici jako nová.
- Srovnatelná cena bez DPH nebo včetně něj, pokud nelze použít cenu prodejní.

Pro automobily je výchozí cena, která slouží pro jeho ocenění definována jako:

- Prodejní cena nového automobilu bez DPH nebo včetně něj v případě, že je k datu ocenění příslušný typ vozidla na trhu v prodeji jako nový.
- Srovnatelná cena bez DPH nebo včetně něj, pokud nelze použít cenu prodejní.

Srovnatelná cena je definována jako přímé cenové nebo parametrické porovnání a lze využít i cenové relace totožných předmětů (automobily, skupiny, díly) ze zahraničí, které jsou k datu ocenění na trhu k prodeji jako nové. Srovnatelná cena také většinou zahrnuje i morální zastarávání a snížení technické úrovně oceňovaného předmětu. (2)

Výchozí cena je určována i pro stanovení ceny samostatných dílů a skupin. Výchozí cena může, totožně jako v předchozích případech, cenou prodejní nového kusu nebo srovnatelnou cenou. V případě, že nejsou k dispozici dostačující podklady pro porovnání cen, lze považovat za výchozí cenu skupiny poměrnou část z redukované ceny automobilu. (1)

U **výchozí ceny části vozidla**, která je označována jako CNČ, jde o definování ceny části vozu, která obsahuje jen jeho určité skupiny. Jestliže pro konkrétní část vozidla není k dispozici prodejní nebo srovnatelná cena, je prováděn odečet ceny chybějící skupiny nebo ceny od výchozí ceny celého automobilu. (4)

Pokud ani to není možné, je stanovena výchozí cena části vozu z redukované ceny celého automobilu (CR), která je vynásobena o součet poměrných dílů všech skupin, které tato daná část obsahuje. To vše následně vyděleno stem. (2)

Vzorec 2 Výchozí cena části vozidla (CNČ)

$$CNČ = \frac{CR \times \sum(e_i)}{100} [Kč]$$

Zdroj: KREJČÍŘ, Pavel, BRADÁČ, Albert. Znalecký standard č. I/2005- oceňování motorových vozidel (2)

- CR = redukovaná výchozí cena vozidla [Kč]
- $\sum(e_i)$ = součet poměrných dílů všech skupin [ks]

V případě, že daná část obsahuje i pneumatiky, je nutné samostatně spočítat jejich výchozí cenu. Výchozí cena pneumatik se odvíjí od toho, zda se jedná o pneumatiky z výroby (CNPP) nebo o pneumatiky na vozidle (CNPV). (2)

Výchozí cena varianty z výroby je definována jako cena pneumatik, které výrobce montoval jako nové na automobil v cenové úrovni k datu oceňování. Pokud tento údaj není k dispozici, bere se v potaz výchozí cena pneumatik na vozidle, tedy cena nových pneumatik, které jsou namontovány na voze k datu ocenění a jsou zároveň pro daný typ homologovány. Jestliže nelze tuto cenu určit, je opět využita cena srovnatelná. (1)

V případě protektorovaných pneumatik je jako výchozí cena brána v potaz jejich cena prodejní, pakliže jsou použity duše, je jako výchozí cena posuzována prodejní cena továrně nové duše. (2)

Pokud je automobil vybaven o mimořádnou výbavu, určuje se její výchozí cena jako prodejní cena jednotlivých prvků této mimořádné výbavy, a to k datu ocenění. Pokud nelze, je využita cena srovnatelná. (1)

Výchozí cena (CN) může být ponížena o cenu pneumatik z výroby (CNPP), poté se jedná o cenu redukovanou. Redukovaná cena (CR) je vyjádřena v korunách, a to včetně DPH nebo bez něj. (2)

Vzorec 3 Redukovaná výchozí cena vozidla (CR)

$$CR = CN - CNPP \text{ [Kč]}$$

Zdroj: KREJČÍŘ, Pavel, BRADÁČ, Albert. Znalecký standard č. I/2005- oceňování motorových vozidel (2)

- CN = výchozí cena vozidla [Kč]
- CNPP = výchozí cena pneumatik z výroby [Kč]

3.1.3 Časová cena

Časová cena je definována jako cena daného předmětu k datu ocenění, která se spočítá tak, že od prodejní ceny nebo jiné podobné ceny tohoto předmětu ke konkrétnímu datu ocenění se odečítá taková částka, která odpovídá reálnému opotřebením daného předmětu. K tomuto opotřebením muselo dojít v termínu od jeho pořízení jako nového do data ocenění. (3)

Časová cena vozidla (CČV) uváděná v korunách je vypočtena jako vynásobení procentní redukované technické hodnoty vozidla (THVR) s redukovanou výchozí cenou vozidla (CR), jež je uváděná v korunách. Částka vydělena stem a je k ní přičtena časová cena pneumatik na vozidle (CČPV) a časová cena mimořádné výbavy (CČVM), oboje uváděny v korunách. (2)

Vzorec 4 Časová cena vozidla (CČV)

$$CČV = \frac{THVR \times CR}{100} + CČPV + CČVM \text{ [Kč]}$$

Zdroj: KREJČÍŘ, Pavel, BRADÁČ, Albert. Znalecký standard č. I/2005- oceňování motorových vozidel (2)

- THVR = redukovaná technická hodnota vozidla [%]
- CR = redukovaná výchozí cena vozidla [Kč]
- CČPV = časová cena pneumatik na vozidle [Kč]
- CČVM = časová cena mimořádné výbavy [Kč]

Časová cena pneumatik na vozidle (CČPV) vyjádřená v korunách je vypočtena jako násobek výchozí ceny pneumatik na vozidle (CNPV) vyjádřené v korunách a procentní technické hodnoty pneumatik na vozidle (THP), to vše vyděleno stem. (2)

Vzorec 5 Časová cena pneumatik na vozidle (CČPV)

$$C\check{C}PV = \frac{CNPV \times THP}{100} [K\check{c}]$$

Zdroj: KREJČÍŘ, Pavel, BRADÁČ, Albert. Znalecký standard č. I/2005- oceňování motorových vozidel (2)

- CNPV = výchozí cena pneumatik na vozidle [Kč]
- THP = technická hodnota pneumatik na vozidle [%]

Časová cena mimořádné výbavy vozidla (CČVM) vyjádřená v korunách je spočtena jako vynásobení výchozí ceny mimořádné výbavy vyjádřené v korunách (CNVM) a procentní technické hodnoty mimořádné výbavy (THVM), to vše vyděleno stem. (2)

Vzorec 6 Časová cena mimořádné výbavy vozidla (CČVM)

$$C\check{C}VM = \frac{CNVM \times THVM}{100} [K\check{c}]$$

Zdroj: KREJČÍŘ, Pavel, BRADÁČ, Albert. Znalecký standard č. I/2005- oceňování motorových vozidel (2)

- CNVM = výchozí cena mimořádné výbavy [Kč]
- THVM = technická hodnota mimořádné výbavy [%]

3.1.4 Koeficient prodejnosti

Koeficient prodejnosti (KP) je definován jako průměrná hodnota z dílčích podílů prodejních cen a časových cen, kterých bylo dosaženo. Prodejní a časová cena se týká stejného a srovnatelného typu automobilu v určité době a na určitém místě. (3)

3.1.5 Obvyklá cena

Obvyklá cena (COB) je výraz používající se v zákoně o oceňování majetku, v soudní terminologii je označována také jako obecná cena, tržní cena nebo tržní hodnota. Je to cena vyjádřená v korunách, jež byla vytvořena při prodejkách totožného nebo podobného předmětu, dílu, skupiny nebo automobilu nebo při poskytování totožné nebo podobné služby při obchodním kontraktu v tuzemsku k danému datu oceňování. (4)

Současně při tom jsou uvažována všechna fakta a náležitosti, které nějakým způsobem ovlivňují cenu, přičemž se ale do výše této ceny neprojevují vlivy neobvyklých okolností na trhu, osobní poměry na straně prodávajícího nebo kupujícího ani jakýkoliv vliv zvláštních preferencí. (1)

Mezi neobvyklé okolnosti lze zařadit znevýhodněný nebo tíšňový stav na straně prodávajícího nebo kupujícího, následky neočekávaných přírodních katastrof nebo kalamit. Osobní poměry jsou definovány jako poměry nebo vztahy mezi prodávajícím a kupujícím, mezi něž patří vztahy osobní, rodinné nebo majetkové. Zvláštními preferencemi jsou myšleny osobní vztahy k danému předmětu nebo službě nebo neobvyklá zvláštní hodnota, která je danému předmětu nebo službě prisuzována. (2)

Obvyklá cena je vyjadřována včetně DPH a při stanovování hodnoty majetkové újmy se za obvyklou prodejní cenu bere i kupní cena. (3)

Obvyklá cena automobilu se vypočte jako časová cena vozidla (CČV) v korunách vynásobená koeficientem prodejnosti (KP). (2)

Vzorec 7 Obvyklá cena (COB)

$$COB = CČV \times KP [Kč]$$

Zdroj: KREJČÍŘ, Pavel, BRADÁČ, Albert. Znalecký standard č. I/2005- oceňování motorových vozidel (2)

- CČV = časová cena vozidla [Kč]
- KP = koeficient prodejnosti [-]

Obvyklá cena je při oceňování určována pomocí těchto metod: (5)

- Porovnávací metoda – obvyklá cena je určena na základě inzerce nebo zrealizovaných prodejů obdobného předmětu. Předpokladem je dostatečný počet vzorků včetně jejich podobnosti s daným předmětem oceňování a znalost vlastností vzorků. V praxi se jedná o nejpoužívanější metodu.
- Výnosová metoda – obvyklá cena je určována pomocí výnosu, který oceňovaný předmět poskytuje při komerční činnosti. Výnosová metoda slouží i jako ověření správnosti výpočtu porovnávací metody.
- Nákladová metoda – je určena především pro nemovitosti i další předměty a je založena na posouzení, za jakou částku je možné postavit nebo vyrobit totožný předmět oceňování, ponížený o opotřebení.
- Kombinace výnosové a nákladové metody – obvyklá cena je dosažena pomocí aritmetického nebo váženého průměru výnosové a nákladové ceny předmětu.

3.1.6 Pořizovací cena

Pořizovací cena je vyjádřena jako cena, za kterou byl daný majetek nebo předmět pořízen včetně nákladů na jeho pořízení, a to bez odečtení amortizace. (6)

3.1.7 Cena pořízení

Cena pořízení je často zaměňována s pořizovací cenou. Jedná se také o cenu, za kterou byl daný majetek nebo předmět pořízen, avšak bez nákladů na jeho pořízení. (7)

3.1.8 Reprodukční cena

Reprodukční pořizovací cena je definována jako cena, za kterou byl daný předmět pořízen v době, kdy je o něm účtováno. Může být určena na základě odborného odhadu pro účetní potřeby nebo na základě zákona o oceňování majetku. Reprodukční cena se využívá u dlouhodobého majetku, zejména při jeho darování. (8)

3.1.9 Odpisování automobilu

V případě automobilu lze podle zákona o daních z příjmu uplatnit dvě metody daňového odepisování, které platí pro nové i ojeté automobily:

- Rovnoměrný odpis
- Zrychlený odpis (9)

Všechny osobní i nákladní automobily, motocykly nebo autobusy patří do druhé odpisové skupiny, tedy daňové odepisování po dobu pěti let. Odpisování je nezávislé na životnosti automobilu nebo jiného předmětu odepisování. Od roku 2009 existuje ještě možnost mimořádných odpisů v délce dvou let. (10)

Rovnoměrné odpisy automobilu při neuvažování technického znehodnocení znamenají za první rok odpis 11 % vstupní ceny, poté v dalších čtyřech letech po 22,25 %. V následující tabulce 4 níže je uveden příklad rovnoměrného odepisování se vstupní cenou automobilu 360 000 Kč. (9)

Tabulka 4 Rovnoměrné odepisování automobilu

Počet let	Období	Sazba	Odpis	Oprávký	Zůstatková cena
1	2014	11	39 600 Kč	39 600 Kč	320 400 Kč
2	2015	22,25	80 100 Kč	119 700 Kč	240 300 Kč
3	2016	22,25	80 100 Kč	199 800 Kč	160 200 Kč
4	2017	22,25	80 100 Kč	279 900 Kč	80 100 Kč
5	2018	22,25	80 100 Kč	360 000 Kč	0 Kč

Zdroj: (11)

Zrychlené odpisy automobilu poskytují možnost za první polovinu odpisování odepsat větší částku oproti rovnoměrnému odpisování. (11) Odpis v prvním roce je vypočten jako podíl odpisovaného počtu let a koeficientu pro první rok, tedy 5. V dalších letech je postupováno jako podíl dvojnásobku vstupní ceny poníženou o oprávkou prvního roku a rozdíl koeficientu pro další roky, tedy 6, a počtem již odpisovaných let. V tabulce 5 se nachází příklad zrychleného odpisování se vstupní cenou automobilu 360 000 Kč. (10)

Tabulka 5 Zrychlené odpisování automobilu

Počet let	Období	Sazba	Odpis	Oprávky	Zůstatková cena
1	2014	5	72 000 Kč	72 000 Kč	288 000 Kč
2	2015	6	115 200 Kč	187 200 Kč	172 800 Kč
3	2016	6	86 400 Kč	273 600 Kč	86 400 Kč
4	2017	6	57 600 Kč	331 200 Kč	28 800 Kč
5	2018	6	28 800 Kč	360 000 Kč	0 Kč

Zdroj: (11)

U rovnoměrného i zrychleného odpisování lze uplatnit navýšení vstupní ceny o 10 %, pokud je automobil využit jako taxi, vozidlo autoškoly, provozování silniční dopravy, sanitní vozidlo nebo pohřební vozidlo. (11)

3.1.10 Úbytek tržní hodnoty ojetého automobilu

Osobní automobil ztratí během každého roku zhruba 10 % ze své hodnoty. Standardní automobily ztrácí svou hodnotu pomaleji a méně než automobily luxusní. U značek jako Škoda nebo Volkswagen dochází během prvních pěti let k poklesu 40 až 60 % své hodnoty. Poté dochází ke snížení úbytku hodnoty každý rok zhruba 2 až 3 %. (12) V případě luxusních značek jako BMW nebo Audi dochází za prvních osm let k úbytku hodnoty zhruba 80 %. Až poté dochází ke zpomalení ubývání hodnoty. Při uvažování pořizovací ceny nového vozu je pro kupujícího nejvýhodnější zakoupit standardní ojetý vůz do pěti let jeho stáří, luxusní ojetý automobil pak do osmi let jeho stáří. (13)

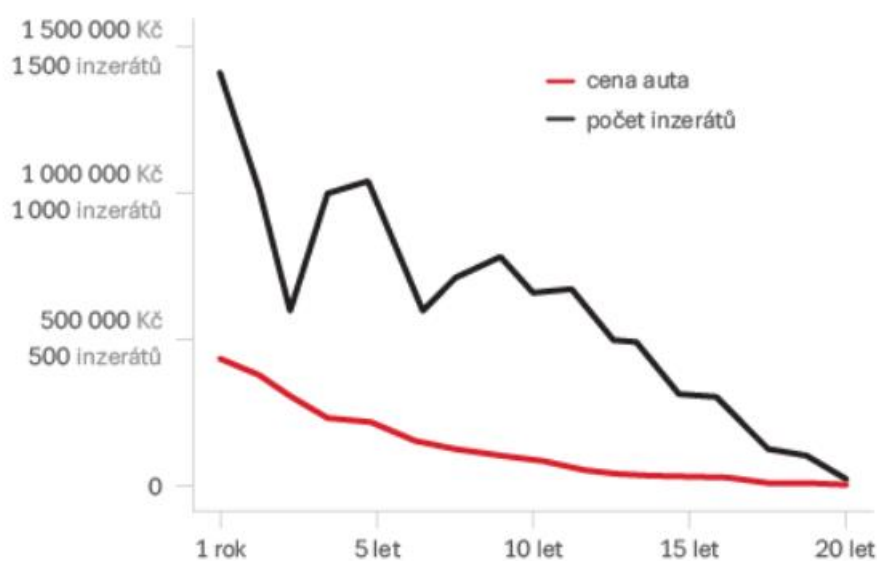
U vozu značky Škoda dochází po pěti letech provozu k úbytku hodnoty ve výši 43 %, ale například u značky Ford je to 53 %. Na polovinu hodnoty se automobil Škoda dostane po průměrně šesti letech provozu. Vozy značky Mercedes se na polovinu své hodnoty dostávají už průměrně po třech letech provozu. (12)

Výjimkou je ale první rok provozu automobilu. Po roce provozu je úbytek hodnoty různý a odvíjí se od konkrétního typu nebo motorizace. (13) U rok starého vozu Škoda Octavia se zážehovým motorem 1.2 TSI dochází k úbytku hodnoty jen kolem 15 %, ale u vznětové verze s motorem 1.6 TDI je to úbytek kolem 27 % za první rok provozu. Tento paradoxní jev je způsoben značnou převahou diesellových Octavií do jednoho roku stáří, které mají nejčastěji původ v operativním leasingu nebo fleetovém firemním programu. V těchto společnostech se benzinové Octavie vyskytují jen výjimečně, tudíž je jejich nabídka na trhu mnohem menší a drží tak tržní cenu nahoře. V dalších letech je ale situace opačná a vznětová verze je v průměru dražší o 40 000 Kč oproti zážehové verzi. (14)

Z obecného hlediska nejrychleji svou hodnotu v České republice ztrácí italské automobily jako Fiat nebo Alfa Romeo, nejpomaleji pak tuzemská Škoda. (12)

Ojetý vůz značky Škoda má průměrnou tržní cenu v autobazaru 289 541 Kč a za rok ztratí průměrně 13 143 Kč. Více než polovina jich je se vznětovým motorem. Tržní cena je vyšší, pokud vůz disponuje vyhřívanými sedačkami nebo jinou vyšší výbavou. Úbytek hodnoty je znázorněn na obrázku 1 níže. (13)

Obrázek 1 Závislost tržní ceny na stáří vozu



Zdroj: (13)

Stáří automobilu, počet najetých kilometrů nebo vážnější havárie v minulosti snižuje průměrně tržní cenu o 20 %. Český původ vozu zvyšuje cenu průměrně o 5 až 10 %, vůz z dovozu naopak snižuje svou tržní cenu o 5 až 10 %. Typ motoru, převodovky nebo počet majitelů ovlivňuje tržní cenu v průměru o 10 %. (14)

3.2 TECHNICKÉ POJMY

3.2.1 Karoserie

Karoserie automobilu je vyráběna za účelem ochrany posádky při nehodě, ochrany posádky proti povětrnostním podmínkám, poskytnutí komfortu při jízdě a za účelem mít co nejmenší odpor vzduchu při jízdě. (15)

Karoserie se dělí dle umístění na automobilu na:

- Podvozkové – karoserie je umístěna pomocí pružných bloků na rámu a její funkce není nosná, je ale odnímatelná. U osobních vozů se nepoužívá.
- Polonosné – v případě tohoto systému dochází k přebírání funkce rámu.
- Samonosné – v dnešní době u osobních automobilů nejpoužívanější varianta. Tento typ karoserie je složen ze svařených plechových dílů, které mají nosné výztuhy a tvoří tak pevný skelet. Z všech stran je karoserie deformovatelná tak, aby co nejvíce ochránila cestující v případě nehody. Odolnost při nárazu je hodnocena od jedné do pěti hvězdiček, které vůz získá při nárazových zkouškách. (16)

Karoserie lze dále dělit dle účelu na:

- Otevřenou
- Měnitelnou
- Uzavřenou (15)

Nejčastěji používaná uzavřená karoserie osobních vozů se dále dělí na:

- Hatchback – podle tvaru zadní části karoserie se také často označuje jako „se splývavou záďí“. Zád' (označována jako třetí, resp. páté dveře) je otevíratelná v celé své ploše směrem zdola nahoru, panty jsou umístěny u střechy.
- Liftback – zadní část karoserie je specifická tím, že za spodní hranou zadního okna je šikmá nebo vodorovná další část. Zád' je otevíratelná v celé své ploše včetně prodloužení. Otevírání je zdola nahoru, panty jsou u střechy vozu.
- Sedan – označována často chybně také jako limuzína. Automobil má čtvery nebo dvoje dveře, střecha je pevná a její část může být otevíratelná. Zád' karoserie je stupňovitá, na zádi je umístěno víko (dveře), které zasahuje až k zadnímu oknu. Víko je otevíratelné bez zadního okna, směrem zdola nahoru. Ve voze jsou

většinou dvě řady sedadel po dvou až třech místech. Ve většině případů má verze sedan oddělený zavazadlový prostor bez možnosti přístupu z interiéru.

- Limuzína – karoserie je větší a prostornější oproti sedanu. Může mít čtvery až šestery dveře a pevnou přepážku za předními sedadly. Minimální délka karoserie je 5 400 mm. Ostatní vlastnosti má totožné jako sedan.
- Kombi – zadní část je prostorná, má v bocích většinou další boční okna. Zadní část je rovná nebo lehce šikmá a otevíratelná v celé ploše, směrem zdola nahoru. Střecha je rovná a pevná, část může být otevíratelná. Sedadla jsou nejméně ve dvou řadách, zadní sedadla bývají sklopná nebo vyjímatelná, aby bylo možné zvýšit ložnou plochu. Dveře jsou dvojce až čtvery plus jedny zadní dveře.
- Velkoprostorové kombi – označované také jako MPV (Multi Purpose Vehicle). Většina vlastností je totožná s kombi, přičemž ale bývá odvozeno od užitkového skříňového automobilu. Karoserie oproti kombi bývá vyšší a sedadlo řidiče má být umístěno nejméně 750 mm nad hranou vozovky.
- Kupé – střecha je pevná, část může být otevíratelná. Vpředu bývají dvě sedadla, zadní mohou být vyjímatelná nebo sklopná. Prostor pro zadní cestující bývá velmi malý. Od části pro zadní cestující dochází ke svažování střechy směrem dolů dozadu, kde je umístěno víko nebo dveře. Boční dveře jsou dvojce. (16)
- Terénní – označovány též jako off-road. Karoserie má dvojce nebo čtvery boční dveře a zadní dveře (víko). Typická je velká světlá výška a velké nájezdové úhly a pohon všech čtyř kol.
- SUV – zkratka Sport Utility Vehicle. Karoserie podobná jako u terénního vozu, ale je určeno pro lehčí terén nebo silniční provoz.
- Crossover – jedná se o kombinaci MPV a SUV. Zvládají lehčí terén, někdy mívají pohon všech čtyř kol. Primárně jsou určeny do městského silničního provozu.
- Speciální – jedná se o vozy sportovní, záchranářské, sanitní, pohřební nebo vyprošťovací. (15)

3.2.2 Zážehový motor

Zážehový motor je spalovacím motorem, jehož palivem je benzin. Princip fungování je založen na zažehnutí směsi paliva a vzduchu pomocí zapalovací svíčky. (16)

Mezi jeho části patří blok motoru, hlava válců, vložka válce, píst, pístní čep, ojnice, pístní kroužky (stírací, minutové, těsnicí), vačkový hřídel, soustava zapalování, svíčky, sací a výfukový ventil, klikový hřídel, olejová vana, setrvačnick. (17)

Z energie paliva je přeměněno na pohon vozidla pouze asi 26 až 31 %. Největší ztráty nastávají v motoru, a to 67 až 72 %. Prostřednictvím výfuků dochází ke ztrátám ve výši 32 až 34 %, chlazením pak ke ztrátám zhruba 30 až 32 % a třením kolem 5 až 6 %. Další zhruba 2 % jsou využita k pohonu dalších částí automobilu, jako je čerpadlo nebo alternátor. (18)

Zážehový čtyřdobý motor pracuje s maximálním tlakem 4 až 6,5 MPa při maximální teplotě 2 000 až 2 500 stupňů Celsia. Tlak na konci komprese je v hodnotě 1 až 1,8 MPa při teplotách 350 až 450 stupňů Celsia. Tlak na začátku výfuku je 0,25 až 0,4 MPa. Teplota plynů při výfuku je v rozmezí 800 až 900 stupňů Celsia. (17)

Pracovní cyklus čtyřdobého spalovacího motoru je založen na čtyřech fázích, které na sebe navzájem navazují a probíhají za otočení dvou otáček klikového hřídele:

- Sání – sací ventil je otevřený a výfukový ventil je uzavřený. Píst míří do dolní úvratě a je nasávána směs vzduchu a benzínu. U motorů s přímým vstřikováním je nasáván pouze samotný vzduch.
- Komprese – ventily jsou uzavřené. Píst míří do horní úvratě a směs je stlačována.
- Expanze – ventily jsou uzavřené. Směs je zažehnuta pomocí jiskry ze zapalovací svíčky několik stupňů před horní úvratí. Píst míří do dolní úvratě.
- Výfuk – výfukový ventil je otevřený, sací ventil je uzavřený. Píst míří do horní úvratě a vzniklé výfukové plyny jsou vytlačovány do výfukového potrubí. (18)

3.2.3 Vstřikování paliva MPI

Zkratka MPI znamená Multi Point Injection, tedy vícebodové vstřikování přímo do sacího kanálu. Existuje více systémů vícebodového vstřikování: (19)

1. Sdružené vstřikování, které je založeno na vstřikování plné dávky paliva při jednom cyklu před zavřené ventily sdružených válců (první a třetí válec a druhý a čtvrtý válec u čtyřválcového motoru). Tento systém má pro různé válce odlišnou dobu odpařování paliva. (16)
2. Simultánní vstřikování, jehož principem je současné ovládání všech vstřikovacích ventilů, a to bez jakéhokoliv vlivu válců, resp. jejich pracovní doby, která může být jakákoliv. S jedním otočením klikové hřídele se na základě řídicí jednotky vstřikuje pouze polovina z plné dávky paliva, protože různé válce

mají rozdílnou dobu odpaření paliva. Díky tomu dojde k vyváženějšímu složení směsi. (16)

3. Sekvenční vstřikování je nejdokonalejším systémem MPI. Jeho fungování spočívá ve vstřikování vždy celé plné dávky paliva pomocí vstřikovacích ventilů před začátkem sání. Pořadí závisí na zapalování směsi podle jednotlivých válců. To vše umožnilo dosažení lepšího chlazení uvnitř motoru, lepší spalování benzínu a došlo také k optimální přípravě směsi. (19)

3.2.4 Přímé vstřikování FSI

Zkratka FSI značí Fuel Stratified Injection, tedy vrstvené vstřikování paliva. Tento systém u zážehových motorů snižuje množství škodlivin ve výfukových plynech, tepelné ztráty a také spotřebu, a to až o 15 %. Naopak zvyšuje výkon motoru i jeho točivý moment. Motor totiž není omezován, protože tento systém nemusí obsahovat škrtecí klapku. (20)

Tyto motory jsou specifické tím, že se palivo vstřikuje přímo do spalovacího prostoru motoru, nikoliv do sacího potrubí, jako u běžných zážehových motorů. Systém FSI využívá dvou režimů činnosti. Prvním z nich je spalování vrstvené směsi při částečném zatížení, druhým je spalování směsi při zatížení plném. Při prvním režimu se vytváří směs zapalující se v malé oblasti kolem svíček. Řídící jednotka monitoruje zatížení motoru a je měněn tlak vstřiku, jeho okamžik i dané množství. Při úplném zatížení dochází k navýšení výkonu agregátu a také jeho účinnosti, protože systém FSI umožňuje navýšit kompresní poměr. (16)

3.2.5 Vznětový motor

Vznětový motor je spalovacím motorem, jehož palivem je motorová nafta. Princip je založen na samovznícení vstřikovaného paliva díky teplotě stlačovaného vzduchu. (16)

Jeho části jsou blok motoru, hlava válce, vložka válce, klikový hřídel, ojnice, píst, pístní čep, pístní kroužky (stírací, minutové, těsnicí), sací a výfukový ventil, vačkový hřídel, vstřikovací čerpadlo, vstřikovací tryska, žhavicí svíčka, olejová vana, setrvačnick. (17)

Kompresní poměr vznětového motoru je 15:1 až 23:1.

Pracovní cyklus je rozložen na čtyři po sobě jdoucí fáze:

- Sání – sací ventil je otevřený a výfukový ventil je uzavřený. Píst míří do dolní úvrati a je nasáván čistý vzduch.

- Komprese – ventily jsou uzavřené. Píst míří do horní úvratě a vzduch ve válci je jím stlačován. Kompresní tlak se zvýší na 2,5 až 4,5 MPa při kompresní teplotě 600 až 900 stupňů Celsia. Těsně před koncem kompresního zdvihu je do válce vstříknuto jemně rozprášené palivo.
- Expanze – proces hoření a rozpínání, ventily jsou uzavřené. Na konci kompresního zdvihu dochází k odpařování nafty a jejímu mísení se vzduchem díky vysoké teplotě. Dojde tedy k samovznícení této vzniklé zápalné směsi. Díky tlaku plynu s hodnotou 6,5 až 9 MPa je píst tlačěn do dolní úvratě, jedná se o pracovní zdvih pístu.
- Výfuk – výfukový ventil je otevřený, sací ventil je uzavřený. Píst míří do horní úvratě a vzniklé výfukové plyny jsou vytlačovány do výfukového potrubí. Teplota výfukových plynů je při plném zatížení 600 až 750 stupňů Celsia. (17)

3.2.6 Vstřikovací systém Common-rail

System Common-rail s tlakovým zásobníkem je založen na oddělení dvou činností, tedy vytvoření tlaku a vstřikování paliva. Vytváření tlaku je zcela nezávislé na vstřikovací dávce a otáčkách motoru. Palivo dodává podávací čerpadlo, které je součástí vysokotlakého čerpadla (křídlové čerpadlo). To je poháněno hnacím hřídelem. Takto palivo dále putuje přes přítokový otvor do vysokotlakého prostoru. Dávkovací ventil paliva je zabudován mezi vysokotlakým prostorem a podávacím čerpadlem, tedy přímo v přítokovém otvoru. Množství paliva určeného pro vysokotlaký prostor je regulováno průřezem přítokového otvoru, jež je ovládán pomocí dávkovacího ventil paliva. Všechny povely ventilu dává elektronická řídicí jednotka. (17)

Množství vstřikovaného paliva (velikost dávky) určuje řidič. Elektronická řídicí jednotka má v sobě uložena datová pole, z nich je vypočítáván okamžik vstřiku a vstřikovací tlak. Realizaci má na starost vstřikovač pro každý válec, ten je řízen elektromagnetickým ventilem. Styl jízdy je dle polohy plynového pedálu kontrolován snímači a vyhodnocován řídicí jednotkou. Ta dle potřeby reguluje motor. Pořadí vstřiku je určováno podle otáček vačkové hřídele a otáček klikového hřídele na základě informací od příslušných čidel. (16)

Dalším čidlem je potenciometr, jež má na starosti snímat polohu plynového pedálu a dávat tak řídicí jednotce informaci o tom, kolik plynu řidič přidává. Nasávaný vzduch má také svůj snímač, aby řídicí jednotka mohla upravit spalování směsi tak, aby odpovídala zadaným emisním normám. Další čidla jsou teplotová (vzduch a chladicí kapalina), aby se dávky přizpůsobily změnám teplot. (17)

3.2.7 Sdružený vstřikovač PD

Systém označovaný jako čerpadlo – tryska (Pumpe – Düse) má jednotku čerpadla umístěnou v hlavě válců. Tato jednotka je jedním celkem, proto se užívá název sdružený vstřikovač. Celkem se skládá z vysokotlakého vstřikovacího čerpadla, řídicího ventilu a vstřikovací trysky. Každý z válců motoru má tak svou jednotku včetně trysky a ta vstříkne naftu do válce ve správném okamžiku pod vysokým tlakem. (21)

Oproti klasickému vstřikovacímu čerpadlu zde chybí vysokotlaké potrubí, protože je jednotka přímo v hlavě válců. Dávka paliva a doba vstřikování je regulována ventilem, který je řízen elektronickou řídicí jednotkou. Další součástí je i nízkotlaké čerpadlo, které slouží k dopravě nafty do vstřikovače. (16)

3.2.8 Turbodmychadlo

Turbodmychadlo je prvek, který slouží k přeplňování zážehových i vznětových motorů. Princip jeho fungování je založený na zvýšení výkonu a točivého momentu, neboť je tak možné dostat větší množství vzduchu do spalovacího prostoru. Tento proces má za následek schopnost spálit více paliva. (22)

Turbodmychadlo má na jednom společném hřídeli umístěnou turbínu a kompresor. Výfukové plyny pohání turbínu a ta poté slouží pro pohon dmychadla. To nasává čerstvý vzduch a přemísťuje ho s přetlakem do válců motoru. Mezi motor a dmychadlo je umístován intercooler, tedy mezichladič stlačeného vzduchu, který má za úkol snížit teplotu plnicího vzduchu. Důvodem snižování teploty vzduchu je zvýšení plnicí účinnosti agregátu. (16)

Součástí turbodmychadla na výfukové plyny je turbínové a dmychadlové kolo, obě kola jsou lopatková a jsou shodně umístěna na společné hřídeli. Velmi důležité je vyvážení obou oběžných kol s hřídeli, mazání a celková přesnost výroby, protože je zde pracováno s vysokými otáčkami 20 000 až 160 000 otáček za minutu. (22)

Díky tomu je také hřídel uložen v plovoucích kluzných pouzdrech, která se otáčejí v otvorech, jež jsou mazány olejem ve skříní ložisek. Mazání ložisek je řešeno mazacím systémem agregátu. (16)

3.2.9 Filtr pevných částic

Filtr pevných částic je také označován jako DPF (Diesel Particulate Filter) nebo FAP (Filtre à particules). (23)

Filtr DPF, který využívá aditiva je jedním z možných použití. Jeho činnost je založena na podpoře aditiv obsažených v palivu. Filtr zachytí pevné částičky, které následně prochází procesem oxidace při teplotě kolem 500 stupňů Celsia. To zabraňuje zneprůchodnění filtru pomocí opakujících se regenerací. Pro podporu této regenerace je do paliva přidáváno metalické aditivum, které napomáhá správně oxidaci i při nízkých teplotách. Další funkcí aditiva v palivu je redukce vyprodukovaných sazí a tím je docíleno delší životnosti systému. (16)

DPF filtr bez použití aditiv pracuje na principu zachycování pevných nečistot z výfukových plynů o nejjemnější struktuře na jeho vnitřní části, které jsou členité. Jestliže je zachycených nečistot na aktivní členité ploše příliš a dochází k jejímu znečištění, jsou tyto nečistoty odstraněny během katalytického spalování, které probíhá za vysokých teplot. Tyto nečistoty se následně promění v kysličník uhličitý. (16)

Regenerace filtru může být aktivní nebo pasivní. Aktivní spočívá v pravidelně se opakujícím záměrném zvýšení teploty výfukových plynů na zhruba 600 stupňů Celsia, při kterém dojde k úplnému odstranění částic a nečistot. Aktivní regenerace se opakuje pravidelně zhruba každých 1 000 až 1 200 km. Tento proces se projevuje pouze nepatrným zvýšením volnoběžných otáček, ale celkově se jedná o téměř nepostřehnutelný proces, který ani nijak neovlivňuje spotřebu vznětových motorů. Aktivní regenerace přichází na řadu, pokud je automobil využíván jen částečně, resp. jeho motor. To znamená, že motor je jen částečně zatížen, toto využití odpovídá městskému provozu. (16)

Pasivní regenerace je založena na zahřátí výfukových plynů na teplotu 350 až 500 stupňů Celsia. Probíhá automaticky při plném zatížení motoru, které odpovídá dálničnímu provozu. (16)

Pevné částice (označované také jako particulate matter, PM nebo saze) vznikají u každého vznětového motoru při spalování nafty. Tyto částice jsou zdraví nebezpečné, neboť jsou rakovinotvorné. Jejich složení je různorodé, největším podílem jsou tvořeny částicemi uhlíku s velikostí kolem 0,05 mikrometru. Na ty se nabalují sulfidy ze zbytků oleje a paliva, dále uhlovodíky různých druhů a voda. V nepatrném množství jsou zde také oxidy kovů, které vznikají uvnitř motoru vzájemným oděrem. (23)

3.3 ŠKODA AUTO

Škoda Auto je akciovou společností a zároveň také největším výrobcem automobilů v České republice. Sídlo je ve středočeské Mladé Boleslavi, kde se také nachází i největší výrobní závod. V tuzemsku jsou k dispozici také další dva závody, a to ve Vrchlábí

a Kvasinách. Společnost ale působí i v zahraničí, tudíž dochází k montáži tak, že jsou na různých dalších místech po světě kompletovány vozy z dílů, jež jsou vyexpedovány z České republiky. Konkrétně se jedná o závody Sarajevo v Bosně a Hercegovině (Volkswagen Sarajevo), ukrajinské Solomonovo (ZAT Evrocar), Kamenogorsk v Kazachstánu (JSC Azia Avto), Kaluga v Ruské federaci (Volkswagen Rus), mimo Evropu v Aurangabadu v Indii (Skoda Auto India) a v Šanghaji v Číně (SVW China). (24)

Z dlouhodobého hlediska se jedná o společnost s největšími tržbami v České republice, je také největším národním exportérem a na našem území zaměstnává nejvíce pracovníků. (25)

3.3.1 Prodeje vozů Škoda

Škoda Auto v roce 2017 prodala celkem rekordních 1 200 500 automobilů a celkově se jednalo o nejvíce prodaných kusů v historii. To je tedy o 6,6 % více než v roce 2016. Hranici milionu prodaných vozů automobilka překročila již čtvrtý rok po sobě. Nejprodávanějším modelem byla Octavia s počtem 418 800, druhým byl Rapid s 211 500 kusy, třetí byla Fabia s počtem 206 500 vozů. Následuje Superb s 150 900 kusy, poté Kodiaq v počtu 100 000 kusů. Pod tuto hranici se dostaly Yeti v počtu 69 500 kusů, Citigo s 37 100 vozy a Karoq čítající celkem 6 300 exemplářů. (26)

V roce 2016 Škoda prodala 1 127 700, v roce 2015 to bylo prodaných 1 055 500 vozů, jedná se tedy o meziroční nárůst o 6,8 %. (27) (28)

3.3.2 Historie Škoda Auto

Historii této značky lze datovat od 17. prosince 1895, tudíž je možné se chlubit více než stoletou historií. Na začátku stáli dva muži, mladý knihkupec a sportovec Václav Klement pocházející z Mladé Boleslavi a turnovský rodák Václav Laurin, který byl mechanikem. Doba na konci devatenáctého století patřila bicyklům, tudíž Václav Klement spatřil příležitost založit malý podnik na opravu jízdních kol, jako reakci na odmítnutí opravy jeho vlastního kola. Jeho technické zkušenosti nebyly velké a přesně proto se spojil s druhým jmenovaným. Počátky se odehrávaly v pronajaté dílně v Benátecké ulici na okraji Mladé Boleslavi. Spolu s nimi pracovalo pět dělníků a k dispozici měli tři obráběcí stroje. (29)

Po čase oprav se dvojice podnikající pod názvem Laurin a Klement rozhodla pro vlastní výrobu bicyklů s názvem Slavia. Ty se staly ihned velmi oblíbenými, a tak firma rozšířila výrobu a přesunula se na jiné místo. Počet dělníků se zvýšil na dvanáct a počet strojů na deset.

Poptávka stále rostla, tudíž dvojice v roce 1898 postavila budovu s názvem „Továrna velocipedů Slavia“, která stála na místě dnešní automobilky. (30)

Firma Laurin a Klement prosperovala velmi rychle. V roce 1898 tak bylo rozhodnuto o začátku výroby motorových dvoukolek a tříkolek, a to podle vlastních návrhů konstrukce. Výrobky byly úspěšné a v Německu nebo Anglii se těšily dobrému odbytu. Se zvyšujícím se úspěchem nadále stoupal počet zaměstnanců, rozšiřovaly se výrobní prostory a docházelo i na modernizaci strojního vybavení. (31)

První čtyřkolový výrobek je vozík a přišel na svět v roce 1901, o dva roky později přišel první dvouválcový motor. Vyráběné stroje získávaly nejen nové příznivce, ale i různá ocenění. Každým rokem přicházel závod s novým modelem, v roce 1904 došlo dokonce k prvnímu prodání licence do zahraničí. Rok 1905 je více než přelomový. Dochází totiž k zastavení výroby jízdních kol a začíná se s výrobou prvních automobilů. Tím je Voituretta A a v totožném roce dochází k prvním sportovním úspěchům značky, když tovární jezdec Václav Vondřich vítězí v závodě Coupe Internationale na motocyklu Laurin a Klement. (29)

Dalším významným rokem je 1991 a má pro Škodu velký význam, neboť došlo k historickému přelomu v historii. V tomto roce se totiž uskutečnila fúze s koncernem Volkswagen, která byla podnětem k revolučnímu rozvoji automobilky. Jen u modelu Favorit bylo v roce 1993 provedeno 548 změn, stejně zněla i dobová reklama. (29)

Volkswagen se snažil zvýšit kvalitu vyráběných vozů, neboť známka dobového auditu byla 3. Tehdejší majitel modelu Favorit tak v průměru za první rok provozu reklamoval osm závad. Poprvé od sloučení do koncernu dochází k vývoji nového vozu. Ten měl využívat zaměnitelné díly Volkswagen, čímž se snížila cena. Tímto novým automobilem byl v roce 1994 model Felicia. I když vůz využíval mnoho dílů z Favoritu, tehdejší reklama zdůrazňovala počet 1187 nových dílů, proto se uchýlilo k novému názvu. Rok od začátku výroby byla zahájena produkce karoserie kombi a užitkové verze pick-up. Škoda Felicia má mnoho prvenství. Jedná se o první Škodu vyráběnou se vznětovým motorem, první Škodu s možností dovybavení o klimatizaci, airbagy nebo ABS. Poprvé se zde také připomínají zakladatelé s vrcholnou verzí pojmenovanou právě Laurin a Klement. V roce 1998 přišla modernizace vozu, která přinesla sjednotitelské optické prvky s modelem Octavia. Ve výrobě Felicia vydržela až do roku 2001. (31)

Další model byl nižší střední třídy a představil se v roce 1996. Byl postaven na koncernovém podvozku Audi A3 a dostal jméno Octavia. Nabídka zážehových a vznětových motorů spolu s verzí kombi z roku 1998 naprosto uchvátila a v následujících letech se ukázalo, že se jedná o klíčový model. Postupem let vznikaly nové verze jako RS nebo 4 × 4, s rokem

2001 přišla modernizace, v roce 2004 přešlo na označení Tour kvůli výrobě druhé generace Octavie. Za patnáct let produkce tohoto automobilu se jich vyrobilo 1 142 126 exemplářů. (31)

Druhá generace modelu Octavia tedy byla představena v roce 2004 a představovala vůz na pomezí nižší střední a střední třídy. Od začátku se vůz pyšnil velkým zájmem, o němž svědčí i druhé místo v soutěži Auto 1. Pětimiliontým vyrobeným vozem Škoda byla také druhá generace modelu Octavia. (29)

V průběhu produkce byla na přelomu tisíciletí představena také Škoda Fabia, tedy nástupce modelu Felicia. Malý vůz postavený opět na podvozku Volkswagen se díky karosářské variantě hatchback, kombi a sedan a také mnoha motorizacím těšil velké oblibě. Na úspěch první generace navazuje její druhá generace a od ní odvozený model Roomster a následně také třetí generace. (30)

Mezi další milníky automobilky patří model Superb, který je symbolem návratu značky Škoda mezi vyšší třídu prestižních vozů. Ceny se pohybovaly od 689 900 Kč do 1 156 900 Kč. (31)

Dalšími modely jsou modernizace těch předchozích, jako v případě třetí generace Octavie, další generace modelu Superb a tak dále. Některé modely jsou nově vzniklé a se Škoda jimi snaží zaujmout další místo v různých kategoriích vozů. Příkladem jsou modely Citigo, Karoq, Kodiaq nebo Rapid. (30)

Není možné zapomenout také na významné úspěchy na sportovním poli, ale s nástupem vozů Škoda Kitcar nebo WRC se jedná o samostatnou kapitolu historie. (29)

Společným znakem všech vozů Škoda je ale kvalitní dílenské zpracování, moderní design nebo vysoká užitná hodnota. Dále také platí, že ať už se jedná o drobnosti jako gumičky držící autoatlas v kapse předních dveří nebo systém otevírání zavazadelníku dělající ze sedanu liftback a naopak, vždy jsou tato chytrá řešení poplatná sloganu automobilky „Simply clever“. (30)

3.4 OCTAVIA DRUHÉ GENERACE

Škoda Octavia II je konstruována designéry, konstruktéry a techniky Škody Auto a.s. a koncernu Volkswagen, stejně jako u předchozích modelů. Je zde, stejně jako u ostatních automobilových koncernů, použito osvědčených a konstrukčně dokonalých dílů, které jsou vyráběné ve velkých sériích a jsou montovány společně do několika modelů daného koncernu. Jednotlivé modely mají samozřejmě svá specifika, ale díky unifikaci dílů dochází ke snížení

ceny automobilu a je dále zajištěn lepší servis za nižší ceny. Toto vše je i symbolem pro Škodu Octavii druhé generace. (32)

Druhá generace má za úkol navázat na úspěchy první generace, a to pomocí siluety a celkového uspořádání. I když vozy používají stejné jméno, novější generace je zcela nový automobil a využívá ty nejmodernější technologie. Společným znakem obou Octavií je zařazení na pomezí mezi nižší střední a střední třídou. To souvisí i s mottem „kus auta navíc“, jež Škoda používá při teorii nabídnout více oproti konkurenci, a to za stejné prostředky. (33)

3.4.1 Historie

Druhá generace modelu Octavia v provedení liftback byla oficiálně prezentována na ženevském autosalonu v únoru 2004 a ve stejném roce v září se ukázalo karosářské provedení kombi na autosalonu v Paříži. Francouzské odhalení mělo ještě jednu novinku, a to vůz s pohonem všech čtyř kol. V roce 2005 následovala další novinka, tou byl do té doby nejrychlejší vyráběný automobil Škoda, model Škoda Octavia RS, který se prezentoval na autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem. Poháněn byl přeplňovaným zážehovým motorem 2.0 TFSI o výkonu 147 kW. Později byl doplněn i o vznětové provedení 2.0 TDI s výkonem 125 kW. Ve stejné době byla představena i další verze Octavie, Scout. Jednalo se o kombi se zvýšeným podvozkem, pohonem všech čtyř kol, plastovými ochrannými doplňky a výkonnými motory. Určena byla pro zákazníky, kteří vyznávají aktivní životní styl. Na konci roku 2008 byl v Paříži na autosalonu představen facelift, tedy omlazení. (31)

Octavia druhé generace získala mnoho ocenění, mezi nimi Auto roku 2005 v České republice, Bulharsku, Finsku nebo Litvě. Následovaly ocenění Zlatý volant v Německu, či druhé místo z celkových 38 konkurentů v evropské soutěži Auto 1 Evropa. Ocenění bylo mnohem více, jedním z nejhodnotnějších bylo od anglického časopisu What Car?, jež vyhodnotil vůz Škoda Octavia II Ambiente 1.6 FSI jako nejlepší malý rodinný automobil pro rok 2005. Druhá generace Octavie tehdy porazila všechny konkurenty ze všech tříd. (32)

3.4.2 Motory

V Octavii druhé generace se za roky výroby vystřídala celá paleta zážehových i vznětových agregátů. Různorodost objemů i výkonů velmi dobře pokryla potřeby zákazníků i jejich přání. Všechny motory spojuje uložení, tedy vpředu napříč. (32)

Zážehové agregáty zastupovaly klasické jednotky se vstřikováním paliva do sacího potrubí

- 1.4 16V (1,4 R4, 16V, 55 nebo 59 kW, 126 nebo 132 N.m, 2004 až 2013),
- 1.6 MPI (1,6 R4, 8V, 75 kW, 148 N.m, 2004 až 2013)

a také moderní motory s přímým vstřikováním do spalovacího prostoru

- 1.6 FSI (1,6 R4, 16V, 85 kW, 155 N.m, 2004 až 2008)
- 2.0 FSI (2,0 R4, 16V, 110 kW, 200 N.m, 2004 až 2008)
- 1.2 TSI (1,2 R4, 8V, 77 kW, 175 N.m, 2010 až 2013)
- 1.4 TSI (1,4 R4, 16V, 90 kW, 200 N.m, 2008 až 2013)
- 1.8 TSI (1,8 R4, 16V, 118 Kw, 250 N.m, 2007 až 2013)
- 2.0 Turbo FSI RS (2,0 R4, 16V, 147 kW, 280 N.m, 2005 až 2008)
- 2.0 TSI RS (2,0 R4, 16V, 147 kW, 280 N.m, 2008 až 2013). (34)

K dispozici byly také vznětové motory vybavené přímým vstřikováním paliva pomocí sdružených vstřikovačů (Pumpe-Düse Systém, systém čerpadlo-tryska) nebo s novějším systémem Common Rail. Všechny diesellové motory byly přepřínovány turbodmychadly s proměnlivou geometrií rozváděcích lopatek. Všechny motory vynikají velkým točivým momentem, pružností a umožňují rychlou jízdu bez častějšího řazení. (32)

V nabídce byly tyto konkrétní vznětové motory:

- 1.9 TDI (1,9 R4, 8V, 77 kW, 240 N.m, 2004 až 2010)
- 2.0 TDI-PD 16V (2,0 R4, 16V, 103 kW, 320 N.m, 2004 až 2010)
- 2,0 TDI 8V DPF (2,0 R4, 8V, 103 kW, 320 N.m, 2004 až 2010)
- 2.0 TDI-PD 16V RS (2,0 R4, 16V, 125 kW, 350 N.m, 2006 až 2008)
- 1,6 TDI CR (1,6 R4, 16V, 77 kW, 240 N.m, 2009 až 2013)
- 2.0 TDI CR (2,0 R4, 16V, 81 nebo 103 kW, 280 nebo 320 N.m, 2010 až 2013)
- 2.0 TDI CR RS (2,0 R4, 16V, 125 kW, 350 N.m, 2008 až 2013). (34)

3.4.3 Převodovky

Všechny agregáty byly standardně dodávány v kombinaci s pěti nebo šestistupňovou manuální převodovkou. Další možností byla převodovka automatická, konkrétně se jednalo o šestistupňovou převodovku s hydrodynamickým měničem nebo modernější šestistupňovou a sedmistupňovou převodovku DSG, která využívala dvou spojek. Obě převodovky pracovaly ve dvou režimech, buď plně automatickém nebo s možností volit rychlostní stupně označovaném jako Tiptronic. (32)

3.4.4 Podvozek

Podvozek byl nově vyvinutý a byl zaměřen na vysokou míru pohodlí a výborné jízdní vlastnosti. Nový je i elektromechanický posilovač umožňující růst účinku se zvyšující se rychlostí v kombinaci s novými nápravami. Přední náprava využívá zavěšení McPherson a spodní příčná ramena trojúhelníkového tvaru. Díky tomu je náprava tužší a tím se zlepšují zatáčecí vlastnosti. Zadní náprava je nově víceprvková a má tři příčná ramena spolu s jedním podélným. (33)

3.4.5 Karoserie

Karoserie má samonosnou konstrukci a její tuhost byla dosažena pomocí vysokopevnostních materiálů. Díky vyšší tuhosti byla zlepšena pasivní bezpečnost a bylo dosaženo lepších jízdních vlastností. Antikorozní ochrana karoserie spočívá v použití pozinkovaného plechu a několika antikorozních vrstev před lakováním, které dohromady dávají záruku 12 let na prorezavění. (33)

Karoserie byla k dispozici v několika barvách laků. Jednalo se o bezpříplatkové pastelové barvy bílá Candy, modrá Dynamic, červená Corrida, žlutá Sprint nebo příplatkové metalízy červená Flamenco, béžová Capuccino, modrá Aqua, modrá Race, modrá Storm, stříbrná Brilliant, zelená Arctic, šedá Anthracite, šedá Satin, šedá Graphite a černá magická s perleťovým efektem. (32)

Celkově byly vytvořeny tři barevné varianty se šesti verzemi čalounění sedadel a výplněmi dveří. Látkové čalounění je v základu, různé barevné varianty nebo čalounění z kůže bylo za příplatek. (32)

Obrázek 2 Škoda Octavia druhé generace po modernizaci, vlevo liftback a vpravo kombi



Zdroj: (35)

3.4.6 Bezpečnost

Octavia druhé generace byla vybavena elektronickými systémy jízdní stability, které se podílely na zvýšení aktivní bezpečnosti a také zlepšovaly ovladatelnost automobilu při jízdě na kluzkém povrchu nebo při dalších ztížených podmínkách. Protiblokační systém ABS byl obsažen standardně ve všech výbavách do roku 2008 a ESP bylo možné za příplatek dodat. Od modelového roku 2009 po modernizaci se i ESP stalo sériově dodávaným. Dále byl za příplatek k dispozici systém TPM (Tyre Pressure Monitoring), který sledoval tlak v jednotlivých pneumatikách. V případě jeho poklesu o tom informovala rozsvícená kontrolka na palubce. (31)

Celá bezpečnost Octavie druhé generace je založena na pečlivě navržené karoserii, která má tuhou střední část a vytváří tak dostatečný prostor pro cestující a má vpředu i vzadu zóny, jež odolávají deformacím. (33)

Každý vůz Škoda Octavia II obsahuje velkoobjemové airbagy, konkrétně pro řidiče, spolujezdce a boční airbagy uložené v předních sedadlech z boku. Od listopadu 2008 se staly součástí standardní výbavy i hlavové airbagy, které se při aktivaci rozprostřou na ploše bočních oken od předního sloupku až po zadní sloupek. S tím souvisejí i aktivní hlavové opěrky, které bylo možné doobjednat a zabraňovaly poranění při nehodě, resp. nárazu do vozu zezadu. Princip fungování byl založen na aktivování mechanismu v případě nárazu, jež posune opěrku hlavy dopředu tak, že zachytí hlavu cestujícího při pohybu zpět a nedošlo tak k poranění krční páteře. (33)

3.4.7 Interiér

Octavia druhé generace byla navrhována s důrazem na vynikající prostor pro cestující na předních i zadních sedadlech. Kvalitní materiály jsou použity na sedadlech i na palubní desce, která je díky technologii PU – stříkané kůži odolná vůči zrcadlení v čelním okně a zároveň je na dotek i pohled atraktivní. Ve spodní hraně palubní desky jsou lišty v různých barvách dle stupně výbavy. Střed interiéru tvoří tunel, který vede od předních sedadel až k těm zadním. Tam je zakončen odkládacím prostorem, nebo klimatizovanou přihrádkou Jumbo ve verzi Elegance. Vrchní víko této schránky je zároveň loketní operkou. (32)

Přístrojový panel je přehledný a jeho základem jsou dva přístroje, tedy rychloměr a otáčkoměr, oba v kruhovém profilu. Jejich stupnice má plastický efekt. Při jízdě v noci jsou všechny přístroje a ovladače podsvětleny, a to zelenou barvou, jež přísluší značce Škoda. Klíčky dveří jsou chromované. (33)

Poprvé v historii zde bylo upuštěno od zajišťovacích kolíčků ve dveřích, ty jsou zde nahrazeny červenou diodou, která signalizuje zamčení vozu. Součástí interiéru je také dále mnoho odkládacích ploch a schránek. (32)

Ve verzi po modernizaci od roku 2009 je mnoho úprav interiéru, které byly provedeny za účelem zvýšení bezpečnosti, pohodlí a komfortu. Přidáno bylo několik dalších variant čtyřramenných volantů, a to ve standardním provedení nebo v koženém provedení. Airbag volantu má vždy zahnutou chromovou linku, která vyobrazuje symbol sjednocené přední masky chladiče vozů Škoda, jak je patrné na obrázku 3. Dalšími novými prvky jsou nová autorádia a navigace v různých provedeních od těch základních až po špičkové přístroje. Ovládání příplatkového vyhřívání předních sedadel se přemístilo doprostřed ovladačů na regulaci teploty a rychlosti ventilátoru. Z původních pěti stupňů vyhřívání, má verze po modernizaci pouze tři. (33)

Změny se dočkaly i přístroje, resp. jejich uspořádání. Také klimatizace je nyní ovládána jinými ovladači. Klimatizace byla ve verzi Climatic nebo v pokročilejší verzi Climatronic, která umožňovala automatické dorovnávání teplot. Sdružené přístroje nebyly od modernizace podsvětleny zeleně, ale nově bíle. Displej mezi otáčkoměrem a rychloměrem nyní také nebyl zelený s černými číslicemi, ale s černým podkladem s kontrastně bílými symboly. Některé ovladače zůstaly podsvětlené zelenou barvou a spolu s bílou vytváří příjemné a přehledné prostředí. (32)

Obrázek 3 Interiér vozu Škoda Octavia druhé generace po modernizaci



Zdroj: (35)

3.4.8 Exteriér

Společným znakem s ostatními modely se stala maska chladiče, která má chromovaný rámeček, svislé žebrování a nahoře ve středu umístěné logo Škoda. Dalším společným znakem automobilů Škoda jsou podélné linie kapoty, které se táhnou od loga na masce chladiče. Kapota je mohutná a je konstruována do tvaru písmene V, což dohromady budí dojem velkého a bezpečného automobilu. Vzhledem ke kapotě, která se směrem k čelnímu sklu rozšiřuje, jsou přední blatníky nezvykle až nahoru, a to také dopomáhá k dojmu bytelného a bezpečného vozu. K optickému rozšíření dopomáhají i přední světlomety, které zasahují až do boků blatníků. Světlomety jsou čiré a využívají standardně žárovek H7, případně za příplatek bylo možné dokoupit světlomety xenonové s výbojkami. (32)

Mlhové světlomety jsou oproti první generaci Octavie umístěny již na tradičním místě, tedy dole v předním nárazníku na každé straně. Boční blikáče jsou po vzoru koncernových vozů umístěny do rohů zpětných zrcátek, tudíž je již nenalezneme v předních blatnících. Prostřední B sloupky mají nezaměnitelný tvar, kterým se odlišují od ostatních automobilů. Sloupky se směrem vzhůru zužují a jejich konce jsou kulaté, čímž vůz jako celek opět dosahuje dojmu robustního a většího vozidla. (31)

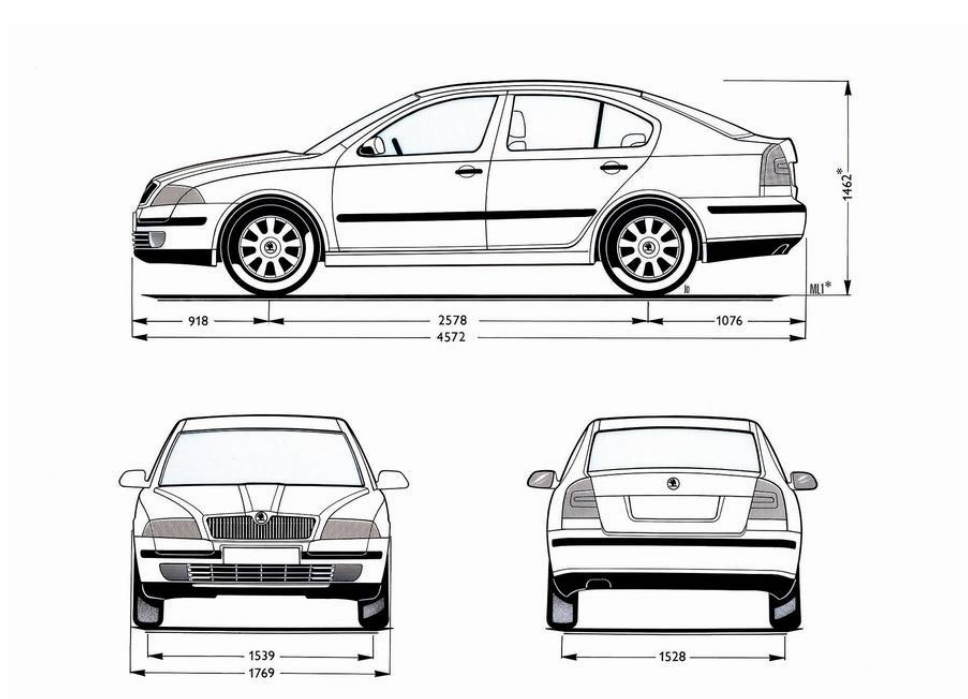
Typickým rozpoznávacím znakem je u druhé generace Octavie tvar a způsob svícením zadních koncových světel. Již při zapnutých obrysových světlech se zde červeně vykreslí písmeno C, které je orámováno bílou barvou ve středu a také napomáhá k navození dojmu širokého a robustního vozu. Stejně jako u první generace jsou koncová světla umístěna vysoko v rozích karoserie v případě liftbacku, tudíž jsou dobře viditelné. (33)

U modernizovaného modelu od roku 2009 došlo ke změně designu světlometů. V přední části vozu se změnil nárazník, který je od modernizace jednodušší, světlometry jsou větší a jsou protáhlé směrem nahoru do blatníků, maska chladiče zmožutněla, jak je patrné z obrázku 2. Zadní část je také inovovaná, zadní světla dostala nové kryty. Největší změna je u zadního nárazníku, který má již sériově zabudované odrazové pásy na každé straně, které v podobném duchu využívala dříve verze RS. Tyto červené pásy Škoda nazvala „kočičí oči“. (32)

3.4.9 Rozměry

U karoserie liftback je délka 4 572 mm, jak patrné z obrázku 4. Od modelového roku 2009 po modernizaci je délka prodloužena na 4569 mm. Rozvor je 2578 mm, rozchod přední a zadní nápravy je 1539, resp. 1528 mm. U faceliftované verze je hodnota 1541, resp. 1514 mm. Objem palivové nádrže je 55 litrů. Zavazadelník má objem od 560 do 1350 litrů. (31)

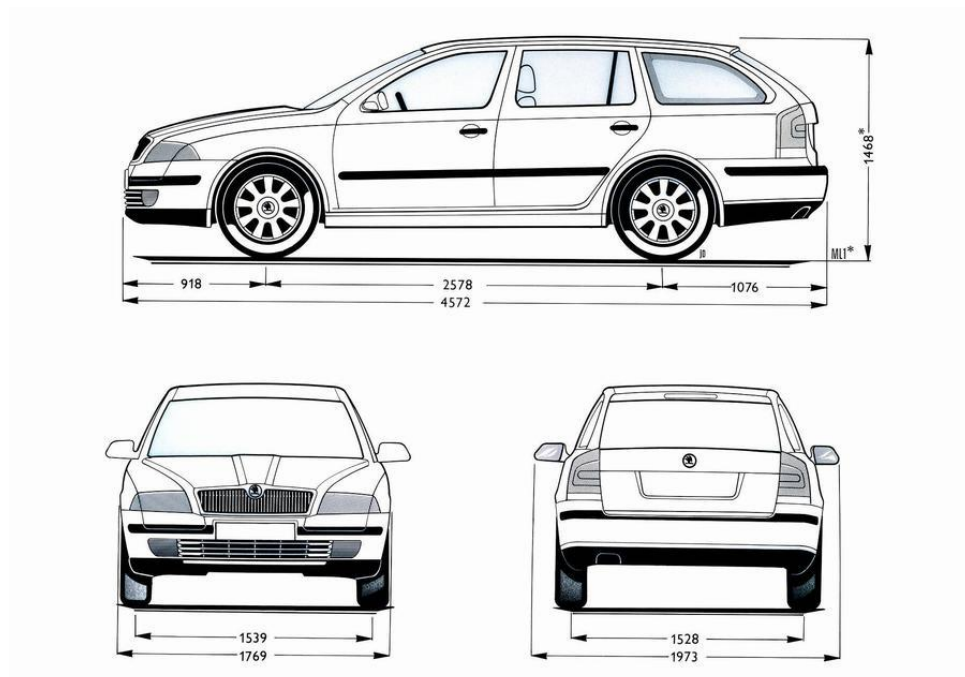
Obrázek 4 Škoda Octavia druhé generace – liftback – rozměry



Zdroj: (31)

Karoserie kombi zobrazená na obrázku 5 je rozměrově naprosto totožná, a to ve verzi před i po modernizaci. Objem palivové nádrže je také shodně 55 litrů. Zavazadelník má objem od 580 do 1620 litrů. (31)

Obrázek 5 Škoda Octavia druhé generace – kombi – rozměry



Zdroj: (31)

3.4.10 Prodeje a ceny

Škoda Octavia druhé generace s interním označením 1Z, byla vyrobena mezi lety 2004 až 2013 v celkovém počtu 2 604 100 kusů. Jedná se téměř o dvojnásobek oproti Octavii první generace, té se vyrobilo mezi lety 1996 až 2010 celkem 1 442 100 exemplářů. V porovnání s tím, je původní Octavia z let 1959 až 1971 s počtem 365 400 vozů na posledním místě v porovnání dosud vyrobených Octavií. (36)

Druhá generace Octavie je nejprodávanějším ojetým vozem do 150 000 Kč. Nejoblíbenější je jako kombi se vznětovým motorem. (34)

V cenové kategorii od 100 001 Kč do 150 000 Kč se jich v autobazaru AAA Auto od 1. ledna 2016 do 14. března 2017 prodalo 1179 kusů a je tak na prvním místě v prodeji. Za ní následuje druhá generace Škody Fabia s počtem 1132 kusů a Ford Focus s 349 vozy. (37)

Tabulka 6 Ceník vozů Škoda Octavia druhé generace po modernizaci od roku 2009

Škoda Octavia							
Motorizace	Exhalační norma	Komb. spotřeba	Emise CO ₂	Classic	Ambiente	Elegance	L&K
1,4 MPI/59 kW	EU 4	7,0 l/100 km	167 g/km	349 900,-	–	–	–
1,6 MPI/75 kW	EU 4	7,4 l/100 km	176 g/km	384 900,-	439 900,-	479 900,-	–
1,4 TSI/90 kW	EU 5	6,3 l/100 km	148 g/km	430 900,-	485 900,-	525 900,-	–
1,4 TSI/90 kW AP	EU 5	6,3 l/100 km	147 g/km	–	540 900,-	580 900,-	–
1,8 TSI/118 kW	EU 5	7,0 l/100 km	163 g/km	–	525 900,-	565 900,-	650 900,-
1,8 TSI/118 kW AP	EU 5	6,6 l/100 km	155 g/km	–	580 900,-	620 900,-	705 900,-
1,6 TDI CR DPF/77 kW*	EU 5	4,5 l/100 km	119 g/km	450 900,-	505 900,-	545 900,-	–
1,9 TDI PD DPF/77 kW AP	EU 4	6,1 l/100 km	159 g/km	–	565 900,-	605 900,-	–
1,9 TDI PD/77 kW	EU 4	4,9 l/100 km	130 g/km	434 900,-	489 900,-	529 900,-	–
1,9 TDI PD/77 kW AP	EU 4	5,9 l/100 km	155 g/km	–	549 900,-	589 900,-	–
2,0 TDI PD DPF/103 kW	EU 4	5,7 l/100 km	150 g/km	–	565 900,-	605 900,-	690 900,-
2,0 TDI PD DPF/103 kW AP	EU 4	5,9 l/100 km	156 g/km	–	620 900,-	660 900,-	745 900,-
2,0 TDI PD/103 kW	EU 4	5,5 l/100 km	145 g/km	–	549 900,-	589 900,-	674 900,-
2,0 TDI PD/103 kW AP	EU 4	6,0 l/100 km	158 g/km	–	604 900,-	644 900,-	729 900,-

Škoda Octavia Combi							
Motorizace	Exhalační norma	Komb. spotřeba	Emise CO ₂	Classic	Ambiente	Elegance	L&K
1,6 MPI/75 kW	EU 4	7,4 l/100 km	176 g/km	424 900,-	479 900,-	519 900,-	–
1,4 TSI/90 kW	EU 5	6,3 l/100 km	148 g/km	470 900,-	525 900,-	565 900,-	–
1,4 TSI/90 kW AP	EU 5	6,3 l/100 km	147 g/km	–	580 900,-	620 900,-	–
1,8 TSI/118 kW	EU 5	7,0 l/100 km	163 g/km	–	565 900,-	605 900,-	690 900,-
1,8 TSI/118 kW AP	EU 5	6,6 l/100 km	155 g/km	–	620 900,-	660 900,-	745 900,-
1,8 TSI/118 kW 4x4	EU 5	7,7 l/100 km	180 g/km	–	620 900,-	665 900,-	740 900,-
1,6 TDI CR DPF/77 kW*	EU 5	4,5 l/100 km	119 g/km	490 900,-	545 900,-	585 900,-	–
1,9 TDI PD DPF/77 kW AP	EU 4	6,1 l/100 km	159 g/km	–	605 900,-	645 900,-	–
1,9 TDI PD DPF/77 kW 4x4	EU 4	6,0 l/100 km	158 g/km	–	600 900,-	645 900,-	–
1,9 TDI PD/77 kW	EU 4	4,9 l/100 km	130 g/km	474 900,-	529 900,-	569 900,-	–
1,9 TDI PD/77 kW AP	EU 4	5,9 l/100 km	155 g/km	–	589 900,-	629 900,-	–
1,9 TDI PD/77 kW 4x4	EU 4	6,0 l/100 km	159 g/km	–	584 900,-	629 900,-	–
2,0 TDI PD DPF/103 kW	EU 4	5,7 l/100 km	150 g/km	–	605 900,-	645 900,-	730 900,-
2,0 TDI PD DPF/103 kW AP	EU 4	5,9 l/100 km	156 g/km	–	660 900,-	700 900,-	785 900,-
2,0 TDI PD DPF/103 kW 4x4	EU 4	6,3 l/100 km	165 g/km	–	660 900,-	705 900,-	780 900,-
2,0 TDI PD/103 kW	EU 4	5,5 l/100 km	145 g/km	–	589 900,-	629 900,-	714 900,-
2,0 TDI PD/103 kW AP	EU 4	6,0 l/100 km	158 g/km	–	644 900,-	684 900,-	769 900,-

Metallické barvy jsou za příplatek 11 500,- (pro verze L&K bez příplatku).
Barvy ze série pro velkoobchodatele jsou za příplatek 18 900,-. Bližší informace o aktuální nabídce získáte u Vašeho prodejce vozů Škoda.

* V nabídce od 29.6. 2009
AP – Automatická převodovka DPF – Filtr pevných částic

Všechny ceny jsou uvedeny v Kč včetně DPH bez nákladů na dopravu.

Zdroj: (38)

3.5 ZÁSADY PŘI KOUPI OJETÉHO VOZU

Koupě ojetého automobilu není jednoduchá záležitost. V případě vybrání konkrétního automobilu v internetové nabídce je nutné navštívit prodejce, neboť celému procesu koupě předchází obezřetnost spojená s prověřením několika faktorů: (39)

- **Identifikátory automobilu** – základním identifikátorem je kód VIN (Vehicle Identification Number) tedy unikátní sedmnáctimístný kód, který je vyražen na nosné části karoserie a vypsán na štítku a v technickém průkazu. VIN kód se musí shodovat a nebýt nijak upravován. (40) Dalším identifikátorem je rok výroby, který je uveden na většině dílů včetně skel. Rok by měl být všude stejně shodný s rokem výroby vozidla, opak svědčí o výměně dílu nebo nehodě. (41)
- **Kontrola historie automobilu** – automobil koupený v tuzemsku má snadněji dohledatelný původ než automobil dovezený ze zahraničí. Existuje mnoho společností, které se zabývají ověřováním původu, např. společnost Cebia vydává za poplatek certifikát o původu vozu. (39) Platí, že větší riziko

představuje automobil koupený od soukromé osoby než od obchodníka s automobily. Dále lze také přes tyto společnosti ověřit, zda není automobil kradený, není zatížen leasingem nebo exekucí, případně lze zobrazit jeho kilometrový nájezd v historii. (41)

- **Technický stav** – stav automobilu je vždy vhodnější posuzovat s odborníkem na místě, případně vybraný automobil vzít na prohlídku do servisu. Pouhým pohledem lze ale odhalit opravu po nehodě díky různě velikým spárám mezi díly, odřeným nebo jinak opotřebeným šroubům dílů, nápadně lesklejším světlometům a sklům nebo jiným odstínům nebo struktuře laku. V interiéru lze také vyzorovat nehodu špatně pasujícím airbagem volantu, případně svítící kontrolkou airbagů. Z interiéru lze také vyčíst stočené najeté kilometry, které jsou prozrazeny opotřebeným volantem, řadicí pákou, pedály nebo sedadly. Po nadzvednutí koberců v interiéru a zavazadelníku lze podle přítomnosti bláta nebo vody rozpoznat vůz poškozený povodní. (39) S technickým stavem souvisí i všechny elektrické prvky, které by měly být funkční. Všechny kontroly palubního štítu by měly po nastartování zhasnout. Zvenčí vozu je dále nutné zkontrolovat pneumatiky, které by měly být sjeté rovnoměrně. Opak svědčí o špatné sbíhavosti způsobené například opravou po nehodě. (40) Pokud je k dispozici zvedák nebo montážní jáma, je prověření technického stavu mnohem snazší a lze tak prověřit podvozkové díly nebo únik oleje. Pokud i po těchto kontrolách není zjevný žádný problém, je vhodné vůz napojit na diagnostiku, kde dojde k vyčtení chybových závad a v některých případech lze ověřit kilometrový nájezd a další fakta. (41)
- **Zkušební jízda** – ihned po nastartování je vhodné zaměřit se na kouř z výfuku. Podle jeho barvy lze usoudit, zda vůz spotřebovává olej, vodu nebo je motor na hranici životnosti. Po rozjetí je důležité se zaměřit na jakékoliv neobvyklé zvuky, které z vozu vychází. (39) Motor musí mít tichý chod, neškubat a je ideální vyzkoušet jej v různém spektru otáček v různých stupních provozu. Nesmí dojít k přehřátí nebo padání do nouzového režimu při plném výkonu. Převodové stupně musí jít lehce řadit, spojka nesmí klouzat ani škubat při rozjíždění. Při jízdě vůz nesmí táhnout žádným směrem, to samé platí o brzdění. Při brzdění je nutné se zaměřit, na to, zda jsou brzdy účinné nebo nedochází k pulzacím do brzdového pedálu, které svědčí o zkroucených brzdových kotoučích. (40) Jízda by dále měla probíhat na různých površích při různých

rychlostech. Pokud se vůz houpe nebo plave, jedná se o sníženou účinnost tlumičů pérování. Podvozek by měl být tichý a při jízdě působit pevným a jistým dojmem. (41)

- **Dokumenty** – k vozu musí bezpodmínečně patřit velký technický průkaz a osvědčení o registraci. V lepším případě je k dispozici servisní kniha, která by měla být vedena se všemi servisními úkony, návody, typové listy od příslušenství, faktury od oprav nebo další palubní dokumentace. U velkého technického průkazu je nutností kontrola všech údajů a ty musí souhlasit s údaji o voze. Mezi ně patří VIN, barva, počet míst, datum registrace, případně země původu. Je důležité se také zaměřit na to, zda se nejedná o duplikát dokumentu, který může maskovat větší počet vlastníků nebo původ vozidla, např. taxi nebo vozidlo autopůjčovny. U vozidel z dovozu ze zahraničí je kontrola ztížená dokumenty v původním jazyce, avšak i tyto dokumenty musí být kompletní. (39) Neméně důležitá je kontrola, zda je prodávající skutečným vlastníkem vozu dle technického průkazu, případně má jako zprostředkovatel potřebné dokumenty. Pokud je majitelem vozu právnická osoba, je vhodné zjistit dle veřejně přístupného obchodního rejstříku, kdo je skutečným jednatelem nebo majitelem společnosti nebo zda společnost není v likvidaci či exekuci. (41)
- **Příslušenství** – součástí vozu by měly být výše uvedené dokumenty, dále také kompletní sada klíčů. Ke každému novému vozu se standardně dodávají minimálně dva kusy. Pokud je vůz vybaven zabezpečením nebo jiným příslušenstvím, musí být k dispozici i tyto klíče. (39)

Pokud nic koupí nebrání a dojde k jejímu uskutečnění, je nutné myslet na to, že se jedná o použitý výrobek, který dříve nebo později bude vyžadovat opravu, resp. investici. (40)

Důležitou součástí koupě je přepis automobilu. Ten lze uskutečnit na registru vozidel v libovolném městě nebo obci. Přepis vozu již registrovaného v České republice lze provést za přítomnosti prodávajícího a kupujícího nebo na základě ověřené plné moci jedné ze stran. Přepisu musí předcházet evidenční kontrola, tedy kontrola identifikačních znaků, případně nová technická kontrola, pokud je dosavadní neplatná nebo končí její platnost. (41) Pokud není automobil přepsán do deseti dnů, hrozí původnímu vlastníku pokuta až 50 000 Kč. K přepisu je potřeba velký technický průkaz, osvědčení o registraci, platná zelená karta pojištění, protokol z evidenční nebo technické kontroly mladší než třicet dní, případně výpis z obchodního rejstříku u právnických osob. (42)

4 VLASTNÍ PRÁCE

Za účelem analýzy faktorů, jež ovlivňují tržní cenu ojetého automobilu, je vybrána Škoda Octavia druhé generace, konkrétně verze po faceliftu vyráběná v letech 2009 až 2013. Tento vůz je představitelem nejprodávanějšího ojetého vozu, protože splňuje možnost dvou karosářských variant a několika druhů pohonných jednotek. Dle metodiky jsou vybrány ty vozy, které mají uvedený a jasně specifikovaný stupeň výbavy. Případná příplatková výbava není zohledňována, neboť u ojetého vozu v inzerci není většinou specifikována. Všechny exempláře musí splňovat podmínky dle metodiky – mít zážehový nebo vznětový motor, manuální převodovku a pohon pouze předních kol, nebýt v době prodeje havarované, nemít poškození nebo vady, které by snižovaly nebo jinak ovlivňovaly tržní cenu.

Všechny automobily jsou z důvodu srovnatelnosti referenční skupiny a dostatečného množství srovnatelných dat vybírány od autobazarů, nikoliv od soukromých prodejců, a to z inzertního serveru www.tipcars.com, kde je možné vybrat a navolit rok výroby, kilometrový nájezd, druh motoru atd.

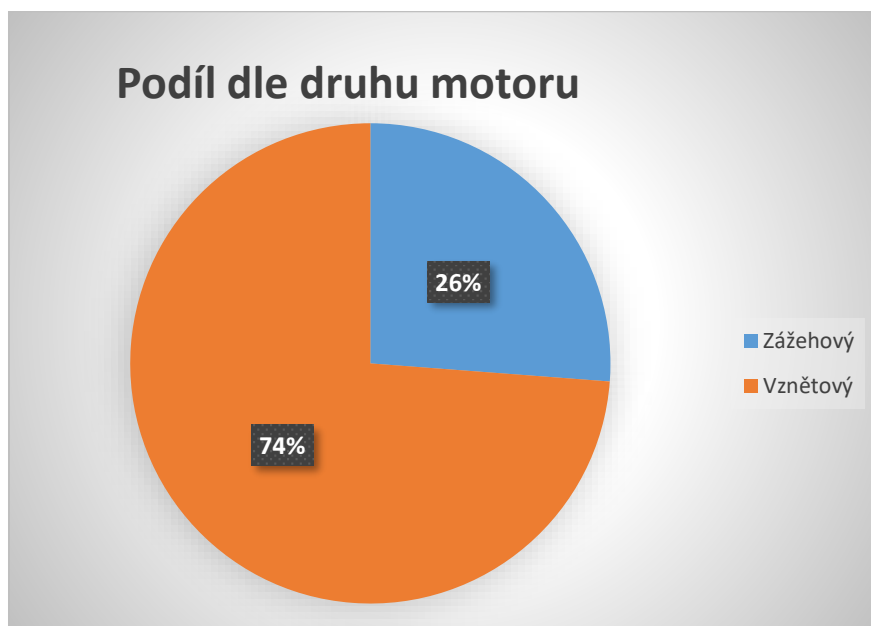
Celkově jsou dle výše uvedených kritérií získána data o 500 vozech z nabídky na inzertním serveru. Tyto vozy jsou průřezem internetové nabídky, kterou prochází potenciální kupující při výběru ojetého vozu v praxi.

Z celkového počtu 500 vozů jich je 131 kusů se zážehovým motorem a zbylých 369 kusů s motorem vznětovým. Tento poměr je vyjádřen procentně 26 % ku 74 % na následujícím obrázku 6. Větší počet dieselových vozů ve výběru vypovídá o větší oblíbenosti těchto vozů mezi uživateli.

Všechny vybrané automobily jsou roztrženy a následně je dle metodiky posuzován vliv typu karoserie, počtu kilometrového nájezdu, roku výroby a stupně výbavy na tržní cenu. Dále je posuzován procentní úbytek tržní hodnoty z původní ceny nového vozu, jež je odečtena z dobového ceníku. Všechna tato porovnání jsou nejdříve provedena pro tři nejčastější zážehové motory v obou karosářských verzích a tři nejčastější vznětové motory v obou karosářských verzích. Následně je porovnána nejběžnější benzinová a dieselová varianta mezi sebou, a to při stejné daných parametrech, aby byla zajištěna vypovídající hodnota výsledku. Pomocí tohoto porovnání je srovnáván vliv druhu motoru na tržní cenu.

Všechny vozy jsou rozděleny dle jednotlivých kritérií a vždy je určena průměrná hodnota dle aritmetického průměru. Všechny údaje jsou zaznamenány do jednotlivých níže uvedených tabulek.

Obrázek 6 Podíl automobilů u zkoumaného vzorku dle druhu motoru



Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43)

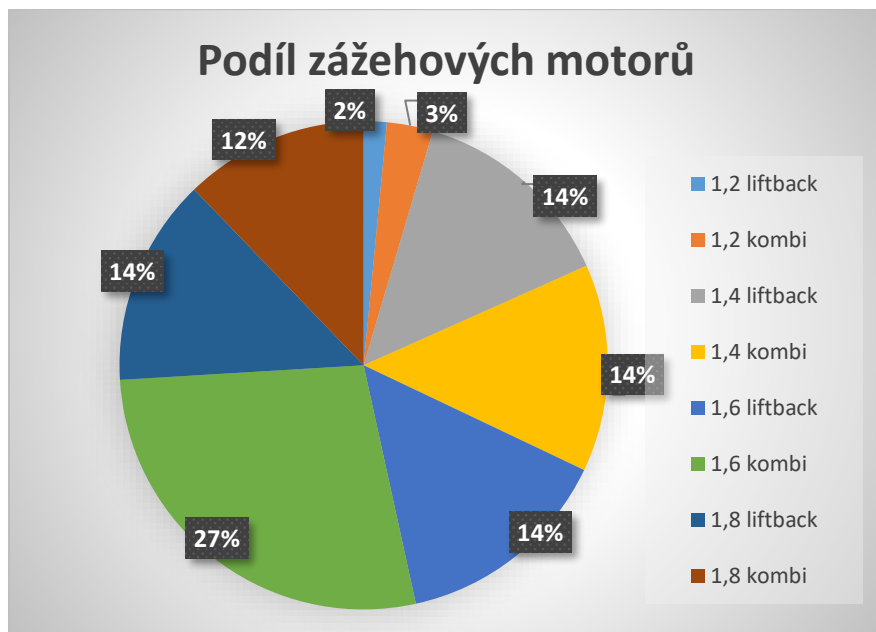
4.1 ZÁŽEHOVÉ MOTORY

Všech 131 vybraných kusů vozů Škoda Octavia druhé generace se zážehovým motorem má dle metodiky manuální převodovku a pohon pouze předních kol. Dále tyto automobily byly v době prodeje inzerovány jako funkční, nebyly v tu chvíli havarované a neměly dle inzerátu jinou závadu nebo poškození, které by ovlivňovaly jejich ceny. Všechna vozidla mají karoserii liftback nebo kombi a mají jasně definovaný stupeň výbavy.

Zastoupení jednotlivých typů zážehových motorů je patrné z obrázku 7, nejvíce jsou zastoupeny motory 1.6 MPI o výkonu 75 kW (s kódy motoru BGU, CMXA, BSF, BSE, CCSA), tedy jediná atmosférická jednotka bez přepřínování turbodmychadlem. Zcela nejvíce je zastoupena ve verzi kombi s 27 % a v provedení liftback se 14 %. Dalším zástupcem zážehové pohonné jednotky je přepřínovaný motor 1.4 TSI s výkonem 90 kW (kód motoru CAXA), jež je v kombinaci s karoserií liftback ve 14 % benzinových vozů a s kombi pak shodně také se 14 %. U verze liftback bylo dle ceníku možné zakoupit ještě starší atmosférickou 1.4 MPI o výkonu 59 kW (kód motoru BUD, CGGA) pouze s výbavou Classic, ovšem takový automobil nebyl v době zpracování v nabídce. Nejsilnější nabízené vozy disponují přepřínovanou pohonnou jednotkou 1.8 TSI o výkonu 118 kW (kód motoru BZB, CDAA). Ty jsou zastoupeny 14 % jako liftback a 12 % jako karoserie kombi. Zcela nejsilnější verze 2.0 TSI (147 kW, kód motoru CCZA, BWA), označovaná jako RS, není záměrně zahrnuta do porovnání, neboť se jedná o specifickou verzi s malým počtem kusů k prodeji, a tedy malým rozsahem výběrového

souboru. Naopak nejslabší varianta 1.2 TSI, která má s přeplňováním výkon 77 kW (kód motoru CBZB), do výběru zahrnuta je, ovšem její podíl činí pouze 3 % jako kombi a 2 % jako liftback, tedy je nejméně užitým motorem.

Obrázek 7 Podíl jednotlivých zážehových motorů dle objemu v závislosti na karosářské variantě automobilu



Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43)

4.1.1 Vliv nájezdu

V případě zážehových motorů je dle metodiky jako první faktor, který ovlivňuje tržní cenu automobilu, vybrán kilometrový nájezd. Vzhledem k vyššímu nájezdu může docházet k opotřebení součástí i vozu jako celku, tudíž s vyšším počtem kilometrů roste pravděpodobnost nutnosti výměny některých dílů, jež jsou na hranici životnosti a případnému kupujícímu mohou vzniknout u takto ojetého vozu další náklady. Vozy jsou rozříděny do šesti kategorií podle metodiky dle počtu najetých kilometrů. Jako spodní hranice je zvolena hodnota do 70 000 km, neboť např. hodnotou pod 60 000 km disponuje jen pět kusů ze sledované skupiny automobilů. Důvodem je samozřejmě stáří automobilu.

Do níže uvedené tabulky 7 jsou zaznamenány všechny hodnoty šetření podle metodiky pro zážehový motor 1.4 TSI. Z výběrového souboru jsou vybrány všechny vozy s tímto motorem, bez ohledu na jejich stáří nebo stupeň výbavy. V případě vypočteného očekávaného úbytku je nutné konstatovat, že u dvou nejvyšších hodnot nájezdů je očekávaný úbytek hodnoty nereálný, neboť tabulkové hodnoty nepočítají s takto vysokým počtem najetých kilometrů.

Tabulka 7 Vliv nájezdu na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.4 TSI

Nájezd do [km] – 1.4 TSI							
	Nájezd [km]	70 000	120 000	150 000	200 000	250 000	≥ 250 000
Lifback	Prodejní cena [Kč]	480 900	480 900	480 900	480 900	480 900	480 900
	Tržní cena [Kč]	279 999	200 625	192 300	-	151 967	-
	Úbytek [Kč]	200 901	280 275	288 600	-	328 933	-
	Úbytek [%]	41,8	58,3	60	-	68,4	-
	Očekávaný úbytek [%]	52,5	65	72,5	85	97,5	110
	Úbytek na 1 km [Kč]	2,9	2,3	1,9	-	1,3	-
	Prodejní cena [Kč]	520 900	520 900	520 900	520 900	520 900	520 900
Kombi	Tržní cena [Kč]	-	220 549	190 998	166 333	-	-
	Úbytek [Kč]	-	300 351	329 902	354 567	-	-
	Úbytek [%]	-	57,7	63,3	68,1	-	-
	Očekávaný úbytek [%]	52,5	65	72,5	85	97,5	110
	Úbytek na 1 km [Kč]	-	2,5	2,2	1,8	-	-
	Prodejní cena [Kč]	520 900	520 900	520 900	520 900	520 900	520 900

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

Z tabulky 7 vyplývá, že u motoru 1.4 TSI má kilometrový nájezd přímý vliv na tržní cenu zvoleného automobilu. S rostoucím nájezdem klesá tržní cena, resp. zvyšuje se úměrně úbytek tržní hodnoty z prodejní ceny nového vozu.

Vzhledem k nezapočítání pěti vzorků z důvodu nedostatečného počtu kusů nelze výsledek určit jednoznačně, ale lze předpokládat, že karosářská varianta má také vliv na tržní cenu, neboť tržní ceny u kombi jsou vyšší (vyjma vozů s nájezdem do 150 000 km, kdy je výsledek ovlivněn malým počtem kusů nabízených k prodeji). Důvodem je i vyšší prodejní cena. Úbytek tržní hodnoty na jeden kilometr klesá s rostoucím nájezdem.

Očekávaný úbytek tržní hodnoty dle tabulkových hodnot je ve všech případech vyšší než úbytek skutečný, a to s nejvyšším rozdílem u kombi s nájezdem do 200 000 km (pokud je zvažována tato hranice dle tabulek za poslední přípustnou a vypovídající), kde tento rozdíl činí zhruba 17 %. To vypovídá o nadhodnocenosti těchto vozů, přičemž tržní cena by dle tabulkových výpočtů měla být nižší.

Stejné šetření v následující tabulce 8 pro motor 1.6 MPI.

Tabulka 8 Vliv nájezdu na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.6 MPI

Nájezd do [km] – 1.6 MPI							
	Nájezd [km]	70 000	120 000	150 000	200 000	250 000	≥ 250 000
Liftback	Prodejní cena [Kč]	434 900	434 900	434 900	434 900	434 900	434 900
	Tržní cena [Kč]	209 633	190 915	182 000	173 333	-	-
	Úbytek [Kč]	225 267	243 985	252 900	261 567	-	-
	Úbytek [%]	51,8	56,1	58,2	60,1	-	-
	Očekávaný úbytek [%]	52,5	65	72,5	85	97,5	110
	Úbytek na 1 km [Kč]	3,2	2	1,7	1,3	-	-
	Kombi	Prodejní cena [Kč]	474 900	474 900	474 900	474 900	474 900
Tržní cena [Kč]		225 000	204 826	194 974	179 950	-	-
Úbytek [Kč]		249 900	270 074	279 926	294 950	-	-
Úbytek [%]		52,6	56,9	58,9	62,1	-	-
Očekávaný úbytek [%]		52,5	65	72,5	85	97,5	110
Úbytek na 1 km [Kč]		3,6	2,3	1,9	1,5	-	-

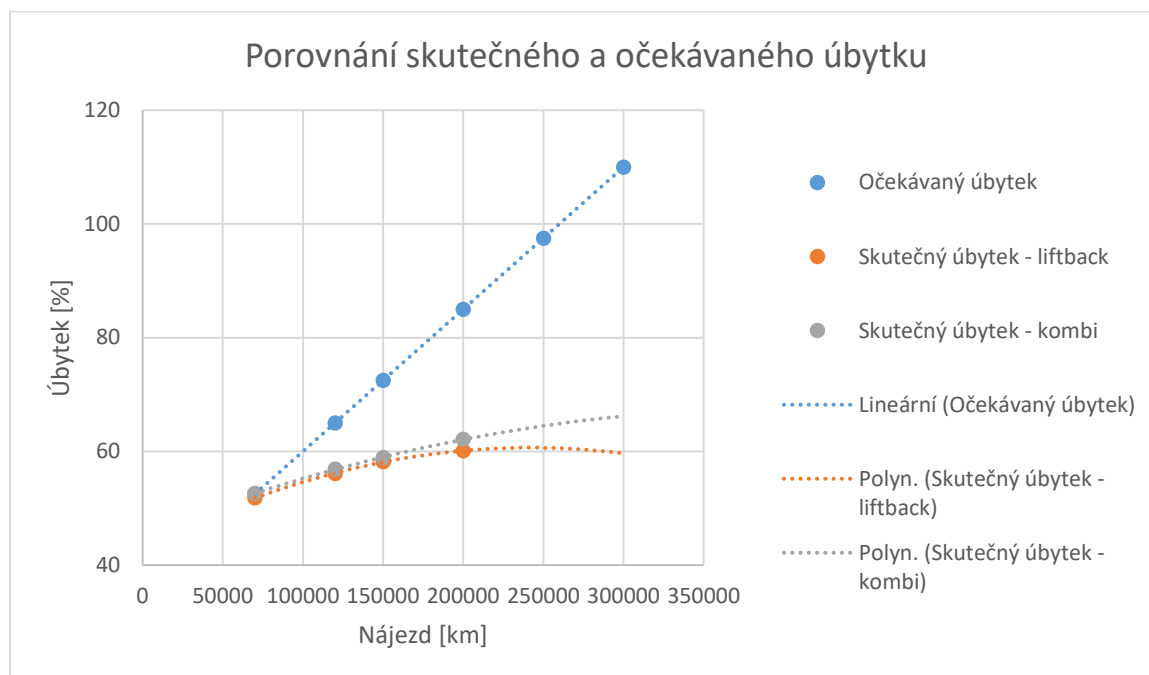
Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

U motoru 1.6 MPI lze konstatovat stejné poznatky, že s rostoucím počtem najetých kilometrů klesá tržní cena, tudíž nájezd má přímý vliv na tržní cenu. Také úbytek tržní hodnoty se zvyšuje s rostoucím nájezdem. Opět se ukazuje, že vozy s karoserií kombi si udržují vyšší tržní cenu v porovnání s liftbacky, tudíž i karosářská varianta má vliv na průměrnou tržní cenu.

Očekávaný úbytek tržní hodnoty přibližně souhlasí pouze do 70 000 km, poté je vyšší než úbytek reálný, jak je patrné z obrázku 8. Největší rozdíl mezi reálným a očekávaným úbytkem je v případě karosářské verze liftback s nájezdy do 200 000 km, kdy je očekávaný úbytek vyšší o zhruba 15 %. To svědčí o faktu, že tržní cena je nadhodnocena. Úbytek tržní hodnoty na jeden kilometr je nejvyšší do prvních 70 000 km, poté se snižuje.

V porovnání s motorem 1.4 TSI jsou zde ve většině případů tržní ceny nižší, což může být způsobeno nižší prodejní cenou nového vozu a také tím, že motor 1.6 MPI je konstrukčně zastaralý a případný kupující raději zvolí modernější variantu s turbodmychadlem, která splňuje přísnější emisní limity, a tudíž je pro případný provoz za několik let vhodnější za předpokladu, že dojde k většímu sledování ekologie provozu automobilů.

Obrázek 8 Porovnání skutečného a očekávaného úbytku ceny v závislosti na nájezdu – 1.6 MPI



Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43)

Pro motor 1.8 TSI jsou uvedeny výsledky analýzy v následující tabulce 9.

Tabulka 9 Vliv nájezdu na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.8 TSI

		Nájezd do [km] – 1.8 TSI					
Nájezd [km]		70 000	120 000	150 000	200 000	250 000	≥ 250 000
Liftback	Prodejní cena [Kč]	580 900	580 900	580 900	580 900	580 900	580 900
	Tržní cena [Kč]	225 300	209 983	200 250	174 667	-	-
	Úbytek [Kč]	355 600	370 917	380 650	406 233	-	-
	Úbytek [%]	61,2	63,9	65,5	69,9	-	-
	Očekávaný úbytek [%]	52,5	65	72,5	85	97,5	110
	Úbytek na 1 km [Kč]	5,1	3,1	2,5	2	-	-
	Kombi	Prodejní cena [Kč]	620 900	620 900	620 900	620 900	620 900
Tržní cena [Kč]		242 667	213 700	207 666	192 667	-	-
Úbytek [Kč]		378 233	407 200	413 234	428 233	-	-
Úbytek [%]		60,9	65,6	66,5	69	-	-
Očekávaný úbytek [%]		52,5	65	72,5	85	97,5	110
Úbytek na 1 km [Kč]		5,4	3,4	2,8	2,1	-	-

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

Z výše uvedené tabulky 9 je patrné, že tržní cena úměrně klesá s rostoucím počtem kilometrového nájezdu. Úbytek tržní hodnoty se naopak úměrně zvyšuje. Zajímavostí je, že nejméně ojeté vozy (s nejnižším nájezdem kilometrů) dosahují většího reálného úbytku tržní hodnoty, než jaký je očekávaný úbytek dle tabulkového výpočtu. Pro vyšší nájezdy kilometrů je reálný úbytek tržní hodnoty vždy nižší než očekávaný. To znamená, že vozy s nejsilnějším zážehovým motorem a malým nájezdem kilometrů jsou podhodnocené, resp. jejich reálná cena je vyšší.

Opět se ukazuje, že vozy kombi mají vyšší tržní cenu oproti vozům s karoserií liftback. Úbytek na jeden kilometr je opět u nejméně jetých vozů nejvyšší a poté již klesá minimálně. Celkově jsou průměrné tržní ceny, úbytky tržní hodnoty i úbytky na jeden kilometr nejvyšší ze všech benzinových agregátů. Důvodem může být nejvyšší pořizovací cena a také to, že se jedná o nejvýkonnější verzi.

4.1.2 Vliv roku výroby

Jako další faktor, jež ovlivňuje tržní cenu uvedeného automobilu, je dle metodiky zvolen rok výroby. Stejně jako v případě nájezdu, může i zde postupem času docházet ke stárnutí prvků nebo materiálů. To může mít za následek nutnost jejich výměny nebo ztráty jejich funkčnosti, což u bezpečnostních prvků může znamenat zásadní problém.

Vozy proto jsou rozříděny podle jednotlivých roků výroby, tzn. tedy od roku 2009 po rok 2013 v souladu s metodikou. Veškeré hodnoty šetření pro motor 1.4 TSI jsou zaznamenány do tabulky 10.

Tabulka 10 Vliv roku výroby na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.4 TSI

Rok výroby – 1.4 TSI						
	Rok výroby	2013	2012	2011	2010	2009
Liftback	Prodejní cena [Kč]	480 900	480 900	480 900	480 900	480 900
	Tržní cena [Kč]	279 999	180 111	-	184 475	186 180
	Úbytek [Kč]	200 901	300 789	-	296 425	294 720
	Úbytek [%]	41,8	62,5	-	61,6	61,3
	Očekávaný úbytek [%]	50	55	60	65	70
	Meziroční rozdíl [%]	-	- 35,7	-	-	+ 0,9
	Kombi	Prodejní cena [Kč]	520 900	520 900	520 900	520 900
Tržní cena [Kč]		268 300	-	206 330	-	188 277
Úbytek [Kč]		252 600	-	314 570	-	332 623
Úbytek [%]		48,5	-	60,4	-	63,9
Očekávaný úbytek [%]		50	55	60	65	70
Meziroční rozdíl [%]		-	-	-	-	-

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

Z výsledků uvedených v tabulce 10 je patrné, že rok výroby má vliv na tržní cenu porovnávaného automobilu. Ukazuje se, že cena klesá se stárnutím vozu a s tím i naopak stoupá úbytek tržní hodnoty vozu. Meziroční rozdíl nelze posoudit, vzhledem k třem variantám, které nejsou pro nedostatečný počet nabízených kusů brány v úvahu.

Naopak se zde ukazuje, že vozy s karoserií liftback mají vyšší průměrnou tržní cenu, oproti kombi. Důvodem je ale nejspíše malý počet vzorků, tudíž došlo ke zkreslení tržní ceny.

Pro motor 1.6 MPI jsou zaneseny údaje šetření do následující tabulky 11 a jako v jediném případě jsou zde zastoupeny obě karosářské varianty ze všech roků výroby.

Tabulka 11 Vliv roku výroby na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.6 MPI

Rok výroby – 1.6 MPI						
	Rok výroby	2013	2012	2011	2010	2009
Liftback	Prodejní cena [Kč]	434 900	434 900	434 900	434 900	434 900
	Tržní cena [Kč]	208 475	201 225	189 000	181 750	174 500
	Úbytek [Kč]	226 425	233 675	245 900	253 150	260 400
	Úbytek [%]	52,1	53,7	56,5	58,2	59,9
	Očekávaný úbytek [%]	50	55	60	65	70
	Meziroční rozdíl [%]	-	- 3,5	- 6,1	- 3,8	- 4
	Kombi	Prodejní cena [Kč]	474 900	474 900	474 900	474 900
Tržní cena [Kč]	221 500	215 475	195 612	182 988	177 614	
Úbytek [Kč]	253 400	259 425	279 288	291 912	297 286	
Úbytek [%]	53,4	54,6	58,8	61,5	62,6	
Očekávaný úbytek [%]	50	55	60	65	70	
Meziroční rozdíl [%]	-	- 2,7	- 9,2	- 6,5	- 2,9	

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

Z tabulky 11 vyplývá, že v případě 1.6 MPI se ukazuje, že rok výroby má přímý vliv na tržní cenu a zde jsou hodnoty podloženy tím, že výběrový soubor obsahuje vozy s tímto motorem ze všech roků výroby. Nejmladší vozy mají nejvyšší tržní cenu. V případě karosářské varianty kombi je průměrná cena opět vyšší oproti variantě liftback. S vyšším počtem let dochází ke snížení tržní ceny vozu. V roce 2010 a 2009 se ceny liftbacku a kombi téměř vyrovnávají. Úbytek tržní hodnoty se stárnutím vozu narůstá.

Očekávaný úbytek tržní hodnoty je pouze v posledním roce výroby menší než vypočtený reálný úbytek, v ostatních případech jsou hodnoty nižší. Tzn., že v roce 2013 jsou automobily podhodnocené, v ostatních letech nadhodnocené. Největší rozdíl je mezi lety 2012 a 2011. U liftbacku je rozdíl 6,1 % a u kombi dokonce 9,2 %.

Vliv šetření roku výroby na nejvýkonnější motor 1.8 TSI je uveden v tabulce 12 níže.

Tabulka 12 Vliv roku výroby na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.8 TSI

Rok výroby – 1.8 TSI						
	Rok výroby	2013	2012	2011	2010	2009
Liftback	Prodejní cena [Kč]	580 900	580 900	580 900	580 900	580 900
	Tržní cena [Kč]	-	-	-	-	182 082
	Úbytek [Kč]	-	-	-	-	398 818
	Úbytek [%]	-	-	-	-	68,7
	Očekávaný úbytek [%]	50	55	60	65	70
	Meziroční rozdíl [%]	-	-	-	-	-
	Prodejní cena [Kč]	620 900	620 900	620 900	620 900	620 900
Kombi	Tržní cena [Kč]	-	232 967	-	220 000	165 600
	Úbytek [Kč]	-	387 933	-	400 900	455 300
	Úbytek [%]	-	62,5	-	64,6	73,3
	Očekávaný úbytek [%]	50	55	60	65	70
	Meziroční rozdíl [%]	-	-	-	-	-
	Prodejní cena [Kč]	620 900	620 900	620 900	620 900	620 900

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

Vzhledem k celkovému počtu vozů s tímto agregátem zahrnutých do výběrového šetření nemají výsledky zcela vypovídající hodnotu. Zkreslením hodnot dochází u vozů kombi z roku 2009 k tomu, že průměrná tržní cena je nižší než u liftbacku a celkově je nejnižší ze všech zážehových motorů z tohoto roku.

4.1.3 Vliv stupně výbavy

Dalším faktorem, který ovlivňuje tržní cenu ojetého automobilu, je dle metodiky zvolen stupeň výbavy. Pro daný motor jsou vozy rozděleny dle karosářské varianty a dále dle jednotlivých stupňů výbavy podle metodiky.

Hodnoty šetření pro motor 1.4 TSI jsou v následující tabulce 13.

Tabulka 13 Vliv stupně výbavy na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.4 TSI

Výbava – 1.4 TSI					
	Stupeň výbavy	Classic	Ambiente	Elegance	L & K
Liftback	Prodejní cena [Kč]	430 900	485 900	525 900	-
	Tržní cena [Kč]	-	191 927	209 987	-
	Úbytek [Kč]	-	293 973	315 913	-
	Úbytek [%]	-	60,5	60,1	-
	Cena nového [Kč]	470 900	525 900	565 900	-
Kombi	Tržní cena [Kč]	-	170 000	221 797	-
	Úbytek [Kč]	-	355 900	344 103	-
	Úbytek [%]	-	67,7	60,8	-
	Prodejní cena [Kč]	430 900	485 900	525 900	-

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

Z tabulky 13 je patrné, že porovnávány jsou vozy s výbavami Ambiente a Elegance, neboť ve výbavě Laurin a Klement se vozy s agregátem 1.4 TSI nevyráběly a ve verzi Classic je nabízen pouze jeden kus. Obecně lze říci, že stupeň výbavy má vliv na tržní cenu, neboť lépe vybavené vozy Elegance mají vyšší tržní cenu. Důvodem je také vyšší původní prodejní cena automobilu. V tomto případě se opět ukazuje, že kombi si drží vyšší tržní cenu. U výbavy Ambiente nelze považovat výsledky za průkazné, neboť pro výběrové šetření se podařilo získat data omezeného počtu vozů.

Výsledky šetření vlivu stupně výbavy na motor 1.6 MPI jsou uvedeny zde v tabulce 14.

Tabulka 14 Vliv stupně výbavy na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.6 MPI

Výbava – 1.6 MPI					
	Stupeň výbavy	Classic	Ambiente	Elegance	L & K
Lifback	Prodejní cena [Kč]	384 900	439 900	479 900	-
	Tržní cena [Kč]	-	-	194 517	-
	Úbytek [Kč]	-	-	285 383	-
	Úbytek [%]	-	-	59,5	-
	Prodejní cena [Kč]	424 900	479 900	519 900	-
Kombi	Tržní cena [Kč]	-	176 447	201 297	-
	Úbytek [Kč]	-	303 453	318 603	-
	Úbytek [%]	-	63,2	61,3	-

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

V případě této pohonné jednotky lze porovnávat pouze stupeň výbavy Elegance. Kombi má vyšší tržní cenu a zde se i ukazuje, že vyšší výbava Elegance má vyšší tržní cenu oproti Ambiente.

Motor 1.8 TSI bylo možné kombinovat s nejlepší výbavou Laurin a Klement, všechny údaje šetření jsou zaznamenány v tabulce 15 níže.

Tabulka 15 Vliv stupně výbavy na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.8 TSI

Výbava – 1.8 TSI					
	Stupeň výbavy	Classic	Ambiente	Elegance	L & K
Lifback	Prodejní cena [Kč]	-	525 900	565 900	650 900
	Tržní cena [Kč]	-	-	189 527	207 800
	Úbytek [Kč]	-	-	376 373	443 100
	Úbytek [%]	-	-	66,5	68
	Prodejní cena [Kč]	-	565 900	605 900	690 900
Kombi	Tržní cena [Kč]	-	-	205 531	219 000
	Úbytek [Kč]	-	-	400 369	471 900
	Úbytek [%]	-	-	66	68,3

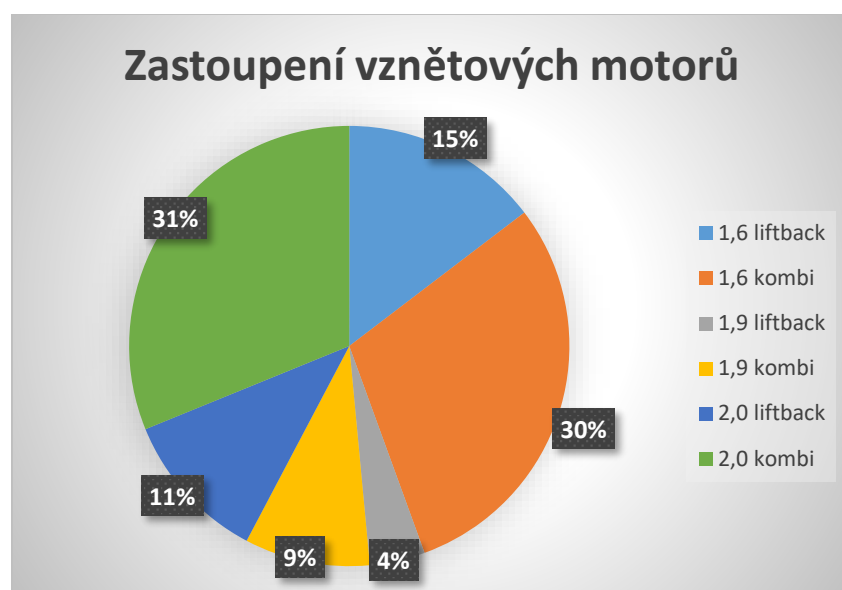
Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

Z tabulky 15 je patrné, že s vyšším stupněm výbavy stoupá úbytek tržní hodnoty, u výbavy Laurin a Klement kolem 68 %, což je o 2 % více než v případě Elegance s hodnotou 66 %. V případě Laurin a Klement je tržní cena vyšší oproti Elegance, tudíž lze říci, že stupeň výbavy má vliv na tržní cenu, resp. ojetý vůz s vyšší výbavou má tržní cenu vyšší, a to přes jeho největší úbytek tržní hodnoty. Opět se ukazuje, že vozy s karoserií kombi mají tržní cenu vyšší, u Elegance 205 531 Kč, resp. 189 527 Kč a v případě Laurin a Klement 219 000 Kč ku 207 800 Kč.

4.2 VZNĚTOVÉ MOTORY

Všech 369 vznětových kusů vybraného automobilu Škoda Octavia druhé generace z celkového počtu 500 kusů má dle metodiky stejně zadané parametry a podmínky, jako v případě zážehové verze. Tento počet ukazuje na větší preferenci vozů s dieselovými motory u kupujících, za níž mohou stát lepší jízdní vlastnosti motoru, nižší spotřeba paliva nebo větší předpokládaný celkový kilometrový nájezd.

Obrázek 9 Podíl jednotlivých vznětových motorů dle objemu v závislosti na karosářské variantě automobilu



Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43)

Varianta s nejmenším objemem 1.6 TDI využívá technologie common-rail a má výkon 77 kW (kód motoru CAYC). Byla vyráběna jako náhrada za 1.9 TDI a od počátku využívá filtr pevných částic DPF. Ve verzi kombi tvoří 30 % celkových vybraných naftových vozů, ve variantě liftback pak 15 %, jak je patrné z obrázku 9. Dalším motorem je verze 1.9 TDI o výkonu 77 kW. Tato varianta je vnímána jako legendární, protože motor s tímto označením funguje ve vozech Škoda již zhruba dvacet let. V této verzi byla vyráběna v letech 2009 a 2010

souběžně s 1.6 TDI. Jako jediná nevyužívá technologie common-rail, ale starší systém čerpadlo-tryska (PD). Byla v prodeji bez DPF (kód motoru BJB, BXE, BKC) nebo s ním (kód motoru BLS), to ale u ojetého automobilu nelze v internetovém vyhledávání posoudit, tudíž jsou zahrnuty do porovnání obě varianty. Posledním agregátem je verze 2.0 TDI o výkonu 103 kW (kód motoru CLCB, CFHC), která již od modernizace využívá systém common-rail a DPF. Ve variantě kombi tvoří nejpočetnější naftovou verzi, a to s počtem 31 %. U karoserie liftback pak s počtem 11 %. Nejsilnější verze byla s motorem 2.0 TDI o výkonu 125 kW a označením RS (kód motoru CEGA). Jelikož se jedná o specifickou verzi s malým počtem kusů k prodeji, nejsou tyto vozy pro nedostatečný rozsah výběrového souboru zohledněny.

4.2.1 Vliv nájezdu

V případě vznětových agregátů také dochází s vyšším počtem kilometrů k opotřebenosti součástí a vozu jako celku. Diesellové vozy navíc disponují více součástkami, které benzínové vozy neobsahují (např. dvuhmotový setrvačnick, vstřikovače paliva, filtr pevných částic), tudíž i zde je počet kilometrů neméně důležitým údajem.

Stejným způsobem, jako v případě zážehových motorů, je i zde provedeno šetření dle metodiky pro motor 1.6 TDI, jehož výsledky jsou uvedeny v následující tabulce 16.

Tabulka 16 Vliv nájezdu na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.6 TDI

Nájezd do [km] – 1.6 TDI							
	Nájezd [km]	70 000	120 000	150 000	200 000	250 000	≥ 250 000
Liftback	Prodejní cena [Kč]	500 900	500 900	500 900	500 900	500 900	500 900
	Tržní cena [Kč]	250 750	229 400	207 112	180 413	171 333	-
	Úbytek [Kč]	250 150	271 500	293 788	320 487	329 567	-
	Úbytek [%]	50	54,2	58,7	64	65,8	-
	Očekávaný úbytek [%]	52,5	65	72,5	85	97,5	110
	Úbytek na 1 km [Kč]	3,6	2,3	2	1,6	1,3	-
	Prodejní cena [Kč]	540 900	540 900	540 900	540 900	540 900	540 900
Kombi	Tržní cena [Kč]	-	231 268	213 363	195 044	174 193	147 400
	Úbytek [Kč]	-	309 632	327 537	345 856	366 707	393 500
	Úbytek [%]	-	57,2	60,6	63,9	67,8	72,7
	Očekávaný úbytek [%]	52,5	65	72,5	85	97,5	110
	Úbytek na 1 km [Kč]	-	2,6	2,2	1,7	1,5	1,3
	Prodejní cena [Kč]	540 900	540 900	540 900	540 900	540 900	540 900

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

Z tabulky 16 pro nejmenší vznětový agregát je patrné, že velikost kilometrového nájezdu má přímý vliv na tržní cenu uvedeného automobilu. S rostoucím nájezdem klesá tržní cena a zvyšuje se tak úbytek tržní hodnoty. Typ karosářské varianty má na tržní cenu vliv také, vozy s karoserií typu kombi si udržují vyšší tržní cenu oproti liftbacku.

Očekávaný úbytek tržní hodnoty, jež je spočten podle metodiky, je ve všech případech vyšší než úbytek reálný. Tento údaj svědčí o tom, že vozy s motory 1.6 TDI jsou nadhodnocené, což může souviset s jejich vysokou oblibou, resp. i poptávkou po nich. Největší rozdíl úbytků je u vozů s nájezdem do 200 000 km, kdy je u obou verzí karoserie rozdíl téměř 21 %.

Úbytek tržní hodnoty na jeden najetý kilometr klesá s nárůstem nájezdu a zhruba od hodnoty 200 000 km se rozdíl téměř nemění (rozdíl 0,2 %).

V následující tabulce 17 jsou výsledky šetření pro motor 1.9 TDI.

Tabulka 17 Vliv nájezdu na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.9 TDI

		Nájezd do [km] – 1.9 TDI					
		70 000	120 000	150 000	200 000	250 000	≥ 250 000
Liftback	Nájezd [km]						
	Prodejní cena [Kč]	484 900	484 900	484 900	484 900	484 900	484 900
	Tržní cena [Kč]	-	197 999	-	160 975	143 750	111 000
	Úbytek [Kč]	-	286 901	-	323 925	341 150	373 900
	Úbytek [%]	-	59,2	-	66,8	70,4	77,1
	Očekávaný úbytek [%]	52,5	65	72,5	85	97,5	110
	Úbytek na 1 km [Kč]	-	2,4	-	1,6	1,4	1,2
Kombi	Prodejní cena [Kč]	524 900	524 900	524 900	524 900	524 900	524 900
	Tržní cena [Kč]	-	198 483	169 000	160 686	140 436	113 600
	Úbytek [Kč]	-	326 417	355 900	364 214	384 464	411 300
	Úbytek [%]	-	62,2	67,8	69,4	73,2	78,4
	Očekávaný úbytek [%]	52,5	65	72,5	85	97,5	110
	Úbytek na 1 km [Kč]	-	2,7	2,4	1,8	1,5	1,4

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

Tabulka 17 pro motor 1.9 TDI vypovídá o stejném výsledku, že nájezd má vliv na tržní cenu. Vozy s větším nájezdem kilometrů mají opět nižší tržní cenu než vozy s malým nájezdem. Opačným směrem ve stejném poměru tak stoupá i úbytek tržní hodnoty. Lze tak usoudit, že tržní ceny pro motor 1.9 TDI jsou nižší než v případě předchozího motoru 1.6 TDI. Důvodem může být nižší zájem o starší technologii motorů, vyšší emise nebo nižší prodejní cena vozu.

Dále lze z údajů uvedených v tabulce 17 usuzovat na to, že karoserie liftback i kombi zde téměř srovnávají tržní ceny nebo v jednom případě je kombi výjimečně i nepatrně levnější (pro nájezd do 200 000 km 160 975 Kč a 160 686 Kč). S tím souvisí i fakt, že kombi má větší úbytky tržní hodnoty oproti prodejní ceně nového automobilu.

V případě očekávaného úbytku tržní hodnoty lze u hodnoty do 200 000 km, jež je hraniční reálnou hodnotou pro posuzování, vyčíst, že je rozdíl zhruba 18 % pro liftback a zhruba 15 % pro kombi. U nižších nájezdů jsou rozdíly mezi reálným a očekávaným úbytkem nižší, ovšem u všech hodnot se ukazuje, že i vozy s tímto motorem jsou nadhodnocené a jejich reálná tržní cena by měla být nižší. V porovnání s agregátem 1.6 TDI jsou ale rozdíly menší a tržní cena se více blíží té předpokládané dle tabulkových hodnot. Úbytek tržní hodnoty na jeden kilometr se opět snižuje s vyšším kilometrovým nájezdem.

Stejně zaznamenané údaje šetření pro motor 2.0 TDI v tabulce 18 níže.

Tabulka 18 Vliv nájezdu na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 2.0 TDI

		Nájezd do [km] – 2.0 TDI					
Nájezd [km]		70 000	120 000	150 000	200 000	250 000	≥ 250 000
Liftback	Prodejní cena [Kč]	612 900	612 900	612 900	612 900	612 900	612 900
	Tržní cena [Kč]	246 999	240 187	223 625	206 190	150 200	147 833
	Úbytek [Kč]	365 901	372 713	389 275	406 710	462 700	465 067
	Úbytek [%]	59,7	60,8	63,5	66,4	75,5	75,9
	Očekávaný úbytek [%]	52,5	65	72,5	85	97,5	110
	Úbytek na 1 km [Kč]	5,2	3,1	2,6	2	1,9	1,6
	Kombi	Prodejní cena [Kč]	652 900	652 900	652 900	652 900	652 900
Tržní cena [Kč]		270 666	224 082	214 118	221 339	160 833	160 128
Úbytek [Kč]		382 234	428 818	438 782	431 561	492 067	492 775
Úbytek [%]		58,6	65,7	67,2	66,1	75,4	75,5
Očekávaný úbytek [%]		52,5	65	72,5	85	97,5	110
Úbytek na 1 km [Kč]		5,5	3,6	2,6	2,2	2	1,6

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

Z tabulky 18 pro nejsilnější porovnávaný vznětový agregát 2.0 TDI se ukazuje, že, stejně jako v předchozích případech, má velikost kilometrového nájezdu vliv na tržní cenu, neboť opět s vyšším nájezdem klesá průměrná tržní cena a tím i úměrně stoupá velikost úbytku tržní hodnoty oproti původní prodejní ceně nového vozu. Zajímavé je, že ve dvou případech (do 120 000 km, resp. 150 000 km) je výjimečně karosářská verze kombi levnější oproti

liftbacku, a to přes to, že má o 40 000 Kč vyšší prodejní cenu. Důvodem může být u nejsilnější verze jiný segment potenciálních kupujících, kteří v kombinaci se silným motorem ocení spíše menší karosářskou verzi. Lze tedy říci, že v těchto dvou případech má kombi větší úbytek tržní hodnoty, u ostatních hodnot nájezdu je rozdíl mezi karoseriemi zanedbatelný.

Očekávaný úbytek tržní hodnoty je u nejmenšího nájezdu do 70 000 km menší než úbytek skutečný (rozdíl zhruba 7 % u liftbacku a zhruba 6 % u kombi). V ostatních nájezdech je vůz nadhodnocený (tzn. očekávaný úbytek je vyšší než reálný), pouze u kombi do 120 000 km jsou hodnoty téměř shodné. Úbytek na jeden kilometr opět klesá s vyšším nájezdem a je nejvyšší ze všech. Důvodem může být i nejvyšší prodejní cena.

4.2.2 Vliv roku výroby

Stejně jako v případě zážehových agregátů, tak i zde u vznětových dochází vlivem stárnutí k přibližování se hranice životnosti u jednotlivých komponent ale i automobilu jako celku. Tudíž rok výroby, resp. doba provozu, hraje také velkou roli při výběru ojetého vozu.

Stejným způsobem, jako u benzinových motorů, je dle metodiky provedeno šetření, jeho výsledky jsou v tabulce 19 níže pro motor 1.6 TDI.

Tabulka 19 Vliv roku výroby na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.6 TDI

Rok výroby – 1.6 TDI						
	Rok výroby	2013	2012	2011	2010	2009
Liftback	Prodejní cena [Kč]	500 900	500 900	500 900	500 900	500 900
	Tržní cena [Kč]	-	203 464	201 618	182 489	-
	Úbytek [Kč]	-	297 436	299 282	318 411	-
	Úbytek [%]	-	59,4	59,7	63,6	-
	Očekávaný úbytek [%]	50	55	60	65	70
	Meziroční rozdíl [%]	-	-	- 0,9	- 9,5	-
Kombi	Prodejní cena [Kč]	540 900	540 900	540 900	540 900	540 900
	Tržní cena [Kč]	227 935	215 578	187 917	182 145	172 333
	Úbytek [Kč]	312 965	325 322	352 983	358 755	368 567
	Úbytek [%]	57,9	60,1	65,3	66,3	68,1
	Očekávaný úbytek [%]	50	55	60	65	70
	Meziroční rozdíl [%]	-	- 5,4	- 12,8	- 3,1	- 5,4

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

Z tabulky 19 pro motor 1.6 TDI lze usoudit, že rok výroby má vliv na tržní cenu, resp. novější vozy si drží vyšší tržní cenu a naopak. Úměrně opačně je to s úbytkem tržní hodnoty. Očekávaný úbytek tržní hodnoty je nižší než reálný úbytek u vozů karoserie liftback z roku

2012 a kombi z let 2013, 2012, 2011 a 2010. V ostatních případech je vyšší. Celkově tabulka ukazuje na velký rozptyl cen, např. u kombi až o zhruba 55 000 Kč u rozdílu čtyř let stáří.

Údaje z šetření vlivu roku výroby na vozy s motorem 1.9 TDI jsou níže v tabulce 20.

Tabulka 20 Vliv roku výroby na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.9 TDI

Rok výroby – 1.9 TDI						
	Rok výroby	2013	2012	2011	2010	2009
Liftback	Prodejní cena [Kč]	484 900	484 900	484 900	484 900	484 900
	Tržní cena [Kč]	-	-	-	154 167	156 433
	Úbytek [Kč]	-	-	-	330 733	328 467
	Úbytek [%]	-	-	-	68,2	67,7
	Očekávaný úbytek [%]	50	55	60	65	70
	Meziroční rozdíl [%]	-	-	-	-	+ 1,5
	Kombi	Prodejní cena [Kč]	524 900	524 900	524 900	524 900
Tržní cena [Kč]		-	-	-	170 400	155 327
Úbytek [Kč]		-	-	-	354 500	369 573
Úbytek [%]		-	-	-	67,5	70,4
Očekávaný úbytek [%]		50	55	60	65	70
Meziroční rozdíl [%]		-	-	-	-	- 8,9

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

Z tabulky 20 lze zhodnotit pouze první dva roky výroby, v ostatních letech se tento typ nevyráběl. Krátká doba produkce srovnává ceny liftbacku na téměř stejné průměrné tržní ceny, v případě kombi mají o jeden rok mladší vozy vyšší cenu o zhruba 15 000 Kč. Očekávaný úbytek tržní hodnoty je vždy lehce nižší než reálný úbytek, jen u liftbacků z roku 2009 je vyšší.

Stejně posuzované roky výroby pro 2.0 TDI jsou v tabulce 21 níže.

Tabulka 21 Vliv roku výroby na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 2.0 TDI

Rok výroby – 2.0 TDI						
	Rok výroby	2013	2012	2011	2010	2009
Liftback	Prodejní cena [Kč]	612 900	612 900	612 900	612 900	612 900
	Tržní cena [Kč]	-	235 846	204 800	187 855	183 833
	Úbytek [Kč]	-	377 054	408 100	425 045	429 067
	Úbytek [%]	-	61,5	66,6	69,3	70
	Očekávaný úbytek [%]	50	55	60	65	70
	Meziroční rozdíl [%]	-	-	- 13,2	- 8,3	- 2,1
	Kombi	Prodejní cena [Kč]	652 900	652 900	652 900	652 900
Tržní cena [Kč]		238 700	235 190	225 448	186 422	184 908
Úbytek [Kč]		414 200	417 710	427 452	466 478	467 992
Úbytek [%]		63,4	64	65,5	71,4	71,7
Očekávaný úbytek [%]		50	55	60	65	70
Meziroční rozdíl [%]		-	- 1,5	- 4,1	- 17,3	+ 0,3

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

Z tabulky 21 opět vyplývá, že rok výroby má přímý vliv na tržní cenu, neboť se stárnutím vozu průměrná tržní cena klesá a zvyšuje se tím tak úbytek tržní hodnoty.

Dále se opět potvrzuje, že potenciální kupující, který hledá tento nejvýkonnější motor, vyhledává spíše karoserii liftback, neboť vozy z let 2012 a 2010 s touto karoserií jsou dražší než kombi. Rok 2009 ukazuje jen nepatrný cenový náskok kombi, rok výroby 2012 ukazuje mnohem vyšší cenu u kombi, ale to je spíše způsobeno počtem hodnocených kusů, jež mají vliv na celkový průměr.

Očekávaný úbytek tržní hodnoty je pro rok 2009, tedy první rok produkce modernizované verze vozu, téměř totožný s úbytkem reálným, u ostatních roků je očekávaný úbytek nižší než reálný. To ukazuje na podhodnocenost, pokud je zvažován jen rok výroby.

4.2.3 Vliv stupně výbavy

Stejným způsobem, jako u zážehových motorů, je dle metodiky provedeno šetření pro jednotlivé stupně výbavy u vznětových motorů. V následující tabulce 22 pro motor 1.6 TDI.

Tabulka 22 Vliv stupně výbavy na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.6 TDI

Výbava – 1.6 TDI					
	Stupeň výbavy	Classic	Ambiente	Elegance	L & K
Liftback	Prodejní cena [Kč]	450 900	505 900	545 900	-
	Tržní cena [Kč]	-	195 707	200 418	-
	Úbytek [Kč]	-	314 193	345 482	-
	Úbytek [%]	-	62,1	63,3	-
Kombi	Prodejní cena [Kč]	490 900	545 900	585 900	-
	Tržní cena [Kč]	-	195 090	207 228	-
	Úbytek [Kč]	-	350 810	378 672	-
	Úbytek [%]	-	64,3	64,6	-

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

Vozy s motorizací 1.6 TDI byly vyráběny ve výbavách Classic, Ambiente a Elegance, přičemž v základní výbavě byly v době šetření k prodeji pouze dva kusy, tudíž nejsou do hodnocení zahrnuty.

Ukazuje se, že stupeň výbavy má vliv na tržní cenu, neboť vozy s vyšším stupněm výbavy mají vyšší průměrnou tržní cenu. U verze liftback je rozdíl mezi odlišně vybavenými vozy zhruba 5 000 Kč, u kombi pak zhruba 12 000 Kč. To ukazuje opět na fakt, že vozy kombi mají vyšší tržní cenu.

Důvodem může být jejich vyšší oblíbenost i vyšší původní prodejní cena vozu. Úbytek tržní hodnoty lze vyhodnotit u všech jako téměř totožný.

Výsledky šetření pro různé stupně výbavy u motoru 1.9 TDI jsou v tabulce 23 níže.

Tabulka 23 Vliv stupně výbavy na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.9 TDI

Výbava – 1.9 TDI					
Liftback	Stupeň výbavy	Classic	Ambiente	Elegance	L & K
	Prodejní cena [Kč]	434 900	489 900	529 900	-
	Tržní cena [Kč]	-	135 667	174 987	-
	Úbytek [Kč]	-	354 233	354 913	-
	Úbytek [%]	-	72,3	67	-
Kombi	Prodejní cena [Kč]	474 900	529 900	569 900	-
	Tržní cena [Kč]	-	146 823	166 940	-
	Úbytek [Kč]	-	383 077	402 960	-
	Úbytek [%]	-	72,3	70,7	-

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

Porovnány jsou, stejně jako v předchozím případě, pouze stupně výbavy Ambiente a Elegance, neboť ve verzi Classic nebylo k dispozici dostatečné množství kusů k šetření.

Opět se ukazuje, že lépe vybavené automobily mají vyšší průměrnou tržní cenu, tudíž stupeň výbavy má vliv na tržní cenu. Naopak se zde nepotvrzuje, že kombi má vyšší tržní cenu oproti liftbacku, neboť ve výbavě Elegance má vyšší průměrnou tržní cenu liftback. Úbytek tržní hodnoty mají obě karosářské verze ve výbavě Ambiente zcela totožný 72,3 %, ve variantě Elegance má pak vyšší úbytek tržní hodnoty kombi (70,7 % proti 67 % u liftbacku).

Údaje o šetření stupňů výbavy pro agregát 2.0 TDI jsou níže v tabulce 24.

Tabulka 24 Vliv stupně výbavy na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 2.0 TDI

Výbava – 2.0 TDI					
Liftback	Stupeň výbavy	Classic	Ambiente	Elegance	L & K
	Prodejní cena [Kč]	-	557 900	597 900	682 900
	Tržní cena [Kč]	-	200 714	205 008	219 000
	Úbytek [Kč]	-	357 186	392 892	463 900
	Úbytek [%]	-	64	65,7	67,9
Kombi	Prodejní cena [Kč]	-	597 900	637 900	722 900
	Tržní cena [Kč]	-	197 444	211 508	243 528
	Úbytek [Kč]	-	400 456	426 392	479 372
	Úbytek [%]	-	67	66,8	66,3

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43), (38)

Automobily s motorem 2.0 TDI byly dodávány kromě výbav Ambiente a Elegance i v nejvyšším stupni výbavy Laurin a Klement. K dispozici byly v době porovnávání vozy ve všech třech stupních výbavy i v obou karosářských verzích.

Z tabulky 24 je opět patrné, že vozy s vyšším stupněm výbavy mají vyšší průměrnou tržní cenu, rozdíly jsou u karoserie liftback mezi výbavami Ambiente a Elegance zhruba

5 000 Kč, resp. zhruba 14 000 Kč pro kombi. Mnohem vyšší rozdíl je mezi Elegance a nejvyšší Laurin a Klement, tj. zhruba 14 000 Kč, resp. 32 000 Kč u kombi. Úbytek tržní hodnoty oproti původní ceně nového vozu je téměř totožný u všech stupňů výbavy i u obou karoserií.

4.3 POROVNÁNÍ ZÁŽEHOVÉHO A VZNĚTOVÉHO MOTORU

Pro porovnání automobilu Škoda Octavia druhé generace jsou dle metodiky vybrány vozy se zážehovým motorem 1.6 MPI a se vznětovým motorem 1.6 TDI, pouze v karosářské variantě kombi. Benzinová varianta disponuje výkonem 75 kW a dieselová podobným výkonem 77 kW. Pohonné jednotky o objemu 1,6 litru představují spolu s karoserií kombi typickou ojetou Škodu Octavii druhé generace a tvoří také vždy prostřední verzi v objemu motoru. Jako typický kupující může být mladá rodina, která plánuje koupi rodinného kombi.

O oblíbenosti této konfigurace svědčí i fakt, že 1.6 MPI v provedení kombi je nejčastější varianta ze všech benzinových vozů s počtem 36 kusů. Dieselové vozy jsou mezi českými kupujícími stále mnohem oblíbenější, tudíž varianty 1.6 TDI kombi jsou zastoupeny prostřednictvím 110 kusů. Spolu s kombi s motorem 2.0 TDI jsou to nejčastější naftové automobily a celkově se jedná o nejčastější variantu vůbec.

4.3.1 Vliv nájezdu

V následující tabulce 25 je zaznamenáno šetření vlivu kilometrového nájezdu u vybraného automobilu dle postupu uvedeného v metodické části práce. Z celkového počtu výběrového souboru 500 kusů automobilů na serveru tipcars.com je vybráno 36 benzinových a 110 naftových kusů s vybranými parametry.

Tabulka 25 Vliv nájezdu na tržní cenu – porovnání zážehového a vznětového motoru

Vliv nájezdu – kombi 1.6 MPI a 1.6 TDI						
Nájezd [km]	70 000	120 000	150 000	200 000	250 000	≥ 250 000
Tržní cena 1.6 MPI [Kč]	225 000	204 826	194 974	179 950	-	-
Úbytek 1.6 MPI [%]	52,6	56,9	58,9	62,1	-	-
Tržní cena 1.6 TDI [Kč]	-	231 268	213 363	195 044	174 193	147 400
Úbytek 1.6 TDI [%]	-	57,2	60,6	63,9	67,8	72,7
Rozdíl cen [%]	-	+ 12,9	+ 9,4	+ 8,4	-	-
Rozdíl úbytku [%]	-	+ 0,3	+ 1,7	+ 1,8	-	-

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43)

Z tabulky 25 vyplývá, že u vybraných nabízených vozů platí všeobecné pravidlo, že automobily se vznětovým motorem jsou vhodné pro uživatele s vyšším ročním nájezdem na delší trasy, a naopak zážehové verze jsou vhodnější na kratší trasy nebo pro méně častější používání, resp. menší roční kilometrový nájezd. Nabídka vozů, resp. jejich nájezdy tedy korespondují s touto mírou využití. Tomu i odpovídá fakt, že v případě 1.6 TDI nebylo v době šetření na prodej žádné kombi s nájezdem do 70 000 km a také, že v případě 1.6 MPI nebylo na prodej žádné kombi s nájezdem nad 250 000 km. Benzinový vůz s nájezdem do 200 000 km byl v době šetření na prodej pouze jeden, tudíž není vyhodnocován.

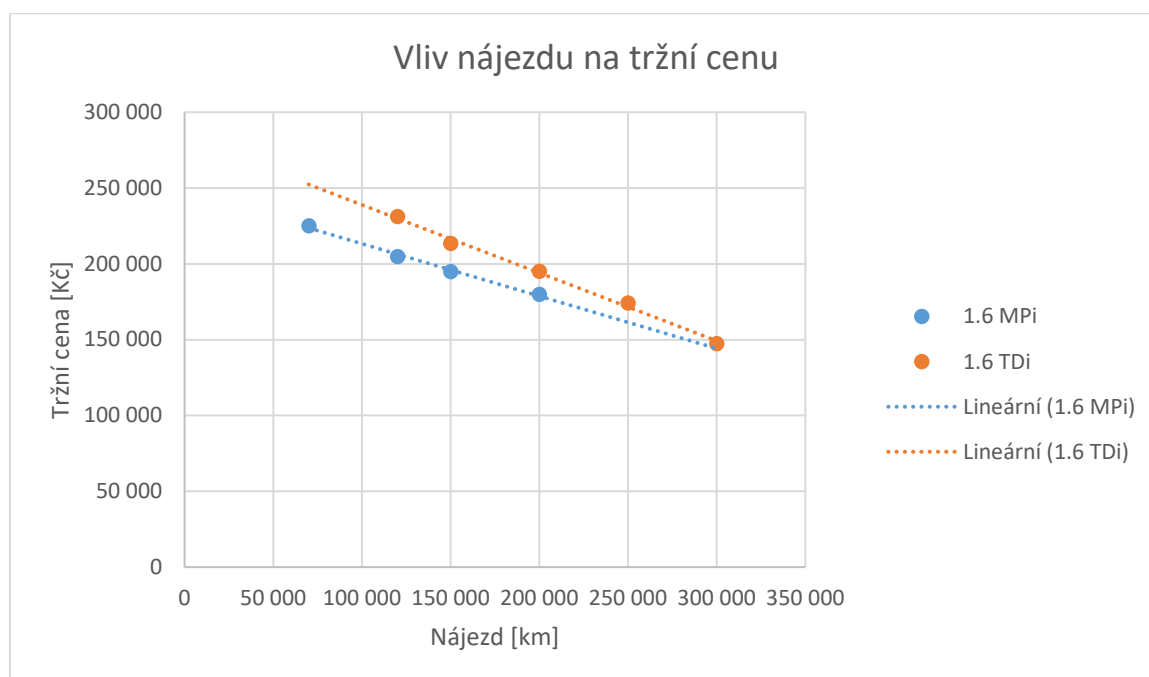
Z tabulky 25 je také patrné, že s vyšším kilometrovým nájezdem klesá tržní cena. Dále je jasně patrné, že vznětový vůz se stejným nájezdem má oproti zážehovému vždy vyšší tržní cenu. Celkově nejvyšší cena 231 268 Kč v případě dieselové verze do nájezdu 120 000 km je vyšší o 12,9 % oproti verzi benzinové s cenou 204 826 Kč. Pro nájezd do 150 000 km a 200 000 km je klesající cena vznětové 1.6 TDI vyšší o 9,4 %, resp. 8,4 % proti zážehové 1.6 MPI. U vyšších nájezdů tržní cena dieselové Octavie stále klesá, a to na 174 193 Kč a 147 400 Kč. Vzhledem k vývoji cen lze předpokládat, že pokud by byly na prodej vozy se vznětovým motorem a malým nájezdem do 70 000 km, byla by cena opět vyšší oproti benzinové verzi. Tzn., že i pokud by byly na prodej zážehové 1.6 MPI s vysokým nájezdem, byla by v jejich případě tržní cena nižší.

Vyšší tržní cena u 1.6 TDI je způsobena vyšší prodejní cenou u nového vozu a také tím, že dieselové vozy mají menší spotřebu paliva a předpokládá se vyšší výdrž motoru, resp. vyšší nájezd kilometrů.

Úbytek tržní hodnoty je v případě vznětové 1.6 TDI nepatrně vyšší, což opět souvisí s vyšší prodejní cenou nového vozu. U nájezdu do 120 000 km je úbytek u TDI s hodnotou 57,2 % o 0,3 % vyšší než u MPI. U nájezdu do 150 000, resp. 200 000 km je u dieselového vozu úbytek tržní hodnoty 60,6 %, resp. 63,9 %. Obě tyto hodnoty jsou v porovnání s benzinovým vozem vyšší o 1,7 % a 1,8 %. Pro vyšší nájezdy jsou úbytky 67,8 % a 72,7 %, tzn., že se stále ukazuje, že s vyšším nájezdem stoupá úbytek tržní hodnoty.

Z následujícího obrázku 10 je patrné, že tržní cena 1.6 TDI je oproti 1.6 MPI vyšší a že tržní cena s vyšším nájezdem lineárně klesá.

Obrázek 10 Vliv nájezdu na tržní cenu – porovnání zážehového a vznětového motoru



Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43)

Pomocí vzorce 1 je vypočteno dle metodiky, jaký je očekávaný úbytek tržní hodnoty (základní amortizace) vyjádřený v procentech oproti prodejní ceně nového vozu. Tento úbytek by měl vyjadřovat skutečnou hodnotu vozu, která bere v potaz kilometrový nájezd a poníží tržní cenu o příslušný tabulkový koeficient. Jelikož je nutné brát v potaz i rok výroby, je dle metodiky vybrán rok 2011 jako průměrná hodnota, tzn. tabulkový odečet 60 %. Nájezd je podle tabulky 2 v prvních 20 000 km násoben koeficientem 1, pro každých dalších 1 000 km koeficientem 0,5. U posledních dvou nejvyšších kilometrových nájezdů je výsledek nereálný, neboť tabulkové hodnoty neuvažují vozy s takto vysokým nájezdem kilometrů.

$$ZA_x = \frac{ZA + ZAP}{2} [\%]$$

$$ZA_{70000} = \frac{60 + \left(\frac{20000}{1000} \times 1 + \left(\frac{70000}{1000} - 20\right) \times 0,5\right)}{2} = 52,5 \%$$

$$ZA_{120000} = \frac{60 + \left(\frac{20000}{1000} \times 1 + \left(\frac{120000}{1000} - 20\right) \times 0,5\right)}{2} = 65 \%$$

$$ZA_{150000} = \frac{60 + \left(\frac{20000}{1000} \times 1 + \left(\frac{150000}{1000} - 20\right) \times 0,5\right)}{2} = 72,5 \%$$

$$ZA_{200000} = \frac{60 + \left(\frac{20000}{1000} \times 1 + \left(\frac{200000}{1000} - 20\right) \times 0,5\right)}{2} = 85 \%$$

$$ZA_{250000} = \frac{60 + \left(\frac{20000}{1000} \times 1 + \left(\frac{250000}{1000} - 20\right) \times 0,5\right)}{2} = 97,5 \%$$

$$ZA_{300000} = \frac{60 + \left(\frac{20000}{1000} \times 1 + \left(\frac{300000}{1000} - 20\right) \times 0,5\right)}{2} = 110 \%$$

Tabulka 26 Porovnání skutečného a očekávaného úbytku tržní hodnoty – porovnání zážehového a vznětového motoru

Porovnání skutečného a očekávaného úbytku ceny – kombi 1.6 MPI a 1.6 TDI						
Nájezd [km]	70 000	120 000	150 000	200 000	250 000	≥ 250 000
Očekávaný úbytek 1.6 MPI [Kč]	52,5	65	72,5	85	97,5	110
Rozdíl proti úbytku 1.6 MPI [%]	- 0,1	+ 8,1	+ 13,6	+ 22,9	-	-
Očekávaný úbytek 1.6 TDI [Kč]	52,5	65	72,5	85	97,5	110
Rozdíl proti úbytku 1.6 TDI [%]	-	+ 2,8	+ 11,9	+ 22,1	+ 29,7	-

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43)

Ve výše uvedené tabulce 26 jsou dle metodiky porovnány výsledné očekávané úbytky tržní hodnoty dle tabulkových hodnot se skutečnými úbytky z tabulky 25. Pouze u 1.6 MPI s malým nájezdem do 70 000 km očekávané a reálné úbytky téměř navzájem odpovídají, u ostatních nájezdů nikoliv. Ukazuje se, že všechny vozy mají menší skutečné úbytky tržní hodnoty, oproti tabulkovým hodnotám, tedy jejich reálná cena je nižší. Důvodem může být velická poptávka po těchto vozech, příp. se může jednat o cenu, ze které lze po dohodě domluvit slevu.

Při nájezdu do 120 000 km je u 1.6 MPI ztráta o 8,1 % menší a u 1.6 TDI o 2,8 %. Při 150 000 km, resp. 200 000 km je ztráta nižší o 13,6 % a 11,9 %, resp. 22,9 % a 22,1 %:

4.3.2 Vliv roku výroby

Následující tabulka 27 vyjadřuje vliv roku výroby šetřeného automobilu na jeho tržní cenu a jeho procentně vyjádřený úbytek tržní hodnoty proti prodejní ceně nového vozu. Všech vybraných 500 kusů Škody Octavia druhé generace je verzí po faceliftu, tudíž se jedná o zástupce roku výroby 2009 až 2013, kdy v posledním roce běžela výroby souběžně s Octavií třetí generace. Všechny vozy se stejnými parametry jako v minulém porovnání, jsou vyšetřovány dle metodiky.

Aby byla cena odpovídající, jsou v souladu s metodikou vybrány pouze kusy s nájezdem do 150 000 km, neboť u zážehové verze se více jeté automobily téměř nevyskytují, a naopak díky vyšším nájezdům je vozů s motorem 1.6 TDI s vyšším nájezdem více, a to s nižší tržní cenou. Aby nedošlo k ovlivnění celkové tržní ceny, nejsou tyto vozy vzaty do výběru.

Tabulka 27 Vliv roku výroby na tržní cenu – porovnání zážehového a vznětového motoru

Vliv roku výroby – kombi 1.6 MPI a 1.6 TDI					
Rok výroby	2013	2012	2011	2010	2009
Tržní cena 1.6 MPI [Kč]	221 500	215 475	195 612	186 738	181 929
Úbytek 1.6 MPI [%]	53,4	54,6	58,8	60,7	61,7
Tržní cena 1.6 TDI [Kč]	244 790	229 213	204 809	198 776	-
Úbytek 1.6 TDI [%]	54,7	57,6	62,1	63,3	-
Rozdíl cen [%]	+ 10,5	+ 6,4	+ 4,7	+ 6,4	-
Rozdíl úbytku [%]	+ 1,3	+ 3	+ 3,3	+ 2,6	-

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43)

Z tabulky 27 vyplývá, že vozy z konce výroby, tedy roku 2013, mají nejvyšší tržní cenu. S postupným stárnutím tržní cena klesá a lze říci, že čím je vůz starší, tím je cena nižší. Důvodem může být stárnutí veškerých komponent a vozu celkově, tudíž u mnoha prvků může dojít k přiblížení se hranice životnosti.

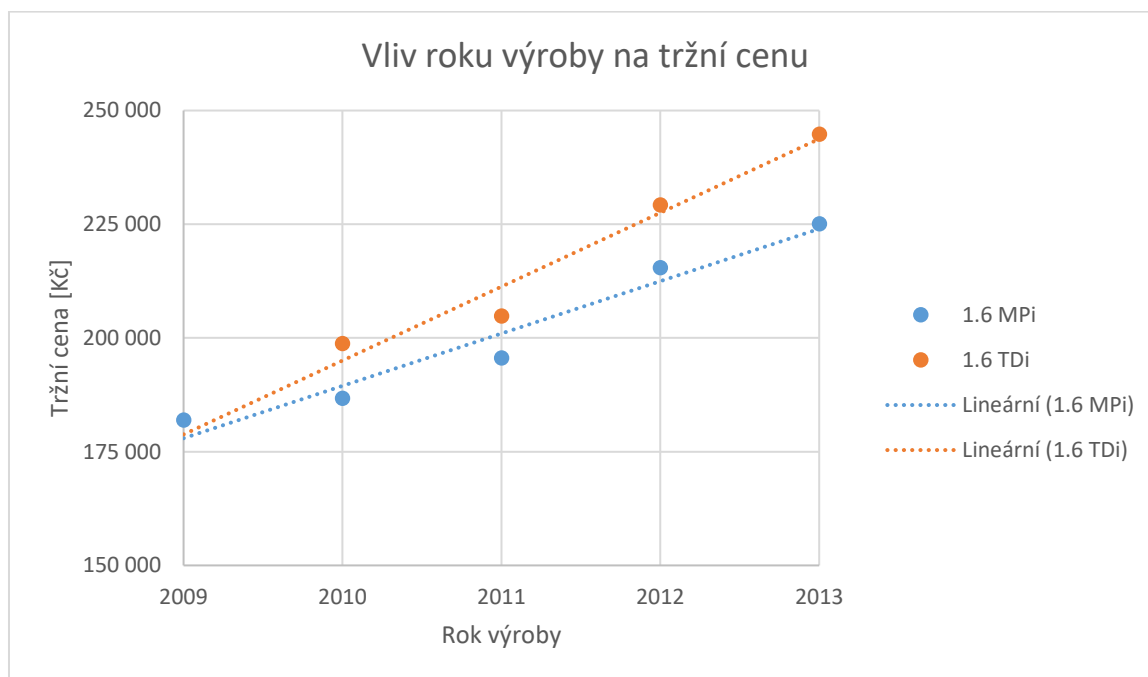
Úbytek tržní hodnoty mezi jednotlivými roky je lineární a téměř totožný u obou motorizací. Za 5 let provozu automobil ztratil průměrně 53,4 % prodejní ceny u 1.6 MPI a 54,7 % v případě 1.6 TDI, což je zanedbatelný rozdíl 1,3 %. S dalším rokem navíc je to úbytek 54,6 % a 57,6 %. V roce 2011 pak úbytek 58,8 % pro zážehovou verzi a 62,1 % pro vznětovou. Pro rok 2010 je úbytek 60,7 a 63,6 %. Ve všech případech se jedná o vzájemný rozdíl zhruba 3 %. Z prvního roku výroby modernizované verze byl v době šetření na prodej pouze jeden kus s motorem 1.6 TDI, tudíž není vzat do výběru. Lze předpokládat, že důvodem jsou celkově vyšší kilometrové nájezdy u naftových vozů, tudíž za 9 let provozu lze obtížně najít vůz s nájezdem do 150 000 km. Vyšší úbytek tržní hodnoty u dieselové varianty je způsoben vyšší pořizovací cenou.

Tržní cena je ve všech rocích výroby vyšší u verze 1.6 TDI a z tabulky 25 je tak patrné, že vznětová verze má vyšší tržní cenu. V posledním roce výroby je průměrná tržní cena naftové verze 244 790 Kč, tedy o 10,5 % vyšší oproti 221 500 Kč u benzinové verze. V letech 2012 a 2010 je 1.6 TDI dražší shodně o 6,4 % (rozdíl 229 213 Kč a 215 475 Kč, resp. 198 776 Kč a 186 738 Kč). V roce 2011 je rozdíl nejmenší, a to 4,7 % při hodnotách 204 809 Kč a 195 612 Kč. Pro rok 2009 byl v době šetření k dispozici s verzí 1.6 TDI jen jeden kus na

prodej, tudíž není porovnáván. Nicméně vzhledem k vývoji cen lze předpokládat, že i v tomto roce by byla vznětová varianta dražší.

Na následujícím obrázku 11 je znázorněno, že tržní cena roste lineárně s rokem výroby, resp., že čím je vůz starší, tím je tržní cena nižší. Dále je z grafu jasně patrné, že varianta s jednotkou 1.6 TDI má vyšší tržní cenu při porovnání s 1.6 MPI. Rozdíl mezi tržními cenami je pak nejvyšší v roce 2013, tedy v posledním roce výroby této modernizované verze.

Obrázek 11 Vliv roku výroby na tržní cenu – porovnání zážehového a vznětového motoru



Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43)

Pomocí vzorce 2 je, stejně jako v minulém porovnání, vypočteno dle metodiky, jaký je očekávaný úbytek tržní hodnoty (základní amortizace) vyjádřený v procentech oproti prodejní ceně nového vozu. Tato cena by měla vyjadřovat skutečnou hodnotu vozu, která cenu upravuje na základě roku výroby, resp. jeho stáří. Vzhledem k tomu, že jsou podle metodiky vybrány vozy s nájzdem kilometrů do 150 000 km, je pro všechny roky výroby dosazena průměrná hodnota 75 000 km. Čím je automobil starší, tím je koeficient snížení vyšší (50 % pro 5 let používání až 70 % pro rok 2009).

$$ZA_x = \frac{ZA + ZAP}{2} [\%]$$

$$ZA_{2013} = \frac{50 + \left(\frac{20000}{1000} \times 1 + \left(\frac{75000}{1000} - 20\right) \times 0,5\right)}{2} = 48,75 \%$$

$$ZA_{2012} = \frac{55 + \left(\frac{20000}{1000} \times 1 + \left(\frac{75000}{1000} - 20\right) \times 0,5\right)}{2} = 51,25 \%$$

$$ZA_{2011} = \frac{60 + \left(\frac{20000}{1000} \times 1 + \left(\frac{75000}{1000} - 20\right) \times 0,5\right)}{2} = 53,75 \%$$

$$ZA_{2010} = \frac{65 + \left(\frac{20000}{1000} \times 1 + \left(\frac{75000}{1000} - 20\right) \times 0,5\right)}{2} = 56,25 \%$$

$$ZA_{2009} = \frac{70 + \left(\frac{20000}{1000} \times 1 + \left(\frac{75000}{1000} - 20\right) \times 0,5\right)}{2} = 58,75 \%$$

Tabulka 28 Porovnání skutečného a očekávaného úbytku tržní hodnoty – porovnání zážehového a vznětového motoru

Porovnání skutečného a očekávaného úbytku ceny – kombi 1.6 MPI a 1.6 TDI					
Rok výroby	2013	2012	2011	2010	2009
Očekávaný úbytek 1.6 MPI [Kč]	48,8	51,3	53,8	56,3	58,8
Rozdíl proti úbytku 1.6 MPI [%]	- 4,6	- 3,3	- 5	- 4,4	- 2,9
Očekávaný úbytek 1.6 TDI [Kč]	48,8	51,3	53,8	56,3	58,8
Rozdíl proti úbytku 1.6 TDI [%]	- 5,9	- 6,3	- 8,3	- 7	-

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43)

Ve výše uvedené tabulce 28 jsou porovnány očekávané tabulkové úbytky tržní hodnoty, které jsou spočteny pomocí vzorců, se skutečnými úbytky tržní hodnoty. Při porovnání vyplývá, že skutečné úbytky tržní hodnoty jsou pro jednotlivé roky vyšší. To znamená, že tržní ceny pro jednotlivé roky jsou podhodnocené. Nejspíše se ale jedná o zkreslení, které vzniklo zadáním průměrné hodnoty 75 000 km.

4.3.3 Vliv stupně výbavy

Dále jsou zmíněné automobily porovnávány dle metodiky v rámci jejich stupně výbavy, resp. následující tabulka 29 ukazuje výsledky šetření.

Z celkového počtu 146 kusů vybraných vozů, jež odpovídají dané motorizaci a karosářské variantě, jsou pouze dva nabízené kusy v základní výbavě Classic. V provedení Ambiente je k dispozici 33 kusů a nejpočetněji je dále zastoupena verze Elegance, a to 111 kusy.

Podle metodiky jsou tedy vybrány vozy s výbavami Ambiente a Elegance, tzn. vozy se střední a nejvyšší výbavou, bez ohledu na jejich rok výroby nebo počet najetých kilometrů a je provedeno šetření.

Tabulka 29 Vliv stupně výbavy na tržní cenu – porovnání zážehového a vznětového motoru

Vliv stupně výbavy – kombi 1.6 MPI a 1.6 TDI		
Stupeň výbavy	Ambiente	Elegance
Cena tržní 1.6 MPI [Kč]	176 447	201 297
Úbytek 1.6 MPI [%]	63,2	61,3
Cena tržní 1.6 TDI [Kč]	195 090	207 228
Úbytek 1.6 TDI [%]	64,3	64,6
Rozdíl cen [%]	+ 10,6	+ 2,9
Rozdíl úbytku [%]	+ 1,1	+ 3,3

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43)

Z tabulky 29 je možné vyvodit, že stupeň výbavy má přímý vliv na tržní cenu. V případě výbavy Elegance je tržní cena vždy vyšší oproti výbavě Ambiente. Nejvyšší výbava má s motorem 1.6 TDI průměrnou cenu 207 228 Kč a s motorem 1.6 MPI pak cenu 201 297 Kč, tedy o 2,9 % nižší. U prostřední výbavy Ambiente je rozdíl cen větší, a to 10,6 % (195 090 Kč a 176 447 Kč).

Rozdíl úbytku tržní hodnoty proti prodejní ceně nového vozu je při porovnání výbav mezi sebou téměř totožný, ovšem pokud jsou úbytky porovnávány v rámci druhu motorizace, dosahuje lehce vyšších úbytků tržní hodnoty vznětová verze 1.6 TDI. U výbavy Ambiente s hodnotou úbytku tržní hodnoty 64,3 %, která je o 1,1 % vyšší než hodnota 63,2 %, v případě výbavy Elegance pak rozdíl úbytku tržní hodnoty 3,3 % (64,6 a 61,3 %).

Z tabulky je tedy patrné, že s vyšším stupněm výbavy má automobil vyšší tržní cenu, resp. s nižším stupněm výbavy cena klesá. Dále se také opět ukazuje, že vznětová motorizace si udržuje vyšší tržní cenu oproti zážehové. Vyšší tržní cena u obou případů souvisí s vyšší prodejní cenou nového vozu.

4.3.4 Porovnání

Porovnání s údaji uvedenými v kapitole 3.1.10 literární rešerše této práce není možné v plné výši, důvodem je stáří automobilů z výběrového souboru. Nelze tedy posoudit úbytek tržní hodnoty za první rok provozu, resp. prvních pět let. Lze ale ověřit tvrzení, že po pátém roku provozu má dojít k úbytku hodnoty 2 až 3 % každý rok.

Tabulka 30 Meziroční rozdíl reálného úbytku tržní hodnoty – porovnání zážehového a vznětového motoru

Rok výroby	2013	2012	2011	2010	2009
Meziroční rozdíl 1.6 MPI [%]	-	1,2	4,2	1,9	1
Meziroční rozdíl 1.6 TDI [%]	-	2,9	4,5	1,2	-

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (43)

Z tabulky 30 vyplývá, že v případě zážehové verze 1.6 MPI přibližně odpovídá v průměru úbytek tržní hodnoty dle udávaných 2 až 3 %, neboť po spočtení průměru hodnot meziročních rozdílů je úbytek tržní hodnoty 2,1 % za rok po zaokrouhlení. U vznětové verze 1.6 TDI je po spočtení dosaženo průměrné hodnoty 2,9 % úbytku tržní hodnoty za rok po zaokrouhlení. Dále lze konstatovat shodu tvrzení, že vůz Škoda klesne na polovinu své hodnoty po pěti letech provozu. U verze 1.6 MPI je úbytek po pěti letech 53,4 % a u 1.6 TDI pak 54,7 %, tedy přibližně hodnoty kolem udávaných 50 %.

Při porovnání s předpokládaným průměrným úbytkem tržní hodnoty vypracovaným společností Cebia (44) pro vůz Škoda Octavia nebylo možné zjistit, o jaký konkrétní typ vozu Octavia se jedná ani z jakého roku dokument obsahující předpokládané úbytky pochází. Tyto údaje jsou porovnány s výsledky šetření v následující tabulce 31.

Tabulka 31 Porovnání reálného úbytku tržní hodnoty a úbytku tržní hodnoty dle Cebia – porovnání zážehového a vznětového motoru

Stáří [roky]	1	2	3	4	5	6
Úbytek 1.6 MPI [%]	-	-	-	-	53,4	54,6
Úbytek 1.6 TDI [%]	-	-	-	-	54,7	57,6
Úbytek dle Cebia	29,1	41,5	53,6	63,7	69,1	73,4

Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj dat (44)

Z tabulky 31 vyplývá, že je možné porovnat pouze roky 2013 a 2012 z tohoto šetření s údaji od společnosti Cebia (44). Z tabulky je také patrné, že výsledky šetření neodpovídají porovnávaným údajům, úbytek tržní hodnoty totiž dle Cebia (44) vychází mnohem větší v porovnání s výsledky šetření. Důvodem mohou být údaje určené pro jiný typ vozu Škoda Octavia nebo také absence podkladů, na jejichž základě byly údaje od společnosti Cebia (44) vypočítávány.

Při porovnání výsledků uvedených v bakalářské práci (45), která se zabývala stejnou problematikou u vozů Škoda, ale u modelu Fabia druhé generace, lze dojít k obdobným závěrům.

Tabulka 32 Rozdíly tržních cen vozu Škoda Fabia II od roku 2013 a 2015, motor 1,6 l TDI a 1,2 l TSI

Kombi		Rok výroby					
		2015	2014	2013	2012	2011	2010
1,6 l TDI	průměrná cena [Kč]	-	-	259 500	234 000	218 665	183 475
	meziroční rozdíl [Kč]	-	-	-	25 500	15 335	35 190
	rozdíl od r. 2013 [%]	-	-	-	9,8	15,7	29,3
	rozdíl od r. 2013 [Kč]	-	-	-	25 500	40 835	76 025
1,2 l TSI	průměrná cena [Kč]	316 000	243 472	202 833	194 373	184 954	171 578
	meziroční rozdíl [Kč]	-	72 528	40 639	8 460	9 419	13 376
	rozdíl od r. 2015 [%]	-	23,0	35,8	38,5	41,5	45,7
	rozdíl od r. 2015 [Kč]	-	72 528	113 167	121 627	131 046	144 422
1,6 TDI/ 1,2 TSI	rozdíl [%]	-	-	21,8	16,9	15,4	6,5
	rozdíl [Kč]	-	-	56 667	39 627	33 711	11 897

Zdroj: (45)

Při porovnání výsledků šetření s tabulkou 32 lze usoudit, že je možné vzájemně porovnávat pouze společné roky 2012 a 2013. Rozdíl tržních cen mezi zážehovým a vznětovým motorem je u výsledků šetření v této diplomové práci mnohem menší (10,5 %, resp. 6,4 %), v porovnání s údaji v tabulce 32 (21,8 %, resp. 16,9 %). Tržní cena vychází u výsledků šetření v této práci vyšší, výsledek je ale ovlivněn rokem zpracování práce, resp. stářím vozu. Meziroční rozdíl je u výsledků šetření této práce mezi roky 2013 a 2013 průměrně 1,2 % pro zážehovou verzi, resp. 2,9 % pro vznětovou verzi u vozu Škoda Octavia, jak je uvedeno v tabulce 30, v případě výsledků uváděných v (45) je rozdíl 2,7 %, resp. 9,8 %, jak je uvedeno v tabulce 32. Z porovnání tedy vyplývá, že hodnoty jsou zcela odlišné, což může být způsobeno odlišným modelem automobilu, kdy preference kupujících mohou být rozdílné.

Dále je možné porovnat zjištěný vliv nájezdu kilometrů s výsledky uvedenými v (45).

Tabulka 33 Rozdíly tržních cen vozu Škoda Fabia II dle najetých km, motor 1,6 l TDI a 1,2 l TSI

Kombi		Nájezd km					
		25 000	50 000	100 000	150 000	200 000	250 000
1,6 l TDI	cena [Kč]	242 817	209 173	175 530	155 850	141 887	131 056
	meziroční rozdíl [Kč]	-	33 643	33 643	19 680	13 963	10 831
	rozdíl ceny od 25 000 km [%]	-	13,9	27,7	35,8	41,6	46,0
	rozdíl ceny od 25 000 km [Kč]	-	33 643	67 287	86 967	100 930	111 761
1,2 l TSI	cena [Kč]	224 009	198 243	172 478	157 406	146 712	138 417
	meziroční rozdíl [Kč]	-	25 766	25 766	15 072	10 694	8 295
	rozdíl ceny od 25 000 km [%]	-	11,5	23,0	29,7	34,5	38,2
	rozdíl ceny od 25 000 km [Kč]	-	25 766	51 531	66 603	77 297	85 592
1,6 l TDI/ 1,2 l TSI	rozdíl [%]	8,4	5,5	1,8	- 1,0	- 3,3	- 5,3
	rozdíl [Kč]	18 808	10 930	3 053	- 1 556	- 4 825	- 7 361

Zdroj: (45)

Jak je patrné z tabulky 33, tak v (45) byly zvoleny rozdílně kategorie kilometrového nájezdu. Proto jsou porovnávány s výsledky šetření této diplomové práce pouze ve shodných kategoriích do 150 000 km a do 200 000 km.

Výše tržních cen je opět ovlivněna rokem zpracování. Při porovnání s tabulkou 25 vyplývá, že rozdíl cen mezi zážehovým a vznětovým motorem je u výsledků šetření této diplomové práce a citované bakalářské práce zcela odlišný. Na základě provedení šetření vychází vznětová verze dražší o 9,4 %, resp. 8,4 %, oproti výsledkům uváděným v (45), kde je vznětová verze levnější.

Celkovým důvodem odlišnosti výsledků šetření, a to i při podobně zvolených faktorech ovlivňujících cenu ojetého automobilu, může být zvolení odlišného modelu vozu s jinou pořizovací cenou a s jiným kategorickým zařazením. Dále je výsledek ovlivněn rokem zpracování šetření, resp. stářím šetřeného automobilu v době zpracování a odlišnými preferencemi kupujících.

Pro srovnatelnost výsledků obou šetření by muselo být šetření provedeno za stejných podmínek a u stejné kategorie vozů.

5 ZÁVĚR

Závěrem je nutno podotknout, že výše řešená problematika je značně rozsáhlá a zkoumané faktory nejsou jediné, které tržní cenu ojetého automobilu ovlivňují. Mezi další faktory může patřit počet předchozích majitelů, země původu a tak dále. Pokud je tedy zvažován potenciální kupující, který uvažuje o koupi ojetého vozu, musí vzít v úvahu také další faktory. Vždy je však vhodné výběr ojetého automobilu konzultovat s odborníkem, který může zohlednit další faktory a své zkušenosti.

Vybraný automobil Škoda Octavia druhé generace po modernizaci je vhodným vzorkem pro porovnání faktorů, jež ovlivňují jeho tržní cenu, neboť byl vyráběn s několika druhy a typy motorů, ve dvou karosářských variantách a celkově v mnoha různých výbavách a verzích. Největším problémem při zpracování byl značný rozptyl tržních cen vozů s téměř totožnými parametry, kdy za nižší cenou mohl stát technický problém nebo jiné skryté znevýhodnění, což u ojetého vozu není neobvyklé a pouhým zkoumáním inzertních serverů je neodhalitelné.

Ze vzájemného porovnání se ukázalo, že faktorem, který nejvíce ovlivňuje tržní cenu ojetého automobilu, je nájezd kilometrů. Počet najetých kilometrů sníží u nejvíce ojetých kusů tržní cenu až o 80 % z původní ceny nového vozu. U všech porovnávaných platí, že s vyšším počtem kilometrů tržní cena klesá. Nejvíce vůz ztratí na své hodnotě v prvních 70 000 km, a to až zhruba 61 %, s rostoucím nájezdem již úbytek tržní hodnoty stoupá mírně. Největší úbytek tržní hodnoty na jeden kilometr je tak také v prvních 70 000 km, kdy se může jednat až o hodnotu 5,5 Kč na jeden najetý kilometr. S vyšším nájezdem se úbytek pozvolna zmenšuje. Dalším faktorem je rok výroby, kdy u všech vozů platí, že se stárnutím klesá jejich tržní cena. Největší úbytek tržní hodnoty je za prvních pět let, a to až zhruba o 63 % z původní ceny nového vozu a může pomalu stoupat až na zhruba 70 % pro nejstarší porovnávané vozy. Faktorem, který zhruba stejně ovlivňuje tržní cenu, je stupeň výbavy. Vzhledem ke stupni výbavy je možný úbytek tržní hodnoty až zhruba 70 % a platí, že vozy s vyšším stupněm výbavy si udržují vyšší tržní cenu.

Typ karoserie má na tržní cenu vliv také, ale podstatně menší. Varianta kombi si udržuje vyšší tržní cenu, a to o zhruba 7 %. Výjimkou jsou nejsilnější motorizace, kde v několika případech má liftback vyšší tržní cenu než kombi, a to i přes to, že původní cena nového vozu Škoda Octavia druhé generace je vždy o 40 000 Kč vyšší v případě kombi. Důvodem může být, že případní zájemci o ojetý vůz v nejsilnější verzi upřednostní karoserii liftback, neboť kombi je spíše symbolem rodinného vozu.

Při porovnání zážehové a vznětové verze bylo dosaženo výsledku, který potvrzuje, že dieselová varianta si udržuje vyšší tržní cenu až o zhruba 13 %, a to i přes to, že dosahuje vyšších úbytků tržní hodnoty oproti původní ceně nového vozu.

Z výsledků šetření lze vyvodit, že český zákazník preferuje vozy kombi se vznětovým motorem, což může být způsobeno velkým prostorem a různým využitím v případě karoserie a nízkou spotřebou v případě pohonné jednotky. Tato konfigurace jasně odpovídá účelu využití, tedy vůz pro používání rodinou.

Dále lze také z výsledků vyhodnotit, že investice do koupě automobilu, nového i ojetého, je značně nevýhodná. Navíc je nutné zvažovat případné náklady související s provozem, např. servisní činnosti, pohonné hmoty nebo pojištění.

6 CITOVANÁ LITERATURA

1. BRADÁČ, Albert a kolektiv. *Soudní inženýrství*. Brno : Akademické nakladatelství Cerm, 1999. ISBN 80-7204-133-9.
2. KREJČÍŘ, Pavel a BRADÁČ, Albert. *Znalecký standard č. I/2005 - oceňování motorových vozidel*. Brno : Akademické nakladatelství Cerm, 2004. ISBN 80-7204-370-6.
3. SYNEK, Miloslav a KISLINGEROVÁ, Eva. *Podniková ekonomika - 5. přepracované a doplněné vydání*. Praha : Nakladatelství C. H. Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-336-3.
4. PRAŽSKÁ, Lenka a JINDRA, Jiří. *Obchodní podnikání - retail management*. Praha : Management Press, 2002. ISBN 80-7261-059-7.
5. VESELÝ, Marek. Tržní hodnota. *Odhady Veselý*. [Online] [Citace: 28. 2. 2018] http://odhadyvesely.cz/?page_id=6.
6. AZ-data.cz. Pořizovací cena. [Online] [Citace: 28. 2. 2018] <http://www.az-data.cz/slovník/porizovaci-cena>.
7. AZ-data.cz. Cena pořízení. [Online] [Citace: 28. 2. 2018] <http://www.az-data.cz/slovník/cena-porizeni>.
8. Ekonomickyslovník.cz. Reprodukční pořizovací cena. [Online] [Citace: 27. 2. 2018] <http://www.ekonomickyslovník.cz/reprodukcní-porizovaci-cena/>.
9. TauPraha.cz. Daňové odpisy hmotného majetku dle novely 2017. [Online] 5. 10. 2017. [Citace: 26. 2. 2018] <https://www.taupraha.cz/danove-odpisy-majetku-novela-2017/>.
10. BĚHOUNEK, Pavel. Výše daňových odpisů při pořízení automobilů. *Mzdová praxe*. [Online] 8. 2. 2010. [Citace: 26. 2. 2018] <http://www.mzdovapraxe.cz/archiv/dokument/doc-d8598v11398-vyse-danovych-odpisu-pri-porizeni-automobilu/>.
11. KANDLEROVÁ, Kateřina. Odpisy majetku v praxi. *Portál Pohoda*. [Online] 30. 3. 2015. [Citace: 26. 2. 2018] <https://portal.pohoda.cz/dane-ucetnictvi-mzdy/ucetnictvi/odpisy-majetku-v-praxi/>.
12. Tyden.cz. Desetina ceny, taková je roční ztráta nového vozu. [Online] 9. 4. 2016. [Citace: 26. 2. 2018] https://www.tyden.cz/rubriky/auta/zajimavosti/desetina-ceny-takova-je-rocni-ztrata-noveho-vozu_380315.html.
13. Novinky.cz. Nové auto ztratí nejvíce na ceně během prvních čtyř let. [Online] 19. 4. 2016. [Citace: 26. 2. 2018] <https://www.novinky.cz/auto/400937-nove-auto-ztrati-nejvice-na-cene-behem-prvnich-ctyr-let.html>.

14. ŠVIDRNOCH, Roman. Pád ceny auta: každý měsíc o deset tisíc méně. *Auto idnes*. [Online] 7. 10. 2016. [Citace: 26. 2. 2018] https://auto.idnes.cz/pokles-ceny-auta-027-/auto_ojetiny.aspx?c=A161006_140452_auto_ojetiny_taj.
15. Autoznanosti.cz. Druhy karoserií osobních automobilů. [Online] 20. 12. 2010. [Citace: 26. 1. 2018] <http://www.autoznanosti.cz/index.php/karoserie/32-druhy-karoserii-osobnich-automobilu.html>.
16. VLK, František. *Lexikon moderní automobilové techniky*. Brno : Nakladatelství a vydavatelství Vlk, 2005. ISBN 80-239-5416-4.
17. HROMÁDKO, Jan a kolektiv. *Spalovací motory*. Praha : Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3475-0.
18. Autoznanosti.cz. Čtyřdobý spalovací motor. [Online] [Citace: 25. 1. 2018] <http://www.autoznanosti.cz/index.php/motor/1-ctyrdoby-spalovaci-motor.html>.
19. Autolexicon.net. MPI (Multi Point Injection). [Online] [Citace: 24. 1. 2018] <http://www.autolexicon.net/cs/articles/mpi-multi-point-injection/>.
20. Zakruta.cz. FSI - Slovník pojmů a zkratk. [Online] [Citace: 22. 1. 2018] <http://www.zakruta.cz/slovník-pojmu/pojem/fsi/>.
21. AutoA-C.cz. Systém PD. [Online] [Citace: 25. 1. 2018] <http://www.autoa-c.cz/pd.htm>.
22. FlexaMiAuto.cz. Teorie - princip turbodmychadla. [Online] [Citace: 24. 1. 2018] <https://www.flexamiauto.cz/teorie/>.
23. Autolexicon.net. DPF (Diesel Particulate Filter). [Online] [Citace: 26. 1. 2018] <http://www.autolexicon.net/cs/articles/dpf-diesel-particulate-filter/>.
24. Novinky.cz. Téma - Škoda Auto a.s. [Online] [Citace: 25. 1. 2018] <https://tema.novinky.cz/skoda-auto-as>.
25. Škoda-storyboard.com. Škoda Auto byla vyhlášena exportérem roku. [Online] [Citace: 25. 1. 2018] <https://www.skoda-storyboard.com/cs/tiskove-zpravy/skoda-auto-byla-vyhlasena-exporterem-roku/>.
26. Auto.cz. Rekordní Škoda: Loni zvýšila dodávky o 6,6 procenta na 1,2 milionu aut. [Online] [Citace: 24. 1. 2018] <http://www.auto.cz/skoda-loni-zvysila-dodavky-o-6-6-procenta-na-1-2-milionu-aut-112758>.
27. Auto.cz. Další prodejní rekord pro Škodu! Loni prodala 1,13 milionu aut. [Online] [Citace: 24. 1. 2018] <http://www.auto.cz/dalsi-prodejni-rekord-skodu-loni-prodala-1-13-milionu-aut-102246>.

28. Auto.cz. Rekordní rok Škody: V roce 2015 prodala 1,06 milionu aut. [Online] [Citace: 24. 1. 2018] <http://www.auto.cz/rekordni-rok-skody-v-roce-2015-prodala-1-06-milionu-aut-92034>.
29. CEDRYCH, Mario René, NACHTMANN, Lukáš. *Škoda - auta známá i neznámá*. Praha : Grada, 2007. ISBN 978-80-247-1719-7.
30. Škoda-Auto.cz. Historie Škoda. [Online] [Citace: 26. 1. 2018] <http://www.skoda-auto.cz/o-nas/historie>.
31. DUFEK, Jiří, KRÁLÍK, Jan. *Historie automobilů Škoda od roku 1905 do současnosti*. Praha : Grada, 2016. ISBN 978-80-247-4878-8.
32. SCHWARZ, Jiří. *Automobily Škoda Octavia II - druhé, přepracované a rozšířené vydání*. Praha : Grada, 2010. ISBN 978-80-247-2962-6.
33. PLŠEK, Bořivoj. *Škoda Octavia II - údržba a opravy vozidla svépomocí*. Praha : Computer Press, 2012. ISBN 978-80-264-0007-3.
34. VACULÍK, Martin. Oktávky jsou takové, jak se o ně staráme. *Svět motorů speciál*. Ojetiny, 2014, 2/2014.
35. Carscoops.com. Skoda Builds 1.5 Millionth Octavia II After Seven Years. [Online] 14. 12. 2011. [Citace: 20. 1. 2018] <https://www.carscoops.com/2011/12/skoda-builds-15-millionth-octavia-ii/>.
36. Auto.cz. Další škodoväcké jubileum: Octavia slaví 6 milionů vyrobených kusů. [Online] [Citace: 20. 1. 2018] <http://www.auto.cz/dalsi-skodovacke-jubileum-octavia-slavi-6-milionu-vyrobenych-kusu-108048>.
37. VACULÍK, Martin. Top 15 ojetin od 100 001 do 150 000 Kč. *Svět motorů speciál*. Ojetiny, 2017, 2/2017.
38. ŠkodaOctavia.cz. Škoda Octavia, Octavia Combi, ceník. [Online] [Citace: 21. 1. 2018] http://www.skodaoctavia.cz/sites/default/files/Obrazky/clanky/Navody/octavia_cenik_pdf_17321.pdf.
39. DasWeltAuto.cz. Zásady při nákupu ojetého vozu. [Online] [Citace: 27. 2. 2018] <https://www.dasweltauto.cz/i/magazin/zima13/tema.php>.
40. Autoweb.cz. Speciál o ojetinách: Jak správně koupit ojeté auto. [Online] [Citace: 27. 2. 2018] <https://www.autoweb.cz/special-o-ojetinach-jak-spravne-koupit-ojete-auto/>.
41. Autanet.cz. Desatero při koupi ojetého vozidla. [Online] [Citace: 27. 2. 2018] <http://www.autanet.cz/autobazary/desatero/>.
42. POLOLÁNÍK, Lukáš. Jak na přepis auta na nového majitele? *Finance*. [Online] 4. 11. 2017. [Citace: 27. 2. 2018] <https://www.finance.cz/475151-prevod-vozidla/>.

43. Tipcars.com. Výpis inzerátů dle zadaných parametrů. [Online] [Citace: 16. 1. 2018]
<https://www.tipcars.com/>.
44. Cebia.cz. Průvodce nákupem ojetého automobilu. [Online] [Citace: 27. 2. 2018]
https://www.cebia.cz/cs/download/pruvodce_cebia_m.pdf.
45. VAŠÍČEK, Michal. *Analýza vybraných faktorů ovlivňujících tržní cenu vybrané skupiny ojetých strojů nebo automobilů - bakalářská práce*. Praha : Česká zemědělská univerzita v Praze, 2016.

7 SEZNAMY

7.1 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Závislost tržní ceny na stáří vozu	15
Obrázek 2 Škoda Octavia druhé generace po modernizaci, vlevo liftback a vpravo kombi....	29
Obrázek 3 Interiér vozu Škoda Octavia druhé generace po modernizaci	31
Obrázek 4 Škoda Octavia druhé generace – liftback – rozměry	32
Obrázek 5 Škoda Octavia druhé generace – kombi – rozměry	33
Obrázek 6 Podíl automobilů u zkoumaného vzorku dle druhu motoru	38
Obrázek 7 Podíl jednotlivých zážehových motorů dle objemu v závislosti na karosářské variantě automobilu.....	39
Obrázek 8 Porovnání skutečného a očekávaného úbytku ceny v závislosti na nájezdu – 1.6 MPI.....	42
Obrázek 9 Podíl jednotlivých vznětových motorů dle objemu v závislosti na karosářské variantě automobilu.....	47
Obrázek 10 Vliv nájezdu na tržní cenu – porovnání zážehového a vznětového motoru	57
Obrázek 11 Vliv roku výroby na tržní cenu – porovnání zážehového a vznětového motoru ..	60

7.2 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Základní procentní srážka za dobu provozu (ZAD).....	6
Tabulka 2 Základní procentní srážka za počet najetých kilometrů (ZAP).....	7
Tabulka 3 Procentní srážka skupin osobních automobilů s pohonem jedné nápravy	8
Tabulka 4 Rovnoměrné odpisování automobilu	13
Tabulka 5 Zrychlené odpisování automobilu.....	14
Tabulka 6 Ceník vozů Škoda Octavia druhé generace po modernizaci od roku 2009.....	34
Tabulka 7 Vliv nájezdu na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.4 TSI	40
Tabulka 8 Vliv nájezdu na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.6 MPI.....	41
Tabulka 9 Vliv nájezdu na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.8 TSI	42

Tabulka 10 Vliv roku výroby na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.4 TSI.....	43
Tabulka 11 Vliv roku výroby na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.6 MPI.....	44
Tabulka 12 Vliv roku výroby na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.8 TSI.....	45
Tabulka 13 Vliv stupně výbavy na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.4 TSI.....	45
Tabulka 14 Vliv stupně výbavy na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.6 MPI.....	46
Tabulka 15 Vliv stupně výbavy na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.8 TSI.....	46
Tabulka 16 Vliv nájezdu na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.6 TDI	48
Tabulka 17 Vliv nájezdu na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.9 TDI	49
Tabulka 18 Vliv nájezdu na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 2.0 TDI	50
Tabulka 19 Vliv roku výroby na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.6 TDI	51
Tabulka 20 Vliv roku výroby na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.9 TDI	52
Tabulka 21 Vliv roku výroby na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 2.0 TDI	52
Tabulka 22 Vliv stupně výbavy na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.6 TDI	53
Tabulka 23 Vliv stupně výbavy na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 1.9 TDI	54
Tabulka 24 Vliv stupně výbavy na tržní cenu v závislosti na karosářské variantě automobilu – 2.0 TDI	54
Tabulka 25 Vliv nájezdu na tržní cenu – porovnání zážehového a vznětového motoru.....	55
Tabulka 26 Porovnání skutečného a očekávaného úbytku tržní hodnoty – porovnání zážehového a vznětového motoru	58
Tabulka 27 Vliv roku výroby na tržní cenu – porovnání zážehového a vznětového motoru...	59

Tabulka 28 Porovnání skutečného a očekávaného úbytku tržní hodnoty – porovnání zážehového a vznětového motoru	61
Tabulka 29 Vliv stupně výbavy na tržní cenu – porovnání zážehového a vznětového motoru	62
Tabulka 30 Meziroční rozdíl reálného úbytku tržní hodnoty – porovnání zážehového a vznětového motoru	63
Tabulka 31 Porovnání reálného úbytku tržní hodnoty a úbytku tržní hodnoty dle Cebia – porovnání zážehového a vznětového motoru	63
Tabulka 32 Rozdíly tržních cen vozu Škoda Fabia II od roku 2013 a 2015, motor 1,6 l TDI a 1,2 l TSI.....	64
Tabulka 33 Rozdíly tržních cen vozu Škoda Fabia II dle najetých km, motor 1,6 l TDI a 1,2 l TSI.....	65
Tabulka 34 Zjištěné parametry vozů Škoda Octavia druhé generace	75

7.3 SEZNAM VZORCŮ

Vzorec 1 Základní amortizace (ZA).....	3
Vzorec 2 Výchozí cena části vozidla (CNČ).....	9
Vzorec 3 Redukovaná výchozí cena vozidla (CR).....	10
Vzorec 4 Časová cena vozidla (CČV).....	10
Vzorec 5 Časová cena pneumatik na vozidle (CČPV).....	11
Vzorec 6 Časová cena mimořádné výbavy vozidla (CČVM).....	11
Vzorec 7 Obvyklá cena (COB)	12

8 PŘÍLOHY

Tabulka 34 Zjištěné parametry vozů Škoda Octavia druhé generace

Karoserie	Motor [l]	Palivo	Rok výroby	Nájezd [km]	Cena [Kč]	Výbava
Liftback	1,4	BA	2013	52000	289999	Ambiente
Kombi	2	NM	2012	53000	298999	Elegance
Liftback	2	NM	2009	55000	255000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2012	56000	289999	Elegance
Kombi	2	NM	2011	59000	299999	Elegance
Kombi	2	NM	2009	60000	219000	Elegance
Kombi	2	NM	2010	60000	228000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2010	61000	249000	Elegance
Liftback	2	NM	2012	62000	239999	Elegance
Liftback	2	NM	2010	62000	230000	Elegance
Kombi	1,4	BA	2009	62000	239999	Elegance
Kombi	2	NM	2010	62000	259000	Elegance
Kombi	1,8	BA	2010	63000	259000	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	64000	218000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2010	64000	249000	Elegance
Liftback	1,8	BA	2012	65000	229000	Elegance
Liftback	2	NM	2010	65000	239999	Elegance
Kombi	2	NM	2012	68000	319000	Laurin a Klement
Liftback	1,4	BA	2013	68000	275000	Elegance
Liftback	1,6	BA	2013	68000	209999	Elegance
Kombi	1,6	BA	2013	68000	225000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2011	69000	249000	Ambiente
Liftback	2	NM	2012	69000	269999	Ambiente
Liftback	1,8	BA	2009	69000	212000	Elegance
Kombi	1,8	BA	2012	69000	230000	Elegance
Kombi	1,8	BA	2013	69000	239000	Elegance
Liftback	1,8	BA	2013	69000	234900	Elegance
Kombi	1,4	BA	2013	69000	275000	Elegance
Liftback	1,6	BA	2013	69000	209900	Elegance
Liftback	1,6	BA	2013	69000	209000	Elegance
Kombi	1,6	BA	2010	69000	225000	Elegance
Kombi	1,6	BA	2013	69000	225000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2010	70000	215000	Ambiente
Liftback	1,4	BA	2013	70000	274999	Elegance
Kombi	2	NM	2009	71000	215000	Elegance
Liftback	2	NM	2010	71000	219900	Elegance
Liftback	1,4	BA	2012	72000	169000	Classic
Liftback	1,6	NM	2011	72000	239000	Elegance
Liftback	1,2	BA	2011	73000	195000	Classic
Kombi	2	NM	2010	73000	209000	Elegance
Kombi	2	NM	2009	73000	210000	Elegance

Tabulka 34 Zjištěné parametry vozů Škoda Octavia druhé generace

Karoserie	Motor [l]	Palivo	Rok výroby	Nájezd [km]	Cena [Kč]	Výbava
Liftback	2	NM	2011	73000	229999	Elegance
Liftback	2	NM	2010	73000	239888	Elegance
Kombi	1,4	BA	2013	74000	269999	Elegance
Liftback	1,6	NM	2011	75000	239999	Ambiente
Kombi	1,4	BA	2010	75000	219999	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	76000	229999	Elegance
Kombi	1,4	BA	2009	76000	209900	Elegance
Liftback	2	NM	2012	77000	289999	Elegance
Kombi	1,8	BA	2010	78000	209000	Elegance
Liftback	2	NM	2012	78000	239000	Elegance
Kombi	1,4	BA	2011	78000	215000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2013	79000	239900	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2012	79000	279000	Ambiente
Kombi	1,9	NM	2009	79000	219900	Elegance
Liftback	1,8	BA	2009	80000	209000	Elegance
Kombi	1,4	BA	2009	81000	199900	Elegance
Kombi	1,8	BA	2012	81000	229900	Elegance
Liftback	1,6	BA	2009	82000	199000	Elegance
Liftback	2	NM	2009	82000	199900	Elegance
Kombi	2	NM	2011	82000	284900	Elegance
Kombi	1,8	BA	2013	82000	239000	Elegance
Liftback	1,9	NM	2009	83000	189999	Elegance
Kombi	2	NM	2010	83000	200000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2010	83000	200000	Elegance
Liftback	1,9	NM	2009	83000	209000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2010	83000	220000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	84000	199900	Elegance
Liftback	1,4	BA	2009	84000	199999	Elegance
Kombi	1,6	NM	2010	84000	199999	Elegance
Kombi	2	NM	2009	84000	200000	Elegance
Kombi	2	NM	2010	84000	209000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	84000	269000	Elegance
Kombi	2	NM	2009	85000	199999	Elegance
Kombi	2	NM	2012	85000	289999	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	87000	248999	Ambiente
Liftback	1,8	BA	2009	88000	198900	Elegance
Kombi	1,8	BA	2012	88000	239000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	88000	265000	Elegance
Kombi	1,4	BA	2013	88000	259900	Elegance
Liftback	1,6	BA	2011	88000	190000	Elegance
Liftback	2	NM	2012	90000	229000	Elegance
Liftback	1,6	BA	2011	90000	189999	Elegance
Kombi	1,6	BA	2011	90000	199000	Elegance

Tabulka 34 Zjištěné parametry vozů Škoda Octavia druhé generace

Karoserie	Motor [l]	Palivo	Rok výroby	Nájezd [km]	Cena [Kč]	Výbava
Kombi	1,6	BA	2013	90000	224999	Elegance
Liftback	1,6	NM	2013	91000	209000	Ambiente
Kombi	1,9	NM	2010	91000	199000	Elegance
Liftback	1,8	BA	2013	91000	235000	Elegance
Liftback	1,6	BA	2010	91000	180000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2011	92000	229000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2013	92000	299000	Elegance
Liftback	1,6	BA	2010	92000	185000	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	93000	195000	Elegance
Kombi	1,8	BA	2010	94000	198999	Elegance
Liftback	1,6	BA	2012	94000	205000	Elegance
Liftback	1,8	BA	2009	95000	199000	Laurin a Klement
Liftback	2	NM	2012	95000	285000	Laurin a Klement
Kombi	2	NM	2012	95000	219000	Elegance
Kombi	1,4	BA	2010	95000	195000	Elegance
Kombi	2	NM	2011	95000	239000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	95000	247000	Elegance
Liftback	1,6	BA	2012	95000	199999	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	96000	199000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	96000	219000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2013	97000	259000	Elegance
Kombi	2	NM	2012	97000	258000	Elegance
Liftback	1,6	BA	2010	97000	182000	Elegance
Kombi	1,6	BA	2012	97000	215000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	98000	215000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2011	98000	258000	Elegance
Liftback	1,6	BA	2012	98000	199900	Elegance
Kombi	1,6	BA	2011	98000	199000	Elegance
Liftback	1,8	BA	2010	99000	215000	Laurin a Klement
Kombi	1,6	BA	2011	99000	195000	Elegance
Kombi	1,6	BA	2013	99000	220000	Elegance
Kombi	2	NM	2010	102000	190000	Elegance
Liftback	1,6	BA	2013	102000	205000	Elegance
Kombi	1,6	BA	2013	102000	215000	Elegance
Kombi	2	NM	2013	103000	259000	Elegance
Liftback	1,4	BA	2010	104000	189000	Ambiente
Liftback	1,2	BA	2011	104000	225000	Ambiente
Kombi	1,6	BA	2010	104000	189900	Elegance
Liftback	1,8	BA	2009	105000	203000	Laurin a Klement
Kombi	2	NM	2009	105000	196000	Elegance
Kombi	1,6	BA	2012	105000	214900	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	106000	239999	Ambiente
Kombi	1,6	BA	2011	106000	199999	Elegance

Tabulka 34 Zjištěné parametry vozů Škoda Octavia druhé generace

Karoserie	Motor [l]	Palivo	Rok výroby	Nájezd [km]	Cena [Kč]	Výbava
Kombi	1,6	NM	2012	108000	199000	Elegance
Liftback	1,8	BA	2011	109000	195000	Ambiente
Kombi	1,6	BA	2010	109000	190000	Elegance
Kombi	1,6	BA	2012	109000	215999	Elegance
Liftback	2	NM	2009	110000	229000	Laurin a Klement
Kombi	2	NM	2011	110000	249000	Elegance
Liftback	1,4	BA	2012	111000	229000	Ambiente
Kombi	2	NM	2009	111000	193000	Elegance
Kombi	2	NM	2011	111000	239999	Elegance
Liftback	1,4	BA	2009	112000	188999	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	112000	189999	Elegance
Liftback	1,4	BA	2009	112000	195000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2013	112000	250001	Elegance
Kombi	1,6	BA	2010	112000	185000	Elegance
Kombi	2	NM	2009	114000	194000	Elegance
Kombi	1,4	BA	2009	114000	194696	Elegance
Kombi	1,6	BA	2011	114000	199000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2013	115000	239000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2013	116000	255000	Elegance
Liftback	1,4	BA	2009	117000	159000	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	117000	192000	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	117000	194999	Elegance
Kombi	1,6	NM	2010	118000	169999	Classic
Kombi	1,6	NM	2010	118000	199000	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2012	118000	199900	Elegance
Liftback	1,9	NM	2010	118000	194999	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	118000	209999	Elegance
Kombi	2	NM	2011	118000	224999	Elegance
Kombi	2	NM	2009	119000	209000	Laurin a Klement
Kombi	2	NM	2010	119000	189999	Elegance
Liftback	1,6	NM	2011	119000	219000	Elegance
Kombi	2	NM	2012	119000	274999	Elegance
Liftback	1,2	BA	2011	120000	169000	Classic
Liftback	1,6	NM	2012	120000	235000	Ambiente
Kombi	1,6	BA	2009	120000	169900	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	120000	230000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2013	120000	250001	Elegance
Kombi	1,6	BA	2012	120000	214000	Elegance
Liftback	1,8	BA	2009	121000	215000	Laurin a Klement
Liftback	2	NM	2012	121000	235000	Ambiente
Kombi	1,8	BA	2010	121000	190000	Elegance
Liftback	1,6	BA	2012	121000	199999	Elegance
Kombi	1,6	BA	2013	121000	219000	Elegance

Tabulka 34 Zjištěné parametry vozů Škoda Octavia druhé generace

Karoserie	Motor [l]	Palivo	Rok výroby	Nájezd [km]	Cena [Kč]	Výbava
Liftback	1,8	BA	2011	122000	189000	Ambiente
Kombi	1,8	BA	2009	122000	189999	Elegance
Kombi	1,4	BA	2012	122000	199999	Elegance
Kombi	2	NM	2012	122000	225000	Elegance
Kombi	2	NM	2013	123000	269999	Elegance
Liftback	1,8	BA	2010	124000	207000	Laurin a Klement
Kombi	2	NM	2012	124000	219000	Elegance
Kombi	2	NM	2011	124000	217000	Elegance
Liftback	1,6	BA	2011	124000	187000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2010	125000	169900	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2012	125000	179999	Elegance
Kombi	2	NM	2011	125000	189900	Elegance
Liftback	1,6	NM	2012	125000	219999	Elegance
Kombi	1,6	BA	2011	125000	189000	Elegance
Kombi	1,6	BA	2012	126000	215000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	127000	209999	Elegance
Kombi	2	NM	2013	127000	279000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	128000	216000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	128000	235000	Elegance
Kombi	1,6	BA	2012	128000	214900	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	129000	165000	Ambiente
Liftback	1,6	NM	2011	129000	219000	Ambiente
Kombi	2	NM	2010	129000	193000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	129000	239000	Elegance
Kombi	1,6	BA	2010	129000	175000	Elegance
Kombi	1,6	BA	2012	129000	219000	Elegance
Liftback	2	NM	2011	130000	226000	Laurin a Klement
Kombi	1,6	BA	2009	130000	189999	Elegance
Liftback	1,6	NM	2011	130000	209999	Elegance
Liftback	1,6	NM	2011	130000	210000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2012	130000	215000	Elegance
Kombi	2	NM	2009	131000	168000	Elegance
Kombi	2	NM	2013	131000	229000	Elegance
Kombi	1,6	BA	2011	131000	194900	Elegance
Kombi	1,6	BA	2012	131000	215000	Elegance
Kombi	2	NM	2011	132000	259000	Laurin a Klement
Liftback	2	NM	2011	132000	199000	Ambiente
Liftback	2	NM	2011	132000	225000	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2013	132000	229000	Elegance
Liftback	2	NM	2009	133000	239999	Laurin a Klement
Liftback	1,4	BA	2010	133000	199000	Ambiente
Kombi	2	NM	2009	133000	167000	Elegance
Kombi	2	NM	2009	133000	185000	Elegance

Tabulka 34 Zjištěné parametry vozů Škoda Octavia druhé generace

Karoserie	Motor [l]	Palivo	Rok výroby	Nájezd [km]	Cena [Kč]	Výbava
Kombi	1,6	NM	2013	133000	229000	Elegance
Kombi	1,6	BA	2010	133000	179000	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	134000	149000	Ambiente
Liftback	1,4	BA	2010	134000	189999	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2011	134000	229000	Ambiente
Liftback	1,9	NM	2009	134000	187000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	135000	235000	Ambiente
Kombi	1,9	NM	2010	135000	187000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2009	135000	190000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2010	135000	199000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2012	135000	239000	Elegance
Kombi	2	NM	2011	136000	199000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	136000	199000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2011	136000	209900	Elegance
Kombi	1,6	BA	2010	136000	175000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	137000	175000	Ambiente
Kombi	1,4	BA	2009	137000	185000	Ambiente
Liftback	1,4	BA	2009	137000	187900	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	137000	199999	Elegance
Kombi	1,6	NM	2013	137000	229000	Elegance
Kombi	2	NM	2009	138000	175000	Ambiente
Liftback	1,6	NM	2011	138000	187000	Ambiente
Kombi	2	NM	2010	138000	173000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2010	138000	192000	Elegance
Kombi	2	NM	2012	138000	212000	Elegance
Kombi	1,6	BA	2010	138000	175000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2013	139000	219000	Ambiente
Kombi	1,4	BA	2009	139000	185000	Ambiente
Kombi	1,9	NM	2009	139000	188000	Elegance
Liftback	2	NM	2009	139000	188999	Elegance
Liftback	1,6	NM	2012	139800	229999	Elegance
Liftback	1,6	NM	2011	140000	159999	Elegance
Kombi	2	NM	2012	140000	211000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	140000	219000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	140000	239000	Elegance
Kombi	2	NM	2009	141000	199999	Laurin a Klement
Kombi	2	NM	2010	141000	184900	Elegance
Kombi	1,6	NM	2010	141000	190000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	141000	225000	Elegance
Liftback	2	NM	2012	141000	235000	Elegance
Kombi	2	NM	2012	141000	239700	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	141000	249000	Elegance
Kombi	2	NM	2009	142000	179000	Elegance

Tabulka 34 Zjištěné parametry vozů Škoda Octavia druhé generace

Karoserie	Motor [l]	Palivo	Rok výroby	Nájezd [km]	Cena [Kč]	Výbava
Liftback	1,6	NM	2012	142000	195000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	142000	230000	Elegance
Kombi	1,6	BA	2011	142000	188999	Elegance
Liftback	1,6	NM	2012	143000	219900	Elegance
Liftback	1,6	NM	2010	144000	199990	Elegance
Liftback	2	NM	2009	145000	240000	Laurin a Klement
Kombi	1,9	NM	2009	145000	150000	Ambiente
Kombi	1,4	BA	2009	145000	150000	Ambiente
Liftback	1,6	NM	2012	145000	179000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	145000	189000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	145000	215000	Elegance
Kombi	1,4	BA	2011	146000	234990	Laurin a Klement
Kombi	1,6	NM	2011	146000	165000	Ambiente
Kombi	1,8	BA	2010	147000	243000	Laurin a Klement
Liftback	1,6	BA	2009	147000	159000	Ambiente
Kombi	2	NM	2012	147000	249000	Ambiente
Kombi	2	NM	2011	147000	196000	Elegance
Kombi	2	NM	2011	148000	235000	Laurin a Klement
Kombi	1,6	BA	2009	148000	185888	Ambiente
Kombi	2	NM	2012	148000	239900	Elegance
Kombi	2	NM	2009	149000	246900	Laurin a Klement
Liftback	1,6	NM	2011	149000	184999	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2012	149000	225000	Ambiente
Kombi	2	NM	2011	149000	239900	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	150000	175000	Ambiente
Liftback	1,6	NM	2012	151000	189000	Elegance
Liftback	1,8	BA	2009	151000	190000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	151000	238000	Elegance
Liftback	1,6	BA	2009	152000	165000	Ambiente
Liftback	2	NM	2010	152000	188760	Elegance
Liftback	1,6	NM	2011	152000	215000	Elegance
Kombi	2	NM	2011	152000	215000	Elegance
Kombi	2	NM	2011	152000	217800	Elegance
Kombi	2	NM	2012	152000	259900	Elegance
Kombi	2	NM	2011	153000	217000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2013	153000	220000	Elegance
Kombi	2	NM	2012	153000	259900	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	154000	159000	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2011	154000	215000	Ambiente
Liftback	1,6	BA	2010	154000	179999	Elegance
Kombi	2	NM	2009	155000	176000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2012	156000	179000	Elegance
Kombi	2	NM	2011	156000	220000	Elegance

Tabulka 34 Zjištěné parametry vozů Škoda Octavia druhé generace

Karoserie	Motor [l]	Palivo	Rok výroby	Nájezd [km]	Cena [Kč]	Výbava
Kombi	2	NM	2013	156000	249999	Elegance
Kombi	1,6	NM	2010	157000	155000	Ambiente
Kombi	2	NM	2011	157000	196000	Elegance
Kombi	2	NM	2011	157000	209000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	157000	213000	Elegance
Kombi	2	NM	2013	157000	249000	Elegance
Kombi	1,8	BA	2011	158000	229000	Laurin a Klement
Kombi	1,6	NM	2010	158000	149000	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2010	158000	189000	Ambiente
Liftback	2	NM	2012	158000	235950	Elegance
Kombi	1,6	BA	2009	159000	179900	Ambiente
Kombi	1,6	BA	2009	159000	179999	Ambiente
Kombi	2	NM	2012	160000	249999	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2011	161000	209000	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2010	162000	175000	Ambiente
Kombi	2	NM	2011	162000	218999	Elegance
Kombi	1,4	BA	2009	163000	175000	Ambiente
Liftback	2	NM	2009	164000	209000	Laurin a Klement
Kombi	1,6	NM	2010	164000	160000	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2012	164000	205000	Ambiente
Liftback	1,8	BA	2009	166000	159000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2011	166000	183000	Elegance
Kombi	2	NM	2011	167000	269999	Laurin a Klement
Kombi	1,6	NM	2011	167000	169900	Ambiente
Kombi	2	NM	2009	167000	183000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2013	167000	209000	Elegance
Kombi	2	NM	2013	167000	212000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	169000	189999	Ambiente
Kombi	1,9	NM	2009	169000	169000	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2010	169000	175000	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2010	169000	175000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2012	169000	185000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2010	169000	179000	Elegance
Kombi	1,9	NM	2010	170000	148000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	170000	200000	Elegance
Kombi	2	NM	2012	170000	249000	Elegance
Liftback	1,9	NM	2009	171000	174900	Elegance
Kombi	2	NM	2011	171000	180000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	171000	200000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	171000	209000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	171000	225000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2011	172000	185000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	172000	219900	Elegance

Tabulka 34 Zjištěné parametry vozů Škoda Octavia druhé generace

Karoserie	Motor [l]	Palivo	Rok výroby	Nájezd [km]	Cena [Kč]	Výbava
Kombi	1,6	NM	2011	173000	219000	Elegance
Liftback	2	NM	2010	174000	170000	Ambiente
Liftback	1,6	BA	2009	174000	175000	Elegance
Kombi	2	NM	2012	174000	196000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2013	174000	230000	Elegance
Kombi	1,2	BA	2012	176000	209000	Ambiente
Liftback	2	NM	2012	176000	199000	Elegance
Kombi	2	NM	2013	177000	240000	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2013	177000	199999	Elegance
Kombi	1,6	NM	2010	178000	189000	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2012	178000	209999	Elegance
Kombi	2	NM	2012	179000	279000	Laurin a Klement
Kombi	1,4	BA	2009	179000	155000	Ambiente
Liftback	1,6	NM	2012	179000	209000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	179000	219000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2013	180000	199000	Ambiente
Liftback	1,6	NM	2011	180000	199000	Ambiente
Kombi	2	NM	2011	180000	219000	Elegance
Kombi	2	NM	2010	181000	189000	Ambiente
Kombi	1,9	NM	2009	181000	169000	Elegance
Kombi	1,8	BA	2009	181000	179000	Elegance
Kombi	2	NM	2012	181000	199900	Elegance
Kombi	2	NM	2012	181000	249000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2011	182000	179000	Ambiente
Liftback	1,6	NM	2012	182000	149999	Elegance
Liftback	1,6	NM	2012	182000	199999	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	183000	149900	Ambiente
Liftback	1,6	NM	2011	183000	185000	Elegance
Liftback	2	NM	2012	184000	225000	Laurin a Klement
Liftback	1,6	NM	2009	184000	175000	Elegance
Liftback	1,9	NM	2009	185000	148999	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2011	185000	169900	Ambiente
Liftback	1,8	BA	2009	185000	175000	Elegance
Kombi	2	NM	2013	185000	199000	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	186000	149000	Elegance
Kombi	2	NM	2011	187000	268000	Laurin a Klement
Kombi	2	NM	2011	187000	229700	Elegance
Kombi	2	NM	2012	188000	274900	Laurin a Klement
Liftback	1,6	NM	2010	188000	159900	Ambiente
Kombi	2	NM	2012	188000	205000	Elegance
Kombi	2	NM	2009	189000	199000	Laurin a Klement
Liftback	1,6	NM	2010	189000	158000	Ambiente
Liftback	1,6	NM	2011	190000	150000	Ambiente

Tabulka 34 Zjištěné parametry vozů Škoda Octavia druhé generace

Karoserie	Motor [l]	Palivo	Rok výroby	Nájezd [km]	Cena [Kč]	Výbava
Kombi	1,9	NM	2009	190000	164900	Ambiente
Liftback	1,4	BA	2011	190000	199000	Elegance
Kombi	2	NM	2012	190000	249999	Elegance
Liftback	1,9	NM	2009	191000	140000	Ambiente
Kombi	2	NM	2012	191000	215000	Ambiente
Kombi	2	NM	2012	191000	219000	Elegance
Kombi	1,4	BA	2011	192000	169000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2010	192000	179000	Elegance
Kombi	2	NM	2011	192000	229000	Elegance
Kombi	2	NM	2010	193000	165000	Ambiente
Liftback	2	NM	2010	194000	179000	Elegance
Kombi	2	NM	2011	194000	219000	Elegance
Liftback	2	NM	2012	195000	249000	Laurin a Klement
Liftback	1,4	BA	2012	195000	174444	Ambiente
Kombi	2	NM	2009	195000	155000	Ambiente
Liftback	1,9	NM	2010	195000	180000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	195000	219000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	195000	229000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	196000	124900	Classic
Kombi	2	NM	2011	196000	249700	Laurin a Klement
Liftback	1,6	NM	2011	196000	177940	Elegance
Liftback	1,6	NM	2011	196000	179000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	196000	195000	Elegance
Kombi	2	NM	2011	196000	229000	Elegance
Kombi	2	NM	2012	196000	229900	Elegance
Kombi	2	NM	2009	199000	199900	Laurin a Klement
Liftback	1,6	NM	2010	199000	170000	Elegance
Kombi	2	NM	2010	199000	177000	Elegance
Kombi	1,8	BA	2009	199000	170000	Elegance
Liftback	2	NM	2012	199000	200000	Elegance
Liftback	1,2	BA	2011	200000	145000	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2013	201000	189999	Elegance
Kombi	2	NM	2012	202000	155000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2010	202000	175000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	203000	175000	Elegance
Kombi	2	NM	2010	204000	169000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	205000	189999	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	206000	189900	Elegance
Liftback	1,6	NM	2012	207000	155000	Ambiente
Liftback	1,6	NM	2011	207000	182000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2009	210000	158000	Elegance
Liftback	1,4	BA	2010	211000	159900	Ambiente
Kombi	1,9	NM	2010	212000	159000	Elegance

Tabulka 34 Zjištěné parametry vozů Škoda Octavia druhé generace

Karoserie	Motor [l]	Palivo	Rok výroby	Nájezd [km]	Cena [Kč]	Výbava
Kombi	1,6	NM	2011	213000	165000	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2009	214000	169000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	214000	175000	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	216000	119000	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2012	218000	149000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	219000	170000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2012	219000	179999	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	221000	154900	Ambiente
Liftback	1,9	NM	2010	221000	145000	Elegance
Liftback	1,9	NM	2009	222000	144000	Ambiente
Kombi	1,9	NM	2009	223000	129000	Elegance
Kombi	2	NM	2012	223000	199900	Elegance
Liftback	1,9	NM	2010	224000	148000	Ambiente
Kombi	1,2	BA	2012	224000	135000	Elegance
Kombi	1,9	NM	2010	225000	159000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	225000	189000	Elegance
Liftback	2	NM	2010	227000	162000	Ambiente
Kombi	2	NM	2010	229000	150800	Elegance
Liftback	1,6	NM	2011	230000	189000	Elegance
Liftback	1,9	NM	2010	231000	138000	Ambiente
Kombi	1,9	NM	2009	231000	143900	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	231000	149000	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	232000	139000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2010	232000	158000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	232000	205000	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	233000	148000	Ambiente
Liftback	1,6	NM	2012	234000	169000	Elegance
Kombi	2	NM	2012	234000	189900	Elegance
Kombi	1,8	BA	2009	236000	185000	Laurin a Klement
Liftback	1,4	BA	2012	236000	148000	Ambiente
Liftback	1,4	BA	2011	240000	148000	Ambiente
Liftback	2	NM	2009	240000	129900	Elegance
Kombi	2	NM	2009	241000	139000	Ambiente
Kombi	2	NM	2009	241000	139999	Elegance
Kombi	2	NM	2009	242000	134900	Elegance
Kombi	1,6	NM	2013	242000	179000	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	244000	115000	Ambiente
Kombi	2	NM	2011	246000	169000	Elegance
Liftback	2	NM	2012	247000	169900	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	248000	129000	Elegance
Liftback	2	NM	2010	248000	139000	Elegance
Kombi	1,6	BA	2009	249000	159999	Ambiente
Kombi	1,9	NM	2009	250000	129000	Ambiente

Tabulka 34 Zjištěné parametry vozů Škoda Octavia druhé generace

Karoserie	Motor [l]	Palivo	Rok výroby	Nájezd [km]	Cena [Kč]	Výbava
Liftback	2	NM	2009	253000	169000	Laurin a Klement
Kombi	1,9	NM	2009	254000	109000	Classic
Liftback	1,9	NM	2009	254000	119000	Elegance
Kombi	2	NM	2010	255000	199999	Laurin a Klement
Kombi	2	NM	2010	255000	140000	Elegance
Liftback	2	NM	2009	256000	168000	Laurin a Klement
Liftback	1,8	BA	2009	258000	133000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2010	259000	129000	Elegance
Liftback	1,6	NM	2010	260000	140000	Elegance
Kombi	2	NM	2013	260000	199999	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	262000	155000	Elegance
Liftback	2	NM	2009	264000	169000	Laurin a Klement
Kombi	1,6	NM	2011	273000	149000	Elegance
Liftback	2	NM	2011	274000	144000	Ambiente
Kombi	1,6	NM	2012	275000	159000	Ambiente
Kombi	2	NM	2009	277000	139000	Elegance
Liftback	2	NM	2009	279000	127000	Elegance
Kombi	1,6	NM	2011	283000	145000	Elegance
Liftback	1,8	BA	2009	290000	109000	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	291000	119999	Ambiente
Liftback	1,9	NM	2010	292000	119000	Classic
Kombi	2	NM	2011	293000	159000	Elegance
Liftback	2	NM	2010	294000	109999	Elegance
Kombi	2	NM	2010	297000	128900	Elegance
Kombi	2	NM	2012	302000	154000	Elegance
Kombi	1,9	NM	2009	310000	114999	Elegance
Liftback	1,9	NM	2009	360000	95000	Ambiente
Kombi	1,9	NM	2009	412000	95000	Elegance
Kombi	1,8	BA	2009	456000	99000	Elegance