

200
april 2016
3,80 €

Jubilejna 200. številka

AVTOFOKUS

EKSKLUZIVNI TEST:



AUDI R8 V10 PLUS

BMW SERIJE 3

Vse novosti do
leta 2021

TEST LETNIH PNEVMATIK

32 pnevmatik
v dveh
velikostih



PREDSTAVLJAMO: Bugatti chiron

1.500 'konjev', 420 km/h, 2,5 s do 100 km/h



Ženevski avto salon 2016

FORMULA 1: Predstavitev ekip in dirkačev 2016



TESTI: Land rover discovery sport 2.2 SD4, Seat Ibiza 1.2 TSI, Lexus RX 450h, DS5 sport chic blueHdi 180 S&S EAT6, Nissan qashqai 1.6 DIG-T, Ford S-max 2.0 TDCi 154 kW powershift, Range rover Evoque 2.0 TD4, Hyundai i40 wagon 1.7 CRDi HP, Fiat 500X 2.0 multijet 16V AWD cross, Peugeot 2008 1.2 puretech 110 EAT6, Mini countryman cooper SD, Alfa romeo giulietta 1750 Tbi 16v TCT quadrifoglio verde, Toyota avensis wagon 1.6 D-4D, Opel zafira tourer 2.0 CDTi, BMW 320d xDrive touring, Renault captur outdoor energy dCi 110, VW touran 1.6 TDI BMT, Volvo XC60 D5 A AWD

Range rover evoque



Renault megane



Lexus RX 450h



Toyota prius





Ne čakaj. Čas ni nikoli pravi ...

Napoleon Hill (1883–1970)

TOP 5 MESECA

-  Ljubljana bo sredi aprila dobila v Sloveniji izdelan električni vlakec, ki bo vozil od Ljubljanskega gradu do Špice.
-  Italija je sprejela veliko bolj stroge kazni za voznike, ki povzročijo prometno nesrečo pod vplivom alkohola in mamil.
-  Pri Mercedesu so zaradi zahtevnosti pri individualizaciji proizvodnje modela razreda S delo znova zaupali delavcem in robote umaknili.
-  Audi je promocijski spot, kjer se novi SQ7 v pospeševanju pomeri z reaktivnim letalom, posnel na mariborskem letališču.
-  V rokah držite in berete jubilejno, 200. številko revije Avto fokus.
-  Dogovarjanje policistov za načrtno preverjanje ministra Koprivnikarja.
-  Nedopustno ravnanje kranjskega župana Trilarja, ki je pod vplivom alkohola povzročil prometno nesrečo in med drugim odklonil preizkus alkoholiziranosti.
-  Čeprav je DARS plačal že večino pogodbenih obveznosti, zaradi neustreznosti še vedno ni opravil tehničnega prevzema zloglasne protihrupne ograje na štajerski avtocesti.
-  Volkswagen je priznal, da je predsednik uprave Martin Winterkorn za prirejanje izpustov škodljivih emisij vedel že vsaj leto dni.
-  Morebitna zaostritev prehoda med državami članicami EU zaradi migrantske krize lahko negativno vpliva tudi na avtomobilsko industrijo.

37

novih naprav za merjenje hitrosti bo do poletja dobila slovenska policija. Te bodo opremljene tudi s posebno varovalko, ki bo onemogočala brisanje izmerjenih hitrosti.

Pametno držalo za telefon

Slovensko podjetje The Kiwi Factory je predstavilo posebno držalo za pametni telefon bluejay, ki je namenjeno uporabi v avtomobilu. Ob postavitvi telefona na držalo se vam odpre aplikacija, ki omogoča lažjo, predvsem pa varnejšo uporabo funkcij telefona, kot sta navigacija in prostoročno telefoniranje. Z njegovo pomočjo boste svoj avtomobil tudi lažje našli na parkirišču.



Vodi vas Morgan Freeman

Slavni hollywoodski igralec je prispeval svoj glas za Googlovo navigacijsko aplikacijo waze. Na voljo bo le v ZDA, Freeman pa bo uporabnike usmerjal na način, kot da bi bil ameriški predsednik. Njegovo sodelovanje z Googlom je del promocije filma London has fallen, kjer Freeman igra podpredsednika.



Q7 ZA ŠPORT ALI VARČNOST?



BMW M3 in M4

Sedaj si pri BMW M3 in M4 lahko omislite dodaten paket competition, ki moč motorja poveča na 331 kW (450 KM) ter ob dodelanem podvozju pospešek do stotice skrajša na okrogle štiri sekunde (pri M4 cabrio na 4,3 sekunde).



"Oprostite, imam napravo za goljufanje!"



S temi besedami je med Volkswagenovo tiskovno konferenco na avtomobilskem salonu v Ženevi, ravno med nagovorom vodje marketinga Jürgena Stackmanna, pritekel protestnik, ki je v roki stiskal "nedovoljeno napravo" ter s tem hudomušno opozoril, da se iz afere dieselgate še ni nehalo kaditi ...

Aston martina DB10, ki je nastopil v zadnjem James Bondu (Spectre), so prodali na dražbi in zanj iztržili 2.785.500 funtov (približno 3,6 milijona evrov).



Pri Audiju znova premikajo meje, saj so predstavili najmočnejši dizelsko gnan luksuzni terenec – model SQ7 (več na strani 118), ki ga poganja prisilno polnjen štirilitrski turbodizelski V8 stroj s kar 320 kW (435 KM) in 900 Nm navora. Rezultat je pospešek do stotice v le 4,8 sekunde.

Pravo nasprotje je Q7 e-tron 3.0 TDI quattro, ki ga poganja kombinacija dizelskega V6 in električnega motorja s skupno močjo 275 kW (374 KM). Zgolj na elektriko zmore prevoziti 55 kilometrov in obljublja povprečno porabo 1,8 litra. V Nemčiji stane 80.500 evrov.



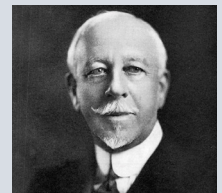
STE VEDELI ...

... da za menjavo koles na porscheju 959 (1986–1989) potrebujete poseben ključ? S tem ne mislimo na kos orodja, ampak ključ, ki odklene ključavnico na vsakem od štirih platišč posebej. Menjava pnevmatik pa ni le komplicirana, ampak tudi zelo draga, saj se avtomobil vozi na gumah, ki jih v omejeni količini vsakih nekaj let izdelajo v Dunlopu.

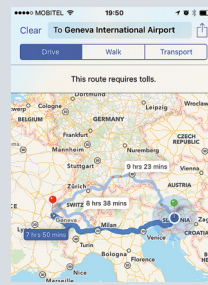


... da je citroën DS leta 1962 s svojo tehnološko naprednostjo posredno rešil življenje francoskemu predsedniku Charlesu de Gaullu? Med poskusom atentata so naboji prestrelili tri pnevmatike, zavoljo hidropnevmatskega vzmetenja pa je avtomobil predsednika vseeno lahko odpeljal na varno.

... da se William Phillips Eno, ki je izumil stop znak, prehod za pešce, krožišče, enosmerne ulice in še veliko drugega, nikoli ni naučil voziti avtomobil? Kljub temu se je v zgodovino zapisal kot oče prometne varnosti.



... da Google Maps na svojih zemljevidih ocenjuje gostoto prometa in trajanje izbrane poti na podlagi podatkov, ki jih pridobi iz naših mobilnih telefonov? Sistem zbira informacije o tem, kako hitro se premikajo mobilni telefoni v avtomobilih, in s tem pridobi hitrost vožnje ter gostoto prometa. Veliki brat vas gleda ...



... da si imena za dan velikih razprodaj, ki ga v ZDA imenujejo 'črni petek', niso izmislili prodajalci, ampak policisti? Čeprav se tega dneva najbolj veselijo lastniki trgovin, ki v enem dnevu poberejo ogromne zaslužke, so zaradi nemogočih razmer na cestah ta petek za 'črni' poimenovali prometni policisti.



Promet malo drugače ...



NOVA GENERACIJA BMW SERIJE 3 IN DRUGIH MODELOV

Začetek **nov**e dobe

» Nova interaktivna izkušnja med voznikom in avtomobilom, znana iz koncepta i Vision future » Enak, a dodelan oblikovalski jezik serije 3 z bolj agresivnim pristopom » Doba elektrifikacije, popoln prenos tehnologij med BMW i in BMW



Nemški BMW se je kot že nekajkrat v preteklosti znašel pred prelomnico. Oblikovalski jezik, ki ga nosijo BMW-ji serije 1, 3, 5 in 7, je bolj ali manj dosegel meje, enako velja za ureditev potniške kabine z ergonomijo vred, bencinske in dizelske motorje, ki jim k učinkovitosti lahko pomaga le še električna, in mere, ki so v smeri oblike in izkoriščenosti kabine in drugih delov avtomobila dosegle idealna razmerja za športne limuzine z zadnjim pogonom.

Lahko bi rekli, da se je BMW znašel pred prelomnico, kjer lahko naslednji korak naredi

na dva načina – varno ali tvegano. Nikakor ni prvič, niti ne zadnjič. Naslednje spoznanje bo prinesla že serija 5 z letnico 2017. Kaj bo novega, smo pisali že v eni od preteklih števil. Če spomnimo, sprememb v samih osnovah ne bo veliko. Že aktualna petica je domala brezhibna, nova pa bo prinesla le izbrušen in dodelan že znani koncept, s karoserijskimi oblinami vred, ki bodo sporočale le nekoliko obsežnejšo prenovu. To je, seveda, varen in najbrž tudi zelo smiseln način. A med vrline znamke BMW, še manj med dodano vrednost, ne sodi igranje na varne karte, ampak

izboljšave do obisti, tudi do takšnih skrajnosti, ki sprožijo odpor, sovraštvo, a sčasoma tudi ljubezen in še večjo pripadnost – primer slovite Banglove serije sedem v začetku tisočletja.

Serija 5 sicer ne bo tista prelomna, ki se bo vpisala v zgodovino BMW-ja. Ta čast in strah bosta pripadla novi seriji 3, ki bo razkrita jeseni 2018, med kupce pa bo zapeljala spomladi leta 2019. Bolj kot oblikovno revolucijo pričakujte preskok v dojetanju in upravljanju avtomobila ter vnovično vračanje h koreninam – zelo vozniški osredotočenosti avtomobila. Zakaj



◀ Ozki prednji žarometi iz tehnike OLED bodo omogočili tudi oblikovni preskok.

PRVIH 17 LET Z VAMI

Naših prvih 200 številok



Poletje 1999 je bilo pekleno vroče. Medtem ko se je svet pripravljal na 'grozeči' milenjski hrošč, smo mi pripravljali prvo številko Avto fokusa, ki je izšla konec avgusta. Nekateri pravijo, da so bili to romantični časi, nam so se zdeli prej nepraktični. Novinarsko delo je bilo veliko bolj naporno kot danes. Svetovni splet je bil še v povojih, za posredovanje aktualnih informacij dokaj neuporaben, z izjemo zabavnih vsebin in klepetalnic (se spomnite mIRC-a?), o današnji press portalih, ki so neizčrpen vir najrazličnejših informacij, smo lahko le sanjali. Ves fotografski material se je pretakal preko disket ali v najboljšem primeru CD-jev, še najbolj pogosto pa preko

filmov in diapozitivov. V rokah držite že 200. številko. Čas je minil, kot bi mignili. Ob negovanju osnovnih prvin avtomobilskega novinarstva smo se na tržišču prebijali korak za korakom. To je spoznala tudi večina naših bralcev, ki nam je postala zvesta in nam ves čas stala ob strani. Konkurenca je bila ostra, kar nas je dodatno motiviralo za še bolj zavzeto in kakovostno delo. Avto fokus je bil prva avtomobilistična revija, ki je nekaj let svojim bralcem



1 Urednik Semo Sadikovič na ustanovnem uredniškem sestanku (junij 1999).

brezplačno prinašal interaktivne DVD-je z reportažami z največjih svetovnih avtomobilističnih salonov (Ženeva, Pariz), posnete v lastni produkciji. Nekaj najbolj zanimivih utrinkov iz naše retrospektive si lahko preberete na naslednjih straneh.

PRED NAŠIM ŠTETJEM!



2 PREDHODNIK AVTO fokusa se je imenoval Avto svet, vsaj, če sodimo po večjem delu ekipe njegovih ustvarjalcev. Zaradi poslovnih razlogov tedanjega izdajatelja je zadnja številka Avto sveta izšla maja 1999. V nadaljevanju se nam je pridružila velika večina bralcev in naročnikov, med katerimi je še danes kar nekaj tistih, ki so v rokah držali tudi začetne številke.

SEPTEMBER 1999

3 PRVI TEST V PRVI številki je bil nekaj posebnega. Ford je bil prepričan, da smo si evropski kupci leta 1999 želeli uglajeni cougar, a so slabe prodajne številke pokazale, da to ni povsem res. Kaj bi bilo, če bi mustanga namesto lani k nam pripeljali že takrat?



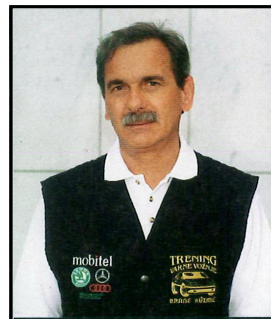
DECEMBER 1999

4 ENA OD NAŠIH najdaljših tradicij je koledar vseh novih avtomobilov za prihajajoče leto. Prvič smo ga objavili že v četrti številki Avto fokusa.

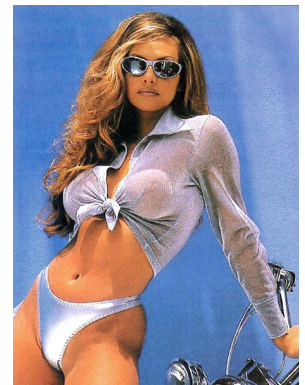


NOVEMBER 1999

5 SLOVENSKA RELI LEGENDA Brane Kuzmič se je pridružil vse večji ekipi sodelavcev in začel pisati rubriko Training varne vožnje.



Naš trening varne vožnje vas bo naučil kako spoznati in preprečiti nevarne situacije ter kako reagirati, če do takšnih situacij vendarle pride. Na teh straneh boste lahko v miru spoznavali vse posamezne elemente vožnje in kritičnih situacij ter jih miselno podoživljali. Čas, ki ga boste porabili za to, se lahko izkaže za eno najboljših investicij v vašem življenju...



FEBRUAR 2000

6 DANES NEPOGREŠLJIVA lepota, ki pospremi prvo stran novic, se je zasedbi pridružila v šesti številki. Danes je del stalnega inventarja ...

Sept. 1999

BENCIN



0,48 €

NOVEMBER 2000

PO 21 LETIH PREKLETSTVA je Schumacherju uspelo naslov svetovnega prvaka v formuli 1 pripeljati nazaj v Maranello. Za Ferrari jih je osvojil kar pet zapored!



JANUAR 2001

NIČ NE BO VEČ, KOT JE bilo ... Porsche nas je pretresel z novico, da bo v roku enega leta na trg poslal športnega terenca. Cayenna smo v prvi številki leta 2001 pokazali v fotoilustraciji, ki je bila neverjetno blizu serijskemu izdelku.



MAJ 2001

SE ŠE spominjate, ko smo imeli v Ljubljani mednarodni avtomobilski salon? Leta 2001 je bil ta toliko bolj poseben, saj je na njem svetovno premiero doživel prenovljeni novomeški clio II.

MAREC 2000

PRVIČ SMO SE ZAPELJALI z avtomobilom, ki je v svet enoprstorcev vnesel razigranost in originalnost. Recept je bil pravi, saj je med najbolj prodajanimi avtomobili ostal kar enajst let.



APRIL 2000

PO KATASTROFALNIH posledicah zaradi konstrukcijske napake so pri Audiju predstavili izboljšano različico TT-ja. Ena največjih avtomobilskih afer devetdesetih let (poleg prevračanja mercedesa A) je bila s tem rešena.



APRIL 2001

POLOMIJA, imenovana X-type, se je Jaguarju zgodila v času, ko so bili pod okriljem ameriškega Forda. Kdo bi si misli, da bodo Indijci bolje skrbeli zanje?!



JUNIJ 2001

LAGUNA JE POSTAVILA nova merila na področju varnosti. Na preizkusnem trčenju EuroNCAP je kot prvi avtomobil dosegla oceno petih zvezdic.



DECEMBER 2000

PRI RENAULTU SO SE odločili, da svet potrebuje križanca med cliom in dirkalnikom formule 1. Vse pove podatek, da je imel clio V6 sredinski motor in pogon na zadnji kolesi.

BUGATTI CHIRON

Pa ka si ti ja nor?!

» Osemilitrski W16 zmore 1.500 'konjev' oziroma 1.103 kW » Največja hitrost znaša elektronsko omejenih 420 km/h, stotico doseže po 2,5 sekunde » Zanj bo treba odšteti kar 2,4 milijona evrov

Leta 2005 se je svet avtomobilizma zatresel, ko se je prvič pokazal prvi serijski avtomobil v zgodovini, ki je zmožgal preseči hitrost 400 km/h. Bugatti veyron je enajst let zasedal vrh avtomobilskega Olimpa, sedaj pa ga je s prestola izrinil njegov naslednik chiron.

Malenkost večji, bolj agresivno oblikovan in zmogljivejši kot kdaj koli prej se zakonom fizike preprosto smeji v brk. Enak osemilitrski 16-valjnik kot v veyronu je podprt s štirimi

turbopolnilniki, vse skupaj pa tvori tovarno moči s 1.103 kilovati oziroma 1.500 'konji'! Da, prav ste prebrali, toliko moči ima, kot je sicer zadostuje za kakih deset spodobno zmogljivih osebnih avtomobilov. Ali pa za tri cestno-dirkaške porscheje 911 GT3 RS. In kaj mu to omogoča? Do stotice se zgane v vsega 2,5 sekunde, 300 km/h pa merilnik hitrosti pokaže v le 13,5 sekunde. V tem času se povprečen človek komaj odloči med rogljičem z marmelado ali

brez. Enako nedojemljivi so tudi podatki o zaustavljanju. Pri tem mu na pomoč priskoči velika zračna zavora, medtem ko glavnino dela opravijo 42-centimetrski koloti spredaj in dva centimetra manjši zadaj. S 100 km/h se zaustavi po manj kot 32 metrih, medtem ko za zaviranje s 300 km/h do popolne ustavitve potrebuje 275 metrov.

Ena od glavnih, če ne kar glavna atrakcija tega nadnaravnega stroja je njegova največja hitrost. Pri podajanju

le-te so bili pri Bugattiju tokrat nekoliko zviti. Navajajo namreč elektronsko omejenih 420 km/h, hitrost brez omejitve pa ostaja skrivnost. Zakaj? Morda zato, da jih ne bodo zopet presenetili butični predelovalci, kot je to storil Hennessey z modelom venom. Če upoštevamo, da je najzmogljivejši veyron z 882 kilovati (1.200 KM) dosegel 431 km/h, je jasno, da bi se chiron moral približati magičnim 450 km/h. Pa kaj so ti nori?! **Gašper Stamač, foto: Bugatti, arhiv AF**

Vse, kar chiron zmore, morda še najbolj slikovito oriše njegov merilnik hitrosti, ki pri 250 km/h doseže šele polovico. Do kam bo šel kazalec, ko bo elektronski omejevalnik sproščen?



CHIRON V ŠTEVILKAH

CENA: 2,4 MIO €

IZDELALI JIH BODO LE 500

MOTOR:

16 valjev

4 turbopolnilniki

7.993 ccm

1.103 kW (1.500 KM)

1.600 Nm navora

POSPEŠKI:

0-100 KM/H V 2,5 s

0-200 KM/H V 6,5 s

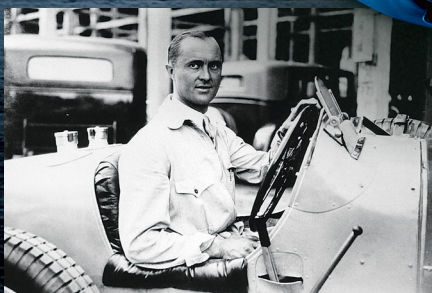
0-300 KM/H V 13,5 s

ZAVORNI KOLUTI:

420 MM SPREDAJ

400 MM ZADAJ

• Karoserija: Osnovna zgradba avtomobila je narejena iz ogljikovih vlaken, rezultat pa je enaka vzvojna trdnost karoserije kot pri Porschejevih in Audijevih prototipnih dirkalnikih na dirki Le Mans.

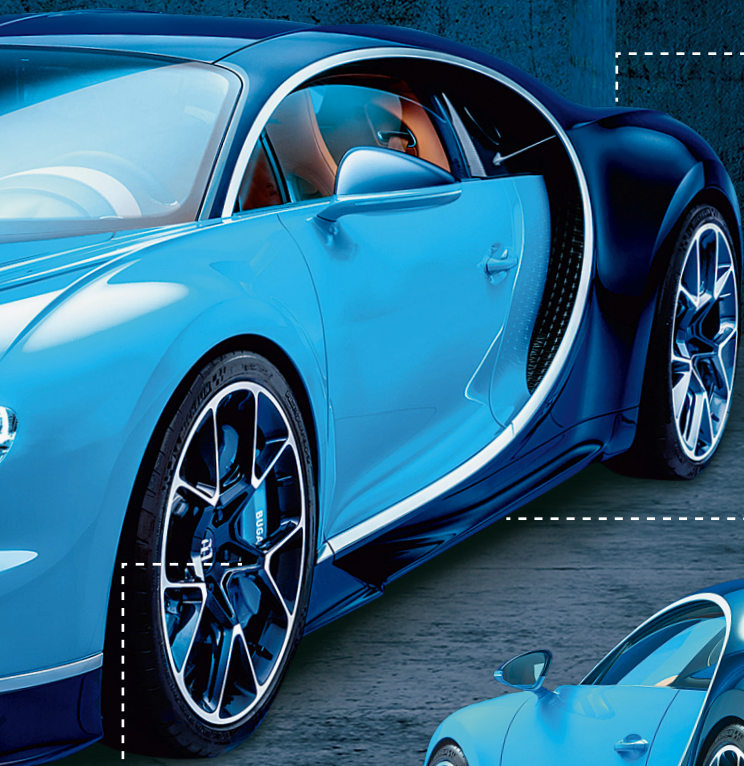


← Louis Chiron:

Novega kralja hiperšportnih avtomobilov so poimenovali po legendarnem dirkaču Louisu Chironu, ki je za Bugatti nastopal v 20. in 30. letih prejšnjega stoletja.



• Klasika se je srečala z modernim. Oblikovalci so se v marsičem zgledovali po legendarnem 575C atlantic, šri katerem so dobili navdih tudi za stropni lok med obema sedežema. Seveda pa je vselej dobro, če je tako ekskluziven butični proizvajalec v lasti velikega koncerna, kjer si izposodi vrhunsko in zanesljivo delujočo elektroniko.



• **Sklopka/motor:**

Osemlitrski 16-valjnik s štirimi turbopolnilniki je povezan s 7-stopenjskim samodejnim menjalnikom z dvojno sklopko. Ta je menda največja, ki jo lahko najdete v serijskem avtomobilu. Krotiti mora kar 1.500 Nm navora.

• **Nastavljivo podvozje:**

Voznik ima možnost izbora petih različnih nastavitvev vzmetenja, glede na cesto in hitrost vožnje. Za maksimalno hitrost je zopet treba odkleniti posebno ključavnico.

• **Zračna zavora:**

Velikansko krilo na zadku se ob zaviranju spremeni v zavoro, ki koeficient zračnega upora z najugodnejših 0,35 v hipu spremeni v 0,59.

• **Zavore:**

Osembatne zavorne čeljusti in premer kolotov 420 milimetrov skrbijo za zaustavljanje dve toni težkega vozila. Zadnja koluta sta dva centimetra manjša in imata šestbatne čeljusti.



ŽENEVSKI AVTOMOBILSKI SALON (3.–13. MAREC 2016)

Zmagoslavje nad recesijo

» Trg tresejo gospodarske krize, vojne in še kaj, a Ženeva ostaja » Na ogled se je postavilo 120 svetovnih in evropskih premier



Že 86 let se okoli idiličnega jezera pod Mont Blancom vsak prvi teden marca razkrijejo najbolj bleščeče novosti avtomobilske industrije. Predstava je bila letos še boljša kot zadnjih nekaj let, sporočala pa je dokončno okrevanje tudi evropskega avtomobilskega trga.

Kar 200 razstavljalcev iz 30 držav, 120 svetovnih in evropskih premier, več kot deset tisoč novinarjev z vsega sveta in okoli 700 tisoč obiskovalcev je bilanca letošnjega salona, ki se je razprostrl v sedmih razstavnih halah in na več kot 77 tisoč kvadratnih metrih.

Če smo povsem iskreni, v bogati Ženevi niti v času recesije nismo videli temnih oblakov. Brezhibno urejene dvorane sejmišča Palexpo, avtomobilske novosti in naučeni optimizem govornikov tudi med leti

2009 in 2015 niso dovoljevali temnih misli. Jasno, govorilo se je tudi o krizi, še več pa o rešitvah.

Letos o krizi ni bilo ne duha ne sluha, vse je bilo usmerjeno v prihodnost – bencinsko, celo dizelsko, električno, vodikovo in kakšno drugačno alternativno. Ženeva je znova zablestela v vsem svojem sijaju, tokrat podprta z zelo dobrimi rezultati evropske avtomobilske industrije. Na Stari celini je bilo lani prodanih 17 milijonov osebnih in dostavnih vozil, le milijon manj kot v predkriznem letu 2008 in 3,5 milijona več kot leta 2010. Domača industrija in tujci, ki so vztrajali v Evropi, so si opomogli, optimizem, tokrat pravi, pa smo čutili in v vsakem koraku. **A. Jamnik, B. Fakin, P. Krištofelc, S. Sadikovič, foto: P. Krištofelc, S. Sadikovič**



Glavna novost pri znamki s štirimi krogi je novi najmanjši SUV z oznako Q2. Zasnovan je na platformi MQB, v dolžino meri 4,19 metra, širok je

1,79 metra, v višino seže 1,51 metra, medosna razdalja pa znaša 2,6 metra. Zanj bodo na voljo trije turbobencinski in trije turbodizelski stroji z

ALFA ROMEO GIULIA

Teško pričakovana giulia se je končno predstavila tudi v bolj civilni preobleki. Zanj bodo poleg divje izvedbe QV, ki jo poganja 2,9-litrski V6 s 375 kW (510 'konji'), na voljo še dvolitrski turbobencinar s 147 kilovati (200 KM) ter 2,2-litrski turbodizel v različicah s 110 ali 132 kilovati (150 ali 180 KM).



AUDI A4 ALLROAD

Glavne značilnosti nove terenske štirice so robustni karoserijski dodatki in večja oddaljenost od tal (+34 mm). Štirikolesni pogon quattro je serijski, sistem drive



select pa bogatejši za terenski (off road) program. Motorna paleta obsega bencinske TFSI in dizelske TDI stroje z razponom moči med 110 in 200 kilovati (med 150 in 272 KM).

ASTON MARTIN DB11

Naslednik že



malce ostarelega DB9 ni desetica (ta je rezervirana za Jamesa Bonda), temveč nosi oznako DB11. Avtomobil je zopet zelo atraktiven, o tem ni dvoma, obenem pa je to prvi aston, ki je nastal v sodelovanju z Mercedesom oziroma njihovim športnim oddelkom AMG. Njegov motor V12 meri 5,2 litra ter s pomočjo dveh turbinskih polnilnikov razvije 447 kW (608 KM), kar mu ob 1.770 kilogramih suhe teže omogoča pospešek do stotice v 3,9 sekunde in doseganje hitrosti do 322 km/h.



Abarth 124 spider se ponaša z dvobarvno karoserijo, poganja pa ga **1,4-litrski turbobencinar s 125 kW (170 KM)**, ki omogoča pospešek do stotice v 6,8 sekunde.



Alfa romeo giulietta je dobila bolj agresiven videz, **najbolj športna različica s 177 kW (241 KM)** se po novem imenuje veloce.



Audi RS Q3 performance je dobil še zmogljivejšo različico performance, ki razvije 270 kW (367 KM) moči. Rezultat je **pospešek do stotice v 4,4 sekunde**.



razponom moči od 85 do 140 kilovatom (od 115 do 190 KM). Močnejše bencinske in dizelske izvedbe bodo serijsko opremljene s

štirikolesnim pogonom quattro ter z dvosklopčnim menjalnikom S tronic. Da gre za premijski izdelek, priča tudi oprema. Med

drugim si bo mogoče omisliti projekcijski zaslon ter 31,2-centimetrski (12,3 palčni) zaslon na dotik.



RENAULT MEGANE (SLOVENSKA PREDSTAVITEV)

Ritka se vrača!

» Novi megane je na slovenskem trgu na voljo od 13 tisočakov naprej » Sodobnejše oblikovan in tehnološko napreden se podaja v lov za mesto najbolje prodajanega vozila v segmentu » Vozno dinamiko zagotavlja izvedba GT s štirikolesnim zavijanjem



Novi megane se je na najboljši možen način spomnil primerka druge generacije, pri katerem smo najraje občudovali njegovo ritko. Tudi tokrat, pri četrti generaciji, je veliko komentarjev padlo na lepo zaobljen in s podolgovatimi

lučmi začinjen zadnji del avtomobila. Očitno so pri Renaultu po precej medlem oblikovnem obdobju zopet ugotovili, da je izzivanje reakcije (dobre ali slabe) lahko zelo koristno.

V primerjavi s predhodnikom je novi model večji, saj je v

dolžino zrasel za 64 milimetrov, obenem pa je 25 milimetrov nižji, ima 28 milimetrov daljšo medosno razdaljo in krajša previsa. Bolj dinamični proporci so bili med drugim nujni tudi zato, ker odslej megane ne bo več na voljo v trivratni izvedbi,

ampak le v petvratni ali kot karavan.

Spremenjene zunanje mere pomenijo, da je to megane z najbolj prostorno notranjostjo doslej. Ergonomija spredaj je zgledna, voznik pa ima dovolj svobode pri iskanju najbolj ugodnega položaja za

GT S ŠTIRIKOLESNIM VOLANOM

MEGANE JE Z RAZLIČICO

GT med tekmece prvi, ki ponuja serijsko štirikolesno krmiljenje 4control, ki smo ga pri Renaultu sicer prvič spoznali v danes že upokojeni laguni, sicer pa je na voljo v večjih modelih te znamke. Za razliko od tistega pri espaceu tu deluje tako, da do 80 km/h zadnji kolesi zavijata v nasprotno smer od sprednjih, nad 80 pa v isto. Na ta način pri večji hitrosti zagotavlja boljšo smerno stabilnost, pri manjši pa lažje manevriranje, na primer na tesnih mestnih

ulicah. Za zagotavljanje dobre stabilnosti ima vgrajen tudi dodaten cevni stabilizator, ki omejuje nagibanje karoserije, medtem ko sistem 4control po stokrat na sekundo preračunava in prilagaja odklon zadnjih koles. GT je na voljo le v kombinaciji z dvoliterskim turbobencinskim motorjem, ki zmore 205 'konjev' oziroma 151 kW, povezan pa je z dvosklopčnim menjalnikom EDC. Po ceniku je treba za tovrstno zabavo odšteti vsaj 24.890 evrov.

• Zadnji kolesi štirikolesnega krmiljenja 4control kot zasuka sproti spreminjata glede na podatke, ki jih sistem pridobi kar stokrat na sekundo.



Prtljažnik s 384 litri sicer ni rekordno velik, a je vseeno nad razrednim povprečjem.



GRUPOAUTO EUROSERVIS PRIVARČUJTE PRI SERVISU VAŠEGA VOZILA



NEODVISNI SERVISER ZA VOZILA RENAULT, NISSAN IN DACIA

AVTOCAR AVTO CAR d. o. o., Svetčeva 1, 1234 Mengeš, www.avtocar.si
servis: 01/72 37 279, 051 383 400, salon: 01/72 37 414



Novi megane gre po poti clia in ne bo več na voljo v trivratni izvedbi.

Tehnične dobrote GT-ja so rezervirane le za izvedbo z najmočnejšim bencinskim motorjem, lepotni paket GT line pa lahko izberete pri vseh ostalih.



Sodobno oblikovana armaturna plošča je najlepša, če je na sredinskem delu velik barvni zaslon, sicer pa pusta plastika ne deluje povsem skladno s preostalimi materiali.

volanom. Nekaj milimetrov več prostora je tudi na zadnjih sedežih, medtem ko prtljažnik meri 384 litrov. Sicer pa je glavna atrakcija bolje opremljenih različic 22,3-centimetrski pokončni zaslon na dotik sistema R-link, ki je velikostno najrazkošnejši v svojem razredu, v megana pa prihaja iz prestižnega espacea. Tu velja omeniti še prilagodljivi tempomat, sistem za samodejno preklapljanje med dolgimi in zasenčenimi lučmi ter asistent za samodejno

parkiranje.

Vstopno izbiro, ki je namenjena predvsem čim nižji oglaševani ceni, na našem trgu predstavlja 1,6-litrski bencinar z oznako SCe 115, takoj za njim pa je na vrsti sodobnejši 1,2-litrski turbobencinar TCe 100. Pri dizlih so na voljo 1,5-litrski dCi 90 in dCi 110 ter 1,6-litrski dCi 130 in dCi 165 (ta pride proti koncu leta), na vrhu ponudbe pa najdemo 1,6-litrski turbobencinski stroj TCe 205, rezerviran za različice GT. Prihodnje leto se bo v ponudbi

prvič pojavil hibridni megane, pri katerem bo elektromotor, podobno kot pri sistemu KERS, pomagal dizelskemu ter (vsaj v teoriji) omogočal doseganje porabe 3 l/100 km in izpust CO₂ zgolj 76 g/km.

Cene se po ceniku za osnovno bencinsko izvedbo začnejo pri 14, s popustom pa pri 13 tisočakah. Vseeno pa je bolj realna cena dizelske izvedbe dCi 110, ki naj bi po napovedih pričrčala okoli polovico vseh slovenskih kupcev megana. Ta z upoštevanim popustom ter

drugo stopnjo opreme zen stane 15.790 evrov. **Gašper Stamač, foto: Renault, JP**

RENAULT MEGANE

1.461 ccm, 4 valji, turbodizelski, 81 kW (110 KM), 260 Nm 3,7 l, 95 g CO₂/km

0-100 km/h v 11,3 s, 187 km/h

D/Š/V: 4.395/1.814/1.447 mm

384-1.247 l 1.205 kg

Cena: **16.790 €**

AUDI R8 5.2 FSI QUATTRO S TRONIC PLUS

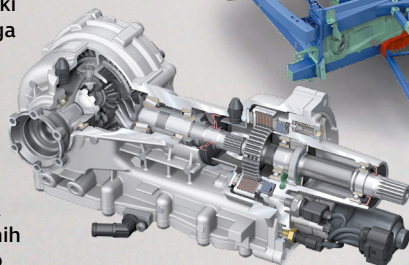
V elitnem klubu 3 sekund

- » Nabriti bratranec lamborghinija huracana iz 5,2-litrskega V10 iztisne 610 "konj"
- » Na stezi je brezkompromisen, a obenem dovolj udoben tudi za daljše poti
- » Z zmogljivostmi in ceno se lahko enači z italijanskimi avtomobilskimi bogovi

“
Z izmerjenim pospeškom 2,96 sekunde do 100 km/h in 330 km/h končne hitrosti je to najhitrejši 'audi' vseh časov.

LAHKOTNOST OGLJIKOVIH VLAKEN

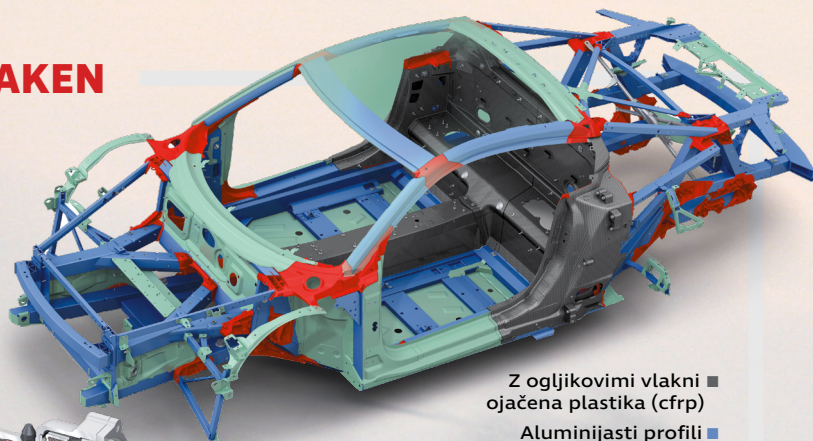
DRUGA GENERACIJA R8 POVZEMA zasnovano predhodnega modela z nekaj novostmi. Več delov okvirja je sedaj izdelanih iz plastike, ojačene z ogljikovimi vlakni, deli iz aluminija pa so optimizirani. S tem se je vzvojna trdnost povečala za 40 odstotkov, medtem ko se je masa zmanjšala za 15 odstotkov (okvir tehta le 200 kilogramov). Sredinsko nameščeni 5,2-litrski V10 sedaj premore dva vbrizga (posrednega in neposrednega) ter sistem za izklop valjev ob manjših obremenitvah za večjo učinkovitost. Zavrlo nizkega težišča je tu še mazanje s suhim karterjem, ki zagotavlja zanesljivost tudi ob močnih stranskih pospeških, do katerih prihaja na stezi. Štirikolesni pogon quattro razporeja navor med obema osema (ta se v normalnih razmerah 100-odstotno prenaša na zadnjo os) s pomočjo elektronsko krmiljene veččamelne sklopke. Vzmetenje je lahko opcijsko opremljeno s prilagodljivimi blažilniki, ki uravnavajo trdoto s spreminjanjem viskoznosti posebnega olja z elektromagnetnimi delci.



Štirikolesni pogon na sprednji osi vključuje elektronsko krmiljeno veččamelno sklopko.

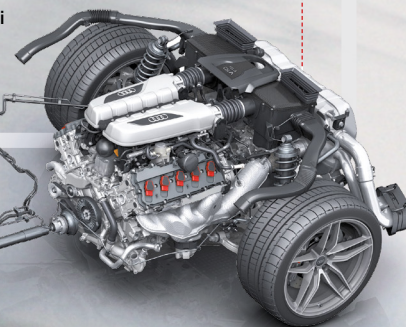


Vzmetenje z dvojnimi trikotnimi vodili je opcijsko na voljo s prilagodljivimi blažilniki.



Z ogljikovimi vlakni ■
ojačena plastika (cfrp) ■
Aluminijasti profili ■
Aluminijaste plošče ■
Lahke litine ■

Atmosferski 5,2-litrski V10 premore posredni in neposredni vbrizg ter sistem za izklop valjev.



RANGE ROVER EVOQUE 2.0 TD4 HSE DYNAMIC

Ta je za princa Harryja

» Evoque je odporen na starostne gube, zato oblikovna prenova ni bila temeljita » Nov, dvolitrski turbodizel in 9-stopenjski samodejni menjalnik sta odlična kombinacija » Pri terenskih zmogljivostih ostaja zvest svojemu imenu, pri ceni pa tudi



Dejstvo je, da takšni avtomobili nikoli ne vidijo pravega terena, večina njihovih lastnikov pa vseeno želi vedeti, da bi brezpotje zlahka premagovali. V tem se prav gotovo skriva eden glavnih adutov evoqua, najmanjšega iz družine range roverjev. Če si rojen s tako bogatim terensko-luksuznim pedigrejem kot on, ti ljudje pač jedo iz roke. Kot kakšnemu članu kraljeve družine, recimo Harryju.

Kljub temu da je najmanjši, lahko brez težav trdimo, da je čistokrvni range. Na cesti stoji zelo na široko, karoserija pa deluje, kot bi bila izklesana iz masivnega kosa materiala. S prenovo je pojava postala še bolj impozantna in hitreje zamenljiva s tistimi od večjih bratov. Sicer je pri tokratnem testnem avtomobilu k impozantnosti prispevala dodatna oprema, ki je vključevala črno obarvane dele karoserije in 19-palčna aluminijasta platišča.

Masivna oglatost s prefinjeno končno obdelavo je značilna tudi za notranjost, kjer je po novem evoque opremljen s sodobnejšo elektroniko. Med drugim ima večji in zmogljivejši barvni zaslon na dotik, izposodil pa si ga je pri Jaguarju. Sicer bogat s funkcijami deluje nekoliko počasneje, kot smo tega vajeni pri drugih prestižnih znamkah. Njegova posebnost pa je dvojni pogled, ki vozniku in sovozniku omogoča ogled različnih vsebin. Tako lahko tisti, ki ni za volanom, gleda televizijo, medtem ko voznik ostane skoncentriran na vožnjo.

O terenskih sposobnostih ob enakem



f Poleg velikega barvnega zaslona je Jaguar posodil tudi okrogel gumb samodejnega menjalnika, ki se po Bondovski vzdigne iz sredinskega grebena.

Pri nastopaštvu evoque **+** še vedno nima prave konkurence, saj so varno oblikovani Nemci raje všeč širšemu krogu kupcev. Oprema HSE dynamic je z okrasnimi dodatki na odbijačih še nekoliko manj primerna za teren.



pogonu, kot ga ima land rover discovery, ni nikakršnih dvomov, omejitve je lahko samo 21-centimetrski oddaljenost karoserije od tal in prej omenjena platišča z občutljivimi pnevmatikami. Morda bolj presenetljivo je, kako dobro se evoque pelje po asfaltu. Volan ima med skrajnima točkama le 2,3 zavrtljaja, deluje pa zelo natančno. Tudi nagibanja karoserije je za visoko nasajen avtomobil razmeroma malo. Seveda pri vsem skupaj svoje doda štirikolesni pogon, ki med kolesa samodejno razporeja navor.

Povsem nov dvolitrski turbodizel je s 132 kW (180 KM) za 10 'konjev' šibkejši od prejšnjega, a je po novem namesto s 6- povezan z 9-stopenjskim samodejnim menjalnikom. Kombinacija deluje dobro, saj motor že pri nizkih vrtljajih ponuja bogat navor, menjalnik pa ob srednjem plinu prestavlja hitro in gladko, pri odločnejšem pritisku pa naslednja prestava pride šele pri 4200 vrtljajih. Tudi poraba je ugodnejša, kar dokazuje primerjava s prejšnjim testiranim evoquom. Takrat je v kombinaciji z ročnim menjalnikom porabil povprečno 10,5 litra, tokrat pa s praviloma bolj potratno avtomatiko pol litra manj. **Gašper Stamač, foto: Jernej Prelac**



▣ Kljub majhnosti kabina ni pretirano utesnjena. Prostorski primanjkljaj je le na zadnjih sedežih, prtljažnik pa je s 575 litri povsem dovolj velik.

⚙️ TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: športni terenec, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbodizelski, vrstni štirivaljnik, 1.999 ccm, 132 kW (180 KM) pri 4000/min, 430 Nm pri 1750/min; **Menjalnik:** samodejni, 9-stopenjski; **Pogon:** na vsa štiri kolesa; **EuroNCAP:** 5.

Velikosti: 4371 x 1985 x 1635 mm; **Medos. razd.**: 2660 mm; **Pnevmatike:** 235/55 R19; **Masa/nosilnost:** 1674/676 kg; **Prtljažnik:** 575-1445 l.

Največja hitrost: 195 km/h; **Pospešek (0-100 km/h):** 9,0 s; **Poraba goriva (EU):** 6,1/4,5/5,1 l/100 km; **Povprečje na testu:** 8,4 l/100 km; **Izpust CO₂:** 134 g/km.

Cena: osnovni model (ED4 150 pure): 36.120 €, testno vozilo: 73.020 €; Summit Motors, d. o. o., Ljubljana.

⊕ oblika, terenske zmogljivosti
⊖ cena, preglednost nazaj

DIAMANT

POZNATE ZNAMKO HARRY

Winston, ki diamante spreminja v umetnost ter ustvarja revolucionarne in moderne kose nakita? Evoque je točno tak, izviren dizajn ali z drugo besedo – umetnina! Je provokativnejši, ki izstopa z obliko nevidnega bojnika, vendar kljub svoji kompaktni, vizualno robustni moškosti vsebuje nekaj leska in ženskega pridih. Edinstveno silhueto zaokrožujeta padajoča streha in dramatično dvigajoča se bočna linija. Če ste človek (kot jaz!), ki vam je všeč ideja range roverja, ampak nimate priložnosti v njem zares uživati na drznejših terenih, vam bo ta mestna različica zagotovo blizu. Osebo mi je zelo všeč njegova ogromna panoramska streha, ki briše meje z zunanostjo in deluje kot razgledno okno.

Moje oblikovne pohvale se od zunanosti raztezajo vse do kakovostno izdelane notranjosti. Izbira mehkih materialov je v kombinacijami z aluminijastimi okrasnimi oblogami izvrstna in v celoti, razen nekaj plastičnih tipk okrog volanskega obroča, deluje zelo izbrano. Prefinjenost je zapečaten z dvojnimi šivi in črno strešno preobleko, ki daje občutek skladnosti.

“ Priznam, zaradi zanimivega materiala, ki na otip precej spominja na neopren, sem se večkrat zalotila z roko na armaturki.

Pri baby roverju je veliko čudovitega bistva očem nevidnega, med drugim tipki za gretje volana in prekinitve delovanja tempomata. V skladu s tradicijo znamke je estetsko skrit tudi zadnji brisalec. Kljub desetim možnim barvnim nastavitvam ambientalne osvetlitve je ta dokaj neopazna in usmerjena tja, kjer to ni najbolj potrebno. Gumbi za notranjo

osvetlitev na stropu za vklop zahtevajo zgolj nežen dotik, a aktivirajo precej razpršene svetlobne snope. Osvetlitev umanjka še na gumbu ročne zavore, saj razen ikone na zaslonu med merilniki ni jasno, kdaj je zategnjena. Tudi številne zvočne nastavitve se v praksi zdijo premalo izrazite in precej podobne, sam zvok pa v nasprotju z obljubljenom kakovostjo zvočnega sistema ni nič kaj posebnega.

Sedenje je visoko, pogled čez armaturno ploščo dober, malenkostno turbo luknjo pa odtehta nesporni občutek terenskosti. Moderni športni in zmogljivi britanec si kljub izzivalnim vremenskim razmeram ne dovoli zdrsa ter poskrbi za hipni vklop pogona na vsa štiri kolesa. V povezavi z avtomatskim menjalnikom, ki sicer malce dolgo vztraja v nizki prestavi, najbolj fascinira vrtljiv gumb, ki se ob zagonu motorja teleskopsko dvigne iz sredinske konzole. Zaradi težko berljivega simetričnega merilnika hitrosti, ki slabo označuje pomembnejše omejitve, sem pri tem avtomobilu pogrešila zgolj projekcijski informacijski sistem 'Head-Up', ki je na voljo za dodatnih 1.400 evrov.

Ta diamant med terenskimi vozili ne zanemari svoje dediščine in je vsaj toliko edinstven, kot je lep. Brez dvoma je posebnost, ki hitro ukrade pozornost, in je hkrati eden redkih terencev, pri katerem si ne umazemo hlač, ko ga zapuščamo. Lepe stvari imajo poseben čar, a na splošno velja, da jih ne potrebujemo. Lepih stvari si želimo, ker smo do njih razvili posebno čustveno vez. Evoque preprosto privlači, kot bi privlačil par dizajnerskih čevljev ali kos čudovitega nakita. Za tako izjemen primerok bi se v kateri koli zbirki vedno moral najti prostor! **Petra Krištofelc**



Zanesljiva izbira



» Novi touran je opazno zrasel ter se prostorsko precej približal sharanu » Vstopni turbodizelski motor z 81 kW (110 KM) porabi okoli šest litrov na 100 km » Čeprav ni med najcenejšimi, je zagotovo med najboljšimi izbirami

Boljša polovica je tourana komentirala: "Tale je pa idealen, če imaš dva otroka." Na moj odgovor, da si nekateri Slovenci avtomobil te velikosti omislijo že pri enem otroku in pri dveh kupijo najmanj sharana, se je le nasmehnila in me spomnila na neko štiričlansko družino, ki mora za dvotedenski poletni dopust najeti kombi. Brez tretje vrste sedežev, seveda, čeprav z njim ne potujejo, niti v njem ne spijo, le na morje gredo za 14 dni. Kolesa lahko daste tudi na streho ...

Vsekakor je imela še kako prav. Touran je namreč v svoji novi generaciji opazno zrasel; od predhodnika je daljši za 13 centimetrov, zaradi nove, modularne platforme z oznako MQB pa je pridobil tudi dobrih enajst centimetrov v medosju. To je veliko, zlasti ker je bil že prejšnji touran zelo prostoren.

Na uvodno ugotovitev bi zato lahko mirno odgovoril, da je primeren tudi za družino s tremi otroki – ne zgolj zaradi

» Med vožnjo ni prav nič kombijeviski, temveč udoben in dinamično obarvan enoprostorec.

prostorske radodarnosti, temveč tudi zaradi treh posamičnih sedežev v drugi vrsti, od katerih je vsak neodvisno prilagodljiv in zložljiv (in opremljen z zankami sistema isofix), s čimer lahko prostor enostavno prilagajate potrebam oziroma številu potnikov ali prtljagi. Za doplačilo sta na voljo še dodatna dva sedeža, ki se zložita v dno prtljažnega prostora (s tem

touran postane sedemsedežnik), testni avtomobil pa je namesto njiju imel v dnu prtljažnika spravljeno nadomestno kolo. Prtljažni prostor je izjemno prostoren in uporabno obdelan – tu so poleg prenosne svetilke še manjši predali ob straneh in kljukice, kamor lahko obesite vrečke z nakupi, pika na i pa je posebna mreža, v katero lahko naložite manjše kose prtljage in s tem preprečite, da bi se ti med vožnjo prosto premikali. Vsekakor vredno tistih 163 evrov, kolikor je treba doplačati zanjo, saj je po našem mnenju eden najbolj dobrodošlih, če ne že kar nujnih dodatkov pri avtomobilu s tako velikim prtljažnikom. Ko smo že pri doplačilih – testni avtomobil je z njimi vse prej kot pretiraval, a je imel točno tiste, ki bi jih priporočili tudi mi – poleg rezervnega kolesa in omenjene mreže še zelo dobro delujoč navigacijski sistem ter odlične sprednje žaromete na osnovi led tehnologije, ki s svojo svetilnostjo odločno prekašajo klasične ali



↑ Tudi v novi generaciji je ohranil škatlasto zasnovo ter dvižna zadnja vrata.

celo ksenonske luči. Dobre tisočaka doplačila (opremljeni so tudi s funkcijo samodejnega zasenčenja) se na prvi pogled morda res zdi precej, a njihova sposobnost, da noč praktično spremenijo v dan, ga več kot upraviči.

Prepričali so nas tudi ergonomsko zelo dobro ukrojena notranjost, izdatni pomiki sedeža in volanskega obroča ter nasploh čvrsti sedeži, ki se lahko pohvalijo tako z dovolj radodarno odmerjenim naslonskim kot tudi sedalnimi delom. Armatura plošča je zasnovana v klasičnem, nič kaj kričeče modernem, a zato toliko bolj funkcionalnem duhu, vključno s sredinskim, na dotik občutljivim zaslonom, ki med listanjem po menijih ali telefonskem imeniku ne zahteva pretirane pozornosti. Veliko je tudi odlagalnih mest za drobnarije – ne le to, tudi dovolj prostorna so, da vanje zlahka spravite vse tiste nujne (in tudi manj nujne) predmete, ki jih morate med vožnjo imeti pri sebi.

Dovolj prepričljiv je tudi vstopni turbodizelski motor, 1.6 TDI z 81 kW (110 KM), le pri polno obremenjenem vozilu, med vožnjo v avtocestni klanec ali pri pospeševanju (predvsem pri višjih hitrostih) je pač malce manj suveren od dvolitrskega stroja. Skratka, tu in tam ga je treba pognati v malce višje vrtljaje; tudi med počasnim pomikanjem v jutranji koloni se mu občasno pozna, da neke do dveh tisočakov še ne zadira s polnimi pljuči. Zato pa se tako motoriziran touran oddolži z zelo zmerno porabo goriva in ob 58-litrskem rezervoarju in malce pazljivosti lahko v kosu prevozi tudi tisoč kilometrov.

Seveda so na voljo tudi močnejše motorizirane in (precej) bolj opremljene verzije, a tak, kot je bil testni, se zdi pisan na kožo slovenskemu očetu. Za dobrih 24 tisočakov oziroma 28 s tistimi resnično dobrodošlimi in uporabnimi doplačili namreč ponuja zelo veliko – pa če imate enega, dva ali celo tri otroke.

Anže Jamnik, foto: Jernej Prelac



1 Notranjost je oblikovno zadržana, a zato zelo funkcionalna in ergonomsko odlična. Preglednost je dobra, zelo veliko je tudi odlagalnih mest za drobnarije.



1 Radodarno odmerjen prtljažnik se lahko pohvali s povsem ravnim dnom, na testu pa se je kot zelo uporabna izkazala tudi mreža, v katero lahko naložite manjše kose prtljage.



1 Sedeži so resnično udobni; vsak od zadnjih treh je neodvisno vzdolžno pomičen za 20 centimetrov in nudi možnost nastavljanja naklona naslonjala.

Avto Slak

Prestopi pravi prag - obišči Avto Slak

TREBNJE
07 3 481 481

NOVO MESTO
07 39 32 999



TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: enoprostorec, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbodizelski, vrstni štirivaljnik, 1598 ccm, 81 kW (110 KM) pri 4600–5600/min, 250 Nm pri 1500–3000/min; **Menjalnik:** ročni, 6-stopenjski; **Pogon:** na sprednji kolesi; **EuroNCAP:** 5. **Velikosti:** 4527 x 1829 x 1659 mm; **Medos. razdalja:** 2791 mm; **Pnevmatike:** 205/60 R16; **Masa/nosil.:** 1539/696 kg; **Prtljaž:** 633–1857 l. **Največja hitrost:** 187 km/h; **Pospešek (0–100 km/h):** 11,9 s; **Poraba goriva (EU):** 5,2/3,9/4,4 l/100 km; **Povprečje na testu:** 5,9 l/100 km; **Izpusit CO₂:** 115 g/km.

Cena: osnovni model (Touran 1.2 TSI BMT trendline): 21.521 €, testno vozilo: 28.250 €; Porsche Slovenija, d. o. o., Ljubljana.

☛ prostornost, funkcionalnost, prtljažnik, žarometi
☛ v nižjih vrtljajih manj prožen motor

AUDI SQ7

Prvi z električnim turbom

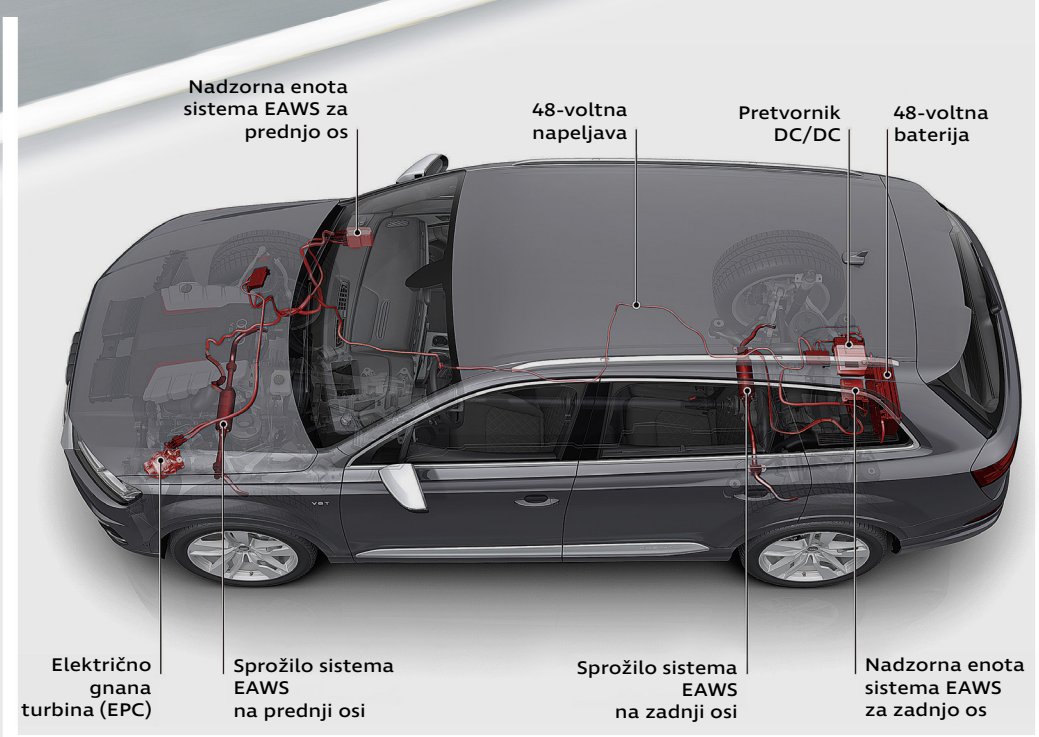
» Dva turbopolnilnika sta klasična, tretji (EPC, 'electric powered compressor') je gnan z elektromotorjem » Za potrebe električno gnanega polnilnika je vgrajen dodatni, 48-voltni tokokrog » Tehnologija predstavlja osrčje Audijeve globalne dizelske strategije



CELOTEN 48-VOLTNI SISTEM

Pri Audiju pravijo, da so 8-valjni motor TDI za SQ7 razvili povsem na novo. V osnovi gre za motor v obliki črke V s kotom med valji 90 stopinj. Sesalni del je pri njem na obeh zunanjih straneh, izpušni pa med valji – tja sta stisnjena tudi oba klasična turbopolnilnika. Ta delujeta po sekvenčnem načelu: v nižjih in srednjih vrtljajih izpušni plini poganjajo le enega, drugi pa se vklopi pri višjih vrtljajih, kjer pri polnjenju motorja tako delujeta oba.

Pri tem ima ključno vlogo sistem Audi valvelift, ki s tem doživlja premiero v Audijevih dizelskih motorjih. AVS, kot se imenuje, ima pri obeh odmičnih gredeh, sesalni in izpušni, za vsak ventil po dva obrisa (krivulji). Na sesalni strani prva krivulja služi nižjim, druga pa višjim motornim vrtljajem, na izpušni strani pa druga vklaplja drug turbopolnilnik. Na ta način



ELEKTROMECHANSKA AKTIVNA STABILIZATORJA EAWS

“ Za razliko od klasičnega 'downsizinga', kot ga je za primerljivi XC90 uporabil Volvo (4-valjni turbo motor), so pri Audiju za najbolj športno različico Q7 ostali pri motorju V8.



↑ Audi SQ7: prvi 'S' v družini Q7 – in s turbodizelskim motorjem!

in ob podpori elektronike je zagotovljeno, da pri nižjih motornih vrtljajih deluje le en turbopolnilnik, pri višjih ali pri večjih obremenitvah pa oba hkrati.

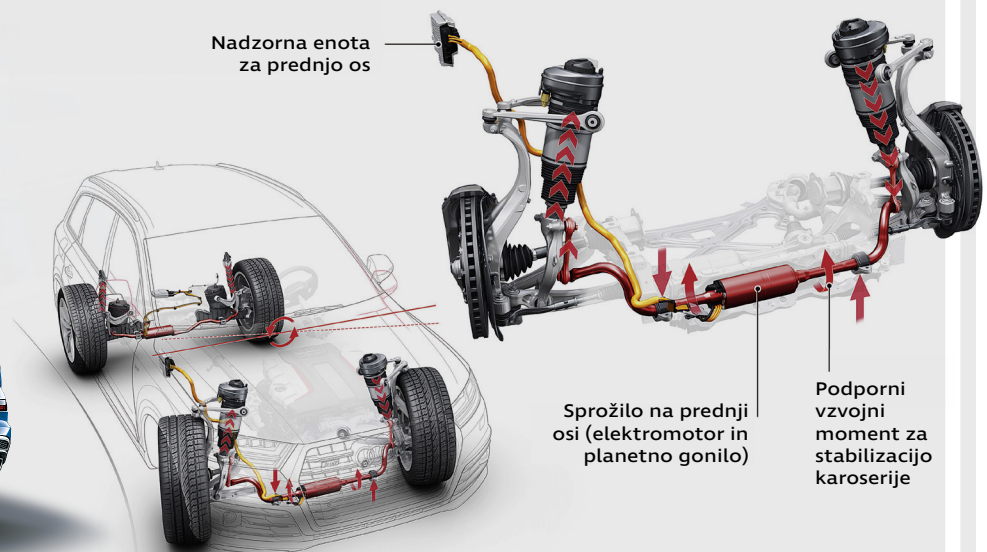
Posebnost pri tem je, da sta izpušna kanala za vsakega od izpušnih ventilov posameznega valja hermetično ločena, pri tem pa vsak od ventilov poganja svojo turbino. To je izvedeno tako, da je pri nižjih vrtljajih eden od ventilov zaprt. Ko se vrtljaji motorja povečajo, sistem AVS aktivira še drug izpušni ventil, ki prične poganjati drug turbopolnilnik.

Kje je torej tretji polnilnik na električni pogon? Postavljen je med vmesni hladilnik polnilnega zraka in glavo motorja in zelo blizu slednji. Ker je gnan električno, se lahko vklopi kadar koli, kar v praksi pomeni, da ne zahteva velikega pretoka izpušnih plinov, saj ga žene elektromotor.

● **NE GLEDE NA PRAKSO JE** SQ7 še vedno (športni) terenec, ki so mu pri Audiju za doplačilo namenili aktivna stabilizatorja. Osnoven princip je star; stabilizacijski drog ni iz enega kosa, pač pa je v sredini prekinjen. Tam je ključni del sistema EAWS, sklop kompaktnega elektromotorja in planetnega gonila, ki po

potrebi spoji ali loči oba dela stabilizatorja. Na razgibani podlagi ju loči, da imata lahko kolesi na isti osi daljše hode, pri športni vožnji pa ju spoji, da se karoserija v ovinkih ne nagiba. Navor, ki ga ustvarita motor in gonilo, se dvigne vse do 1.200 Nm, da lahko EAWS opravi svojo nalogo. Sistem je

nameščen na obe osi in je elektronsko nadziran. Tudi ta dva motorja delujeta v omenjenem 48-voltnem tokokrogu, in ker ne gre za hidravlični sistem (kot je sicer pri takšnih rešitvah v navadi), je odziv hitrejši, sistem pa zlahka natančno voden in ne zahteva vzdrževanja.



Nadzorna enota za prednjo os

Sprožilo na prednji osi (elektromotor in planetno gonilo)

Podporni vzvojni moment za stabilizacijo karoserije

“ Pri Audiju pravijo, da so s triturbom 'turbo luknjo' dokončno poslali v zgodovino.

Zato je namenjen predvsem hitremu speljevanju oziroma nižjim motornim vrtljajem, ko motor še ne zadira dovolj, da bi učinkovito poganjal turbino. Pri Audiju pravijo, da so s tem 'turbo luknjo' poslali v zgodovino. Odzivni čas električno gnanega polnilnika je namreč zgolj 250 milisekund ali po domače četrte sekunde, kar v praksi pomeni, da se hipno odzove, zagotovo pa dobi prej kot klasični turbopolnilnik. Elektromotor kompaktnih mer ga lahko požene do 70 tisoč vrtljajev v minuti, kadar koli je to potrebno, vse skupaj pa, seveda, nadzira elektronika.

Takšno delo zahteva večjo električno moč, kar bi pri 12 voltih pomenilo tudi opazno večji tok. Zato so pri Audiju običajnemu tokokrogu 12 voltov dodali 48-voltni tokokrog, katerega osnovna naloga je poganjati EPC. Potrebna moč naraste vse do 7 kilovatov, zato ima 48-voltni podsistem svojo, litij-ionsko baterijo, nameščeno v bok prtljažnika. Ta baterija energijske gostote 470 vat ur zmora trenutno moč 13 kilovatov, zato je potreben tudi zmogljivejši (3 kW) alternator, ki napaja oba sistema – 48-voltnega preko pretvornika DC/DC, ki dvigne na ustrezno napetost. Celoten električni sistem je zasnovan tako, da lahko 48-voltna baterija preko pretvornika DC/DC podpira tudi 12-voltni tokokrog, ko je to potrebno, s tem pa je običajni akumulator (12 V) tudi manj obremenjen.

V preostalem se novi motor po

značilnostih ne razlikuje od drugih sodobnih turbodizlov. Njegov skupni vod deluje pri tlakih do 2.500 barov, za čiščenje izpušnih plinov pa so zadolženi oksidacijski katalizator (oksidacija dušikovih oksidov NOx), filter trdih delcev in vanj vgrajen katalizator, ki deluje ob pomoči sečnine (AdBlue). Vse skupaj na koncu vpliva na velike zmogljivosti in majhno porabo, primerljivo s 6-valjnimi turbodizelskimi motorji. **Vinko Kern, foto: Audi**



↑ Motor 4.0 V8 TDI: dva turbopolnilnika plus dodatni električno gnan turbopolnilnik za boljše zmogljivosti in zmernejšo porabo goriva.

FORD FOCUS

Solidnost pred videzom

» Focus druge generacije ni oblikovni presežek, a prepriča s solidnostjo » Pohvali se s prostornostjo in boljšo kakovostjo končne obdelave v primerjavi s predhodnikom » Čeprav ne beleži kritičnih okvar, se pojavljajo težave z EGR ventili in dvomasnimi vztrajniki

Verjetno se boste strinjali, da focus druge generacije ni tako originalno oblikovan kot njegov predhodnik. Zato pa se pohvali z bolj konkretnimi vrtilinami, kot sta boljša kakovost končne obdelave in cenovna dostopnost, saj se je zaradi številnih akcijskih ponudb vedno uvrščal med bolj ugodne nakupe v razredu. Zato je focus v Fordovi modelni paleti odlično odigral vlogo volumenskega modela, ki kupcev ne prepriča s posebnim značajem, temveč z racionalnimi argumenti.

Ob tem je v serijski in dodatni opremi ponujal vse sodobne pripomočke za varnost in udobje. Ob prihodu na trg leta 2004 je njegova motorna ponudba

“ Focus je zanesljiv avtomobil, ni pa imun na manjše okvare, ki so bolj pogoste pri vozilih starejših letnikov.

obsegala dva bencinska in dva dizelska motorja. Vstopno izbiro je predstavljal 1,6-litrski bencinar s 74 kilovati (101 KM), ki sta mu nato sledila 1,6-litrski motor s 85 kilovati (115 KM) in dvolitrski stroj s 107 kilovati (145 KM). Pri dizlih pa sta bila na izbiro 1,6-litrski agregat z 81 kilovati (110 KM) ter dvolitrski motor, ki zmore 100 kilovatov (136 KM). Ob lansiranju so bili na voljo tri- in petvrtna kombilimuzina ter karavan, medtem ko je različica CC s trdo zlozljivo streho prišla na trg v začetku leta 2007. Leta 2005 sta motorno ponudbo razširila 1,6-litrski TDCi s 66 kilovati (90 KM) in 1,8-litrski TDCi s 85 kilovati (115 KM). Pri nas je bil najbolj razširjen osnovni bencinar, omeniti pa velja tudi uživaški, 2,5-litrski turbobencinski petvaljnik s 165 kilovati (225 KM)



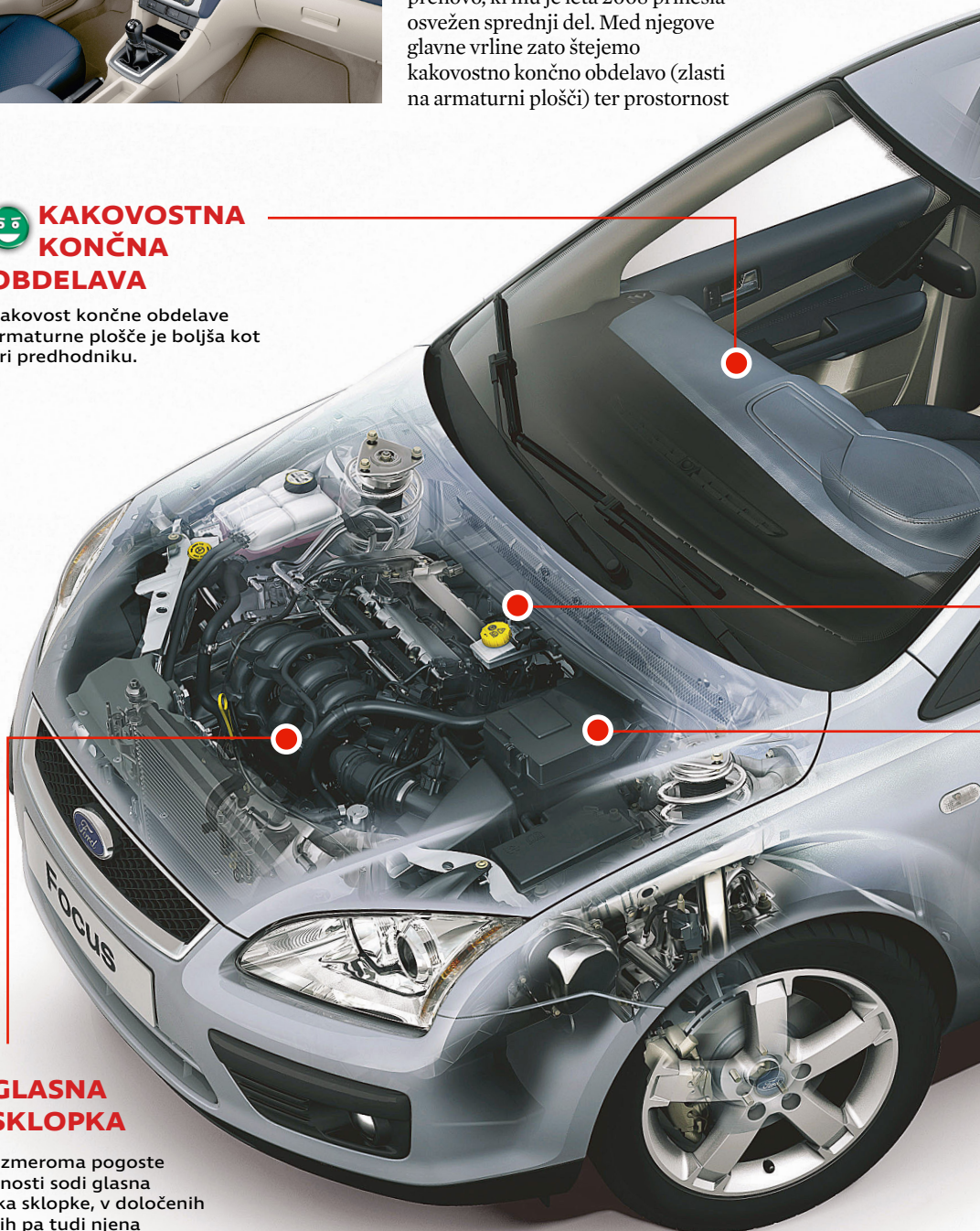
iz športne različice ST, ki pa jih je na naših cestah le za vzorec.

Kot smo uvodoma ugotovili, je focus druge generacije precej umirjeno in nevpadljivo oblikovan. Bolj atraktiven izgled je dobil s prenovno, ki mu je leta 2008 prinesla osvežen sprednji del. Med njegove glavne vrline zato štejemo kakovostno končno obdelavo (zlasti na armaturni plošči) ter prostornost



KAKOVOSTNA KONČNA OBDELAVA

Kakovost končne obdelave armaturne plošče je boljša kot pri predhodniku.



GLASNA SKLOPKA

Med razmeroma pogoste nevspečnosti sodi glasna stopalka sklopke, v določenih primerih pa tudi njena predčasna obraba.

kabine in prtljažnika. Bencinski in dizelski motorji ne sodijo med najbolj zmogljive v razredu, a se zlasti slednji lahko pohvalijo z razmeroma tihim delovanjem in varčnostjo pri porabi goriva. Zavore so zanesljive, enako velja za lego na cesti, pri čemer velja omeniti, da vsi modeli niso opremljeni s sistemom za nadzor stabilnosti ESP.

Dobro oceno si focus zasluži tudi za tehnično zanesljivost, saj se pri njem pojavljajo predvsem manjše napake. Pri modelih z dizelskimi motorji lahko prihaja do nepravilnega delovanja ventila EGR, kar se kaže z zmanjšano močjo motorja in sajastim dimom, nekaj težav pa je zabeleženih tudi z dvomasnimi vztrajniki, ki zahtevajo

zamenjavo. Z izjemo občasnega prižiganja opozorilnih lučk brez razloga ter nekaj manjših težav pri klimatski napravi se dobro obnese tudi električna napeljava. Nekateri uporabniki se pritožujejo nad škripanjem stopalke sklopke ter nad glasnostjo brisalcev.

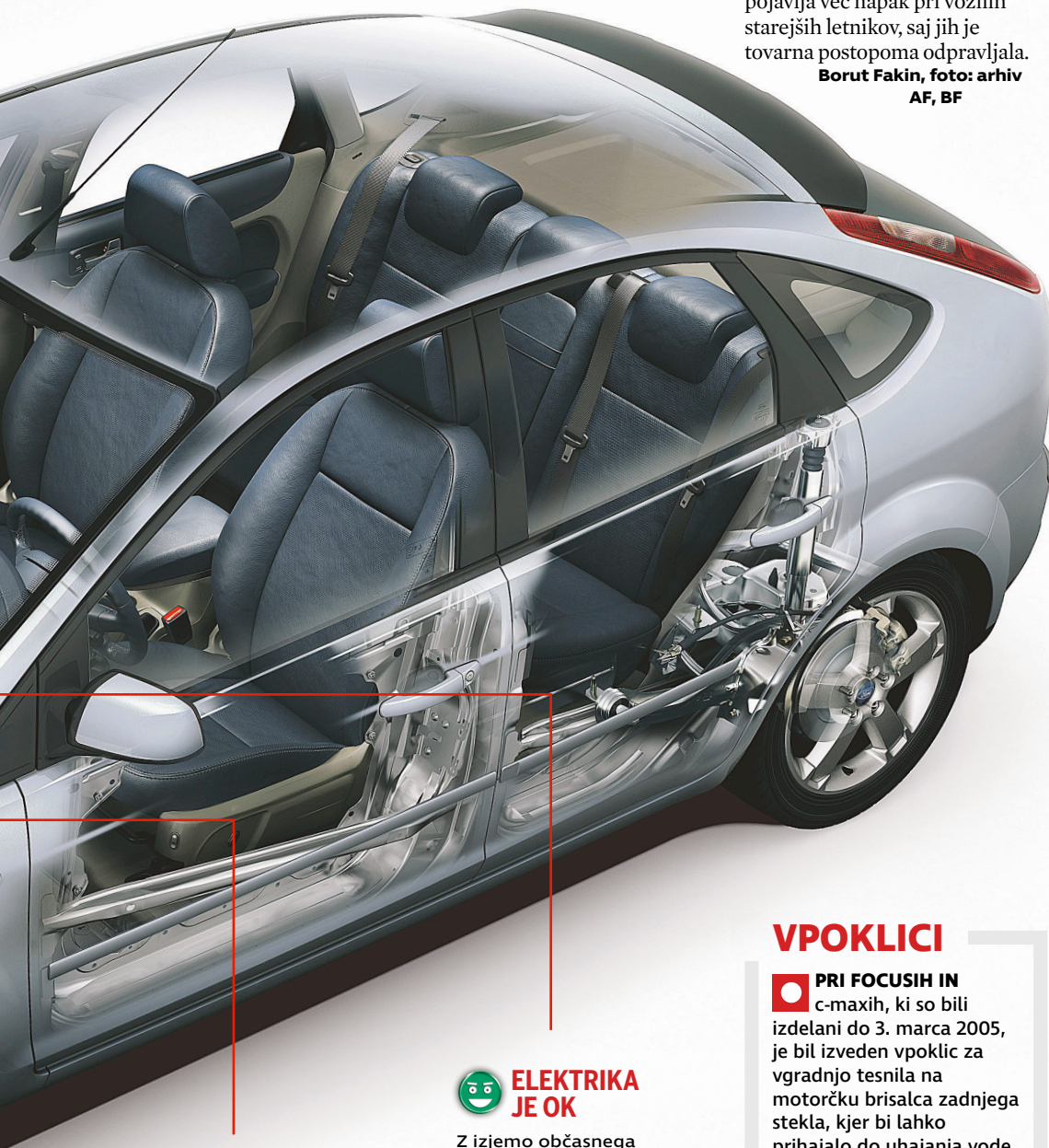
Focus tako uporabnikom ne povzroča preveč sivih las. Kot smo vajeni pri večini avtomobilov, se tudi pri njem pojavlja več napak pri vozilih starejših letnikov, saj jih je tovarna postopoma odpravljala.

Borut Fakin, foto: arhiv AF, BF

IZ PRVE ROKE



VOZILO FOCUS karavan 1.6 TDCi ghia sem kupil aprila 2013, sicer pa je letnik 2010. Takoj sem moral zamenjati zadnje amortizerje, ker so bili popolnoma obrabljeni. Ob nakupu je bilo prevoženih 133.000 km. Po menjavi amortizerjev ima avtomobil dobro lego na cesti, kot sem pričakoval. Za karavanski focus sem se odločil zaradi cenovne dostopnosti, prostornega prtljažnika, nizke porabe goriva (kombinirana vožnja po računalniku 4,9, dejansko pa 5,4 litra), varnostnih mehanizmov ter voznih lastnosti. Edina negativna izkušnja, poleg amortizerjev, ki so potrošno blago, je (nez)možnost izklopa sovoznikove zračne blazine. Serijsko ta možnost ni vgrajena in je na voljo proti doplačilu. Z avtomobilom sem do sedaj zelo zadovoljen in ga v kratkem ne nameravam zamenjati. **David Juvan**



EGR VENTIL ZNA NAGAJATI

Težave z EGR ventilom pri dizelskih motorjih lahko povzročijo izgubo moči motorja ter sajast dim iz izpuha.

ELEKTRIKA JE OK

Z izjemo občasnega prižiganja opozorilnih lučk brez razloga in kakšnih manjših nevedčnosti pri delovanju samodejne klimatske naprave focus nima težav z električno napeljavo.

VPOKLICI

PRI FOCUSIH IN c-maxih, ki so bili izdelani do 3. marca 2005, je bil izveden vpoklic za vgradnjo tesnila na motorčku brisalca zadnjega stekla, kjer bi lahko prihajalo do uhajanja vode in posledično do morebitnih okvar. Pri določenih dizelskih modelih je bila izvedena zamenjava modula ventilatorja motornega hladilnika.

FORD FOCUS

Zgodovina modela:

september 2004 - predstavljen
februar 2006 - različica CC
2005 - različica ST
2005 - limuzina
september 2007 - prenova

Testirane različice:

1.6 TDCi - AF70 (junij 2005)
1.6 TDCi - AF74 (oktober 2005)
2.0 TDCi - AF79 (marec 2006)
2.5 ST - AF83-84 (julij - avgust 2006)
1.8 TDCi - AF97 (oktober 2007)
1.8 TDCi - AF107-108 (julij - avgust 2008)
2.5 ST - AF111 (november 2008)
2.0i CC - AF112 (december 2008)
2.0 TDCi karavan - AF115 (marec 2009)

Glavne zamenjave/popravila:

4 pnevmatike 205/55 R16 91V: cca 300 €
Električni pomik sprednjega stekla: 178 €
Par zavornih kolutov: 155 €
Zavorne ploščice (spredaj): 81 €
Vbrizgalne šobe: 384 €/kos
Merilec pretoka zraka: 390 €
Vetrobransko steklo: 396 €
Sprednji blatnik: 176 €
Sprednji odbijač: 312 €
Sprednji žaromet: 176 €
Vse cene so z DDV za različico 1.8 TDCi letnik 2008 Vir: pooblaščen servisier

Troboj ali četverboj?



» Ferrari je tihi favorit testov » Renault se je vrnil, Red Bull ostaja v F1

Leto je okoli in pred nami je prenovljeni svet F1. Novi dirkalniki, lastniki, kombinacije, napovedi in upi. Le ambicije so vedno enake – vsi želijo zmagovati, kar ni tako lahko. Namenjeno je le peščici izbrancev, ostali pa bodo zbirali točke in iskali dostojne nastope med elito F1.

Mercedes je nova velesila sveta F1. To ne velja za področje tehnologije, F1 in športa, temveč za velik komercialni in politični vpliv v F1 in FIA. Marchionne, predsednik skupine Fiat-Chrysler in Ferrarija, se s tem ni pripravljen sprijazniti. V svojih borznih, poslovnih in industrijskih potezah je F1 le droben, a pomemben poligon za dokazovanje poslovne uspešnosti skozi šport.

To velja tudi pri Mercedesu, kjer je poslovno ozadje še močnejše in stabilnejše. Fiatovo poslovno okolje je na veliki razvojni prelomnici in pomemben jeziček sta prav Ferrari in F1.

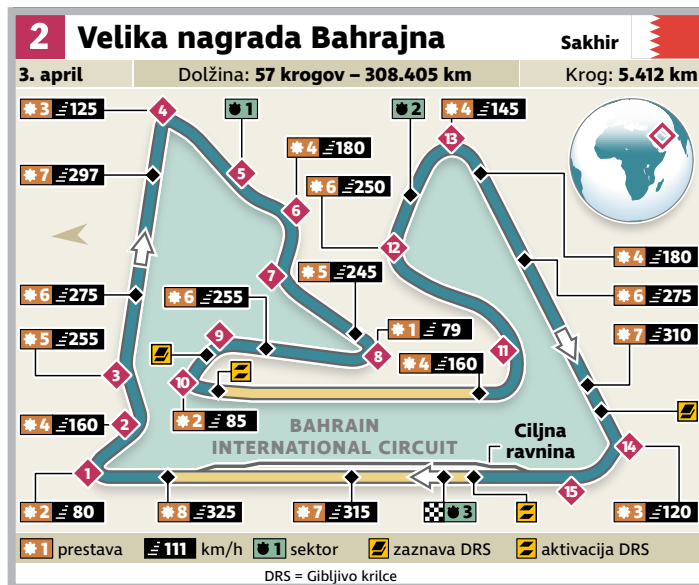
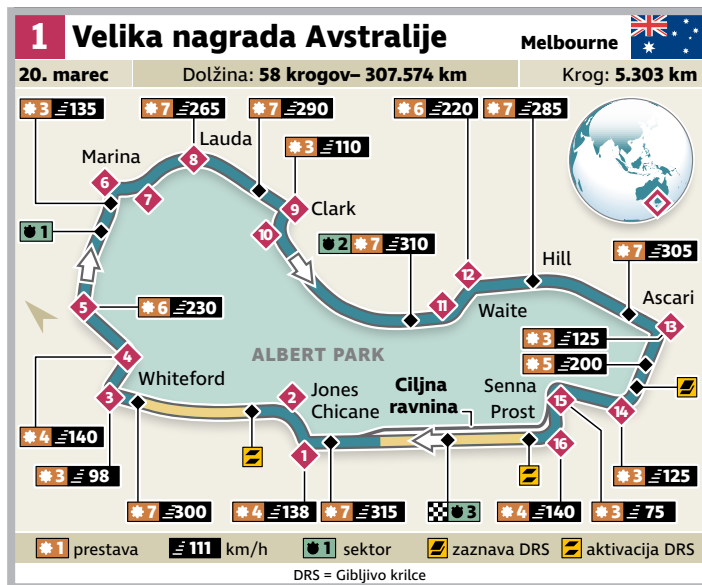
“Ferrari je bil vedno Fiatova molzna krava oziroma, še bolje, Fiatov bankomat,” pravi bivši predsednik Montezemolo, ki sedaj vodi Alitalio. Pri Ferrariju so veliko investirali v razvoj dirkalnika SF-16-H, dirkača sta ostala Seb’ in Kimi, Ferrari pa je prvi izzivalec Mercedesu, če ne celo tihi favorit prvenstva.

Red Bull je grozil, da bo zapustil Renault ali F1 ali oba – a je ostal, in to z Renaultovimi motorji in denarjem TAG-Heuerja. Renault je končno odkupil

Lotus in se po petih letih vrača v F1, VW pa se po aferi diesalgate še ni pripravljen soočiti z izzivom F1, saj zmaguje na WRC tekmovanjih. Williams je še vedno stabilen partner Mercedesu in Force India bo morda preživela ali z imenom Aston Martin postala del koncerna Diageo. Toro Rosso je znova dobil Ferrarijeve motorje, Sauber vztraja pri svojem, Manor pa bo ostal v F1, le da z novimi lastniki.

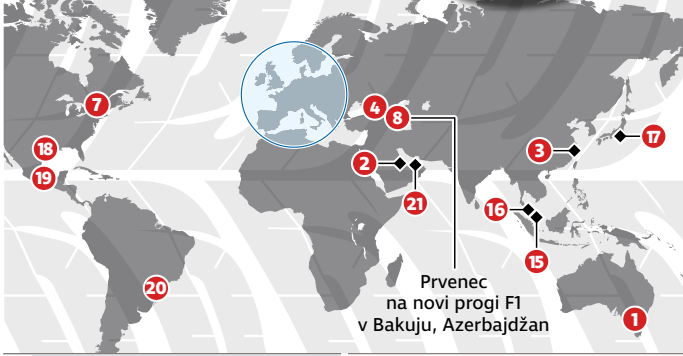
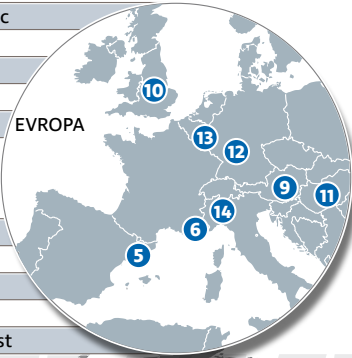
Po testih v Barceloni kaže na leto novega epskega spopada – troboja ali celo četverboja – srebrnih pušic z rdečimi dirkalniki, ostali izzivalci pa bodo do vrnitve v Evropo še neznani. **Veljko Jukič, foto: Graphic News, arhiv AF**

NAPOVED PRVIH DVEH DIRK SEZONE 2016



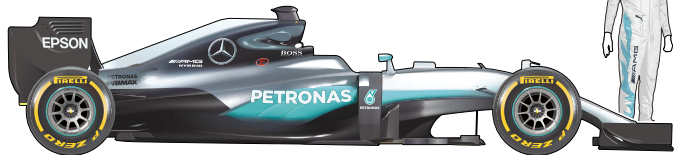
Koledar dirk Formule 1

| | | | |
|----|--------------|--------------|------------|
| 1 | Avstralija | Melbourne | 20. marec |
| 2 | Bahrajn | Šakir | 3. april |
| 3 | Kitajska | Šangaj | 17. april |
| 4 | Rusija | Soči | 1. maj |
| 5 | Španija | Barcelona | 15. maj |
| 6 | Monako | Monte Carlo | 29. maj |
| 7 | Kanada | Montreal | 12. junij |
| 8 | Evropa | Baku | 19. junij |
| 9 | Avstrija | Spielberg | 3. julij |
| 10 | V. Britanija | Silverstone | 10. julij |
| 11 | Madžarska | Budimpešta | 24. julij |
| 12 | Nemčija | Hockenheim | 31. julij |
| 13 | Belgija | Spa | 28. avgust |
| 14 | Italija | Monza | 4. sept |
| 15 | Singapur | Marina Bay | 18. sept |
| 16 | Malezija | Kuala Lumpur | 2. okt |
| 17 | Japonska | Suzuka | 9. okt |
| 18 | ZDA | Austin | 23. okt |
| 19 | Mehika | Mexico City | 30. okt |
| 20 | Brazilija | São Paulo | 13. nov |
| 21 | Abu Dhabi | Yas Marina | 27. nov |



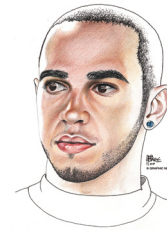
Mercedes AMG Petronas GP

Mercedes je ob vrnitvi v F1 prevzel izčrpano ekipo Brawn GP. Kar pet let so potrebovali, da so jo znova postavili na noge. Dve leti zaporednega zmagoslavja, dva zelo močna dirkača in prednost na področju hibridne F1 tehnologije postavljajo Mercedes v vlogo prvega favorita, a bodo tekmeči prežali na vsako napako.



Lewis Hamilton

Nico Rosberg



Rojen: 7. januar 1985
Stevenage, Anglija

Višina: 175 cm Teža: 66 kg

Prvi nastop: marec 2007, McLaren

Št. nastopov/zmag: 167/43 25,7 %

Zmagovalni oder: 87 52,1 %

Prvi štartni položaj: 49 29,3 %

2015: 1. mesto, 381 točk Odstopi: 1

Rojen: 27. junij 1985
Wiesbaden, Nemčija

Višina: 178 cm Teža: 67 kg

Prvi nastop: marec 2006, Williams

Št. nastopov/zmag: 185/14 7,6 %

Zmagovalni oder: 41 22,2 %

Prvi štartni položaj: 22 11,9 %

2015: 2. mesto, 322 točk Odstopi: 2

Scuderia Ferrari

Novi ferrari SF-16-H je znova hiter, ekipa pa je kapitalno in razvojno dovolj podprta. James Allison je uspel zasnovati 'svoj' prvi pravi ferrari! Do sedaj je le popravil za drugimi. Končno je imel na voljo vse možne vire, veliko izboljšav pa so naredili tudi pri aerodinamiki in v pogonskem sklopu. Bo dovolj?



Sebastian Vettel

Kimi Räikkönen



Rojen: 3. julij 1987
Heppenheim, Nemčija

Višina: 176 cm Teža: 62 kg

Prvi nastop: junij 2007, BMW Sauber

Št. nastopov/zmag: 158/42 26,6 %

Zmagovalni oder: 79 50 %

Prvi štartni položaj: 46 29,1 %

2015: 3. mesto, 278 točk Odstopi: 1

Rojen: 17. oktober 1979
Espoo, Finska

Višina: 175 cm Teža: 62 kg

Prvi nastop: marec 2001, Sauber

Št. nastopov/zmag: 230/20 8,7 %

Zmagovalni oder: 80 34,8 %

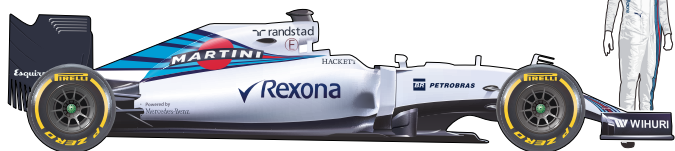
Prvi štartni položaj: 16 7 %

2015: 4. mesto, 150 točk Odstopi: 5

Williams



Williams je že doživel boljše, zmagovite čase, preden je potonil na začelje, a se je v obdobju kapitalnega sodelovanja s Totom Wolffom ter nato z Mercedesom pobral in sedaj spet sodi med vodilne ekipe F1. Felipe Massa se veseli novega dirkalnika in trdi: "Znova imamo možnosti za zmago!"



Felipe Massa

Valtteri Bottas



Rojen: 25. april 1981
São Paulo, Brazilija

Višina: 166 cm Teža: 59 kg

Prvi nastop: marec 2002, Sauber

Št. nastopov/zmag: 229/11 4,8 %

Zmagovalni oder: 41 17,9 %

Prvi štartni položaj: 16 7 %

2015: 6. mesto, 121 točk Odstopi: 2

Rojen: 28. avgust 1989
Nastola, Finska

Višina: 173 cm Teža: 70 kg

Prvi nastop: marec 2013, Williams

Št. nastopov/zmag: 56/0 0 %

Zmagovalni oder: 8 14,3 %

Prvi štartni položaj: 0 0 %

2014: 4. mesto, 186 točk Odstopi: 1

ZNANI ZA VOLANOM: MANJA PLEŠNAR

Prisega na klasiko

Manjo smo doslej spoznali že v mnogih vlogah, nazadnje kot voditeljico kulturnega resničnostnega šova Big Brother. Čeprav trenutno prisega na mestni avtobus, ima modna navdušenka očitno dober okus tudi za avtomobile. Njen sanjski stroj je originalni dodge charger.

Kdo vas je naučil voziti in v katerem avtomobilu?

Inštruktor vožnje v starem hyundaiju accentu barve losos, letnik 1996 (smeh). Lepi spomini, ni kaj ...

Kateri avtomobil vozite trenutno?

Trenutno se največkrat vozim z mestnim mercedesom, številka 8 (smeh). Ljubega hrošča sem prodala, ko sem se preselila v Beograd.

Kako bi vaš slog vožnje primerjali z vašim poklicem?

Hmm, vozim dokaj 'po regelcih' ... medtem ko moj poklic terja malo več manevrskega prostora in občasno dokazovanje, da sem opravila izpit iz varne vožnje. Očitno sta težko primerljivi zadevi.

Če bi za en dan postali prometni minister, kaj bi spremenili?

Bila bi zoprna in še bolj omejila vožnjo z avtomobili. Vzpostavila bi dni za parne in neparne številke (smeh) in vsekakor znova obudila projekt tramvaj, skicirala pa tudi pot, po kateri bi nekoč naredili podzemno železnico, katere lovke bi se širile v predmestne kraje.

Najbolj zanimiva stvar, ki ste jo doživeli v avtomobilu?

Ne da se izogniti ... seks.

Kakšna je vaša zbirka prometnih prekrškov?

Slaba. Jih ni. Kaznovana sem bila samo enkrat v življenju in še za to vem, da nisem bila kriva.

Koga bi na sovoznikovem sedežu vzeli na pot okoli sveta?

Vsekakor mojega bodočega moža.

Kateri vozniki so boljši – moški ali ženske?

Doživela sem že oboje (smeh). Zgolj po izkušnjah sodeč bi rekla, da moški za malenkost vodijo.

Raje zavijate levo ali desno?

To vprašanje je trik, kajne? Priznam, tudi jaz sem že zavila levo, ko je nekdo rekel desno, in obratno. Sem v večnem iskanju odgovora na to, zakaj se to dogaja (predvsem) ženskam.

Ali pojedete v avtomobilu?

Absolutno! Pojem in navijem do konca med vožnjo ... pri semaforju pa nemudoma utišam in se pretvarjam, da zeham. ☺

Kateri sedeži v avtomobilu so bolj zabavni, sprednji ali zadnji?

Zabavni? A res? ☺ Sprednji, vsekakor.

Kateri avtomobil bi najraje videli na naslovnici Avto fokusa?

Šampiona med avtomobili, dodgea chargerja 1970. Moja največja želja je, da bi se z njim peljala po ameriški Route 66 ...

Gašper Stamač, foto: Ana Gregorič

Naslednja številka izide v **petek, 15. aprila 2016**

VOZILI SMO

Astra sports tourer V luči osvojenih naslovov za avtomobil leta astra kuje železo, dokler je vroče. Ponudbo je dopolnila s karavansko izvedbo sports tourer, ki poleg vseh novosti kombilimuzine dodaja še ogromen prtljažnik s 530 litri prostora in funkcijo samodejnega odpiranja z brco pod odbijač. Na koncu ostaja le še vprašanje vozne dinamike. Bo tudi tu kos najboljšim tekmečem?



VOZILI SMO



Mazda MX-5 miata cup Pri Mazdi so se odločili, da bodo novi MX-5 ponudili tudi v pravi dirkalni izvedbi. Doslej so bili ljubitelji dirkanja odvisni od lastnih iznajdljivosti in spretnosti, da so se lahko s tem malim japonskim roadsterjem podili po dirkališčih, a to

nikakor ni ustavilo priljubljenosti tovrstnih pokalnih tekmovanj. Odslej bo boj s povsem enakimi avtomobili veliko bolj pravičen. Mi bomo prihodnjič iz prve roke poročali, kako je enega od teh avtomobilov poditi po zaprtem dirkališču!

TEST

Audi Q7 3.0 TDI quattro Novi audi Q7 je lažji, okretnější in prostornejši od svojega predhodnika. Čeprav tehta malce več kot dve toni, mu odlični turbodizelski šestvaljnik omogoča, da se do stotice izstrelji v 6,3 sekunde. A to so le nekatere od njegovih odlik. Kaj vse smo še odkrili za njegovo impozantno podobo, si boste lahko prebrali že v prihodnji številki.



PRED DESETIMI LETI

(AF80 – april 2006)



PRIZNAMO, DA ČAS

hitro teče, ampak vseeno smo na uredništvu kar malce presenečeno še enkrat preverili, če zares listamo deset let staro revijo Avto fokus. V številki 80 smo namreč našli članek, v katerem nam strokovnjaki in vladni uslužbenci zagotavljajo, da smo le še nekaj korakov stran od elektronskega cestninjenja. Edino vprašanje je bilo le, ali bo cestninjenje mikrovalovno ali satelitsko ... No, desetletje in nekaj podrtih ter na novo zgrajenih hišic kasneje na vetrobranska stekla lepimo drage nalepke, debata o elektronskem cestninjenju pa

se je omejila na področje tovornih vozil. Bomo videli, kako bo čez naslednjih deset let.



NOVI PEUGEOT 308 GTi

BY PEUGEOT SPORT

PREMIKA MEJE



DIFERENCIAL Z DELNO
ZAPORO TORSEN®

OPTIMALNA LEGA
NA CESTI

1,6 THP S&S MOTOR
200 kW (270 KM)

PEUGEOT PRIPOROČA **TOTAL**

Poraba v kombiniranem načinu vožnje: 6,0 l/100 km. Izpuh CO₂: 139 g/km. Emisijska stopnja: EURO 6. Vrednost specifične emisije dušikovih oksidov NO_x: 0,0078 g/km. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjskega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjskega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov.

NOVI PEUGEOT 308 GTi

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



SLEDI SVOJEMU INSTINKTU.

NOVI MINI CLUBMAN. ŽE ZA 250 € NA MESEC*.

- Daljši in širši od predhodnika, z boljšim izkoristkom prostora.
- Notranjost s petimi sedeži, dodatnim prostorom v predelu za noge in večjim, 360 litrskim prtljažnikom.
- Električni pomik sedežev in prostoročno odpiranje prtljažnih vrat.
- Super fleksibilna zadnja klop, ki je deljiva v razmerju 40:20:40.
- Nov 8-stopenjski, avtomatski menjalnik.
- MINI Logo Projection - projiciranje logotipa MINI iz voznikovega ogledala na tla.
- »Shark« osvetljena antena (v kombinaciji z alarmnim sistemom) in velika panoramska steklena streha.
- Vrhunski materiali, ambientalna osvetlitev v 255 barvah in nešteto drobnih pozornosti.

Vaš MINI trgovec:

MINI AVTO AKTIV

Ljubljanska cesta 24, 1236 Trzin

T: 01 560 58 00

E: mini@avto-aktiv.si

MINI AVTO AKTIV.



Kombinirana poraba goriva za vozila MINI CLUBMAN: od 3,8 do 6,2 l/100 km. Emisije CO₂: od 99 do 144 g/km. Emisijska stopnja: Euro6. Emisije NO_x: od 0,0134 do 0,0441 g/km. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov.

Reprezentativni primer izračuna MINI Select za MINI CLUBMAN ONE: vrsta financiranja: finančni leasing • predračunska vrednost predmeta financiranja: 22.250 € • lastna udeležba (polog): 5.353 € • znesek financiranja: 16.897 € • število obrokov: 36 - mesečno plačevanje: 250,01 €, ter zadnji (37-i) obrok: 10.680,00 € • stroški odobritve: 222,50 € • skupni znesek za plačilo brez lastne udeležbe: 19.902,68 € • letna obrestna mera: 6,637%, ki je spremenljiva in vezana na 12 mesečni Euribor • efektivna obrestna mera: 7,47% na dan 08.10.2015. Ekskluzivni zastopnik BMW Financial Services v Sloveniji je družba Summit Leasing Slovenija d.o.o.