

3,80€

november 2018

št. 231

» VELIKI TEST ZIMSKIH PNEVMATIK

Preizkus 28 pnevmatik v dveh velikostih. Ali cene res odražajo njihovo kakovost?



AVTOFOKUS

VOZILI SMO



Alfa Romeo GIULIA

Ekskluzivna predstavitev

Tesla model 3

Revolucionaren avtomobil, a njegova cena ni takšna, kot so napovedovali.



VOZILI SMO

Suzuki jimny

Japonski 'baby G' ostaja pravi terenec

LEXUS
RC



BMW
serije 3



PARIŠKI AVTOSALON 2018

Vse novosti z velike jesenske avtomobilske razstave.

AKTUALNO

WLTP

Novi protokol predramil slovenske trgovce.



TEHNKA

Ferrarijev štirivaljnik

Italijani so vložili patent za prisilno polnjeni hibridni štirivaljnik.



AKTUALNO

Troboj v mestu

Kateri je hitreje pripeljal do mestnega centra? Električno kolo, avtobus ali avtomobil?





Radodarnost pomeni dati več, kot lahko, ponos pa vzeti manj, kot potrebujemo.

Kahlil Gibran (1883 – 1931)

TOP MESECA

-  Daimler bo prihodnje leto prvič v svoji 132-letni zgodovini na čelo podjetja postavil človeka, ki ni Nemec.
-  Podjetje Hidria je že drugo leto zapored od skupine PSA Peugeot Citroën Opel prejelo priznanje za najboljšega dobavitelja PSA Best Plant 2018.
-  Volkswagen se je odločno uprl zahtevam ameriškega odposlanca v Nemčiji in bo ne glede na »posledice« svoja vozila še naprej prodajal v Iranu.
-  Lexus je prvi, ki bo pri novem ES ponudil digitalna vzvratna ogledala oziroma kamere namesto klasičnih ogledal.
-  Audi bo kot odgovor na Mercedesove izvedbe maybach v bodoče predstavil še bolj luksuzni A8 z oznako horch.
-  Septembra smo zabeležili zelo krvavo statistiko na slovenskih cestah, na katerih je ugasnilo kar 21 življenj.
-  Evropski parlament je sprejel predlog zakona, po katerem se bodo morali izpusti novih avtomobilov do leta 2030 zmanjšati kar za 40 odstotkov. To bomo na koncu plačali kupci.
-  Le mesec po odprtju prenovljene Gosposvetske ceste v Ljubljani so se pokazale razpoke in druge nepravilnosti, zaradi katerih je potrebna sanacija.
-  Volkswagen bo prihodnje leto prenehal s proizvodnjo beetla, naslednika hrošča oziroma enega svojih najbolj kulturnih modelov.
-  Legendarno slano jezero Bonneville je zaradi izginjanja soli v vse slabšem stanju, zato je doseganje novih hitrostnih rekordov tam pod vprašajem.

296 km/h znaša nov hitrostni rekord, dosežen na kolesu. To je na predelanem kolesu uspelo Denise Mueller Korenek, pri tem pa ji je izdatno pomagalo zavetrje za posebej predelanim dragsterjem. Vsa čast!



Na voljo je imel le pol sekunde!



V tem času je namreč mojster borilnih veščin Markus Haas ujel izstreljeno puščico, ki je letela s hitrostjo 216 km/h oziroma je vsako sekundo preletela 60 metrov. S tem je

postavil nov svetovni rekord in se z njim vpisal v Guinnessovo knjigo rekordov, puščico pa je ujel skozi strešno okno škode octavie RS 245.

PREDRIFTAL JE CEL



Vaughn Gittin je prvi človek na svetu, ki je predriftal (oziroma prevozil z vožnjo na počez) vseh 20,7 kilometra Severne zanke Nürburgringa. To mu je uspelo s posebej dodelanim ford

mustangom, ki so mu moč petlitrskega stroja V8 navili na pošastnih 900 »konj«, kot zavijanja sprednjih koles povečali na 65 stopinj in opravili še nekaj sprememb. Ni kaj, kapo dol!

V Franciji so letos poleti na cestah izven naselij omejitve hitrosti znižali z 90 na 80 km/h. Z naslova kazni si v letu 2019 obetajo 50 odstotkov večje prihodke od prometnih kazni, kar bo nanoslo kar 1,2 milijarde evrov!

Pininfarina razvija najmočnejšega!

Slavni italijanski oblikovalec razvija svoj hiperšportni avtomobil PFO, ki bo z močjo 1.900 »konj« najmočnejši serijski avtomobil, izdelan v Italiji. Električni pogon s štirimi elektromotorji (vsak za eno kolo) bo

razvil hrvaški Rimac, ob 2.300 Nm navora pa naj bi omogočal pospešek do stotice v manj kot dveh sekundah in končno hitrost več kot 400 km/h. Kdaj bo PFO na voljo redkim izbrancem, še ni znano.

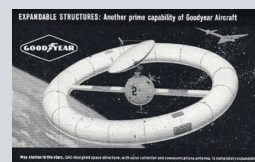


ZELENI PEKEL



STE VEDELI ...

... da so pri Goodyearu pred pol stoletja izdelali načrte za napihljivo vesoljsko postajo? Ideja je bila izdelava naselja v vesolju, ki naj bi lebdelo približno 800 kilometrov nad Zemljo. Takrat je bila to le futuristična ideja, danes pa zaradi rasti prebivalstva in drugih dejavnikov postaja vse manj nemogoča.



... da je Porsche pred štirimi desetletji pomagal pri poskusu postavljanja kolesarskega hitrostnega rekorda? Kolesar Jean-

Claude Rude je vozil za posebej predelanim dirkalnim porschejem 935 (vozil ga je dirkač Henri Pescarolo), ki mu je nudil zavetrje pri poskusu preseganja rekordne hitrosti 205 km/h. Žal se je prvi poskus končal s predrto pnevmatiko, v drugo pa prav tako ni bil uspešen ...

... da je v Ameriki neki moški tožil svojo ženo, ker ni zavirala, ko je med sporom skočil iz vozečega avtomobila? S sovozniškega sedeža se je pognal ven po tem, ko je ženi povedal, da želi ločitev. Na srečo je sodnik imel dovolj pameti, da je nespametni skakalec tožbo izgubil.



... da se pojav, ko se voznik popolnoma nič ne spominja dolge prevožene poti, imenuje »avtocestna

hipnoza«? Gre za posebno stanje, ko voznik zaradi monotonomosti vožnje svoje naloge sicer opravlja razmeroma varno in nadzorovano, a se dogodkov s poti ne spominja. Pojavlja se predvsem v deželah z dolgimi ravnimi avtocestnimi odseki.

... da je bilo prvo dirkališče zgrajeno leta 1907? Čeprav so dirke prirejali že veliko pred tem, so te potekale po običajnih cestah. Prvo dirkališče, namenjeno avtomobilskemu športu, je nastalo v bližini kraja Weybridge, imenovalo pa se je Brooklands.



Promet malo drugače ...



ALFA ROMEO GIULIA IN GIULIETTA 2020

Italijanska pomlad

» Osvežena giulia bo takšna kot omogočajo rezultati – skromna » Vrača se prelepa karavanska različica sport wagon » Pomlad tudi za giulietto, ki bo dobila osnovo in zadnji pogon giulie

“ Zgodba o Alfi Romeo sicer ni zgodba o Kemalu in Nihan, niti klasična hollywoodska zgodba, ampak nekaj vmes.



Alfa Romeo je ena tistih romantičnih zgodb z razburljivim dogajanjem, polnim vzponov in padcev ter filmskih zapletov, in s srečnim koncem. Vse drži, le zadnje ne. Zgodba o Alfi Romeo bi se lahko končala kot zgodba Kemala in Nihan ali Romea in Julije. Ali pa kot nešteto pocukranih ameriških nadaljevank – s srečnim koncem.

Ker pri Italijanih skoraj nikoli ne gre nič po načrtih, res dobro so sestavili le recept za pico in kakšen Ferrarijev model, je resnica nekje vmes. Alfa Romeo ni razneslo na minskem polju, ravno Hollywoodskega konca pa tudi ni doživela. Po

soje je čudež, da znamka še živi. Glede na to, da je leta 2014 prodala le 68 tisoč vozil, bi lahko brez večje škode ugasnila. A ker je Fiatov pokojni šef Marchionne s priključitvijo Chryslerja zaslužil dodaten denar in ga kljub preračunljivosti pravega finančnika investiral v nekdanji italijanski ponos, je Alfa Romeo zaživela novo življenje.

Načrti so bili visoki, 400 tisoč vozil že v letu 2018, od tega 50 tisoč v ZDA. Zgodilo se je precej manj. Alfa Romeo bo letos prodala 132 tisoč vozil, od tega 24 tisoč v ZDA. To je sicer bolje kot leta 2014, a precej manj od napovedi. Hkrati bo to, kot kaže, dovolj, da bo

znamka živela naprej. Le koraki bodo, v korist dobičkonosnosti, manj odločni.

In že je napočil čas za nove stroške. Zaradi skromnih rezultatov so ti ostali v razumnih mejah, neposredno pa je to vidno pri prenovi nove giulie z modelno letnico 2020. Novinka namreč med kupce prihaja jeseni 2019, dobila pa bo predvsem oblikovno prenovno oziroma boljše rečeno lišpanje. Prednji del se bo bahal z večjimi režami v odbijaču in novimi žarometi LED, oblikovanimi v tri lične štirikotnike na vsaki strani mogočne maske. Podpis, ki bo v prihodnosti zaznamoval vse

nove alfe. Oblikovalci so še poudarili boke (blatnike), razširili pragove in stanjšali zadnje žaromete. Prenove bo deležna tudi motorna ponudba. Dizelski bodo dobili nekaj več moči, 2,2-litrski do 184 kilovatov (250 KM), novost bo 2,9-litrski V6 turbodizel z 220 kilovati. Vrhunski quadrifoglio verde bo ostal nespremenjen, kar zaradi njegove trenutne superiornosti niti ni nenavadno.

Bolj kot prenova bo pot do večjih številok tlakovala nova giulia sport wagon. Ta bo takšna, kot se za to znamko spodobi, torej prava lepota v slogu modelov 156 in 159. Obenem bo ostala zvesta

Nova alfa giulietta bo dejansko majhna giulia, kar pomeni, da bo zasnovana na skrajšani platformi giulie.



tradiciji majhnih in prostorsko stiskaških karavanov, v zadek bo šlo le 480 litrov prtljage. Ključna prostorska prednost pred limuzino bo ostal prostor, ki ga lahko napolnite do karavanske oziroma skoraj kupejevske strehe.

Skoraj istočasno se bo giulii pridružila nova giulietta. Aktualna je namreč na trgu že osem let, prihodnjo jesen bo odbilo že deveto leto. Zadržanost pri prenovi ni posledica izjemnega uspeha giuliette, temveč načrtov, v katerih se pač ni pojavila. Nova giulietta, tudi

„Glede na to, da je Alfa Romeo leta 2014 prodala le 68 tisoč vozil, bi lahko brez večje škode ugasnila. Pa ni.

po srečnem spletu okoliščin, obeta kar precej. Dejansko bo giulietta majhna giulia, torej bo zasnovana na skrajšani platformi giulie. To pomeni, da bo ohranila zadnji pogon, in to v času, ko se mu njeni tekmeči odpovedujejo (BMW 1).

Snovalci so 2,82 metra medosja giuliette skrajšali na 2,72 metra, 4,64 metra dolžine limuzinske giulie pa na 4,35 metra petvratne giuliette. Rezanje je prineslo 120-kilogramski prihranek pri masi (zaradi manj materiala), kompaktnejše mere, manj prostora v kabini in nekaj več

okretnosti. Tudi oblika giuliette je posrečena preobrazba giulie, tehnika pa bo delno Fiatova, delno Alfina. To pomeni vgradnjo novega litrskega turbo bencinarja firefly z 88 kilovati in 1,3-litrskega turba s 110 kilovati. Dizelski bodo 1,6-, 2,0- in 2,2-litrski z močjo 88, 110 in 147 kilovatov (120, 150 in 200 KM). Različico quadrifoglio verde pa bo poganjal dvolitrski turbo z 245 kilovati (333 KM). **Robert Potočnik, ilustracija: Christian Schulte**

• Nova giulia sport wagon bo takšna, kot se za to znamko spodobi, torej prava lepota v slogu modelov 156 in 159. Obenem bo ostala zvesta tradiciji majhnih in prostorsko stiskaških karavanov.



Ali cena odraža kakovost?



- » Preizkušenih je bilo 28 pnevmatik dveh velikosti
- » Pet je priporočljivih, dve sta nepriporočljivi

Nekateri evropski avtomobilski klubi pod vodstvom nemškega ADAC-a so preizkusili 28 zimskih pnevmatik dveh velikosti. Rezultati so tudi tokrat pokazali, da so pnevmatike priznanih proizvajalcev boljše od tistih z neznanimi imeni, ne glede na to pa so med njihovimi lastnostmi na posameznih podlagah precejšnje razlike.

Med 12 zimskimi pnevmatikami velikosti 175/65 R14 hitrostnega razreda T (do 190 km/h), kakršne uporabljajo majhni avtomobili (preizkusni avtomobil je bil ford fiesta), sta dve (continental wintercontact TS860 in dunlop winter response 2) prejeli štiri zvezdice oziroma oceno zelo priporočljivo, ena (semperit

master-grip 2) je priporočljiva z omejitvami, ena (nankang snow SV-3) pa je nepriporočljiva.

Med 16 zimskimi pnevmatikami velikosti 205/55 R16 hitrostnega razreda H (do 210 km/h), kakršne uporabljajo avtomobili nižjega srednjega in srednjega razreda (preizkusni avtomobil je bil volkswagen golf), so štiri zvezdice oziroma oceno zelo priporočljivo dobile tri (continental wintercontact TS860, goodyear ultragrip 9 in dunlop winter sport 5), priporočljiva z omejitvami je ena (semperit speed-grip 3), prav tako je ena pnevmatika (laufenn IFIT LW31) dobila le eno zvezdico oziroma oceno nepriporočljivo. **Anže Jamnik, vir: ADAC**

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

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

Legenda ocen: 0,6 = najboljša, 5,5 = najslabše Glasnost ne vpliva na končno oceno

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

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

ADAC	Delež	Delež	
		Continental WinterContact TS860	Dunlop Winter Response 2
SUHA CESTA	15 %	2,3	2,4
Stabilnost v vožnji	40 %	2,3	2,3
Vodljivost	40 %	2,0	2,3
Zaviranje	20 %	2,8	2,8
MOKRA CESTA	30 %	1,7	1,8
Zaviranje	30 %	1,8	1,8
Splavanje - vzdolžno	20 %	1,5	2,0
Splavanje - prečno	10 %	2,0	2,0
Vodljivost	30 %	1,3	1,5
Krožna vožnja - bočna vodljivost	10 %	2,0	2,0
SNEG	20 %	1,8	1,9
Zaviranje z ABS	40 %	2,0	2,0
Oprjem	20 %	2,0	2,0
Vožnja po gorski cesti	40 %	1,4	1,6
LED	10 %	2,5	2,5
Zaviranje z ABS	60 %	2,5	2,5
Bočna vodljivost	40 %	2,5	2,5
GLASNOST	5 %	3,5	3,4
Hrup v potniški kabini	50 %	3,3	3,5
Zunanja glasnost	50 %	3,7	3,3
Hitrostni preizkus		prestala	prestala
Poraba goriva	10 %	2,2	1,7
Obraba	10 %	2,0	2,0
SKUPNA OCENA	100 %	2,1	2,1
PRIPOROČILO		★★★★	★★★★

+ uravnotežena pnevmatika, najboljša na mokrem in snegu, dobra na suhem
- /

+ zelo uravnotežena pnevmatika, posebej dobra na mokrem in snegu, dobra na suhem, majhna poraba goriva
- /

Zimske pnevmatike 205/55 R16 H (do 210 km/h)

ADAC	Delež	Delež		
		Continental WinterContact TS860	Goodyear UltraGrip 9	Dunlop Winter Sport 5
SUHA CESTA	15 %	2,5	2,3	2,3
Stabilnost v vožnji	40 %	2,5	2,3	2,3
Vodljivost	40 %	2,5	2,0	2,0
Zaviranje	20 %	2,5	2,8	2,8
MOKRA CESTA	30 %	2,1	2,1	2,3
Zaviranje	30 %	1,8	1,9	2,0
Splavanje - vzdolžno	20 %	2,5	2,5	2,5
Splavanje - prečno	10 %	3,0	2,5	2,0
Vodljivost	30 %	1,6	1,8	2,4
Krožna vožnja - bočna vodljivost	10 %	2,5	2,0	2,5
SNEG	20 %	1,9	2,0	1,9
Zaviranje z ABS	40 %	2,0	2,0	2,0
Oprjem	20 %	2,0	2,0	2,0
Vožnja po gorski cesti	40 %	1,7	1,9	1,7
LED	10 %	2,5	2,5	2,5
Zaviranje z ABS	60 %	2,5	2,5	2,5
Bočna vodljivost	40 %	2,5	2,5	2,5
GLASNOST	5 %	3,0	3,3	3,3
Hrup v potniški kabini	50 %	3,0	3,5	3,3
Zunanja glasnost	50 %	2,9	3,1	3,3
Hitrostni preizkus		prestala	prestala	prestala
Poraba goriva	10 %	1,7	1,8	2,1
Obraba	10 %	2,0	2,0	2,0
SKUPNA OCENA	100 %	2,2	2,2	2,3
PRIPOROČILO		★★★★	★★★★	★★★★

+ zelo uravnotežena pnevmatika, najboljša na mokrem, posebej dobra na suhem, najmanjša poraba goriva
- /

+ zelo uravnotežena pnevmatika, najboljša na mokrem, posebej dobra na suhem, majhna poraba goriva
- /

+ zelo uravnotežena pnevmatika, posebej dobra na suhem, dobra na mokrem
- /



Firestone Winterhawk 3	Nokian WR D4	Goodyear UltraGrip 9	Debica Frigo 2	Esa+Tecar Super Grip 9	Sava Eskimo S3+	Vredestein Snowtrac 5	Pirelli Cinturato Winter	Semperit Master-Grip 2	Nankang Snow SV-3
2,0	2,6	2,6	2,9	2,5	2,9	2,3	3,1	3,7	2,5
1,8	2,5	2,5	2,8	2,3	2,8	2,0	3,3	3,8	2,3
1,8	2,5	2,5	2,8	2,3	2,8	2,3	3,0	3,8	2,5
2,8	2,8	3,0	3,0	3,0	3,0	2,8	2,8	3,0	2,5
2,6	2,4	2,2	2,9	2,4	2,9	2,9	2,4	2,5	4,7
2,3	2,3	2,0	2,8	2,3	2,8	2,8	2,3	2,5	3,0
2,0	2,0	2,0	2,0	1,5	2,0	2,5	1,5	2,0	2,5
2,5	2,5	2,0	2,5	2,0	2,5	3,0	2,0	2,5	3,5
3,1	2,4	2,4	3,6	2,9	3,5	3,0	3,0	2,5	4,7
3,0	2,5	2,5	3,5	3,0	3,5	3,0	3,0	3,0	3,5
2,3	2,7	2,8	2,2	2,9	2,2	2,2	2,2	2,0	5,5
2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	4,0
2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	3,0	2,5	5,5
2,3	3,4	3,7	2,1	3,9	2,1	2,1	1,8	1,6	5,5
2,5	2,4	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
2,5	2,3	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
3,3	3,8	3,5	3,5	3,3	3,5	3,9	3,2	3,8	3,5
3,5	3,8	3,5	3,3	3,3	3,3	3,8	3,5	4,0	3,4
3,1	3,8	3,5	3,7	3,3	3,7	4,0	2,9	3,5	3,4
prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala
1,8	2,2	1,8	2,2	1,6	2,1	1,8	2,0	2,4	2,7
2,0	2,0	1,5	2,0	2,0	2,0	2,5	3,0	2,5	2,0
2,6	2,7	2,8	2,9	2,9	2,9	2,9	3,1	3,7	5,5
★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★	★
+ najboljša na suhem, majhna poraba goriva - nekaj slabša na mokrem	+ zelo dobra na mokrem in ledu - relativno slaba na snegu	+ dobra na mokrem, majhna poraba goriva, najmanjša obraba - relativno slaba na snegu	+ dobra na snegu - relativno slaba na suhem in mokrem	+ zelo dobra na suhem in mokrem, najmanjša poraba goriva - relativno slaba na snegu	+ dobra na snegu - relativno slaba na suhem in mokrem	+ dobra na suhem in snegu, majhna poraba goriva - relativno slaba na mokrem, glasna	+ dobra na snegu - relativno slaba na suhem, velika obraba	+ dobra na snegu - slaba na suhem, nekaj višja poraba goriva	+ dovolj dobra na suhem - zelo slaba na mokrem in snegu, največja poraba goriva



Kleber Krisalp HP 3	Michelin Alpin 5	Nexen Winguard SnowG WH2	Fulda Kristall Control HP 2	Vredestein Snowtrac 5	Bridgestone Blizzak LM 001 Evo	Nokian WR D4	Yokohama BluEarth Winter (V905)	Kumho WinterCraft WP51	Giti Winter W1	Pirelli Cinturato Winter	Semperit Speed-Grip 3	Laufenn IFIT LW31
2,4	2,0	2,3	2,5	2,3	2,1	2,5	2,9	3,2	3,5	3,5	3,6	2,2
2,3	1,8	2,3	2,5	2,3	2,0	2,5	3,0	3,3	3,8	3,8	3,8	2,0
2,3	1,8	2,0	2,3	2,0	1,8	2,3	3,0	3,0	3,5	3,5	3,8	2,0
2,8	2,8	2,5	2,8	2,5	2,8	2,5	2,5	3,0	2,8	2,5	2,8	2,8
2,6	2,4	2,6	2,7	2,8	2,4	2,9	2,5	3,3	3,3	2,2	2,3	5,5
2,1	2,4	2,0	2,3	2,6	1,9	2,9	2,1	3,1	2,9	2,1	2,0	4,6
2,5	2,0	3,0	3,0	3,0	3,0	2,5	2,5	2,5	3,0	2,5	2,5	3,5
3,0	2,0	4,0	2,0	3,5	3,0	2,5	3,0	2,5	3,5	2,0	3,5	3,5
2,7	2,5	2,4	3,1	2,7	2,4	3,0	2,4	4,0	3,4	2,1	1,9	5,5
3,0	2,5	2,5	3,0	2,5	2,0	3,0	2,5	4,0	3,5	2,5	2,5	5,5
1,9	2,7	2,7	2,8	1,9	2,9	1,8	3,1	2,2	1,8	2,1	2,6	2,2
2,0	2,5	2,5	2,5	2,0	2,5	2,0	2,5	2,0	2,0	2,0	2,5	2,5
2,0	2,5	2,5	2,0	2,0	2,0	2,0	2,5	2,5	2,0	2,5	2,0	2,0
1,7	2,9	3,0	3,3	1,6	3,7	1,3	3,8	2,2	1,5	2,0	2,9	1,9
2,3	2,5	2,5	2,3	2,5	2,3	2,5	2,5	2,5	2,3	2,3	2,3	2,5
2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
2,0	2,5	2,5	2,0	2,5	2,0	2,5	2,5	2,5	2,0	2,0	2,0	2,5
3,1	3,6	3,2	3,6	3,6	3,6	3,4	3,4	3,1	3,4	3,2	3,1	3,5
3,0	3,5	3,3	3,5	3,3	3,8	3,5	3,5	3,3	3,5	3,5	3,3	3,5
3,2	3,7	3,1	3,6	3,8	3,3	3,3	3,2	2,9	3,2	2,8	2,9	3,5
prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala
2,0	1,4	2,5	2,1	1,8	1,9	1,7	2,0	2,6	2,2	2,2	2,1	1,7
2,0	1,0	1,5	2,0	2,5	1,0	3,0	2,0	2,0	2,5	2,5	2,5	1,5
2,6	2,7	2,7	2,8	2,8	2,9	3,0	3,1	3,3	3,5	3,5	3,6	5,5
★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★	★
+ najboljša na snegu, dobra na suhem - nekaj slabša na mokrem	+ najboljša suhem, dobra na mokrem, najmanjša obraba - nekaj slabša na snegu in pri porabi goriva	+ dobra na suhem, majhna obraba - nekaj slabša na mokrem in snegu, največja poraba goriva	+ dobra na suhem - nekaj slabša na mokrem in snegu	+ posebej dobra na snegu, dobra na suhem, majhna poraba goriva - relativno slaba na mokrem	+ dobra na suhem in mokrem, majhna poraba goriva, najmanjša obraba - relativno slaba na snegu	+ najboljša na snegu, majhna poraba goriva - relativno slaba na suhem in snegu	+ dobra na mokrem - relativno slaba na suhem in snegu	+ dobra na snegu - relativno slaba na suhem in mokrem, največja poraba goriva	+ najboljša na snegu - relativno slaba na suhem in mokrem	+ dobra na mokrem in snegu - relativno slaba na suhem	+ dobra na mokrem - slaba na suhem	+ dobra na suhem, majhna obraba, najmanjša poraba goriva - zelo slaba na mokrem

Pol na pol



» Manjkajoči velikani delajo prostor azijskim novincem z ambicioznimi načrti » Napovedan je bil veliki prenos moči na trgu prestižnih električnih vozil

Prav zanimivo, da med trendom izpuščanja velikih avtomobilskih salonov v Parizu ni manjkal eden prvih, ki se je tem dragim predstavam uprl. Ob odsotnosti Volkswagna, Forda, Volva, Mazde, Opla, Nissana, Mitsubishija, Fiata, Jeepa, Alfe romeo in še katerega, se je tam ponosno razkazoval Tesla Motors. Se je obisk na račun manjše konkurence za pozornost tokrat bolj izplačal ali je bilo treba braniti svoje barve ob prvi konkretni grožnji Mercedesa in Audija, ki sta pokazala velikoserijska električna avtomobila? Sicer pa je tako, da velike

salone vse bolj obiskujejo tiste znamke, ki imajo tam kaj pokazati, druge prihranjene milijone raje namenijo drugim. Kakor koli že, tudi tokrat je veliki jesenski evropski salon postregel z velikim številom svetovnih in evropskih premier, žal pa tega ne moremo reči za nekoč obvezen dodatek zloščeni pločevini. Hosteso, ki bi bila primerna za nosilno sliko tega članka, smo dva dni iskali »podnevi z lučjo«. Še tiste redke, ki so tam bile, se namreč niso želele fotografirati ...
Gašper Stamač, SaS, foto: GS, Newspress



Vrh ponudbe modela Q2 nosi oznako SQ2 in za pogon uporablja enak motor kot modeli S3. Gre za dvolitrski turbobencinski štirivaljnik, ki razvije 221 kilovatov (300 KM) in 400 Nm navora ter je povezan s

7-stopenjskim dvosklopčnim menjalnikom DSG. Moč se, seveda, prenaša na vsa štiri kolesa s pogonom quattro. Mali nabriti športni terenec tako za pospešek do stotice potrebuje le 4,8 sekunde in

AUDI A1 SPORTBACK

V primerjavi s predhodnikom, ki je na trgu od leta 2010, novi A1 zaradi ostrejših linij deluje precej bolj agresivno in dinamično. V notranjosti je takoj opazen 26-centimetrski barvni zaslon namesto klasičnih merilnikov. V motorni paleti bomo našli le bencinske motorje TFSI, in sicer litrski trivaljnik ter 1,5-

in dvolitrski štirivaljnik z razponom moči od 70 do 147 kilovatov (od 95 do 200 KM).



AUDI E-TRON

Gre za Audijev prvi velikoserijski električni model, ki se bo na trgu postavil ob bok mercedesu EQC in tesli modelu X. Do stotice

potrebuje le 5,5 sekunde in doseže elektronsko omejeno končno hitrost 200 kilometrov na uro.





doseže elektronsko omejeno končno hitrost 250 kilometrov na uro. SQ2 poleg tega v primerjavi z običajnimi izvedbami modela Q2 premore tudi športno podvozje in zmogljivejši zavorni sistem.

BMW Z4

Novi Z4 se je predstavil v športno začinjeni izvedbi M40i, glavna novost pa je, da se spet vrača h klasični platneni pomični strehi. Zadnji pogon in spredaj

nameščen motor ostajata, v tem primeru gre za šestvaljnik s prostornino treh litrov in močjo 250 kW (340 KM), kar je dovolj, da stotico doseže v vsega 4,6 sekunde.



BMW X5 xDrive45e



Bencinski šestvaljnik in elektromotor tvorita pogonski sklop izjemno zmogljivega priključnega hibrida, katerega skupna

moč znaša kar 290 kW (394 KM). Samo na elektriko z enim polnjenjem lahko prevozi do 80 kilometrov, pri hitrosti do 140 km/h. Sicer je, poleg dodatnih vrat za polnjenje z elektriko, takšen X5 zelo podoben običajnemu, večja razlika se skriva v notranjosti, kjer je zaradi dodatnih baterij nekoliko manj prostora v prtljajniku.



BMW i3 120 AH Električni i3 je dobil baterijo 120 Ah s kapaciteto 42,2 kWh, ki naj bi po obljubah proizvajalca zagotavlja do 260 kilometrov vsakodnevne vožnje.

BMW SERIJA 3

Nova serija 3 v grobem ostaja podobna predhodniku, a je dovolj osvežena, da bo na cesti že na prvi pogled mogoče prepoznati razliko. Največje spremembe so vidne pri lučeh LED spredaj, ki so ostrejšje, in pri zadnjih svetilih, ki so širša in se razprostirajo čez prtljažna vrata. Poleg tega nova generacija prinaša osveženo kabino in novo razporeditev na osrednji konzoli, ki je postavljena višje, kot smo vajeni, tudi fizičnih

gumbov in stikal je manj. Na področju tehnoloških priboljškov bo ponujal digitalni ključ za odklepanje in zagon prek telefona, izboljššan asistenčni sistem za parkiranje, laserske luči in posodobitve sistema na daljavo.



AUDI PB18 E-TRON Audijev koncept poudarja vozniško izkušnjo, saj z njim lahko upravlja izključno človeška roka. Za pogon skrbijo trije elektromotorji s skupno močjo skoraj 600 kilovatov (skoraj 800 KM).



AUDI TT FACELIFT Lepotna prenova TT-ja je bila skromna, pod pločevino in oznakami 40 TFSI ter 45 TFSI pa se skriva nov dvolitrski turbobencinar z 245 ali 306 »konji«.



BMW M5 COMPETITION Če komu običajni M5 s 600 »konji« ni ravno dovolj, je zdaj pri BMW-ju na voljo rešitev v obliki posebnega paketa Performance. Ta doda 25 »konjev« za skupnih 460 kW (625 KM), kar je dovolj za izjemen pospešek do stotice v le 3,3 sekunde, medtem ko 200 km/h doseže že po 10,8 sekunde vožnje.



BMW serija 8 Prvič na salonu, verjamemo pa, da bo še zelo velikokrat in veliko preživel na asfaltu. Nova serija 8 prinaša športni prestiž, ki bo dobro prestrašil največje tekmece. ▶

TESLA MODEL 3 (MEDNARODNA PREDSTAVITEV)

Most v prihodnost

» Po več mesecih težav je nova stvaritev Elona Muska končno na voljo v Združenih državah Amerike. » Teslin najnovejši model smo preizkusili v Kaliforniji » Gre za revolucionaren avtomobil, a njegova cena ni takšna, kot so napovedovali



SILICIJEV KROG

Da bi ugotovili, kako se avtomobil obnaša v različnih razmerah, smo prevozili približno 350 kilometrov od Tesline tovarne v Fremontu do San Francisca. Prometno močno obremenjene ceste v Silicijevi dolini so bile odlični poligon za preizkus asistenčnih sistemov.



Musk je nekaj, kar je bilo videti kot stava, spremenil v resničnost.



Oblikovalec Franz von Holzhausen, ki je kljub germansko zvonečemu imenu Američan, si je zamislil zelo čiste linije. Na vratnih kljukah v obliki rezila ni ključavnic, saj avtomobil odklepamo z brezstično kartico ali aplikacijo na mobilnem telefonu, ki mu je namenjen prostor na sredinski konzoli. Prestavna ročica je nameščena ob volanskem obroču, z njo upravljamo tudi sistem autopilot.



Elon Musk je pred dvema letoma za 35 tisoč dolarjev obljubljal nov, popolnoma električen avtomobil, imenovan model 3. V nekaj dneh po predstavitvi je zbral 400 tisoč rezervacij. Zavlada je euforia, podjetje je zacvetelo na Wall Streetu. Nato so se pojavili prvi dvomi o možnosti proizvodnje 200 tisoč vozil do decembra 2017 (v resnici jih je bilo izdelanih le 2.700) in sarkastični odzivi tekmecev ob prvih zapletih. Musk je namreč želel prepoloviti čas, ki je navadno potreben od stvaritve avtomobila do njegovega prihoda na trg. Zamislil si je, da jim bo to uspelo v dveh letih in pol. Nato je podjetje zapustilo več vodilnih. Širile so se govorice o uporabi drugorazrednih delov in o tem, da avtomobile na proizvodni liniji dokončujejo ročno. Nato so konec junija letos prvič v enem tednu izdelali več kot pet tisoč

“Vodljivost morda res ne dosega ravni alfe giulie, toda avtomobil je resnično zelo uravnotežen.

vozil. Sledil je začetek sprejemanja naročil. Tisti, ki ga čez lužo naročijo danes, ga bodo dobili čez pet mesecev.

Toda, a lahko res predstavlja alternativo uveljavljenim modelom višjega srednjega razreda z motorjem na notranje zgorevanje tako glede cene kot

zmogljivosti in kakovosti? Zato, da bi lahko odgovorili na to vprašanje, smo odšli na preizkušnjo v Kalifornijo, kjer smo nabirali prve vtise za volanom.

35 TISOČ DOLARJEV? NE RAVNO

Da bi naredili okvir celotne zgodbe, lahko začnemo s ceno. Sanje o 35 tisočakah so se izkazale za realne le v relativnosti cenikov. To dokazuje že sestava cene našega modela 3, ki je bil odet v opcijsko barvo midnight silver, za katero je treba odšteti tisoč dolarjev. Cena 35 tisoč dolarjev velja za model z osnovno baterijo, ki še najmanj šest mesecev ne bo na voljo. Za zdaj se cene torej začnejo pri 44 tisočakah za model 75 kWh (ta zagotavlja tistih tako poudarjenih 500 kilometrov dosega), kar predstavlja le začetek. Če boste želeli notranjost na ravni edinstvenosti

tega avtomobila, se ne boste mogli izogniti paketu premium upgrades, ki vključuje električno pomične sedeže, kakovosten zvočni sistem, stekleno streho, številne elemente za povežljivost in za katerega je treba odšteti pet tisočakov. Toliko je treba odšteti tudi za sistem za avtonomno vožnjo druge stopnje, ki je pri Teslinem avtomobilu skoraj obvezen, in dodatne tri tisočake, če bi želeli, da bo avtomobil pripravljen na nadaljnji razvoj sistema. K temu lahko prištejete še 1.500 zelencev za 19-palčna platišča iz lahke litine in dodatnih tisoč za dobavo. Tako je treba za takšen avtomobil v Kaliforniji brez spodbud (zvezna in kalifornijska skupaj zneseta 10 tisoč dolarjev) odšteti 57.500 dolarjev oziroma nekaj manj kot 50 tisoč evrov. Pri modelu dual motor s štirikolesnim pogonom se cena začne pri 53 tisočakah, pri različici performance pa pri 64

SUZUKI JIMNY (MEDNARODNA PREDSTAVITEV)

Diploma iz stila in plezalni doktorat

» Popolnoma nova generacija zamenjuje kar dvajset let star model » Glavne vrline ostajajo kompaktne zunanje mere in izjemne terenske sposobnosti » Cestne vozne lastnosti so občutno boljše, močno je napredoval tudi pri varnosti



Dvajset let je Suzuki Jimny skoraj nespremenjen zdržal na trgu, zdaj pa je prišel čas za njegovo zamenjavo. Čeprav je novi na veliko načinov ostal zelo podoben svojemu predhodniku, je obenem močno napredoval. Ni klonil pred sodobnimi trendi »mehčanja« terencev, za katere je pojem brezpotja že vožnja čez pločnik v mestnem središču. Jimny se tega ne gre in je tudi v

“**Od leta 1970 je bilo izdelanih že 2,85 milijona jimnyjev, samo prejšnje generacije je bilo narejenih kar 400.000.**”

najnovejši izdaji oglat ter robustno preprost. Retro poteze izkazujejo spoštovanje vsem predhodnikom, v korak s časom pa je vseeno stopil z živahno rumeno barvo.

Lestvasta šasija s togo zadnjo premo s tritočkovnim vpetjem dokazuje, da še vedno zvesto sledi svojemu prvotnemu poslanstvu, serijsko pa je opremljen s štirikolesnim pogonom in reduktorjem. Do

preklopa med različnimi načini pogona tokrat pride prek ločene prestavne ročice. Zanimivo, predhodnik je imel temu namenjen gumb na armaturni plošči ... Med pogonom na zadnji kolesi in na vsa štiri lahko pretikate tudi med vožnjo, in sicer do 100 km/h. Reduktor pa za vklop zahteva, da vozilo popolnoma miruje. K terenskim sposobnostim pripomore zasnova vozila z 21-centimetrsko

“
 Novi jimny se ni vdal
 skušnjavi, da bi postal
 moden mestni SUV, ki se
 boji pravega terena,
 temveč je ostal zvest
 svojemu trpežnemu
 poreklu.

oddaljenostjo karoserije od tal. Še več, kratki previsi in medosna razdalja (ta je enaka kot pri predhodniku) pomenijo, da pristopni kot znaša 37, prelomni 28, izstopni pa 49 stopinj.

Izbira, ki to v bistvu ni, je pri motorizaciji spet zelo omejena. Za pogon skrbi 1,5-litrski bencinski štirivaljnik, ki zmora 75 kW (102 KM) in je povezan s petstopenjskim ročnim menjalnikom. Z avtomobilčkom,

ki v dolžino meri manj kot tri metre in pol, nima pretirano težkega dela, moteč je le hrup, ki se v kabino prikrade pri avtocestni hitrosti. Gre za kombinacijo skromne zvočne izolacije in drugih karakteristik ekstremnih terencev.

Kljub temu kabina ni špartanska, temveč ponuja kar nekaj udobja, ki smo ga dandanes uporabniki vajeni. Ob klasičnih merilnikih je armatura

dobila novo sredinsko konzolo z barvnim zaslonom na dotik in moderno upravljanje samodejne klimatske naprave. Prijetno presenečenje so komande na volanskem obroču, še posebej v primerjavi s starim modelom, ki jih ni imel. Kako le, ko pa serijsko še radia ni ponujal.

Sicer je jasno, da jimny ne more ponujati prostorskega čudeža, zato je v njem prostora le za štiri potnike, ki morajo

potovati brez prtljage ali s strešnim kovčkom. Za zadnjima sedežema prostora praktično ni, kar je lepo dokazal novinarski kolega, ki je v prtljažnik lahko pospravil le prenosni računalnik. Pa še ta je moral biti pokonci!

Že omenjena modernizacija se je dotaknila celotnega avtomobila – nekje bolj, drugje manj. Pri voznih lastnostih je napredek opazen, a ni revolucionaren.

FORD FOCUS (SLOVENSKA PREDSTAVITEV)

Napredek ima svojo ceno



» Poudarek ostaja na voznih lastnostih, največji napredek se kaže pri asistenčnih sistemih » Na voljo je s štirimi bencinskimi in tremi dizelskimi motorji od 16.990 evrov

Eden od glavnih igralcev C-segmenta se je popolnoma prenovil. To velja tako za njegovo obliko, ki se pohvali z zelo dobro aerodinamiko, kot za tehnično zasnovo, ki temelji na novi platformi C2 in prinaša kopico tehnoloških sladkorčkov. Medosna razdalja je v primerjavi s predhodnikom pridobila 53 milimetrov, s čimer je največja v razredu in prinaša občutno več prostora za potnike v drugi vrsti.

Ena od njegovih glavnih vrlin ostajajo vozne lastnosti, na katere lahko po novem pri vseh različicah vplivamo z izbiranjem med tremi voznimi načini oziroma kar med petimi, če je avtomobil opremljen s prilagodljivim podvozjem.

Motorna paleta vključuje štiri bencinske in tri dizelske različice z razponom moči od 75 do 134 kilovatov (od 95 do 182 KM). Paradni konj ostaja večkrat nagrajeni litrski turbobencinski trivaljnik ecoboost, ki je na voljo v izvedbah s 74 in 92 kilovati (100 in 125 KM) in je po novem opremljen s sistemom za izklop

enega valja pod manjšimi obremenitvami. Pri močnejših motorjih je poleg šeststopenjskega ročnega menjalnika na voljo nova

osemstopenjska avtomatika. Poglavje zase predstavlja tudi tehnološka oprema, s katero se novi focus uvršča na vrh razreda.



↑ Armaturna plošča je ergonomsko dobro zasnovana. Od drugega paketa opreme naprej je namesto klasične vgrajena električna parkirna zavora, ki zagotavlja še nekaj več prostora na sredinskem grebenu.



➤ Izvedba ST-line je posajena za 10 milimetrov bližje tlom in je med drugim opremljena s športnim vzmetenjem.

Tu imamo v mislih prilagodljivi tempomat s funkcijo prepoznavanja prometnih znakov, ki upošteva omejitve hitrosti, vključuje pomoč pri usmerjanju v sredino voznega pasu in omogoča popolno zaustavitev ter ponovno speljevanje, sistem za samodejno zaviranje v sili s prepoznavanjem pešcev in kolesarjev, pomoč krmiljenja pri izogibanju oviri in sistem za zaviranje po trčenju.

Ob začetku prodaje sta na voljo štirivrtna in petvrtna izvedba, ki se jima bo kmalu pridružil še karavan. Nova zasnova in tehnološki napredek pa sta prinesla tudi nekoliko višje cene. Te se s popustom v višini 1.500 evrov gibljejo od 16.990 do 34.540 evrov. **Borut Fakin, foto: BF, Ford**

NAŠ IZBOR **FORD FOCUS 1.0 ECOBOOST 92 KW (125 KM) TREND EDITION**

🛢️ 998 ccm, 3 valji, bencin, 92 kW (125 KM), 170 Nm 📱 4,7 l, 107 g CO₂/km 🕒 0-100 km/h v 12,1 s, 186 km/h

📏 D/Š/V: 4.378/1.825/1.452 mm 📊 375-1354 l 📊 1.322 kg

Cena: **20.740 €**



Brez apostrofa

Od leta 2007 do danes je bilo v Sloveniji prodanih približno 15 tisoč ceedov prve in druge generacije.

» Ceed tretje generacije povzema nekatere oblikovne elemente športnega stingerja » Pri nakupu z gotovino se, z upoštevanimi popusti, cene začnejo pri 14.490 evrih

Novi kia ceed – in ne več ceed – je zapeljal na slovenske ceste. Sprva v klasični, petvratni kombilimuzinski obliki; v kratkem se mu bo pridružil karavan, v začetku prihodnjega leta pa še shooting brake z oznako proceed.

Gre za nadaljevanje uspešne zgodbe te korejske znamke, ki se s ceedom osredotoča izključno na evropski trg. Razvit in izdelan je v Evropi, v primerjavi s predhodnikom je širši in nižji, ob enaki dolžini je ohranil tudi enako medosno razdaljo. To v praksi pomeni podobno notranjo prostornost, s katero se ceed umešča nekje v povprečje razreda.

Armaturna plošča je kakovostno izdelana, a s precej trde plastike, arhitekturno pa sledi ostalim Kiinim modelom. To pomeni solidno ergonomijo, funkcionalno zasnovano in precej odlagalnih mest za drobnarije ter kot osrednji element poudarja večnamenski, na dotik občutljivi zaslon na sredinski konzoli.

Novi ceed temelji na novi platformi K2, inženirji pa so mu namenili tudi novo vzmetenje, ki skupaj s 17 odstotkov bolj

neposrednim volanom pomeni zelo dobro uravnotežene vozne lastnosti. Motorno paletu sprva sestavljajo trije bencinski in dve

izvedbi turbodizelskega motorja z razponom moči med 74 in 103 kW (med 101 in 140 KM). Močnejšima dvema bencinarjema in obema

dizloma lahko namesto ročnega streže samodejni menjalnik DCT z dvojno sklopko in sedmimi stopnjami prenosa.

Športna izvedba GT se bo pridružila malce kasneje, prav tako športno obarvan paket opreme GT-line. Sprva so na voljo štirje paketi opreme; že vstopni je tako glede varnosti kot udobja zelo temeljit.

Sicer pa je novi ceed, predvsem na račun bogatejše serijske opreme, približno 1.200 evrov dražji od predhodnika. Kiini trgovci nudijo različne oblike financiranja oziroma možnost nakupa z gotovino, od tega pa je odvisna tudi višina popusta oziroma končna cena izbranega vozila. **Anže Jamnik, foto: AJ, Kia**



Po napovedih bo na mesec prepričal približno 120 kupcev.



Večopravilni vmesnik v obliki na dotik občutljivega zaslona je med bolj funkcionalnimi.

NAŠ IZBOR KIA CEED 1.0 T-GDI LX EDITION

998 ccm, 3 valji, bencinar, 88 kW (120 KM), 172 Nm 5,4 l, 122 g CO₂/km
0–100 km/h v 11,1 s, 190 km/h

D/Š/V: 4.310/1.800/1.447 mm
395–1.291 l kg 1.297 kg

Cena: **18.490 €**

Posebna izkušnja prestiža

» Lexus LS se postavlja ob bok audiju A8, BMW-ju serije 7 in mercedesu razreda S » Hibridni pogon z 264 kW (359 KM) v povprečju porabi dobrih deset litrov » V kombinaciji s štirikolesnim pogonom in bogato opremo presega 150 tisočakov



Zgodilo se je pred dobrimi 25, morda nekaj manj kot 30 leti. Lexus se je takrat na ameriškem trgu šele boril za svoj prostor ob nemških treh premium znamkah. Lastnik vozila najvišjega razreda ene izmed njih, menda je imel BMW serije 7, je izgubil v avtomobil vgrajen vžigalnik za cigarete. Popoldne, ko se je vrnil iz službe, je poklical na svoj servis. Na servisu so mu prijazno odgovorili, da lahko brez kakršnih koli zadržkov kadar koli pride po nov vžigalnik. Nato je poklical še na servis drugih dveh nemških znamk, Audijs in Mercedesa, ter dobil podobna odgovora – pri obeh so mu v

prav tako prijaznem tonu pojasnili, da bi, če bi bil lastnik njihovega avtomobila, prav tako poskrbeli zanj. Nato se je spomnil še na Lexus, o katerem mu je zadnjič med partijo golfa, ravno na 14. luknji, navdušeno pripovedoval poslovni partner. Malo za hec je poklical še na njihov servis in jim povedal, da

“Ročno izdelanih podrobnosti, kot sta okrasno steklo kiriko ali origami blago, ne boste našli nikjer drugje.

je v svoji sedmici izgubil vžigalnik. »Ne skrbite, gospod, urejeno je,« so mu odgovorili. Nasmehnil se je in spustil slušalko, verjetno ga niso prav dobro razumeli. A ni še minila ena ura, ko je na vratih pozvonilo. Prišel je Lexusov prodajni svetovalec in mu izročil vžigalnik – vžigalnik za

njegov avtomobil.

Ali je zgodba resnična ali ne, niti ni pomembno. Dovolj zgovorno govori o izjemni pozornosti, ki jo Lexus namenja svojim strankam. Tudi pri avtomobilih se poleg kakovosti posvečajo vsaki, še tako majhni podrobnosti. To je najbolj vidno pri njihovi admiralski ladji, modelu LS, ki se z dolžino 5,24 metra postavlja ob bok podaljšanim različicam najbolj luksuznih limuzin. Krasijo ga mogočna sprednja maska in elegantne linije, še pomembnejša je njegova notranjost, katere udobje in bivanjsko kakovost so pri Lexusu preizkusili z orhidejami. ▶



“Z eleganco, kakovostjo izdelave in vrhunskim udobjem meče rokavico najprestižnejšim limuzinam.

FORD FIESTA 1.5 ECOBOOST 147 kW ST

Petarda!



» Fiesta ST je eden najbolj športno poudarjenih malčkov v svojem razredu » Prisilno polnjen motor s 147 kW (200 KM) jo do stotice pospeši v 6,5 sekunde » S ceno več kot 25 tisoč evrov je nekaj tisočakov dražja od neposrednih tekmecev

Že na nedavnem PRIMA primerjalnem testu avtomobilov B-segmenta se je fiesta uvrstila zelo visoko, tudi na področju vozniških lastnosti in odlične lege na cesti. Takrat smo sicer preizkusili »običajno«, prav nič športno nastrojeno različico, a vendarle. Podrobnejši preizkus športno poudarjene različice ST line je le še stopnjeval pričakovanja in nabiranje sline v kotičkih ust ... Seveda, vrh ponudbe za športne navdušence je zagotovo ST, prava žepna raketa, ki stavi na opazno športno ostrino in s tem povezane vozniške užitke.

Polo GTI ali clio R.S.? Jasno, oba sta njena neposredna tekmeča, a po značaju precej drugačna. Sklepata namreč kompromise med športnostjo in vsakodnevno uporabnostjo (saj veste, najprej odpeljete otroka v vrtec, potem pa po daljši in bolj ovinkasti cesti v službo), tudi na račun samodejnih menjalnikov. Ta pri fiesti ni na voljo niti za doplačilo! Saj ne, da Fordova petarda ne bi bila vsakodnevno uporabna, a jasno je, da so inženirji športnost postavili

“ Med vožnjo na meji se ves čas zelo dobro čuti, kaj se dogaja pod sprednjimi in zadnjimi kolesi.

na prvo mesto.

Poganja jo 1,5-litrski trivaljni bencinski stroj, seveda prisilno polnjen in s 147 kW (200 KM) največje moči. Že v prostem teku je brbotajoče odločen, v športnem režimu še bolj, saj namesto skozi eno diha skozi obe izpušni cevi (pomična loputa). Zvočna kulisa sicer značilnega trivaljnika je prav posrečeno športna, tresljaji prav tako sovpadajo s celotnim značajem. Odzivnost je odlična, prožnost tudi, saj je krivulja navora z vrhom 290 Nm med

1.600 in 4.000 vrtljaji na minuto popolnoma ravna. Motor tako odločno vleče v širokem območju vrtljajev in praktično v kateri koli prestavi, čeprav te niso ravno izrazito gosto nanizane. Druga, tretja ... za dinamično vožnjo po ovinkasti cesti kaj dlje kot do četrte ni treba, na avtocesti je primerno dolga šesta dobrodošla. Prstov si sicer nismo oblikovali le zaradi natančnega in zelo komunikativnega volana, temveč tudi na račun odlično izbrušenega podvozja, ki zaradi mehanske zapore sprednjega diferenciala nudi odličen oprijem. Tudi ko spusti, to stori zelo predvidljivo, še prej pa dobesedno čutite, kdaj se bližate meji. Takrat vmes poseže varnostna elektronika, ki v športnem režimu pusti malce več, v programu race track (dirkalna steza) pa se ne vmešava. Takrat je fiesta odličen športni partner, saj ves čas skoraj dobesedno čutite, kaj se dogaja pod kolesi, in temu primerno ukrepate. Užitki so torej več kot zagotovljeni!

Kljub izbrušeni športnosti brez težav zmore omenjeno kombinacijo vrtca in službe, a je



1 Športen videz dopolnjuje dvojna izpušna cev na zadku – glede na izbrani režim motor diha skozi eno ali skozi obe.

Že običajna fiesta se lahko pohvali z zelo dobrimi voznimi lastnostmi, športna različica ST pa to le še potrjuje.



Ergonomija je zelo dobra, vse je na svojem mestu. Osrednjo vlogo prevzema večnamenski zaslon sistema sync, dobro je poskrbljeno tudi za drobnarije.

Fiesta ST je na voljo zgolj z ročnim menjalnikom.



res, da je vožnja prek neravnin malce manj udobna, plezanje na zadnje sedeže pa zaradi trivratne zasnove temu primerno zahtevno (na voljo je tudi petvratna, le 300 evrov dražja različica). Tudi sprednja Recaro sedeža prisegata na športnost in s poudarjenimi robovi telesu nudita veliko bočnega oprijema. Nasploh je voznik prijetno utesnjen in vse je na dosegu roke, visoka kakovost materialov in izdelave ter notranja arhitektura z osrednjim večnamenskim zaslonom sistema sync na sredinski konzoli sta pravzaprav enaki kot v drugih fiestah.

Torej? Če iščete izrazito športno obarvanega malčka, potem je fiesta ST nedvomno najboljša izbira, ki z vidika udobja in vsakodnevne uporabnosti v primerjavi s tekmeči sklepa še najmanj kompromisov. Je pa res, da se temu primerno visoko ceni – v osnovi oziroma brez dodatne opreme na več kot 25 tisočakov. S tisoč evri rednega popusta pa je vseeno malce bolj dostopna. **Anže Jamnik, foto: Jernej Prelac**



V prtljajnik gre do 311 oziroma 1.093 litrov prtljage.



TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: kombilimuzina, 3 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbobencinski, vrstni trivaljničnik, 1496 ccm, 147 kW (200 KM) pri 6000/min, 290 Nm pri 1600–4000/min; **Menjalnik:** ročni, 6-stopenjski; **Pogon:** na prednji kolesi; **EuroNCAP:** 5. **Velikosti:** 4068 x 1735 x 1469 mm; **Medos. razdalja:** 2493 mm; **Pnevmatike:** 205/40 R18; **Masa/nosilnost:** 1283/447 kg; **Prtljajnik:** 311–1093 l. **Največja hitrost:** 232 km/h; **Pospšek (0–100 km/h):** 6,5 s; **Poraba goriva (EU):** 7,6/5,1/6,0 l/100 km; **Povprečje na testu:** 8,0 l/100 km; **Izpust CO₂:** 136 g/km. **Cena:** osnovni model (fiesta 1.1 51 kW trend): 11.900 €, testno vozilo: 29.780 €; Ford Summit Motors, d. o. o., Ljubljana.
 ⚙️ podvožje, motor, vozne lastnosti, sedeži
 🚗 cena

← Sprednji sedeži Recaro nudijo odličen bočni oprijem, dostop do zadnjih pa je zaradi trivratne zasnove manj udoben.

VOLKSWAGEN TOUAREG 3.0 V6 TDI R-LINE

Premium po ljudskem receptu



» Tuareg tretje generacije je zmogljiv, prostoren in udoben športni terenec » Šestvaljni turbodizel prepriča tako z zmogljivostmi kot parabo » Z nekaj doplačili se cena hitro približa 100 tisoč evrom

Pri touaregu so bila mnenja praktično vedno deljena: je ali ni? Nedvomno je zmogljiv terenec, ki se odlično znajde tudi na cesti, ampak ali je z Volkswagnovo značko na nosu premium ali ni? Verjetno dilema ni bila nikoli tako velika kot ravno pri najnovejši, tretji generaciji, ki smo jo podrobno preizkusili.

Za začetek naj vam povemo, da prav v ničemer ne zaostaja za velikimi športnimi terenci nemške premium trojice. Ja, v primerjavi z audijem Q7 je morda res manj »tehničen«, v primerjavi z BMW-jem X5 manj športno orientiran, v primerjavi z mercedesom GLE ... ah, ta se kot najstarejši med njimi v aktualni generaciji počasi poslavlja, nove, ki bo luč sveta ugledala pravkar, seveda še nismo preizkusili. Volvo XC90? Touareg je, khm ... manj švedsko hladen in oblikovno strog.

Kljub vrhunski kakovosti v kabini in v vse smeri izdatno

“
Novi touareg ohranja vse značilnosti prejšnjih generacij, vključno z robustnostjo in zmogljivostmi.

odmerjenem prostoru še vedno ostaja po Volkswagnovski domač, prijetno topel, če želite, čeprav je namesto s klasičnimi stikali in gumbi opremljen z velikim, večnamenskim na dotik občutljivim zaslonom. In ta deluje odlično! Logični in pregledni meniji, z ravno prav informacij naenkrat, da med vožnjo ne pritegnejo prevelike pozornosti, in čeprav nima prav nobenih klasičnih stikal za uravnavanje

prezračevanja in avdio sistema (razen vrtljivega kolesca za uravnavanje glasnosti med sedežema), je celostna zasnova zelo funkcionalna.

Od »terenskosti«
premore možnost izbire med programi za vožnjo po različnih podlagah in možnost uravnavanja višine vozila, seveda pa tudi serijski štirikolesni pogon 4motion. A v prvi vrsti je namenjen vožnji po cesti. Opremljen je tudi s krmiljenjem vseh štirih koles, kar pri nižjih hitrostih poveča okretnost, pri višjih pa stabilnost tega več kot dve toni težkega vozila. Vožnja je resnično udobna, po želji tudi dinamična, s pospeškom do stotice v šestih sekundah ... Ja, trilitrski šestvaljni turbodizel z 210 kW (286 KM) ob odločnem pritisku na stopalko za plin pošteno porine naslonjalo sedeža v hrbet, čeprav kakšnega posebnega sunka zaradi že omenjenega udobja ne boste čutili.

Več kot zadovolji pri pospeševanju pri višjih hitrostih, ne glede na to pa vseskozi ostaja presenetljivo dobro zvočno zatesnjen. »Je bencinar?«
so se celo spraševali nekateri. Poraba je zmerna, na sto prevoženih testnih kilometrov se je v povprečju gibala okoli devetih litrov, s svojo prostornostjo in udobjem pa je touareg odličen tudi za daljše vožnje. Čeprav je malce krajši od neposrednih tekmecev, je zelo širok (v primerjavi s predhodnikom je daljši, širši in nižji) in trije odrasli potniki lahko zadaj sedijo razmeroma udobno. Sprednja sedeža sta izdatno nastavljiva, prostora za noge tudi zadaj zlepa ne zmanjka, prtljažnik pa pogoltne kar 810 litrov oziroma ob zloženih zadnjih sedežih 1.800 litrov prtljage. Za povrh je touareg eden izmed redkih osebnih avtomobilov, ki zmore vleči do 3,5 tone težko prikoliko.

Kot celota več kot uspešno



↑ S paketom R-line in kar 21-palčnimi kolesi deluje zelo mogočno.



↑ Klasičnih stikal je le za vzorec; z vrtljivima gumboma lahko izbirate med različnimi režimi vožnje ali uravnate zračno vzmetenje.



↑ Izdatno nastavljeni sedeži so resnično udobni, zaradi velike širine lahko zadaj razmeroma udobno sedijo trije potniki.v

zamenjuje svojega predhodnika in ga v marsičem prekaša. Kot zmogljiv, prostoren in udoben avtomobil si je ustvaril določen krog kupcev, ki ga cenijo ravno zaradi kombinacije vseh omenjenih lastnosti. Ni niti preveč športen niti preveč eleganten, temveč pravšnja kombinacija vsega. Za povrh gre za oblikovno skladen in mogočen avtomobil, ki ga krasijo s kromom in vodoravnimi linijami poudarjena sprednja maska in kar 21-palčna kolesa (doplačilo). Jasno, brez sramu kaže, da gre za najprestižnejšega predstavnika znamke Volkswagen. Ali se lahko enakovredno meri z v uvodu omenjenimi premium tekmeči? Z racionalnega vidika vsekakor da, ne nazadnje tudi s samozavestno postavljenjo ceno, ki z nekaj doplačili (digitalni merilniki innovision, zračno vzmetenje, nekateri asistenčni sistemi ...) lahko hitro doseže (ali celo preseže) sto tisočakov. **Anže Jamnik, foto: Jernej Prelac**



↑ Notranjost je kakovostna tako glede materialov kot izdelave, počutje pa zelo prijetno. Na sredinski konzoli kraljuje velik, na dotik občutljiv zaslon premera 15 palcev, klasične merilnike nadomešča 12-palčni zaslon.

Avto Slak

Pooblaščen prodajalec in serviser

TREBNJE

07 / 34 81 481



NOVO MESTO

07 / 39 32 999



Prestopi pravi prag - obišči Avto Slak

www.avtoslak.si

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: športni terenec, 5 vrat, 5 sedežev;
Motor: turbodizelski, šestvaljni V-zasnov, 2967 ccm, 210 kW (286 KM) pri 3500-4000/min, 600 Nm pri 2250-3250/min; **Menjalka:** samodejna, 8-stopenjski; **Pogon:** na vsa štiri kolesa; **EuroNCAP:** 5.
Velikosti: 4878 x 1984 x 1717 mm; **Medos. razd.:** 2904 mm; **Pnevm.:** 285/40 R21; **Masa/nosil.:** 2070/780 kg; **Prtljažnik:** 810-1800 l.
Največja hitrost: 235 km/h; **Pospšek (0-100 km/h):** 6,1 s; **Poraba goriva (EU):** 8,1/6,2/6,9 l/100 km; **Povprečje na testu:** 8,8 l/100 km; **Izpust CO₂:** 182 g/km.
Cena: osnovni model (touareg 3.0 V6 TDI): 63.265 €, testno vozilo: 98.093 €; Porsche Slovenija, d. o. o., Ljubljana.
 ⚙ udobje, zmogljivosti, motor
 ● cena

FERRARIJEVA PRELOMNICA

Presekani V8

» Ferrari je vložil patent za prisilno polnjeni hibridni štirivaljnik
 » Ni še znano, ali ga bo uporabil za hišne modele ali morda za Alfa Romeo in Maserati » Ne glede na namene rdečih iz Maranella gre za novo prelomnico v zgodovini znamke

Od slavnega F40, ki se je poslovil leta 1992, do californie T iz leta 2014 Ferrari ni ponujal prisilno polnjenih motorjev. Za premislek si je vzel več kot 20 let. Razlog za takšno oklevanje sta bila predvsem zveznost podajanja moči in zvok, ki odlikujeta atmosferske stroje. A nato je tubopolnilnik spet postal aktualen, predvsem zaradi potrebe po zmanjšanju porabe in izpustov z optimiziranjem zmogljivosti. Od tu ni več poti nazaj. Nasprotno. Prišla bo tudi neizogibna povezava z elektriko. Tako v Maranellu po modelih 488 GTB in portofino razvijajo prisilno polnjenje z oznako 3.0, ki bo del kompleksnega in genialnega hibridnega sklopa. Patent so vložili že januarja, a je objava

» Vrtenje turbine bo štirivaljniku zagotovilo dovolj visoko frekvenco za zvok, ki pri ferrariju ne sme manjkati.

prišla šele pred kratkim s projektom, pod katerega se je podpisal Frabrizio Favaretto, odgovorni za hibridne tehnologije pri Scuderii iz Maranella. Dokument vsebuje štirivaljno postavitev, ki kaže na

nov začetek. Morda gre le za polovico motorja V8, kar zadostuje za zaščito uporabljene tehnologije. Če gre za končno zasnovo, pa ni rečeno, da bo našla prostor pod pokrovom kakšnega Ferrarijevega modela. Italijani bi jo lahko namreč koristno uporabili denimo pri Alfi Romeo ali Maseratiju.

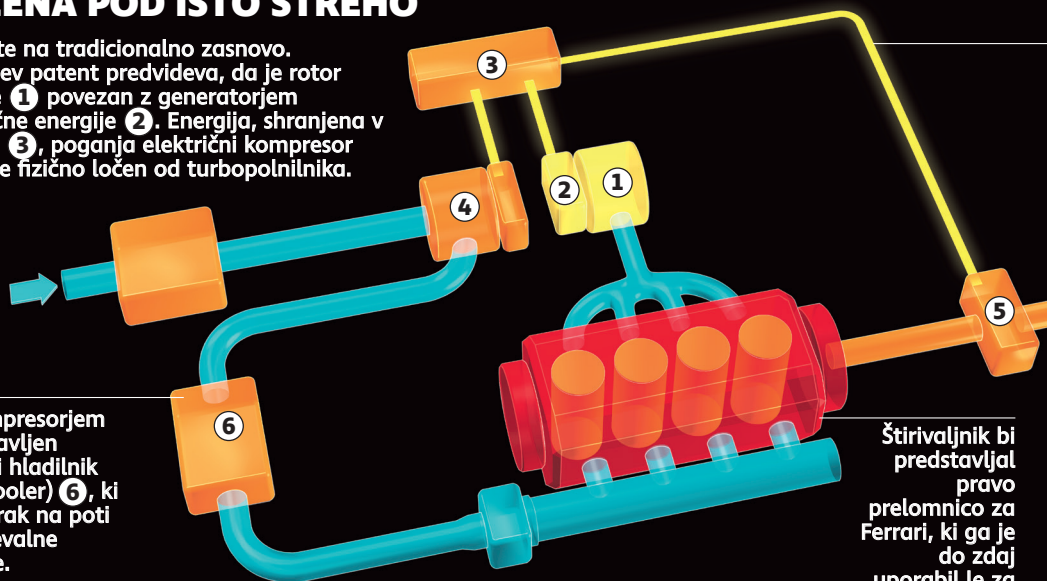
Si predstavljate hidroelektrične turbine? Rotor, ki ga konstantno poganjajo izpušni plini, ni povezan s kompresorjem prek gredi, temveč z generatorjem električne energije, ki polni akumulator. Iz tega se napaja majhen elektromotor, ki žene centrifugalni kompresor na sesalni strani. Količina električne energije, ki jo proizvede turbogenerator, je

precej večja od tiste, ki jo porabi kompresor, zato jo je mogoče uporabiti za povečanje zmogljivosti in učinkovitosti motorja z notranjim zgorevanjem. Poleg tega elektrificirani kompresor ne pozna tako imenovane turbo luknje in ga je mogoče vklopiti neodvisno od rotorja turbine. Tu je tudi navdušujoč zvok, brez katerega si ne moremo predstavljati pravega ferrarija. V določenih trenutkih in med bolj dinamično vožnjo se lahko del ali vsa mehanska energija, ki jo »posrka« turbogenerator, »žrtvuje« v korist zvoka motorja. Ker se od generatorja zahteva manj energije, se poveča hitrost prostega vrtenja turbine, s čimer se ustvari zvok z višjo frekvenco. **Borut Fakin, OAE, foto: QRT, arhiv AF**

TURBINA IN KOMPRESOR

LOČENA POD ISTO STREHO

Pozabite na tradicionalno zasnovo. Ferrarijev patent predvideva, da je rotor turbine **1** povezan z generatorjem električne energije **2**. Energija, shranjena v bateriji **3**, poganja električni kompresor **4**, ki je fizično ločen od turbopolnilnika.



Za kompresorjem je postavljen klasični hladilnik (intercooler) **6**, ki hladi zrak na poti v zgorevalne komore.

Štirivaljnik bi predstavljaval pravo prelomnico za Ferrari, ki ga je do zdaj uporabil le za dirke.

Pogonski sklop lahko vključuje tudi generator **5**, ki pretvarja kinetično energijo v elektriko in obratno. Če je povezan z baterijo hibridnega sistema, je lahko priklopljen na motorno gred, na menjalnik ali neposredno na kolesa, kar omogoča vgradnjo v avtomobile z motorjem spredaj, s sredinsko vgrajenim motorjem ali z motorjem zadaj, v kombinaciji s pogonom na zadnji ali na vsa štiri kolesa.



Ali tudi za Ferrari (na fotografiji vidimo motor V8 iz modela California) prihaja čas motorjev, ki bodo šteli manj kot 12 ali osem valjev? Patent hibridnega štirivaljnika odpira nov pogled. Vemo, da je pokojni Sergio Marchionne napovedal prihod Ferrarijevega hibrida, najverjetneje na frankfurtskem avtomobilskem salonu leta 2019.

ŠE ENA ZAMISEL

EN MOTOR ZA TRI

»Baby stelvio« (kompaktni SUV, ki ga ne bomo videli pred letom 2020) v športni različici quadrifoglio bi bil gotovo kandidat za Ferrarijev štirivaljnik. Tako Alfin kot Maseratijev V6 in V8 namreč že zdaj nosita Ferrarijev genski zapis.



VRAČA SE TARGA



Ferrari je na eni strani v občutljivi fazi dobe po Marchionneju, na drugi pa je zelo aktiven na razvojnem področju. Po patentu za hibridni pogonski sklop je vložil tudi enega za odstranljivo streho v slogu targa. To morda nakazuje vrnitev te zasnove za model s sredinsko nameščenim motorjem, ki je v Maranellu niso uporabili od leta 1998, ko je v pokoj odšel model F355 GTS.

KATALOG IN CENIK

vseh novih avtomobilov na slovenskem trgu

• 35 znamk • 316 modelov • 1.698 različic • več kot 13.000 podatkov

Odslej bo cenik objavljen v vsaki drugi številki Avto fokusa, saj bomo s tem sprostil nekaj prostora za druge vsebine. Ker smo v prehodnem obdobju na protkol meritev WLTP, smo upoštevali najnovejša podatke, ki so bili do zaključka redakcije na voljo. Cenik novih avtomobilov zajema vse modele na našem trgu. Vse informacije so kataloško urejene in pregledne, predvsem pa na enem mestu. Tako je izbor novega avtomobila lažji kot kdajkoli doslej.

Tehnični podatki

Tekmeci

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

Podatki o različicah

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

ABARTH

Abarth 595



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

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

Tekmeci: mini cooper S, opel adam S

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

Model	Cena €	Gov. Prost. Valjev	Moč ccm	Navor 0-100 (Nm)	Max km/h	Povp. km/h	CO ₂ poraba g/km
595	18.990	B/4	1368	107/145	206	7,8	210
595 turismo	22.990	B/4	1368	121/165	230	7,3	218
595 competizione	25.990	B/4	1368	132/180	250	6,7	225

ABARTH

Abarth 595



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

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

Tekmeci: mini cooper S, opel adam S

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

Model	Cena €	Gov. Prost. Valjev	Moč ccm	Navor 0-100 (Nm)	Max km/h	Povp. km/h	CO ₂ poraba g/km
595	18.990	B/4	1368	107/145	206	7,8	210
595 turismo	22.990	B/4	1368	121/165	230	7,3	218
595 competizione	25.990	B/4	1368	132/180	250	6,7	225

Abarth 124 spider



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

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

Tekmeci: mazda MX-5

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

Model	Cena €	Gov. Prost. Valjev	Moč ccm	Navor 0-100 (Nm)	Max km/h	Povp. km/h	CO ₂ poraba g/km
1.4 multiair turbo	38.990	B/4	1368	110/150	250	6,8	224
1.4 multiair turbo aut.	41.490	B/4	1368	125/170	250	6,9	222

ALFA ROMEO

Giulietta



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

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

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

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

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

Giulia



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

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

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

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

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

4C



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

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

Tekmeci: Toyota GT86, subaru BRZ, audi TT

Predstavljen: 2014 Izvedba spider: 7000 EUR

Model	Cena €	Gov. Prost. Valjev	Moč ccm	Navor 0-100 (Nm)	Max km/h	Povp. km/h	CO ₂ poraba g/km
1750 TBI TCT	69.990	B/4	1742	177/240	350	4,5	258

Stelvio



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

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

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

Predstavljen: 2017 Kov. barva: 1090 EUR Usjni. oblagljenje: 2090 EUR Aktivni tempomat: 1290 EUR

Model	Cena €	Gov. Prost. Valjev	Moč ccm	Navor 0-100 (Nm)	Max km/h	Povp. km/h	CO ₂ poraba g/km
2.2 diesel 16V 180	39.490	D/4	2143	110/150	450	7,8	210
2.2 diesel 16V 210 Q4 business	42.990	D/4	2143	154/209	470	6,6	215
2.0 turbo 280 Q4 business	43.990	B/4	1995	206/280	400	5,7	230

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 avtomobilek se ponaša s kakovostjo in vozno dinamiko ostalih audijev, žal pa ima temu primerno zasojeno ceno.

Tekmeci: mini, alfa romeo mito, citroën C53

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

Model	Cena €	Gov. Prost. Valjev	Moč ccm	Navor 0-100 (Nm)	Max km/h	Povp. km/h	CO ₂ poraba g/km
1.0 TFSI basis	18.310	B/3	999	70/95	160	10,9	186
1.4 TFSI sport	22.160	B/4	1390	92/125	200	8,9	204
1.6 TDI basis	21.770	D/4	1598	85/116	250	9,5	200

A3 sportback



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

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

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

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

Model	Cena €	Gov. Prost. Valjev	Moč ccm	Navor 0-100 (Nm)	Max km/h	Povp. km/h	CO ₂ poraba g/km
1.0 TFSI	25.400	B/3	999	85/116	200	9,9	206
1.5 TFSI sport	31.210	B/4	1498	110/150	250	8,2	220
S3 2.0 TFSI quattro	49.370	B/4	1984	228/310	380	5,3	250
1.6 TDI	26.880	D/4	1598	85/116	250	10,4	202

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. Kupevska oblika izboljšuje videz in aerodinamiko, a po drugi strani krmi prostornost na zadnji klopi.

Tekmeci: mercedes-benz CLA

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

Model	Cena €	Gov. Prost. Valjev	Moč ccm	Navor 0-100 (Nm)	Max km/h	Povp. km/h	CO ₂ poraba g/km
1.0 TFSI basis	25.980	B/4	999	85/115	200	9,7	206
1.6 TDI basis	27.460	D/4	1598	81/110	250	10,9	198
2.0 TDI sport	32.990	D/4	1968	110/150	320	8,7	220

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 postavlja smiselnost nakupa večjih A6 in A8, saj so vozne lastnosti, udobje in tehnična dovršenost na najvišjem nivoju.

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

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

Model	Cena €	Gov. Prost. Valjev	Moč ccm	Navor 0-100 (Nm)	Max km/h	Povp. km/h	CO ₂ poraba g/km
2.0 TFSI quattro sport	47.080	B/4	1984	185/252	370	5,8	250
2.0 TDI basis	37.200	D/4	1968	110/150	320	8,9	221
2.0 TDI desajn	41.680	D/4	1968	140/190	400	7,7	240
3.0 TDI quattro sport	58.540	D/6	2967	200/272	600	5,3	250

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 prodajo prodanih modelov A4.

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

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

Model	Cena €	Gov. Prost. Valjev	Moč ccm	Navor 0-100 (Nm)	Max km/h	Povp. km/h	CO ₂ poraba g/km
2.0 TFSI quattro sport	52.910	B/4	1984	185/252	370	6,3	250
2.0 TDI basis	39.670	D/4	1968	110/150	320	9,2	215
2.0 TDI desajn	42.620	D/4	1968	140/190	400	7,9	231
3.0 TDI quattro sport	61.330	D/6	2967	200/272	600	5,4	250

A4 allroad



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

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

Tekmeci: subaru outback

Predstavljen: 2016 Matricna del žarometov: 2390 EUR Kovinska barva: 1120 EUR

Model	Cena €	Gov. Prost. Valjev	Moč ccm	Navor 0-100 (Nm)	Max km/h	Povp. km/h	CO ₂ poraba g/km
2.0 TFSI quattro	54.100	B/4	1984	185/252	370	6,1	246
3.0 TDI quattro	62.600	D/6	2967	200/272	600	5,5	250

A5



Medosna razdalja: 276 cm, D x S x V: 467 x 185 x 137 cm, teža: 1465-1680 kg, prtljajnik: 465 l, rezervoar: 40-58 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvajatelj: Nemčija.

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

Tekmeči: BMW serije 3, mercedes razred E coupe

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

Model	Cena	Gorivo Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	l/100km	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba	g/km
2.0 TFSI quattro basis	56.080	B/4	1984	185/252	370	5,8	250
2.0 TDI basis	45.170	D/4	1968	140/190	400	7,7	240
3.0 TDI quattro sport	59.390	D/6	2967	160/218	400	6,2	250

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

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

Tekmeči: VW passat CC, BMW serije 4 gran coupe

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

Model	Cena	Gorivo Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	l/100km	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba	g/km
2.0 TFSI quattro basis	56.080	B/4	1984	185/252	370	6	250
2.0 TDI basis	45.170	D/4	1968	140/190	400	7,9	235
3.0 TDI quattro sport	59.390	D/6	2967	160/218	400	6,4	250

Medosna razdalja: 292 cm, D x S x V: 494 x 189 x 146 cm, teža: 1835-1900 kg, prtljajnik: 530/995 litrov, rezervoar: 63 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvajatelj: Nemčija.

Poslovna limuzina iz Ingolstadt ponuja z mehkim hibridnim sistemom opremljene motorje, štirikolesno krmiljenje in moderno digitalno notranjost.

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

Predstavljen: 2018 Kov. barva: 1300 EUR Matrica LED žarometi: 2010 EUR

Model	Cena	Gorivo Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	l/100km	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba	g/km
55 TFSI quattro	72.840	B/4	2995	250/340	500	5,1	250
50 TDI quattro	69.080	D/6	2967	210/286	620	5,5	250

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

Karavanski A6 se ponaša z novim videzom in učinkovitejšimi motorji, v kabini prepriča s prestizem limuzinske izvedenke, pohvali pa se lahko še z velikimi in uporabnimi prtljajnikom.

Tekmeči: BMW serija 5 touring, mercedes razred E karavan

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

Model	Cena	Gorivo Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	l/100km	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba	g/km
2.0 TFSI	50.230	B/4	1984	185/252	370	6,9	250
RS6	146.130	B/8	3993	412/560	700	3,9	250
2.0 TDI ultra	49.650	D/4	1968	140/190	400	8,7	226
3.0 TDI quattro	62.100	D/6	2967	160/218	500	6,8	234

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

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

Tekmeči: subaru outback, volvo XC70

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

Model	Cena	Gorivo Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	l/100km	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba	g/km
3.0 TDI quattro	61.150	D/6	2967	140/190	400	7,9	221
3.0 TDI quattro	68.550	D/6	2967	200/272	580	6,2	250

Medosna razdalja: 291 cm, D x S x V: 497 x 191 x 142 cm, teža: 1890-1955 kg, prtljajnik: 535/1390 litrov, rezervoar: 63 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvajatelj: Nemčija.

A7 sportback druge generacije ohranja kupejsko silhueto in praktičnost petratne zasnove. Večino tehnike je prevzel po zastavonoji A8.

Tekmeči: mercedes razred CLS, BMW serija 6 gran coupe

Predstavljen: 2018 Kovinska barva: 1287 EUR HD matrica LED žarometi: 2197 EUR

Model	Cena	Gorivo Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	l/100km	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba	g/km
55 TFSI quattro	84.900	B/6	2995	250/340	500	5,3	250
50 TDI quattro	81.550	D/6	2967	210/286	620	5,7	250

Medosna razdalja: 300 cm, D x S x V: 517 x 195 x 147 cm, teža: 1995-2075 kg, prtljajnik: 503 litrov, rezervoar: 72 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvajatelj: Nemčija.

A8 je prvi serijski avtomobil, ki omogoča avtonomno vožnjo tretje stopnje. Skupaj ponuja kar 41 asistenčnih sistemov, seveda pa ne skopari niti z udobjem. Na skoraj neskončnem seznamu opreme najdemo tudi grelne in masaže stolov. Tekmeči: BMW serije 7, jaguar XJ, lexus LS, mercedes razred S

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

Model	Cena	Gorivo Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	l/100km	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba	g/km
55 TFSI quattro	107.500	B/6	2995	250/340	500	5,6	250
50 TDI quattro	108.000	D/6	2967	210/286	600	5,9	250

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

Q2 je najmanjši iz Audi-jeve terenske družine, a ponuja enako tehniko in opremo kot večji modeli. Ena od njegovih glavnih vrtilin so številne možnosti personalizacije tako zunanje kot notranje podobe. Tekmeči: mini countryman

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

Model	Cena	Gorivo Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	l/100km	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba	g/km
1.0 TFSI basis	25.670	B/3	999	85/116	120	7,8	117

1.4 TFSI sport	30.690	B/4	1395	110/150	250	8,5	212
1.6 TDI basis	27.000	D/4	1598	85/116	250	10,3	197
2.0 TDI quattro sport	34.990	D/4	1968	110/150	340	8,1	218
2.0 TDI quattro design	37.710	D/4	1968	140/190	400	7,3	218

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

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

Tekmeči: BMW X1, mercedes GLA

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

Model	Cena	Gorivo Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	l/100km	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba	g/km
2.0 TFSI quattro sport	41.320	B/4	1984	162/220	350	6,4	233
2.0 TDI	33.280	D/4	1968	110/150	340	9,6	2,4
2.0 TDI quattro design	40.740	D/4	1968	135/184	380	7,9	219

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

Druge generacija audi-ja Q5 ohranja prepoznavno hišno obliko, pod njo pa se lahko pohvali z najsoodnejšo tehniko, z njo povezanimi odličnimi vozniškimi lastnostmi, učinkovitimi motorji ter bogatim naborom varnostnih in drugih sistemov. Tekmeči: BMW X3, mercedes GLC, volvo XC60

Predstavljen: 2017 Kovinska barva: 1120 EUR Usnjeno oblačenje: 2270 EUR Matrica LED žarometi: 2390 EUR

Model	Cena	Gorivo Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	l/100km	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba	g/km
2.0 TDI basis	42.640	D/4	1968	110/150	320	9,7	206
2.0 TDI quattro basis	47.690	D/4	1968	120/163	400	8,9	211
2.0 TDI quattro design	50.060	D/4	1968	140/190	400	7,9	218
2.0 TFSI quattro sport	59.170	B/4	1984	185/252	370	6,3	237

Medosna razdalja: 299 cm, D x S x V: 505 x 197 x 174 cm, teža: 1995-2045 kg, prtljajnik: 890/2075 l, rezervoar: 85 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvajatelj: Nemčija.

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

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

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

Model	Cena	Gorivo Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	l/100km	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba	g/km
3.0 TDI quattro	74.150	D/6	2967	200/272	600	6,3	234

Medosna razdalja: 300 cm, D x S x V: 499 x 200 x 171 cm, teža: 2220 kg, prtljajnik: 605-1755 litrov, rezervoar: 85 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvajatelj: Slovaška.

Luksuzni križanec si tehnično osnovo deli s Q7, v primerjavi z njim pa je bolj dinamičen duha. Kljub kupejskega urezanemu zadku je notranost razmeroma ruda odmerjena.

Tekmeči: BMW X6, mercedes GLE coupe

Predstavljen: 2018 Kov. barva: 1371 EUR Matrica LED žarometi: 2206 EUR

Model	Cena	Gorivo Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	l/100km	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba	g/km
50 TDI quattro	83.400	D/6	2967	210/286	600	6,3	245

Medosna razdalja: 251 cm, D x S x V: 418 x 183 x 135 cm, teža: 1305-1460 kg, prtljajnik: 305/712 litrov, rezervoar: 50 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvajatelj: Madžarska.

Audi TT tudi v svoji tretji generaciji ohranja bistvene lastnosti uživaške športne avtomobila, z novimi ostrejšimi linijami pa napoveduje oblikovne smerice prihodnje generacije audi-jev. Tekmeči: nissan 370z, peugeot RCZR

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

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

Medosna razdalja: 251 cm, D x S x V: 418 x 183 x 136 cm, teža: 1395-1575 kg, prtljajnik: 280 litrov, rezervoar: 50 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvajatelj: Madžarska.

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

Tekmeči: nissan 370z

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

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

Medosna razdalja: 269 cm, D x S x V: 433 x 177 x 142 cm, teža: 1375-1590 kg, prtljajnik: 360/1200 litrov, rezervoar: 52 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvajatelj: Nemčija.

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

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

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

Model	Cena	Gorivo Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	l/100km	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba	g/km
118i	27.100	B/3	1499	100/136	220	8,5	210
M140i	49.635	B/6	2998	250/340	500	4,8	250
116d	27.550	D/3	1496	85/116	270	10,3	200
118d	29.600	D/4	1995	110/150	320	8,3	212
120d	35.550	D/4	1995	140/190	400	7,2	228

Medosna razdalja: 269 cm, D x S x V: 443 x 177 x 142 cm, teža: 1425-1530 kg, prtljajnik: 390 litrov, rezervoar: 52 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvajatelj: Nemčija.

Serija 2 je po imenu in klasični kupejski zunanosti nastalčen pogled na slovitte modele 02, pod kožo pa skriva najsoodnejšo bavarsko tehniko.

Tekmeči: audi A3, volvo V40, mercedes razred A

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

Model	Cena	Gorivo Prost.	Moč	Navor Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	l/100km	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba	g/km
220i	37.800	B/4	1997	135/184	270	7,2	230
M240i	54.300	B/6	2979	250/340	500	4,6	250
218d	34.600	D/4	1995	110/150	320	8,4	213
225d	43.200	D/4	1995	165/224	450	6,2	243

Medosna razdalja: 269 cm, D x S x V: 443 x 177 x 141 cm, teža: 1570-1745 kg, prtljajnik: 335 litrov, rezervoar: 52 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvajatelj: Nemčija.

Šah in volan

Dvokratna mladinska svetovna šahovska prvakinja je z avtomobilizmom povezana kot ambasadorica podjetja REGIA GROUP, kjer so predani podpiranju mladih upov. Ker je Laura Unuk ravno na začetku svoje vozniške poti, so ji z uporabnimi nasveti stali ob strani tudi pri tem podvigu.



Kdo vas je naučil voziti in v katerem avtomobilu?

Voziti me je naučil inštruktor vožnje avtošole Brulc, in sicer v hyundaiu.

Kako bi vaš slog vožnje primerjali z vašim poklicem?

Kot šahistka sem precej umirjena in osredotočena in tako bi opisala tudi svoj stil vožnje. Sem namreč perfekcionista in bi najraje vse naredila najbolje, kot je le mogoče.

Če bi za en dan postali prometna ministrica, kaj bi spremenili?

Ker sem potovala že povsod po svetu, lahko povem, da je promet v Sloveniji odlično urejen, saj se skoraj vsi vozniki držijo cestnih pravil in znakov. Morda je največja težava vinjenost, zato bi povečala število policistov, ki bi preverjali treznost voznikov.

Najbolj zanimiva stvar, ki ste jo doživeli v avtomobilu?

Ko sem bila majhna, sem se pozimi z mamo in bratom vozila na obisk k babici. Ker je bila avtocesta zaledenela, smo se v trenutku zaviranja zavrteli v krogu. Avto je na srečo ostal cel, mi tudi, okoli nas pa ni bilo nobenega avta. Pot smo nadaljevali, kot da se ni nič zgodilo.

Kakšna je vaša zbirka prometnih prekrškov?

Sem brez prometnih prekrškov.

Koga bi na sovozniskem sedežu vzeli na pot okoli sveta?

Zagotovo prijatelje, ki bi me spravili v dobro voljo in me sproščali. Za dobro vožnjo ni pomembna samo koncentracija, ampak tudi dobro počutje.

Kateri vozniki so boljši – moški ali ženske?

Kot punca ne bom primerjala spolov, saj menim, da lahko vsak vozi dobro, če le upošteva pravila. Ne vem, zakaj, vendar smo šahisti znani kot slabši vozniki.

Raje zavijate levo ali desno?

Desno.

Ali požete v avtomobilu?

Še nisem poskusila, vendar zelo verjetno kmalu bom.

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

Sprednji, saj bolje vidiš, kaj se dogaja okoli tebe, v avtu in zunaj njega.

Kateri avto bi najraje videli na naslovnici Avto fokusa?

Jaguar F-type ☺

Gašper Stamač, foto: arhiv AF

Naslednja številka izide v **četrtek, 15. novembra 2018**

VELIKI PRIMERJALNI TEST

PRIMA test športnih terencev

Prišel je čas za nov veliki primerjalni test PRIMA, na katerem smo tokrat ob bok postavili šest premijskih športnih terencev. Že po prvem stiku s temi odličnimi avtomobili smo ugotovili, da bodo odločale malenkosti in da bo izid zelo tesen. Podrobno o tem, kako smo jih preizkusili in kateri je bil na koncu najboljši, pa že v prihodnji številki.



VOZILI SMO

Rolls-Royce Wraith Luminary Collection



Zapeljali smo avtomobil, pri katerem pridevnik ekskluziven dobi novi pomen. Gre za najbolj vozniško usmerjeni rolls-royce, ki so ga v tej omejeni seriji izdelali le v 55 primerkih, od katerih so vsi, z izjemo našega, že prodani. Poleg posebne barve z bakrenim odsevom ga med drugim odlikuje strop z zvezdnimi utrinki. O občutkih za volanom mogočnega kupeja, ki vas lahko v popolnem udobju izstreli do stotice v dobrih štirih sekundah, pa že čez en mesec.

Hyundai kona electric

Odslej bo na voljo tudi popolnoma električna različica že tako posebne kone. Pri pogonu bodo kupci lahko izbirali med dvema različicama, s 100-kilovatnim elektromotorjem in baterijo s kapaciteto 39,2 kWh ter močnejša s 147-kilovatnim motorjem (200 KM) in 64-kWh baterijo. Zadnja obljublja doseg 470 kilometrov. Kako se obnese v praksi, vam povemo prihodnjic.



◀ PRED DESETIMI LETI (AF111 - november 2008)

HECNO, KAKO SE nekatere stvari v samo desetih letih popolnoma spremenijo, druge pa prav nič. Test zimskih pnevmatik je, na primer, celih deset let nazaj pokazal zelo podobne rezultate kot test, ki ga objavljamo tokrat. Ciljamo predvsem na opozorilo o kakovosti nizkocenovnih, zlasti kitajskih pnevmatik, ki so bile takrat, tako kot tokrat, označene za nepriporočljive. Po drugi strani je bilo poročilo s takratnega avtomobilskega salona popolnoma drugačno – že na videz, saj so ga na vsaki strani krasile lepote. Ob dejstvu, da je šlo za leto, ko je gospodarska kriza že začela kazati zobe, je

zanimivo tudi to, da nastopa na salonu ni odpovedal noben večji proizvajalec.

Najbolj obsežen cenik vseh novih avtomobilov
na več kot 40 straneh • 44 znamk • 349 modelov • 4.982 različic • več kot 50.000 dodatkov

AVTOFOKUS
150 € | november 2008 | številka 111

Prva Porschejeva limuzina
ekskluzivno!

PRIMERJAVA
Audi Q5
Mercedes GLK
Volvo XC60

NOVI VW polo

TESTI:
Renault koloco 444 2.0 dCi
Mercedes-AMG SLS 2009 F
Peugeot partner 1.6 HDi
Ford Focus 2.5i ST
Mazda6 SW CD140
Citroën berlingo 1.6 HDi
Lexus GS 450h
Citroën berlingo 1.6 HDi
BMW 320d xDrive
Dacia sandero 1.6 MPi
Renault grand master 1.6 dCi

AKTUALNO
Veliki test 40 zimskih pnevmatik

SALON
Reportaža iz pariškega avtomobilskega salona

PRIVOŠČITE SI
najbolj zabavno
revijo na svetu.



št. 16-17 | oktober-november 2018

ZABAVNIK

SUPER

2,90 €

**2.000€
BOGAT
DENARNI
SKLAD**

**ŽE V
PRODAJI**

KRIŽANKE
skandinavske,
številske, kodirane,
razkosane, verižne,
italijanske ...

UGANKE
osmerosmerke,
sudoku, fubuki,
iskanje razlik,
logika ...

ZABAVA
psihološki test,
horoskop,
humor ...

Nicole Kidman
brez gubic pri 51 letih!

PRVIH SEST
KNJIG
STARE
ZAVEZE

ANTIČNI
VOJSKO-
VOJUNA SIN
FILIPA II.

NASELJE
PRI
SPITALICU

LETOVIŠČE
PRI
OPATJI

LANA
TURNER

NAS
PEV
VRČEK

NA
SIV
VALU

GRENKI
ZELIŠČNI
LIKER

ZREŠKA
TOVARNA
UMIČNIH
BRUSOV

IVAN
TAVČAR

NAS
IGRALEC
IN TV
MODERATOR
ZRIDARŠIČ

AZLIŠKA
PALMA

POŠTI IN
POŠTNI
ELEKTRIKE

ZIDARSKA
ZLIGA

ZVRSNI
JAMAJSKE
GLASBE

VRHUNSKI
SPORTNIK

NAS
TV
MAGNET
IN VOŠTNI
MAREJA

VEDSKO
IME
FINSKE
JEZE

ZAMPAK
HRAVNIČE
STAROVEDNI
URZOR

PERI
SISTEM
KRESTNJA

SIVA
MREŽA

9 772 534 16 2310 5

Sodelujte v žrebu za 2.000 €

KUMHO TYRE
Better, All-Ways

WINTERCRAFT WP71

Nova visoko zmogljiva zimska pnevmatika.
Ponosna na zmogljivost.



B&F
pneumatic

www.b-f.si

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