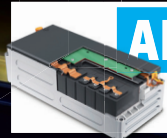


199

marec 2016

3,80 €



AKTUALNO! Prihaja doba pametnih avtomobilov

Superbaterije litij-zrak za doseg 800 km



AVTOFOKUS



ALFA ROMEO SUV

VW golf VIII

- nova modelna strategija
- daljša garancija
- nižje cene

Ekskluzivno!



PRILOGA:

**NAKUPOVALNI VODNIK
ZA PRIKOLICE**

Pregled vseh
tovarnih prikolic
pri nas

Kako ravnati v primeru verižnega trčenja v megli?

VOZILI SMO:

**LEXUS
RX**



PREDSTAVLJAMO:

**VOLVO
S90**



TEST: Mini cooper, Mercedes GLE 350 d, Ford mondeo karavan 2.0 TDCi, Mitsubishi outlander 2.2 DI-D 4WD, BMW 216d active tourer, Fiat 500 1.2, Peugeot 208 1.2, Ford focus ST 2.0 TDCi, Dacia dokker 1.5 dCi 90 stepway, Fiat doblo cargo maxi 2.0 multijet, Opel mokka 1.6 CDTi, BMW X5 xDrive40e

Abarth 595



BMW X5



Mini cooper



Toyota RAV4



9 771580 119000

UČINEK METULJA



Če metulj zamahne s krili v Pekingu, lahko to povzroči tornado v New Yorku. Tako pravi teorija o učinku metulja, po kateri lahko vsako naše dejanje, tudi na videz najmanjša

malenkost, odločilno vpliva na verigo nadaljnjih dogodkov neslutnih razsežnosti.

Na področju avtomobilizma je eno takih sprožil Karl Benz, ko je 29. januarja 1886 patentiral konstrukcijo prvega vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem. Imelo je troje koles in dva sedeža, poganjalo pa ga je nekaj nezaslišane za tiste čase. Nekaj, kar ni imelo glave, trupa, nog ... Ključni del nenavadne kočije, ki je strašila prebivalce Mannheima, je bil 0,95-litrski bencinski enovaljnik, ki je pri 400 vrtljajih razvil moč 0,55 kilovata (0.75 KM).

S svojim izumom je Benz sprožil revolucijo, ki so ji sledili razvoj mobilnosti, tekoči trak, velikoserijska proizvodnja forda T ... Avtomobili so počasi vstopili v vse kotičke sveta in jih med seboj povezali, danes pa jih svetovna avtoindustrija letno izdelava okoli 88 milijonov; večino jih še vedno poganja bencinski motor.

“ V tem duhu se lahko vprašamo, ali je Karl Benz s svojim izumom ubil električni avtomobil; dejanje, ki ga zadnja desetletja sicer pripisujemo naftni industriji?

Hudomušno razmišljanje. A naj nam bo dovoljeno ob častitljivi 130. obletnici prvega avtomobila. Sploh pa, ker je prvi električni avtomobil na cesto zapeljal skoraj pol stoletja pred Benzovim izumom, čeprav zaradi konstrukcijske zahtevnosti in slabosti, ki še danes težijo vse električne, ni nikoli zaživel.

Bi se morda električni avtomobil razvil hitreje, če ne bi bilo Karla Benza? Bi bil svet danes lepši, manj onesnažen, bi bilo manj boleznih, bi bil promet bolj urejen? Milijon vprašanj in nobenega odgovora. A če smo iskreni, jih niti ne potrebujemo.

Bolj kot usoda izuma, ki bo zaradi okoljskih (ali pragmatičnih) razmer slej ko prej končal na smetišču zgodovine, je pomembneje, da se zavemo posledic lastnih dejanj. Če metulj z zamahom kril lahko sproži tornado, si lahko le mislimo, kake nevihte včasih povzročimo tudi sami. Spomnite se tega, ko boste naslednjic jezni in raje sprožite kaj lepega! Walt Disney je nekoč zapisal: upam, da se nikoli ne bo pozabilo na dejstvo, da se je vse skupaj začelo z – eno navadno mišjo!

Ostanite še naprej v najboljši družbi!

Semo Sadiković



Novice

- Audi na vodik..... 8**
- SLC namesto SLK.....12**
- Opel napoveduje novi GT.....16**
- Porsche s štirivaljnikom!.....16**
Prenovljeni boxster je po več desetletjih zopet obudil štirivaljne motorje, ki so varčnejši in bolj zmogljivi od bokerskih šestvaljnikov.

Razkrivamo

- Volkswagen golf VIII18**
Oblikovno najbolj drzen golf doslej bo za pet centimetrov daljši, bolj samozavesten in do 70 kg lažji.
- Zelena luč za SUV iz Alfe Romeo..... 22**
Alfa Romeo v začetku 2017 prihaja z novim SUV-om, ki bo imel zasnovane giulie, ne jeepa cherokeja.

Aktualno

- Grogljivka v resničnem življenju.....24**
- Zmogljivost avtomobilskih baterij26**
Strokovnjaki razvijajo nove baterije litij-zrak in litij-kisik, ki bodo podvojile sedanje dosege.

- Avtomobilske dajatve28**
- Napredni aktivni varnostni sistemi ...29**
- Avtomobil kot pametni telefon30**

Avtoindustrija 32

EU načrtuje neodvisne teste porabe in emisij ter stroge kazni za nepravilnosti.

Predstavljamo

- Volvo S90 38**

Zanimivosti

- Avtomobil Jamesa Bonda 40**

Aston martin DB10 je Bondov najnovejši avtomobil, ki je nastal na osnovi modela V8 vantage.

Vozili smo

- Toyota RAV4 hibrid (mednarodna predstavitev).....42**

Prenovljeni RAV4 je med drugim dobil tudi hibridni pogon.

- Lexus RX (slovenska predstavitev)....44**

- Abarth 595 (slovenska predstavitev).....46**

Abarth je končno tudi uradno na voljo slovenskim kupcem.

Test

- Mini cooper48**

Kljub zgolj trivaljnemu motorju je nedvomno vreden zvenečega imena.

Test



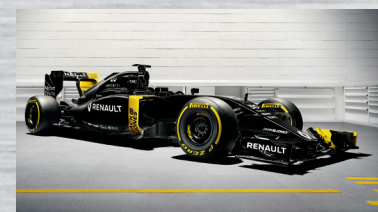
Tehnika



Vozili smo



Formula 1



Mercedes-benz GLE 350 d 4matic AMG line	50
Ford mondeo karavan 2.0 TDCi 132 kW titanium	52
BMW X5 xDrive40e	54
<i>Štirivaljni bencinar in elektromotor skupaj razvijata 230 kW (313 KM).</i>	

Mitsubishi outlander 2.2 DI-D 4WD intense+	56
BMW 216d active tourer M sport	58
Peugeot 208 1.2 puretech 110 EAT6 allure	59
Fiat 500 1.2 8v lounge	60
Ford focus ST 2.0 TDCi ST-2	62

Od prenove dalje je športno nastrojeni focus ST na voljo tudi z zmogljivim turbodizlom.

Dacia dokker 1.5 dCi 90 stepway	63
Fiat dobro cargo maxi 2.0 multijet SX	64
Opel mokka 1.6 CDTi ecotec start/stop cosmo	65
<i>Z močnejšim turbodizlom je mokka lahko tudi hitra, a takrat zahteva več kot 7 l/100 km.</i>	

Tehnika

CES Las Vegas	66
<i>Glavna tema pri avtomobilskih razstavljalcih na sejmu zabavne elektronike je bila avtonomna vožnja.</i>	

Tehnika in vzdrževanje

Obnova podvozja	68
GPF filtri	69
Servis dizelskih motorjev	70
Obnova glave motorja	72
Pregled tovornih prikolic	74–82

Motociklizem

Novice	102
Test: Ducati monster 821	104
MGP, MX, SMS	105

Formula 1

Novice	106
Po petih letih odsotnosti	108
<i>Kevin Magnussen in Jolyon Palmer sta potrjena za voznika Renaultove ekipe F1, Esteban Ocon pa je rezervni dirkač.</i>	



Arhiv testov, ekskluzivne novice in predstavitve, avtomobilska tehnika, video vsebine ...



www.avto-fokus.si

avto medija

Izdajatelj: Avto medija d. o. o.
Glavni in odgovorni urednik: Semo Sadikovič
Namestnik odgovornega urednika: Gašper Stamač
Urednik F1 in motociklizma: Veljko Jukič
Novinarji in stalni sodelavci: Anže Jamnik, Borut Fakin, Petra Kristofelc, Robert Potočnik
Foto: Jernej Prelac, Shutterstock, Željko Jeličič in HB press
Formula 1: Ben Hoffman, Tim Novak, Kamil Fras in Andrea Selitto
Fotoilustracije: Christian Schulte
Lektoriranje: Nina Trampuš
Direktorica marketinga: Vesna Sadikovič, tel.: 01/236 10 01
Oglasno trženje: marketing@avto-fokus.si
 Marko Rahne, tel.: 01/436 04 36; Bogomir Šket, tel.: 01/777 10 00
 Primož Longyka, tel.: 01/777 10 04; Katja Šadl, tel.: 01/436 05 36
Naslov uredništva: Avto fokus, Dimičeva ulica 16, 1000 Ljubljana
Telefon: +386(0)1 236 10 00, fax: +386(0)1 236 10 11
Spletna stran: www.avto-fokus.si, **e-pošta:** info@avto-fokus.si
Oblikovna zasnova: Ermin Mededović
Grafična priprava: Avto medija d. o. o., Lupa design
Tisk: tiskano v Sloveniji
Naklada: 11.500 izvodov
Distribucija: Izberil d. o. o., Dunajska 5, Ljubljana
Cena posameznega izvoda: 3,80 € (dvojna številka 4,80 €)
Naročnina: dveletna (s 15% popustom) 68,00 €; enoletna (s 5% popustom) 38,00 €; enoletna naročnina za tujino - Evropa: 80,20 €, ZDA: 112 \$, Avstralija: 126 AUD
Naročniška služba: 01/236 10 00
Dostava naročniških izvodov in reklamacije: 01/236 10 00, 01/473 76 50, info@avto-fokus.si
Doseg enega izida: 46.000 bralcev (podatek NRB 2012/15)

Na podlagi zakona o davku na dodano vrednost sodi revija Avto fokus med proizvode, za katere se obračunava in plačuje davek na dodano vrednost po stopnji 9,5 %. Nenaročenih rokopisov in fotografij ne vračamo. Vse pravice pridržane. Ponatis posameznih delov ali celote je mogoče le s pisnim dovoljenjem izdajatelja. Avtorske pravice pridržane: Avto medija d. o. o., Ljubljana
V sodelovanju s QUATTRORUOTE
ISSN: 1580-1195



VOLKSWAGEN GOLF VIII

Nevihnta izpuhov ga bo korenito spremenila

» Pet centimetrov daljši, bolj samozavesten in do 70 kg lažji » E-golf z dosegom 500 km, dostopen hibrid TSE za 25 tisoč evrov » Oblikovno najbolj drzen golf doslej, osnovne poteze nespremenjene





“Ostrejše karoserijske poteze, bolj samozavesten nastop in drugačna karoserijska razmerja: dolžina 4,315 metra, položnejši A-stebriček, napihnen in krajši motorni pokrov in več prostora v kabini.

ZELENA LUČ ZA SUV IZ ALFE ROMEO

Crossover na osnovi giulie

» Alfa Romeo v začetku 2017 prihaja z novim SUV-om » Zasnova giulie, ne jeepa cherokeeja » Dizelski V6 iz maseratija ghiblija

Špekulacij je konec, Alfa Romeo bo v začetku 2017 predstavila svoj prvi SUV in tako zaključila zgodovino nekoliko terensko obarvanih karavanskih alf 156 in 159. Dvoma o prvem SUV-u sicer ni bilo, italijanska znamka je v zadnjih nekaj letih le iskala način, kako ga zasnovati, in čas, potreben za njegov razvoj, saj prvi SUV prihaja ravno v času velike vrnitve te znamke.

Še leta 2013 je bila usoda tega modela zelo tesno povezana z aktualno generacijo jeepa cherokeeja. Analitiki in finančniki znamke so namreč izračunali, da bi bilo italijansko novinko najceneje postaviti na temelje američana. To za Fiat, lastnika Alfe Romeo, ni nič nenavadnega. Podobnih kombinacij, tudi takšnih zelo neuspešnih, je v tej hiši kar veliko. Le spomnite se lancie

theme, fulvie in voyager. V procesu snovanja novega modela pa se je vodstvo znamke odločilo za težjo, a boljšo pot. Opustili so sodelovanje s sestrskim Jeepom in se odločili za osnovo alfe giulie s pogonom na zadnji kolesi in precej bolj cestno nastavitvijo. Novi SUV bo namreč v prvi vrsti crossover, šele v drugi pa namenjen lažjim terenom. Takšen bo tudi lažje upravičil športni sloves znamke in se

obenem ne bo vmešaval v področje, ki ga obvladuje Jeep – torej pravi teren. Zaradi razlogov, opisanih v okvirju (na sosednji strani), je zamaknjen le njegov prihod, namesto letos jeseni bo predstavljen šele spomladi 2017, med evropske kupce pa bo zapeljal še pred poletjem prihodnje leto.

Z giulio si novi model deli podvozje, mere (dolžina okoli 4,7 metra), medosje in oblikovne

“

Alfa romeo SUV nastaja na osnovi nove giulie, kar sporočajo tudi njegove obline ter zasnova zadnjega oziroma štirikolesnega pogona.





TRENDU SE JE VDAL TUDI SEAT

ALFA ROMEO PA NI edina, ki se je vdala trendu izjemno priljubljenih SUV-ov. Na to področje bo jeseni zapeljal tudi Seat. Novinec bo izdelan na osnovi koncernske platforme MQB, veliko delov pa bo povzetih po sestrskem tiganu zadnje

generacije. Za novega seata bodo značilni nekoliko bolj športna oblika, zelo cestne vozne lastnosti in tudi takšne nastavitve podvozja. Tehnika je znana, povzeta s polic skupine VW. Osrednji del bosta predstavljala motorja 1.4 TSI s 110 kilovati (150 KM) in 2.0 TDI z enako močjo ter prednji in doplačljivi štirikolesni pogon.



JAGUAR F-PACE – NEPOSREDEN TEKMEC

NEPOSREDNO OB BOK novi alfi SUV bo letošnje pomlad zapeljal jaguar F-pace, srednje veliki SUV iz te angleške hiše, ki bo izdelan na osnovi modela XE. Jaguar bo kupce prepričeval z drago in učinkovito aluminijasto karoserijo, zadnjim ali štirikolesnim pogonom,

zanimivimi rešitvami v kabini (med njimi bo tudi pogrezljiv okrogel gumb menjalnika), laserskim prikazovalnikom informacij na steklo in sistemom all surface progress control za optimalen stik koles s podlago pri manjših hitrostih.



značilnosti, vključno s prednjo masko in obliko žarometov, zadkom in stransko linijo. Za 20 centimetrov višja streha opozarja na bolj prostorno potniško kabino, 17-centimetrsko oddaljenost od tal na višje sedenje in nekaj več prehodnosti v slabih razmerah. Nastavitve podvozja, v dražjih različicah bo to nastavljivo, pa bodo novincu omogočile predvsem zelo prepričljive vozne lastnosti na asfaltu in dobršno mero udobja, saj se za velike SUV-e odločajo tudi družine. Na trgu se bo boril z audijem Q5, BMW-jem X3, volvom V60, lexusom NX in mercedesom GLC. Omenjeni

družini se bo približal tudi cenovno, saj bo osnovni model z agregatom 2.0 multijet z zadnjim pogonom stal okoli 38 tisoč evrov. Kupci bodo lahko izbrali tudi novi dvolitrski turbo bencinar s 184 kilovati (250 KM), trilitrski turbo šestvaljnik z 250 kilovati (340 KM) in dizelski šestvaljnik iz maseratiya ghiblija s 184 oziroma 202 kilovatoma (275 KM). Pri vseh različicah bo na voljo tudi štirikolesni pogon, serijski ali doplačilni. Možnost vgradnje šestega in sedmega sedeža pa je Alfa Romeo opustila. **Robert Potočnik, foto: arhiv AF**

ZADRŽKI PRI ALFI ROMEO

PO VELIČASTNI VRNITVI ALFE ROMEO junija lani, ko je znamka predstavila novo giulio v najmočnejši različici quadrifoglio, je vodstvo znova stopilo na zavoro. Giulia zamuja, šele marca bodo predstavljene njene šibkejšje različice, prihod na trg pa je še neznan. Ob tem se bosta do leta 2018 zvrstila le dva nova modela, ne napovedanih osem. Cilj prodaje 400 tisoč vozil na leto je zamaknjen za dve leti, z 2018 na 2020.



VOLVO S90

Vrnitev škatlaste limuzine

» Prepoznavna oglatost je Volvova klasika » Na prvem mestu sta varnost in udobje



Obline, nežne okrogline, predvsem pa oglate poteze so značilne tudi za novo, zadnjo in največjo limuzino te znamke, ki obuja sicer manj znano in uspešno ime iz 90. let prejšnjega stoletja. Novi S90 je takšen, kot se spodobi, velik, izjemno varen, zelo sodoben, prostorninsko skromen pri motorjih in kljub mehkim oblinam v osnovi škatlast. Čeprav se ne zdi, je za to znamko vsaj tako pomemben

kot športni terenec XC90.

Brez dvoma jih poznate, kultne Volvove limuzine iz 70., 80. in 90. let prejšnjega stoletja. Modeli 240, 740, 760, 940 in 960 so zgradili to švedsko znamko, ji dali ugled neuničljivosti, varnosti, nerjavnosti in, ja, tudi okornosti in ostarelosti. V ZDA je bil Volvo, in je še danes, tudi pravi družinski avtomobil. Ostre poteze so sporočale racionalnost kupcev, razmišljanje, ki vrednote

postavlja pred razkazovanje, športnost in razsipnost. Skratka – vsi modeli po vrsti, vključno z zadnjim S80, so bili veliki in oglati. Če ne bi bilo tako, bi šel Volvo morda po smeri Saaba, tudi poslovno, a to danes ni več pomembno. Zato je novi S90 še toliko bolj pomemben kot večji XC90, čeprav se zdi, da so SUV-i danes zmagovalna, limuzine pa le še nujno potrebna, ne prav močna karta na avtomobilskem trgu.

Glede na zgodovino Volva in njegovih limuzin ne čudi, da je novi S90 takšen, kot je. Limuzina višjega srednjega razreda je vse prej kot skromna, a nikakor nastopaška. Spredaj nosi sodobne hišne obline, masko z velikim znakom, dnevnimi lučmi v obliki črke T, poimenovanimi thorovo kladivo, s strani pa klasične ravne poteze limuzine. Novinec je velik, dolg je kar 4,96 metra, v medosju se razteza na 2,94

“

Ostre poteze Volvovih modelov sporočajo racionalnost kupcev, ki jih ne zanimajo razkazovanje, športnost in razsipnost.

• S strani ni presenečenj, ravne poteze 4,96-metrške limuzine so klasika tudi v teh časih.



metra. Po merah pleza že proti višjemu razredu, kjer bivajo BMW 7, Mercedes S in Audi A8.

Zunanost je preslikana v kabino, kjer voznika in potnike čaka okolje XC90 – enostavne obline, malo okroglin, odlična izdelava in materiali, veliko opreme in pokončen 8,7-palčni zaslon na dotik. Kabina je prostorsko razkošna, v dolžino in širino, po zagotovitvah Volva pa tudi v višino, kar je v časih zelo kupejevskih limuzin brez dvoma osvežujoče prijetno. Varnost je tisti element, ki je pri tej znamki napisan z veliko začetnico. Novinec bo potnikom ponujal nadgrajen sistem za zaviranje v sili z imenom city safety collision avoidance, ki podnevi in ponoči skrbi za izogibanje večjim živalim, denimo losom. Na področju aktivne varnosti S90 ponuja tudi radarski tempomat, ki s pomočjo senzorjev in kamer zmore avtonomno vožnjo znotraj cestnih črt do hitrosti 130 kilometrov na uro. Skromen je le pri motorjih oziroma njihovi prostornini, saj so vsi po vrsti le dvolitrski in s štirimi valji. Ponudba, znana iz modela XC90, obsega dizelska D4 in D5 s 140 (190) oziroma 173 kilovati (235 KM) in porabo od 4,1 litra pri šibkejšemu ter bencinske s 184, 235 oziroma 300 kilovati v modelih T5, T6 in T8 (250, 320 in 408 KM); zadnji je priključni hibrid s porabo dobra dva litra na sto kilometrov). **Robert Potočnik, foto: arhiv AF**



▣ Kabina je razkošna v vse smeri, po zagotovitvah Volva tudi v višino, kar je v časih kupejevskih limuzin prej redkost kot pravilo. S90 bo potnikom ponujal nadgrajen sistem za zaviranje v sili z imenom city safety collision avoidance, ki podnevi in ponoči skrbi za izogibanje večjim živalim, denimo losom.



AVTOMOBIL JAMESA BONDA

Ustvarjen za glavno vlogo

» DB10 je Bondov najnovejši avtomobil, ki je nastal na osnovi modela V8 vantage » Ročno so jih izdelali 10, za vsakega pa so porabili dva tisoč ur » Med snemanjem akcijskih prizorov je za volanom sedel kaskader in dirkač Mark Higgins

Napete linije panelov iz ogljikovih vlaken se ogrodju aston martina V8 vantage prilegajo kot obleka krojača iz ulice Savile Row, kjer tudi James Bond naroča svoje smokinge. Imenuje se DB10. Za novo Bondiada Spectre ga je narisal Marek Reichman, poleg vloge v filmu pa nakazuje tudi oblikovne poteze Aston Martinovih prihodnjih modelov.

A to ni zgolj postavljaški 'showcar'. Britanski gran turismo je imel namreč glavno vlogo v akcijskih prizorih, ki so jih posneli v Rimu, kjer se je prerival z jaguarjem C-X75 krvooločnega Mr. Hinxa in drvel

po bregu reke Tibere. Ob tem pri Astonu poudarjajo, da za to niso uporabili računalniških učinkov in da so vsi prizori nastali v 17 dneh snemanja, za katere so odšteli milijon evrov na dan. Snemali so na štirih kilometrih nasipa ob Tiberi v Ulici della Conciliazione ter v ulici Nomentana, ki so ju od šeste ure zvečer do šeste ure zjutraj zapirali za promet.

Za en dan smo na majhnem in zavitem dirkališču v okolici Stuttgarta za volanom ekskluzivnega DB10 tudi mi postali James Bond. Ročno so namreč izdelali zgolj 10 primerkov. Osem so jih

uporabili za snemanje, pri čemer velja omeniti, da so "rešili" vse, tudi tistega, ki na koncu zasledovanja konča v reki.

Pred začetkom kratkega testa smo s strani Marka Higginsa, kaskaderja, ki je na snemanju nadomeščal Daniela Craiga, prejeli množico napotkov, začeni s tem, da hitrost ne sme preseči 70 milj na uro (112 km/h). V spremstvu škripanja karoserije ter ob rohnenju 4,7-litrskega V8, ki se ga pridušeno sliši tudi v kabini, se podamo na stezo. Volan na desni strani in trd menjalnik ne prispevata k sproščenosti, a

počasi se navadimo in začnemo opažati ročno izdelane podrobnosti v notranjosti, vključno s povsem analogno instrumentno ploščo, ki povzema model DB5 (iz filma Goldfinger), prvi Bondov aston martin.

Določeni elementi so povsem izven standardov, denimo varnostna kletka iz jeklenih cevi (ki poveča skupno maso na 1.643 kilogramov) ter tritočkovni varnostni pasovi s sredinskim pripenjanjem. Žal ni gumba za metalec plamenov, a Mark nam pokaže tistega na prestavni ročici za izstrelitev voznika ter nam zagrozi, da ga



➡ Bondov avtomobil smo preizkusili na majhnem dirkališču blizu Stuttgarta.



↑ Prestavna ročica ima vgrajen gumb za izstrelitev voznika, ki sodi med obvezno opremo avtomobila agenta 007.

Daniel Craig in ekskluzivni DB10 na bregu reke Tibere med snemanjem filma Spectre.



Od 10 dragocenih primerkov, ki so jih izdelali izključno za snemanje filma, so enega namenili prodaji na dobrodelni dražbi.

bo uporabil, če ne bomo ubogali njegovih navodil. Zavoj po zavoj se začnemo vse bolj sproščeno igrati z volanom in zavorami. Avtomobil je okreten in dobro vodljiv, a zaradi mokrega asfalta računalnik zelo pogosto kliče na pomoč sistem proti zdrsavanju pogonskih koles, ki ga, seveda, ne smemo izklopiti.

In kaj bo z desetimi primerki DB10 iz filma Spectre? Higgins zagotavlja, da ne bodo naprodaj in ne bodo prišli v serijsko proizvodnjo, z izjemo enega, ki ga bodo ponudili na dobrodelni dražbi. **Borut Fakin, CB, foto: arhiv AF**

"POČEZ" V VATIKANU

MARK HIGGINS, KASKADER IN RELI voznik, je neustrašen. Predstavi se nam s posnetkom rekordnega kroga na otoku Man (kjer se je rodil), na katerem hladnokrvno lovi svojo imprepo, ko jo začne zanašati pri 240 km/h. In medtem še kramlja s sovoznikom. Zato je vožnja v Bondovem slogu zanj mala malica, a nekateri prizori so bili zelo zahtevni, zlasti zato, ker je režiser Sam Mendes pravi perfekcionista, čas pa je bil, kot vedno, omejen. Kaj pa je bil največji izziv zanj? Nedvomno driftnje po granitnih kockah, ki so vse prej kot ravne, zaradi česar avtomobil postane nepredvidljiv, na celem svetu pa ni kraja, kjer bi lahko pred snemanjem trenirali. Tu je še prizor na tlakovanem bregu Tibere, kjer je bilo treba voziti zelo hitro, da avtomobil ne bi zdrsnil po površini z nagibom 45 stopinj. "Nekateri prebivalci Rima najbrž niso bili najbolj navdušeni nad truščem, ki smo ga povzročali, a to je bila edinstvena izkušnja. Driftnje pri 150 km/h v ulici Conciliazione pred trgom Svetega Petra je neprecenljivo," na koncu doda Higgins.



Mark Higgins je kaskader, ki je nastopil v glavnih akcijskih prizorih. Je reli voznik in tekmuje s subarujem imprepo.



4.410 mm

meri v dolžino DB10, 30 milimetrov več kot V8 vantage.

4,7 sekunde

traja pospešek od 0 do 100 km/h. Končna hitrost znaša 300 km/h.

245 milijonov

dolarjev je znašal proračun filma Spectre (samo v ZDA je zaslužil že več kot 185 milijonov).

2.000 ur

je bilo potrebnih za izdelavo vsakega od 10 primerkov modela DB10.

ABARTH 595 (SLOVENSKA PREDSTAVITEV)

Piči kot škorpiljon

» Abarth je končno tudi uradno na voljo slovenskim kupcem » Narejen je na osnovi fiata 500, s streho ali brez in z izbiro treh motorjev



Fiatova hčerinska znamka, ki jo iz zgodovine poznamo po športnih predelavah italijanskih avtomobilov, je uradno nastopila tudi na našem tržišču. Cene za 'nabrite' petstotice z oznako 595 se začnejo pri 18.490 evrih.

Značka s sličico škorpiljona, ki je nekoč tudi v naših koncih pomenila pojem športnosti, je ob prehodu v novo tisočletje nekako potonila v pozabo oziroma postala nič več kot okrask na nastopaško rumenih fiatih. Leta 2007 so se ob predstavitvi modela 500 Italijani končno odločili, da škorpiljonu povrnejo nekdanji ugled. Avtomobili so bili izredno dobro sprejeti, pa čeprav gre v osnovi le za en

model, ki je na voljo v trivratni ali v izvedbi s platneno streho.

Navzven je težko spregledati, da to ni običajna petstotica, konec koncev za to poskrbi tudi drugačen logotip na pokrovu motorja. Vsak, ki je kdaj videl kakšno abarth izvedbo fiata 600, pa bo hitro prepoznal klasične oblikovne in barvne značilnosti. Tudi v notranjosti vlada športno vzdušje, vključno z močno odebeljenim volanom in školjkastimi sedeži.

Pri motorizaciji in opremlitvi so si zamislili preprost sistem, reduciran na samo tri različice. S stopnjami opreme se namreč spreminja tudi zmogljivost 1,4-litrskega bencinskega turbo motorja. Osnovna izvedba 595 elaborabile ponuja 103 kW (140 KM) in je solidno, a najmanj

nastopaško opremljena. Tej sledi turismo s 118 kW (160 KM), vrh ponudbe pri nas pa predstavlja najbolj športno nastrojen competizione s 132 kW (180 KM). Vsi so na voljo s petstopenjskim ročnim ali robotiziranim menjalnikom.

V ponudbi sicer obstaja še različica 695 biposto, a ta uradno ni na cenikih slovenskega zastopnika. Gre za najbolj ekstremni abarth s še bolj izbuljenimi odbijači, skoraj dirkaško notranjostjo

in motorjem, ki ponuja 140 kW oziroma 190 'konjev'. Nekaj teh prispeva tudi titanov izpuh iz slovenskega podjetja



← Okoli štirideset tisočakov ali deset več kot izvedba 595 competizionee stane skoraj dirkaško navit 695 biposto, ki v Sloveniji uradno ni na prodaj. Škoda, saj za hrup in nekaj dodatnih konjičev poskrbi Akrapovičev izpuh iz titana.



↑ Do septembra bodo model abarth 595 izdelovali na osnovi fiata 500 pred prenovo, k nam naj bi jih letos pripeljalo okoli 10.

CARLO ALBERTO ABARTH

Karl z Dunaja, a z dušo Italijana

RODIL SE JE LETA 1908 NA Dunaju in v mladosti kot talentiran inženir po naključju začel dirkati z motocikli. Kot dirkač je bil izjemno uspešen in je pri svojih enaindvajsetih predelal svoj prvi dirkalni motocikel z značko Abarth. Na dirkališčih je osvojil kar pet naslovov evropskega prvaka, z motociklom s prikolico pa je premagal znameniti vlak Orient Express na 1.300 kilometrov dolgi progi med Dunajem in Ostendom. Po težki nesreči v Ljubljani se je s

prizorišča motociklističnih dirk povsem umaknil. Ob selitvi v Italijo, kjer je dobil državljanstvo, je svoje ime spremenil v Carlo Alberto Abarth. Po zaprtju tovarne Cisitalia, ki jo je soustanovil, je leta 1949 s pomočjo Armanda Scagliarinija v Bologni ustanovil Abarth & C. Takrat je svoje astrološko znamenje škorpiljona izbral za logotip podjetja. Abarth je z nakupom podjetja prevzel tudi lastništvo petih športnih vozil, s katerimi so



Akrapovič. Cene se začnejo pri 18.490 evrih, druga stopnja opreme stane 4.000 evrov več, najvišja pa še dodatne tri tisočake. Za samodejni menjalnik je treba odšteti 1.200 evrov, izvedba 595c s platneno streho pa zahteva dodatnih 2.000 evrov. **Gašper Stamač, foto: Abarth, GS**

NAŠ IZBOR **ABARTH 595**
TURISMO

1.368 ccm, 4 valji, turbobencinski, 118 kW

(160 KM), 230 Nm / 6,0 l, 139 g CO₂/km

0-100 km/h v 7,4 s, 210 km/h

D/Š/V: 3.657/1.627/1.485 mm / 185 l

1.110 kg

Cena: **22.490 €**



↑ Poleg športnih sedežev in odebeljenega volana je posebnost v abarthu tudi dodaten merilnik za nadtak v turbopolnilniku, ki se nahaja levo od velikega merilnika hitrosti.



“Tudi ta avtomobil izdelujejo na Poljskem, dokončajo pa ga v posebnem obratu v Torinu.”

takoj začeli sodelovati na dirkah. V ekipi dirkačev Squadra Abarth, ki so nizali uspeh za uspehom, so bili danes legendarni dirkači Tazio Nuvolari, Franco Cortese in Pier Taruffi.

Poleg dirkanja je bila glavna dejavnost tovarne načrtovanje in izdelovanje dodatkov, ki so izboljšali zmogljivosti avtomobilov. Proizvajali so dodatno opremo ter

prilagojene nadomestne dele, predvsem izpušne sisteme in dušilce za vozila Fiat, Lancia in Simca. Leta 1951 so sedež podjetja preselili v Torino in naslednje leto že začeli znano sodelovanje s podjetjem Fiat. Kmalu se je iz malega butičnega proizvajalca prelevil v svetovno znano znamko, specializirano za izpušne sisteme (kot danes naš Akrapovič). Pravo revolucijo je

povzročil s predelavami na fiatih 500 in 600, ki si jih je zaradi zmerne cene lahko privoščil skoraj vsak. Carlo Abarth je leta 1971 svoje podjetje prodal Fiatu, zadnji avtomobil, pri katerem je aktivno sodeloval, pa je bil istega leta predstavljeni autobianchi 112 abarth. Do začetka novega tisočletja je znamka doživela najnižjo točko in nekaj časa ni bila

nič več kot ceneni okrask na zmogljivějšíh izvedbah fiatov. Leta 2007 je bil Abarth znova ustanovljen kot zasebno podjetje Abarth & C. S.p.A. v lasti takratne Fiat Group Automobiles (danes Fiat Chrysler Automobiles) in nova zgodba škorpiona se je lahko začela.

→ Prvi abarthi so nastali na osnovi ostankov avtomobilov cistitalia, ki jih je dobil ob propadu istoimenskega podjetja. Na sliki je kupejevski lepotec abarth 205A iz leta 1950.



→ Zadnji avtomobil, pri katerem je Carlo aktivno sodeloval kot inženir, je bil autobianchi A112 abarth iz leta 1971.



→ Abarth 850 TC je nastal na osnovi fiata 600 in je bil eden od glavnih 'krivcev' za skoraj 900 zmag, ki so jih abarthi na dirkališčih osvojili v letu 1965.



MINI COOPER

Trije so že gneča

» Kljub zgolj trivaljnemu motorju je nedvomno vreden zvenečega imena » Do stotice pospeši v manj kot osmih sekundah, okoli osem litrov znaša tudi poraba goriva » Tolikšno mero voznških užitkov boste težko dobili za manj denarja



mate zadrego pred trivaljnimi motorji? Nikar! Ti že dolgo niso več zgolj slabotni mlinčki z zvokom šivalnega stroja in tako skromnimi zmogljivostmi, da vas v višnjegorski klanec (tam pri Polževem, ja) prehitijo celo avtobus, ki vozi na relaciji Beograd–München. Kje pa! Ampak – v miniju, ki za povrh nosi še športno oznako cooper? Odličen je! Seveda, gre za člana nove generacije

Mini, kakršen mora biti. Poseben, privlačen, opazen in vozniško odličen. Tudi s trivaljnim motorjem.

modularnih BMW-jevih motorjev, ki v cooperju iz treh valjev s skupno prostornino 1,5 litra razvije okroglih 100 kW moči (136 KM). Veliko za tako majhen avtomobil, ob tem pa je tu še 230 Nm navora, katerega krivulja svoj vrh dosega v radodarno širokem območju. Ni ga treba priganjati, da zvezno in odločno pospešuje, z višanjem vrtljajev pa začne še dodatno napenjati mišice – kot mlad



Notranjost je, seveda, nekaj posebnega – velik osrednji element služi večnamenskem zaslonu, merilniki pa so nameščeni na običajno mesto, za volanskim obročem.



AVTO AKTIV TRZIN.
SMO EKSKLUZIVNI MINI TRGOVEC
ZA SLOVENIJO.

žrebec, preden se požene v galop. Ob tem postaja tudi vse glasnejši, vendar nič kaj trivaljno ropotajoč, temveč prijetno športno rohneč, s čimer še dodatno vabi, da si ga privoščite s polno žlico.

In takrat si zaželite, da bi bil S, morda celo JCW. Saj ne, da bi bil običajni cooper premalo – nasprotno! Pospšek do stotice v manj kot osmih sekundah je dosežek, za kakršnega bi si velika večina malčkov pošteno obliznila prste. A mini se lahko pohvali še z resnično vrhunskim podvozjem, ki zlahka opravi tudi z (občutno) močnejšimi stroji. Lega na cesti je naravnost fantastična, tako da mu z vidika voznških užitkov prav gotovo ni enakega. Pika na i je še odlična komunikativnost oziroma tista pristna povezava voznika in stroja, kjer s prsti na volanskem obroču in z zadnjico v ravno prav športnem sedežu ves čas čutite, kaj se dogaja pod sprednjimi in zadnjimi kolesi.

Resnično, pravi užitkar je tale mini. A le, če sta sama. Tudi kadar ne pretiravate s hitrostjo, bosta njegov energični značaj in trdo podvozje sopotnici kmalu utegnili iti na živce, tisti na zadnjem sedežu – tudi sedemletna hčerka, ki jo tako navdušujejo raznobarni, v resnici malce kičasti svetlobni elementi na sredinski konzoli – pa bo kolena vseskozi tiščal v vaš sedež (ali pa vi svoja pod volanski obroč). S tem se mora(te) sprijazniti.

Zato pa o ceni – več kot 20 tisočakov brez in skoraj 30 z dodatki testnega vozila – pravzaprav nima smisla razpravljati. Če iščete majhen avtomobil za ugodno ceno, prav gotovo ne razmišljate o miniju, a če vas mika in si ga nameravate privoščiti, potem najverjetneje ni prav pomembna. **Anže Jamnik, foto: Jernej Prelac**

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: kombilimuzina, 3 vrat, 4 sedeži; **Motor:** turbobencinski, vrstni trivaljnik, 1499 ccm, 100 kW (136 KM) pri 4500–6000/min, 230 Nm pri 1250–4000/min; **Menjalnik:** ročni, 6-stopenjski; **Pogon:** na sprednji kolesi; **EuroNCAP:** 4.

Velikosti: 3821 x 1727 x 1414 mm; **Medos. razdalja:** 2495 mm; **Pnevmatike:** 175/60 R16; **Masa/nosilnost:** 1160/405 kg; **Prtljaž:** 211 l.

Največja hitrost: 210 km/h; **Pospšek (0–100 km/h):** 7,9 s; **Poraba goriva (EU):** 5,7/3,8/4,5 l/100 km; **Povprečje na testu:** 7,9 l/100 km; **Izpust CO₂:** 105 g/km.

Cena: osnovni model (mini one): 16.600 €, testno vozilo: 29.758 €; BMW Vertriebs GmbH, podružnica Ljubljana.

- ⊕ motor, lega na cesti, komunikativen volan
- ⊖ utesnjena notranjost, trdo podvozje

POLETI Z MANO

MINI ME JE SPOMNIL NA MOJO nekdanjo službo nad oblaki. Čeprav je ne pogrešam, bi z veseljem podoživela svoj 'supy' (prvi operativni let), ki ga je zaznamoval čaroben razgled. Kot novepečena članica kabinskega osebja sem imela v času vzleta in pristanka enkratni privilegij posedanja v družbi pilotov. Ker pa je bila moja prisotnost omejena na dve ključni fazi poleta, je zame veljala omejitev komunikacije ter prepoved dotikanja – stikal, seveda! 😊 Voznikov delovni prostor v miniju, na moje veliko veselje, spominja na pilotsko kabino. Oblika stranskih zračnikov posnema turbino reaktivnega motorja, okrogel osrednji zaslon se zdi kot letalski radar, stikala na stropu in osrednjem delu sredinske konzole pa so (z nekaj domišljije) na las podobna tistim iz Airbusa A380. 😊 Celo vrstica, ki pripenja zadnjo polico v prtljažnem prostoru, se zaključí z nečim, kar izgleda kot mali turbinski rotor. Čeprav gre za prevozna sredstva očitno neprimerljivih dimenzij, me v povezavi z mini-malčkom na letala asociirajo še podobno okrogle linije, 'reaktivni zvok' motorja ter aviacijsko navdihnjen logotip.

“Mladosten, razgiban in domiselni posebnež dragega videza me je kupil z monokromatsko zunanostjo in značilnimi nalepkami.

Še posebej 'posh' so mi delovala vrata brez okvirjev stekel ter sedeži v škotskem karu. Zabavna se mi je zdela povezava nekaterih nastavitev (temperature, zvoka, prezračevanja ...) s sorazmerno barvno osvetlitvijo osrednjega ekrana. Razveselila sem se neobčutljive sklopke, natančnega volana, zanesljivega parkirnega asistenta ter presenetljivo nemotečega oglašanja parkirnih tipal. Spregledala sem mu gretje sedežev, ki mi je v vseh treh stopnjah zakurilo rit. Ni me zmotila vijolična barva ambientalne osvetlitve, za katero verjamem, da ni za vsakogar. Z malce vaje sem se privadila celo krožnega gumba za upravljanje z nastavitvami, ki je za napredovanje v meniju zahteval zaslek v obratni smeri urinega kazalca. Malce prikrajšano sem se počutila le zaradi pomanjkanja prtljažnega prostora in nepraktičnosti trivratnika.

Pod črto, zemeljske milje s polepljenim posebnežem so bile izredno zabavne in malce nostalgичne. Spomnil me je na jeklene ptice, ki sem jih zapustila nekje v daljnih toplih krajih. Najin prizemljeni let je bil v primerjavi s tistimi nad oblaki precej manj stresen in nič kaj turbulenten. S svojo karto za potovanje pod njegovim okriljem pa sem spoznala, da po udobju presega povprečno ponudbo ekonomskega razreda. Z njim bi še 'letela' ... **Petra Krištofelc**



MERCEDES-BENZ GLE 350 D 4MATIC AMG LINE

GL za teren, E za ekskluzivnost

» Prenova je bila temeljita in je nekdanjemu razredu ML poleg sodobne tehnologije prinesla tudi novo ime » Zmogljiv šestvaljni turbodizel je povezan s povsem novim 9-stopenjskim samodejnim menjalnikom » Športni videz nastopaškega paketa AMG zavaja, saj je GLE lahko odličen tudi na brezpotjih

Razred ML, od zadnje prenove naprej znan kot GLE, je svojo pot na oblikovalskih skicah začel kot zamenjava za robustni razred G. Leta 1997, ko je končno prišel na trg, je hitro pokazal, da je popolnoma drugačen od vozila, ki naj bi ga nasledil. Zaobljene linije in prestižno notranjost je, žal, pospremila tudi po ameriško 'šlampasta' končna obdelava. Dve generaciji in eno prenovo kasneje lahko rečemo, da so bile pomanjkljivosti v celoti odpravljene.

Nemec z ameriškim potnim listom (izdelujejo ga v Alabami) v najnovejši podobi ponuja precej novega. Navzven je njegova

podoba le malenkostno spremenjena, razliko naredijo novi zavihki in obline. Če nas je ob predstavitvi zadržano obliko nekoliko razočaral, je sedaj Robert Lešnik, glavni oblikovalec zunanosti Mercedesovih modelov,

“ Medtem ko se BMW X5 in Audi Q7 merita v vozni dinamiki, GLE med prestižnimi tekmeci največ stavi na uglajenost.

poskrbel, da ima nekaj več karakterja. Ker se po novem prestiž in udobje kabine merita z velikostjo osrednjega zaslona, so GLE-ju namenili 20-centimetrsko diagonalo. Na njem se prikazujejo

vse pomembne informacije o avtomobilu (poraba goriva, nastavitve pogonskega sklopa ...) in zabavne vsebine. Zaslona ni občutljiv na dotik, zato je upravljanje z vsebinami prepuščeno osrednjemu

vrtljivemu gumbu med sprednjima sedežema. Z informativno-zabavnimi vsebinami je povezana tudi druga velika novost v kabini – volanski obroč. Je moderno oblikovan in ima na sebi dva sklopa gumbov, s katerimi voznik

upravlja z avdio sistemom ali pa se sprehaja po meniju barvnega zaslona med merilnikoma hitrosti ter vrtljajev. Vse skupaj, seveda, deluje izredno tekoče in hitro, kot se za avtomobil tega ranga tudi spodobi.

Omenili smo že, da GLE najbolje obvlada udobje in to se začne pri odličnih sedežih. Gumbi za električno nastavitve so zopet nameščeni na vrata, električno pomičen pa je tudi volanski obroč, zato ga ni junaka, ki v tem avtomobilu ne bo našel popolnega položaja sedenja. Zadnja klopa prav tako ponuja obilo prostora dvema in pogojno trem potnikom. Srednji sedež je namreč ožji in zaradi sredinskega grebena, ki krade prostor za noge, ni najbolj udoben. Pravo obilje ponuja prtljažnik, katerega





Po novem se voznik lahko zanese na bogat nabor pripomočkov, kot so sistem za preprečevanje naleta, zaznavanje utrujenosti voznika, preprečevanje zanašanja pri bočnem vetru in mnogo drugih.



Z vrtenjem gumba za upravljanje z nastavitvami pogona, volanskega mehanizma in vzmetenja se občutno spremeni karakter vozila. Od športnega do terensko zmogljivega.



V klasičnem Mercedesovem slogu se gumbi za prilagajanje sedežev v nešteto smeri nahajajo na vratih.



prostornina do spodnjega roba stekel meri kar 690 litrov, da o prijetnih materialih, ki ga obdajajo, sploh ne govorimo. Lovec, vajen razreda G, s takšnim ne bi imel kaj početi!

Morda se zdi smešno, da bi GLE-ja uporabljali lovci, a na terenu zmore precej več, kot bi si mislili. Odlični štirikolesni pogon, pri katerem voznik izbere način delovanja s pomočjo (še enega) vrtljivega gumba, se na terenu neverjetno dobro izkaže, prave omejitve so le nizkoprofilne cestne pnevmatike in občutljivi okrasni deli karoserije. Sicer je na voljo kar pet programov, terenski, snežni, udobni, športni in individualni (po želji voznika).

Precejšen del zaslug za suverenost na slabih podlagah ima tudi turbodizelski šestvaljnik V-oblike s prostornino treh litrov in močjo 190 kW (258 KM). Ta je po novem povezan z 9-stopenjskim samodejnim menjalnikom, katerega glavna

funkcija je zmanjšanje porabe goriva. To očitno velja predvsem za testni cikel, saj smo v praksi zabeležili visoko povprečje 12,5 litra. Veliko pa novi menjalnik doprinese k udobju, obvlada gladko in brezčutno prestavljanje, v primerjavi s prejšnjim, ki je imel sedem prestav, pa je izboljšana

tudi odzivnost pri bolj dinamični vožnji. Predvsem je zanimivo, da se v osnovi enak menjalnik v jeepih in fiatih niti približno ne obnese tako suvereno.

Z novim imenom je bivši ML postal še nekoliko bolj uglajen in dodelan ter se tako dokončno znebil stigme polizdelka, ki jo je

zakuhala prva generacija. In prav je tako, saj se pri avtomobilu, ki stane več kot 90 tisočakov (deset tisoč stane večji dizelski motor, več kot dvajset pa dodatna oprema), kaj drugega ni za pričakovati! **Gašper Stamač, foto: Jernej Prelac**



'Lepotni' paket AMG naredi zares veliko za opaznost novega razreda GLE, zanj pa je treba odšteti kar 4.292 evrov.

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: športni terenec, 5 vrat, 5 sedežev;
Motor: turbodizelski, šestvaljnik, V-oblike, 2993 ccm, 190 kW (258 KM) pri 3400/min, 620 Nm pri 1600/min; **Menjalnik:** samodejni, 9-stopenjski; **Pogon:** na vsa štiri kolesa; **EuroNCAP:** /.

Velikosti: 4819 x 1935 x 1796 mm; **Medos. razdalja:** 2915 mm; **Pnevmatike:** 265/45 R20; **Masa/nosilnost:** 2175/775 kg; **Prtljajnik:** 690-2.010 l.

Največja hitrost: 225 km/h; **Pospšek (0-100 km/h):** 7,1 s; **Poraba goriva (EU):** 7,2/5,9/6,4 l/100 km; **Povprečje na testu:** 12,5 l/100 km; **Izpušč CO₂:** 169 g/km.

Cena: osnovni model (250 d 4matic): 58.990 €, testno vozilo: 92.751 €; Autocommerce, d. o. o., Ljubljana.

☺ udobje, zmogljivosti na terenu, menjalnik
☹ poraba goriva, cena dodatne opreme

BMW X5 xDRIVE40E

Varčen le na papirju

» Kljub hibridnemu pogonu ohranja dobrote klasično gnanega X5 » Štirivaljni bencinar in elektromotor skupaj razvijata 230 kW (313 KM) » To zagotavlja dobre zmogljivosti, a ne izpolnjuje obljub glede nizke porabe



Varčnež? Ja, pa kaj še! Pri moči 230 kW (313 KM), kolikor razvija celotni hibridni sistem, masi več kot 2,3 tone in ceni 74.200 evrov (oziroma z dodatno opremo več kot 110 tisočakov!) pač ne moremo govoriti o varčevanju. Pika. Zato ga poglejte v drugačni luči – v luči tehnične odličnosti, izjemnega udobja in zelo dobrih voznih lastnosti, značilnih za vozila te znamke. Seveda je začinjen z visoko ceno, zato bo kot tak ugajal predvsem tistim kupcem, ki se nočejo ničemur odreči (in si to lahko privoščijo), a po drugi strani želijo biti v koraku s sodobnimi ekološkimi trendi. Pa čeprav le na papirju.

No, na papirju so obljube o porabi goriva več kot spodbudne – zgolj 3,3 litra bencina naj bi na sto

kilometrov porabil ta orjak. A pri BMW-ju igrajo pošteno, brez zavajanja. Povsem odkrito namreč navajajo, da zraven porabi še za 15,3 kWh električne energije. Energije, ki jo dobite iz zunanega vira in jo v

“**Z zmogljivostmi, realno porabo in ceno je primerljiv z dizelsko gnanim X5 xDrive40d.**”

↓ Poudarek je predvsem na videzu in prestižu, varčnost je drugotnega pomena.



litij-ionski akumulator kapacitete 9,0 kWh iz domače vtičnice pretočite v približno štiri urah. Ta, zopet po tovarniških podatkih, zadošča za do 31 kilometrov vožnje, v realnosti pa – po podatkih potovalnega računalnika za 21, v praksi jo zmanjka po približno 15 kilometrih. Doseg je, seveda, odvisen od režima vožnje. V mestu, kjer je več speljevanja in zaviranja (rekuperacija energije), ali pri nižjih hitrostih izven naselij lahko z elektriko prevozite več, na avtocesti manj. Hitrost v električnem režimu je omejena na 120 km/h (sicer na 210 km/h), a odločen pritisk na stopalko za plin (kick-down) vedno vklopi tudi bencinski motor in v danem trenutku poskrbi za največjo možno moč. Električni režimi so trije;



↑ Da sedite v hibridu, boste najbrž opazili le po nekaj oznakah, stikalu za preklop med (električnimi) režimi vožnje in dodatni funkciji na velikem sredinskem zaslonu, kjer lahko vseskozi spremljate tok energije.

povsem električni (do koder gre), hibridni (kjer vzajemno delujeta oba motorja in stremita k čim manjši porabi energije) ter polnjenje akumulatorja med vožnjo s pomočjo bencinskega motorja (če želite, na primer, z elektriko voziti po mestu). In kakšne so številke v praksi? Z občasnim polnjenjem akumulatorja iz zunanega vira (bodimo pošteni, tistih 15 kilometrov ni tako spodbudnih, da bi na vsakem koraku iskali vtičnico) smo na sto testnih kilometrov v poprečju porabili vse prej kot dih jemajočih 11,1 litra bencina in 12,3 kWh električne energije. Preračun v stroške in primerjavo z dizlom prepuščamo vam.

Zato pa vam lahko povemo, da se, ne glede na hibridne komponente pod kožo, pelje zelo dobro. Med luksuznimi terenci je pravzaprav v samem vrhu, a velika masa in visoko težišče pač zahtevata svoj davek. Dinamike športnika ali udobja limuzine pač ne morete pričakovati – zaradi čvrstega podvozja nagibanja sicer ni prav veliko, a je blažnjeje zlasti kratkih udarcev s ceste manj učinkovito. Če izberete avtomobil takšnega kova, morate to pač vzeti v zakup ... Vsekakor pa moramo pohvaliti štirikolesni pogon – pravi, mehanski xDrive, ne kakšen efour, kjer štirikolesni pogon pomeni le dodaten elektromotor na zadnji osi.

Pogon je praktično enak kot v klasično motoriziranih različah, vključno z odličnim osemstopenjskim samodejnim menjalnikom, v katerega je vgrajen sinhronski elektromotor. Ne glede na izbrani vir energije (bencin, elektrika ali oboje) je prenos moči vedno enako učinkovit, vklapljanje enega in drugega motorja pa povsem zvezno in komaj opazno. Odlično, BMW! Malce manj pa navduši sam bencinar – saj ne, da bi mu kaj manjkalo. V manjših BMW-jih je resnično pravi biser, a v velikem in težkem X5 ima, kljub pomoči električnega motorja, precej težje delo. Pa štirivaljnik nekako ne sodi v te okvire – pustimo ob strani stereotipe,



↑ Prtljažnik meri 500 oziroma 1.720 litrov. Pod ravnim dnom je namesto dodatnega predala nameščen akumulator.

a "zvok stoenke s počeno izpušno cevjo", kot se je slikovito izrazil eden izmed članov uredništva, mu ni ravno v ponos. **Anže Jamnik, foto: Jernej Prelac**



↑ Polnjenje na domači vtičnici traja okoli štiri ure.

BMW Avto Aktiv
bmw-avto-aktiv.si
Užitek v vožnji

AVTO AKTIV KRANJ. POOBLAŠČENI TRGOVEC BMW.

Obiščite nas v Kranju, na ulici Mirka Vadnova 2a, pokličite na številko 04 281 14 00 ali nam pišite na bmw@avto-aktiv.si.

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: športni terenec, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor (z notranjim zgorevanjem):** turbobencinski, vrstni trivaljnik, 1997 ccm, 180 kW (245 KM) pri 5000–6500/min, 350 Nm pri 1250–4800/min; **Motor (električni):** sinhronski, 83 kW (113 KM) pri 3170/min, 250 Nm pri 0/min; **Menjalnik:** samodejni, 8-stopenjski; **Pogon:** na vsa štiri kolesa; **EuroNCAP:** /; **Velikosti:** 4886 x 1938 x 1762 mm; **Medos. razd.:** 2933 mm; **Pnevmatike:** 255/50 R19; **Masa/nosilnost:** 2305/750 kg; **Prtljažnik:** 500–1720 l.

Največja hitrost: 210 km/h; **Pospesek (0–100 km/h):** 6,8 s; **Poraba goriva (EU):** bencin 3,3 l/100 km, elektrika 15,3 kWh/100 km; **Povprečje na testu:** bencin 11,1 l/100 km, elektrika 12,3 kWh/100 km; **Izpušč. CO₂:** 77 g/km.

Cena: osnovni model (X5 sdrive25d): 60.600 €, testno vozilo: 110.398 €; BMW Vertriebs GmbH, podružnica Ljubljana.

⊕ Štirikolesni pogon, vrhunska oprema
⊖ Štirivaljni motor, poraba, draga doplačila

Pogled v prihodnost

» Glavna tema pri avtomobilskih razstavljalcih je bila avtonomna vožnja » Zasloni zavzemajo vse večji del armaturne plošče in ponujajo vse boljšo funkcionalnost

Danes praktično ni več novega avtomobila, ki ne bi imel vsaj nekaj malega elektronike, o kakršni smo desetletje nazaj lahko le sanjali. Povezovanje mobilca je že samoumevno, vse več pa je poudarka na sistemih za povečanje varnosti. Ob tem se poraja vprašanje, koliko tovrstne novotarije pomagajo in koliko posegajo v zbranost voznika. Na sejmu zabavne elektronike CES v Las Vegasu so se z inovativnimi rešitvami posvetili tudi tej tematiki, obenem pa predstavili še kup zanimivih rešitev. **Gašper Stamač, foto: proizvajalci, arhiv AF**

VW E-GOLF

UPRVLJANJE S kretjnami ne bo več le za najbogatejše, saj so Nemci v konceptnem e-golfu touch že pokazali svoj multimedijijski sistem prihodnosti, ki prepozna geste rok. Najverjetneje ga lahko pričakujemo v osmi generaciji golfa.



AUDI E-TRON QUATTRO

AUDI JE POKAZAL ŽE POZNANI koncept e-tron quattro z nadgrajenim sistemom za avtonomno vožnjo. Več novosti je v notranjosti, kjer so pokazali novo generacijo amoled ukrivljenega zaslona, ki je namenjen prikazovanju merilnika hitrosti,

vrtljajev in ostalega. Poleg prestavne ročice pa je v e-tronu še bolj napreden zaslon, ki je občutljiv na dotik in ima možnost dajanja heptične povratne informacije, kar pomeni, da voznik pod prstom začuti, ko na zaslonu pritisne na gumb.



“ Kitajsko podjetje EHang je predstavilo leteče vozilo za eno osebo, ki v slogu zloglasnih dronov za upravljanje uporablja osem rotorjev.



Američani so pokazali serijsko različico električnega chevroleta, ki so ga poimenovali bolt. Njegov največji adut je več kot 300-kilometrski doseg z enim polnjenjem baterij, ki naj bi jih hitra polnilnica napolnila v eni uri. Po subvencijah bo cena v ZDA znašala okoli 30 dolarskih tisočakov, na cestah pa naj bi prve primerke videli leta 2017. Bo morda z Opelovo značko vozil tudi po Evropi?

VW BUDD-E

KOT OBLIŽ NA RANO, KI JE PO AFERI DIESELGATE V ZDA še vedno na široko odprta, so pri VW predstavili koncept električnega enoprostorca. Budd-e poganjata dva elektromotorja, ki črpata energijo iz kar 100 kWh litij-ionskih baterij. Dovolj za teoretičen doseg okoli 600 kilometrov, do 80 odstotkov pa naj bi se baterije s hitrim polnjenjem napolnile v vsega 15 minutah.



BMW i8



PRI BMW-JU SO se odločili, da bodo našli boljše rešitev od vzratnih ogledal. Namesto njih so na konceptni i8 natakili kamere, te pa sliko predvajajo na zaslon, ki se nahaja na mestu notranjega vzratnega ogledala.



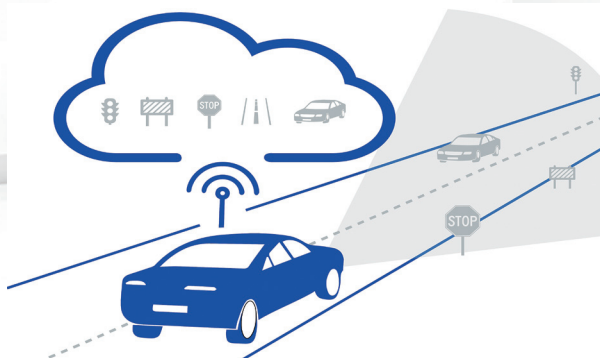
Ena od glavnih težav za tovrstni sistem je, seveda, umazanija, ki se lahko nabira na lečah kamer, a so Nemci za to poskrbeli z uporabo Gorilla stekla in s strateško namestitvijo kamer, da so te čim manj izpostavljene umazaniji.



GENERAL MOTORS

ENA OD OMEJITEV, S katero se srečujejo vsi, ki se ukvarjajo z avtonomno vožnjo, je zanašanje na označbe na asfaltu. Te so večinoma dovolj dobre le na avtocestah, pa še tam ne vedno. Da bi sistemom za avtonomno vožnjo zagotovili dodaten vir informacij, so pri General Motorsu začeli

razvijati sistem, ki bi podatke o cestah pridobival od vozil, ki se po njih vozijo. Veliko jih je že opremljenih s kamerami, katerih posnetke bi pošiljali v skupno bazo. Iz te pa bi samovozeči avtomobili črpali podatke ter jih primerjali s tistim, kar med vožnjo vidijo v živo.



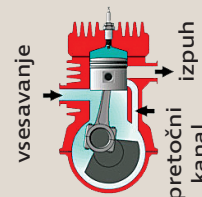
ENCIKLOPEDIJA AVTOMOBILIZMA (104. DEL) Z, Ž

ZV – nemško Zentralverriegelung (ang. central locking) je oznaka za centralno zaklepanje (ZV/FB Fernbedienung za daljinsko centralno zaklepanje). Prvi ga je leta 1956 vgradil Packard, osnovo zanj pa je že davnega leta 1914 postavil Scripps-Booth.



ZYL – (nem. Zylinder, ang. cylinder) je oznaka za valj, enega od osnovnih geometrijskih teles in osnove za batne motorje. Več kot 90 odstotkov evropskih avtomobilov ima vrstne 4-valjne motorje.

Zweitakt – pogosto uporabljen slengovski izraz za dvotaktne motorje, ki so jih v 60. letih vgrajevali v modele znamk DKW, Aero, Saab, Lloyd, Suzuki, Mitsubishi, najdlje pa sta vztrajala Wartburg (do 1988) in Trabant (do 1990). Dvotaktni motor je leta 1881 patentiral Škot Dugald Clerk, različico, ki so jo najpogosteje uporabljali, pa Anglež Alfred Angus Scott leta 1908. To vrsto motorjev pogosteje uporabljajo v motociklih, izvenkrmnih motorjih in delovnih strojih, prav tako jih najdemo v skuterjih in gokartih. Obstajajo tudi dvovaljni dizelski motorji (v glavnem ladijski).



Zwickau – ni samo domače mesto Trabanta; med leti 1956 in 1959 so isto ime uporabljali tudi za avtomobilsko znamko proizvajalca VEB Automobilwerke Zwickau. Model je bil AWZ P70 oziroma zwickau P70. Za svoj čas so bili

napredni, saj so uporabljali sprednji pogon in karoserijo iz recikliranih materialov.

ZX – Citroënov kompaktni model, naslednik GS-a, ki so ga izdelovali med leti 1991 in 1998 kot hatchback in karavan. ZX je tehnološki predhodnik in sorodnik peugeota 306 (1993–2002), najpogosteje pa je bil opremljen z 1,4-litrskim agregatom (55 kW/75 KM).



ZXing – kratica za Zebra Crossing, angleški izraz za prehod za pešce oziroma zebro. Prvič so jo narisali leta 1951 v britanskem Sloughu, in sicer po dveh letih testov, ki so pokazali, da je kombinacija črnih in belih črt najvidnejša.

ZX Auto – kitajski izdelovalec SUV-ov in pick-upov, s polnim imenom Zhongxing Automobile Co Ltd. Letno izdelajo 110.000 vozil, podjetje pa je bilo ustanovljeno leta 1999.



Žiguli – prva oznaka ruske licenčne verzije fiata 124 (1970–1983), kasneje znane kot VAZ 2101/2102 in Lada. Ime znane gorske verige so uporabljali samo na domačem trgu, v državah vzhodnega bloka in Jugoslaviji.

Konec

PO PETIH LETIH ODSOTNOSTI

Renault se vrača v F1



» Kevin Magnussen in Jolyon Palmer sta potrjena za voznika ekipe F1 » Esteban Ocon je v moštvu F1 tretji, rezervni dirkač

Če nekateri menijo, da je sodobna F1 v krizi, so mnogi povsem drugačnega mnenja. Prav sredi težavnega obdobja, tako za svet F1 kot nekatere njegove protagoniste, je Renault na predstavitvi v Technocentru Renault v Guyancourtu na obrobju Pariza razkril načrte na področju avtomobilskega športa in še posebej F1. To je uradno in v stilu storil predsednik uprave in generalni direktor Skupine Renault Carlos Ghosn: "Prepričani smo, da tehnični športi še dandanes burijo človeško domišljijo, tako med navdušenci kot tudi vsakdanjimi vozniki. Formula 1 je v jedru naših prizadevanj za povečanje prepoznavnosti in ugleda ponudbe Renaulta, predvsem na območjih, na katera znamka šele vstopa."

Jasno je, da od našega sodelovanja v avtomobilskem športu pričakujemo konkreten vpliv na prodajo znamke Renault

Sport. Naš namen je, da se posvečamo tehnološkemu razvoju, vendar z zmožnostjo, da ga lahko izkoristimo in tudi prodajamo. Ta celovita zavezanost avtomobilskemu športu je jedrni del naše strategije za znamko Renault, tako kot je tudi tehnična inovativnost."

Ekipa F1 je bila za pet let 'parkirana' v Luksemburgu. Po

Šport in F1 sta sestavni del identitete znamke Renault in njene genske zasnove.

aferi Singapur leta 2009 (Piquet Jr. se je zabil v zid, da je upočasnil dirko in s tem omogočil zmago Alonso) se je Renault umaknil iz F1 in ekipo 'prodal' (ali morda samo 'posodil') finančni skupini



Novi Renault je ob predstavitvi F1 za 2016 obdržal nekaj starega stila iz ekipe Lotus (črna barvo in staro šasijo, zgoraj), v Avstraliji pa bodo morda znova uporabili stare, močno rumene barve (levo).

Renault je v F1 opremil tri do štiri ekipe, na koncu ostal le kot partner Red Bulla, sedaj pa se vrača tudi z lastno ekipo.

GENII, na čelu z Gerardom Lopezom, lani pa je napočil trenutek, da ekipo Lotus znova 'posvojijo'. Predsednik družbe Renault Sport Racing, v okviru katere bo delovala ekipa F1, bo Jérôme Stoll, generalni direktor

pa Cyril Abiteboul. Družini Renault Sport se je pridružil Frédéric Vasseur s funkcijo direktorja za tekmovanja.

V jedro športne dejavnosti je umeščeno novo moštvo Renault Sport Formula One Team. Ta

FORMULA RENAULT 2.0, FORMULA E E.DAMS IN AKADEMIJA

RENAULT BO SVOJO tekmovalno dejavnost nadaljeval tudi z enosedežniki formule Renault 2.0 ter Clio Cup in Renault Sport R.S.01 Trophy ter v formuli E z moštvom Renault e.dams, ki ga tvorita štirikratni prvak formule 1 Alain Prost in Jean-Paul Driot. V naslednjih sezonah bo Renault Sport Racing razvil lasten

pogonski sklop z elektromotorjem in menjalnikom in ga dobavljat moštvu Renault e.dams. Cilji so ambiciozni: osvojitve naslova prvaka med dirkači in moštvi. Najavili so tudi Renault Sport Academy in tako potrdili, da je avtomobilski šport sestavni del identitete znamke Renault in njene genske zasnove.



Alain Prost (levo) je ambasador Renaulta in družbenik v projektu e-formule Renault e.dams, Jackie Stewart pa je ustanovil ekipo Stewart-Ford, ki je predhodnica Red Bulla.



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.

Izzivalci in favoriti

» Mercedes je pripravljen na tretji naslov prvaka » Za vrat mu diha Ferrari

Pred začetkom nove sezone dirk F1 se vsi pripravljajo s polno paro: Mercedes, da ne izgubi premoči, ki jo je gradil pet let in nato zadnji dve leti vladal, Ferrari, da jih sname s prestola. Medtem ko Mercedes skrbi predvsem notranji dvoboj med obema kolegoma v ekipi, ki sta si tudi največja tekmeca, pa so v Ferrariju dobili ukaz z vrha: "Hočem zmago v Melbournu," je zahteval Marchionne. Bo Hamilton spet zdivil in prikazal vse svoje adute super-hitrosti na stezi ter se tako zavihtel proti tretjemu zaporednemu naslovu? Ali pa bo Rosberg odlično formo in odločnost s konca lanskega leta prenesel tudi v novo sezono in Lewisu dokončno pokazal vse svoje zobe, zagrizenost in tehnično prednost v razvoju dirkalnika in izboru nastavitvev za dirko.

Nico je vodstvu Mercedesu z dvema porazoma dokazal, da zna biti timski igralec, ki interes delodajalca postavlja na prvo mesto. Po trčenju v Spaju v sezoni 2014 je pogoltnil kazen (okoli pol milijona!), ukor in opomin pred izključitvijo (če bi še enkrat ogrozil interes delodajalca) ter začel brezkompromisno kazati svoje adute proti Lewisu šele takrat, ko oba naslova prvaka nista bila več v nevarnosti. Od samega začetka in prihoda v Mercedes se je vedelo, da je Hamilton varovanec in ljubljeneček Nikija Laude. Zato si je Lewis v duhu dirkanja lahko dovolil nekaj več grobosti in agresivnosti do Nica, še posebej na štartih.

Toda s tem odnosom v upravi Mercedesu niso več zadovoljni, saj menijo, da ima Hamilton čast, da vozi za Mercedes (in ne obratno), zato se mora tudi malo bolj brzdati pri svojem pretiranu zvezdniškem obnašanju. Toto

Wolff brani Lewisa: "Dokler zmaguje, je vse v redu!" Bo v vsem tem navzkrižju interesov kak Nemeč ali Finec lahko ulovil svojo priložnost? Na to ne čaka le Nico Rosberg, pač pa tudi Sebastian Vettel in celo Kimi Räikkönen.

Pri Ferrariju so v času Montezemola morali varčevati. Ni bilo (dovolj) denarja za hiter razvoj hibridnih motorjev, aerodinamike in novih tehničnih rešitev. Z zamenjavo predsednika in bližajočo se borzno kotacijo v New Yorku pa se je interes za F1 nesorazmerno povečal. Po hitrem postopku so zamenjali predsednika, prvega voznika, okrepili proračun in našli nove hibridne in tehnološke rešitve. Prišle so prve (tri) zmage, toda za javno podobo Ferrarija, še posebej pa za avtomobilske in borzne posle, povezane z grupacijo Fiat-Chrysler, je to premalo. Marchionne zahteva vzpon na vrh. "Tudi, če ne uspemo v Avstraliji, smo pri Ferrariju opravili velikansko delo. Pomembno je, da smo na koncu prvenstva spredaj," z nasmehom dodaja Vettel.

Aston Martin je opustil namere za vstop v F1; sedaj naj bi postal partner ekipe Force India, a se ta še vedno drži na površju, tako kot Sauber ali Manor. Za Toro Rosso ni skrbi, dokler tam za F1 finance skrbi Mateschitz, Red Bullu bo pri preživetju pomagal TAG-Heuer s financami in Renault z motorjem RS-16. Williams že ves čas stoji stabilno, Renault pa je končno prevzel svojo nekdanjo ekipo, ki se je pet let imenovala Lotus. Za presenečenje bo prej ali slej poskrbel McLaren, saj je Honda čez zimo rešila večji del težav.

Čaka nas nova burna in napeta sezona, vprašanje je le, ali bo to dvoboj, troboj ali nemara celo peterboj ...



↑ Čeprav sta Mercedes in Renault v F1 tekmeca, v svetu avtomobilskega biznisa dobro sodelujeta.



➔ Zadnjo zmago za Renault je dosegel Kimi Räikkönen z Lotusom v Avstraliji 2013.



➔ Vrh F1 bosta krojila Mercedes in Ferrari, a se Renault čim prej želi znova vmešati v boj.

novi akter v Formuli 1 bo uporabljal v Enstonu razvit in izdelan dirkalnik Renault R.S.16 in pogonski sklop Renault R.E.16, ki ga bodo še naprej razvijali v Viry-Châtillonu.

Bob Bell je zdaj tehnični direktor F1, podrejena pa mu bosta Nick Chester, tehnični direktor za dirkalnik, in Rémi Taffin, tehnični direktor za motor. Infiniti bo razvil drugi rod sistemov za zajem in rekuperacijo energije (ERS), ki bo koristil vsem znamkam zveze Renault-Nissan, iz Red Bulla pa se je 'domov' preselil tudi Total.

Gérard Lopez ostaja neizvršni direktor moštva.

Ekipa Lotus je preživela. V tekmovalnem svetu F1 tako ostaja ekipa iz Enstona, ki je svojo pot v F1 začela kot Toleman, in se nato proslavila s štirimi naslovi svetovnega prvaka med dirkači kot Benetton (s Schumacherjem 1994-95) ter Renault (z Alonsom 2005-2006). Ob novi Renaultovi avanturi je Ghosn napovedal: "V treh letih želimo biti znova na vrhu F1!" **Veljko Jukič, foto: VJ, Željko Jeličič, Hasan Bratič in Renault Sport**



➔ Renault Sport bo ostal prisoten tako v F2 kot v pokalnih tekmovanjih (Megane pokal in formula Renault 2.0).

ZMAGOVALCI VOZIJO BMW.

BMW SERIJE 2 Z BOGATO OPREMO
ŽE OD 22.900 EUR PRI AVTO AKTIV.

WWW.BMW-AVTO-AKTIV.SI

BMW Avto Aktiv

bmw-avto-aktiv.si



Užitek v vožnji



BMW EFFICIENT DYNAMICS. MANJ EMISIJ. VEČ UŽITKA V VOŽNJI.

Kombinirana poraba goriva za vozila BMW serije 2 Active Tourer: od 3,8 do 6,4 l/100 km. Emisije CO₂: od 99 do 148 g/km. Emisijska stopnja: Euro6. Emisije NOx: od 0,0106 do 0,0606 g/km. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov.

* Ponudba velja za model BMW serije 2 Active Tourer 216i, za katerega bo kupoprodajna pogodba sklenjena do 31. 3. 2016. Vsa vozila BMW imajo v ponudbi vključen tudi Service Inclusive, 5 let oziroma do 100.000 km brez stroškov servisa. Servisni paket SI vključuje naslednje posege: zamenjava motornega olja, vključno oljnega filtra (predpisana tekočina, brez dolivanja), servisiranje/zamenjava zračnega filtra, filtra za gorivo, mikrofiltra in vžigalnih svečk, zamenjava zavorne tekočine, pregled vozila in standardna servisna dela, kot je določeno v vodičih popravil BMW. Na vozilo iz ponudbe se lahko poljubno dodaja dodatna oprema. Pri izbiri druge motorne različice ali modela BMW serije 2 Gran Tourer se glede posebne ponudbe posvetujte s pooblaščenim trgovcem za vozila BMW. Več informacij dobite na 01 88 88 208 ali pri pooblaščenih trgovcih BMW. Uvoznik si pridržuje pravico do spremembe cen in specifikacije opreme. Cene so v EUR in vključujejo vse zakonsko predpisane davkatve. Redna cena BMW serije 2 Active Tourer 216i, z vključeno opremo iz posebne ponudbe, je 28.114 EUR. Slike so simbolne.