



AVTOFOKUS

PRVI TEST



Ferrari 488 GTB

RAZKRIVAMO

Audi RS5

Odrekel se je 8-valjniku in kljub temu postal najzmogljivejši RS5 doslej!



DARILO!



RAZKRIVAMO

ŠKODA kodiaq
prijaha razkošen veliki terenec

VOZILI SMO

FORD focus RS
strup na štirih kolesih



TEST: Jaguar XE 2.0t R sport, Mazda MX-5 G160 revolution top, Ferrari 488 GTB, Audi A4 avant 2.0 TDI basis, Toyota RAV4 2.5 HSD 4WD premium, Volkswagen passat alltrack 2.0 TDI BMT 4motion, Kia sorento 2.2 CRDi 4WD EX exclusive, Opel adam S

Kia cee'd



Mazda MX-5



Volkswagen tiguan



Suzuki baleno





Obstajajo bitja, katerih usoda je, da se srečajo. Kjer koli so. Kamor koli gredo. Nekega dne se srečajo ...

Sean Connery (1930-)

20 avtomobilov in več motociklov je naenkrat padlo v veliko luknjo, ki je zazevala sredi Firenc. Razlog? Počena vodovodna cev in posledična erozija tal. Poškodovanih k sreči ni bilo, je pa ob tem nastala velika materialna škoda.



Jeep po divjih vodah



Pri Jeepu so na svojevrsten način dokazali, da je njihov model renegade skoraj neustavljiv. V veslaškem centru v Cardiffu so namreč premagali 250 metrov dolgo progo za veslanje na divjih vodah, ki je izdelana v skladu z olimpijskimi standardi. Višinska razlika med začetkom in koncem proge je več kot deset metrov, vsako sekundo pa po njej steče več kot štiri tone vode. Uspešno so jo premagali ... v obe smeri! Kapo dol!



TOP 5 MESECA

-  Obnova mostu v Mednem se bliža koncu; s tem bo promet po eni najbolj prometnih cest v Sloveniji zopet neovirano stekel.
-  S sprostitvijo cen nekaterih naftnih derivatov so trgovci prenehali s transparentnim objavljanjem njihovih cen.
-  Nemški zvezni urad za motorna vozila (KBA) je odobril tehnično rešitev za prizadeti dizelski motor EA189, tako da Volkswagen lahko začne z vpklicem.
-  Drugi prosti trening za VN Katalonije je bil usoden za 24-letnega Luisa Saloma, dirkača prvenstva Moto2.
-  Vzдолž Keltike bodo postavili 10 polnilnih postaj za električna vozila.
-  Pri švicarskem centru varne vožnje DTC so dokazali, da so trki s kmetijsko mehanizacijo zaradi toge zgradbe še posebej nevarni.
-  V Švici so odprli najdaljši železniški predor na svetu, ki meri 57,1 kilometra.
-  DARS zaradi prilagoditve smernikov ob robu cestišča, ki bodo po novem rdeči, napoveduje zapore in posledično zastoje.
-  Britanski premier David Cameron je za ženo osebno izbral in kupil rabljeno nissan micro za dva tisoč evrov.
-  Porazni rezultati varnostnih testov avtomobilov, ki so naprodaj v Indiji, so pokazali, da imajo proizvajalci glede varnosti dvojna merila.

CLIO S KAR 275 'KONJI'!

Ob 40. obletnici športnega oddelka Renault Sport so v Dieppu pripravili – in na dirki formule 1 v Monaku predstavili – izjemni clio R. S. 16, v katerega so vsadili prisilno polnjen dvolitrski

stroj iz megana RS. Ta razvije moč kar 202 kW (275 KM) in 360 Nm navora, vključno s pripadajočim hladilnim sistemom in menjalnikom.



Hrvati so ob začetku turistične sezone

podražili cestnine in trajekte. Do oktobra boste morali tako za vožnjo po njihovih avtocestah plačati deset odstotkov več, za trajektne povezave do otokov pa okoli 20 odstotkov več kot sicer.



DS3 v izvedbi givenchy

Namenjen je zlasti predstavnicam nežnejšega spola, saj je poleg privlačnih barvnih kombinacij opremljen tudi z vrhunskim kompletom za ličenje. Vendar ga, drage dame, ne uporabljajte med vožnjo ...



Še bolj brutalni nismo



Pri Nissanu so za modelsko leto 2017 še dodatno dodelali svoj bombnik, ki sliši na ime GT-R nismo. Njegov prisilno polnjen 3,8-litrski V6 razvija kar 441 kW (600 KM) in jih na cesto prenaša prek šeststopenjskega

menjalnika z dvojno sklopko, inženirji pa so še bolj izpilili podvozje in s tem dodatno izboljšali že tako odlično lego na cesti in med vožnjo skozi zavoje. Poplave adrenalina so zagotovljene!

Motor diha s pomočjo Akrapovičevega izpuha, celoten avtomobil pa je, predvsem zaradi 19-palčnih koles, šest centimetrov širši od običajnega

in zaradi posebej dodelanega vzmetenja obljublja izjemne vozne lastnosti. Naj vam prišepnemo: morda bo celo dočakal (malo)serijsko proizvodnjo!



STE VEDELI ...

... da ima tovarna, v kateri nastajajo avtomobili butičnega proizvajalca Wiesmann, obliko gekona? Mali plazilec je namreč simbol te znamke avtomobilov, ki se, tako kot simpatični kuščar, ponašajo z majhno težo, hitrostjo in odličnim oprijemom.



... da je bil prvi serijski avtomobil z gretjem sedežev cadillac deville iz leta 1966? Neki GM-ov inženir je gretje sicer patentiral že desetletje pred tem, ko so ga naposled le vgradili. Za drugo prelomnico je leta 1972 poskrbel Saab, ki jih je v model 99 vgrajeval kot del serijske opreme.

... da je Enzo Ferrari vztrajal, da konji voz vlečejo, ne porivajo, oziroma da mora biti avtomobilski motor nameščen spredaj? Model 365 GT4 BB, ki je bil prvi visokozmogljiv avtomobil te znamke s sredinsko nameščenim motorjem, je naposled izdelal le zato, da je na dirkališčih lahko ujel korak s tekmeci, ki so s to zasnovo takrat dominirali.



... da je množična uporaba varnostnega pasu močno zmanjšala razpoložljivost človeških organov za presaditev? Proti koncu devetdesetih let je v ZDA

uporaba varnostnih pasov postala močno razširjena, zato je bilo mladih žrtev prometnih nesreč s poškodbami glave občutno manj. S tem pa se je najbolj zanesljiv vir organov močno zmanjšal, čakalne vrste za presaditev pa povečale.

... da v ZDA obstajajo vzdržljivostne dirke v slogu 24 ur Le Mansa, a na njih lahko nastopajo le avtomobili, ki niso vredni več kot 500 ameriških dolarjev? Dirke pokala LeMons (limone) prav tako trajajo 24 ur, sodelujoči avtomobili, vredni manj kot 450 evrov, pa so vse prej kot tehnološko vrhunski dirkalniki.



Promet malo drugače ...



ŠKODA KODIAQ

Naslednji **velik korak** za Škodo

» Škoda kodiaq prinaša zasuk – iz racionalnosti v družbo visokega razreda » Klasičnemu SUV-u bo sledil postavljajški kupe s cenami tudi več kot 50 tisoč evrov » Na dnu ponudbe bo kodiaqa za 24 tisočakov poganjal litrski trivaljni turbo



Češka Škoda dela kvantne skoke z novimi modeli. Fabia, octavia in superbo so se iz stranskih opazovalcev v zadnji generaciji prelevili v zmagovalce, ki posegajo po samih vrhovih razredov in obenem kradejo kupce tudi v lastni družini, predvsem Volkswagnu in Seatu, delno tudi Audiju. Novi kodiaq, ki bo med slovenske kupce zapeljal spomladi prihodnje leto, pa se bo spustil v prestižen boj z velikimi športnimi terenci in se pokazal v natanko takšni luči, kot Škoda zna: z veliko prostora, dobro tehniko, ne pretiranim nastopaštvom in visoko vrednostjo za zahtevano ceno.

Kodiaq sicer ni edino orožje Škode, ki za naslednje kratkoročno obdobje pripravlja tudi nova modela coupe in yeti. Še posebej yeti bo še en pomemben steber te znamke, v prihodnji generaciji pa se bo otrešal

enoprostorskega videza in zasnove ter postal pravi kompaktni SUV. Seveda bo po merah dovolj oddaljen od kodiaqa, v dolžino naj bi meril od 4,3 do 4,4 metra. Pri Škodi ta hip še uspevajo ustvarjati dovolj velike razlike med modeli, da se ti med seboj ne prekrivajo. Vprašanje je sicer, kako bo to v prihodnje, ko se bo modelna paleta dodatno razširila.

Vrnimo se h kodiaqu: ta na več ravneh pomeni zrelostni preizkus za Škodo. Znamka se je v prvem desetletju po prevzemu s strani Volkswagna borila z loščenjem ugleda, delno zapečatenega z železno zaveso socialistične Češke in posledično z nizkocenovnostjo, ki po malem odmeva še danes. Če pogledamo natančneje, je Škodi v zadnjem desetletju uspelo narediti kvantni skok v tehniki, kakovosti izdelave in oblikovanju. Za to je sicer zaslužen Volkswagen. Še bolj ▶

KODIAQ TUDI V STILU BMW-JA X6

PREMIK V GLAVAH INŽENIRJEV, oblikovalcev in tudi kupcev bo povzročil kodiaq coupe, škodin X6 oziroma GLC coupe, ki bo železno zaveso za vselej zbrisal s tržnega videza te znamke. Kodiaq coupe bo takšen, kot od njega pričakujemo, nekaj nižji, širši, spredaj bolj klinasto oblikovan, zadaj pa z majhnim stopničastim zadkom v stilu vzornika BMW-ja X6. Da bo prostorsko bolj skromen kot klasični kodiaq, je jasno, da bo dražji, tudi. Da bo nepraktičen, pa niti ne, saj verjamemo, da bo Škoda tudi v tem modelu ohranila prostor in kopico "simply clever" rešitev, po katerih je znana. Zamik bo majhen, kodiaq coupe bo klasičnemu sledil te s šestmesečno zamudo, torej sredi prihodnjega leta.

Škoda kodiaq coupe je morda malo manj logična nadgradnja za znamko, ki je doslej temeljita na racionalnosti in razumnosti. Pri Škodi se, kot kaže, ne znajo upreti privlačnemu svetu uglednih znamk in visokih zaslužkov.



AVTOMOBILI NOGOMETAŠEV

Takšne vozijo nogometaši

» Večina nogometnih zvezdnikov serijske športne avtomobile predela po lastnem okusu » Najdražji pripada Christianu Ronaldo, vozi se s ferrarijem laferrari » Marsikateri izmed njih za volanom ni tako spreten kot na nogometnem igrišču

Neverjetne vsote denarja, ki jih dandanes zaslužijo nogometaši, jim omogočajo, da lahko za avtomobile zapravijo prav tako neverjetno velike zneske. Avtomobili, za katere bi moral povprečen človek delati vse življenje, so v svetu belega baleta nekaj vsakdanjega. Seveda, ko pa lahko najboljši

med njimi povprečni ferrari kupijo z enotedensko plačo! Nekateri gredo ravno zaradi želje po izstopanju v že tako elitni družbi še korak dlje in svoje ekskluzivne kose pločevine še dodatno 'okrasijo' s kakšno zlato, kromirano ali pa vojaško kamuflažno preobleko. Zato med gledanjem letošnjega evropskega prvenstva pomislite

tudi na to, da bodo z vsakim zadetkom in zmago igralci dobili več kot le naklonjenost navijačev iz svojih držav. Dobili bodo tudi priložnost, da svoje zbirke sanjskih avtomobilov še nekoliko obogatijo. **Gašper Stamač, foto: arhiv AF**



▣ **Italijanski nogometni as Mario Balotelli** je znan ljubitelj hitrih avtomobilov. A brez predelav pri njem enostavno ne gre. Dokaz za to je bentley continental GT v vojaški preobleki.



▣ **Christiano Ronaldo** je eden najbolj plačanih športnikov na tem planetu, zato ne čudi, da ima v lasti tudi najdražji avtomobil. Njegov je modro obarvan ferrari laferrari, eden izmed samo 499 izdelanih primerkov.

Brezplačen tečaj obvladovanja

teh zverinsko zmogljivih strojeve je poleg avtomobila mladim nogometašem ponudil londonski prodajalec prestižnih avtomobilov. Ferrarija na sliki je v takšno stanje spravil Ronaldo, ki očitno bolje cilja na gol kot ovinke. Skupil jo je tudi audi R8 Maria Balotellija.



Švedski zvezdnik Zlatan Ibrahimović prisega na najhitrejši serijski porsche vseh časov. Za model 918 spyder je treba odšteti več kot milijon evrov.



Petru Stojanoviću pripada najbolj prepoznaven, pa čeprav ne najdražji avtomobil slovenskih nogometašev, Njegov audi S5 je namreč odet v žamet!



Stephen Ireland je znan po svojih izvirnih predelavah avtomobilov; med njimi se je znašel tudi range rover z roza dodatki. Pogumno!



V klubu Portsmouth so imeli prav posebno kazen za tistega, ki se je na treningu najslabše odrezal. Namesto s pregrešno dragim športnim avtomobilom se je moral domov odpeljati s trikolesnim reliantom.

Lionel Messi naj bi na teden zaslužil več kot milijon evrov, torej si lahko vsakih sedem dni kupi povprečen superšportni avtomobil.

Igralec Borussia Dortmund Pierre-Emerick Aubameyang je v zlato preobleko odel že lamborghini in porscheja, njegov trenutni avtomobil pa je prav tako zlati audi R8.



Jesus Navas

(Manchester City) na leto zasluži več deset milijonov, pa se na treninge vozi s skromno nissan micro. S svojo plačo bi jih vsak teden lahko kupil vsaj deset.



SUZUKI BALENO (MEDNARODNA PREDSTAVITEV)

Staro ime, nova načela



» Ob dolžini štirih metrov prepriča predvsem s prostorno notranjostjo » Na voljo je z dvema bencinskima motorjema in kot hibridna verzija » Vstopna različica je pri nas na voljo za manj kot 11 tisočakov

Na Madžarskem, v bližini Budimpešte in mesta Esztergom, kjer je Suzuki pred 25 leti postavil svojo evropsko tovarno (tam izdelujejo modele vitara, S-cross in swift), smo na kratko preizkusili novega balena. Ime ni novo, saj je v Suzukijevi novejši zgodovini že označevalo simpatičen avtomobil C-segmenta, ki je bil na voljo v kombilimuzinski, limuzinski ali karavanski različici.

Novinec je, klub enakemu imenu, številko manjši, saj se z dolžino tik pod štirimi metri postavlja ob bok predstavnikom B-segmenta. Kljub temu je v notranjosti presenetljivo prostoren, z nekaterimi notranjimi merami pa se lahko brez težav kosa tudi s kompaktnimi avtomobili. Prtljažnik, denimo, že v osnovi sprejme 355 litrov in ima dvojno dno, poleg tega pa tudi uporabne predale ob straneh in kljukico za obešanje. Tudi potniška kabina je prostorsko zelo radodarna – razdalja med sprednjim iz zadnjim sedežem znaša kar 805

milimetrov, kar je prav tako primerljivo z avtomobili razreda višje, v praksi pa to pomeni, da je prostora tudi za zadaj sedeče več kot pri tekmečih. Čudežev ne pričakujte, a štirje povprečno veliki odrasli (če so zadaj trije, gre bolj na tesno) se bodo v balenu peljali povsem brez zadreg. Sedeži so mehki in udobni, a brez kakšnega posebnega bočnega oprijema. Tudi podvozje je mehko nastavljeno, čeprav

njegovega udobja žal nismo mogli preizkusiti na javnih cestah – balena smo namreč zapeljali le po poligonu varne vožnje, kjer pa je v dinamično odpeljanih ovinkih in vožnji skozi šikane dokazal, da je kos tudi zahtevnejšim voznim pogojem. Z njim verjetno ne boste dirkali, a če morate med vožnjo nenadoma spremeniti smer (izogibanje oviri) ali vam na spolzki cesti nenadoma spodnese zadek, je lahko obvladljiv ter suvereno in stabilno ostane v želeni smeri. Seveda je opremljen tudi s potrebno varnostjo (ESP, šest zračnih blazin), medtem ko je treba za aktivni tempomat in sistem za preprečevanje nevarnosti naleta (ta poleg opozarjanja na trk po potrebi tudi poveča zavorno moč in s tem zagotovi učinkovitejše zaviranje) doplačati. Ravno dejstvo, da baleno v osnovi nima najsodobnejših varnostnih sistemov, je razlog za skromne tri varnostne zvezdice, dosežene na preizkusnem trku (z varnostnim paketom je dobil štiri zvezdice), a njegova pasivna varnost (zaščita

V dolžino meri štiri metre ter zapolnjuje vrzel med swiftom in vitaro.



↑ V dolžino meri štiri metre ter zapolnjuje vrzel med swiftom in vitaro.

potnikov, otrok in pešcev) je povsem primerljiva s tekmeci. K temu med drugim pripomore tudi nova platforma, ki je pretežno izdelana iz jekel visokih trdnosti in ima posebej oblikovane elemente za absorpcijo energije. Po drugi strani celotna školjka tehta le 196 kilogramov, kar prispeva k majhni skupni masi, ta pa k lahkotnemu občutku med vožnjo in manjši porabi goriva.

Za pogon skrbita dva bencinska motorja: 1,2-litrski atmosferski štirivaljnik, ki razvije moč 66 kW (90 KM) in 120 Nm navora, ter prisilno polnjen litrski trivaljnik z 82 kW (112 KM). Ta je skupaj s 170 Nm navora prav prijetno poskočen in tako motoriziran baleno premore precej dinamike, medtem ko je 1,2-litrski stroj na voljo tudi z dodatnim hibridnim sklopom, ki sicer ne poveča moči, a z električno pomočjo v območjih, kjer je bencinar najmanj učinkovit, po tovarniških podatkih zniža porabo na vsega 4,0 litra na 100 kilometrov (izpust CO₂ je 93 gramov). Pri obeh motorjih je poleg ročnega na voljo tudi samodejni menjalnik.

Izbirate lahko še med devetimi barvami in tremi paketi opreme, kjer vstopni start cilja predvsem na manj zahtevne uporabnike – poleg osnovne varnosti ima klimo, ne pa tudi radia ali povezave bluetooth. Oboje (skupaj z bogatejšimi merilniki ter nekaj drugimi dodatki in kroma) ponuja srednji paket comfort, najbogatejši deluxe pa med drugim tudi samodejno klimatsko napravo namesto ročne, sistem za zagon motorja brez ključa, led luči, lita platišča ter osrednji infotainment z na dotik občutljivim zaslonom, navigacijo in kamero za vzvratno vožnjo.

Cene balena se začenjajo pri 10.998 evrih, do konca leta naj bi na naše ceste zapeljalo približno 50 vozil. **Anže Jamnik, foto: Suzuki**



Notranost je precej preprosta, a zato zelo funkcionalna. Merilniki so pregledni in pri najbogatejši opremi premorejo tudi večnamenski barvni zaslon.



Prtljažnik že v osnovi sprejme 355 litrov in ima dvojno dno, poleg tega pa tudi uporabne predale ob straneh in kljukice za obešanje. S podiranjem hrbtišč zadnjih sedežev je povečljiv na 1085 litrov.

NAŠ IZBOR SUZUKI BALENO 1.2 VVT COMFORT

1.242 ccm, 4 valji, bencinar, 66 kW (90 KM), 120 Nm 4,2 l, 98 g CO₂/km

0-100 km/h v 12,3 s, 180 km/h

D/Š/V: 3.995/1.745/1.470 mm

355-1.085 l 940 kg

Cena: 11.699 €



MILAN SKRBIŠ s.p.

Sp. Polskava 102, 2331 Pragersko

Telefon +386 (0)2 845 22 50; GSM +386 (0)41 674 326

E-mail: info@avtoskrbis.si; www.avtoskrbis.si; suzuki.avtoskrbis.si



POOBlašČENI TRGOVEC IN SERVISER VOZIL SUZUKI



Majhen hibridni pogon tehta le dobrih šest kilogramov in v kombinaciji z 1,2-litrskim motorjem obljublja za 0,2 litra manjšo porabo goriva.

FERRARI 488 GTB

Ko atmosferci obmolknejo

- » Berlinetta iz Maranella je s turbom pridobila nepredstavljive zmogljivosti
- » Atmosferski V8 se je umaknil prisilno polnjenemu, ki z dvema turbinama razvije 492 kW (670 KM)
- » Zverina svoj značaj nakaže že na cesti, prave mišice pa pokaže na stezi



VOLKSWAGEN PASSAT ALLTRACK 2.0 TDI BMT 4MOTION

Lahko je kos večini športnih terencev

» Alltrack je najzmogljivejši in najdražji passat, ki si ga lahko omislite » Dvolitrski TDI s 176 kW (239 KM) je zmogljiv in skoraj tako uglajen kot njegovi šestvaljni bratje » Osnovni model stane nekaj več kot 41 tisoč evrov, testni z dodatno opremo pa skoraj 51 tisočakov

Športni terenci so v tem trenutku nedvomno med bolj 'kul' avtomobili. So impozantni in zaradi terenskih zmogljivosti ponujajo dober občutek varnosti in zanesljivosti, pa še faktor zaviranja pri sosedih je nekoliko večji. A resnici na ljubo večina teh visoko posajenih postavljajcev vidi le asfalt, v takšni ali drugačni izdaji. Ob tem pa imajo tudi kakšno slabost. Praviloma je to slabša aerodinamika, zaradi česar so bolj požrešni in celo manj prostorni kot klasični karavani.

Rešitev je nekje vmes in Volkswagen jo ponuja z različicami alltrack. Pri passatu to pomeni serijski štirikolesni pogon 4motion, dodatnih 2,7 centimetra (skupaj 174 centimetra) oddaljenosti od tal, zaščito podvozja ter terenski vozni način offroad. Testni je poleg tega imel še sladkorčke, kot sta aktivni informacijski zaslon namesto klasičnih

“ Poleg serijskega štirikolesnega pogona najmočnejši turbodizel v ponudbi prinaša tudi serijski 7-stopenjski menjalnik DSG.

merilnikov ter paket asistenčnih sistemov.

A pravi dragulj je najmočnejši dizelski stroj v ponudbi. Gre za dvolitrski štirivaljnik, ki s pomočjo dveh turbopolnilnikov razvije 176 kilovatov (239 KM) in 500 Nm navora. Na voljo je zgolj v kombinaciji z dvosklopčnim sedemstopenjskim menjalnikom DSG, ki alltracka do stotice izstreli v 6,4 sekunde. Ker se z

mesta požene z vsemi štirimi, je pospeševanje ob polnem plinu res impresivno. Poleg tega navdušita tudi uglajenost motorja ter lahkotnost, s katero križari pri potovalnih hitrostih. Ob izkoriščanju takšnih zmogljivosti se poraba pričakovano povzpne tudi čez osem litrov na 100 kilometrov. Testno povprečje je znašalo 7,9, ob umirjeni vožnji pa je povsem realno pričakovati še liter manj.

Za vožnjo izven urejenih cest so klasičnim voznim programom eco, comfort, normal, sport ter individual dodali še terenski offroad. Pogon se na zadnji kolesi prenaša prek Haldexove sklopke, za prečne zapore pa na vseh štirih kolesih skrbijo elektronske zapore diferenciala EDS, ki delujejo v sklopu sistema za nadzor stabilnosti ESC. Sistem nadzira vrtenje posameznega kolesa in ga, glede

na oprijem, po potrebi zavre ali pa k njemu pošlje več navora. Na spolzkem asfaltu, makadamu in kakšnem zmerno razritem kolovozu alltrack s to kombinacijo prav nič ne zaostaja za pravimi športnimi terenci, omejujeta ga le manjši vstopni in izstopni kot. Med ovinki je zaradi malce višjega težišča čutiti nekaj več prečnega nagibanja karoserije, kar pa ni moteče. Avtomobil je zelo stabilen in dobro vodljiv ter udoben v vseh razmerah. Zlasti nas je navdušila zvočna zatesnjenost, zaradi katere dizelski tresljaji v kabino nimajo vstopa. K splošnemu udobju oziroma sproščenosti za volanom pomembno prispevata tudi opcijska head-up display ter sistem za ohranjanje smeri na voznem pasu. Prvi sicer dovolj pregledno prikazuje podatke na

↓ Alltracka krasijo za terenska vozila značilni zaključki odbijačev in obrobe blatnikov iz temne plastike, v celoti rdeča oznaka TDI pa pove, da se pod sprednjim pokrovom vrti najmočnejši turbodizel v ponudbi.



Avto Slak

Pooblaščen prodajalec in serviser



www.avtoslak.si



• Opcijski aktivni informacijski zaslon, ki omogoča različen prikaz merilnikov, je atraktiven in pregleden, a je žal na voljo zgolj v kombinaciji z navigacijsko napravo discovery pro.



• Urejena in kakovostno izdelana armaturna plošča je v osnovi enaka kot pri običajnih različicah, v serijsko opremo sodijo aluminijaste stopalke ter posebno oblagljenje v kombinaciji usnja in alkantere.

prozorni ploščici pred voznikom, a v tem vozilu deluje malce ceneno in bi lahko zmozel prikaz neposredno na vetrobransko steklo. Drugi pa deluje zelo zanesljivo in nežno popravi smer, še preden se avtomobil očitno približa črti. V kombinaciji s serijsko vgrajenim prilagodljivim tempomatom in samodejnim menjalnikom tako tudi več stokilometerske razdalje postanejo mala mal'ca.

Ob naštetih vrtilinah ima 'terenski' passat, seveda, še vse druge prednosti običajnih avtomobilov. Z opsijskimi 19-palčnimi platišči in oranžno kovinsko barvo (na voljo zgolj za alltrack) je zelo atraktiven, a še vedno bolj eleganten kot

večina športnih terencev. Tu pa je tudi karavanska notranjost z obilico prostora za potnike v drugi vrsti ter nizkim nakladalnim robom prtljažnika.

Alltrack je torej lahko brez težav kos vsemu, kar uporabniki običajno zahtevajo od svojih športnih terencev, poleg tega pa je uglajen in eleganten potovalnik. Z bogato serijsko opremo in najmočnejšim dizelskim strojem tako vsebinsko kot cenovno predstavlja vrh passatove ponudbe, kar pa ne pomeni, da ima vse, kar si lahko

zamislimo. Z dodatki, kot so barvni zaslon za instrumentno ploščo, navigacija in asistenčni sistemi, je to odličen avtomobil. A končna cena zlahka prebije magično mejo 50 tisočakov, kjer je verjetno bolje, da ne pomislite, da bi to zneslo skoraj 100 tisoč nekdanj tako zaželenih nemških mark. **Borut Fakin, foto: Jernej Prelec**

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: karavan, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbodizelski, vrstni štirivalnik, 1968 ccm, 176 kW (239 KM) pri 4.000/min, 500 Nm pri 1750/min; **Menjalnik:** samodejni, 7-stopenjski; **Pogon:** na prednji kolesi; **EuroNCAP:** 5. **Velikosti:** 4777 x 1832 x 1530 mm; **Medos. razd.:** 2789 mm; **Pnevmatike:** 245/40 R19; **Masa/nosil.:** 1776/548 kg; **Prtljaž:** 639–1769 l.

Največja hitrost: 234 km/h; **Pospešek (0–100 km/h):** 6,4 s; **Poraba goriva (EU):** 6,9/5,2/5,8 l/100 km; **Povprečje na testu:** 7,9 l/100 km; **Izpušč CO₂:** 150 g/km. **Cena:** osnovni model (1.4 TSI trendline): 24.936 €, testno vozilo: 50.766 €; Porsche Slovenija, d. o. o., Ljubljana.

⊕ videz, zmogljivosti, uglajen motor, oprema
⊖ končna cena

Alltrack ponuja
dobre
vlečne zmogljivosti,
saj lahko povleče
do 2,2 tone težko
prikolico.



KIA SORENTO 2.2 CRDI 4WD EX EXCLUSIVE

Napad na najboljše

» Sorento je zelo udoben, potovalno usmerjen športni terenec » Njegov štirivaljni turbodizel je zmogljiv in uglajen, a malce manj zmeren pri porabi » S samodejnim menjalnikom in najbogatejšo opremo stane 55 tisočakov

Pa naj še kdo reče, da le Nemci znajo! Ne, ne mislim na pivo (ker tu so res mojstri), temveč na avtomobile. Kako nehvaležni so takšni stereotipi, nedvomno dokazuje tudi največja in najprestižnejša kia – sorento, ki je v svoji zadnji generaciji resnično odličen in kot celota zelo dober avtomobil. Boljši od sestrskega hyundaija santa fe? Stvar okusa.

Tale športni terenec – v tem primeru bi bolje pristajala oznaka luksuzni križanec – je tak, kot od njega pričakujete. Velik, z izrazito sprednjo masko in velikimi kolesi morda kar malce bahav, v celoti pa izjemno prostoren in udoben, s čimer zadovolji številne okuse. V njem se boste odlično počutili, saj so materiali in izdelava na visoki kakovostni ravni (zgornji del armaturne plošče je odet celo

v imitacijo usnja, vključno z dvojnimi šivom, kar deluje precej imenitno), zaradi foteljasto udobnih in izdatno nastavljivih sedežev se sedi zelo dobro, ob tolikšnih zunanjih merah pa o prostornosti nima smisla razpravljati. Štirje odrasli bodo s tem avtomobilom zelo udobno potovali (zadnjim sedežem lahko nastavljate naklon naslonjala), tudi prtljažnik z več kot 600 litri povsem ustreza tovrstnim potrebam (za doplačilo 500 evrov lahko vanj namestite še dva dodatna zložljiva sedeža). V času ultra sodobnih hi-tech zaslonov in drugih pripomočkov se na prvi pogled notranjost morda zdi kar malce preveč umirjena, a, roko na srce: v praksi so velika, logično razporejena stikala in vrtljivi gumbi uporabnejši od brskanja po

elektronskih menjih in tu si sorentovi snovalci vsekakor zaslužijo visoko dvignjen palec. Za povrh je tu še večnamenski zaslon na sredinski konzoli (mimogrede, navigacija deluje odlično!), ki se s svojo odzivnostjo in logiko delovanja tabličnega računalnika nedvomno uvršča med boljše izdelke.

Čeprav smo sorenta preizkusili predvsem v vlogi potovalnika, kjer udobno požira najrazličnejše udarce s ceste, pa štirikolesni pogon in zapora osrednjega diferenciala namiguje, da ga utegne zamikati tudi kaj bolj terenskega – seveda zmore toliko oziroma še več kot povprečen voznik potrebuje. To pomeni, da zlahka opravi z makadamom, ki vodi do vikenda, se suvereno spopade z vožnjo po zasneženi

cesti ali omogoča lahkotno manevriranje s počitniško prikolico (vlečna zmogljivost kar 2,5 tone!), ki jo nameravate postaviti v enega izmed najlepših, a malce težje dostopnih kotičkov svojega priljubljenega kampa. A, kot rečeno, kaj več mu nekako ne pristaja – če ne drugega, bi bilo videti precej groteskno, da se z njim podite po divjini!

Veliko bolje se počuti na avtocesti, kjer zmogljiv turbodizelski stroj s 147 kW (200 KM) kljub dvema tonama nima pretirano težkega dela. Uglajenemu in zvočno dobro zatesnjenemu motorju je v testnem vozilu stregel šeststopenjski samodejni menjalnik, čigar posamezne, malce bolj na kratko nanizane stopnje prispevajo k precejšnji

“ Kljub štirikolesnemu pogonu in zapori diferenciala se na avtocesti počuti precej bolje kot na terenu.





➤ Armaturna plošča je precej klasično zasnovana, a zato toliko bolj pregledna, uporabna in funkcionalna. Tudi predalov za drobnarije zlepa ne zmanjka.

živahnosti in dobremu celostnemu vtisu tako motoriziranega sorenta (pravzaprav je pri nas na voljo le s tem motorjem, z bencinskim strojem zgolj proti izrecnemu naročilu). Menjalnik svoje delo opravlja mehko, brez kakršnih koli tresljajev in obenem dovolj odločno – še posebej v športnem

ali celo ročnem režimu je precej dinamične sorte.

Je pa res, da je sorento velik in težak avtomobil, zato mu kakšno posebno tovrstno pretiravanje ni ravno pisano na kožo, pa tudi poraba z okroglimi devetimi litri (testno povprečje, ki je brez kakšnega posebnega priganjanja vključevalo kombinacijo mestnih

voženj, podeželskih cest in avtoceste) ni ravno med najnižjimi. Morda menjalniku ne bi škodovala malce daljša šesta prestava, saj se pri potovalni hitrosti 130 km/h motor vrti z več kot 2.000 vrtljaji ...

Skratka, dobra izbira je tale sorento. Zmogljiv, udoben in prostoren, za povrh pa z

najbogatejšim paketom exclusive bogato opremljen, tako da bodo na svoj račun prišli tudi zahtevnejši kupci. Pa še sedem let garancije in pet tisočakov popusta (če se odločite za nakup prek financiranja) boste dobili. **Anže Jamnik, foto: Jernej Prelac**



↑ Športni terenec ali luksuzni križanec? Oboje, pravzaprav.



← Prtljažnik že v osnovni sprejme 605 litrov, ob zloženih zadnjih sedežih 1.662 litrov.

Pooblaščen prodaja in servis vozil Mazda ter Suzuki
Pooblaščen servis vozil KIA
Prodaja in odkup rabljenih vozil
Avtoličarstvo in kleparstvo
Popravilo poškodb od toče
Pneumatik center & optika
Rent - a - car
Avtopravnica



AVTOHIŠA KRŽIŠNIK
SELD 65, 1410 ZAGORJE
TEL: 03-56-66-500



www.avtohisia-krzisnik.si

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: športni terenec, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbodizelski, vrstni štirivaljnik, 2199 ccm, 147 kW (200 KM) pri 3800/min, 436 Nm pri 1800-2500/min; **Menjalnik:** samodejni, 6-stopenjski; **Pogon:** na vsa štiri kolesa; **EuroNCAP:** 5.

Velikosti: 4780 x 1890 x 1685 mm; **Medos. razdalja:** 2780 mm; **Pnevmatike:** 235/55 R19; **Masa/nosil.:** 1993/517 kg; **Prtljaž:** 605-1662 l. **Največja hitrost:** 200 km/h; **Posp. (0-100 km/h):** 9,6 s; **Poraba goriva (EU):** 7,7/6,1/6,7 l/100 km; **Povp. na testu:** 9,0 l/100 km; **Izpušt CO₂:** 177 g/km. **Cena:** osnovni model (sorento 2.2 CRDi 2WD LX base): 37.990 €, testno vozilo: 54.990 €; KMAAG, d. d., Ljubljana.

⊕ udobje, bogata oprema, pogonski sklop
⊖ malce večja poraba goriva



Zelena prihodnost je brez bakra

» Na trg prihajajo zavorne ploščice, ki ne vsebujejo bakra » Njihove zavorne in druge lastnosti so primerljive z običajnimi ploščicami » Pod znamko Ferodo Eco Friction so na voljo za veliko večino avtomobilov

Ta trenutek je na motornih vozilih po vsem svetu nameščenih približno 9,6 milijarde zavornih ploščic, ki skrbijo za učinkovito zaviranje in ustavljanje. Zavorne ploščice se med zaviranjem počasi, a zanesljivo obrabljajo, pri tem pa nastaja fin, mikroskopsko droben prah. Ta se odlaga na cesto, dež pa ga nato spere v zemljo, bližnje potoke in reke ter na koncu v svetovna morja.

Nekoč so proizvajalci zavornih ploščic za doseganje boljših zmogljivostih uporabljali predvsem azbest, ki pa so ga zaradi dokazano škodljivih vplivov na zdravje že pred časom prepovedali – nadomestil ga je baker. Ta je ena ključnih sestavin sodobnih zavornih ploščic in običajno predstavlja od pet do 20 odstotkov tornega materiala. Baker povečuje vzdržljivost, zmanjšuje hrup in tresljaje ter prispeva k zanesljivemu delovanju zavornih ploščic pri različnih delovnih temperaturah.

Novejše raziskave pa so pokazale, da tudi baker škodljivo

» Podjetje Ferodo je med drugim izdelalo tudi prve ploščice za kolutne zavore, s katerimi je bil opremljen triumph TR3 iz leta 1956.

vpliva na okolje, saj zmanjšuje raven kisika v vodi in s tem posredno vpliva na razvoj rib in drugega morskega življa. Zato so nekatere ameriške zvezne države že sprejele zakon, ki postopoma zmanjšuje dovoljeno vsebnost bakra v zavornih ploščicah oziroma ga bo v naslednjih nekaj letih povsem prepovedal. Podoben zakon lahko prej ali slej pričakujemo tudi v Evropi in drugod po svetu. Federal-Mogul je tako med

prvimi na svetu razvil zavorne ploščice brez bakra, ki pa ga zaradi številnih njegovih prednosti ni bilo lahko nadomestiti. V svojih laboratorijih so preizkusili lastnosti številnih materialov in spojin ter baker na koncu nadomestili s približno 30 drugimi snovmi. Natančna sestava tornega materiala zavornih ploščic je, seveda, skrbno varovana skrivnost, v glavnem pa ga sestavljajo različni kovinski sulfidi, minerali, abrazivi, keramični delci in določeni tipi grafitu, ki zagotavljajo enake lastnosti glede obrabe in zavornih zmogljivosti.

Temeljno vodilo pri snovanju nove generacije zavornih ploščic pod blagovno znamko Ferodo Eco Friction je bila varnost, poleg zavornih zmogljivosti pa so se strokovnjaki posvetili tudi udobju in življenjski dobi. Po njihovih besedah se nove zavorne ploščice celo manj obrabljajo kot prejšnje, medtem ko so njihove zavorne zmogljivosti ter s tem povezana


TRGOVINE Z AVTODELI

VSE ZA VAŠ AVTOMOBIL

www.gmt.si | e-mail: info@gmt.si

tel.: +386 (0)2 530 10 30



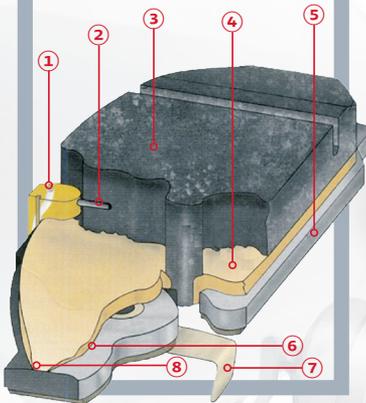



THE FIRST NAME IN BRAKES

SESTAVA

ZAVORNE
ploščice Ferodo Eco Friction so prijaznejše do okolja, saj ne vsebujejo bakra.

- 1 Izolator
- 2 Indikator obrabe
- 3 Torna zmes brez bakra
- 4 Keramična plast
- 5 Zadnja plošča
- 6 Lepilo
- 7 Vzmet
- 8 Protihrupna obloga



➤ Kakovost zavornih ploščic brez bakra smo preizkusili v praksi in se prepričali, da so tako po zavornih zmogljivostih kot tudi drugih lastnostih enakovredne običajnim ploščicam.

➤ Zavorne ploščice morajo v fazi preizkušanja prestatati izjemne temperature in druge obremenitve.



↑ Ploščice Ferodo Eco Friction so v poprodaji na voljo za veliko večino avtomobilov.



varnost ostali na enaki ravni.

V to smo se lahko tudi sami prepričali na poligonu Navak v bližini Beograda, kjer smo v praksi preizkusili nove zavorne ploščice brez bakra in jih primerjali z običajnimi, ki vsebujejo baker. Z dvema popolnoma enakima avtomobiloma (volkswagen golf z 1,6-litrskim turbodizelskim motorjem z 81 kW/110 KM in samodejnim menjalnikom DSG) smo pospešili do hitrosti nad 80 km/h in nato kar se da močno zavrli do popolne ustavitve. Vozili sta bili opremljeni z

novimi zavornimi koluti in novimi zavornimi ploščicami. Edina razlika je bila v tem, da je imel en avtomobil nameščene zavorne ploščice Ferodo Eco Friction brez bakra, drugi pa običajne zavorne ploščice. Po nekajkratnem zaviranju z vsakim od njiju lahko zapišemo, da so zavorne ploščice brez bakra pustile enako dober vtis tako glede stabilnosti vozila med zaviranjem kot tudi pri samem občutku na zavorni stopalki. Zelo podobna je bila tudi zavorna razdalja, saj se je vozilo, ki je imelo nameščene zavorne

ploščice Ferodo Eco Friction, v povprečju ustavilo po 23,58 metra, medtem ko se je vozilo z običajnimi ploščicami ustavilo po 23,32 metra. Pogoji so bili pri obeh povsem izenačeni, rezultata pa sta povprečje več zaviranj približno 20 novinarjev, ki smo se udeležili tega dogodka.

Rezultati dokazujejo, da so zavorne ploščice brez bakra povsem primerljive z običajnimi zavornimi ploščicami, Federal-Mogul pa jih že izdeluje tudi za prvo vgradnjo v mercedes razreda C in audi A4. To dokazuje, da ustrezajo tudi

najzahtevnejšim standardom, enako kakovost pa jamčijo še pri izdelkih, namenjenih poprodaji oziroma za vozila, pri katerih je dotrajane zavorne ploščice treba zamenjati z novimi. Z njimi trenutno pokrivajo približno 85 odstotkov trga, sčasoma pa bodo celotno svojo ponudbo nadomestili z zavornimi ploščicami brez bakra. **Anže Jamnik, foto: AJ, Federal-Mogul, Arhiv AF**

KAKO DELUJEJO?

☐ **KO VOZNIK PRITISNE NA** stopalke zavore, se poveča tlak tekočine v sistemu, zaradi česar se sklenejo zavorne čeljusti in ploščice pritisnejo ob kolut. Zaradi trenja, ki pri tem nastaja, se mehanska energija pretvarja v toplotno, vozilo pa zaradi večjega upora začne zmanjševati hitrost. Pri zaviranju v sili je zato zelo pomembno, da na stopalko zavore pritisnete s čim večjo močjo, saj le tako zagotovite kar najbolj učinkovito zaviranje



in najkrajšo zavorno pot. Pri tem so vozniku v veliko pomoč sodobni varnostni sistemi; ABS, denimo, preprečuje, da bi kolesa blokirala, in s tem omogoča krmiljenje vozila. Pri starejših vozilih brez sistema ABS strokovnjaki priporočajo, da

zavorno stopalko med zaviranjem v krajših intervalih popuščate, a ta tehnika je za povprečnega voznika, zlasti v kritični situaciji, lahko precej zahtevna. Sistem za povečanje zavorne moči omogoča, da vozilo kljub manjšemu pritisku v kritičnih

situacijah vseeno zavira z največjo možno močjo, različni drugi varnostni sistemi pa lahko tudi vnaprej prepoznajo nevarnost trka, voznika na to opozorijo in, če se ta ne odzove, tudi samodejno zavirajo do popolne ustavitve vozila.

KATALOG IN CENIK

vseh novih avtomobilov na slovenskem trgu

• 36 znamk • 312 modelov • 1.653 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

Tekmeči

Tekmeči 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.

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 punto, s številnimi dodelavami podvozja, kar poleg sistema DNA vpliva na športno poudarjeno lego na cesti.

Tekmeči: mini cooper, citroën DS3, audi A1

Predstavljen: 2008 Parkirni senzori: 240 EUR Usnj. oblaz.: 1200 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Moč (Nm)	Navor 0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.4 8V 70 essential	12.490	B/4	1368	51/69	115	14	160	5,8	134
1.4 8V 78 progression	14.290	B/4	1368	57/78	115	13	165	5,6	130

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 punto, s številnimi dodelavami podvozja, kar poleg sistema DNA vpliva na športno poudarjeno lego na cesti.

Tekmeči: mini cooper, citroën DS3, audi A1

Predstavljen: 2008 Parkirni senzori: 240 EUR Usnj. oblaz.: 1200 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Moč (Nm)	Navor 0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.4 8V 70 essential	12.490	B/4	1368	51/69	115	14	160	5,8	134
1.4 8V 78 progression	14.290	B/4	1368	57/78	115	13	165	5,6	130

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, kar poleg motorje ter s tem povezane športne vozne lastnosti.

Tekmeči: 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	Moč (Nm)	Navor 0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.4 TB 16V giulietta	18.990	B/4	1368	88/120	215	9,4	195	6,2	144
1.750 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

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 avdijev, žal pa ima temu primerno zaslojeno ceno.

Tekmeči: mini, alfa romeo mito, citroën DS3

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

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Moč (Nm)	Navor 0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.0 TFSI	17.860	B/3	999	70/95	160	10,9	186	4,3	99
1.4 TFSI sport	21.750	B/4	1390	92/125	200	8,9	204	5,1	118
1.6 TDI	21.230	D/4	1598	85/116	250	9,5	200	3,5	92

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.

Tekmeči: BMW serija 1, VW golf, alfa romeo giulietta, volvo V40

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

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Moč (Nm)	Navor 0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
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	88/110	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. Kupejska oblika izboljšuje videz in aerodinamiko, a po drugi strani krmi prostornost na zadnji klopi.

Tekmeči: mercedes-benz CLA

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

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Moč (Nm)	Navor 0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.4 TFSI attraction	25.780	B/4	1395	92/125	200	9,4	212	5,3	122
1.8 TFSI ambition	32.230	B/4	1798	132/180	250	7,2	242	5,8	135
1.6 TDI attraction	25.390	D/4	1598	77/105	250	10,9	198	3,8	99
2.0 TDI ambition	31.410	D/4	1968	110/150	320	8,7	220	4,1	107

A3 cabrio



Medosna razdalja: 260 cm, D x Š x V: 442 x 196 x 1440 cm, teža: 1545-1615 kg, prtljažnik: 320 litrov, rezervoar: 55 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Tretja generacija kabrioletske različice A3 zahvaljujoč daljšemu zadku deluje zelo elegantno. Ohranil je platneno streho, ki jo poganja elektrika.

Tekmeči: BMW serija 1 cabrio, opel cascada, peugeot 308 CC

Predstavljen: 2014 Kov. barva: 740 EUR Usnj. oblaz.: 1952 EUR Navig. sistem: 1373 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Moč (Nm)	Navor 0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.4 TFSI attraction	31.470	B/4	1395	92/125	200	10,2	211	5,3	124
1.8 TFSI quattro ambiente	42.710	B/4	1798	132/180	250	7,6	234	6,6	154
1.6 TDI clean diesel attraction	31.470	D/4	1598	88/110	250	11,4	200	3,9	104
2.0 TDI quattro ambiente	39.000	D/4	1968	110/150	340	8,8	220	4,8	125

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.

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

Predstavljen: 2015 Parkirni senzori: 500 EUR Kovinska barva: 1120 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Moč (Nm)	Navor 0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.4 TFSI basis	31.900	B/4	1395	110/150	250	8,7	210	5,2	123
2.0 TFSI quattro sport	48.510	B/4	1984	185/252	370	5,8	250	5,9	136
2.0 TDI basis	35.900	D/4	1968	110/150	320	8,9	221	3,8	99
2.0 TDI design	40.280	D/4	1968	140/190	400	7,7	240	4,3	111
3.0 TDI quattro sport	56.020	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.

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

Predstavljen: 2015 Parkirni senzori: 514 EUR Kovinska barva: 1242 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Moč (Nm)	Navor 0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
2.0 TFSI S-tronic basis	42.940	B/4	1984	140/190	320	7,5	238	5	114
2.0 TFSI quattro sport	51.150	B/4	1984	185/252	370	6,3	250	5,7	129
2.0 TDI basis	38.360	D/4	1968	110/150	320	9,2	215	4	104
2.0 TDI design	47.700	D/4	1968	140/190	400	7,9	231	4,2	109
3.0 TDI quattro sport	59.410	D/6	2967	200/272	600	5,4	250	5,1	134

A4 allroad



Medosna razdalja: 281 cm, D x Š x V: 472 x 184 x 150 cm, teža: 1630-1765 kg, prtljažnik: 490/1430 l, rezervoar: 64 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.

Tekmeči: subaru outback

Predstavljen: 2009 Parkirni senzori: 514 EUR Kovinska barva: 1027 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Moč (Nm)	Navor 0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
2.0 TFSI quattro	48.380	B/4	1984	165/225	350	6,7	234	7	164
3.0 TDI quattro	58.680	D/6	2967	180/245	500	6,2	240	6,2	161

A5



Medosna razdalja: 275 cm, D x Š x V: 463 x 186 x 137 cm, teža: 1395-1630 kg, prtljažnik: 455 l, rezervoar: 63-65 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

A5 je bil narejen kot odgovor na izredno uspešen BMW-jev kupa serije 3 in ga odlikujeta tehnološka dovršenost in pogon quattro.

Tekmeči: BMW serije 3, mercedes razred E coupe

Predstavljen: 2007 Navig. sistem: 2720 EUR Park. senzori: 518 EUR Streš. okno: 1463 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Moč (Nm)	Navor 0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.8 TFSI	39.370	B/4	1798	125/170	320	7,9	230	5,7	134
2.0 TFSI quattro	49.090	B/4	1984	165/225	350	6,4	250	6,6	152
2.0 TDI	41.640	D/4	1968	140/190	380	8,2	230	4,7	252
3.0 TDI quattro	58.980	D/6	2967	180/245	500	5,8	250	5,7	149

A5 sportback



Medosna razdalja: 281 cm, D x Š x V: 471 x 185 x 139 cm, teža: 1500-1685 kg, prtljažnik: 480/980 l, rezervoar: 64 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Ta model ima enako medosno razdaljo kot A4, podobna je tudi notranja prostornost, tako da ga lahko pogovno označujemo tudi kot petratno izvedenko modela A4.

Tekmeči: VW passat CC

Predstavljen: 2009 Navig. sistem: 2720 EUR Park. senzori: 518 EUR Streš. okno: 1463 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Moč (Nm)	Navor 0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.8 TFSI	38.260	B/4	1798	125/170	320	8,2	230	5,8	136
2.0 TFSI quattro	47.950	B/4	1984	165/225	350	6,5	245	6,6	152
2.0 TDI	40.550	D/4	1968	140/190	380	8,5	228	4,7	122
3.0 TDI quattro	57.720	D/6	2967	180/245	500	5,9	250		

Serija 5 GT



Medosna razdalja: 307 cm, D x S x V: 500 x 190 x 156 cm, teža: 2015-2135 kg, prtljajnik: 440/1700 l, rezervoar: 70 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Predstavlja prvi avtomobil svoje sorte, saj gre za nekakšno prestizno mešanico kupeja in enoprostora. Zaradi praktičnosti je odpiranje prtljajnika vrat dvojno.

Tekmeči: mercedes razred R

Predstavljen: 2009 Almani sistem: 509 EUR Park. senz.: 361 EUR Navig. sistem: 2715 EUR

Model	Cena	Govoro Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev ccm	kW/km (Nm)	0-100 km/h	0-100 km/h	poraba g/km	
535i	70.800	8/6	297/225/306	400	6,3	250	8,2
550i xDrive	108.450	B/8	4395/330/450	650	4,6	250	9,6
530d	71.300	D/6	2993/190/258	560	6,2	245	5,8
530d xDrive	74.350	D/6	2993/190/258	560	6,2	242	6,2

Serija 6 coupe



Medosna razdalja: 286 cm, D x S x V: 489 x 189 x 137 cm, teža: 1735-1920 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 prvih na voljo tudi s štirikolesnim pogonom.

Tekmeči: mercedes razred SL, jaguar XK

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

Model	Cena	Govoro Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev ccm	kW/km (Nm)	0-100 km/h	0-100 km/h	poraba g/km	
650i	124.200	B/8	4395/330/450	650	4,6	250	8,6
640d	101.700	D/6	2993/230/313	630	5,3	250	5,2

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.

Kabrioletska različica serije 6 stavi na ljubitelje križarjenja, prestiza in vetra v lasih. Avtomobil je opremljen z električno pomično platneno streho.

Tekmeči: mercedes razred SL, jaguar XK

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

Model	Cena	Govoro Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev ccm	kW/km (Nm)	0-100 km/h	0-100 km/h	poraba g/km	
650i	135.200	B/8	4395/330/450	650	4,6	250	8,9
640d	109.700	D/6	2993/230/313	630	5,5	250	5,5

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 resnejši konkurent Mercedesove kupejski limuzini CLS je štirivratna 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	Govoro Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev ccm	kW/km (Nm)	0-100 km/h	0-100 km/h	poraba g/km	
650i	128.700	B/8	4395/330/450	650	4,6	250	8,6
640d xDrive	108.050	D/6	2993/230/313	630	5,3	250	5,7

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 XJ, lexus LS

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

Model	Cena	Govoro Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev ccm	kW/km (Nm)	0-100 km/h	0-100 km/h	poraba g/km	
740i	104.800	B/8	2998/240/326	450	5,5	250	6,6
750Li xDrive	148.400	B/8	4395/330/450	650	4,5	250	8,3
730d	104.650	D/6	2993/195/265	620	6,1	250	4,7

Z4



Medosna razdalja: 250 cm, D x S x V: 424 x 179 x 129 cm, teža: 1470-1600 kg, prtljajnik: 310 l, rezervoar: 55 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Z4 se poslovi od platnene strehe, a po duši še vedno ostaja pravi roadster. Ponuja še udobje trde električno zložitve strehe in zamenjuje tudi kupejsko različico.

Tekmeči: audi TT, mercedes razred SLK, porsche boxer

Predstavljen: 2009 Tempomat: 349 EUR TV: 1123 EUR Navig. sistem: 2508 EUR Park. senz.: 850 EUR

Model	Cena	Govoro Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev ccm	kW/km (Nm)	0-100 km/h	0-100 km/h	poraba g/km	
sDrive20i	42.750	B/4	1997/135/184	270	6,9	235	6,8
sDrive35is	69.150	B/6	2979/250/340	500	4,8	250	9

i3



Medosna razdalja: 257 cm, D x S x V: 400 x 178 x 158 cm, teža: 1270-1390 kg, prtljajnik: 260/1100 l, rezervoar: 9 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

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

Tekmeči: arenavall zoe, VW e-golf

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

Model	Cena	Govoro Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev ccm	kW/km (Nm)	0-100 km/h	0-100 km/h	poraba g/km	
i3	36.550	E/7	125/170	250	7,2	150	0
i3 REX	41.200	H/2	649/125/170	250	7,2	150	0,6

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 s 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	Govoro Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev ccm	kW/km (Nm)	0-100 km/h	0-100 km/h	poraba g/km	
i8	136.800	H/3	1499/266/362	300/20	4,4	250	2,1

X1



Medosna razdalja: 267 cm, D x S x V: 444 x 182 x 160 cm, teža: 1560-1650 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 osnovi pogon na prednji kolesi. Seveda je na voljo tudi s štirikolesnim pogonom.

Tekmeči: VW tiguan, toyota rav4, ford kuga, audi Q3

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

Model	Cena	Govoro Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev ccm	kW/km (Nm)	0-100 km/h	0-100 km/h	poraba g/km	
sDrive20i	38.850	B/6	1998/141/192	280	7,7	225	5,9
sDrive18d	33.900	D/4	1995/110/150	330	9,2	205	4,1
xDrive20d	40.950	D/4	1995/140/190	400	7,6	219	4,9

X3



Medosna razdalja: 281 cm, D x S x V: 465 x 188 x 166 cm, teža: 1715-1805 kg, prtljajnik: 550/1600 l, rezervoar: 67 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: ZDA.

Med glavnimi aduti začetnika razreda premium kompaktnih Športnih terenecv je štirikolesni pogon, prav tako dobrodošla je tudi preostala tehnika, ki jo ponuja.

Tekmeči: audi Q5, mercedes razred GLC, land rover frelander

Predstavljen: 2010 Kov. barva: 872 EUR Usnj. oblaz.: 1869 EUR Park. senz.: 810 EUR

Model	Cena	Govoro Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev ccm	kW/km (Nm)	0-100 km/h	0-100 km/h	poraba g/km	
xDrive35i	64.700	B/6	2979/225/306	400	5,6	245	8,3
xDrive20d	46.450	D/4	1995/140/190	400	8,5	210	5,4

X4



Medosna razdalja: 281 cm, D x S x V: 467 x 188 x 162 cm, teža: 1805-1935 kg, prtljajnik: 500/1400 l, rezervoar: 67 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: ZDA.

S tem avtomobilom je BMW želel ustreči vsem tistim, ki se jim je X6 zdel prevelik, a ravno prav uporaben. V osnovi gre za bolj utesnjeni X3 z nizko streho.

Tekmeči: audi X3, mercedes razred GLC, BMW X3

Predstavljen: 2014 Kov. barva: 915 EUR Usnj. oblaz.: 1949 EUR Park. senz.: 381 EUR

Model	Cena	Govoro Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev ccm	kW/km (Nm)	0-100 km/h	0-100 km/h	poraba g/km	
xDrive35i	68.400	B/6	2979/225/306	400	5,4	247	8,3
xDrive20d	50.850	D/4	1995/140/190	400	8	212	5,4

X5



Medosna razdalja: 293 cm, D x S x V: 489 x 194 x 176 cm, teža: 2070-2265 kg, prtljajnik: 560/1870 l, rezervoar: 85 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: ZDA.

Glavne odlike tega prestižnega terenca so prostornost potniške kabine, ki je lahko opremljena tudi s sedmimi sedeži, in poudarjeno dobre vozne lastnosti na cesti (pogon xDrive).

Tekmeči: mercedes razred GLE, VW touareg, range rover sport

Predstavljen: 2013 Doplačilo za 3. vrsto sedežev: 2368 EUR Navig. sistem: 3098 EUR

Model	Cena	Govoro Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev ccm	kW/km (Nm)	0-100 km/h	0-100 km/h	poraba g/km	
xDrive50i	73.650	B/6	2979/225/306	400	6,5	235	8,5
xDrive30d	70.250	D/6	2993/190/258	560	6,9	230	6,2
M50d	98.900	D/6	2993/280/381	740	5,3	250	6,7

X6



Medosna razdalja: 293 cm, D x S x V: 491 x 199 x 170 cm, teža: 2145-2265 kg, prtljajnik: 570/1450 l, rezervoar: 85 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: ZDA.

X6 združuje kar nekaj razredov, še najbolj pa ga lahko opišemo kot prestižno mešanico kupeja in športnega terenca.

Tekmeči: BMW X5, mercedes razred GLE, audi Q7

Predstavljen: 2014 Vzvrst. kamera: 575 EUR Park. senz.: 376 EUR Tempomat: 343 EUR

Model	Cena	Govoro Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev ccm	kW/km (Nm)	0-100 km/h	0-100 km/h	poraba g/km	
xDrive50i	106.950	B/8	4395/330/450	650	4,8	250	9,7
xDrive30d	77.350	D/6	2993/190/258	560	6,7	230	6

CITROËN



Medosna razdalja: 255 cm, D x S x V: 348 x 148 x 161 cm, teža: 1195 kg, prtljajnik: 166/860 litrov, rezervoar: /, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Japonska.

Mestni malček C-zero je neposredni oblikovni in tehnični sorodnik mitsubishijevega modela i-miev in peugeota iona. Za pogon skrbi električni motor, dosega baterij pa v idealnih pogojih znaša 150 km.

Tekmeči: mitsubishi i-miev, peugeot ion

Predstavljen: 2010 Kov. barva: 360 EUR

Model	Cena	Govoro Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev ccm	kW/km (Nm)	0-100 km/h	0-100 km/h	poraba g/km	
c-zero attraction	24.550	E/7	47/64	180	15,9	130	0

C3



Medosna razdalja: 247 cm, D x S x V: 394 x 173 x 152 cm, teža: 1085-1210 kg, prtljajnik: 300/1120 litrov, rezervoar: 50 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Francija.

Prva generacija modela C3 je leta 2002 pomenila preporod znamke Citroën, zato je zelo pomemben tudi njen naslednik, ki velja za bolj mehko naravnano in bogatej razreda.

Tekmeči: renault clio, peugeot 207, VW polo, opel corsa

Predstavljen: 2010 Kov. barva: 340 EUR ESP: 350 EUR Vetrobransko okno zeniti: 400 EUR

Model	Cena	Govoro Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev ccm	kW/km (Nm)	0-100 km/h	0-100 km/h	poraba g/km	
1.2 attraction	11.210	B/3	1199/60/82	118	12,3	174	4,6
1.6 HDi attraction	12.830	D/4	1560/55/75	233	12,9	171	3,5
1.6 HDi exclusive	18.060	D/4	1560/73/99	254	10,8	189	3,4

C3 picasso



Medosna razdalja: 254 cm, D x S x V: 408 x 173 x 162 cm, teža: 1334-1408 kg,

RED BULL

Nizozemec namesto Rusa

» Dr. Marko ima svojo moč, okus in cilje v F1 » Kvyatov dirkalnik do zmage v Maxovih rokah



Max Verstappen se je z zmagovito dirko v Barceloni povzpela med legende F1, pred Kimijom in Sebastianom (levo). Prevel je mesto Daniila Kvyata (desno) v njegovem dirkalniku, ki je tudi lovil svojo prvo zmagovito dirko.

Red Bull je znova pisal zgodovino športa: po odkritju in seriji uspehov s Sebastianom Vettelom so v orbito izstrelili novega zvezdnika F1, 18-letnega Maxa Verstappna. Mladí Nizozemec in Josov sin je v prvi dirki, ko je namesto za mladinsko ekipo Toro Rosso nastopil za prvo ekipo Red Bull Racing, takoj posegel po zmagi, ki je nista ogrozila niti oba Ferrarijeva voznika. A to bi lahko

bila prva ruska zmagovita dirka.

Verstappen je namreč sedel v Kvyatovem dirkalniku! Daniil je dobil kazensko premestitev v drugo ekipo, da bi naredili prostor za novo blestečo zvezdo F1. V Barceloni sta žarela tako očče Jos Verstappen (ki ni nikoli zmagal v F1) kot siva eminenta Red Bulla in svetovalec Dietricha Mateschitza dr. Helmut Marko. Izkazalo se je, da je ta s Kvyatovo kaznijo ukrepal ostro, a zato



Hladni, samozavestni in hitri Rus Kvyat ni bil po godu dr. Helmutu Marku.

takoj doživel potrditev.

Max Verstappen je v Barceloni spretno izkoristil dvojno nesrečo Mercedesovih voznikov, pa tudi slabšo taktiko Ricciarda in svojega predhodnika Vettla. Nevarnega Kimija je z lahkoto obdržal za sabo! To dokazuje, da ima Red Bull znova odličnega dirkalnika, pa tudi, da Renaultov hibridni motor še zdaleč ni (več) tako slab, kot smo poslušali zadnji dve leti. Odlični, kaj odlični – brezhibni pa je bil tudi 18 let in 227 dni star dirkač. Max je novi rekorder sveta F1, saj je bil na dan prve zmagovite dirke sedaj najmlajši dirkač, ki mu je to uspelo. Verstappen je posekal rekord Fernanda Alonsa, ki mu je čestital na cilju, takoj že v 'parc fermeju'.

Red Bull si je tako zagotovil obetavnega mladeniča, upravičil obstoj svojega sistema vzgoje

dolgoročno pravilno in za tabor Red Bulla celo vizionarsko.

V Red Bullu so se sredi sezone znašli pred odločilnimi preobratoma za prihodnje leto. Tri Kvyatove napake in trčenja v Vettla so dr. Marku prišli ravno prav, da je odločno ukrepal in v eni potezi presekal gordijski voz: zadržal je Verstappna v Red Bullovem imperiju, ga na hitro povišal, zvezal z novo (in daljšo) pogodbo, kaznoval Kvyata in

PREDSTAVITEV CLIA RS IZLOŽBENO OKNO F1

» Kevin Magnussen in hitri krogi s cliom RS » Prisotna tudi Prost in Ragnotti, Küzmiča žal ni bilo



Vsi prvi, drugi, testni in rezervni vozniki ekipe Renault F1 ter predstavitev novega renaulta clia RS na ulicah Monaka.

OB PREVZEMU EKIPE

Lotus decembra lani in vrnitvi Renaulta v svet F1 kot lastnika ekipe je Carlos Ghosn napovedal, da bomo velike novice videli že v Monte Carlu. Morda smo vsi navijači F1 pričakovali kake revolucionarne korake znotraj F1 ali v ekipi, a je imel poslovnež Ghosn namesto novih stroškov v mislih nove zasluzke.

Imidž F1 je želel takoj preseliti na svoje avtomobile v redni prodaji, še posebej na športne modele. Tako smo v floti službenih vozil organizatorja VN Monaka videli vrsto limuzin talisman, pa tudi drugih. Napovedana novost – premiera – pa ni bila F1, ampak

clio RS. Športna verzija popularnega clia je kričeče rumene barve, tipične Renaultove športne barve, in z vsemi dodatki, ki to poudarjajo in dopolnjujejo. Seveda so ob tej priložnosti zbrali tudi vse svoje redne, testne in rezervne dirkače iz rumene ekipe F1: ob Kevinu Magnussenu in Jolyonu Palmerju tudi Sebastiana Ocona in celo dirkaško manekenko Carmen Jorda. Od starih dirkačev smo videli Renaultovega ambasadorja Alaina Prosta in starega reli prvaka Jeana Ragnottija (no, manjkal je Brane Küzmič!), hkrati pa so na ulicah Monte Carla med odmorom predstavili tudi vse svoje športne



↑ Po zmagi v Barceloni je prišla streznitev v Monaku: tri napake in dvakrat razbiti dirkalnik kažeta na pomanjkanje izkušenj; hitrost ni vse.

dirkačev in se zavaroval za primer, da Ricciardo pobegne kam drugam (Ferrarijeve sirene ga vabijo ...) in ostane brez izkušenega prvega voznika. Razmerje izkušenj se je pokazalo že v Monte Carlu: Ricciardo je bil ves čas hitrejši od vseh (zmago mu je zapravila njegova ekipa), Max pa je naredil tri napake in dvakrat končal v ogradi. Mladenič se bo očitno moral še marsičesa naučiti.

Morda je Max novi fenomen, Kvyat pa njegova prva žrtev (podobno, kot je bil oče Jos Schumacherjeva 'žrtev'). Morda je vse to le odločitev dr. Marka: kdo bo njegova nova zvezda.

Mu hladni, samozavestni in hitri Rus Kvyat ni bil po godu? Daniil je v Šanghaju letos osvojil tretje, lani na Hungaroringu pa drugo mesto – celo pred Ricciardom – do vzpona med velikane F1 pa mu je manjkala samo še prva zmaga. Je bila dr.

Marku bolj všeč nizozemsko-belgijska dirkaška družina? Tudi Maxova mama je bila tekmovalka v kartingu ...

Verstappen je svojo prvo zmago dosegel prav s Kvyatovim avtomobilom in razplet bi bil lahko drugačen že, če bi Kvyat na startu v Sočiju povzročil eno samo nesrečo manj ... ali pa tudi ne. Dr. Marko se je najbrž že prej odločil, kaj in kako bo izpeljal, potreboval je le še ustrezen trenutek. Danil Kvyat je tako (ena od številnih) kolateralnih žrtev zvezdniškega sistema Red Bulla, ki je zavrgel že stotine 'svojih' dirkačev, da bi se proslavil le z enim od njih: Sebastianom Vettelom. Morda pa bo prav Max Verstappen prihodnost Red Bulla in tudi sveta F1. **Veljko Jukič, foto: VJ, Slavko Jalovec, Hasan Bratic/HBPress**



modele. Na dirki nato niso bili tako uspešni kot novi clio RS na predstavitvi: Magnussen je bil soliden, Palmer pa je že na začetku dirke ostal brez nadzora nad vozilom in treščil v ogrado v ovinku St. Devote. Za popestritev pa je med



□ Kevin Magnussen je s cliom RS naredil nekaj hitrih krogov po dirkalni stezi.

odmorom nekaj krogov po stezi s polnim plinom naredil tudi prvi voznik Renaulta Kevin Magnussen in se z drsečim cliom RS dobro zabaval, nemara celo bolj kot na dirki, ko je šlo zares. **VJ, foto: Slavko Jalovec**

KOMENTAR



Veljko Jukič se uvršča v zelo ozek krog veteranov formule 1, ki imajo za seboj že 40 let izkušenj pri spremljanju in poročanju iz sveta dirk za Grand Prix! Posebej za bralce Avto fokusa komentira skrivnosti najprestižnejših avtomobilskih tekmovanj.

Premirje v družini

Po nesreči v Barceloni med Hamiltonom in Rosbergom so v ekipi AMG Mercedes 'ugotovili', da je imel Nico napačno nastavljeno elektroniko (nepravilni program), zaradi česar je bil v tretjem ovinku za 17 km/h prepočasen. Tako so 'našli' opravičilo Lewisu in krivdo za nesrečo razdelili.

Vodstvo dirke je ugotovilo, da gre za običajen dirkaški incident, temu pa so se pridružili tudi v ekipi AMG Mercedes F1, čeprav je bilo očitno, da je Hamilton pretiraval. Rosberg je imel pravico braniti prednost. Tudi v cestnem prometu velja, da je kriv tisti, ki se nekomu zabije v rit, saj ni pazil na ustrezno varnostno razdaljo. Le zakaj so v Mercedesu s spornim 'napačno nastavljenim programom' Rosberga želeli prikriti Hamiltonovo vozniško napako?

Brez tega bi Lewis zagotovo dobil kazen FIA: denimo pet korakov nazaj na startu na naslednji dirki. To bi zagotovo slabo vplivalo na točke in Mercedesove možnosti za zmago na naslednji dirki. "Win on Sunday, Sell on Monday!"

Vse do Barcelone je bil Rosberg perfekten, a če se mu kar koli zalomi, mora po kostanj v žerjavico še vedno drugi voznik ... in prav to se je zgodilo v Monaku. Niki Lauda ni skrival svojega razočaranja nad nesrečo in se je iz Lewisovega mentorja v trenutku prelevil v najbolj ostrega kritika, tako kot že velikokrat doslej pa so umazano perilo oprali za zaprtimi vrati.

Očitno je Lewis tam dobil zelo oster ukor. Po dirki so na Montmelouju potekali testi. Hamilton se na dodatno zahtevo ekipe ni hotel vrniti. Na filmskem festivalu v Cannesu je bil posebni gost na sprejemu za filmske zvezdnike; to je bilo, kot kaže, za užaljenega Lewisa bolj

pomembno od testiranja v Španiji. Povrh vsega se je v jutranjih urah še zapletel v prerivanje pretep v lokalnem nočnem klubu, vse to pa je sprožilo celo uganjanja in govorce o njegovem odpustu...

Mercedes je na hitro vpoklical Pascala Wehrleina, ki je tako dobil svojo priložnost, da se pripravi. Za vsak primer, če se sproži črni scenarij! Tik pred dirko v kneževini se je vse nekako le pomirilo in Lewis je dobil nazaj svoj standardni kokpit, a ga je na kvalifikacijah Rosberg znova 'oprál' in šele dež, Rosbergova dobra volja in mehaniki Red Bulla so mu na poti do zmage šli na roko. Smola je Hamiltona pestila kar precej časa, tako da si je nemara le zaslužil žarek sreče, a brez Nicove poteze ne bi bilo nič. Rosbergu so nagajale gume in zavore, zato je sprejel prošnjo vodstva, da v Monaku v 16. krogu spusti Lewisa v lov na Ricciarda. Hamilton je pokazal hitrost in spretnost, se izognil napakam in majhno možnost za zmago ob pomoči počasnih Red Bullovih mehanikov pri zamenjavi Ricciardovih koles pretvoril v dokončno zmagoslavje vseh 'ekipnih igralcev' v Mercedesovem taboru. Hamilton je upravičil svojo nalogo, Rosberg je postavil ekipo na prvo mesto, Toto in Niki pa sta ob prisotnosti 'big bossa' Zetscheja lahko cvetela ob idealnem miru v družini in kolektivnem uspehu. Nesreča v Barceloni je bila pozabljena, a je premirje le začasno. Pravi obračun se je šele začel ...

ZNANI ZA VOLANOM: ANDREJ STARE

Dr. Nogomet

Andrej Stare s športom ni povezan le kot novinar, temveč je v nogometnem klubu Olimpija več let opravljal tudi funkcijo zdravnika. Mi ga, seveda, bolje poznamo kot reporterja (nekoč je komentiral tudi dirke F1); in še bolje ga bomo, saj bo na TV Sloveniji eden od komentatorjev tekem letošnjega evropskega prvenstva v nogometu.



Kdo vas je naučil voziti in v katerem avtomobilu?

Leta 1972 me je naučil voziti moj prijatelj Milan Horvat v renaultu 8 major.

Kateri avtomobil vozite trenutno?

Moj trenutni avtomobil je ford B-max.

Kako bi vaš slog vožnje primerjali z vašim poklicem?

Sem racionalen voznik in spoštujem CPP.

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

Zaustavil bi invazijo kolesarjev na pločnike, ki so rezervirani za pešce.

Najbolj zanimiva stvar, ki ste jo doživeli v avtomobilu?

Telefonski klic, da sem dobil novo službo.

Kakšna je vaša zbirka prometnih prekrškov?

Majhna, dvakrat sem vozil prehitro, enkrat leta 1996 in drugič 1999.

Koga bi na sovozniskem sedežu vzeli na pot okoli sveta?

Svojo spremljevalko Mojco.

Kateri vozniki so boljši – moški ali ženske?

Moški, jasno ... hahahahaha.

Raje zavijate levo ali desno?

Desno.

Ali pojedete v avtomobilu?

Včasih tudi.

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

Sprednji.

Katera rubrika vam je v reviji Avto fokus najbolj všeč?

Testi avtomobilov.

Kateri avto bi najraje videli na naslovnici Avto fokusa?

Mercedes 130.

Gašper Stamač, foto: Matej Kolakovič

Dvojna poletna številka izide v **petek, 15. julija 2016**

REPORTAŽA

Festival hitrosti Goodwood

Vsakoletni zbor najhitrejših, najdražjih in najbolj vročih avtomobilov tega planeta, ki je za povrh še začinjen s spremstvom legendarnih zgodovinskih in sodobnih dirkalnikov. To je festival hitrosti v Goodwoodu in vsem svojem sijaju, z britansko aristokratsko prefinjenostjo in prvinsko ljubeznijo do opojnih arom bencinskih hlapov. Če tam ne postanete avtomobilski fanatik, potem je z vami nekaj zares narobe. Zakaj je tako, pa si prihodnjič preberite v ekskluzivni reportaži.



EKSKLUZIVNI TEST



Alfa romeo giulia QV Dolgo ni bilo avtomobila, ki bi ga tako težko pričakovali kot Alfino novo zeleno deteljico. In kako bi sploh bilo drugače? Italijani so namreč ustvarili srednje veliko limuzino z lastnostmi superšportnika in nas potem pustili čakati in čakati. A sedaj je tu!

Preizkusili smo jo z vsemi 375 kilovati oziroma 510 'konji' 2,9-litrskega prisilno polnjenega V6 in ugotovili, da stroj s Ferrarijevimi geni še zdaleč ni njena edina vrlina. So Italijani končno spet naredili avtomobil, ki lahko premaga nemško elito?

TEST

Abarth 595 turismo Da bi zares razumeli bistvo malega Abarthovega razgrajaca, smo mu ob bok postavili heroja iz preteklosti. Na Zastavinem fičku narejena replika modela 850 TC je bistvo vsega, kar je Abarth nekoč pomenil v naših krajih. S pol dirkalnimi komponentami, ki so običajen avtomobil lahko spremenile v cestnega divjaka, so nekoč mladeniči poskrbeli za izstopanje in pristne vozniške užitke. Kako se je v družbi 'originala' znašel povsem novi abarth, narejen na osnovi fiata 500, pa bomo razkrili v dvojni poletni številki.



PRED DESETIMI LETI (AF83 – julij 2006)



PRED NATANKO

desetimi leti smo objavili test honde S2000, ki se je proslavila kot eden najbolj razburljivih in pristnih roadsterjev vseh časov. Klasična zasnova z dvema sedežema, platneno streho in zadnjim pogonom je bila odlična popotnica, med legende pa se je zapisala s fantastičnim dvolitrskim motorjem, ki je zmogel kar 240 'konjev' oziroma 176 kW. Vse glasnejše so govornice, da naj bi njen naslednik prišel leta 2018, ob 60. obletnici Honda. Že imamo skomine, obenem pa se zavedamo, da takšnega, kot je bil original,

zaradi strogih okoljskih in varnostnih zahtev ne bodo naredili nikoli več.



Več prenosa,
več užitkov.

Tudi
jaZ
10GB

KULPLUS

19,99 € / MESEC

1000 MIN

1000 MMS/SMS

10 GB

Me₂

www.me2.si

G-SHOCK

ABSOLUTNA VZDRŽLJIVOST



ABSOLUTNO RDEČA
