224
april 2018
3,80 €

ŽENEVSKI AVTO SALON 2018

Vse novosti z najpomembnejšega avtomobilskega salona

AVTOFOKUS

Ekskluzivni test:

Ferrari 812 superfast

Mercedes-Benz AMG GT

Ostaja zastavonoša in ustvarjalec ugleda znamke

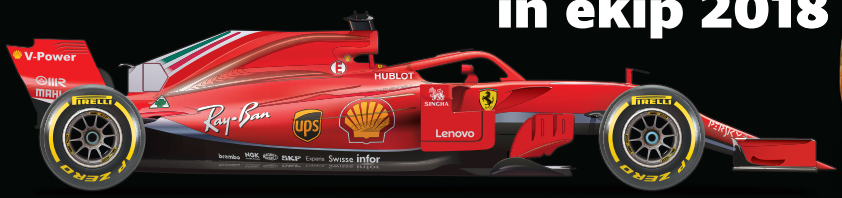
Ekskluzivno!

Priloga
TEHNIKA IN VZDRŽEVANJE
na 30 straneh

VELIKI TEST 30 LETNIH PNEVMATIK

Formula 1:

Predstavitev dirkačev in ekip 2018



Test:

BMW X2

Prvi test najbolj vročega bavarca ta hip

Test: **Ferrari** 812 superfast, **Citroën** C3 aircross puretech 110, **BMW** X2 xDrive25d, **Land Rover** Range Rover velar 3.0 V6, **Hyundai** kona 1.0 T-GDI, **Opel** mokka X 1.4 turbo avt. 4x4, **Ford** fiesta 1.0 ecoboost, **Mercedes-Benz** C 220d, **Kia** sportage 1.7 CRDi 7DCT, **Volkswagen** golf 1.5 TSI ACT DSG, **Seat** ibiza 1.0 TSI, **Dacia** duster 1.5 dCi 4x4, **Renault** zoe Z.E. 40

Volvo XC40

Opel insignia

Range Rover velar

Jaguar E-pace

9 771580 119000

Slab človek je najslabši tedaj, ko se pretvarja, da je dober.

Publilij Sirijski (85 pr. n. št.)

TOP 5 MESECA

Nemci so osem parkirišč ob avtocesti A9 pri Münchnu opremili z brezplačnim omrežjem za dostop do interneta.

Hrvaški Rimac je s predstavitvijo novega električnega hiperšportnika z osupljivimi zmogljivostmi celotno avtomobilsko industrijo poslal nazaj v šolske klopi.

Elektronske table za prikaz hitrosti v slovenskih naseljih so se pokazale za zelo učinkovite, saj se je hitrost na 12 izbranih odsekih zmanjšala za pet, ponekod celo za sedem odstotkov.

Nizozemci so razvili zanimiv sistem za oddajo lastniških avtomobilov, podobno kot Airbnb.

Najnovejši testi letnih pnevmatik so pokazali, da so lahko tudi pnevmatike srednjega cenovnega razreda zelo kakovostne.

Citroën bo pri svojih enoprostorcih po 19 letih ukinil ime picasso.

Iz Volkswagna so sporočili, da aktualni beetle ne bo dobil naslednika.

ZDA utegnejo zvišati dajatve na uvoz surovin in izdelkov iz držav EU, kar bi močno prizadelo tudi avtomobilsko industrijo.

Ker bo sistem za klic v sili ecall od aprila dalje obvezen le za avtomobile, za katere bodo zaprosili za certifikat tipske odobritve po 1. aprilu 2018, ga mnogi avtomobili še nekaj časa ne bodo imeli.

Kitajski Geely, ki si med drugim lasti Volvo, je postal največji delničar tekmeca Daimlerja in s tem vznemiril veliko zaposlenih v avtomobilski industriji.

Unikat!

Ne gre za pregrešno dragega športnika, ki je izdelan v zgolj enem primerku in dosega astronomsko ceno, temveč za zanimivo idejo nekega Američana, ki je sestavil unikaten avtomobil, izdelan iz sestavnih delov 28 različnih drugih vozil. Privlačnost njegove umetnine ocenite sami; če vas mika, namerava zanjo iztržiti 25 tisoč dolarjev (dobrih 20 tisoč evrov).

Zbogom, V12

Tako pravijo pri BMW-ju, saj naj bi z naslednjo generacijo sedmice ukinil zastavonošo, M760Li z motorjem V12. Razlog je v emisijah, saj prihajajoči strožji okoljevarstveni standardi večinoma zahtevajo vgradnjo filtrov trdih delcev, kar za mogočni, prisilno polnjen V12 stroj s prostornino 6,6 litra morda ne bo dovolj.

SOVA, DA TE KAP!

Owl (sova) je ime superšportniku japonskega proizvajalca Aspark, ki do stotice pospeši v le 1,9 sekunde. Za pogon srbi elektrika z močjo 316 kW (430 KM), izjemna zverina, ki stane kar 3,5 milijona evrov, pa tehta le 862 kilogramov. Po napovedih naj bi izdelali le 50 primerkov.

Taksi družba Cammeo svojim uporabnikom v Sloveniji omogoča plačilo prevoza tudi s kreditnimi karticami prek mobilne aplikacije. S tem sledijo svoji digitalni viziji in poenostavljajo vožnjo s taksijem ter jo približujejo še več uporabnikom.

Nordschleife na Japonskem

Po kopiranju takih in drugačnih izdelkov so znani predvsem Kitajci, a Japoncem – natančneje Toyoti – ne sežejo niti do kolen. Ti namreč v deželi vzhajajočega sonca gradijo nov razvojno-raziskovalno središče, ki med drugim vključuje testno stezo. Nekatere dele oziroma sklop zavojev so skopirali kar po slovitem Nürburgringu ...

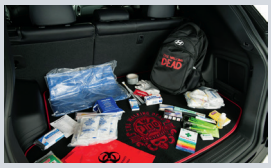
5 odstotkov se je lani v povprečju znižal delež prehitrih voznikov na dvanajstih izbranih odsekih, ki so del projekta Skupaj umirjamo promet Zavarovalnice Triglav. V posameznih krajih njihov delež znaša več kot sedem odstotkov.

STE VEDELI ...

... da začetki danes vse bolj priljubljene formule E segajo več kot stoletje nazaj? Leta 1896 so namreč v ameriškem Providencu (Rhode Island) priredili prvo dirko, ki je potekala po mestnih ulicah, tako kot današnje dirke formule E. Vzporednica gre še korak dlje, saj sta takrat prvi dve mesti osvojila električna avtomobila in za seboj pustila vse avtomobile s pogonom na motor z notranjim zgorevanjem.

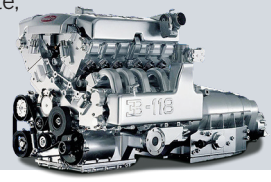
... da je bil cadillac deville iz leta 1966 prvi serijski avtomobil z ogrevanimi sedeži? Takrat so v sedeže velikanske limuzine ali kabrioleta na željo kupca vgradili grelne elemente, danes pa to napravo ponujajo praktično vsi proizvajalci.

... da je ford model T še 45 let po koncu proizvodnje držal rekord najbolje prodajanega avtomobilskega modela vseh časov? Šele 17. februarja leta 1972 ga je s prestola izrinil volkswagen hrošč, ki še danes velja za največkrat izdelan (oblikovno nespremenjen) model.



... da je Hyundai v ZDA prodajal posebno izvedbo tucsona, opremljenega s pripomočki za obrambo in boj z zombiji!? Izvedba Walking Dead (poimenovana po seriji Živi mrtveci) je ponujala najvišjo stopnjo opreme, vključno s črnim usnjem. V prtljažniku je bil nahrbtnik z nujnimi potrebščinami, kot so pitna voda, robčki in svetlobne palice. Glavni pripomoček za beg pred živimi mrtveci pa je bil štirikolesni pogon.

... da je Bugatti pred 16-valjnim motorjem W izvedbe, ki trenutno poganja chirona, izdelal koncept z osemnajstimi valji? Po šest valjev je bilo zloženih v tri vrste, kar je sama po sebi precej pogumna inženirska poteza, iz 6,3 litra prostornine pa je motor iztisnil 408 kW (555 KM). Imel je neverjetnih 72 ventilov, skupna teža pa je presegla 300 kilogramov!



Promet malo drugače ...

Mercedes-AMG

Za ugled, presežke in zaslužek

» Oddelek, ki je v 50 letih zrasel v proizvajalca s 100 tisoč vozili letno » Osveženi AMG GT ostaja zastavonoša in ustvarjalec ugleda znamke » Novi A v dveh AMG-različicah, A 50 in A 35

V sicer pozitivnih časih za avtomobilski posel so avtomobilski proizvajalci previdni in preudarni. Borijo se z bilancami, krčenjem stroškov in dodajanjem vsebinske vrednosti, nadaljnjim razvojem klasične tehnike, čiščenjem dizelskih motorjev in pospešenim vstopom v dobo elektromobilnosti, ki ta hip prinaša le skrbi in visoke stroške, zaslužka pa (še) ne.

In ko si proizvajalec v teh razmerah privošči širitev športne ponudbe, kot je to AMG pri Mercedes-Benzu, mora imeti zelo dobre razloge, ki niso omejeni zgolj na loščenje ugleda. Oddelek mora prinesti tudi zaslužek, in AMG iz Affalterbacha to počne že leta. Nekdaj oddelek, danes pa že pravi avtomobilski proizvajalec, ki je tesno povezan s krovnim Mercedes-Benzom, je lani prodal kar 99.235 avtomobilov in predlanski rezultat presegel za 44,1 odstotka. Glede na to, da najcenejši mercedes-AMG stane približno 60 tisoč evrov, najdražji pa več kot 300 tisočakov, je tudi finančni uspeh na dlani, nadaljnji razvoj in širitev pa logična poteza.

Zvezda palete AMG je in bo ostal model GT v kupejevski in kabrioletski, pa tudi v dirkaški različici GTR. Superšportnik je leta 2015 zamenjal še bolj ekskluzivni SLS AMG in uspel s skladnostjo potez, odličnostjo tehnike in voznih lastnosti ter večjo cenovno dostopnostjo kot SLS. Hkrati je AMG GT zastavonoša znamke, ki

> Mercedes-AMG GT bo prihodnje leto star šele štiri leta, pa bo že deležen podrobne prenove, ki se bo dotaknila oblike in tehnike.

Novi razred A, nova različica AMG. Tokrat bosta kar dve, A 50 in A 35, obe s štirivaljnim turbo motorjem.

blagodejno vpliva na prodajo manj ekskluzivnih različic razreda A, CLA, GLA, C, GLC, E, GLE, CLS, S, G in popolnoma novega AMG GT 4-door coupe. Zato je osvežitev še razmeroma svežega AMG GT kar logična poteza, prihaja pa že prihodnje leto. AMG GT coupe, tudi roadster GT C, bo dobil osvežen prednji del, ožje LED-žaromete, na novo nastavljeno podvozje in nove motorje, ki so na voljo tudi v štirivratnem kupeju. Osnova bo še vedno štirilitrski V8 biturbo, moč pa bo na voljo v treh stopnjah: 397, 430 oziroma 469 kilovatov (540, 585 in 639 konjskih moči). Prvi stroj bo namenjen osnovni, drugi različici S, tretji pa superšportniku z dirkaškimi geni GT R, ki bo do stotice pospešil v natanko treh sekundah.

Drugi bo najmanjši, najmanj zmogljiv in tudi najcenejši AMG. To je A 50 AMG, zasnovan na osnovi novega razreda A, med kupce pa bo zapeljal do poletja 2019. Oznaka 50 bo tudi tokrat označevala obletnico, sicer lansko, AMG, ki se je rodil leta 1967 v bližini Stuttgarta. Pri ostalih modelih AMG se številske oznake navezujejo na stopnjevanje moči, ne pa tudi na dejansko moč motorjev. Novi A 50 AMG bo prinesel nadaljnji razvoj dvolitrskega turbo štirivaljnika, ki bo ponudil okroglih 300 kilovatov (408 konjskih moči), štirikolesni pogon, pospešek do stotice v 3,9 sekunde in še vedno ljudsko ceno približno 60 tisoč evrov. Po vzoru drugih modelov AMG bo tudi A dobil nežnejšo različico A 35 AMG z v osnovi ne enakim strojem, 48-voltnim električnim omrežjem lahkega hibrida in močjo 220 kilovatov (299 konjskih moči), ki bodo poganjali prednja ali vsa štiri kolesa. Z njim se bodo Nemci borili s kompaktnimi športniki, kot so megane R.S., golf R, audi S3 in nekaj drugimi.

Tretji novi AMG je enako logičen kot mali A, to je C 63 AMG, ki bo sledil prenovi razreda C v sredini življenjskega cikla. Limuzinski in karavanski C 63 AMG bo dobil enake popravke kot drugi modeli te serije. Zaradi že doslej ekstremnih zmogljivosti štirilitrskega turba, ki zmore 350 oziroma 375 kilovatov, pa v C ne bo sprememb motorne moči. Še nekaj več sape, 397 kilovatov, lahko pričakujete le pri posebni seriji black edition, ki bo med kupce v omejenem številu zapeljala prihodnje leto. **Robert Potočnik, fotoilustracije: C. Schulte, arhiv AF**

Osvežitev razreda C in enaki stroji v C 63 AMG, ki bo ostal na športnem vrhu poslovnih limuzin in karavanov.

TEST LETNIH PNEVMATIK 2018

Večina na ravni premium znamk

» Test 30 letnih pnevmatik v dveh velikostih » Nakupni merili sta predvsem lastnosti na mokrem in obraba

Nemški ADAC je v sodelovanju s še nekaterimi avtomobilskimi klubi preizkusil 30 letnih pnevmatik dveh velikosti. Skupaj je oceno zelo priporočljivo oziroma štiri zvezdice prejelo osem pnevmatik, tri so priporočljive oziroma so prejele dve zvezdici, nobena pnevmatika pa tokrat ni bila ocenjena kot nepriporočljiva.

Med 14 pnevmatikami velikosti 175/65 R14 hitrostnega razreda T (do 190 km/h), kakršne uporabljajo majhni avtomobili (preizkusni avtomobil je bil ford fiesta), sta oceno zelo priporočljivo oziroma štiri zvezdice prejeli dve pnevmatiki (falken sincera SN832 ecorun in semperit comfort-life 2), ena (sava perfecta) pa je bila ocenjena z dvema zvezdicama oziroma je zaradi slabih lastnosti na mokrem priporočljiva z omejitvami.

Med 16 pnevmatikami velikosti 205/55 R16 hitrostnega razreda V (do 240 km/h), kakršne uporabljajo kompaktni avtomobili (preizkusni avtomobil je bil volkswagen golf), je oceno zelo priporočljivo oziroma štiri zvezdice prejelo šest pnevmatik (michelin primacy 3, bridgestone turanza T001 evo, continental contipremiumcontact 5, firestone roadhawk, hankook ventus prime 3 K125 in semperit speed-life 2), dve (infinity ecosis in vredestein sportrac 5) pa sta zaradi pomanjkljivosti pri hitrostnem preizkusu po standardu ECE R-30 priporočljivi z omejitvami oziroma ocenjeni z dvema zvezdicama. **Anže Jamnik, foto: arhiv AF, vir: AMZS**

OCENJEVANJE					
Suha cesta	0,6-1,5	1,6-2,5	2,6-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5
Mokra cesta	0,6-1,5	1,6-2,5	2,6-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5
Glasnost	0,6-1,5	1,6-2,5	2,6-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5
Hitrostni preizkus	prestala	prestala	prestala	prestala z omejitvami	ni prestala
Poraba goriva	0,6-1,5	1,6-2,5	2,6-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5
Obraba	0,6-1,5	1,6-2,5	2,6-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5
Skupna ocena	0,6-1,5	1,6-2,5	2,6-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5
Priporočilo	★★★★★	★★★★	★★★	★★	★

Priporočilo temelji na skupni oceni, ki je izračunana iz ocen za posamezne ocenjevalne kriterije in iz njihovih deležev v skupni oceni. Ne glede na doseženo skupno oceno je ocena posamezne pnevmatike nižja, če se pri pomembnih varnostnih merilih (suha cesta, mokra cesta, obraba, hitrostni preizkus) odreže slabše.

Legenda ocen: 0,6 = najboljše, 5,5 = najslabše

PRIPOROČILO
★★★★★ najbolj priporočljivo (odlično), ★★★★ zelo priporočljivo (zelo dobro), ★★★ priporočljivo (dobro), ★★ priporočljivo z omejitvami (zadovoljivo), ★ ni priporočljivo (slabo)

Letne pnevmatike 175/65 R14 T (do 190 km/h)

AMZS	Delež	Falken Sincera SN832 Ecorun	Semperit Comfort-Life 2	Dunlop Street Response 2
SUHA CESTA	20 %	1,6	2,3	1,8
Vozne lastnosti	35 %	1,3	2,3	2,0
Varnost vožnje	35 %	1,5	2,3	1,5
Zaviranje	30 %	1,8	2,3	1,8
MOKRA CESTA	40 %	2,2	2,0	2,6
Zaviranje z ABS	30 %	2,1	1,9	2,5
Splavanje – vzdolžno	20 %	2,0	2,0	2,5
Splavanje – prečno	10 %	1,5	1,5	1,5
Vodljivost	30 %	2,3	2,3	2,9
Krožna vožnja – bočna vodljivost	10 %	2,5	2,0	3,0
GLASNOST	10 %	3,8	3,5	3,6
Hrup v potniški kabini	50 %	3,5	3,0	3,0
Zunanja glasnost	50 %	4,1	4,0	4,2
Hitrostni preizkus		prestala	prestala	prestala
Poraba goriva	10 %	2,3	2,1	1,9
Obraba	20 %	2,5	2,5	2,5
SKUPNA OCENA	100 %	2,3	2,4	2,6
PRIPOROČILO		★★★★	★★★★	★★★
		⊕ zelo uravnotežena pnevmatika, posebej dobra na suhem, dobra na mokrem ⊖ /	⊕ zelo uravnotežena pnevmatika, posebej dobra na mokrem ⊖ /	⊕ dobra na suhem ⊖ nekaj slabša na mokrem

Letne pnevmatike 205/55 R16 V (do 240 km/h)

AMZS	Delež	Michelin Primacy 3	Bridgestone Turanza T001 Evo	Continental ContiPremium Contact 5	Firestone Roadhawk
SUHA CESTA	20 %	1,7	1,9	2,2	1,7
Vozne lastnosti	35 %	1,8	2,0	2,3	1,8
Varnost vožnje	35 %	1,8	1,8	2,3	1,5
Zaviranje	30 %	1,3	1,8	1,8	1,5
MOKRA CESTA	40 %	2,5	2,0	2,2	2,2
Zaviranje z ABS	30 %	2,0	1,8	2,0	2,5
Splavanje – vzdolžno	20 %	2,5	2,0	2,5	2,0
Splavanje – prečno	10 %	4,0	2,5	3,0	3,0
Vodljivost	30 %	2,5	1,8	1,9	1,9
Krožna vožnja – bočna vodljivost	10 %	2,0	2,5	2,0	1,5
GLASNOST	10 %	3,1	3,4	3,3	3,7
Hrup v potniški kabini	50 %	2,5	2,8	2,8	3,0
Zunanja glasnost	50 %	3,7	4,0	3,8	4,4
Hitrostni preizkus		prestala	prestala	prestala	prestala
Poraba goriva	10 %	1,9	2,1	1,7	2,0
Obraba	20 %	1,0	2,5	2,5	2,5
SKUPNA OCENA	100 %	2,1	2,3	2,3	2,3
PRIPOROČILO		★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
		⊕ zelo uravnotežena pnevmatika, posebej dobra na suhem, dobra na mokrem, najmanjša obraba ⊖ /	⊕ uravnotežena pnevmatika, najboljša na mokrem, dobra na suhem ⊖ /	⊕ zelo uravnotežena pnevmatika, posebej dobra mokrem, najmanjša poraba goriva ⊖ /	⊕ zelo uravnotežena pnevmatika, posebej dobra na suhem in mokrem ⊖ /

Kleber Dynaxer HP3	Vredestein T-trac 2	Apollo Amazer 4G Eco	Pirelli Cinturato P1 Verde	Pneumant Summer ST2	Continental ContiPremium-Contact 5	Goodyear EfficientGrip Compact	Fulda EcoControl	Firestone Multihawk 2	Maxxis Mecotra 3	Sava Perfecta
1,8	2,5	1,8	2,4	2,0	1,7	1,9	2,4	1,6	1,5	1,7
1,8	2,8	1,8	2,8	2,0	1,8	1,8	2,5	1,3	1,5	1,8
1,5	2,5	1,8	2,5	2,0	1,5	1,8	2,5	1,3	1,5	1,5
2,0	2,0	1,8	1,8	1,8	1,5	2,0	2,0	2,3	1,3	1,8
2,8	2,8	2,9	2,9	2,9	1,9	3,1	3,2	3,3	3,4	3,7
2,5	3,3	2,8	2,8	2,9	1,6	2,9	2,8	3,8	3,3	4,1
2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,0	2,0	2,5	3,0	2,5
2,5	2,5	2,0	2,5	2,0	2,0	2,0	2,0	3,0	3,5	2,0
3,3	2,8	3,4	3,4	3,4	1,8	4,1	4,4	3,4	3,9	4,5
3,0	2,0	3,0	3,0	3,0	1,5	4,0	3,5	3,0	3,0	4,0
4,1	3,8	3,5	3,7	3,6	3,5	3,5	3,4	3,0	4,1	3,6
4,0	3,5	2,8	3,5	3,0	3,0	2,5	2,8	2,0	3,8	2,5
4,2	4,1	4,2	3,9	4,2	4,0	4,5	3,9	4,0	4,3	4,6
prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala
2,4	1,8	1,6	2,0	1,8	1,9	2,1	2,1	2,4	1,9	2,2
2,0	2,0	2,5	2,5	2,0	3,0	2,0	2,0	2,5	2,5	2,5
2,8	2,8	2,9	2,9	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3	3,4	3,7
★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★
⊕ dobra na suhem, relativno majhna obraba ⊖ nekaj slabša na mokrem, relativno velika poraba goriva, zelo glasna	⊕ relativno majhna poraba goriva in obraba ⊖ nekaj slabša na mokrem	⊕ dobra na suhem, najmanjša poraba goriva ⊖ nekaj slabša na mokrem	⊕ relativno majhna poraba goriva ⊖ nekaj slabša na mokrem	⊕ relativno majhna poraba goriva in obraba ⊖ nekaj slabša na mokrem	⊕ najboljša na mokrem, dobra na suhem ⊖ relativno velika obraba	⊕ dobra na suhem, relativno majhna obraba ⊖ relativno slaba na mokrem	⊕ relativno majhna obraba ⊖ zelo slaba na mokrem	⊕ posebej dobra na suhem, tiha ⊖ relativno slaba na mokrem, relativno velika poraba goriva	⊕ najboljša na suhem ⊖ relativno slaba na mokrem	⊕ dobra na suhem ⊖ slaba na mokrem

Hankook Ventus Prime 3 K125	Semperit Speed-Life 2	ESA+Tecar Spirit 5 HP	Kumho Ecsta HS51	Pirelli Cinturato P7 Blue	Fulda EcoControl HP	Giti Premium H1	Goodyear EfficientGrip Performance	Nexen N´blue HD Plus	Cooper Zeon CS8	Infinity Ecosis	Vredestein Sportrac 5
1,6	2,4	2,1	2,6	1,7	2,6	2,7	2,0	2,2	3,2	3,1	1,7
2,0	2,8	2,3	3,0	1,8	3,3	3,0	2,0	2,3	3,8	3,8	2,0
1,5	2,5	2,0	2,8	1,5	2,8	3,0	2,0	2,5	3,8	3,5	1,5
1,3	1,8	1,8	1,8	1,5	1,5	2,0	1,8	1,5	1,8	1,8	1,5
2,5	2,1	2,6	2,5	2,6	2,9	3,0	2,8	2,7	3,2	3,2	2,7
2,3	1,9	2,9	2,3	2,4	2,9	2,9	2,9	2,0	2,8	2,8	2,8
2,5	2,0	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	3,0	3,0	3,0	2,5
3,5	2,0	2,0	2,5	3,5	2,5	3,5	2,5	3,0	3,0	3,5	3,0
2,4	1,9	2,5	2,4	2,3	3,4	3,1	2,8	2,9	3,7	3,6	2,4
2,0	3,0	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	3,0	3,0	2,5
3,4	3,4	3,7	3,2	3,9	3,4	3,3	3,2	3,0	3,2	3,2	3,1
3,0	2,8	3,0	2,8	3,3	2,8	2,8	2,3	2,0	2,8	3,0	2,3
3,7	4,0	4,3	3,6	4,4	4,0	3,8	4,0	3,9	3,6	3,4	3,9
prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	z omejit.	z omejit.
2,1	2,2	2,0	2,2	1,8	2,2	2,2	1,8	2,4	2,3	2,0	1,7
2,5	2,5	2,5	2,5	1,5	1,5	3,0	3,0	3,0	2,5	3,0	1,5
2,4	2,4	2,6	2,6	2,6	2,9	3,0	3,0	3,0	3,2	4,0	4,0
★★★★	★★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★	★★
⊕ zelo uravnotežena pnevmatika, najboljša na suhem, dobra na mokrem ⊖ /	⊕ zelo uravnotežena pnevmatika, posebej dobra na mokrem, dobra na suhem ⊖ /	⊕ dobra na suhem ⊖ nekaj slabša na mokrem	⊕ dobra na mokrem ⊖ nekaj slabša na suhem	⊕ posebej dobra na suhem, majhna poraba goriva in obraba ⊖ nekaj slabša na mokrem	⊕ majhna obraba ⊖ nekaj slabša na suhem, relativno slaba na mokrem	⊕ / ⊖ relativno slaba na suhem in mokrem, nekaj večja obraba	⊕ dobra na suhem, majhna poraba goriva ⊖ nekaj slabša na mokrem, nekaj večja obraba	⊕ tiha ⊖ največja poraba goriva, nekaj večja obraba	⊕ / ⊖ relativno slaba na suhem in mokrem	⊕ / ⊖ relativno slaba na suhem in mokrem, nekaj večja obraba, hitrostni preizkus prestala z omejitvami	⊕ najmanjša poraba goriva, posebej dobra na suhem, majhna obraba ⊖ nekaj slabša na mokrem, hitrostni preizkus prestala z omejitvami

88. ŽENEVSKI AVTOMOBILSKI SALON (8. 3.–18. 3. 2018)

Kratki stik

» Ženevski salon prinaša dokaj predvidljiv razvoj dogodkov » Elektrifikacija prihaja s pričakovano hitrostjo

Obenem pa proizvajalci še naprej vlagajo v razvoj dizelskih in bencinskih motorjev, ki bodo še nekaj časa igrali pomembno vlogo. Da, tudi dizelskih. Volkswagnov šef Matthias Müller je na tiskovni konferenci napovedal njihovo renesanso, in to v ne tako daljni prihodnosti. Izjemno drzna poteza prvega moža koncerna (pa ni bil edini), ki je za reševanje posledic afere Dieselgate porabila čez 20 milijard evrov. Tako se uresničuje napoved, da bomo kupci do leta 2025 izbirali med vsemi tremi pogoni za približno enako ceno, elektrika pa se bo v tem času premaknila iz nišne v splošno ponudbo.

Na letošnjem salonu je od pomembnejših akterjev manjkal le Opel, ki je po pripojitvi k francoskemu PSA-ju v dokaj občutljivem položaju. Manjkali so Kitajci, če ne štejemo »njihovega« Volva, indijska Tata je pripeljala le dva koncepta in, seveda, svoji evropski znamki – Jaguarja in Land Roverja. No ja, manjkal je najglasnejši električni proizvajalec oziroma, bolje rečeno, tudi letos ga ni bilo, saj Tesla še ni prestopil praga ženevskega salona.

Navdušilo je kar nekaj zares dobrih konceptnih in športnih modelov, denimo hrvaški Rimac, kjer sta pred tiskovno konferenco za vrhunsko naelektrenost poskrbela fantastična 2Cellos. Splošni vtis je, da se veliko dogaja tudi v ozadju (vlaganje v elektriko je težko uprizoriti bleščeče in atraktivno). Številni si bodo letošnji salon zapomnili tudi po tem, da je prvič v zgodovini ostal (skoraj) brez salonskih lepotic, nekateri pa, da je pravo bistvo, vsaj na začetku, očem vedno skrito.

Semo Sadiković, Petra Krištofelc, foto: SaS, PeK, arhiv AF

ASTON MARTIN VANTAGE

Najnovejši vantage se je konkretno odmaknil od oblik, ki smo jih pri Aston Martinu poznali v zadnjem času, s čimer prinaša precej bolj športen videz. Poganja ga štirilitrski prisilno polnjeni V8 nemškega AMG, ki zmore 375 kW (510 KM) in 685 Nm navora. To je dovolj za pospešek do stotice v 3,6 sekunde in končno hitrost 314 km/h.

AUDI A6

Osma generacija na prvi pogled ni revolucija, temveč ostreje urezana evolucija aktualnega modela. Ob malce večji dolžini in radodarnejšem medosju je v notranjosti prostornejši, sicer pa arhitekturno v veliki meri povzet po modelu A7 s številnimi večnamenskimi zasloni. Sprva bo na voljo s trilitrskim bencinskim šestvaljnikom z 250 kW (340 KM) in enako velikim turbodizlom z 210 kW (286 KM). Kasneje se jima bodo pridružili še drugi motorji, vsi bodo podprti z blagim hibridnim sklopom. Pri Audiju zaradi novega vzmetenja in bolj progresivnega volana obljubljajo še bolj dinamične vozne lastnosti in bogato varnostno ter drugo opremo. Nemške cene se začenjajo pri 58 tisočakih, pri nas bo na voljo v drugi polovici letošnjega leta.

ASTON MARTIN LAGONDA VISION CONCEPT je kot dnevna soba na kolesih. V njej se lahko potniki sproščajo in uživajo v razkošju, saj avtomobil premore tehnologijo za avtonomno vožnjo četrte stopnje. Če želi, pa lahko voznik tudi sam upravlja avtomobil.

BMW M3 CS

je najmočnejši M3, ki ga poganja prisilno polnjen šestvaljnik s 338 kW (460 KM) moči in 600 Nm navora. Do stotice pospeši v 3,9 sekunde, največja hitrost je omejena na 280 km/h.

BENTLEY BENTAYGA PLUG-IN HYBRID

Izjemno luksuzni britanski športni terenec z nemško tehniko je dobil priključno hibridno različico. Poganja jo 3,0-litrski bencinski šestvaljnik v kombinaciji z elektromotorjem s skupno močjo 331 kW (450 KM). Zgolj na elektriko lahko prevozi približno 50 kilometrov.

ABARTH 124 GT je poleg z mehko na voljo tudi s trdo streho iz ogljikovih vlaken in 17-palčnimi platišči OZ. Družbo mu dela še različica lusso z nekaj ekskluzivnimi dodatki.

ALFA ROMEO NRING EDITION za modela stelvio in giulia obeležuje rekorden dosežek na stezi Nordschleife. Pohvalita se lahko z nekaterimi dodatki na področju videza in tehnike.

ALPINE A110 se predstavlja v izvedbah pure in légende. Obe poganja sredinsko vgrajen 1,8-litrski motor s 185 kW (252 KM), ki mu streže sedemstopenjski samodejni menjalnik z dvojno sklopko.

Opel insignia GSi (mednarodna predstavitev)

Športna začimba

» Na voljo je z bencinskim motorjem s 191 kW (260 KM) ali dizelskim s 154 kW (210 KM) » Zmogljivi pogon in nižje podvozje poskrbita za zelo dinamično vožnjo » Bencinsko gnana insignia GSi stane 34 tisoč, dizelska pa 36.750 evrov

Konec februarja, ko je polarni mraz oklepal večino Evrope, smo se odpravili v južno Francijo, natančneje v Provanso, ki slovi po svojem blagem, mediteranskem podnebju in hedonistično uživaškem načinu življenja. No, vreme nam tudi tam ni prizaneslo, saj je bilo le nekaj stopinj nad ničlo, poleg tega je pihal močan veter.

A namen našega obiska ni bilo uživanje v toplem vremenu, temveč nabiranje prvih vtisov o novi insignii GSi – trenutno najmočnejši različici tega Oplovega avtomobila, ki je na voljo v limuzinski (grand sport) in karavanski (sports tourer) različici, z zmogljivim bencinskim ali dizelskim motorjem in štirikolesnim pogonom.

> Zmogljiva motorja, tako bencinski kot dizelski, sta na voljo tudi z drugimi paketi opreme.

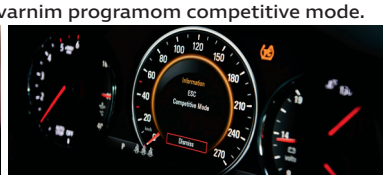
Z njim se v Oplovo paleto vrača legendarna oznaka GSi, ki je svoje mesto leta 1984 prvič našla na kadettu, nato pa prek več modelov vse do aktualne generacije Oplovega zastavonoše. Navzven ga boste prepoznali po drugačnem sprednjem odbijaču z usmernikom zraka, spojlerju na zadku, športnih izpuhih in poudarjenih pragovih, piko na i dodajajo platišča premera 20 palcev. Obuta so v Michelinove športne pnevmatike pilot sport 4 S dimenzij 245/35 ZR20, ki so bile razvite v kombinaciji s športnim podvozjem oziroma njegovimi značilnostmi. V primerjavi z drugimi različicami je insignia GSi začinjena še z 10 milimetrov nižjim podvozjem, za zavore s sprednjimi koluti premera 345 milimetrov pa so poskrbeli pri Brembu.

Motorja sta dva, prisilno polnjen dvolitrski bencinar s 191 kW (260 KM), ki se lahko pohvali s prožnostjo v širokem območju vrtljajev in hitro odzivnostjo na pritisk na stopalko za plin, in enako velik dizelski stroj s 154 kW (210 KM) moči. Na kratko smo preizkusili oba. Boljši vtis je pustil bencinski motor, ki je tudi dobro zvočno zatesnjen in ob odločnejšem priganjanju dovolj prijetnega športnega zvoka, medtem ko je dizel manj prepričljiv, a s povprečnimi 7,3 litra obljublja dober liter manjšo porabo goriva. V praksi je razlika v porabi podobna – po podatkih potovalnega računalnika smo z bencinsko insignio v povprečju na sto kilometrov porabili med deset in enajst litrov bencina, z dizelsko dobrih devet (dinamična vožnja po običajnih cestah).

Največja hitrost 250 km/h in

> Na legendarni stezi Nordschleife je približno 12 sekund hitrejša od precej bolj brutalne predhodnice OPC.

Kakovostno izdelano in ergonomsko učinkovito notranjost nadgrajujejo odlični športni, v usnje odeti sedeži z dobrim bočnim oprijemom in možnostjo ogrevanja, hlajenja ter masaže. GSi med drugim prinaša aluminijaste športne stopalke, možnost menjavanja prestav s stikali na volanskem obroču in ESP z uživaškim, a vseeno varnim programom competitive mode.

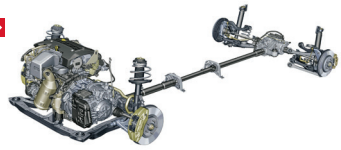


pospešek do stotice v 7,3 sekunde (dizel 233 km/h, 7,8 sekunde) sta zelo solidna rezultata, je pa jasno, da tako motorizirana insignia ni kakšen brutalen športnik, temveč zelo hitra poslovna ali družinska limuzina oziroma karavan. Je pa serijski štirikolesni pogon nadgrajen s sistemom za nadzor vektorjev navora, poleg treh voznih režimov (od udobnega do športnega) pa ESP omogoča izbiro programa competitive mode, ki dopušča veliko mero vozniške svobode, a vseeno poskrbi, da se vse konča na varni strani. Obema motorjema streže samodejni menjalnik z osmimi stopnjami prenosa in možnostjo ročnega izbiranja prestav s stikali na volanskem obroču, k športno uravnoteženim voznim lastnostim pa svoje prispeva lahka zgradba oziroma približno 160 kilogramov manjša masa v primerjavi s predhodnico OPC.

Ta je kljub občutno večji moči na slovitem Nürburgringu zaostala za novo GSi. Volker Strycek, nekdanji vrhunski dirkač, danes pa Oplov direktor za športne avtomobile in avtomobilski šport, pojasnjuje, da prednosti odličnega podvozja, zmogljivega štirikolesnega pogona ter manjše mase in nižjega težišča pridejo do izraza predvsem na zahtevnejših delih s slabšim oprijemom. Na posebnem poligonu smo vodljivost preizkusili tudi mi, kjer se je insignia GSi izkazala z odlično vodljivostjo in preprostim nadzorom. Z natančnim volanom in odličnimi ter izdatno nastavljivimi športnimi sedeži nudi vozniku dobršno mero povratnih informacij, dinamično podvozje in zmogljiv pogon pa puščata občutek, da zlahka opravita tudi z močnejšim motorjem. OPC ... si že oblizujemo prste! **Anže Jamnik, foto: Opel**

Sports tourer se kljub športnemu značaju lahko pohvali z uporabnim prtljažnikom velikosti 560 oziroma 1.665 litrov in možnostjo prevoza več kot dva metra dolgih predmetov.

Učinkovit štirikolesni pogon nadgrajuje še sistem twinster z nadzorom vektorjev navora.



Pri razvoju je aktivno sodeloval tudi nekdanji vrhunski dirkač in prvak prvenstva DTM Volker Strycek.

NAŠ IZBOR

OPEL INSIGNIA 2.0 TURBO 4X4 GSI

1.998 ccm, 4 valji, bencin, 191 kW (260 KM), 400 Nm
8,6 l, 917 g CO_2/km
0–100 km/h v 7,3 s, 250 km/h
D/Š/V: 4.910/1.863/1.445 mm
490–1.450 l
1.683 kg

Cena: **34.000 €**

FERRARI 812 SUPERFAST

EPSKIH 12

» Dvanajstvaljnik z 800 »konji« dosega neslutene višine, se dere in besno vleče » Ostala mehanika je prav tako izjemna in zagotavlja razburljive vozne lastnosti » Gran turismo z vrha Ferrarijeve ponudbe je namenjen tistim, ki na bančnem računu ne bodo pogrešali 300 ali 400 tisočakov

“Težko je opisati občutke in zvok, ki jih dvanajstvaljnik pričara na poti do omejevalnika vrtljajev.

Nasledniku modela F12 berlinetta so v Maranellu nadeli ime superfast (superhiter). Kot bi bili ostali ferrariji počasnele. Kot bi bila hitrost v Maranellu nekaj posebnega. Toda to ime je kar na mestu. Model 812 superfast namreč ne sodi med najbolj ekstremne ferrarije, temveč med bolj udobne in uporabne ter je v tem razredu nedvomno super hiter. Takšno ime poudarja vseh njegovih 800 »konjev« (599 kilovatov). Gre za številko, pri kateri za dober opis preprosto zmanjka primernih pridevnikov. Poleg tega to ime izhaja iz Ferrarijeve slavne zgodovine. Model, rojen med praznovanjem 70. obletnice tega ikoničnega proizvajalca, so namreč poimenovali po dirkalniku 500 superfast iz leta 1964, ki je bil zadnji popolnoma obrtniško izdelan ferrari. Od takrat naprej so tudi v Maranellu prešli na serijsko proizvodnjo z značilnostmi proizvodne linije.

DVOJNA OSEBNOST

Model 812 je naslednik kupeja F12 berlinetta, od katerega je prevzel tehnično zasnovo, v Maranellu pa so mu namenili nekaj lastnosti različice F12tdf, ki so jo predstavili pred približno dvema letoma. Gre za poseben avtomobil, katerega proizvodnjo so omejili na 799 primerkov in predstavlja vez med uvodoma omenjenima modeloma. Superfast je tako od izvedbe Tour de France prevzel štirikolesno krmiljenje, zaradi katerega je meja, ki ločuje gran turismo avtomobile od superšportnikov, tu precej zabrisana. Ta dvojnost zelo dobro opisuje njegov značaj.

Od modelov gran turismo,

DODATNA OPREMA

20-palčna kovana platišča sodijo med doplačila in stanejo 4.514 evrov. To je le majhen del opcijskih dodatkov na testnem primerku. Dodatki so namreč »naš« ferrari podražili za 99.613 evrov, z začetnih 291.642 na končnih 391.255 evrov.

med katere uradno sodi, ima predvsem vsakodnevno uporabnost. Vstopanje in izstopanje iz avtomobila ne zahteva atletskih sposobnosti. Slog in položaj za volanom povzemata model F12 in druge ferrarije zadnjih let. Enako velja za ergonomijo, vključno s številnimi upravljalnimi elementi na volanskem obroču. To kaže na vezi s formulo 1. Vse je na dosegu roke, a tudi to ne zagotavlja popolnoma naravnega občutka. Izboljšati bi bilo treba predvsem multimedijski sistem. Glede odsotnosti zaslona na sredinski konzoli lahko zamižimo na eno oko (čeprav bi ga v tovrstnem avtomobilu pričakovali), a vse drugo bi potrebovalo nadgradnjo ali celo popolnoma novo zasnovo. Upravljanje z ročico in gumbi desno od volanskega obroča namreč zahtevajo kar nekaj zbranosti in truda. Navsezadnje gre za avtomobil, ki je (za tistih nekaj izbrancev) namenjen vsakdanji uporabi. Izboljšati bi bilo treba tudi sistem za prostoročno telefoniranje, na avtocesti, denimo, bi vse skupaj moralo biti bolj glasno.

A na te pomanjkljivosti kmalu pozabimo, saj nas 812 superfast dobesedno

> 812 superfast je kot otrok modelov F12 berlinetta in F12tdf.

BMW X2 xDrive25d M sport X

X po novem receptu

» Med športno-terenskimi križanci je nedvomno precej bolj športen kot terenski » Z zmogljivim turbodizlom s 170 kW (231 KM) do stotice pospeši v 6,7 sekunde » Cena je izjemno pogumno postavljena, saj takšen X2 v osnovi stane kar 53 tisočakov

Formula je znana: X2 je, v grobem, kupejevska verzija X1. Malce manjši, nižji, bolj trendovski in za spoznanje manj uporaben. Saj veste, tako kot X6 v primerjavi z X5, X4 v primerjavi z X3 ... A vseeno; X2 ni njun (naj) manjši derivat, temveč ubira precej samosvoje oblikovne linije. Obrnjeni ledvički, ogromna reža v sprednjem odbijaču, zajeten C-stebriček s hišnim logotipom ... Pri BMW-ju celo pravijo, da nima neposrednega tekmeca in da nekako orje ledino novega razreda, a bodimo pošteni: cilja neposredno na jaguarja E-pace in range roverja evoque.

Kot majhen, dobrega 4,3 metra dolg terenski križanec temelji na platformi s prečno postavljenim motorjem in v osnovi sprednjim pogonom, enaki kot mini countryman. A kljub temu je X2 zaradi drugače nastavljenih vzmeti, blažilnikov in drugih elementov podvozja samosvojega duha.

Med vožnjo je zelo čvrst, izjemno natančen in pričakovano športen, a med ovinki zaradi same narave športno-terenskega križanca in z njim povezanega višjega težišča vseeno manj prepričljiv. V zelo zaprtih zavojih se zdi malce

Dodatki paketa M sport X poskrbijo za robusten športno-terenski videz, z logotipom na zajetnem C-stebričku pa se spogleduje z nekaterimi najbolj slavnimi klasiki.

Notranjost je v precejšni meri povzeta po X1. Kakovost in natančnost izdelave je na pričakovano visoki ravni, prav tako ergonomija in intuitivna uporabnost infotainment sistema. Tudi za drobnarije je dobro poskrbljeno.

neroden, a se odlično znajde na odprti podeželski cesti, kjer nudi obilo vozniških užitkov in z natančnim volanom, odzivnostjo ter čvrstim podvozjem resnično prepriča. Davek plača udobje, kjer se je testni X2 odrezal slabše od pričakovanj, saj je zlasti pri blaženju kratkih udarcev s ceste premalo učinkovit.

Je ravno toliko višji, da boste udobneje sedli na sedež, pa tudi sama oblika presenetljivo malo krni notranjo prostornost. Celo na zadnjih sedežih bosta brez večjih kompromisov sedela dva odrasla človeka, otroka še toliko bolj udobno. Morda se bosta pritoževala le nad visokimi boki in ozkimi stranskimi stekli, medtem ko voznika še najbolj zmoti zajeten C-stebriček, ki precej okrni preglednost. Temeljito obdelan prtljažni prostor (žepi, kljukice ...) meri uporabnih 470 oziroma ob zloženih zadnjih sedežih 1.355 litrov, kar ne pušča odprtih želja. Pikolovci bi se morda obregnili le ob nekoliko manjšo odprtino, a naj vam prišepnemo: večina trgovin ob nakupu hladilnika nudi brezplačno dostavo.

Notranjost je, za razliko od zunanje podobe, manj samosvoja in večinoma povzeta po X1. To pomeni malce bolj preprosto arhitekturo, a zato kakovostne materiale in izdelavo ter najsodobnejše varnostne in druge sisteme. Večopravilni vmesnik z vrtljivim gumbom in dodatnimi stikali med sprednjima sedežema ter večnamenskim, na dotik občutljivim zaslonom na sredinski konzoli še vedno sodi med najboljše ta hip. Zaradi izdatno nastavljivega sedeža in volana je ergonomija, ne glede na telesna razmerja voznika, zelo dobra. Prijetno debel volanski obroč odlično sede v roke, manj navdušeni smo bili nad sedeži, kjer se pozna, da X2 sodi med majhne predstavnike te znamke. Precej ozki in trdi so primerni predvsem za krajše vožnje in kot celota ne nudijo pričakovanega udobja.

> Z zasnovo trendovskega, kupejevsko-terenskega križanca sledi jaguarju E-pace in range roverju evoque.

Kljub privlačni podobi je v notranjosti dovolj prostora, tudi zadaj. Sedeži so izdatno nastavljivi, a manj udobni od pričakovanj.

Temeljito obdelan prtljažnik sprejme do 470 oziroma 1.355 litrov prtljage.

Zato pa je toliko bolj prepričljiv dvolitrski turbodizelski stroj, ki pod oznako 25d razvije odločnih 170 kW (231 KM) in omogoča, da tako motoriziran X2 stotico doseže v manj kot sedmih sekundah. Za učinkovit prenos moči na podlago poskrbi štirikolesni pogon, dobro se ujame tudi z osemstopenjsko avtomatiko z možnostjo ročnega menjavanja prestav bodisi s potiskanjem ročice naprej in nazaj bodisi s stikali na volanskem obroču. Kljub odličnim zmogljivostim ostaja pričakovano zmerne žeje, le preglasen in preveč robat je – tu imajo pri BMW-ju še veliko možnosti za izboljšave.

Jasno, X2 sledi sodobnim trendom mestnega terenca oziroma križanca in v poplavi teh stavi na preizkušene BMW-jeve adute. Brez dvoma je ta hip eden najbolj vročih predstavnikov tega segmenta, s čimer do neke mere vsaj malo upraviči zelo samozavestno postavljeno ceno.

Anže Jamnik, foto: Jernej Prelac

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: športni terenec, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbodizelski, vrstni štirivaljnik, 1995 ccm, 170 kW (231 KM) pri 4400/min, 450 Nm pri 1500-3000/min; **Menjalnik:** samodejni, 8-stopenjski; **Pogon:** na vsa štiri kolesa; **EuroNCAP:** 5.

Velikosti: 4360 x 1824 x 1526 mm; **Medos. razd.:** 2760 mm; **Pnevmat.:** 255/50 R18; **Masa/nosil.:** 1660/595 kg; **Prtljaž.:** 470–1355 l.

Največja hitrost: 237 km/h; **Pospešek (0–100 km/h):** 6,7 s; **Poraba goriva (EU):** 5,9/4,9/5,3 l/100 km; **Povprečje na testu:** 6,5 l/100 km; **Izpust CO_2:** 139 g/km.

Cena: osnovni model (X2 sdrive18i standard): 34.700 €, testno vozilo: 68.222 €; BMW Vertriebs GmbH, podružnica Ljubljana.

⊕ videz, vozne lastnosti, zmogljivosti, poraba
⊖ trdo podvozje, sedeži, robat motor

Land Rover range rover velar 3.0 SDV6 R-dynamic HSE

Moje ime je velar, range rover velar!

» Zunanja podoba s skrbno premišljenimi detajli nima tekmecev v svojem razredu » Zmogljiv turbodizel z 221 kilovati (300 KM) je združen s spoštovanja vredno terensko tehniko » Cena najbolje opremljene različice z dodatki gre v višave, nad 120 tisočakov

Med mislimi, ki so nam švigale skozi možgane, ko smo prvič zagledali in si nato še kar nekaj časa ogledovali velarja v vsem svojem sijaju na ogromnih 22-palčnih platiščih, se je znašel tudi najslavnejši vohun na svetu. Govorimo, seveda, o Jamesu Bondu, ki je, tako kot Range Rover, ponos vseh Britancev. In čeprav Bonda največkrat povezujemo s slavnim Aston Martinom, menimo, da bi mu tudi velar zelo pristajal. Recimo za kakšno misijo v švicarskih Alpah.

Da. Takšen vtis je na nas naredil velar, predvsem z obliko in detajli, ki smo jih do pred kratkim lahko videli le na konceptih. Proti zadku usmerjene linije karoserije z dolgim zadnjim previsom pred oči prikličejo klasične lesene gliserje. S karoserijo poravnane kljuke, ki se pokažejo šele, ko avtomobil odklenemo, pa so naravnost »bondovske«. Potem so tu še okrasni elementi v bakreni barvi, pod strešnim spojlerjem skriti brisalnik zadnjega stekla in v uvodu omenjena ogromna kolesa, ki predstavljajo piko na i celotnega videza. Kapo dol, Land Rover! Upamo si trditi, da tako opremljeni velar glede oblike v svojem razredu, pa tudi širše, nima pravih tekmecev.

> Najbolj privlačen in izjemno bogato opremljeni range še vedno nekoliko zaostaja za Nemci na področju voznih lastnosti in pri izvedbi najbolj sofisticiranih tehničnih rešitev.

S 4,8 metra dolžine se velar uvršča nad model evoque in tik pod model sport.

Podobni občutki nas spremljajo v notranjosti, ki je bila pri testnem primerku odeta v kombinacijo svetlega in temnega usnja. Tu se kakovostni in luksuzni materiali združujejo z najbolj sodobnimi rešitvami na področju uporabniške izkušnje. Pri tem imajo glavno vlogo zasloni. Poleg osrednjega, ki na instrumentni plošči nadomešča klasične merilnike in med različnimi načini ponuja tudi popoln prikaz zemljevida navigacije, sta tu še dva

Popolno usnjeno oblazinjenje in zasloni na dotik. Si lahko predstavljate še bolj privlačno notranjost športnega terenca?

Na dotik občutljive površine na volanskem obroču lahko prevzemajo različne funkcije.

Zapestnica activity key omogoča odklepanje in zaklepanje avtomobila, ko med športnimi aktivnostmi ne moremo imeti pri sebi klasičnega ključa.

Sneg, blato, pesek, udobna ali športna vožnja? Velar ponuja rešitev za čisto vse tegobe, in to zelo lepo pokaže na zaslonu.

25,4-centimetrska (10-palčna) barvna, na dotik občutljiva zaslona na sredinski konzoli. Prvi, ki se ob vklopu dvigne in postavi v malce bolj navpičen položaj, je namenjen multimedijski napravi, tisti pod njim pa upravljanju klimatske naprave in nastavitev avtomobila, vključno z izbiro voznih načinov. Praviloma uporabe zaslonov na dotik namesto klasičnih gumbov ne hvalimo, saj od voznika zahteva več zbranosti in se na koncu izkaže za manj praktično in najverjetneje manj varno rešitev. To velja tudi za velarja, pri katerem bi lahko izboljšali tako logiko menijev vmesnika kot odzivnost zaslona. Toda estetski učinek je izjemen, poleg tega so pri Land Roverju osnovnim funkcijam, kot so nastavljanje glasnosti avdio naprave, temperature v kabini in temperature ter jakosti ogrevanja in hlajenja sedežev, namenili praktična vrtljiva stikala.

Tehnično zasnovo si je privlačni posebnež izposodil od bratranca jaguarja F-pace, od katerega je za sedem centimetrov daljši. Trilitrski turbodizel z dvema turbo puhaloma razvije 221 kilovatov (300 KM) in kar 700 Nm navora. To je za premikanje 1,8 tone težkega postavljača dovolj. Do stotice namreč potrebuje le 6,5 sekunde in doseže 241 km/h končne hitrosti. Ob tem hvalimo osemstopenjski samodejni menjalnik, ki deluje hitro in logično. Malce manj smo navdušeni nad zvočno zatesnitvijo, ki je pri nemških tekmecih še malce boljša. Podobno velja za vozne lastnosti, saj velar v mestu ni tako okreten, v ovinkih pa ne tako oster in zanesljiv kot audi Q5 ali novi BMW X3. Zračno vzmetenje sicer dobro požira neravnine, oviro do popolnega udobja pa predstavljajo ogromna kolesa z nizkopresečnimi pnevmatikami. Ne glede na to velar ni le cestni šminker, temveč ponuja tudi prave terenske zmogljivosti, kot se za pravega »ranga« spodobi. Poleg štirikolesnega pogona, ki popolnoma neopazno prilagaja količino navora na posameznem kolesu, so tu še sredinska in opcijska aktivna zapora zadnjega diferenciala ter omenjeno zračno vzmetenje, ki poskrbi, da se karoserija dvigne in postavi na višino 25 centimetrov od tal. S tem in s pomočjo različnih voznih programov se velar ne ustraši snega ali blata in lahko pride veliko dlje, kot bo od njega zahtevala večina lastnikov.

Tako poseben in obenem vsestranski paket ima, seveda, svojo ceno. Najbolje opremljena različica z nekaj dodatki je praktično še enkrat dražja od vstopnega modela. Zanjo je treba odšteti približno toliko kot za manjše stanovanje v prestolnici ali hišo na štajerskem podeželju. Toda, kaj je to za Bonda?! **Borut Fakin, foto: Jernej Prelac**

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: športni terenec, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbodizelski, šestvaljnik v obliki črke V, 2993 ccm, 221 kW (300 KM) pri 4000/min, 700 Nm pri 1500/min; **Menjalnik:** samodejni, 8-stopenjski; **Pogon:** na vsa štiri kolesa; **EuroNCAP:** 5.

Velikosti: 4803 x 2922 x 1665 mm; **Medos. razd.:** 2874 mm; **Pnevmatike:** 285/40 R22; **Masa/nosil.:** 1959/651 kg; **Prtljaž.:** 671–1731 l.

Največja hitrost: 241 km/h; **Pospešek (0–100 km/h):** 6,5 s; **Poraba goriva (EU):** -/-/6,4 l/100 km; **Povprečje na testu:** 9,9 l/100 km; **Izpust CO_2:** 167 g/km.

Cena: osnovni model (2.0-litrski dizelski motor base): 62.452 €, testno vozilo: 123.971 €; A-Cosmos, d. d., Ljubljana.

⊕ videz, oprema, terenske zmogljivosti
⊖ prostor v drugi vrsti, cena

DACIA DUSTER 1.5 dCI 4X4 PRESTIGE

Gospod duster

» Svetovni prodajni hit je obdržal posrečeno kombinacijo dobre (osnovne) cene in terenskega videza » Opazen napredek v izbranih materialih in oblikovanju sovpada z večjo izbiro sodobnih pripomočkov » Preverjeni Renaultov turbodizel je že v letih, a tudi tokrat ni razočaral

Kar dva milijona dusterjev je že na svetu! To je za znamko vozil, za katero pred časom nihče ni vedel, kaj z njo storiti, naravnost odlično. Res je, da se duster izdeluje in prodaja po praktično celem svetu, pod znamkama Dacia in Renault, a so prodajne številke vseeno izjemne. Tudi zato so si v novi generaciji lahko privoščili precej več kot v prvi. Romunski športni terenec je postal sodobnejši, udobnejši in tehnično bolj dovršen.

Navzven se zdi, da novi model ni prav veliko drugačen od prejšnjega, a videz, kljub skorajda enakim dimenzijam, vara. O spremenjenih proporcih priča za deset centimetrov bolj naprej pomaknjeno vetrobransko steklo, vsaj malce ali nekoliko bolj pa je spremenjen čisto vsak karoserijski del. Prepoznavna robustnost kljub temu ostaja, tudi pri našminkanem testnem vozilu. Proti praskam odporne plastike je še vedno veliko, prav tako je karoserija po terensko za 21 centimetrov oddaljena od tal.

> Osnovni model je s ceno 12.990 evrov sicer prava kupčija, sprehajanje po ceniku navzgor pa ceno hitro približa tekmecem.

Omenjene spremembe se zagotovo poznajo v notranjosti, saj smo imeli občutek, da sedimo v bolj prostornem avtomobilu kot prej. Nekaj malega je k temu prispevala izboljšana ergonomija, z višje postavljenim osrednjim zaslonom na dotik, prijetnejšimi in bolj logično razporejenimi stikali ter daljšim sedalnim delom sprednjih sedežev. Pri teh je bil povečan tudi razpon višinskega pomika, pena pa v korist udobja nudi boljšo oporo. Ob pogledu na vse odlagalne prostore in predale, ki so posejani po avtomobilu, je jasno, da v zagotavljanju občutka kakovosti le niso pozabili na uporabnost. Za kar 27,2 litra jih je, tudi po zaslugi novega pod sovoznikovim sedežem in predalov v zadnjih vratih. Prtljažnik meri 411 litrov.

Če smo doslej pri dusterju lahko govorili o skorajda špartanski preprostosti, je zdaj zgodba precej drugačna. V serijski in dodatni ponudbi je kar nekaj elektronskih pripomočkov, ki jih pri Dacii doslej nismo bili vajeni. Testni avtomobil z najvišjim paketom prestige je bil opremljen s samodejno klimatsko napravo, kamero za vzvratno vožnjo in sistemom za nadzor mrtvega kota.

Tudi v najbolj prestižni različici je duster ostal avtomobil, s katerim lahko brez pomisleka zapeljete na teren.

V primerjavi s predhodnikom je novi duster skočil vsaj eno svetlobno leto naprej. Izbrani materiali so prijetnejši na otip, več pozornosti so namenili končni obdelavi, boljša je tudi ergonomija.

Dacia ni kopirala od, recimo, Škode, ampak so idejo za lepo dodelano vrsto gumbov dobili pri bolj prestižnih znamkah.

Pravilno oblikovan prtljažnik s 411 litri osnovne prostornine navduši tudi z dobrim dostopom, saj je nakladalni rob razmeroma nizek.

Za doplačilo si je privoščil še kartico za odklepanje in zagon brez ključa in 360-stopinjski pogled okoli vozila. Le sistema za samodejno zaviranje v sili ni mogoče izbrati, čeprav ga ponujajo že skoraj vsi novejši avtomobilski modeli. Res je tudi, da je skoraj vsak izmed naštetih dodatkov bolj z dna koncernske ponudbe (nissani in renaulti imajo bolj dovršene izdelke), a njihove naprednosti in uporabnosti vseeno ne gre zanikati. Konec koncev so tudi nekoliko cenejši.

Pri pogonu je izbira jasna – če hočemo poceni, je to 1,6-litrski bencinski motor, vsestranska uporabnost in varčnost pa pride s starim turbodizelskim znancem. Moč 80 kilovatov (109 KM) zagotavlja 1,5-litrski Renaultov izdelek, katerega 260 Nm navora je še kako dobrodošlih, če gre za izvedbo s štirikolesnim pogonom. Ker ne ponuja zapor ali reduktorja, so zopet uporabili stari trik kratkih prestavnih razmerij prvih nekaj prestav 6-stopenjskega menjalnika. Na ta način je duster spodoben plezalec, ki ga na brezpotju najprej zaustavijo cestne pnevmatike. Poleg možnosti »zaklepa« štirikolesnega pogona do hitrosti 50 km/h sta terenski vožnji namenjena tudi sistem za nadzorovan spust po klancu navzdol in digitalni prikazovalnik naklona.

Duster nove generacije torej ni več utilitarist, temveč se je »pogospodio«, kot bi rekli v kateri od republik naše bivše skupne države. Z vse večjim naborom dobrot pa je zanj treba odšteti tudi nekaj več denarja, kar pomeni, da se je ponekod znašel v cenovnem rangu drugih uveljavljenih tekmecev. Osnovna suzuki vitara s štirikolesnim pogonom je na primer le 190 evrov dražja od dusterja ... **Gašper Stamač, foto: Jernej Prelac**

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: športni terenec, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbodizelski, vrstni štirivaljnik, 1461 ccm, 80 kW (109 KM) pri 4000/min, 260 Nm pri 1750/min; **Menjalnik:** ročni, 6-stopenjski; **Pogon:** na vsa štiri kolesa; **EuroNCAP:** 3.

Velikosti: 4341 x 1804 x 1617 mm; **Medos. razd.:** 2673 mm; **Pnevmatike:** 215/60 R17; **Masa/nosil.:** 1395/504 kg; **Prtljaž.:** 411–1501 l.

Največja hitrost: 171 km/h; **Pospešek (0–100 km/h):** 11,9 s; **Poraba goriva (EU):** 4,5/4,4/4,5 l/100 km; **Povprečje na testu:** 7,3 l/100 km; **Izpust CO_2:** 116 g/km.

Cena: osnovni model (1.6 SCe essential): 12.990 €, testno vozilo: 20.050 €; Renault Nissan Slovenija, d. o. o., Ljubljana.

⊕ materiali in obdelava, prostornost, videz
⊖ multimedija, ni samodejnega zaviranja v sili

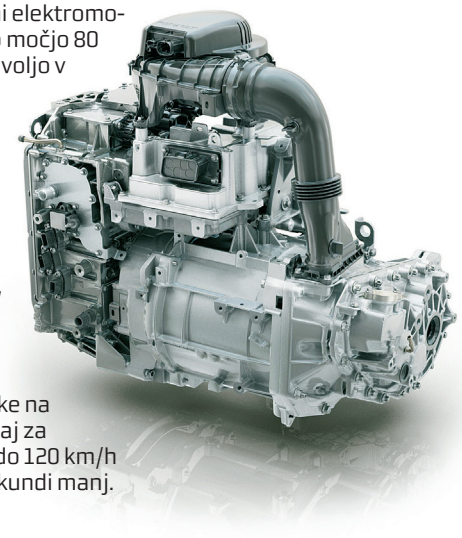
Novice

AUDI BO PLAČEVAL CESTNINO

Nemški proizvajalec prestižnih vozil pripravlja univerzalno rešitev za plačevanje cestnin v različnih državah. Poseben modul (Toll Module) za cestnine bo namreč omogočal, da bo vozilo samodejno poskrbelo za plačilo z vneseno kreditno kartico. Na ta način se bo mogoče voziti po t. i. hitrih pasovih (pri nas je bil to nekoč ABC). Sistem bo najprej na voljo v ZDA, Kanadi in Mehiki, v Evropi pa še ne.

NOVI ELEKTROMOTOR

Renault je najavil novi lastni elektromotor z oznako R110 in največjo močjo 80 kW (109 KM), ki bo najprej na voljo v modelu Zoe, že tretje leto zapored najbolje prodajanem električnem vozilu v Evropi. Pri Renaultu se nadejajo, da bodo z močnejšim pogonskim sklopom, ki ponuja več živahnosti in užitkov v vožnji, prepričali še širši krog kupcev. Kljub 12 kW (16 KM) večji moči je enako velik in težak kot njegov predhodnik z oznako R90. Zagotavljal bo boljše pospeške na hitrih cestah in avtocestah, saj za pospeševanje od hitrosti 80 do 120 km/h avto potrebuje skoraj dve sekundi manj.



TRPEŽEN KOT PRAVI LAND ROVER

Ste si kdaj želeli, da bi bil vaš telefon bolj trpežen? Tako, da bi brez težav preživel padec po tleh, v pesek, blato in celo v vodo? Pri Land roverju pravijo, da imajo pravega za vas, ima operacijski sistem Android, imenuje pa se land rover explore. Poleg tega, da nosi oznako IP68, ki potrjuje, da lahko v meter in pol globoki vodi preživi do trideset minut, je ena od njegovih glavnih prednosti kar 4.000-amperska baterija.

ASFALT JE ŽE PRAVI STAREC

Kdo bi si mislil, da so asfaltirane ceste obstajale že pred več kot 2.600 leti?! Najstarejši zapisi, kjer je asfalt omenjen v povezavi z gradnjo cest, segajo v Babilonijo, sicer pa so črno lepljivo zmes uporabljali tudi stari Grki in Rimljani. Mimogrede, makadam poznamo šele zadnjih dvesto let.

www.trico.eu.com/si

TRICO

Z Trico brisalci boste videli stvari bolj jasno.

- popolna prilagojenost večini vrst vozil
- enostavna in hitra montaža
- odlično delovanje v vseh vremenskih razmerah
- izboljšana vzdržljivost

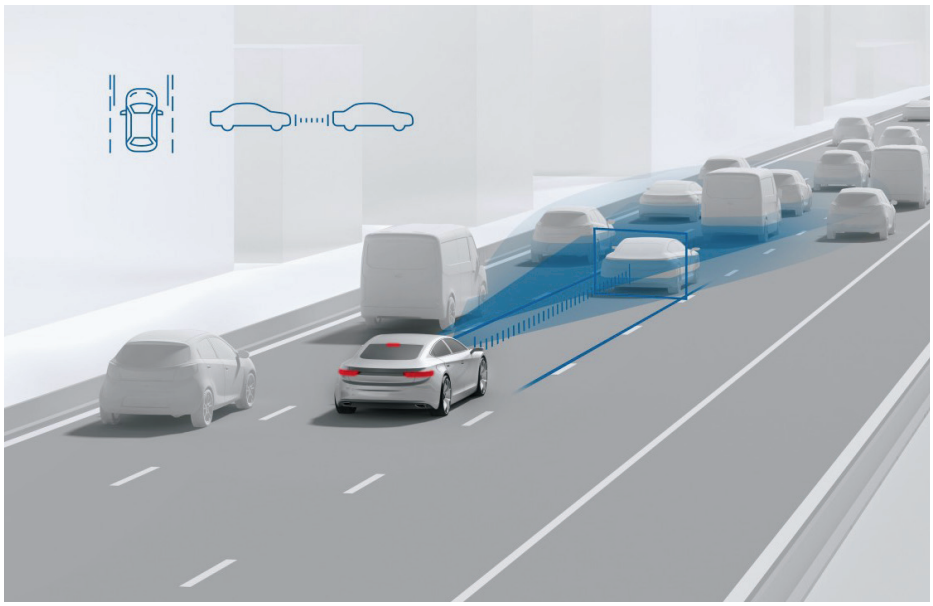
PRODAJA
PETROL
Energija za življenje
Distributer: Mecom Elementi d.o.o

KMALU V VELJAVI

Novi Zakon o dajatvah za motorna vozila bo v veljavi od 1. aprila dalje, njegova najpomembnejša novost pa se nanaša na odjavljena vozila. Če takšno vozilo ni bilo oddano v razgradnjo, bo lastnik moral plačati poseben davek v višini 25 odstotkov redne letne dajatve za uporabo vozila v cestnem prometu.

ASISTENČNI SISTEMI SO NA POHODU

Bosch, ki spada med največje svetovne dobavitelje v avtomobilski industriji, je razkril rezultate raziskave o priljubljenosti asistenčnih sistemov v novih avtomobilih. Vrh med največkrat izbranimi krojijo parkirni pomočniki in sistemi za zaviranje v sili. Bosch je razkril tudi, da se je leta 2016 število prodanih avtomobilov s sistemom za ohranjanje voznega pasu (lane asist) v primerjavi z letom poprej kar podvojilo.



ELEKTRIČNI POGON ZA SAMOKOLNICO

Vsaka pomoč je dobrodošla in kdor je že kdaj prevažal material s samokolnico, natanko ve, kako naporno je to početje. Odslej bo malenkost manj, saj so pri Makiti za samokolnico izdelali električni pogon. Na voljo je z 18-V akumulatorji različnih kapacitet, ki omogočajo od 30 minut do ene ure delovanja. Med dodatki se najdeta tudi dve led luči, ki omogočata delo v slabših svetlobnih pogojih.

TPV

TPV BA L/R

D/Š	3.209-4.513/1.594-1.740 mm
Skupna dovoljena teža	550-750 kg
Naletna zavora	ne
Za čolne dolžine	od 4,5 do 5,5 m
CENA z DDV	od 739 €

TPV BA R/L

D/Š	5.505-6.220/1.970-2.310 mm
Skupna dovoljena teža	1.300-1.800 kg
Naletna zavora	da
Za čolne dolžine	od 5,8 do 6,7 m
CENA z DDV	od 1.899 €

TPV AB/EB

D/Š/V	1.735-2.435/1.075-1235/345 mm
Skupna dovoljena teža	750-1.300 kg
Naletna zavora	da
Dno/ Stranice	Vodoodporna plošča/pločevina
Stranice	premična zadaj
CENA z DDV	od 989 €

TPV EU 2 BOX

D/Š/V	2.020/1.075/780 mm
Skupna dovoljena teža	750-1.000 kg
Naletna zavora	da/ne
Dno/ Stranice	AIZ pločevina
Stranice	premična zgoraj/zadaj
CENA z DDV	od 1.299 €

TPV EU AL

D/Š/V	1.325-2.435/1.075-1.235/345 mm
Skupna dovoljena teža	750 kg
Naletna zavora	ne
Dno/ Stranice	Vodoodporna plošča/Al pločevina
CENA z DDV	od 589 €

TPV EU K LIGHT

D/Š/V	2.020-2.435/1.075-1.435/345 mm
Skupna dovoljena teža	750 kg
Naletna zavora	ne
Dno/ Stranice	Vodoodporna plošča/pločevina
Stranice	premična zadaj
CENA z DDV	od 699 €

TPV AMIGO

D/Š/V	1.325-2.020/1.075/345 mm
Skupna dovoljena teža	750 kg
Naletna zavora	ne
Dno/ Stranice	Vodoodporna plošča/pločevina
Stranice	premična zadaj
CENA z DDV	od 549 €

TPV EU

D/Š/V	1.325-2.435/1.075-1.235/345 mm
Skupna dovoljena teža	750 kg
Naletna zavora	ne
Dno/ Stranice	Vodoodporna plošča/pločevina
Stranice	premična spredaj/zadaj
CENA z DDV	od 499 €

TPV MB-P

D/Š/V	2.020-2.435/1.075-1.435/95-100 mm
Skupna dovoljena teža	750-1.300 kg
Naletna zavora	da
Dno/ Stranice	Vodoodporna plošča/AIZ pločevina
Stranice	/
CENA z DDV	od 1.099 €

TPV TB

D/Š/V	2.935-3.435/1.235-1.935/340 mm
Skupna dovoljena teža	2.000-2.700 kg
Naletna zavora	da
Dno/ Stranice	Vodoodporna plošča/AIZ pločevina
Stranice	premična zadaj
CENA z DDV	od 2.349 €

TPV MU 2

D/Š	1.970/1.140 mm
Skupna dovoljena teža	750 kg
Naletna zavora	ne/da
Dno/ Stranice	pločevina
Stranice	/
CENA z DDV	od 699 €

TPV TBH

D/Š/V	4.045-4.545/2.020/95-300 mm
Skupna dovoljena teža	2.700 kg
Naletna zavora	da
Dno/ Stranice	Vodoodporna plošča/pločevina
Stranice	ograjica/snemljive
CENA z DDV	od 2.850 €

KATALOG IN CENIK

vseh novih avtomobilov na slovenskem trgu

• 37 znamk • 337 modelov • 1.748 različic • več kot 13.000 podatkov

V PRENOVLJENI PODOBI ZAJEMA CELOTEN TRG

V prenovljeni obliki cenik novih avtomobilov zajema vse modele na našem trgu. Vse informacije so kataloško urejene in pregledne, predvsem pa na enem mestu. Tako je izbor novega avtomobila lažji kot kdajkoli doslej.

Tehnični podatki

Tekmeci

Tekmeci so bili izbrani s strani članov uredništva revije Avto fokus na podlagi številnih kriterijev kot so velikost, cena, namembnost ... Navedeni modeli ne predstavljajo nujno vseh tekmecev.

Podatki o različicah

Pri vsakem predstavljenem modelu smo izbrali le najbolj priljubljene in zanimive različice. V katalogu so torej izbrani ključni motorji in opremski paketi, ki dajejo grobo sliko ponudbe posameznega modela.

ABARTH

Abarth 595

Medosna razdalja: 230 cm, **D x Š x V:** 366 x 163 x 149 cm, **teža:** 1035-1055 kg, **prtljažnik:** 185 litrov, **rezervoar:** 35 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Italija.

Malo raketo na osnovi fiata 500 prežema dirkaški duh tako navzven kot v kabini. V skladu s filozofijo ena oprema z enim motorjem je na voljo s tremi paketi opreme in tremi različicami 1,4-litrskega turbobencinskega motorja.

Tekmeci: mini cooper S, opel adam S

Predstavljen: 2016 **Kov. barva:** 490 EUR **Samod. menjalnik:** 1790 EUR **Različica 500C:** 2000 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
595	18.990	B/4	1368	107/145	206	7,8	210	6	139
595 turismo	22.990	B/4	1368	121/165	230	7,3	218	6	139
595 competizione	25.990	B/4	1368	132/180	250	6,7	225	6	139

Vse navedene cene, ki smo jih prejeli od uradnih zastopnikov posamezne znamke, so informativne in vsebujejo DMV, ekološko takso ter DDV. Pridržujemo si pravico do morebitnih napak. Cenik je bil zaključen 12. 3. 2018.

ABARTH

Abarth 595

Medosna razdalja: 230 cm, **D x Š x V:** 366 x 163 x 149 cm, **teža:** 1035-1055 kg, **prtljažnik:** 185 litrov, **rezervoar:** 35 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Italija.

Malo raketo na osnovi fiata 500 prežema dirkaški duh tako navzven kot v kabini. V skladu s filozofijo ena oprema z enim motorjem je na voljo s tremi paketi opreme in tremi različicami 1,4-litrskega turbobencinskega motorja.

Tekmeci: mini cooper S, opel adam S

Predstavljen: 2016 **Kov. barva:** 490 EUR **Samod. menjalnik:** 1790 EUR **Različica 500C:** 2000 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
595	18.990	B/4	1368	107/145	206	7,8	210	6	139
595 turismo	22.990	B/4	1368	121/165	230	7,3	218	6	139
595 competizione	25.990	B/4	1368	132/180	250	6,7	225	6	139

Abarth 124 spider

Medosna razdalja: 231 cm, **D x Š x V:** 405 x 174 x 123 cm, **teža:** 1135-1155 kg, **prtljažnik:** 140 litrov, **rezervoar:** 45 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Japonska.

Poleg estetskih posebnost, ki lahko vključujejo pokrov motorja in prtljažnika v črni barvi, ponuja tudi nekaj tehničnih poslastic. Športni duh mu med drugim zagotavljajo športno podvozje, Brembove zavore in športni izpušni sistem.

Tekmeci: mazda MX-5

Predstavljen: 2016 **Kov. barva:** 490 EUR **Alarmni sistem:** 250 EUR **Paket sound plus:** 1450 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
1.4 multiair turbo	38.990	B/4	1368	125/170	250	6,8	224	6,4	148
1.4 multiair turbo aut.	41.490	B/4	1368	125/170	250	6,9	222	6,6	153

ALFA ROMEO

Mito

Medosna razdalja: 251 cm, **D x Š x V:** 406 x 172 x 145 cm, **teža:** 1145-1205 kg, **prtljažnik:** 270 l, **rezervoar:** 45 l, **EuroNCAP:** ★★★★★, **država proizvodnje:** Italija.

Najmanjši model te znamke tehnično temelji na fiatu grande puntu, s številnimi dodelavami podvozja, kar poleg sistema DNA vpliva na športno poudarjeno lego na cesti.

Tekmeci: mini cooper, citroën DS3, audi A1

Predstavljen: 2008 **Parkirni senzorji:** 240 EUR **Usnj. oblaz.:** 1200 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
1.4 8V 78	13.990	B/4	1368	57/78	115	13	165	5,6	130
1.4 TB multiair 140 super TCT	18.990	B/4	1368	103/140	250	8,1	209	5,4	124

Giulietta

Medosna razdalja: 263 cm, **D x Š x V:** 435 x 180 x 145 cm, **teža:** 1355-1395 kg, **prtljažnik:** 350 l, **rezervoar:** 60 l, **EuroNCAP:** ★★★★★, **država proizvodnje:** Italija.

Privlačno oblikovana giulietta je naslednica alfe 147, pod legendarnim imenom pa skriva sodobno tehniko, zmogljive motorje ter s tem povezane športne vozne lastnosti.

Tekmeci: VW golf, volvo V40, BMW serija 1, MB razred A, audi A3

Predstavljen: 2010 **Kovinska barva:** 460 EUR **Električna sončna streha:** 1450 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
1.4 TB 16V giulietta	18.990	B/4	1368	88/120	215	9,4	195	6,2	144
1750 TBi 16V TCT veloce	27.990	B/4	1742	177/241	340	6,8	244	6,8	157
1.6 JTDm 16V giulietta	19.990	D/4	1598	88/120	320	11,3	195	3,9	103

Giulia

Medosna razdalja: 282 cm, **D x Š x V:** 464 x 186 x 145 cm, **teža:** 1449-1695 kg, **prtljažnik:** 480 l, **rezervoar:** 52-58 l, **EuroNCAP:** ★★★, **država proizvodnje:** Italija.

Legendarno ime in vrnitev h klasični zasnovi s pogonom na zadnji kolesi sta razloga, da je marsikateri kupec pogled z Nemcev preusmeril k Italijanom.

Tekmeci: lexus IS, volvo S60, BMW serija 3, MB razred C, audi A4

Predstavljen: 2016 **Kovinska barva:** 1060 EUR **Aktivni tempomat:** 1250 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
2.0 turbo	37.490	B/4	1995	147/200	330	6,6	235	6	138
2.9 bi-turbo QV	87.490	B/6	2891	375/510	600	3,9	307	8,5	198
2.0 JTDm	34.490	D/4	2143	110/150	380	8,4	220	4,2	109

4C

Medosna razdalja: 238 cm, **D x Š x V:** 399 x 186 x 118 cm, **teža:** 970 kg, **prtljažnik:** 110 l, **rezervoar:** 40 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Italija.

Italijanska žepna raketa je prava kombinacija vrhunske vozniške izkušnje in brezčasne lepote. Pika na i sta sredinski motor in zadnji pogon.

Tekmeci: Toyota GT86, subaru BRZ, audi TT

Predstavljen: 2014 **Izvedba spider:** 4000 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
1750 TBi TCT	72.990	B/4	1742	177/240	350	4,5	258	6,8	157

Stelvio

Medosna razdalja: 282 cm, **D x Š x V:** 469 x 190 x 165 cm, **teža:** 1679-1735 kg, **prtljažnik:** 525 litrov, **rezervoar:** 58 l, **EuroNCAP:** ★★★★★, **država proizvodnje:** Italija.

Z imenom enega najslavnejših evropskih cestnih prelazov ta luksuzni terenec stavi predvsem na športen značaj, ki mu botrujeta odlična tehnika in prav take vozne lasnosti. Na voljo je s pogonom na zadnji ali na vsa štiri kolesa.

Tekmeci: audi Q5, BMW X3, mercedes GLC, porsche macan

Predstavljen: 2017 **Kov. barva:** 1090 EUR **Usnj. oblaznjenje:** 2090 EUR **Aktivni tempomat:** 1290 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
2.2 diesel 16V 180	39.990	D/4	2143	110/150	450	7,8	210	4,7	124
2.2 diesel 16V 210 Q4 super	46.490	D/4	2143	154/209	470	6,6	215	4,8	127
2.0 turbo 280 Q4 first edition	54.990	B/4	1995	206/280	400	5,7	230	7,0	161

AUDI

A1 sportback

Medosna razdalja: 247 cm, **D x Š x V:** 397 x 174 x 142 cm, **teža:** 1115-1215 kg, **prtljažnik:** 270/920 l, **rezervoar:** 45 l, **EuroNCAP:** ★★★★★, **država proizvodnje:** Belgija.

Mestnim ulicam prijazen avtomobilček se ponaša s kakovostjo in vozno dinamiko ostalih audijev, žal pa ima temu primerno zasoljeno ceno.

Tekmeci: mini, alfa romeo mito, citroën DS3

Predstavljen: 2010 **Kovinska barva:** 594 EUR **Sportback:** 500 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
1.0 TFSI basis	18.130	B/3	999	70/95	160	10,9	186	4,3	99
1.4 TFSI sport	21.960	B/4	1390	92/125	200	8,9	204	5,1	118
1.6 TDI basis	21.550	D/4	1598	85/116	250	9,5	200	3,5	92

A3 sportback

Medosna razdalja: 264 cm, **D x Š x V:** 431 x 179 x 143 cm, **teža:** 1175-1350 kg, **prtljažnik:** 380/1220 l, **rezervoar:** 50 l, **EuroNCAP:** ★★★★★, **država proizvodnje:** Nemčija.

Tretja generacija modela A3 je razred kompaktnih premium vozil nadgradila z vrhunsko tehniko in neprekosljivo natančnostjo izdelave za ta segment.

Tekmeci: BMW serije 1, VW golf, alfa romeo giulietta, volvo V40

Predstavljen: 2012 **Navig. sistem:** 1531 EUR **Športni izpušni sistem:** 1006 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
1.0 TFSI	24.710	B/3	999	85/116	200	9,9	206	4,5	104
1.5 TFSI sport	30.350	B/4	1498	110/150	250	8,2	220	5	114
S3 2.0 TFSI quattro	47.190	B/4	1984	228/310	380	5,3	250	7	162
1.6 TDI	26.160	D/4	1598	85/116	250	10,4	202	4	106

A3

Medosna razdalja: 260 cm, **D x Š x V:** 424 x 178 x 142 cm, **teža:** 1175-1350 kg, **prtljažnik:** 365/1110 l, **rezervoar:** 50 l, **EuroNCAP:** ★★★★★, **država proizvodnje:** Nemčija.

Tretja generacija modela A3 je razred kompaktnih premium vozil nadgradila z vrhunsko tehniko in neprekosljivo natančnostjo izdelave za ta segment.

Tekmeci: BMW serije 1, VW golf, alfa romeo giulietta, volvo V40

Predstavljen: 2012 **Navig. sistem:** 3171 EUR **Park. senzorji:** 465 EUR **Sportback:** 1150 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
1.4 TFSI CoD ambiente	27.760	B/4	1395	110/150	250	8,4	219	4,8	109
1.8 TFSI ambition	30.200	B/4	1798	132/180	250	7,2	242	5,8	135
1.6 TDI attraction	23.400	D/4	1598	81/110	250	10,9	198	3,8	99
S3 2.0 TFSI quattro	44.650	B/4	1984	221/301	380	5,3	250	7,0	162

A3 limuzina

Medosna razdalja: 264 cm, **D x Š x V:** 446 x 180 x 142 cm, **masa:** 1290-1505 kg, **prtljažnik:** 390 litrov, **rezervoar:** 55 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Madžarska.

A3 je na voljo tudi v limuzinski izvedbi. Kupejevska oblika izboljšuje videz in aerodinamiko, a po drugi strani krni prostornost na zadnji klopi.

Tekmeci: mercedes-benz CLA

Predstavljen: 2013 **Kov. barva:** 370-2720 EUR **Usnjeno oblazinjenje:** 1065-2531 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
1.0 TFSI basis	24.850	B/4	999	85/115	200	9,7	206	4,5	104
1.6 TDI basis	26.280	D/4	1598	81/110	250	10,9	198	3,7	96
2.0 TDI sport	31.320	D/4	1968	110/150	320	8,7	220	4,1	107

A4

Medosna razdalja: 282 cm, **D x Š x V:** 473 x 184 x 143 cm, **teža:** 1395-1735 kg, **prtljažnik:** 480 l, **rezervoar:** 54 l, **EuroNCAP:** ★★★★★, **država proizvodnje:** Nemčija.

Limuzina, ki je pod vprašaj postavila smiselnost nakupa večjih A6 in A8, saj so vozne lastnosti, udobje in tehnična dovršenost na najvišjem nivoju.

Tekmeci: BMW serije 3, ford mondeo, VW passat, volvo S60

Predstavljen: 2015 **Parkirni senzorji:** 500 EUR **Kovinska barva:** 1120 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
1.4 TFSI basis	32.520	B/4	1395	110/150	250	8,7	210	5,2	123
2.0 TFSI quattro sport	49.400	B/4	1984	185/252	370	5,8	250	5,9	136
2.0 TDI basis	36.650	D/4	1968	110/150	320	8,9	221	3,8	99
2.0 TDI design	41.030	D/4	1968	140/190	400	7,7	240	4,3	111
3.0 TDI quattro sport	59.400	D/6	2967	200/272	600	5,3	250	4,9	129

A4 avant

Medosna razdalja: 282 cm, **D x Š x V:** 473 x 184 x 143 cm, **teža:** 1505-1770 kg, **prtljažnik:** 505 l, **rezervoar:** 54 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Nemčija.

Karavanska izvedba je izredno pomemben del zasedbe z oznako A4, saj je v kombinaciji z motorjem TDI avant zaslužen za slabo polovico prodanih modelov A4.

Tekmeci: BMW serije 3, ford mondeo, VW passat, volvo V60

Predstavljen: 2015 **Parkirni senzorji:** 514 EUR **Kovinska barva:** 1242 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
2.0 TFSI S-tronic basis	43.780	B/4	1984	140/190	320	7,5	238	5	114
2.0 TFSI quattro sport	52.060	B/4	1984	185/252	370	6,3	250	5,7	129
2.0 TDI basis	39.150	D/4	1968	110/150	320	9,2	215	4	104
2.0 TDI design	43.340	D/4	1968	140/190	400	7,9	231	4,2	109
3.0 TDI quattro sport	63.750	D/6	2967	200/272	600	5,4	250	5,1	134

A4 allroad

Medosna razdalja: 282 cm, **D x Š x V:** 475 x 184 x 149 cm, **teža:** 1655-1805 kg, **prtljažnik:** 505/1510 l, **rezervoar:** 54 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Nemčija.

Audi A4 allroad je terenski A4 avant, ki se zaradi štirikolesnega pogona, večji oddaljenosti od tal in dodatne zaščite podvozja ponaša s poudarjeno terensko prehodnostjo.

Tekmeci: subaru outback

Predstavljen: 2016 **Matrična led žarometa:** 2390 EUR **Kovinska barva:** 1120 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
2.0 TFSI quattro	53.270	B/4	1984	185/252	370	6,1	246	6,4	147
3.0 TDI quattro	61.800	D/6	2967	200/272	600	5,5	250	5,3	139

A5

Medosna razdalja: 276 cm, **D x Š x V:** 467 x 185 x 137 cm, **teža:** 1465-1680 kg, **prtljažnik:** 465 l, **rezervoar:** 40-58 l, **EuroNCAP:** ★★★★★, **država proizvodnje:** Nemčija.

A5 je odgovor na izredno uspešen BMW-jev kupe serije 4 in ga odlikujeta tehnološka dovršenost ter preizkušen pogon quattro.

Tekmeci: BMW serije 3, mercedes razred E coupe

Predstavljen: 2016 **Navigacijski sistem:** 1890 EUR **Kovinska barva:** 1121 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
2.0 TFSI quattro basis	54.970	B/4	1984	185/252	370	5,8	250	5,9	136
2.0 TDI basis	44.500	D/4	1968	140/190	400	7,7	240	4,3	111
3.0 TDI quattro sport	58.580	D/6	2967	160/218	400	6,2	250	4,7	123

A5 sportback

Medosna razdalja: 282 cm, **D x Š x V:** 473 x 184 x 139 cm, **teža:** 1545-1715 kg, **prtljažnik:** 480/1283 l, **rezervoar:** 40-58 l, **EuroNCAP:** ★★★★★, **država proizvodnje:** Nemčija.

Gre za petvratno izvedenko modela A4, a s to izjemo, da je zadnji del kabine zaradi padajoče strehe malenkost prikrajšan za prostor pri glavah potnikov.

Tekmeci: VW passat CC, BMW serije 4 grancoupe

Predstavljen: 2016 **Navigacijski sistem:** 1890 EUR **Kovinska barva:** 1121 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
2.0 TFSI quattro basis	54.970	B/4	1984	185/252	370	6	250	5,9	136
2.0 TDI basis	44.500	D/4	1968	140/190	400	7,9	235	4,4	114
3.0 TDI quattro sport	58.580	D/6	2967	160/218	400	6,4	250	4,8	124

A6

Medosna razdalja: 291 cm, **D x Š x V:** 493 x 187 x 146 cm, **teža:** 1610-1970 kg, **prtljažnik:** 530 litrov, **rezervoar:** 73 l, **EuroNCAP:** ★★★★★, **država proizvodnje:** Nemčija.

Prenovljeni audi A6 se lahko pohvali z malce spremenjenim videzom ter učinkovitejšimi motorji, dobil pa je tudi nadgrajene asistenčne in komunikacijske sisteme ter opcijske matrične led žarometa.

Tekmeci: BMW serija 5, mercedes razred E, lexus GS

Predstavljen: 2011 **Kov. barva:** 1290 EUR **Usnj. oblaz.:** 2540 EUR **LED žarometa:** 1940 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
1.8 TFSI	45.550	B/4	1798	140/190	320	7,9	233	5,9	138
S6	102.190	B/8	3993	331/450	550	4,4	250	9,2	214
2.0 TDI ultra	45.130	D/4	1968	110/150	350	9,5	214	4,4	114
3.0 TDI quattro	63.080	D/6	2967	200/272	500	6,6	244	5,1	133

A6 avant

Medosna razdalja: 291 cm, **D x Š x V:** 494 x 187 x 146 cm, **teža:** 1625-2035 kg, **prtljažnik:** 565/1680 litrov, **rezervoar:** 73 l, **EuroNCAP:** ★★★★★, **država proizvodnje:** Nemčija.

Karavanski A6 se ponaša z novim videzom in učinkovitejšimi motorji, v kabini prepriča s prestižem limuzinske izvedenke, pohvali pa se lahko še z velikimi in uporabnim prtljažnikom.

Tekmeci: BMW serija 5 touring, mercedes razred E karavan

Predstavljen: 2011 **Kov. barva:** 1290 EUR **Usnj. oblaz.:** 2540 EUR **LED žarometa:** 1940 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
2.0 TFSI	50.230	B/4	1984	185/252	370	6,9	250	6	140
RS6	146.130	B/8	3993	412/560	700	3,9	250	9,6	223
2.0 TDI ultra	49.650	D/4	1968	140/190	400	8,7	226	4,6	119
3.0 TDI quattro	62.100	D/6	2967	160/218	500	6,8	234	5,3	138

A6 allroad

Medosna razdalja: 291 cm, **D x Š x V:** 494 x 190 x 147 cm, **teža:** 1945-2030 kg, **prtljažnik:** 565/1680 litrov, **rezervoar:** 73 l, **EuroNCAP:** ★★★★★, **država proizvodnje:** Nemčija.

Allroad je ravno pravšnja kombinacija elegance, prostorne notranjosti in terenske prehodnosti. Vse skupaj zaokrožuje še dobra tehnika ter najsodobnejša oprema.

Tekmeci: subaru outback, volvo XC70

Predstavljen: 2011 **Kov. barva:** 1290 EUR **Navigacija:** 3130 EUR **Matrična LED žarometa:** 2790 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
3.0 TDI quattro	64.940	D/6	2967	140/190	400	7,9	221	5,5	145
3.0 TDI quattro	76.830	D/6	2967	200/272	580	6,2	250	5,6	149

A7 sportback

Medosna razdalja: 291 cm, **D x Š x V:** 497 x 191 x 142 cm, **teža:** 1770-1860 kg, **prtljažnik:** 535/1390 litrov, **rezervoar:** 65 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Nemčija.

Po velikosti se umešča med modela A6 in A8, zaradi petvratne zasnove pa ima neprimerno uporabnejši prtljažnik od svojih tekmecev.

Tekmeci: mercedes razred CLS, BMW serija 6 gran coupe

Predstavljen: 2012 **Kovinska barva:** 1269 EUR **Navig. sistem:** 3244 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
2.0 TFSI quattro	57.880	B/4	1984	185/252	370	6,9	250	6	139
3.0 TDI quattro	73.130	D/6	2967	200/272	580	5,7	250	5,2	138

A8

Medosna razdalja: 300 cm, **D x Š x V:** 517 x 195 x 147 cm, **teža:** 1995-2075 kg, **prtljažnik:** 505 litrov, **rezervoar:** 72 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Nemčija.

A8 je prvi serijski avtomobil, ki omogoča avtonomno vožnjo tretje stopnje. Skupaj ponuja kar 41 asistenčnih sistemov, seveda pa ne skopari niti z udobjem. Na skoraj neskončnem seznamu opreme najdemo tudi gretje in masažo stopal.

Tekmeci: BMW serje 7, jaguar XJ, lexus LS, mercedes razred S

Predstavljen: 2017 **Kovinska barva:** 1567 EUR **Razširjen usnjeni paket:** 3432 EUR **Ozvočenje Bang&Olufsen:** 1709 EUR **Parkirna asistenca:** 570 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
55 TFSI quattro	107.500	B/6	2995	250/340	500	5,6	250	7,7	175
50 TDI quattro	108.000	D/6	2967	210/286	600	5,9	250	5,6	145

Q2

Medosna razdalja: 260 cm, **D x Š x V:** 419 x 179 x 150 cm, **teža:** 1545-1555 kg, **prtljažnik:** 405 litrov, **rezervoar:** 50 l, **EuroNCAP:** ★★★★★, **država proizvodnje:** Nemčija.

Q2 je najmanjši iz Audijeve terenske družine, a ponuja enako tehniko in opremo kot večji modeli. Ena od njegovih glavnih vrlin so številne možnosti personalizacije tako zunanje kot notranje podobe.

Tekmeci: mini countryman

Predstavljen: 2016 **Kov. barva:** 730 EUR **Media paket:** 2310 EUR **Park. senzorji:** 460 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
1.0 TFSI basis	25.100	B/3	999	85/116	/	/	/	/	117
1.4 TFSI sport	30.040	B/4	1395	110/150	250	8,5	212	5,6	124
1.6 TDI basis	26.410	D/4	1598	85/116	250	10,3	197	4,4	114
2.0 TDI quattro sport	33.410	D/4	1968	110/150	340	8,1	211	5,8	125
2.0 TDI quattto design	36.970	D/4	1968	140/190	400	7,3	218	5	132

Q3

Medosna razdalja: 260 cm, **D x Š x V:** 439 x 183 x 159 cm, **teža:** 1450-1585 kg, **prtljažnik:** 460/1365 l, **rezervoar:** 64 l, **EuroNCAP:** ★★★★★, **država proizvodnje:** Španija.

Najmanjši iz serije Q se postavlja ob bok bavarskemu X1. Zaznamujeta ga kupejevsko spuščen zadnji del strehe v slogu malčka A1 in po večjih bratih povzet sprednji del.

Tekmeci: BMW X1, mercedes GLA

Predstavljen: 2011 **Kovinska barva:** 790 EUR **Usnjeno oblazinjenje:** 1950 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
2.0 TFSI quattro sport	43.570	B/4	1984	162/220	350	6,4	233	6,7	154
2.0 TDI	33.190	D/4	1968	110/150	340	9,6	2,4	4,6	119
2.0 TDI quattro design	40.400	D/4	1968	135/184	380	7,9	219	5,3	139

Q5

Medosna razdalja: 282 cm, **D x Š x V:** 466 x 189 x 166 cm, **teža:** 1735-1845 kg, **prtljažnik:** 550-1550 litrov, **rezervoar:** 65 l, **EuroNCAP:** ★★★★★, **država proizvodnje:** Mehika.

Druga generacija audija Q5 ohranja prepoznavno hišno obliko, pod njo pa se lahko pohvali z najsodobnejšo tehniko, z njo povezanimi odličnimi voznimi lastnostmi, učinkovitimi motorji ter bogatim naborom varnostnih in drugih sistemov.

Tekmeci: BMW X3, mercedes GLC, volvo XC60

Predstavljen: 2017 **Kovinska barva:** 1120 EUR **Usnjeno oblazinjenje:** 2270 EUR **Matrična led žarometa:** 2390 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
2.0 TDI basis	42.640	D/4	1968	110/150	320	9,7	206	4,5	117
2.0 TDI quattro basis	47.730	D/4	1968	120/163	400	8,9	211	4,9	129
2.0 TDI quattro design	51.800	D/4	1968	140/190	400	7,9	218	4,9	129
2.0 TFSI quattro sport	59.170	B/4	1984	185/252	370	6,3	237	6,8	154

Q7

Medosna razdalja: 299 cm, **D x Š x V:** 505 x 197 x 174 cm, **teža:** 1995-2045 kg, **prtljažnik:** 890/2075 l, **rezervoar:** 85 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Nemčija.

Velikan med športnimi terenci je v drugi generaciji postal občutno lažji in bolj okreten. Na visokih nogah ponuja vse, kar zmore prestižna limuzina A8.

Tekmeci: BMW X5, volvo XC90, mercedes GLE, range rover sport

Predstavljen: 2015 **Kov. barva:** 1210 EUR **21-palčna aluminijasta platišča:** 3421 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
3.0 TDI quattro	73.090	D/6	2967	200/272	600	6,3	234	5,7	149

TT

Medosna razdalja: 251 cm, **D x Š x V:** 418 x 183 x 135 cm, **teža:** 1305-1460 kg, **prtljažnik:** 305/712 litrov, **rezervoar:** 50 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Madžarska.

Audi TT tudi v svoji tretji generaciji ohranja bistvene lastnosti uživaškega športnega avtomobila, z novimi ostrejšimi linijami pa napoveduje oblikovne smernice prihodnje generacije audijev.

Tekmeci: nissan 370Z, peugeot RCZR

Predstavljen: 2014 **Kov. barva:** 819 EUR **20-palčna platišča:** 3335 EUR **Usnj. oblaz.:** 2175 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
2.0 TFSI	39.440	B/4	1984	169/230	370	6,0	250	5,9	137
2.0 TDI ultra	39.770	D/4	1968	135/184	380	7,1	241	4,2	110

TT roadster

Medosna razdalja: 251 cm, **D x Š x V:** 418 x 183 x 136 cm, **teža:** 1395-1575 kg, **prtljažnik:** 280 litrov, **rezervoar:** 50 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Madžarska.

Audi TT roadster združuje vozniško uživaštvo kupejevske izvedbe, zahvaljujoč zložljivi platneni strehi pa zna pričarati tudi pristne užitke v vožnji zgoraj brez.

Tekmeci: nissan 370Z

Predstavljen: 2014 **Kov. barva:** 819 EUR **20-palčna platišča:** 3335 EUR **Protivetrna zašč.:** 532 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
2.0 TFSI quattro	46.490	B/4	1984	169/230	370	5,6	250	6,7	154
TTS 2.0 TFSI quattro	56.790	B/4	1984	228/310	380	5,2	250	7,3	169

BMW

Serija 1

Medosna razdalja: 269 cm, **D x Š x V:** 433 x 177 x 142 cm, **teža:** 1375-1590 kg, **prtljažnik:** 360/1200 litrov, **rezervoar:** 52 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Nemčija.

Osnovni BMW-jev model je zvest svojim koreninam in se zanaša na dinamični vožnji naklonjeno zasnovo zadnjega pogona.

Tekmeci: audi A3, volvo V40, honda civic, VW golf, mercedes A

Predstavljen: 2011 **Kovinska barva:** 728 EUR **Pet vrat:** 750 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
118i	26.550	B/3	1499	100/136	220	8,5	210	5	116
M140i	47.250	B/6	2998	250/340	500	4,8	250	7,8	179
116d	27.200	D/3	1496	85/116	270	10,3	200	4	104
118d	29.250	D/4	1995	110/150	320	8,3	212	4,1	109
120d	31.150	D/4	1995	140/190	400	7,1	228	4,1	108

Serija 2

Medosna razdalja: 269 cm, **D x Š x V:** 443 x 177 x 142 cm, **teža:** 1425-1530 kg, **prtljažnik:** 390 litrov, **rezervoar:** 52 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Nemčija.

Serija 2 je po imenu in klasični kupejevski zunanjosti nostalgičen pogled na slovite modele 02, pod kožo pa skriva najsodobnejšo bavarsko tehniko.

Tekmeci: audi A3, volvo V40, mercedes razred A

Predstavljen: 2013 **Kov. barva:** 689 EUR **Paket M sport:** 3341 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
220i	37.200	B/4	1997	135/184	270	7,2	230	5,9	134
M240i	52.500	B/6	2979	250/340	500	4,6	250	7,1	163
218d	34.200	D/4	1995	110/150	320	8,4	213	4	106
225d	42.750	D/4	1995	165/224	450	6,2	243	4,6	121

Serija 2 cabrio

Medosna razdalja: 269 cm, **D x Š x V:** 443 x 177 x 141 cm, **teža:** 1570-1745 kg, **prtljažnik:** 335 litrov, **rezervoar:** 52 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Nemčija.

Najmanjši kabriolet v BMW-jevi ponudbi se nostalgično drži platnene strehe, ki se električno razpre ali pospravi v vsega 20 sekundah.

Tekmeci: audi A3 cabriolet, opel cascada

Predstavljen: 2015 **Kovinska barva:** 728 EUR **Usnjeno oblazinjenje:** 1677 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
220i	41.700	B/4	1997	135/184	270	7,7	226	6,1	139
M240i	57.200	B/6	2979	250/340	500	4,7	250	7,4	169
218d	39.000	D/4	1995	110/150	320	8,9	208	4,3	114
225d	47.250	D/4	1995	165/224	450	6,4	235	4,9	128

Serija 2 active tourer

Medosna razdalja: 267 cm, **D x Š x V:** 434 x 180 x 156 cm, **teža:** 1395-1505 kg, **prtljažnik:** 468/1510 litrov, **rezervoar:** 51 l, **EuroNCAP:** ★★★★★, **država proizvodnje:** Nemčija.

Serija 2 active tourer gre po stopinjah Mercedesovega razreda B in je znotraj svoje znamke prava posebnost zaradi pogona na sprednji par koles.

Tekmeci: mercedes razred B

Predstavljen: 2014 **Kov. barva:** 689 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
218i	28.250	B/3	1499	100/136	220	9,3	200	5,1	119
225i	37.300	B/4	1998	170/231	350	6,8	235	5,8	135
218d	30.500	D/4	1995	110/150	330	8,9	205	4,3	112

Serija 2 gran tourer

Medosna razdalja: 278 cm, **D x Š x V:** 456 x 180 x 161 cm, **teža:** 1470-1585 kg, **prtljažnik:** 645 litrov, **rezervoar:** 61 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Nemčija.

Gran tourer je podaljšana in povišana različica serije 2 active tourer, ki sprejme do sedem potnikov. Kljub družinski naravnanosti je to eden izmed najbolj dinamičnih enoprostorcev na trgu.

Tekmeci: citroën grand C4 picasso, ford grand C-max

Predstavljen: 2015 **Kovinska barva:** 689 EUR **Usnj. oblaz.:** 1660 EUR **vzvratna kamera:** 480 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
218i	31.500	B/3	1499	100/136	220	9,5	205	5,3	124
220i	34.700	B/4	1998	141/192	280	7,7	223	5,9	138
216d	30.150	D/3	1496	85/116	270	7,3	192	3,9	104
218d	31.750	D/4	1995	110/150	330	6,5	205	4,3	114
220d xDrive	38.450	D/4	1995	140/190	400	7,6	218	4,9	128

Serija 3

Medosna razdalja: 281 cm, **D x Š x V:** 463 x 181 x 143 cm, **teža:** 1475-1705 kg, **prtljažnik:** 480 l, **rezervoar:** 60 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Nemčija.

Serija 3 je najštevilčnejši BMW-jev model, pri katerem hvalimo dobro tehniko, vzdolžno vgrajen motor in pogon na zadnji kolesi.

Tekmeci: audi A4, volvo S60, honda accord, MB C, lexus IS

Predstavljen: 2011 **Kov. barva:** 939 EUR **Navigacija:** 1667 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
318i	33.750	B/3	1499	100/136	220	8,9	210	5,1	119
340i	53.750	B/6	2979	240/326	450	5,5	250	7,4	172
320d	40.950	D/4	1995	140/190	400	7,3	235	4	106

Serija 3 touring

Medosna razdalja: 281 cm, **D x Š x V:** 463 x 181 x 143 cm, **teža:** 1545-1775 kg, **prtljažnik:** 495/1500 l, **rezervoar:** 60 l, **EuroNCAP:** /, **država proizvodnje:** Nemčija.

Ima vse, kar ponuja limuzinska trojka, obenem pa še dodatno priročnost večjega in bolj vsestransko uporabnega prtljažnika.

Tekmeci: audi A4, volvo V60, honda accord, mercedes razred C

Predstavljen: 2012 **Kov. barva:** 939 EUR **Navigacija:** 1667 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100	Max km/h	Povp. poraba	CO_2 g/km
318i	35.350	B/3	1499	100/136	220	9,2	210	5,4	126
330i	44.700	B/4	1998	185/252	350	6	250	6,4	149
320d	42.550	D/4	1995	140/190	400	7,6	230	4,3	113

Sistem Halo v formuli 1

Halo, je kdo tam?

» Novost v letošnji sezoni za zaščito dirkačeve glave Halo je naletela na mešan sprejem » Dvomi o pravi uporabnosti, pa še videz dirkalnikov ni najboljši

Dirkačeva glava je eden najbolj izpostavljenih delov telesa v enosedih dirkalnikih, v minulih letih in desetletjih je bilo precej poškodb in tudi smrtnih žrtev ravno zaradi udara v dirkačevo glavo. Spomnimo se smrtne nesreče Henryja Surteesa pred devetimi leti, ko mu je na dirki formule 2 v glavo priletelo kolo, ki je odpadlo z drugega dirkalnika, in še bi lahko naštevali. Zato so odgovorni v želji, da bi bolje zaščitili dirkačevo glavo, letos uvedli sistem Halo. Dodaten lok nad kokpitom med dirkači in ljubitelji tega športa ni naletel na najboljši sprejem. A vse to bo spet očitno le stvar navade, ocenjujejo njegovi zagovorniki.

> Sistem Halo mora zdržati velike obremenitve, do 12 ton teže, toliko, kot je približno težak londonski dvonadstropni avtobus.

Sicer so v preteklosti že poskušali različne rešitve, najdlje je prišel tako imenovani »aeroscreen«, višje dvignjena sprednja šipa, ki jo je preskusil Sebastian Vettel in povedal, da je zaradi pogleda skozi to šipo dobil morsko bolezen. Projekt so ustavili, čeprav so podobno rešitev letos preskusili v ZDA v IndyCarju, kjer so bili testni vozniki zadovoljni, le poročali so o še bolj vročem kokpitu, saj je bilo prezračevanje slabše.

Letos številni vihajo nosove nad sistemom Halo, ki naj bi omejeval pogled dirkača iz kokpita, in ugibajo, kako se bo to poznalo pri njegovem pogledu na startni

Nekoč so bile glave dirkačev še slabše zaščitene, v ekstremnih primerih so se jim videla celo ramena.

Dirkači se bojijo, kako jim bo sistem Halo na dirki oviral pogled iz kokpita. Estetsko to vsekakor ni najboljša rešitev.

Zdaj lahko dirkači namesto v petih sekundah iz kokpita zlezejo v sedmih.

V ožjem krogu izbora je bil tudi varnostni ščit (aeroshield), a ga je med testiranji izločil Vettel, ki se je med vožnjo pritoževal nad vrtoglavico.

»Dajte mi motorno žago, pa ga bom lastnoročno odrezal,« je bil kratek vodja ekipe Mercedes Toto Wolff.

semafor, da o estetiki ne govorimo. »Dajte mi motorno žago, pa ga bom lastnoročno odrezal,« je bil kratek vodja ekipe Mercedes Toto Wolff. Dodal je, da je prav, da se zaščiti dirkačeva glava, le da bi to morali izvesti bolj premišljeno in predvsem »lepo na pogled«. Dirkač Haasa Kevin Magnussen je dodal, da je ta rešitev preprosto grozna na pogled. »Moti nas, videti je grdo, a se bomo morali nekako znajti,« je še povedal. Spet drugi so se že na prvih testiranjih na sistem privadili. Na primer Sebastian Vettel, ki je dejal, da je manj moteče, kot je pričakoval. A ima občutek, da sedi v dirkalniku z zaprtim kokpitom.

Celoten sistem tehta dodatnih 15 kilogramov, od katerega sam lok tehta devet, njegove pritrditve pa šest kilogramov. Izdelujejo jih trije zunanji dobavitelji iz Nemčije, Velike Britanije in Italije, stane pa približno 15.000 angleških funtov. Zdržati mora velike obremenitve, do 12 ton teže, toliko, kot je približno težak londonski dvonadstropni avtobus. O njegovi učinkovitosti se prav tako krešejo mnenja, a so jih ekipe že izrabile za nameščanje raznih aerodinamičnih dodatkov, s čimer so še otežile vstopanje in izstopanje dirkačev v kokpit. Eden od njih je že povedal, da je pri lezenju v kokpit strgal kombinezon.

Res je tudi, da so njegovi snovalci povedali, da so s tem sistemom zaščito glave dirkača izboljšali za le 17 odstotkov, kar je še vedno veliko več, kot je bila zaščitena do zdaj. **Andraž Zupančič, foto: arhiv AF, ekipe**

V primeru prevračanja dirkalnika bo sistem Halo nekoliko bolj zaščitil dirkačevo glavo.

Znani za volanom: Karin Škufca

Dekle mnogih talentov

Karin se po modnih brveh sprehaja že več kot desetletje, svoje čare je ponosno pokazala tudi v reviji Playboy. Poleg uspešne kariere pred objektivom je aktivna kot umetnica ličenja in obožuje šport. Kot se za dekle njenega kova spodobi, je tudi njen jekleni konjiček zelo »šik«.

Kdo vas je naučil voziti in v katerem avtomobilu?
Inštruktor vožnje Borut iz Avtošole Šmarca. Super inštruktor. :D

Kateri avtomobil vozite trenutno?
Mini One.

Kako bi vaš slog vožnje primerjali z vašim poklicem?
Drzna, a odgovorna. Elegantna. Premišljena.

Če bi za en dan postali prometna ministrica, kaj bi spremenili?
En dan je premalo za tako funkcijo.

Najbolj zanimiva stvar, ki ste jo doživeli v avtomobilu?
Zanimiva? Hmm, veliko jih je, ampak so vse prej kot zanimive.

Kakšna je vaša zbirka prometnih prekrškov?
Dejansko jih ni!

Koga bi na sovoznikovem sedežu vzeli na pot okoli sveta?
Predvsem mora biti zabaven, seveda pa ne kar nekdo. Mora biti meni ljuba oseba.

Kateri vozniki so boljši – moški ali ženske?
Definitivno moški.

Raje zavijate levo ali desno?
Haha. Ker je oboje nujno, mi je pri srcu oboje. Mogoče, ko zavijam v levo, se malce bolj nagnem kot pri zavijanju desno. Haha ☺

Ali pojete v avtomobilu?
Seveda.

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

Kateri avtomobil bi najraje videli na naslovnici Avto fokusa?
Kaj naj rečem drugega kot svojega dragega minija, seveda.

Gašper Stamač, foto: osebni arhiv

Naslednja številka izide v **ponedeljek, 16. aprila 2018**

VOZILI SMO

Mercedes-benz razred CLS Prva generacija razreda CLS je lastnoročno ustvarila popolnoma nov segment vozil, ki je hitro pridobil širok krog ljubiteljev. Z leti so se pojavili še drugi, večinoma manjši posnemovalci iz manj prestižnih logov, kasneje pa se je pojavila tudi prava konkurenca. Tega se zavedajo tudi v Stuttgartu, zato je popolnoma novi model temeljito drugačen. Na katere načine bo branil svoje zasluženo mesto prvega predstavnika segmenta kupejevskih limuzin, si preberite prihodnjič.

TEST

BMW M550d xdrive Vrh ponudbe posameznih modelov premijskih znamk je pogosto osupljiv – praktično na vseh področjih, tako glede zmogljivosti kot opreme in, seveda, cene. Odličen primer tega je najmočnejša dizelska bavarska petica s črko M na začetku oznake. Poganja jo trilitrski šestvaljnik, ki ni podkrepljen z enim ali dvema, temveč kar s štirimi turbo polnilniki. Za opis občutkov je težko najti dovolj sočne besede, ki jih ta avtomobil ponuja ob speljevanju s polnim plinom, a bomo poskusili. Kako? Preverite naslednjič.

Škoda karoq 1.5 TSI 4x4 style Mali Škodin križanec je sicer prispel precej pozno, a če sklepamo po neverjetnem uspehu večjega brata karoqa, se nima česa bati. V duhu napovedanega zatona dizelskih motorjev, ki so v tem segmentu še posebej priljubljeni, smo prvi test izkoristili tudi za preizkus popolnoma novega turbobencinskega stroja. S prostornino 1,5 litra in možnostjo izklopa dveh valjev se je moral spopasti s pogonom na vsa štiri kolesa. Je bil pri tem uspešen ali se nam je kolcalo po dizlu?

PRED DESETIMI LETI
(AF104 - april 2008)

PRED DESETLETJEM ŠE slutili nismo, kako močno se bo svet avtomobilizma spremenil v letih, ki so sledila. Na področju pogonske tehnike so se in se še bodo dogajali velikanski premiki, spreminja se tudi tako imenovani spremljevalni program. V aprilski številki 2008 smo na straneh reportaže z ženevskega salona objavili vsaj petindvajset fotografij privlačnih hostes, tokrat pa smo se morali pošteno potruditi, da smo jih nabrali ravno dovolj za malce popestritve. No ja, vsaj to, da se vsak mesec posebej po najboljših močeh potrudimo za vas, zveste bralce, vselej ostaja enako!

KUMHO TYRE
Better, All-Ways

Ponosne na zmogljivost.

ECSTA PS71

ECSTA HS51

ecowing KH27

ADAC Motorwelt 3/2016
16 summer tyres tested
KUMHO
Ecowing ES01 KH71
Size 185/65 R15 88 H
good (2,4)
ADAC Test

B&F pneumatic

www.b-f.si

Pneumatic B&F d.o.o. / Dolenjska cesta 138 • 1000 Ljubljana / Tel.: 01 2800 880

SUV PEUGEOT 3008 GT LINE

SUVERENA IZBIRA, V VSEH POGLEDIH

PEUGEOT

PRIHRANEK DO

3.000 €*

NAPREDNI VARNOSTNI SISTEMI
3D NAVIGACIJA
LED ŽAROMETI

5 LET JAMSTVA

PROGRAM UGODNOSTI MojPeugeot

PEUGEOT PRIPOROČA TOTAL

GT LINE

peugeot.si

Poraba v kombiniranem načinu vožnje: od 4,2 do 6,0 l/100 km. Izpuh CO_2: od 109 do 136 g/km. Emisijska stopnja: EURO 6. Vrednost specifične emisije dušikovih oksidov NOx: od 0,0282 do 0,0663 g/km. Emisije trdnih delcev: od 0,00008 do 0,00203 g/km. Število delcev: od 0,01 do 20,36. Ogljikov dioksid (CO_2) 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 PM_{10} in $PM_{2,5}$ ter dušikovih oksidov.
* Primer informativnega izračuna finančnega leasinga Peugeot Financiranje za vozilo Peugeot 3008 GT LINE (1,6 BlueHDi 120) - mesečno odplačevanje; maloprodajna cena z DDV in vključenim bonusom (v ceni je obračunanih 1.000 EUR popusta v primeru financiranja Peugeot – pod pogojem vsaj 24 mesečne dobe financiranja) je 26.966 EUR; mesečni obrok je 293 EUR pri pologu v višini 8.090 EUR in ročnosti 84 mesecev; višina pologa je pri akciji omejena od 10% do 50%, doba financiranja je vezana na ročnost od 36 mesecev do 84 mesecev; DDV je obračunan v obrokih; EOM na dan 23.01.2018 znaša 8,2% in se spremeni, če se spremenijo elementi izračuna; izračun temelji na osnovi indeksa obresti - 3 mesečni EURIBOR s skupno letno obrestno mero 7,2%; financirana vrednost 18.876 EUR; skupni znesek za plačilo 32.288 EUR; stranka v primeru Peugeot Financiranja prejme tudi jamstvo za dobo 5 let (vključuje dvoletno pogodbeno garancijo) oziroma 100.000 km in avtomobilsko kasko zavarovanje za 1 EUR za prvo leto; Peugeot Financiranje si pridržuje pravico do izbire zavarovalnice. Za podrobnosti o ponudbi se obrnite na vašega prodajalca vozil Peugeot. Ponudba velja do 30. 4. 2018.