

# AVTOFOKUS

TEST:



## BMW serije 3

*Nova generacija najslavnejše  
športne limuzine na svetu*



RAZKRIVAMO: **Audi Q3**

prostornejši, drznejši in elektrificiran

**POSEBNI DODATEK:**

- **Postavitev motorja**  
Spredaj, sredinsko ali zadaj
- **Tehnika vožnje s hibridom**  
Nasveti za čim večjo učinkovitost
- **Dodatno gretje**  
Ogreje kabino in prepreči hladni zagon
- **Sodobni akumulatorji**  
Sodobni sistemi zahtevajo zmogljivejše akumulatorje

**TEHNIKA:**  
**Stopnje  
avtonomne  
vožnje**



**TEST:** Ford mustang shelby GT350R, Volkswagen golf 2.0 TDI DSG, BMW M760Li xDrive, Škoda rapid spaceback 1.0 TSI 81 kW, Nissan micra 0.9 IG-T, Peugeot 5008 GT blueHdi 180, Renault captur 1.2 TCe EDC, Mercedes-Benz GLA 220d 4matic, BMW 325d touring, Citroën C-elysee blueHdi 100, Mini countryman cooper S E AT all4, Fiat fullback 2.4d 4WD avt. 180, Ford kuga 2.0 TDCi 132 kW powershift AWD, Renault clio R. S. 220 EDC trophy

Škoda karoq



Hyundai kona



Citroën C3 aircross



Opel grandland X





Lažje je odpustiti sovražniku kot prijatelju.

William Blake (1757–1827)

## TOP 5 MESECA

-  Ljubljana naj bi v naslednjih štirih letih dobila električno linijo mestnega avtobusa z brezžičnim induktivnim polnjenjem.
-  Slovenske avtoceste bodo do leta 2019 dobile kar sedem odsekov s sekcijskim merjenjem hitrosti.
-  Koenigsegg agera RS je s hitrostjo 447 km/h postal najhitrejši serijski avtomobil na svetu.
-  Vlada je napovedala, da bo do leta 2030 po slovenskih cestah vozilo 200 tisoč električnih in hibridnih vozil.
-  Evropska komisija je pripravila predlog, da morajo proizvajalci vozil izpuste svojih modelov do leta 2030 znižati za 30 odstotkov v primerjavi z letom 2021.
-  Cene dizelskega goriva v Sloveniji so med najvišjimi v zadnjem času in so precej višje kot v sosednji Avstriji.
-  Donald Trump želi v ZDA ukiniti 7.500 dolarjev subvencije za nakup novega električnega avtomobila.
-  Tesla je v tretjem četrtletju kljub rekordnim prihodkom zopet povečala izgubo.
-  Po podatkih Darsa se je v zadnjih petih letih število vozil na avtocestnih vpadnicah proti Ljubljani povečalo za 10 do 18 odstotkov.
-  Umr! je Peter Schnutz, nekdanji direktor znamke Porsche, ki je poskrbel za ohranitev modela 911.

7 novih radarjev za sekcijsko

merjenje hitrosti na avtocestah v prihodnjih dveh letih načrtuje postaviti država. Naložba je vredna milijon evrov.

## Bi bili testni voznik?

To je gotovo sanjska služba za marsikaterega bencinskega odvisneža, a morate izpolnjevati kar nekaj pogojev. Med drugim morate biti pripravljeni delati tudi ob koncih tedna, na terenu in na prepihu, poleg vozniškega dovoljenja A in B pa zahtevajo aktivno znanje angleščine. Če vas mika, pišite v Ivančno Gorico!



## Najhitrejši je hennessey!

Ameriški Hennessey je izdelal najhitrejši avtomobil na svetu – njihov venom F5 bo po napovedih namreč dosegel hitrost kar 482 km/h. Za to skrbi z dvema turboma podprt osemvaljni motor s kar 1.193 kW (1.622

KM) moči in 1.762 Nm navora, tako da ob le 1.338 kilogramih do 300 km/h pospeši v manj kot desetih sekundah, za doseg 0–400–0 pa potrebuje manj kot pol minute! Cena? Od 1,6 milijona evrov naprej.



## 911 ZA SLADOKUSCE

Pri Porscheju so za prave entuziaste pripravili model 911 carrera T (touring), ki se po filozofiji zgleduje po

ultimativnem 911 R. Namesto atmosferskega stroja ga poganja prisilno polnjen trilitrski



**Nova vladna strategija** predvideva, da bo do leta 2025 največji dovoljeni ogljični odtis prvič registriranega novega vozila lahko največ 100 gramov, leta 2030 pa le še 50 gramov. Danes temu merilu ustrezajo le električni avtomobili in priključni hibridi.

## To je prvi polestar



Volvova športna podznamka Polestar je predstavila svoj prvi model s preprostim imenom polestar 1. Gre za luksuzni kupe s sistemom sedežev 2 + 2 in priključnohibridnim pogonskim sklopom s sistemsko

močjo 441 kW (600 KM), navorom 1.000 Nm in električnim dosegom kar 150 kilometrov. Avtomobil je trenutno še v fazi razvoja, nared bo sredi prihodnjega leta.



šestvaljnik običajne carrere z močjo 272 kW (370 KM) in navorom 460 Nm, kar v kombinaciji z ročnim menjalnikom omogoča pospešek do stotice v 4,3 sekunde in največjo hitrost 293 km/h, z opcijskim PDK pa

okrogle štiri sekunde oziroma 290 km/h. Omeniti velja še mehansko zaporo zadnjega diferenciala, športno vzmetenje PASM in opcijsko krmiljenje zadnjih koles, zaradi okrnjene zvočne izolacije pa tehta 1.430 kilogramov. Vroče!



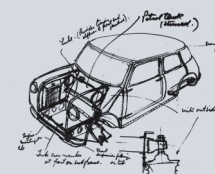
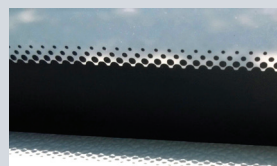
## STE VEDELI ...

... da so pred več kot sto leti na ilustriranih dopisnicah že predvidevali zanimive varnostne ukrepe za pešce? Leta 1900 so bile izdane kartice o življenju čez sto let, ki so med drugim prikazovale pomične pločnike za varno prečkanje ceste.



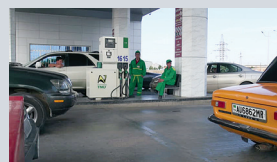
... da Američani petino vseh obrokov pojedjo v svojih avtomobilih? To, da radi jedo, smo že vedeli, ampak, da to izjemno radi počnejo kar v svojih avtomobilih!?

... da imajo črne pikice na robu avtomobilskih stekel lepoto in uporabno funkcijo? Skrbijo namreč za prehod med popolnoma črnim robom, ki je tam zaradi prikrivanja enako obarvanega lepila za stekla, in pozornim delom stekla. Njihova druga funkcija je povezana s proizvodnjo, kjer stekla ukrivijo z močnim segrevanjem. Ker se črni del močnejše in hitreje segreje, pikice zopet skrbijo za prehod, a tokrat temperaturni.



... da je Alex Issigonis prvo skico minija narisal kar na prtiček v restavraciji? Idejni oče enega najbolj prepoznavnih avtomobilov vseh časov je leta 1956 med večerjo dobil idejo za zasnovo tega izjemno majhnega, a uporabnega avtomobila.

... da je imel vsak prebivalec Turkmenistana do leta 2014 na mesec na voljo 120 litrov brezplačnega goriva? Država z ogromnimi zalogami nafte in zemeljskega plina si je takšno radodarnost lahko privoščila, sicer pa tudi zdaj tamkajšnji prebivalci zlahka pridejo do goriva, saj liter neosvinčenega bencina stane le 25 centov. Plin, elektrika, voda in sol so tam še vedno brezplačni!



## Promet malo drugače ...



# Poliranje najslavnejše športne limuzine!

» Znale poteze, nekaj večje mere in povečane ledvičke BMW-ja 3 » Osrednji motor postaja 1,5-litrski trivaljnik v treh različicah » Tudi M3 z delno elektrifikacijo, a brez zunanjega polnjenja

**1 POVEČAVA**  
Dvojne ledvičke so potrjene, obenem so opazno večje kot pri sedanji generaciji.

**2 DOLŽINA**  
Nova trojka bo nekaj daljša, blatniki bodo razširjeni.



**3 STRANSKE POTEZE**  
Dvojna ostra linija bo presekala stranski del trojke. V zadnjem delu bo potekala prek stranskih vrat do zadka.



**B**MW serije 3 je hvaležen avto, za kupce in medije, saj že štiri desetletja predstavlja eno najbolj zaželenih športnih limuzin. Ob tem je ves čas prava prodajna uspešnica. Kljub prestižni ceni prehiteva marsikatero cenejše tekmece, ima močan ugled in dobro krmari v času, v katerem bi vsi imeli SUV, ne klasičnih limuzin ali karavana.

Dolga tradicija trojke BMW-ju nalaga veliko odgovornost, da spreminja le tisto, kar si sprememb zasluži, ne pa tistega, kar bi utegnilo prestrašiti kupce. Trojka je s tega vidika pravi golf srednjega razreda in zaradi tega najbrž nikoli ne bo izgubila zadnjega pogona. To bi bil resnično velik greh!

Jasno je, da bo trojka ostala prisotna v klasičnih karoserijskih različicah, kot so limuzina, karavan in petvratni GT oziroma gran turismo. Logično je tudi, da bo GT bolj športen in utegne nadomestiti serijo 4 gran coupe, zaradi prihrankov, seveda. Ostala bo tudi serija 4 s kupejem in kabrioletom na čelu, novih različic, razen SUV-modela serije X4, ne bo.

Ko gre za obline, so pri novi trojki predvidljivo previdne, dejansko se je njen jezik razvil v enaki smeri kot pri večji petici. Obetate si lahko ožje in bolj kvadratne prednje žaromete, večje dvojne ledvičke, bolj športne odbijače in stransko linijo ter zadek, ki bo spremenjen le v podrobnostih in značilen po LED-podpisu žarometov.

Mere so večna tema pri seriji tri, ki je v zadnjih treh desetletjih zrasla iz 4,2 na skoraj 4,7 metra. BMW bi povečevanje rad ustavil, saj to povečuje maso in krni vozno dinamiko, a mu to pri novincu ne bo uspelo. Zato bo trojka znova zrasla, dolžina se bo ustalila tik pod 4,7 metra, medosje pa se bo zaradi notranje prostornosti in vozne stabilnosti raztegnilo do 2,89 metra. Inženirji in notranji oblikovalci bodo z racionalizacijo in povečanimi merami iztislili dodatnih 3,5

OPEL GRANDLAND X (SLOVENSKA PREDSTAVITEV)

# Tretji X

» Tretji model iz Oplove terensko obarvane ponudbe » Sprva na voljo z enim bencinskim in enim dizelskim motorjem ter s pogonom na sprednji kolesi od 20.490 evrov



**P**o mokki in crosslandu je k nam prispel grandland, tretji in obenem največji član Oplove terensko obarvane družine X. S 4,48 metra dolžine je za 20 centimetrov daljši od mokke in se uvršča v C-segment. Tako kot manjša brata ga odlikuje robusten videz, obenem je nekoliko bolj udoben in uglajen. Zato med drugim ponuja pomembne elemente, kot so sedeži s certifikatom nemškega združenja za zdrav hrbet AGR in prtljažna vrata z električnim pomikom, ki jih je mogoče sprožiti z brco pod zadnji odbijač.

Notranjost je urejena v značilnem Oplovem slogu in ponuja dobro ergonomijo v kombinaciji z nekoliko višjim položajem sedenja.

Trenutno največji Oplov športni terenec sodi med lažje modele v svojem razredu, pri čemer Nemci poudarjajo dobro razmerje med maso in močjo motorjev. Ob začetku prodaje je na voljo z 1,2-litrskim turbobencinskim trivaljnikom s 96 kW (130 KM) ali z dizelskim štirivaljnikom, ki zmore 88 kW (120 KM). Prihodnje leto bodo ponudbo dopolnili šibkejši stroji z močmi pod 88 kW (120 KM) in

močnejši turbodizel s 132 kilovati (180 KM) v kombinaciji z osemstopenjskim samodejnim menjalnikom, nekoliko kasneje pa še priključni hibrid.

Namesto štirikolesnega pogona je za doplačilo na voljo sistem intelligrip, ki z vrtljivim stikalom omogoča izbiro med petimi načini vožnje (normalen, sneg, blato, pesek in izklop ESP).

Pri asistenčnih sistemih velja omeniti 360-stopinjsko kamero, nadzor mrtvih kotov, sistem za opozarjanje na nevarnost naleta in sistem za nadzor voznikove zbranosti. Tu je tudi sistem za samodejno zaviranje v sili s prepoznavanjem pešcev.

V Sloveniji je grandland X na izbiro s paketi opreme select, enjoy in innovation. Za vstopni model je treba odšteti 20.490 evrov, bogatejši paket ga podraži



↑ Za povezljivost skrbita sistem onstar in multimedijska naprava intellink s 17,8- ali 20,3-centimetrskim (7-palčnim ali 8-palčnim) zaslonom na dotik, ki se razume s sistemoma apple carplay in android auto.

za 1.100 evrov, dizelski motor pa za 1.500 evrov. Poleg osnovnih paketov so na voljo paket za vsak teren in enjoy+ ter innovation+, ki glede na dobljeno opremo zagotavljajo občuten prihranek. Seveda ne manjka niti poznani

sistem onstar, ki je serijsko vgrajen od paketa enjoy naprej.

**Borut Fakin, foto: BF, Opel**



← Grandlanda X si je mogoče omisliti s črno streho in panoramskim strešnim oknom.

## NAŠ IZBOR OPEL GRANDLAND X 1.6 CDTI ENJOY

1.560 ccm, 4 valji, dizel, 88 kW (120 KM), 300 Nm / 4,9 l, 111 g CO<sub>2</sub>/km

0-100 km/h v 11,8 s, 189 km/h

D/Š/V: 4.477/1.856/1.609 mm

514-1.652 l / 1.392 kg

Cena: **23.090 €**

CITROËN C3 AIRCROSS (SLOVENSKA PREDSTAVITEV)

# Mladosten in igriv

» C3 aircross kot modni križanec B-segmenta ni zamenjava za enoprostorski C3 picasso » Skupaj s popustom v primeru financiranja stane od 12.490 evrov dalje



**Z** velikimi kolesi, poudarjenimi blatniki, 17,5 centimetra oddaljenosti od tal in dodatnimi zaščitnimi elementi daje videz terenca, v resnici pa ponuja višji položaj sedenja in prostorno ter prilagodljivo notranjost. Bodisi serijsko bodisi za doplačilo jo dopolnjuje vzdolžno pomična zadnja klop v dolžini 15 centimetrov in možnost nastavljanja naklona naslonjala. Prtljažnik v osnovi meri od 410 do 520 litrov, ob v ravno dno

zloženih zadnjih sedežih sprejme 1.289 litrov, zložljiv sovoznikov sedež pa omogoča prevoz do 2,4 metra dolgih predmetov.

Poudarek je na prepoznavni podobi in številnih možnostih individualizacije zunanje ter notranje podobe, poleg treh stopenj opreme je na voljo še široka paleta doplačilnih paketov in dodatkov.

Motorjev je pet; trije bencinski trivaljniki s 60, 81 ali 96 kW (82, 110 ali 131 KM) in dva dizelska

štirivaljnika s 73 ali 88 kW (99 ali 120 KM) moči. Pri srednjem bencinarju namesto ročnega lahko izberete samodejni menjalnik, pri vseh pa se moč prenaša le na sprednji kolesi. Boljši oprijem in suverenost na malce zahtevnejših podlagah obljubljata sistem grip control in sistem za samodejno zaviranje med vožnjo po klancu navzdol.

Tu je še ducat varnostnih in asistenčnih sistemov (nekateri so serijski, drugi za doplačilo) in sodoben infotainment sistem

ssedempalčnim na dotik občutljivim zaslonom in možnostjo preslikave zaslona mobilnega telefona pri boljše opremljenih različicah.

Cene se po uradnem ceniku začenejo pri 14.090 evrih za vstopno bencinsko oziroma pri 17.570 evrih za najcenejšo dizelsko gnano izvedbo, v prihodnjem letu pa bo po napovedih na naše ceste zapeljalo vsaj 350 dobro opremljenih vozil. **Anže Jamnik, foto: AJ, Citroën**



Poleg serijskega so na voljo še štirje paketi barvitnega oblaginjenja in pomična zadnja klop.



Notranjost se poleg dobre ergonomije lahko pohvali s precejšnjim številom odlagalnih mest za drobnarije. Večino funkcij upravljate prek zaslona na sredinski konzoli.

## NAŠ IZBOR CITROËN C3 AIRCROSS PURETECH 110 SHINE

1.199 ccm, 43 valji, bencin, 81 kW (110 KM), 205 Nm / 4,9 l, 112 g CO<sub>2</sub>/km  
0–100 km/h v 10,2 s, 185 km/h  
D/Š/V: 4.154/1.756/1.637 mm  
410–1.289 l / 1.159 kg

Cena: **18.450 €**

## ŠKODA KAROQ (MEDNARODNA PREDSTAVITEV)



# Po receptu kodiaqa

» Pri tem vsestransko uporabnem križancu družini prostora ne zmanjka zlahka » Na voljo je štirikolesni pogon, a le v kombinaciji z dvolitrskim turbodizlom » Kot prvi avtomobil te znamke prinaša digitalne merilnike in ponuja prilagodljivo podvozje

**K**aroq prihaja ravno v času, ko se je yeti poslovil, a ni njegova zamenjava. Je občutno večji, sodobnejši in bolj trendovski. Je kot kodiaq zmernejših dimenzij in ima nekoliko zmernejšo ceno. Bo s svojimi atributi uspel ponoviti uspeh svojega večjega brata?

Štiri metre in 38 centimetrov dolg avtomobil je bližnji sorodnik seata atece, kar dokazuje identična medosna razdalja. Tako navzven kot v notranjosti sta si avtomobila sicer zelo podobna, le da je karoq zvest oblikovnim zapovedim svoje znamke, ki jih je svetu križanec predstavil že kodiaq. V primerjavi z yetijem je precej večji, zato več prostora ponuja tudi v notranjosti. Za kolena tistih, ki sedijo zadaj, je skoraj sedem centimetrov več prostora, medtem ko prtljažnik v osnovi sprejme 520 litrov.

Ena od glavnih odlik karoqa je sodobna elektronika. Ta podpira

“

Yeti je po velikosti poskušal sedeti na dveh stolčkih naenkrat – v segmentu B in C, karoq pa nastopa v C. Čehi bi sicer znali v segment B vstopiti z bližnjim sorodnikom malega VW T-roca.

vse od hitrega mobilnega interneta do brezstičnega telefonskega polnilca. Prvič ponuja popolnoma digitalni nadomestek klasičnih merilnikov, prav tako napredna in učinkovita je zbirka voznških pripomočkov, kot so samodejno parkiranje, ohranjanje vozila na voznem pasu, samodejno zaviranje pred preprekami in še in še. Kar devetnajst jih je na voljo!

Tudi z opremo so poskrbeli za potnike, na primer z ogrevanimi sedeži v drugi vrsti. Ti so celo posamično odstranljivi in

vzdolžno pomični za 15 centimetrov. V primeru odstranjenega srednjega sedeža se zunanja lahko pomakneta proti sredini, vsak za osem centimetrov. Od njihovega položaja in naklona naslonskega dela je prav tako odvisen prostor za prtljago, saj lahko meri med 479 in 588 litri. Poklopljeni



↑ Litrski trivaljnik je morda na papirju videti podhranjen, a se je na nekaj sto kilometrov dolgi vožnji izkazal za solidno izbiro.





Preprosto zasnovana kabina je ob izbiri digitalnih merilnikov in 20,3-centimetrskega barvnega zaslona videti kot razstavljeni prostor na sejmu elektronike.

sedeži ga povečajo na 1630 litrov, odstranjeni pa ga spremenijo v pravi dostavnik s 1810-litrskim nakladalnim prostorom.

Motorna paleta vsebuje dva turbobencinska in tri turbodizelske stroje. Prve zastopata litrski trivaljni TSI s 85 kW (115 KM) in 1,5-litrski TSI z izklopom valjev ter 110 kW (150 KM). Še vedno priljubljena zasedba z oznako TDI se začne pri 1,6-litrskem štirivaljniku z 85 kW (115 KM) in nadaljuje pri dveh dvolitrskih motorjih s 110 ali 140 kW (150 ali 190 KM). Vsi, razen najzmogljivejšega, so na voljo s 6-stopenjskim ročnim ali 7-stopenjskim menjalnikom DSG. Močnejši dvolitrski TDI bo na voljo šele prihodnje leto in je serijsko opremljen z DSG-jem, pogon pa je speljan k vsem štirim kolesom. Tudi šibkejša različica s 110 kW ima serijski štirikolesni pogon, a pri tej kupci lahko izbirajo ročni ali menjalnik DSG.

Ker v tovarni pričakujejo prav

tako izjemen naval na novi model, kot so ga doživeli s kodiaqom, so za začetek prodaje pri nas predvideli le ponudbo bolj opremljenih različic. Zaradi tega se cene za precej bogato opremljen model ambition z enolitrskim motorjem začnejo šele pri 21.712 evrih, a ob tem velja opomba, da s Škodinim financiranjem cena pade na nekoliko bolj sprejemljivih 19.350 evrov. Od kodiaqa je ob izenačenih opremljenosti in motorizaciji cenejši za dobra dva tisočaka. **Gašper Stamač, foto: Škoda**

**NAŠ IZBOR**  
**ŠKODA KAROQ**  
**1.5 TSI AMBITION**

1498 ccm, 4 valji, bencinski, 110 kW (150 KM), 250 Nm, 5,4 l, 122 g CO<sub>2</sub>/km  
0-100 km/h v 8,4 s, 204 km/h

D/Š/V: 4.382/1.841/1.603 mm

521/1810 l, 1.378 kg

Cena: **22.977 €**



Sedeži v drugi vrsti so pomični vzdolžno, zunanja dva tudi prečno (če je sredinski odstranjen), glede na njihovo postavitev pa se spreminja prostornina prtljžnega prostora. Ta lahko znaša vse od 479 do 1810 litrov.

# Avto Slak

Pooblaščen prodajalec in serviser

**TREBNJE**

07 / 34 81 481

**NOVO MESTO**

07 / 39 32 999



Prestopi pravi prag - obišči Avto Slak

www.avtoslak.si

FORD MUSTANG SHELBY

# KO PONIJA PIČI KOBRA

» Legendarni pony car se požvižga na tradicijo in predstavlja pravo orožje za na stezo » S 533 konji pod sprednjim pokrovom do stotice pospeši v 4,5 sekunde in doseže hitrost 280 km/h » Čeprav ga pri nas ne bo, je tako poseben, da bi bilo škoda, če ga ne bi predstavili





**T**okrat smo imeli priložnost sesti za volan avtomobila z imenom, ki si ga ne zasluži vsak. Zgodba o Carrollu Shelbyju je namreč ameriška različica sage, ki se je v Evropi dogajala med Modeno in Bologna (dom Ferrarija in Lamborghinija). Res je, da Shelby ni tako zvoneče ime kot Ferrari, Lamborghini in Maserati, a nič zato, saj je njegova zgodba podobna. Shelby se je po koncu svoje dirkaške kariere odločil, da bo izdeloval najhitrejše avtomobile oziroma takšne, ki znajo na cesto prenesti občutke z dirkališča.

#### **KOT VZPOREDNA DIMENZIJA**

Kot se vidi s fotografij, gre za načela, na katera se GT350R opira z vsemi svojimi 533 konji. Na prvi pogled se lahko zdi kot običajen mustang z okrepljeno konjenico in dodelanim podvozjem. Toda to je daleč od resnice. To je približno tako, kot če bi trdili, da je BMW M4 malce bolj dodelan 440i.

Razkorak med tem in običajnimi mustangi je večji, kot dajeta slutiti zunanji videz in videz kabine. Zadaj je najbolj očiten znak tega razkoraka odsotnost zadnjih sedežev. Tu so še športna sedeža Recaro, merilnika na sredinski konzoli (za tlak in temperaturo olja) in nekaj malenkosti, denimo kobra namesto mustanga na različnih mestih, tudi na volanskem obroču. To je Shelbyjev znak in obenem ime njegovega najslavnejšega modela, ki zelo jasno govori o ▶



Ne moremo ga primerjati z običajnim mustangom, to bi bilo približno tako neprimerno, kot če bi rekli, da je M4 le malo bolj zmogljiv 440i.

BMW M760Li xDRIVE

# Prvi razred



» Najprestižnejša sedmica je tehnično odlična in udobna potovalna limuzina » Mogočen motor V12 razvaja s kar 448 kW (610 KM) moči in 800 Nm navora » S ceno 238.900 evrov se lahko primerja z družinsko hišo ali večjim stanovanjem

**P**ri Adrii Airways in drugih evropskih letalskih prevoznikih v prvem razredu ne morete uživati, BMW pa v svoji najprestižnejši limuzini užitek ponudi v polni meri. Do Münchna, Dunaja, Milana, Budimpešte, Beograda ... ali dlje! Nedvomno boljša izbira od kot pločevinka tesne kabine Canadaira in po možnosti še s kakšnim presedanem na katerem izmed velikih evropskih letališč.

Medtem ko bi sicer čakali na varnostni pregled, se počasi vkrcavali ali poslušali varnostna navodila, ste že zapustili Slovenijo. Namesto zamudnega letališkega postopka ta čas lahko uživate v drugih stvareh. Govorimo o udobju zadnjih dveh sedežev, pravih direktorskih foteljev. Izdatno nastavljenih in, seveda, podprtih z najrazličnejšimi masažami, dodatnimi oporami za noge, zavesicami preko oken in

“ Bolj kot na voznem boste uživali na enem izmed zadnjih dveh sedežev.

številnimi drugimi dobrotami. Vključno s hladilnikom, ki poskrbi, da je primerno ohlajena penina ali kakšna druga pijača vedno pri roki.

Verjetno ni treba posebej poudarjati, da je vožnja resnično udobna in da se po tej plati lahko primerja s poslovnim razredom na čezoceanskem letu ali s prvim razredom evropskega hitrega vlaka. Med vožnjo s tem bavarskim presežkom je podobno! Tudi pri hitrostih 200 km/h in več je vožnja presenetljivo tiha, da potujete s hitrostjo, ki je dovoljena

le na nemških avtocestah, pričajo le švigajoča drevesa in hiše, ki izginjajo v ozadju.

Poleg odlične zvočne zatesnjenosti k temu pripomore vrhunec motorne ponudbe, svilnato mehko tekoč in prisilno polnjen 6,6-litrski motor V12. Brez rohnenja ali drugih dirkaških zvokov in s štirikolesnim pogonom na cesto

učinkovito prenaša kar 448 kW (610 KM) moči. Poleg tega je, tudi zaradi 800 Nm navora, izjemno prožen in pri katerih koli vrtljajih in hitrosti zlahka opravi z več kot 2,2 tone težko limuzino. Ta zmoro elektronsko omejenih 250 km/h, če doplačate za dodatni M driver's package, se ta meja premakne na 305 km/h!

Saj res, voznik. Če je iz pravega



↑ Kljub 5,24 metra dolžine in masi precej več kot 2,2 tone lahko doseže celo 305 km/h!



▣ Sedeži so resnično udobni in izdatno nastavljivi – še posebej zadnji, ki se lahko primerjajo s poslovnim razredom čezoceanskih letal. Marsikdo na poti tuzica dela, zato je zložljiva mizica nepogrešljiva. Po želji lahko gledate televizijo. S pomočjo prenosne tablice lahko preprosto dostopate do svetovnega spleta.



▣ V osnovi 510-litrski prtljažnik precej okrni hladilnik – dobrodošel kos prestižne dodatne opreme najvišjega ranga.

testa, ne bo prav nič manj užival kot vi, udobno zleknjeni na zadnjih sedežih. Ogromna zaloga moči in navora, odlični štirikolesni pogon in zmogljive zavore mu omogočajo, da se

vedno izvleče iz kritičnih situacij oziroma se v njih sploh ne znajde. Kopica najsodobnejših varnostnih in drugih pripomočkov, vključno z delno samodejno vožnjo, aktivnim krmiljenjem volana in vseh štirih

koles, pa razbremeni njegov delovni dan. Svojo željo po brutalnih pospeških bo verjetno potešil takrat, ko bo v avtomobilu sam ... Na poti v pralnico, recimo. Lepljenje direktorjevega želodca

na hrbtenico, zlasti če je poln dobre poslovne večerje, nekako ne sodi v obseg njegovih službenih zadolžitvev. Ali pač ... Kakor koli, pospešek do stotice v le 3,7 sekunde (!) je boljši kot pri marsikaterem športniku najbolj zvenečega imena. Pravzaprav je s temi števkami tako motorizirana sedmica celo BMW z najboljšim pospeškom. Tudi s ceno 240 tisočakov (plus dodatki) je v samem vrhu. **Anže Jamnik, foto: Jernej Prelac**



▣ Armaturna plošča je znanih BMW-jevih potez. Odeta je v vrhunske materiale, a se vseeno zdi manj prestižna kot pri neposrednem tekmecu iz Stuttgarta.

## TEHNIČNI PODATKI

**Vozilo:** limuzina, 4 vrat, 4 sedeži; **Motor:** turbobencinski, dvanajstvaljnik V-zasnovne, 6592 ccm, 448 kW (610 KM) pri 5500/min, 800 Nm pri 1550/min; **Menjalnik:** samodejni, 8-stopenjski; **Pogon:** na vsa štiri kolesa; **EuroNCAP:** / **Velikosti:** 5238 x 1902 x 1479 mm; **Medos. razdalja:** 3210 mm; **Pnevmatike:** spredaj 245/40 R20, zadaj 275/35 R20; **Masa/nosilnost:** 2255/660 kg; **Prtljažnik:** 515 l. **Največja hitrost:** 250 km/h; **Pospešek (0-100 km/h):** 3,7 s; **Poraba goriva (EU):** 18,4/9,6/12,8 l/100 km; **Povprečje na testu:** 16,9 l/100 km; **Izpušč CO<sub>2</sub>:** 294 g/km.

**Cena:** osnovni model (730d): 106.850 €, testno vozilo: 277.235 €; BMW Vertriebs GmbH, podružnica Ljubljana.

☺ udobje, prestiž, bogata oprema, motor  
☹ /

PEUGEOT 5008 GT BLUEHDi 180

# Prijazen celi družini

» Veliki križanec je za dvajset centimetrov daljši od sorodnega modela 3008 » V njem se lahko pelje do sedem potnikov, pet pa jih ima lahko zares ogromno prtljage » Izvedba GT je na voljo le z dvolitrskim turbodizlom in samodejnim menjalnikom

**U**radno mu pri Peugeotu pravijo SUV, a če vprašate nas, je novi 5008 čisto pravi enoprostorec, ki le navidezno spada v družbo najbolj priljubljenih vozil zadnjega časa. Brez dvoma je najbolj crossoverna stvar pri 5008 njegova zunanost. Ima nekoliko večjo oddaljenost trebuha od tal, velika 19-palčna kolesa in par plastičnih ter kromiranih dodatkov na karoseriji. Prvi so za zaščito, drugi pa lepotne narave. Bolj je pomembno, da obdajajo razmeroma velik avtomobil, ki je kar za dvajset centimetrov daljši od

„Dejstvo, da gre za bližnjega sorodnika zares dobrega modela 3008, samo po sebi veliko pove o njem.“

modela 3008. Zaradi tega lahko v notranjosti nudi prostor za do sedem ljudi. V primeru testnega avtomobila je bilo vanj nameščenih le pet sedežev, za dodatna dva bi bilo treba doplačati še 830 evrov. Dobra plat tega je, da ima v prtljažniku še malenkost več prostora, saj so luknje za šesti in sedmi sedež ostale prazne. Nam so prišle prav za pospravljanje kakih drobnarij, ki bi se med vožnjo kotalile gor in dol po prtljažniku. Ta sicer meri med 780 in 1060 litri. Zakaj takšen razpon? Zaradi vzdolžno pomičnih sedežev v drugi vrsti, ki s poklopljenimi

naslonjali ustvarijo rekordnih 2.150 litrov prostora.

Prostora je dovolj za čisto vse skiroje, poganjalce, SUP-e, kolesa, rolke in še vse ostalo, kar se valja pri hiši, mladim družinam so prijazni tudi zadnji sedeži. Tam brez težav sedijo trije (lahko odrasli) otroci, pravi bonus pa je v tem, da so sedeži posamični. Vsak izmed njih je ločeno pomičen, poklopljiv in odstranljiv, predvsem pa znajo navdušiti mlade starše, saj je nanje mogoče namestiti tri otroške sedeže naenkrat.

Sprednji del kabine je zelo podoben tistemu v modelu 3008,





↑ Futuristična oblika ni zahtevala odrekovanja pri funkcionalnosti in ergonomiji. Kamen spotike pri kakovostno obdelani kabini sta lahko le velikost volana in oblika prestavne ročice.



← Njegov predhodnik je bil čistokrvni enoprostorec, ta pa spada med športne terence, čeprav je po funkcionalnosti še vedno enakovreden prvemu.

Prostornina ogromnega prtljažnika je deloma odvisna od položaja pomičnih sedežev v drugi vrsti, še bolj ga lahko okrnita opcijska sedeža v tretji vrsti. Teh testni avtomobil ni imel, priročni luknji v dnu prtljažnika, kamor bi sicer sodila, pa sta priročni za odlaganje drobnarij.



vključno s sodobno in učinkovito oblikovano armaturno ploščo, malo manj praktično prestavno ročico samodejnega menjalnika in majhnim volanskim obročem. Na tega smo se doslej že dodobra privadili, a je bil občutek med upravljanjem tako velikega avtomobila s tako majhnim volanom vseeno nekoliko nenavaden. V tako dodelano oblikovani notranjosti je bilo hecno videti ročico za upravljanje s tempomatom. Ta se skriva za volanskim obročem in je prava relikvija iz starejših, manj prijetnih Peugeotovih časov. Takšna pozornost in netolerantnost deloma izvira iz dejstva, da je imel

testirani avtomobil najprestižnejši paket opreme GT. Pri 5008 boljje ne gre, a je vseeno možno nabrati kar nekaj dodatkov s seznama doplačil, ki so na koncu ceno zvišali še za več kot pet tisočakov. Tako je na koncu cena, ob upoštevanju popusta, za malenkost presegla štirideset tisočakov.

Izvedba GT je na voljo le z najzmogljivejšim motorjem v ponudbi. Gre za dvolitrski turbodizel s 133 kW (180 KM), ki je povezan s 6-stopenjskim samodejnim menjalnikom. Čeprav do stotice pospeši v spodobnih devetih sekundah, je njegova prednost v udobju, ne toliko v športnosti. Ker štirikolesni pogon

ni na voljo, je moči in navora več kot dovolj, tudi če družina šteje sedem članov. Zmerno vožnjo zna nagraditi s prav takšno porabo, ki je mimogrede lahko manjša od šestih litrov, težja noga ga lahko pripravi do povprečja nad devetimi litri. Pri nas se je povprečje ustalilo pri 8,2 litra, kar je za tako velik in zmogljiv avtomobil soliden rezultat.

In prav takšna bi bila naša ocena za celoten avtomobil, ki s svojimi atributi odkluka večino želja (zahtevne) družine. Vsestranska uporabnost, sodoben videz, pri izvedbi GT pa še nekaj športnosti za očkovo veselje! **Gašper Stamač, foto: Jernej Prelac**

## TEHNIČNI PODATKI

**Vozilo:** kompaktni crossover, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbodizelski, vrstni štirivaljni, 1997 ccm, 133 kW (180 KM) pri 3750/min, 400 Nm pri 2000/min; **Menjalnik:** samodejni, šeststopenjski; **Pogon:** na sprednji kolesi; **EuroNCAP:** 5.

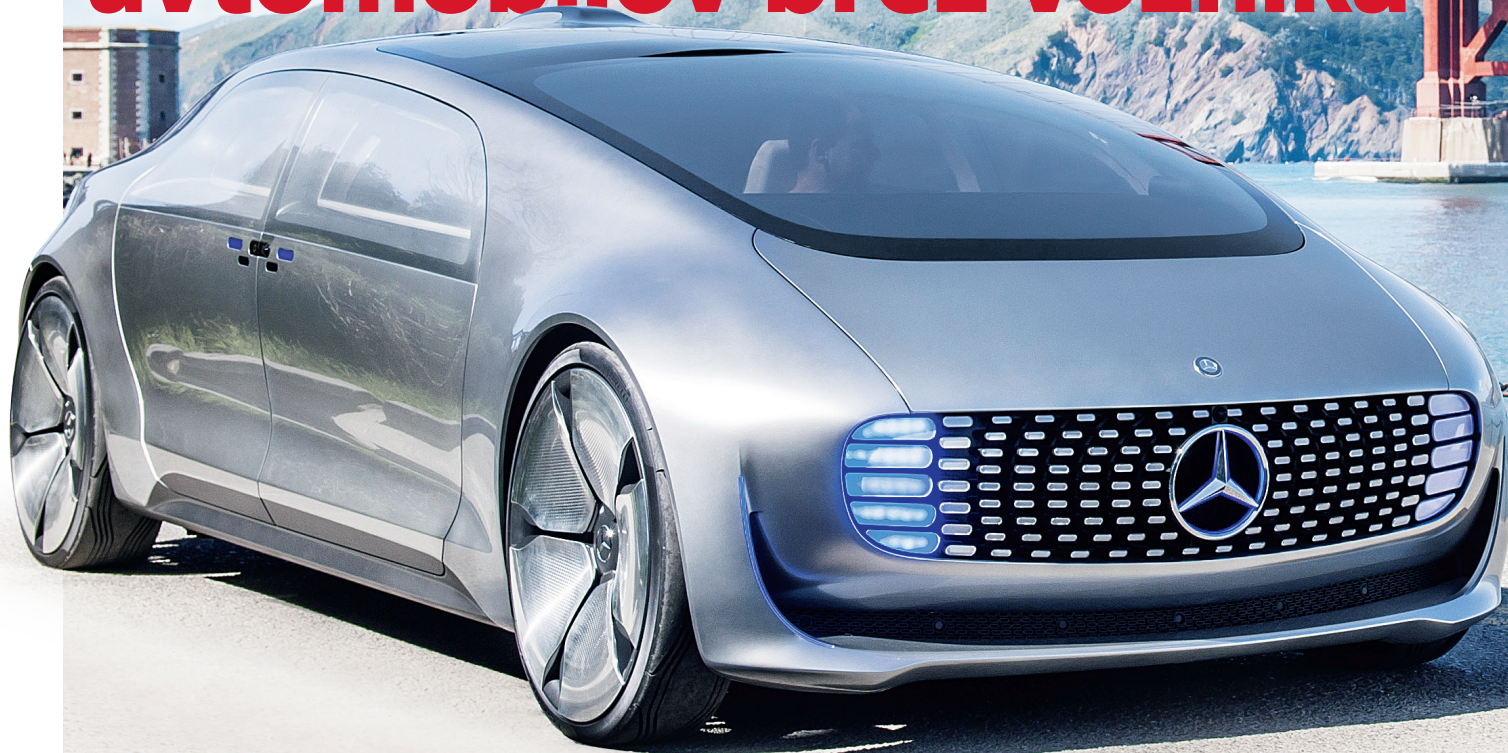
**Velikosti:** 4641 x 1844 x 1646 mm; **Medos. razdalja:** 2840 mm; **Pnevmatike:** 235/50 R19; **Masa/nosilnost:** 1605/675 kg; **Prtljažnik:** 780–1940 l.

**Največja hitrost:** 211 km/h; **Pospešek (0–100 km/h):** 9,1 s; **Poraba goriva (EU):** 5,5/4,4/4,8 l/100 km; **Povprečje na testu:** 9,1 l/100 km; **Izpost. CO<sub>2</sub>:** 124 g/km.

**Cena:** osnovni model (1,2 puretech 130 access): 22.798 €, testno vozilo: 43.028 €; P Avtomobil Import, d. o. o., Ljubljana.

↻ oblika, kakovost izdelave, prostornost  
⊖ /

# Bitka za trg avtomobilov brez voznika



» 10.000 evrov je pričakovana podražitev avtomobilov zaradi vgrajenih sistemov za avtonomno vožnjo četrte ali pete stopnje » Ti sistemi bodo združeni z naprednim električnim pogonom

**E**vropski avtomobilski proizvajalci so napovedali, da bodo v naslednjih desetih letih za razvoj avtonomnih avtomobilov namenili šest milijard evrov, njihovi ameriški kolegi pa štiri milijarde dolarjev. Tekma v razvoju sistema za samodejno upravljanje avtomobila še nikoli ni bila tako intenzivna. Poleg avtomobilskih proizvajalcev so se vanjo vključila podjetja s področja tehnologije IT, kot so Google, Microsoft, Apple in Samsung. Avtonomni avtomobili bodo omogočili učinkovitejši in varnejši promet, ocenjuje se, da bodo neposredno vplivali na več kot 80-odstotno zmanjšanje števila prometnih nesreč. Definiranih je šest stopenj, od nič do pet. Pri stopnji avtonomne vožnje 0 vozilo v celoti upravlja voznik. Sledi stopnja 1, pri kateri voznik upravlja vse funkcije vozila, nekatere, kot so obračanje volana ali pospeševanje, lahko vozilo opravi samodejno (npr. tempomat). Pri stopnji 2 mora obstajati sistem, ki vozilu samodejno omogoča odločanje glede obračanja volana in nadzora hitrosti. Z drugimi besedami, vozilo mora samodejno delovati, dokler voznik ne pritisne na stopalko za plin ali poprime za volan (primer je sistem za samodejno parkiranje). Pri

“ Stopnje avtonomne vožnje so natančno definirane s strani združenja avtomobilskih inženirjev, zato so de facto postale standardne.

stopnji avtonomne vožnje 3 je v vozilu še vedno potrebna prisotnost voznika, da poseže vmes v kritičnih situacijah, vendar lahko vozilo popolnoma samodejno nadzira svojo hitrost in smer. Primer je možnost samodejne vožnje med zastoji ali vožnja po avtocesti. Stopnja 4 pomeni, da vozilo zmora popolnoma samodejno nadzorovati vožnjo na podlagi podatkov, zbranih z lastnimi tipali. Stopnja avtonomne vožnje 5 je še vedno samo teoretična, saj trenutno ne obstaja niti avtomobil niti sistem, ki bi jo dosegal. Ta označuje vozilo, ki lahko v vseh razmerah vozi popolnoma samodejno, brez prisotnosti voznika. **AJ, TR, foto: arhiv AF, AR**

## STOPNJE AVTONOMNE VOŽNJE



### Stopnja 0

Brez avtomatizacije – podobno, kot

pri prvih avtomobilih, je za vse elemente vožnje zadolžen voznik, ki je popolnoma odgovoren za spremembo smeri, hitrosti in signalizacijo.



### Stopnja 1

Za vse elemente upravljanja z vozilom je

potrben voznik, vozilo mu lahko pomaga bodisi z opozarjanjem na nevarnosti bodisi s samodejnim vzdrževanjem hitrosti vožnje.



**AVTONOMNI TOVORNJAKI** prihodnosti so kljub tehnološkim prednostim naleteli na oster odpor predvsem s strani sindikata avtoprevoznikov.



Stopnje avtonomne vožnje so natančno definirane s strani združenja avtomobilskih inženirjev, zato so de facto postale standardne.



#### Stopnja 2

Eden ali več sistemov vozniku lahko

pomaga hkrati upravljati smer in hitrost.

Polavtonomni primer je sistem za samodejno vožnjo vozila po svojem pasu.



#### Stopnja 3

Sistem lahko upravlja vozilo,

vključno s spremembo smeri in hitrosti vožnje, ter sprejema osnovne odločitve. Še vedno mora v kritičnih situacijah nadzor prevzeti voznik.



#### Stopnja 4

Vozilo lahko samodejno vozi po

cestnem omrežju, a le ob primerni infrastrukturi (na primer na avtocesti). Voznikovi posegi tu niso nujni.



#### Stopnja 5

Popolna avtomatizacija

omogoča vozilo samodejno vožnjo v skladu s prometnimi predpisi brez kakršnih koli posegov voznika. Ni nujno, da je ta sploh v vozilu.



**GENERAL MOTORS** je lani za pol milijarde dolarjev kupil družbo

Cruise Automation in na področju razvoja avtonomne vožnje zaposlil 1.100 inženirjev. Prvi prototip avtonomnega avtomobila stopnje 4 lahko pričakujemo prihodnje leto.



**DAIMLER** na tem področju sodeluje z različnimi podjetji, predvsem z Boschom in Uberjem. Stopnja 4 nameravajo doseči do konca desetletja, komercialno proizvodnjo avtomobila stopnje 5 pa načrtujejo za leto 2025.



**FORD** je napovedal, da bo vložil milijardo dolarjev v podjetje

Argo AI, ki se ukvarja z razvojem sistemov avtonomne vožnje, ustanovili pa so ga nekdanji Googlovi in Uberjevi inženirji. Popolnoma avtonomni avtomobil (stopnje 5) lahko pričakujemo leta 2021.



**HONDA** se je odločila za zmanjšanje naložb v razvoj sistemov

avtonomne vožnje in se oprla na tiste, ki jih uspešno razvija Waymo (Google). Njihov cilj je avtonomni avtomobil stopnje 4 na odprtju olimpijskih iger 2020 v Tokiu.



**TOYOTA** je ustanovila raziskovalni inštitut za avtonomno upravljanje, ki mu je namenila sredstva v višini milijarde dolarjev. Do leta 2020 nameravajo doseči stopnjo 4, svoj prototip pa, tako kot Honda, pripravljajo za olimpijske igre.



**RENAULT-NISSAN** se je odločil razvoj sistema prepustiti zunanjemu izvajalcu oziroma podjetju Microsoft. Prvih deset vozil stopnje 4 pričakujejo leta 2020, stopnja 5 pa nameravajo doseči leta 2025.



**VOLVO** je leta 2016 podpisal 300 milijonov dolarjev

vreden dogovor z Uberjem, ki razvija tehnologijo avtonomne vožnje, uporabne v avtomobilih. Njihov cilj je do leta 2021 razviti stopnjo avtonomne vožnje 4, ki bi jo kupcem lahko ponudili za 10.000 evrov.



#### HYUNDAI

je za razvoj najnaprednejših sistemov avtonomne vožnje zaposlil kar 3.000 inženirjev in zagotovil proračun v višini 1,7 milijarde dolarjev. Pričakujejo, da bodo stopnja 4 dosegli leta 2020, s stopnjo pet pa ciljajo na leto 2025.



#### FIAT-CHRYSLER

meni, da so avtonomni avtomobili bolj stvar marketinga in da je malo verjetno, da bodo zaživeli v večjem številu. Zato ne razvijajo lastnih sistemov avtonomne vožnje, načrtujejo pa sodelovanje z Waymom (Google).



**BMW** je sklenil partnerstvo z družbama Intel

in Mobileye. Pričakujejo, da bosta lahko ti dve podjetji dobavljali sisteme za avtonomno vožnjo stopenj 4 in 5, ki jih bodo lahko v svoje modele začeli vgrajevati že leta 2021.



**TESLA** vse svoje modele dobavlja s potrebno

tehnologijo za četrto stopnjo avtonomne vožnje in nenehno na daljavo nadgrajuje njihovo programsko opremo. Elon Musk trdi, da bodo stopnja 5 dosegli in na trgu ponudili že leta 2018.

Tehnike vožnje s hibridom

# Znate voziti hibridni avto?

» Predstavljamo vam tehnike za učinkovito vožnjo s hibridom » Učinkovitost lahko dosežemo le z upoštevanjem podatkov o delovanju hibridnega sklopa » Ključ do učinkovitosti sta stalnost in uporaba vseh zmogljivosti, ki jih ponuja hibridna zasnova **BF, foto: JP, BF**

## SKRIVNOST JE V STALNOSTI

Veliko ljudi misli, da je za varčno vožnjo treba voziti počasi, a to ni res. Veliko večji učinek dosežemo s stalno potovalno hitrostjo malce pod omejitvijo hitrosti, kar velja tudi za vožnjo s hibridom. Ključ je vzdrževanje zelene hitrosti, kar dosežemo s predvidevanjem ceste in prometa pred seboj. Bistveno je izogibanje močnim zaviranjem in ponovnim pospeševanjem.



## ČAROBNI GUMBKI

Z gumbom EV, ki vključi električni način, bomo morda naredili vtis na družinske člane in prijatelje, ne bo pa nam omogočil prihranka pri porabi, prej obratno. Ponovno polnjenje baterije namreč zahteva več energije od motorja z notranjim zgorevanjem, torej več bencina. Ta način je primeren predvsem za vožnjo po parkiriščih ali v garažah. Način PWR nam ponudi vso moč pogonskega sklopa in ga lahko uporabimo za kakšne vzpone, prinaša pa tudi večjo porabo. Ob izbiri načina ECO stopalka za plin postane manj odzivna, klimatska naprava pa začne delovati z zmanjšano močjo. A s tem učinkovitost ni zagotovljena, saj se lahko zgodi, da v želji po enakih zmogljivostih nevede preveč odločno pritiskamo na plin, s čimer dosežemo negativni učinek.



## BREZ TEGA NE GRE



Večina hibridnih modelov ima namesto merilnika vrtljajev prikazovalnik režima vožnje, ki ima prav tako ključno vlogo pri zasledovanju čim manjše porabe. Ko je prikazovalnik v spodnjem delu – CHG, se baterija polni ob pojemkih in zaviranju. V predelu ECO se načeloma vozimo s pomočjo baterije, ki se tako prazni. Od sredine navzgor se vključi bencinski motor, ki deluje v sožitju z elektromotorjema in zagotavlja učinkovitost pri porabi goriva. V najvišjem predelu – PWR se znajdemo le ob najmočnejših pospeševanjih, kjer imamo, če je baterija dovolj napolnjena, na voljo celotno moč pogonskega sklopa. V tem območju se zadržujemo čim krajši čas.

**REDNO VZDRŽEVANJE**

Za doseganje čim manjše porabe goriva je zelo pomembno redno vzdrževanje. Z vzdrževanjem se izvajajo redni pregledi, tudi tlaka v pnevmatikah, ki je zelo pomemben za zmanjševanje porabe.



Največje prihranke pri porabi goriva v primerjavi z običajnim avtomobilom lahko s hibridom dosežemo na regionalnih cestah in v mestu.

**JADRANJE**

Na ravninah pri hitrostih do 70 kilometrov na uro je priporočljivo čim hitreje doseči zeleno hitrost s pomočjo obeh motorjev. Nato avtomobil pustimo jadrati v električnem načinu. To lahko storimo večkrat in s tem ustvarjamo tako imenovani učinek Pulse & Glide.

**SPREMLJAJTE BATERIJO!**

Polna baterija omogoča večji prihranek pri porabi goriva. Popolnoma napolnjena baterija pri priusu kaže osem črtic, sistem pa je najbolj učinkovit, ko jih šteje vsaj šest oziroma dosega 60-odstotno napoljenost ali več. Pod to mejo namreč sistem želi polniti baterijo in zahteva več energije od bencinskega motorja. Ob večji napoljenosti baterije sistem bolj prosto razpolaga z električno energijo in omogoča varčevanje z gorivom.

**HIBRID NI ELEKTRIČNO VOZILO**

Zelo pomembno je upoštevati, da ne gre za električno, temveč hibridno vozilo, zato največjo učinkovitost dosežemo z uporabo vseh elementov hibridnega sklopa. To pomeni, da ni priporočljivo vztrajati v električnem načinu, saj bo bencinski motor nato za polnjenje baterij moral delovati skoraj v celoti kot generator, kar bo povzročilo precej večjo porabo goriva.

**DELUJE!**

**PRAKTIČNA UPORABA** je potrdila učinkovitost navedenih tehnik. Z doslednim upoštevanjem nasvetov smo z očetom modernih hibridov, toyoto priusom, dosegli izjemne rezultate. V vožnji na regionalnih cestah je poraba znašala 2,9 litra na 100 kilometrov, v mestu smo shajali z manj kot štirimi litri, na avtocesti se je poraba dvignila na 5,1 litra, povprečje pa je znašalo 4,6 litra na 100

kilometrov. Skratka, hibrid zahteva doslednost in ne mara skrajnosti, ob pravilni uporabi pa nas nagradi s porabo, ki je ne dosegajo niti najbolj varčni dizli.



**LOVŠE**  
Pooblaščen prodajalec in serviser vozil.



TOYOTA



TOYOTA

**10 LET JAMSTVA NA VOZILA**

Avto Lovše, DOMŽALE  
Jariška cesta 11  
(01) 777-77-77

[www.aclovse.si](http://www.aclovse.si)

AC Lovše, KRANJ  
C. Staneta Žagarja 65b  
(04) 777-77-77

## A4 avant



Medosna razdalja: 282 cm, D x S x V: 473 x 184 x 143 cm, teža: 1505-1770 kg, prtljajnik: 501 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.

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

Predstavljen: 2015 Parkimi senzorji: 514 EUR Kovinska barva: 1242 EUR

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO <sub>2</sub>
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	Poraba g/km		
2.0 TFSI 5-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 S x V: 475 x 184 x 149 cm, teža: 1655-1805 kg, prtljajnik: 503/1510 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 podvožja ponaša s povdajeno terensko prehodnostjo.

Tekmeči: subaru outback

Predstavljen: 2016 Matična led žarometi: 2390 EUR Kovinska barva: 1120 EUR

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO <sub>2</sub>
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	Poraba 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 S x V: 467 x 185 x 137 cm, teža: 1465-1680 kg, prtljajnik: 465 l, rezervoar: 40-58 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvodnje: Nemčija.

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

Tekmeči: BMW serije 3, mercedes razred E coupe

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

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO <sub>2</sub>
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	Poraba 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 S x V: 473 x 184 x 139 cm, teža: 1545-1715 kg, prtljajnik: 480/1283 l, rezervoar: 40-58 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvodnje: Nemčija.

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

Tekmeči: VW passat CC, BMW serije 4 grancoupe

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

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO <sub>2</sub>
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	Poraba 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 S x V: 493 x 187 x 146 cm, teža: 1610-1970 kg, prtljajnik: 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 asistencne in komunikacijske sisteme ter optičke matrice led žaromete.

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

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

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO <sub>2</sub>
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	Poraba 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 S x V: 494 x 187 x 146 cm, teža: 1625-2035 kg, prtljajnik: 565/1680 litrov, rezervoar: 73 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvodnje: Nemčija.

Karavanski A6 se ponaša z novim videzom in učinkovitejšimi motorji, v kabini prepiha s prestizem limuzinske izvedenke, pohljal pa se lahko še z velikimi in uporabnim prtljajnikom.

Tekmeči: BMW serija 5 touring, mercedes razred E karavan

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

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO <sub>2</sub>
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	Poraba 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 S x V: 494 x 190 x 147 cm, teža: 1945-2030 kg, prtljajnik: 565/1680 litrov, rezervoar: 73 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvodnje: Nemčija.

Allroad je ravno praviša kombinacija elegancije, prostorne notranjosti in terenske prehodnosti. Vse skupaj zaokrožuje še dobra tehnika ter najsoodnejša oprema.

Tekmeči: subaru outback, volvo XC70

Predstavljen: 2011 Kov. barva: 1290 EUR Navigacija: 3130 EUR Matična LED žarometi: 2790 EUR

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO <sub>2</sub>
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	Poraba 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 S x V: 497 x 191 x 142 cm, teža: 1770-1860 kg, prtljajnik: 535/1390 litrov, rezervoar: 65 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

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

Tekmeči: mercedes razred CLS, BMW serija 6 gran coupe

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

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO <sub>2</sub>
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	Poraba 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: 299 cm, D x S x V: 514 x 195 x 146 cm, teža: 1835-1995 kg, prtljajnik: 510 l, rezervoar: 90 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Audijev najprestižnejši model je v veliki meri izdelan iz aluminija in ima bogat nabor asistenčnih sistemov, ki lahko vozniku močno poenostavijo življenje.

Tekmeči: BMW serije 7, jaguar XJ, lexus LS, mercedes razred S

Predstavljen: 2013 Kov. barva: 1600 EUR Ozvoč. B&O: 9625 EUR 21-palčna kolesa: 6442 EUR

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO <sub>2</sub>
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	Poraba g/km		
6.3 FSI quattro	209.340	B/12	6301	368/500	65	4,6	250	11,3	264
3.0 TDI quattro	95.100	D/6	2967	193/262	580	5,9	250	5,9	155
4.2 TDI quattro	126.930	D/8	4134	283/385	850	4,7	250	7,4	194

## Q2



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

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

Tekmeči: mini countryman

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

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO <sub>2</sub>
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	Poraba g/km		
2.0 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 quattro design	36.970	D/4	1968	140/190	400	7,3	218	5	132

## Q3



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

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

Tekmeči: BMW X1, mercedes GLA

Predstavljen: 2011 Kovinska barva: 790 EUR Usnjeno oblaženje: 1950 EUR

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO <sub>2</sub>
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	Poraba 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 S x V: 466 x 189 x 166 cm, teža: 1735-1845 kg, prtljajnik: 550-1550 litrov, rezervoar: 65 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvodnje: Mehika.

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

Tekmeči: BMW X3, mercedes GLC, volvo XC60

Predstavljen: 2017 Kovinska barva: 1120 EUR Usnjeno oblaženje: 2270 EUR Matična led žarometi: 2390 EUR

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO <sub>2</sub>
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	Poraba g/km		
2.0 TDI basis	41.900	D/4	1968	110/150	320	9,7	206	4,5	117
2.0 TDI quattro basis	46.900	D/4	1968	120/163	400	8,9	211	4,9	129
2.0 TDI quattro design	50.350	D/4	1968	140/190	400	7,9	218	4,9	129
2.0 TFSI quattro sport	58.170	B/4	1984	185/252	370	6,3	237	6,8	154

## Q7



Medosna razdalja: 299 cm, D x S x V: 505 x 197 x 174 cm, teža: 1995-2045 kg, prtljajnik: 890/2075 l, rezervoar: 85 l, Euro

**Serija 3 GT**



Medosna razdalja: 292 cm, D x S x V: 482 x 183 x 151 cm, teža: 1615-1725 kg, prtljajnik: 520 l, rezervoar: 57 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Gran turistično serije 3 gre s to zanimivo karoserijsko različico po stopinjah večje petice. Tudi ta je odlična mešanica uporabnega prostora in prestižne limuzine.

Tekmeči: audi A5 sportback

Predstavljen: 2013 Kov. barva: 863 EUR Navigacijski sistem: 2495 EUR

Model	Cena €	Gorivo Prost. Valjev ccm	Moč kW/KM (Nm)	Moč Navor Posp. (Nm)	Max 0-100 km/h	Povp. poraba g/km	CO <sub>2</sub>
330i	49.050	B/4	1998	185/252	350	6,1	250
318d	41.950	D/4	1995	110/150	320	9,3	210
320d	44.750	D/4	1995	140/190	400	7,8	230

**Serija 4**



Medosna razdalja: 281 cm, D x S x V: 464 x 183 x 136 cm, teža: 1525-1655 kg, prtljajnik: 445 litrov, rezervoar: 60 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Prvi predstavnik serije 4 je v resnici kupejska različica serije 3, le da je dobil novo ime. Postavlja se s športno nastrojenim videzom, ki ga več kot upravičuje z vozilni lastnostmi.

Tekmeči: audi A5, mercedes razred E coupe

Predstavljen: 2013 Kovinska barva: 886 EUR M sport paket: 3.691 EUR

Model	Cena €	Gorivo Prost. Valjev ccm	Moč kW/KM (Nm)	Moč Navor Posp. (Nm)	Max 0-100 km/h	Povp. poraba g/km	CO <sub>2</sub>
420i	41.850	B/4	1998	135/184	270	7,3	236
430i xDrive	52.150	B/4	1998	185/252	350	5,8	250
420d	44.750	D/4	1995	140/190	400	7,3	240

**Serija 4 cabrio**



Medosna razdalja: 281 cm, D x S x V: 464 x 183 x 138 cm, teža: 1755-1815 kg, prtljajnik: 220/370 litrov, rezervoar: 57 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

kabriolet serije 4 je naslednik tvorneste serije 3 in se od bližnjih tekmecev še vedno razlikuje po trdi pomilnični strehi namesto platna.

Tekmeči: audi A5 cabriolet, mercedes razred E cabriolet

Predstavljen: 2014 Kovinska barva: 895 EUR Prilagodljivo M podvozje: 1173 EUR

Model	Cena €	Gorivo Prost. Valjev ccm	Moč kW/KM (Nm)	Moč Navor Posp. (Nm)	Max 0-100 km/h	Povp. poraba g/km	CO <sub>2</sub>
420i	49.500	B/4	1998	135/184	270	8,2	230
430i xDrive	59.650	B/4	1998	185/252	350	6,4	250
420d	52.400	D/4	1995	140/190	400	8,1	235

**Serija 4 gran coupe**



Medosna razdalja: 281 cm, D x S x V: 464 x 183 x 139 cm, teža: 1555-1650 kg, prtljajnik: 480 litrov, rezervoar: 60 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Po sledih serije 6 je tudi štiričrta dobila limuzinski kupe, ki sicer ima štiri vrata, a pred uporabnost postavlja privlačen športni videz.

Tekmeči: audi A5 sportback, volkswagen CC

Predstavljen: 2014 Kovinska barva: 895 EUR Prilagodljivo M podvozje: 1173 EUR

Model	Cena €	Gorivo Prost. Valjev ccm	Moč kW/KM (Nm)	Moč Navor Posp. (Nm)	Max 0-100 km/h	Povp. poraba g/km	CO <sub>2</sub>
420i	41.850	B/4	1998	135/184	270	7,5	236
430i xDrive	52.050	B/4	1998	185/252	350	5,9	250
420d	44.800	D/4	1995	140/190	400	7,5	236

**Serija 5**



Medosna razdalja: 296 cm, D x S x V: 494 x 187 x 148 cm, teža: 1615-1770 kg, prtljajnik: 530 l, rezervoar: 66 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvodnje: Nemčija.

BMW-jeva petica uspešno združuje vrhunsko udobje in pristne dinamične vozne lastnosti, ki jih pripisali precej manjšim avtomobilm.

Tekmeči: audi A6, mercedes razred E, volvo S80, lexus GS

Predstavljen: 2016 Adaptive drive: 3866 EUR Night vision: 2178 EUR Kov. barva: 1067 EUR

Model	Cena €	Gorivo Prost. Valjev ccm	Moč kW/KM (Nm)	Moč Navor Posp. (Nm)	Max 0-100 km/h	Povp. poraba g/km	CO <sub>2</sub>
530i	58.100	B/4	1998	185/252	350	6,2	250
540i xDrive	71.300	B/6	2998	250/340	450	4,8	250
520d	52.750	D/4	1995	140/190	400	7,7	238
530d xDrive	68.950	D/6	2993	195/265	620	5,4	109

**Serija 5 touring**



Medosna razdalja: 298 cm, D x S x V: 494 x 187 x 150 cm, teža: 1705-1925 kg, prtljajnik: 570/1700 l, rezervoar: 66 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Karavan stavi na ogromen prtljajnik in njegovo prilagodljivost. Ponuja odlično kombinacijo vrhunskega prestiža in vsestranske uporabnosti.

Tekmeči: audi A6, mercedes razred E, volvo V70, jaguar XF

Predstavljen: 2017 Adaptive drive: 3866 EUR Night vision: 2178 EUR Kov. barva: 1067 EUR

Model	Cena €	Gorivo Prost. Valjev ccm	Moč kW/KM (Nm)	Moč Navor Posp. (Nm)	Max 0-100 km/h	Povp. poraba g/km	CO <sub>2</sub>
530i	61.000	B/4	1998	185/252	350	6,5	250
540i xDrive	74.150	B/6	2998	250/340	450	5,1	250
520d	55.650	D/4	1995	140/190	400	8	230
530d xDrive	71.850	D/6	2993	195/265	620	5,6	250

**Serija 6 gran turismo**



Medosna razdalja: 307 cm, D x S x V: 509 x 190 x 154 cm, teža: 1795-1955 kg, prtljajnik: 610-1800 litrov, rezervoar: 68 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Serija 6 gran turismo je naslednik modela 5 GT in kot nekakšen luksuzni petratni kupejski avtomobil združuje eleganco, udobje in izrazito prostorno notranjost.

Tekmeči: audi A7, mercedes CLS

Predstavljen: 2017 Kov. barva: 1083 EUR Prilagodljivo zrčno vzmetenje: 2155 EUR

Model	Cena €	Gorivo Prost. Valjev ccm	Moč kW/KM (Nm)	Moč Navor Posp. (Nm)	Max 0-100 km/h	Povp. poraba g/km	CO <sub>2</sub>
630i	66.850	B/4	1998	190/258	400	6,3	250
640i xDrive	81.250	B/6	2998	250/340	450	5,3	250
630d	74.350	D/6	2993	195/265	620	6,1	250

**Serija 6 coupe**



Medosna razdalja: 286 cm, D x S x V: 489 x 189 x 137 cm, teža: 1755-1920 kg, prtljajnik: 460 l, rezervoar: 70 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Druga generacija novodobne šestice je zrasla v vse smeri. Poleg odličnih dizelskih in bencinskih motorjev je prvič na voljo tudi s štirikolesnim pogonom.

Tekmeči: mercedes razred SL, jaguar XK

Predstavljen: 2011 Kov. barva: 1258 EUR Navig. sistem: 2923 EUR

Model	Cena €	Gorivo Prost. Valjev ccm	Moč kW/KM (Nm)	Moč Navor Posp. (Nm)	Max 0-100 km/h	Povp. poraba g/km	CO <sub>2</sub>
650i	126.350	B/8	4395	330/450	650	4,6	250
640d	103.500	D/6	2993	230/313	630	5,3	250

**Serija 6 cabrio**



Medosna razdalja: 286 cm, D x S x V: 489 x 189 x 137 cm, teža: 1840-1940 kg, prtljajnik: 300-350 l, rezervoar: 70 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Kabrioletna različica serije 6 stavi na ljubitelje križarjenja, prestiža in veta v laseh. Avtomobil je opremljen z električno pomilnično plateno streho.

Tekmeči: mercedes razred SL, jaguar XK

Predstavljen: 2010 Kov. barva: 1258 EUR Navig. sistem: 2531 EUR

Model	Cena €	Gorivo Prost. Valjev ccm	Moč kW/KM (Nm)	Moč Navor Posp. (Nm)	Max 0-100 km/h	Povp. poraba g/km	CO <sub>2</sub>
650i	137.500	B/8	4395	330/450	650	4,6	250
640d	111.600	D/6	2993	230/313	630	5,5	250

**Serija 6 gran coupe**



Medosna razdalja: 297 cm, D x S x V: 501 x 189 x 139 cm, teža: 1825-2015 kg, prtljajnik: 460 l, rezervoar: 70 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Prvi resniški konkurent Mercedesovi kupejski limuzini CLS je štirikolesna serija 6, ki prav tako navdušuje s športno ukrojeno silhueto.

Tekmeči: mercedes razred CLS, audi A7 sportback

Predstavljen: 2011 Kov. barva: 1258 EUR Navig. sistem: 2923 EUR

Model	Cena €	Gorivo Prost. Valjev ccm	Moč kW/KM (Nm)	Moč Navor Posp. (Nm)	Max 0-100 km/h	Povp. poraba g/km	CO <sub>2</sub>
650i	130.900	B/8	4395	330/450	650	4,6	250
640d xDrive	109.950	D/6	2993	230/313	630	5,3	250

**Serija 7**



Medosna razdalja: 307 cm (L: 321 cm), D x S x V: 510 x 190 x 148 cm (L: 524 x 190 x 148), teža: 1800-1990 kg, prtljajnik: 515 l, rezervoar: 78 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Bavarska admiralska ladja se za najzahtevnejše kupce spopada z audijem A8, lexusom LS in mercedesom razreda S. Vrhunsko udobje, tehnika in vozne lastnosti so samoumevne.

Tekmeči: audi A8, mercedes razred S, jaguar X1, lexus LS

Predstavljen: 2015 Laserske luči: 3528 EUR Ključ z zaslonom: 299 EUR

Model	Cena €	Gorivo Prost. Valjev ccm	Moč kW/KM (Nm)	Moč Navor Posp. (Nm)	Max 0-100 km/h	Povp. poraba g/km	CO <sub>2</sub>
740i	107.000	B/6	2998	240/326	450	5,5	250
750Li xDrive	151.250	B/8	4395	330/450	650	4,5	250
730d	106.850	D/6	2993	195/265	620	6,1	250

**i3**



Medosna razdalja: 257 cm, D x S x V: 400 x 178 x 158 cm, teža: 1270-1440 kg, prtljajnik: 260/1100 l, rezervoar: 9 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Prvi BMW-jev električni avtomobil se ni odpovedal tipičnim lastnostim znanke, saj motor poganja zadnji kolesi. Kompromis predstavlja izvedba z bencinskim podaljševalnikom dosega.

Tekmeči: renault zoe, vw e-golf

Predstavljen: 2013 Kovinska barva: 679 EUR Zvočni signal za pešce: 103

Model	Cena €	Gorivo Prost. Valjev ccm	Moč kW/KM (Nm)	Moč Navor Posp. (Nm)	Max 0-100 km/h	Povp. poraba g/km	CO <sub>2</sub>
i3	38.550	E	/	125/170	250	7,2	150
i3 REX	43.300	H/2	649	125/170	250	7,2	150

**i8**



Medosna razdalja: 280 cm, D x S x V: 469 x 194 x 129 cm, teža: 1560 kg, prtljajnik: 154 l, rezervoar: 42 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Športni avtomobil nove dobe z hibridnim pogonom se brez težav uvršča ob bok porscheju 911, obenem pa lahko vozi s porabo na ravni najvarnejših avtomobilov na cesti.

Tekmeči: jaguar F-Type, mercedes GT AMG, porsche 911

Predstavljen: 2013 Kovinska barva: 1801 EUR Laserske luči: 9778 EUR

Model	Cena €	Gorivo Prost. Valjev ccm	Moč kW/KM (Nm)	Moč Navor Posp. (Nm)	Max 0-100 km/h	Povp. poraba g/km	CO <sub>2</sub>
i8	141.500	H/3	1499	266/362	300	4,4	250

**X1**



Medosna razdalja: 267 cm, D x S x V: 444 x 182 x 160 cm, teža: 1360-1650 kg, prtljajnik: 505/1550 l, rezervoar: 61 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Najmanjši bavarski član družine športnih terenecv X1 ima za razliko od ostalih modelov X v osnovni pogon na prednji kolesi. Seveda je na voljo tudi s štirikolesnim pogonom.

Tekmeči: vw tigan, toyota rav4, ford kuga, audi Q3

Predstavljen: 2015 Kovinska barva: 751 EUR Usnjeno oblačenje: 1731 EUR

Model	Cena €	Gorivo Prost. Valjev ccm	Moč kW/KM (Nm)	Moč Navor Posp. (Nm)	Max 0-100 km/h	Povp. poraba g/km	CO <sub>2</sub>
sDrive 18i	33.200	B/3	1499	100/136	220	9,7	204
sDrive 18d	34.750	D/4	1995	110/150	330	9,2	205
xDrive 20d	38.050	D/4	1995	140/190	400	7,6	220

**X3**



Medosna razdalja: 286 cm, D x S x V: 471 x 189 x 168 cm, teža: 1825-1895 kg, prtljajnik: 550-1600 litrov, rezervoar: 68 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: ZDA.

X3 zadnje generacije v precejšnji meri spominja na večjeja X5, odlična tehnika pa obujlja zelo dobre vozne lastnosti in visoko raven udobja. Seveda je na voljo tudi celotna paleta varnostnih in drugih sistemov.

Tekmeči: audi Q5, mercedes GLC, lexus NX, volvo XC60

Predstavljen: 2017 Kov. barva: 984 EUR Usnj. oblač.: 2266 EUR Head-up projektor: 1083 EUR

Model	Cena €	Gorivo Prost. Valjev ccm	Moč kW/KM (Nm)	Moč Navor Posp. (Nm)	Max 0-100 km/h	Povp. poraba g/km	CO <sub>2</sub>
xDrive20d standard	51.050	D/4	1995	140/190	400	8,0	213
xDrive30d xLine	67.850	D/6	2993	195/265	620	5,8	

## MAX ZMAGOVALEC, LEWIS PRVAK



Verstappen je po odločnem startu z lahkoto zmagal v Mehiki pred Bottasom in Kimijem, Vettel je zasedel tolažilno 4. mesto, Hamilton pa z 9. mestom tudi četrti naslov prvaka.



» Nesreča na startu je izločila Vettla in Hamiltona » Perez na domači dirki sedmi

**PO NESREČI V TRETJEM** ovinku prvega kroga je zmagovalec postal Max Verstappen. Vettel in Hamilton sta padla na začelje, a sta si po postanku v boks do konca dirke priborila 4. (Vettel) in 9. mesto (Hamilton). Tako je Hamilton postal prvak, Vettel pa je kljub porazu (na dirki in v prvenstvu) lahko visoko dvignil glavo. Na kvalifikacijah je bil Verstappen zelo hiter, a mu je prvi pole position pred nosom za 89 tisočink sekunde speljal Vettel. Ta si je najugodnejši startni položaj prislužil že petdesetih v dotedanji karieri. Hamiltonu ni šlo, a je vseeno zasedel tretje mesto pred Bottasom, Räikkönenom, Oconom, Ricciardom, Hulkenbergom, Sainzom in lokalnim matadorjem Perezom. Na startu se Verstappen ni dal. Takoj je napadel Vettla in v tretjem ovinku ostal spredaj, svojo priložnost je videl tudi Hamilton, ki se je stisnil ob bok ali celo pred Vettla, takrat pa je počilo. Vettel je s prednjim krilcem prerezal Hamiltonovo zadnjo gumo in oba sta morala v boks: Sebastian po novi nos vozila, Lewis po novo gumo. Max je z lahko vodil dirko in se celo norčeval, kako je vse skupaj dolgočasno ... Vettel je poskušal zaostanek iz prvega kroga nadoknaditi, a bi potreboval zmago ali vsaj drugo mesto (če Hamilton ne bi osvojil niti točke), da ohrani minimalne možnosti v boju za naslov prvaka. Do konca dirke se je povzpел do četrtega mesta, Kimi pa je vozil na tretjem

mestu z 20 sekundami prednosti, kar je bilo premalo: »Mama mia, to je preveč!« Hamilton je kljub očitnim težavam z avtom (celo Verstappen ga je prehitel za en krog!) priplezal do 9. mesta in dveh točk, ki sta mu zagotavljali naslov prvaka: »Hotel sem se le približati najboljšim, a ni šlo. Grozno je imeti 40 sekund zaostanka, a sem si zaradi ostalih zmag vseeno zaslužil naslov. Hvala celotni ekipi in vsem navijačem,« se je četrtega naslova očitno zelo veselil Lewis. »Bil sem prepričan, da je naš red bull najhitrejši, zato sem že na startu napadel,« je povedal Verstappen, ki tokrat ni imel tekmecev!

**Veljko Jukič, foto: PPR in HBR**

F1 FORMULA 1	
<b>VN Mehike 2017</b>	
5. 11. 2017 Autódromo Hermanos Rodríguez	
Dolžina kroga: 4,304 km	
Dolžina dirke: 71 krogov = 305,354 km	
Rezultati - prvih šest	
1. Max Verstappen	Red Bull - TAG Heuer
2. Valtteri Bottas	AMG Mercedes
3. Kimi Räikkönen	Ferrari
4. Sebastian Vettel	Ferrari
5. Esteban Ocon	Force India - Mercedes
6. Sergio Perez	Force India - Mercedes
Najhitrejši krog	
Sebastian Vettel	1:18.785
Rekord kroga	
Sebastian Vettel (2017)	1:34.080
Startne pozicije	
1. Sebastian Vettel	1:33.347
2. Max Verstappen	1:16.574
3. Lewis Hamilton	1:16.934

## Lewis med petimi



» Hamilton je v šestih letih z McLarnom osvojil svoj prvi naslov prvaka » Po suši v McLarnu so sledili trije naslovi v petih letih pri Mercedesu

**L**ewis Hamilton se je v minulem letu že nekajkrat zapisal med velike zgodovine F1. To ne velja le za število pole positionov (prehitel je neulovljivega Ayrtona Senna: 65 in Michaela Schumacherja: 68) ali zmag na dirkah GP (Senna: 41, Vettel: 50), temveč ima morda edini možnost, da se približa rekordu Michaela Schumacherja (Šumi: 91, Lewis: 62 GP zmag, stanje po dirki v Mehiki 2017).

Najbolj nesporna je prav zmaga v letošnjem prvenstvu, ki je Hamiltona s četrtnim naslovom prvaka uvrstila med peterico (po tem kriteriju) najuspešnejših dirkačev vseh časov – ob bok Sebastianu Vettlu, Alainu Prostu, Juanu Manuelu Fangiou in Michaelu Schumacherju.

Vse to so sanjski uspehi mladeniča iz Stevenaga, ki se je rodil v mešanem zakonu med očetom Anthonyjem iz Grenade in mamo Angležinjo Carmen

» Rosberg: »Brez mene je letos Lewis imel lažjo pot do naslova prvaka!«

Larbaletier. Po ločitvi staršev in dinamični mladosti je pri osmih letih začel v kartingu. Pri 10 letih je bil prvak Velike Britanije, pri 12 pa se je preselil k očetu in se posvetil dirkanju. Tam se je srečal z Nicom Rosbergom in z njim tekmoval.

Po standardni, a zelo hitri karieri v formuli Renault, F3 in GP2 je velikansko vlogo odigral Ron Dennis, ki ga je še kot otroka posvojil in šolal v dirkalni družini McLaren. Po naslovu prvaka GP2 leta 2006 je preskočil v F1 ekipo McLaren že v sezoni 2007. Lewis je naslov GP2 osvojil leto dni kasneje po Nicu Rosbergu, a ga je pri vzponu v F1 prehitel, nato pa

# velikani v F1

Hamilton se je naslova prvaka veselil na svoj način, kljub zmagoslavju Mercedesu pa Lewisa čedalje pogosteje v primežu stiskata oba voznika Red Bulla.



pogosto tekmoval z njim.

Hamilton je v F1 2007 prav silovito zablestel in celo zasenčil dvojnega prvaka Alonsa. Na koncu sta isto leto oba za eno točko (110 : 109 : 109) izgubila boj za naslov prvaka v silovitem troboju s Kimijem Räikkönenom.

Prvi del Lewisove F1 kariere je šest let močno povezan z McLarnom, kjer je nato leta 2008 osvojil svoj prvi naslov svetovnega prvaka. Sledila so sušna leta zaradi McLarnove slabe konkurenčnosti (2009: 5. mesto, 2010: 4. mesto, 2011: 5. mesto, 2012: 4. mesto), a se je zatonu McLarna in svojega mentorja Rona Dennisa zadnji hip izognil in leta 2013 sprejel vabilo Nikija Laude za prestop v ekipo Mercedes AMG.

Tu je znova naletel na Nica Rosberga, ki mu je pred nosom speljal prvo zmago Mercedesu v

sodobni zgodovini F1 na Kitajskem leta 2013, a je do preobrata prišlo v letu 2014, ko so obveljala nova pravila za uporabo hibridnih turbo motorjev. Hamilton se je z novimi super motorji F1 odlično znašel, svojo agresivnost pa je v mnogih trenutkih odločno uporabil proti glavnemu tekmecu in kolegu iz ekipe Mercedesu Nicu Rosbergu ter si po petih sušnih letih znova zagotovil naslov prvaka. Z Nicom sta bila precej izenačena, a je po njunem medsebojnem trčenju v Spaju leta 2014 Hamilton ustvaril prednost, ki je vse do konca 2015, ko je osvojil svoj tretji naslov prvaka, ni izpustil iz rok.

Leto 2016 je pripadlo Nicu Rosbergu, ki se je končno uveljavil proti Hamiltonu, a se je konec leta izčrpan in neporažen umaknil iz F1: »Brez mene je letos Lewis imel lažjo pot do naslova prvaka,« trdi Rosberg, Hamilton pa čuti drugače: »To je bil zame najtežji boj za naslov prvaka do zdaj!« Rosberg se je Hamiltonu umaknil s poti in zdaj uživa življenje, Hamilton pa je v lovu na absolutne rekorde F1. Povzpel se je med pet najuspešnejših vseh časov, hkrati se je po številu naslovov izenačil s štirikratnim prvakom Vettlom (2010–2013). Prihodnje leto nas čaka trd boj za nove rekorde in življenjske izzive med Vettlom in Hamiltonom. Kdo ve, kateri od njiju se bo prvi izenačil z Juanom Manuelom Fangiom! **Veljko Jukič,** foto: HBR, VJ in PPR



Hamilton je na 18 dirkah zabeležil devet zmag in dve dirki pred koncem potrdil naslov prvaka.



Hamilton ima veliko rajne dvboj s Ferrarijem in Vettlom (na sliki, zadaj: Kimi) kot tekmo s kolegom znotraj ekipe Mercedes.



Mercedes tudi prihodnje leto sodi med favorite F1, a je Red Bull vse bližje in vse nevarnejši.



Šov v Teksasu so dopolnili z obiskom atleta Usaina Bolta, ki je na start spustil vse dirkače F1 (zgoraj) in nato skupaj s Hamiltonom na odru za zmagovalce delil veselje ob podobni seriji zmag!

» Hamilton je dosegel šesto zmago GP v ZDA, Vettel brez možnosti » Odstop Ricciarda, zamenjava motorja in kazen za Verstappna

## LEWIS HAMILTON JE V ZDA

zmagal že šestič in se močno približal svojemu končnemu cilju – naslovu svetovnega prvaka. Za sabo je tudi tokrat pustil oba ferrarija: Vettla na drugem in Kimija na tretjem mestu – po kaznovanem Verstappnu. Na kvalifikacijah je Hamilton za las premagal Vettla (239 tisočink sekunde) in si zagotovil rekordni 72. pole position. Za njima so se v kvalifikacijah zvrstili Bottas, Ricciardo, Räikkönen, Verstappen, Ocon, Sainz (prvič v renaultu), Alonso, Perez in ostali. Na startu je Vettel prehitel Hamiltona, ki je vodil le do šestega kroga: »Vettel je imel odlični start, a sem vedel, da moram počakati, saj se da tu zlahka prehitovati. Pričakoval sem, da se bo Sebastian bolj branil,« je dejal zmagovalec, ki je imel od tega prehitovanja dalje prosto pot do zmage. Vettel in Hamilton sta imela različni taktiki: Lewis le en postanek (19. krog), Sebastian pa dva (16. in 38. krog), a se ni izteklo, saj je imel Lewis na cilju 10,143 sekunde prednosti, pred Kimijem pa 15,779 sekunde. Kimi je izpeljal solidno dirko, a ga je pred koncem prehitel Vettel, v zadnjem krogu pa še Max Verstappen, ki je pri tem z vsemi kolesi prevozil z belo črto označen rob steze. Max je zaradi zamenjave motorja dobil kazen in startal šestnajsti, do konca dirke se je povzpel do četrtega mesta. Kimija je prehitel v zadnjem krogu, se povzpel na 3. mesto in se začel pripravljati za vzpon na oder za zmagovalce, ko

je prišlo sporočilo iz vodstva dirke, da ima kazenskih pet sekund prabitka, zaradi česar je padel na 4. mesto. Na oder se je tako vendarle povzpel Kimi. Ljubitelji F1 in navijači so se razdelili na dva tabora: na tiste, ki so kritizirali odločitev FIA, in tiste, ki so trdili, da so pravila enaka za vse, tudi za agresivnega Verstappna. Hamilton je imel po dirki v ZDA 66 točk prednosti pred Vettlom (tri dirke pred koncem: od možnih 75 točk), a je Mercedes osvojil dve točki več kot Ferrari in si tako zagotovil četrti zaporedni naslov prvaka med konstruktorji. »Uživam kot še nikoli,« v Austinu Hamilton ni skrival navdušenja. **Veljko Jukič,** foto: PPR in HBR

FIA FORMULA 1 AMERICAN GP  
**VN Amerike 2017**  
 22. 10. 2017 Circuit of The Americas

Dolžina kroga: 5,513 km  
 Dolžina dirke: 56 krogov = 308,405 km

Rezultati - prvih šest	
1. Lewis Hamilton	AMG Mercedes
2. Sebastian Vettel	Ferrari
3. Kimi Räikkönen	Ferrari
4. Max Verstappen	Red Bull - TAG Heuer
5. Valtteri Bottas	AMG Mercedes
6. Esteban Ocon	Force India - Mercedes
Najhitrejši krog	
Sebastian Vettel	1:47.957
Rekord kroga	
Sebastian Vettel (2017)	1:47.957
Startne pozicije	
1. Lewis Hamilton	1:33.108
2. Sebastian Vettel	1:33.347
3. Valtteri Bottas	1:33.568

ZNANI ZA VOLANOM: CIRIL KOMOTAR



# Vročne minute

Njegov kruh je že več kot desetletje fotografiranje in poročanje o avtomobilih, zato je Ciril, seveda, naš dobri znanec. Z vsakodnevnim vlogom Komotar Minuta pa se je izstrelil med zvezde. O tem priča več kot 50.000 sledilcev na Facebooku, ki vsak dan komaj čakajo na nekaj njegovih video minut.

## Kdo vas je naučil voziti in v katerem avtomobilu?

Voziti me je naučil moj oče. Na kocko je postavil svojega audija 80, letnik 1992.

## Kateri avtomobil vozite trenutno?

Svojega avtomobila nimam. Vozim se z vozili, ki so namenjena novinarskim testom. No, v garaži hiše, kjer sem odraščal, me že nekaj let zapuščen čaka trabant. Karavan, bež barve. Zapuščina pokojnega očeta. Projekt, ki čaka.

## Kako bi vaš slog vožnje primerjali z vašim poklicem?

Ja, vožnja avtomobila je v bistvu tudi moje delo, zato je moj vozniki slog natanko tak kot moj poklic! :) Sicer slog vožnje skoraj brez izjeme prilagam namembnosti avtomobila. Z enoprostorcem ne bom raziskoval zgornjih mej prijemaja, v športnem avtomobilu pa bi počel samo to. Absolutno drži, da najraje vozim dinamično.

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

Uzakonil bi nujen obisk šole varne vožnje vsakih pet let z možnostmi nadgraditve osnovnega programa z zahtevnejšimi, prilagojenimi specifičnim prometnim situacijam.

## Najbolj zanimiva stvar, ki ste jo doživeli v avtomobilu?

Pred nekaj leti sem v Chevroletovem camaru z velikim osemvaljnim motorjem vozil starostnike. Brez dvoma moj najboljši dan v službi.

## Koga bi na sovozniskem sedežu vzeli na pot okoli sveta?

Mojo partnerko Tino in hčerko Avo Dalin na zadnjem sedežu. Veliko potujem in jih premalo vidim. Seveda pa bi rad Tino ponovno videl za volanom na desni strani. Pestr spomini na vožnjo po Mauritiusu še kar ne zbledijo ...

## Raje zavijate levo ali desno?

Levo. V levih zavojih imam, predvsem med hitro vožnjo, boljše predstavo o tem, kako blizu roba ceste ali dirkališča sem. To je najbolj resen odgovor, ki sem ga sposoben dati. Sem se pa med odgovarjanjem na glas smejal.

## Ali požete v avtomobilu?

Vedno. Včasih mi je nerodno. Ampak res samo včasih. Seveda z največjim veseljem uporabim »neki, neki, neki ...« ko mi zmanjka besedila.

## Kateri avto bi najraje videli na naslovnici Avto fokusa?

Čez nekaj let tistega trabanta iz mamine garaže. Razmišljam tudi o zamenjavi motorja. Mislim, da je pod pokrovom dovolj prostora za šestvaljnika V-oblike ...

Gašper Stamač, foto: CK

Naslednja številka izide v **petek, 15. decembra 2017**

## VOZILI SMO

**Subaru impreza** Nova generacija impreze ima pet milimetrov nižje težišče kot prej, zaradi česar so boljše predvsem njene vozne lastnosti. K temu pripomorejo simetrični štirikolesni pogon in bokserski motorji, na voljo pa bo le z brezstopenjskim menjalnikom lineartronic (CVT). Bo v takšni konfiguraciji upravičila svoj dosedanj ugled avtomobila z odlično vožno dinamiko ali bo brezstopenjski menjalnik nekaj tega veselja vseeno zahteval zase?



**Mitsubishi eclipse cross** Mitsubishi bo končno začel skakati v zelje nissanu qashqaiju in podobnim, saj bo med modela ASX in outlander (po velikosti natanko na sredino) zapeljal s športnim terencem eclipse cross. Obujeno ime eclipse objavlja zvrhano mero

dinamike, kar potrjuje njegov drzno začetni videz. Kaj bo tisto, zaradi česar bodo kupci v enem najbolj konkurenčnih razredov izbrali prav njega, boste izvedeli prihodnji mesec.

## PRIMERJALNI TEST

### Alfa romeo giulia 2.2 JTDm veloce in BMW 320d xDrive

Pod testni drobnogled smo vzeli avtomobila, ki ciljata na iste kupce. Gre za dinamični premijski limuzini s turbodizelskim motorjem in štirikolesnim pogonom. Obe na papirju ponujata zelo podobno, a že zaradi latinskega izvora na eni in germanskega na drugi to počneta vsaka po svoje. Test je pokazal pričakovane podobnosti in presenetljive razlike!



**PRED DESETIMI LETI**  
(AF100 – oktober 2007)



**TOKRAT SICER** obeležujemo manj pomembno okroglo 220. številko revije, pred natanko desetimi leti pa smo slavili stotico! Namenili smo ji posebno naslovnico, na kateri je bilo zloženih vseh sto dotedanjih naslovnic, in izdelali posebno XXL različico revije. Natanko 1.500 izvodov je bilo namreč natisnjenih na povečanem formatu (približno A3) in prvič v zgodovini revije v broširani vezavi. Ta je nato postala

stalna izbira Avto fokusa vse do izvoda, ki ga držite v rokah.







# PREVIDNO Z NJIM. IMA "TEŽKO" OZADJE.

That's no Van. That's a MAN.  
Novi MAN TGE

NOVI RANGE ROVER VELAR

# SLEDI SVOJIM INSTINKTOM.



ABOVE & BEYOND



Nekateri ljudje radi poslušajo samo svojo glavo. Drugi pa sledijo izključno svojemu srcu.

Novi Range Rover Velar vam daje luksuz, da istočasno komunicirate z obema. Ko vam glava govori, pogled – to je legendarni Land Rover, ki ga nobena ovira ne more ustaviti, njegova zapeljiva silhueta pa skriva genialne oblikovalske rešitve in poudarja sijajne medeninaste detajle... potem se ustavite in – prisluhnite. To je zvok vašega veselo utripajočega srca.

Če bi radi izvedeli več, nas obiščite:

**A-Cosmos d.d.**

Celovška cesta 182  
1000 Ljubljana

[landrover.si](http://landrover.si)

Povprečna poraba goriva: 5,4 - 9,4 l/100km. Emisije CO<sub>2</sub>: 142 - 214 g/km. Uradna vrednost emisijske stopnje: EURO 6b. Specifične emisije NO<sub>x</sub>: 3,1 - 75 g/km. Vrednost specifične emisije trdnih delcev pri dizelskih motorjih: 0,11 - 0,29 g/km. Število delcev pri dizelskih motorjih: 0,03E11 - 1.06E11. Ogljikov dioksid (CO<sub>2</sub>) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževalcev zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM<sub>10</sub> in PM<sub>2,5</sub> ter dušikovih oksidov. Slika je simbolna.

