

3,80 €

december 2018

št. 232

# PRIMERJALNI TEST ŠPORTNIH TERENCEV

Alfa romeo stelvio, audi Q5, BMW X3, lexus NX, mercedes GLC, volvo XC60

# AVTOFOKUS



## Ford MUSTANG SUV

Električni terenec na osnovi kulturne legende



EKSKLUZIVNO!



### FORMULA 1 Intervju: Robert Kubica

Se poljskemu talentu obeta čudežna vrnitev s Ferrarijem?



### RAZKRIVAMO BMW serije 3 touring

Prihaja že prihodnje leto skupaj z audijem A4 avant, leta 2020 pa se jima bo pridružil še mercedes C T

### VODNIK Nakup rabljenega

Nepogrešljivi nasveti za nakup ali prodajo rabljenega avtomobila





Odkril sem, da je najboljši način svetovanja otrokom ta, da ugotovim, kaj hočejo, in jim potem svetujem, naj to naredijo.

Harry S. Truman (1884–1972)

## TOP MESECA

-  Na slovenskih cestah bomo kmalu našli novo talno oznako – puščico za usmerjanje prometa, ki označuje začetek odseka, kjer prehitevanje ni več dovoljeno.
-  Jaguar Land Rover razvija algoritme, s katerimi naj bi avtomobil prepoznaval slabost potnikov in prilagajal določene parametre za njeno zmanjšanje.
-  Ameriški Nikola je predstavil tovornjak na vodik oziroma na gorivne celice in z dosegom do 1.200 kilometrov.
-  Volkswagen za leto 2020 napoveduje električnavtomobil, ki naj bi z 20 tisočaki imel primerljivo ceno dizelsko gnani različici.
-  Teslin roadster, ki s Starmanom pluje po vesolju, je preletel krožnico Marsa.
-  Več kot 30 odstotkov najhujših prometnih nesreč v Sloveniji se zgodi zaradi vožnje pod vplivom alkohola.
-  Združenje EuroNCAP je nalezelo na sumljivo označene dele avtomobilov, kar sproža vprašanje o tem, ali so bili morda vgrajeni le za »potrebe« testiranja.
-  Prodaja dizelskih avtomobilov v Evropi zaradi vse strožjih predpisov, prepovedi vožnje v določenih mestih in skrbi za izgubo vrednosti strmo pada.
-  Ameriški trgovec z rabljenimi avtomobili je števec nekega avtomobila zavrtil nazaj kar za 350 tisoč kilometrov.
-  Avstrijci so morali reševati nekega turškega voznika tovornjaka, ki je sledil navigaciji in zato na koncu zapeljal na komaj prehodno gozdno pot.

21 novih športnih terencev seat ateca je prevzela slovenska policija. Uporabljali jih bodo predvsem v predelih z zahtevnejšimi vremenskimi in terenskimi razmerami ter pri nadzoru državne meje.

**Hrvaška** pripravlja spremembo zakona o varnosti v prometu, ki za voznike predvideva obvezen zdravstveni pregled pri 65 letih. Pri nas je ta obvezen pri 80 letih.

## Murcielago se vrača!

Tokrat ne pod Lamborghinijevo taktirko, temveč s strani nekega iranskega proizvajalca, ki je izdelal prepričljivo kopijo slavnega originala. Pod motorni pokrov so mu vsadili Hyundaieev 3,8-litrski šestvaljni motor, če bo povpraševanje dovolj veliko, pa bodo, vsaj tako pravijo, izdelali med 50 in 100 primerkov. Odziv Italijanov še čakamo.



## MCLARNOV HITROREPI

To je novi hiperšportni mclaren speedtail, duhovni naslednik legendarnega modela F1. Njegova posebnost je spet trisedežna kabina s sredinsko nameščenim volanom, pa tudi izrazito kapljičasta oblika, kar pripomore k odlični aerodinamiki. Zaradi izdatne uporabe ogljikovih vlaken tehta le 1.430 kilogramov, njegov

hibridni pogonski sklop pa razvija kar 772 kW (1.050 KM) moči, tako da od 0 do 300 km/h pospeši v 12,8 sekunde in dosega največjo hitrost 403 km/h. O drugih podrobnostih so pri McLarnu razmeroma skopi, ne glede na to pa so vseh 106 primerkov po ceni vsaj dva milijona evrov že prodali.



## Preizkusil ga je sam predsednik

A vozil ga ni predsednik koncerna, temveč kar Vladimir Putin – novo limuzino aurus senat, namreč. Ruskega rolls-royca, kot mu zaradi razkošnih mer in udobja številni pravijo, je popeljal kar po stezi formule 1 v Sočiju, družbo pa mu je pri tem delal egiptovski predsednik Abdel Fatah el Sisi.



## Izjemni audi RSQ e-tron

Videli ga boste lahko le v gibljivih slikah v animiranem filmu Spies in Disguise, ki bo na velika platna prišel v prihodnjem letu. Pri Audiju so si za prevozno sredstvo lika, ki mu bo glas posodil Will Smith, zamislili futuristično podobo športnika ostro urezanih linij in, seveda, z električnim pogonom.



## STE VEDELI ...

... da se je davnega leta 1909 Američanka Alice Ramsey sama z avtomobilom podala na 5.767-kilometrsko pot od New Yorka do Kalifornije?



Podvig ji je uspel v 59 dneh, vmes je morala zamenjati 11 pnevmatik, popraviti zavorne ploščice, očistiti vžigalne svečke in eno noč celo prespati v avtomobilu, saj je obtičala v blatu. Leta 2000 je postala prva ženska, počaščena v avtomobilski dvorani slavni.



... da za tiste, ki obtičijo v kateri od zloglasnih kitajskih prometnih gneč, obstaja preprosta rešitev? S telefonskim klicem si namreč

lahko priskrbite odvoz na motociklu, za vaš avtomobil pa poskrbi nadomestni voznik. Storitev stane med 40 in 50 evrov.

... da je nedavna študija pokazala, kateri dnevi so najbolj in kateri najmanj varni za udeležence v prometu? Do ugotovitev so prišli na podlagi statistike nezgod v letu 2016, ki so se pripetile v ZDA. Dan v tednu, ko se tamkajšnji vozniki najmanj izpostavljajo nevarnosti, je torek, medtem ko je najbolj nevarna sobota, sledita ji petek in nedelja.



... da je Leonardo da Vinci pred več kot pol tisočletja že izdelal načrt za daljnega prednika avtomobila? Ta sicer ni imel sedežev, a je po marsikaterem drugem kriteriju zelo blizu avtomobilu. Za pogon je skrbel sistem za navijanje, vozilo pa je bilo možno celo programirati za samodejno zavijanje...



... da je Ferrari od leta 1939 do 2008 izdelal in prodal le 130.000 avtomobilov? To je manj, kot jih skupina VW izdela v enem samem tednu, in toliko, kot jih v Revozu izdelajo v devetih mesecih.



## Promet malo drugače ...



FORD MUSTANG CROSSOVER

# DIVJI ŽREBEC JE OBUL GOJZARJE

» Mustang crossover bo znanilec novih časov, brezogljčnih in trendovskih » Namesto motorja V8 bo imel močan elektro motor in 500 kilometrov doseg » Novinec odpira novo poglavje pri Fordu in uvaja 40 elektrificiranih modelov

**A**meriška ikona leta 2020 prihaja med kupce v popolnoma novi obliki. Značilen agresiven prednji del z vzpenjajočim mustangom se bo pomaknil višje, gromki V8 pa se bo umaknil neslišnemu elektro motorju. Ostala bosta le moč in prezenca – in, seveda, mustang. A zelo drugačen, kot smo ga vajeni.

Vsaka zgodba ima svoj začetek. Zgodba o drugačnem mustangu sega v bližnjo preteklost, v šesti september letošnjega leta. Odvija se v starodobni hišici v najstarejšem delu Detroita, natančneje v Corktownu. Darren Palmer, vodja inovativnega projekta Edison pri Fordu, na prenosnem računalniku odpre platformo Medium, ki jo je zasnoval nekdanji

“**Sprva so proizvodnjo načrtovali v Flat Rocku, zdaj ima vse večje možnosti tovarna v Mehiki.**

predsednik Twitterja Evan Williams. Platformo, kjer se zbirajo ideje iz celega sveta, kjer vsak lahko zapiše svojo idejo in si prebere ideje drugih. Darren Palmer je na platformo v formatu JPEG naložil skico avtomobila, ki je na prvi pogled deloval kot

mustang, a je bil nekako drugačen, precej visok, pa še električen povrh.

Po Palmerjevi objavi, namerni ali ne, se je svet okoli novega mustanga zavrtel s svetlobno hitrostjo. Ford ideje ni mogel zanikati. Še več, potrdil je, da snuje nov projekt z natanko takšnimi lastnostmi, kot ji je navajal Palmer. Torej SUV oziroma crossover z električnim motorjem, ki je oblikovno zelo soroden ikoničnemu avtu – modelu mustang crossover electric. Sledila so pojasnila, da novinec, seveda, ne bo klasični crossover, ampak bo ohranil kupejevske poteze in športni značaj. Tudi to obliko že poznamo, v prejšnjem desetletju jo je uvedel BMW z modelom X6 – torej kupejevski SUV, SAV oziroma crossover. ▶

Ameriška ikona z več kot pol stoletja zgodovine, mišičnjak z močnim imenom in še močnejšim motorjem V8 ter nezmotljive kupejske linije. Vse to in le to je mustang! To je sicer res, a časi so neizprosni. Prodirata dva trenda, crossoverji in elektrika. Se vam svita, kam merimo!? Novinec prihaja na trg že leta 2020.



**EKSKLUZIVNO**

HYUNDAI KONA ELECTRIC (SLOVENSKA PREDSTAVITEV)

# Za več kot 400 kilometrov!



» Popolnoma električna različica kone je pripeljala na slovenske ceste » Zmogljivejšo poganja 150-kilovadni motor, deklarirani doseg znaša kar 482 kilometrov » Za osnovno različico bo pri nas treba ob upoštevanju subvenciji odšteti 27.300 evrov

**K**ona je že v svoji klasični (bencinski in dizelski) izvedbi pravi posebnost tako med hyundaii kot med svojimi neposrednimi tekmeči. Odslej to še toliko bolj velja, saj je na ceste zapeljala popolnoma električna različica – prva svoje vrste, če ne upoštevamo pregrešno dragih prestižnih primerkov.

Navzven električne kone ni težko prepoznati, saj se karoserija od običajne precej razlikuje. Maska nima rež za zajem zraka, temveč je popolnoma zaprta, drugačne



Električna kona je zelo podobna običajni, le da kar nekaj oblikovnih popravkov že na daleč sporoča, da gre za posebnost.

oblikovani so tudi odbijači, platišča so aerodinamična, spremenjeni pa so še nekateri drugi detajli. V kabini so spremembe takšne, kot bi jih pri preobrazbi iz bencinskega v električnega pričakovali. Prestavno ročico so zamenjali gumbi, merilniki pred voznikom pa so digitalni in prikazujejo podatke, pomembne za električno gnani avtomobil. Posebnost je lebdéča sredinska konzola, pod katero se skriva precej velik in uporaben odlagalni prostor.

Pri pogonu kupci lahko izbirajo



↑ Razen zelo drugačne sredinske konzole z gumbi namesto prestavne ročice je notranjost zelo podobna tisti pri običajni izvedbi.



Že različica z dosegom 312 kilometrov bi lahko pokrila večino potreb slovenskega uporabnika, močnejša pa brez težav opravi tudi dopustniško vožnjo v Dalmacijo.



← Baterije zahtevajo precej več prostora kot rezervoar za gorivo, a takšna kona vseeno ne trpi pretiranega prostorskega primanjkljaja. Prtljažnik je s 322 litri prostora manjši za 56 litrov, ostalo je treba prevažati na strehi. Homologacija namreč dovoljuje uporabo strešnega prtljažnika s tovorom do 80 kilogramov.

med dvema različicama. Prva ima 100-kilovadni elektromotor (136 KM), energijo pa zagotavlja baterija s kapaciteto 39,2 kWh. Ta z enim polnjenjem zagotavlja do 312 kilometrov deklariranega dosega in že zmore zadovoljiti vsakodnevne potrebe večine slovenskih voznikov. Bolj zmogljiva je kona za »dolgotrajaše« oziroma tiste, ki se bodo želeli, na primer, brez postanka zapeljati iz Ljubljane do Dunaja. Baterija ima kapaciteto 64 kWh, kar naj bi z enim polnjenjem zagotovilo do 482 kilometrov vožnje. Ta zagotavlja energijo motorju s kar 150 kW (204 KM), kar takšno kono do stotice požene v 7,6 sekunde. Posebnost je sistem za regeneracijo energije, ki se sprošča med zaviranjem. Pri tem

je možno prilagajanje intenzivnosti delovanja, nastavljivo kar z obvolanskimi ročicami.

Za številne glavna šibka točka električnih avtomobilov je polnjenje baterij, ki na običajnem hišnem priključku tudi za električno kono ni ravno bliskovito hitro. Ob največji kapaciteti 7,2 kW pri šibkejši različici polnjenje popolnoma izpraznjene baterije traja dobrih šest ur, medtem ko močnejša zahteva več kot devet ur in pol. Nekaj popolnoma drugega je uporaba hitre polnilnice z enosmernim tokom, kjer se do 80 odstotkov baterija napolni v manj kot eni uri. Ob tem je treba upoštevati, da le redko potrebujemo celoten doseg baterije in da so baterije le redko

popolnoma izpraznjene, zato so v praksi časi polnjenja večinoma lahko občutno krajši.

K sodobnemu pogonskemu sklopu spada prav tako sodoben nabor elektronike, ki se pri koni odraža predvsem v varnostnem smislu. Aktivni varnostni paket Hyundai SmartSense ponuja pametni tempomat s funkcijo stop & go, sisteme za preprečevanje naleta in zaznavanje pešcev, ohranjanje voznega pasu, nadzor mrtvih kotov, preprečevanje trka s strani, nadzor voznikove zbranosti in samodejni preklon med zasenčenimi ter dolgimi lučmi, prepoznati pa zna tudi prometne znake.

Pri nas bo treba za najcenejšo električno kono odšteti 34.800 evrov, a bodo kupci od tega lahko

odšteli še 7.500 evrov državne subvencije. Močnejša izvedba, s katero bo z enim polnjenjem zlahka prevoziti več kot 400 kilometrov, pa pred subvencijo stane 41 tisočakov. Ob tem velja omeniti pet let garancije brez omejitve kilometrov na avtomobil in kar osem let oziroma do 200.000 prevoženih kilometrov garancije na baterijo.

**Gašper Stamač, foto: GS, Hyundai**

#### NAŠ IZBOR **HYUNDAI KONA ELECTRIC 64 KWH PREMIUM**

trifazni sinhronski električni, 150 kW (204 KM), 395 Nm / 14,3 kW, 0 g CO<sub>2</sub>/km  
0-100 km/h v 7,6 s, 167 km/h

D/Š/V: 4.180/1.800/1.570 mm

322 l / 1760 kg

Cena: **41.000 €**

# Ko ekskluzivnost dobi nov pomen



» Ime Luminary Collection označuje le na 55 primerkov omejeno serijo modela wraith » Njegovo karoserijo krasijo ročno narisani detajli, po njegovem stropu letijo zvezdni utrinki » V popolnem udobju ponuja pospeške na ravni aston martina ali porscheja 911





V času, ko nekateri ekskluzivni proizvajalci, kot sta Lamborghini in Ferrari, želijo z novimi modeli povečati prodajne številke, Rolls-Royce ostaja ekskluzivna znamka, ki izdelava približno štiri tisoč avtomobilov na leto. Morda bo številke nekoliko okrepil cullinan, prvi terenec v zgodovini znamke, a jih ne bo bistveno spremenil.

Ekskluzivnost, ekskluzivnost in še enkrat ekskluzivnost. To je vodilo znamke Rolls-Royce, in takšen je tudi wraith iz omejene serije luminary collection. Izdelali so jih namreč le 55, a to je le ena od njegovih posebnosti. Zelo posebna je, denimo, njegova karoserijska barva, ki je v oblačnem vremenu videti siva,

“  
Primerki iz omejene serije niso oštevilčeni, saj ne bi bilo primerno ustvarjati razlik med njimi.

tako kot kakšna temeljna barva, zaradi česar avtomobila preprosto ne morete spregledati. A to bi bilo preveč preprosto, mar ne? Res je. Ko posije sonce, karoserija zablešči z bakrenim odtenkom in vrli kupe je videti popolnoma drugače. Druga, vse prej kot zanemarljiva podrobnost na njegovi zunanosti, je ročno narisana črta na bokih (in dve črti na pokrovu motorja) v bakreni barvi, ki na sprednjih blatnikih doživi vrhunec s prav tako ročno ustvarjenim vzorcem sončnih žarkov.

Presežki se, seveda, nadaljujejo v notranjosti. Pogled najprej ujamejo dvobarvni sedeži. Sprednja sta odeta v usnje v oranžnem odtenku, zadnja pa v antracitem, kar ustvari privlačen kontrast. Prava paša za ▶

“  
**Značilna »samomorilska« vrata so električno pomična. S pritiskom na gumb se popolnoma neslišno odprejo ali zaprejo.**

# Blizu kot še nikoli

» Ob bok smo postavili šest premijskih športnih terencev razreda D » Primerjali smo različice z motorji in opremo, ki jih najpogosteje izbirajo slovenski kupci » Kljub različnim značajem so si modeli po lastnostih zelo blizu, odločajo malenkosti

**V**eliki primerjalni test PRIMA je ponovno zaplul v premijske vode. Za test, ki ga izvajamo v sodelovanju s kolegi iz uredništev Avto Finance, Avtomobilizem.com, Dnevnik, Komotar minuta, Siol Avtomoto, Volan in Žurnal24, smo tokrat izbrali priljubljene športne terence razreda D najbolj zaželenih prestižnih znamk. Izbira modelov je bila na dlani. Ob bok smo postavili modele alfa romeo stelvio, audi Q5, BMW X3, lexus NX, mercedes GLC in volvo XC60. V to imenitno družbo sodita tudi jaguar F-pace in range rover velar, a si zaradi menjave zastopnika za znamki Jaguar in Land Rover v Sloveniji nismo mogli pravočasno zagotoviti testnih avtomobilov. Razmeroma preprosta je bila tudi izbira motornih različic. V tem razredu se kupci najpogosteje odločajo za štirivaljne turbodizelske stroje. Tako smo izbrali različice z motorji s prostornino od 2,0 do 2,2 litra in razponom moči od 140 do 154 kilovatov (od 190 do



LEXUS NX, MERCEDES-BENZ GLC, VOLVO XC60



209 KM). Podobno kot pri primerjalnem testu premijskih limuzin razreda D (AF 213) je tudi tu izjemo predstavljal Lexusov model, ki namesto turbodizelskega agregata ponuja hibridni pogonski sklop z bencinskim motorjem in dvema elektromotorjema. Vsi preizkušeni avtomobili so bili opremljeni s štirikolesnim pogonom, kjer je znova malce izstopal Lexusov NX, pri katerem zadnji kolesi po potrebi poganja elektrika.

Cena pri premijskih športnih terencih, podobno kot pri

paketo smo imeli pri alfi romeo stelvio, ki namesto žarometov v tehniki led ponuja biksenonske žaromete, in pri lexusu NX, pri katerem je na voljo omejen nabor dodatne opreme, preskok na naslednji nivo opreme pa ne bi bil upravičen. Cenam izbranih modelov smo prišteli zneske za doplačljive dodatke iz njihovih uradnih cenikov ali povprečje cen za enako opremo pri ostalih znamkah. Pri končni oceni smo upoštevali tudi stroške zavarovanj in vzdrževalne stroške.



Tudi tokrat smo uredništva skupaj ocenila sklope lastnosti, ki jih je mogoče preizkusiti in izmeriti, nato pa je vsako uredništvo na podlagi osebnega mnenja neodvisno podelilo še manjše število točk za t. i. nedoločnike.

premijskih limuzinah, nima tako pomembnega vpliva na odločitev za nakup kot pri malih mestnih avtomobilih ali družinskih karavanah, zato smo ji v skupnem seštevku dali malce manjšo težo. Kljub temu smo zato, da bi lahko predstavljala dejavnik za objektivno primerjavo, izvedli poglobljeno raziskavo s prilagajanjem opremskih paketov in pridobivanjem ponudb neposredno v prodajnih salonih.

Strinjali smo se, da mora avtomobil v tem razredu ponujati primerno, ne nujno luksuzno raven udobja. Njegova oprema mora med drugim vključevati električni pomik vrat prtljažnika, brezstični ključ, navigacijsko napravo, digitalni radijski sprejemnik DAB, povezljivost s pametnimi telefoni in sisteme ter pripomočke, ki pripomorejo k večji varnosti, kot so naprednejši led žarometi s samodejnim preklapljanjem med dolgimi in zasenčenimi lučmi, tipala in vzvratna kamera za pomoč pri parkiranju ter nabor asistenčnih sistemov. Nekaj težav pri oblikovanju

Večji poudarek smo dali ergonomiji, prostornosti in voznim lastnostim. Tehnični podatki kažejo, da so si vsi modeli na papirju pričakovano zelo blizu. Zaradi različnih oblik, slogov in pristopov sicer ponujajo različno uporabniško izkušnjo, a so praviloma na vseh področjih na zelo visoki ravni. Vsi so dovolj prostorni in ponujajo dobro ergonomijo, primerljive zmogljivosti ter z izjemo enega tudi zelo kakovostne materiale in izdelavo. Na podlagi dejstev, ki smo jih ugotovili na cesti in poligonu, je sledilo neusmiljeno točkovanje. Na koncu je šlo zelo na tesno. Malce bolj sta zaostala le dva modela. Prvi predvsem zaradi omenjenih pomanjkljivosti glede kakovosti, ki v premijskem razredu niso dopustne, drugi pa zato, ker lahko zaradi posebnega (beri hibridnega) značaja zadovolji potrebe in želje ožjega kroga kupcev.

**Borut Fakin, Anže Jamnik, foto: PRIMA**

TOYOTA LAND CRUISER 2.8 D-4D PREMIUM

# Od puščave do magistrata

» Novi land cruiser je prepad med terensko surovostjo in vrhunskim prestižem še nekoliko zmanjšal » Je izjemno zmogljiv terenec, ki se vse bolj zanaša na pomoč sodobne elektronike » Štirivaljni turbodizel je na trenutke podhranjen in malce robot, a učinkovit, varčen in trpežen stroj



**P**rav zanimivo je, koliko avtomobilov danes skuša prepričati, da zmore biti terenec in udoben, celo prestižen avtomobil v enem. Večinoma vsaj eno nalogo opravljajo polovično, največkrat tisto prvo, saj pravega terena od blizu še videti ne smejo. Pri Toyoti ta dva svetova bolj ali manj uspešno združujejo že nekaj desetletij. Vse skupaj se je začelo pri čistokrvnih špartanskih terencih, ki več kot tenko obloženega sedeža potnikom niso ponujali. In čeprav so land cruiserju v zadnji generaciji

“ Zračno vzmetenje pomeni, da se lahko trebuh avtomobila dvigne kar 30 centimetrov od tal, kar omogoča vstopni kot 31 in izstopni kot 25 stopinj.

namenili več prestiža kot kadar koli doslej, tega poslanstva do danes še niso pozabili.

Zmogljiv štirikolesni pogon z reduktorjem ponuja kar pet voznih programov, vse od vožnje čez puščavski pesek do premagovanja skalnatih ovir. Voznik delovanje nastavlja z gumbom na sredinski konzoli, kjer lahko vklopi zapori sprednjega in zadnjega diferenciala (ti sicer delujeta samodejno) in nastavlja višino oddaljenosti karoserije od tal (zračno vzmetenje). Na terenu

zelo uporabna funkcija je »plazenje«, pri kateri vozilo vzdržuje določeno hitrost, pa naj gre vozilo po ravnem, navzgor ali po klancu navzdol. Čeprav smo se med testiranjem kar nekaj časa vozili tudi po neurejenih podlagah, priznamo, da izziva, ki ga land cruiser ne bi uspel premagati, nismo našli. Verjetno bi divjina, vzpetina in vodna ovira prej prestrašila nas kot tega zmogljivega orjaka.

Vožnja prek naravnih ovir je še toliko bolj nenavadna, če to počneš v tako kontrastnem



okolju. Notranjost tega avtomobila je namreč vse prej kot rustikalna, saj potnike obkrožajo usnje, leseni vložki na armaturi in volanu ter kopica sodobne elektronike. Svetla bež barvna kombinacija ta občutek še nekoliko bolj poudari. Že tako prostorna kabina se zdi prav zaradi svetlosti nekoliko večja. Že v osnovi nudi prostor sedmim potnikom (petvrzta različica), pri čemer sta tista v tretji vrsti bolj kot ne namenjena prevozu otrok ali krajšim vožnjam odraslih. Če sta pospravljena,

december 2018 | številka 232

prtljažnik meri 621 litrov, sicer pa se lahko s podiranjem sedežev v drugi vrsti poveča na slaba dva kubična metra.

Ko govorimo o voznih lastnostih, smo pri terenskih zmogljivostih polni hvale, a to ima tudi svojo manj prijetno plat. Preprosto je nemogoče narediti avtomobil, ki bi vrhunsko obvladal teren in cesto, kar dokazuje tudi land cruiser. Precej je nagibanja, komunikacija med kolesi in volanom pa ima vmes vsaj še kakšnega agenta in menedžerja. O hitro odpeljanih



↑ Na cesti ga je že zaradi njegove velikosti težko zgrešiti, izstopa tudi z nekaterimi sodobnimi oblikovnimi detajli. ►

FORD ECOSPORT 1.0 ECOBOOST 103 KW (140 KM) ST-LINE

# Ga še prepoznate?



» Ob prenovi je od predhodnika ohranil le silhueto » Z najmočnejšim bencinskim trivaljnikom je poskočen, a zlahka zahteva osem litrov zelenega » S serijskimi paketi opreme in nekaj dodatki lahko postane zelo privlačen, toda to ima svojo ceno

**P**riznati moramo, da prvi ecosport na našem testu ni ravno ukradel naših src. Prav tako se je slabo odrezal na velikem primerjalnem testu PRIMA. Poleg oblike, pri kateri se je zdelo, da gre za malce na silo ustvarjen avtomobil, ki bo težko osvojil zahtevne evropske kupce, nas ni posebej navdušil niti z voznimi lastnostmi. Takrat smo ugotovili, da so zato, da bi se avtomobil kljub večji oddaljenosti od tal dobro peljal skozi ovinke, vzmetenje nastavili zelo trdo. S tem so sicer res omejili nagibanje karoserije v ovinkih, obenem pa žrtvovali udobje, ki ga pri takšnem avtomobilu kljub vsemu pričakujemo.

Zato so bili pri Fordu ob prenovi zelo temeljiti. Odlično so se

odrezali pri prenovi zunanosti, ki je precej bolj v skladu z drugimi hišnimi modeli in je z opremo ST-line prav privlačna. Pohvalo si zasluži osvežitev kabine, ki je ecosport popeljala v korak z novo fiesto in s tem v korak s časom. Armaturna plošča je popolnoma nova, novi so merilniki in »lebdeči« 20,3-centimetrski (8-palčni) zaslon multimedijske naprave na vrhu sredinske konzole. Najbolj dobrodošla nadgradnja je nova generacija Fordovega vmesnika sync3. Ta se pohvali s pregledno grafiko in logičnimi meniji, ki omogočajo preprosto upravljanje telefona, avdio naprave in navigacije.

Spredaj se zlahka najde udoben položaj sedenja, udobno se bodo peljali tudi potniki v drugi vrsti.



↑ Pri oblikovnih elementih velja omeniti kljuko za odpiranje prtljažnika, ki je prebrisano vdelana v zadnjo luč.

Armaturna plošča je oblikovana po vzoru fiestine, odlikujejo jo kakovostnejši in na otip bolj prijetni materiali kot pri predhodniku. ➔



Da bi čim bolj ustrezal okusu evropskih kupcev, so ga oblikovno približali modeloma kuga in edge ter proizvodnjo za evropski trg iz Brazilije preselili v Romunijo. 🍷



➔ V drugi vrsti se bosta brez težav udobno namestila dva srednje rasla odrasla potnika.



➔ Prtljažnik, ki v osnovni postavitvi meri 334 litrov, omogoča prilagajanje s pomikom talne police in zlaganjem zadnjih sedežev, žal pa je ohranil stransko odpiranje vrat, ki zahteva veliko prostora za vozilom.

Prostora za noge sicer res ni na pretek, a dovolj za odrasle srednje rasti. Prtljažnik je ohranil posebnost, ki bi se je lahko ob prenovi znebil, a se je žal ni. V mislih imamo vrata s stranskim vpetjem, ki na tesnih mestnih parkiriščih in garažah res niso najbolj praktična. Ima pa prtljažnik nizek nakladalni rob in pomično talno polico, ki jo je mogoče glede na potrebe postaviti v tri različne položaje. V osnovni postavitvi je za prtljago na voljo 356 litrov, z zlaganjem zadnjih sedežev prostor naraste na 1.238 litrov.

Med vožnjo ecosport pokaže čvrstost, ki je prijetna, zlasti v ovinkih, saj omejuje prečno nagibanje karoserije in daje dober občutek varnosti. Zato je delno zaslužno športno vzmetenje, ki je del serijske opreme pri paketu ST-line. Ne glede na to se nam zdi, da je podvožje po prenovi bolj uravnoteženo, avtomobil pa na splošno bolj udoben. Nekaj

prostora za izboljšave ostaja pri zadnjem vzmetenju, ki bi lahko boljše blažilo udarce pri vožnji čez krajše neravnine.

Testni primerek je poganjal Fordov večkrat nagrajeni prisilno polnjeni trivaljniček ecoboost v različici, ki ponuja 103 kilovate (140 KM) moči in 180 Nm navora. Z živahnim mlinčkom pod sprednjim pokrovom je ecosport prijetno poskočen in na področju zmogljivosti ne pusti odprtih želja. Pohvalo si zasluži tudi šeststopenjski ročni menjalnik z natančnimi hodi prestavne ročice, kot smo jih pri Fordih vajeni. Le poraba ne more biti rekordno nizka. Na testu se je vselej gibala malce nad osmimi litri s končnim povprečjem 8,2 litra na 100 kilometrov.

Mali terenček je s prenovno napredoval tudi na področju varnostnih in asistenčnih pripomočkov, kjer pa še vedno ne dohaja fieste. Med drugim ponuja sistem za zaznavanje vozil v

mrtvem kotu in kamero za pomoč pri vzvratni vožnji, ne pa tudi sistema za opozarjanje na nenamerno menjavo voznega pasu in sistema za samodejno zaviranje v sili, ki si ga žal ni mogoče omisliti niti za doplačilo.

Redko kateri avtomobil s prenovno napreduje toliko, kot je napredoval ecosport. Ford ga je želel približati okusu in zahtevam evropskih kupcev in po našem mnenju je za to storil vse, kar je bilo v njegovi moči. Eden od dejavnikov, ki lahko zmoti to zblizanje, pa je cena. Tako motoriziran in bogato opremljen avto, kot smo ga preizkusili mi, ki je bil videti, kot bi pravkar zapeljal iz kataloga, namreč stane več kot 27 tisoč evrov, pri čemer vam bodo pri Fordu ponudili 1.800 evrov popusta. **Borut Fakin, foto: Jernej Prelac**

🍷 V bogatem naboru opreme si žal ni mogoče omisliti sistema za samodejno zaviranje v sili.

## 🔧 TEHNIČNI PODATKI

**Vozilo:** športni terenec, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbobencinski, vrstni trivaljniček, 998 ccm, 103 kW (140 KM) pri 6300/min, 180 Nm pri 1.400/min; **Menjalnik:** ročni, 6-stopenjski; **Pogon:** na sprednji kolesi; **EuroNCAP:** 4. **Velikosti:** 4096 x 1765 x 1653 mm; **Medos. razd.:** 2519 mm; **Pnevmat.:** 225/45 R18; **Masa/nosil.:** 1348/377 kg; **Prtljaž.:** 356-1725 l. **Največja hitrost:** 186 km/h; **Pospšehek (0-100 km/h):** 11,8 s; **Poraba goriva (EU):** 6,2/4,7/5,3 l/100 km; **Povprečje na testu:** 8,2/100 km; **Izpust CO<sub>2</sub>:** 119 g/km. **Cena:** osnovni model (1.0 ecoboost 92 kW trend): 17.860 €, testno vozilo: 27.410 €; Summit Motors, d. o. o., Ljubljana.   
🔍 videz, preglednost, sistem sync3   
🚪 končna cena, odpiranje prtljažnih vrat

BATERIJE PROTI BENCINU IN DIZLU

# Koliko tehta energija?

» Baterija predstavlja rezervoar električnih avtomobilov, ki je precej večji in težji od tistega pri običajnih avtomobilih » Preverili smo, kakšno je to razmerje in kakšne omejitve predstavlja za elektromobilnost

**Z**elo jasno je, kaj predstavlja liter bencina ali dizla, kakšen je njegov volumen in kakšna je njegova cena. Tudi če ne poznamo natančne gostote obeh goriv, vemo, da liter tehta nekaj manj kot kilogram. Zato poln rezervoar prinaša dodatnih 40 ali 50 kilogramov mase. Ko pa govorimo o električnih avtomobilih, si težje predstavljamo kilovatno uro – enoto energije, ki jo prenesemo iz električnega omrežja. Tako je predvsem zato, ker elektrike ne vidimo, ni otipljiva in nima teže.

Toda zelo težek (tudi več kot 600 kilogramov) je rezervoar za električno energijo, ki mu pravimo baterija. Ta je navadno tudi zelo velika. Tu se nam poraja vprašanje, kako veliko baterijo potrebujemo, denimo, za 100 kilometrov vožnje in ali lahko primerjamo porabo električnega in običajnega avtomobila.

## ŠIROK RAZKORAK

Na ti vprašanji odgovarjamo na podlagi energije, ki jo vsebujeta bencin in dizel, na podlagi podatkov iz testov in podatkov (navajanih ali ocenjenih) o masah ter kapacitetah baterij preizkušanih avtomobilov. Zadnje smo, ko je bilo mogoče, primerjali s običajnimi različicami ali s primerljivimi modeli. Rezultati so zelo jasni. Običajni avtomobili uporabljajo goriva, ki vsebujejo veliko energije glede na njihovo maso, a jih poganjajo motorji z majhnimi izkoristki. Na drugi strani imajo električni avtomobili lahke in zelo učinkovite motorje, a se spopadajo z veliko maso baterij. Ta je kar nekajkrat večja od mase polnega rezervoarja bencinskega ali dizelskega goriva. **Borut Fakin, RB,**  
**foto: QRT**

1

## KOLIKO KILOVATNIH UR JE V ENEM LITRU GORIVA?

Kalorična vrednost predstavlja količino energije, ki jo je mogoče pridobiti ob zgorevanju bencina in dizla. To se izraža z jouli na kilogram (tu uporabljamo večjo enoto MJ/kg), z enostavnim izračunom pa lahko določimo število kilovatnih ur na liter.

PRIMER (bencin)

$$41,5 \frac{\text{MJ}}{\text{kg}} \times 0,75 \frac{\text{kg}}{\text{liter}} = 31,13 \frac{\text{MJ}}{\text{liter}}$$

$$1 \text{ kWh} = 3,6 \text{ MJ}$$

1 liter  
bencina

=  8,6 kWh

1 liter  
dizla

=  9,9 kWh

2

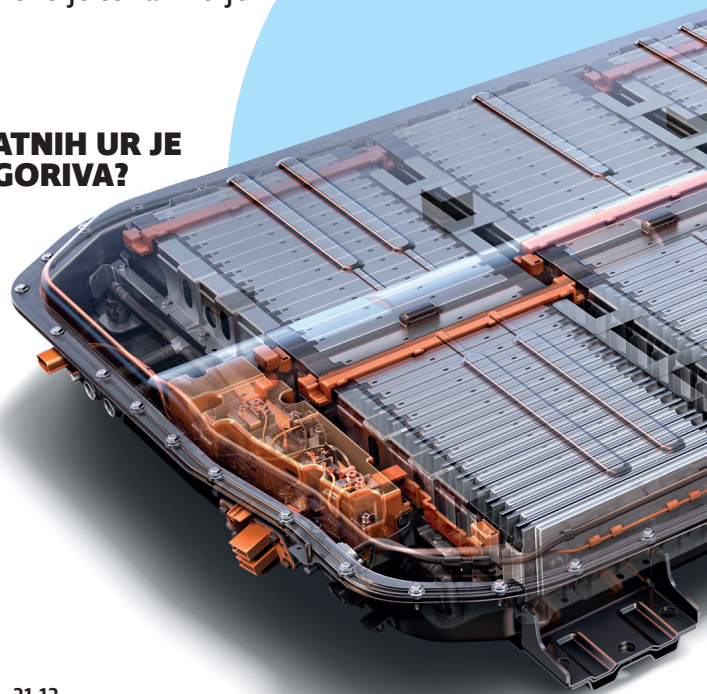
## KLJUČNA JE GOSTOTA

Baterije se polnijo z določeno količino energije glede na njihovo težo. Glede na maso celotnega akumulatorja (ne samih celic) imajo baterije sodobnih električnih avtomobilov povprečno gostoto energije približno 0,14 kWh/kg, kar pomeni, da vsaka shranjena kilovatna ura »tehta« sedem kilogramov.

Litijeve baterije imajo precej manjšo energijsko gostoto kot goriva.



1 = 0,14  
kg kWh





**VELIKO KILOGRAMOV ZA ELEKTRIČNO ENERGIJO**

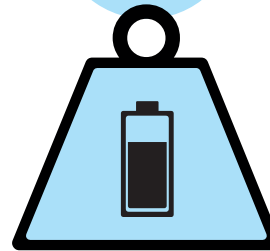
To je baterija modela chevrolet bolt EV. Sestavljena je iz 288 celic, ki so združene v 96 skupin po tri, ki tvorijo deset modulov in pet delov. Njena kapaciteta je 60 kWh in tehta 435 kilogramov.



Renault ZOE R90



Renault clio TCe



140 kg  
baterije



4,7 kg  
bencina



**30-krat**  
težja

**KAJ JE POTREBNO ZA 100 km**

Glede na to, da so elektromotorji precej bolj učinkoviti od klasičnih na notranje zgorevanje, za energijo, ki jo vsebuje en liter goriva, potrebujemo 30 kilogramov baterije (v primerih nismo upoštevali teže rezervoarja, ki znaša približno 10 kg).

4

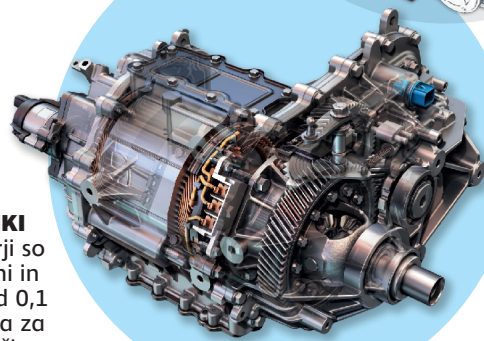
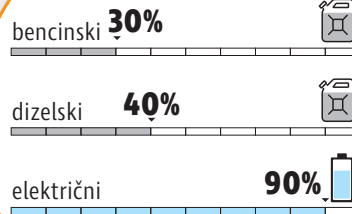
**TEŽKI IN POTRATNI**

Klasični motorji na bencinsko in dizelsko gorivo imajo majhne izkoristke in za izboljšanje učinkovitosti ter zmanjševanje izpustov postajajo vse bolj zapleteni. Poleg tega so precej težki glede na moč, ki jo razvijajo: od 1 do 2 kilograma za kilovat.

**UČINKOVITOST JE POMEMBNA**

Na osnovi predhodnih ugotovitev sklepamo, da za količino energije, ki jo vsebuje liter bencina, potrebujemo 60 kilogramov (70 kilogramov za liter dizla) težko baterijo. Tu vstopi v igro učinkovitost električnega motorja, ki je več kot 90-odstotna oziroma trikrat večja kot pri bencinskih in dizelskih motorjih.

Elektromotorji so zelo učinkoviti

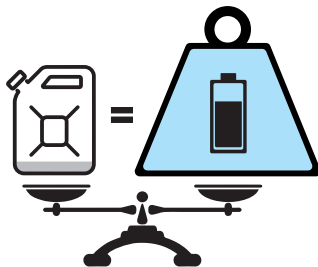


3

**MAJHNI IN LAHKI**

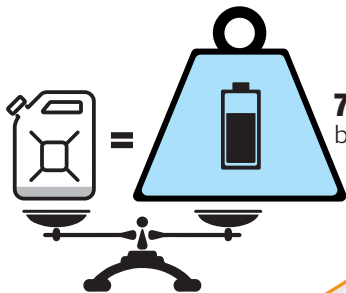
Električni motorji so preprosti, majhni in lahki: tehtajo od 0,1 do 0,3 kilograma za vsak kilovat moči.

1 liter  
bencina



60 kg  
baterije

1 liter  
dizla



70 kg  
baterije

INTERVJU: ROBERT KUBICA, WILLIAMS-MARTINI-MERCEDES

# Se Kubica vrača v Ferrari?



» Želim nastopati v F1, ker to zmorem,« trdi Robert, ki je pri štirih letih začel v terenskem go-kartu in se prek formule Renault ter F3 povzpел do F1 » Po nesreči na reliju 2011 se mu (še) ni uspelo vrniti na dirke F1

**R**obert Kubica se je kot prvi dirkač iz vzhodne Evrope povzpел do F1, doživel prvo zmago in preživel dve hudi nesreči. Prestop k Ferrariju leta 2012 je propadel. Kljub podpori Renaulta so ga šele pri Williamsu uporabili kot testnega in rezervnega voznika, a ga za 2019 znova vabi Ferrari.

## Kakšne so možnosti, da se na dirke F1 znova vrnete kot voznik?

Možnosti niso majhne in so vsekakor boljše kot pred 12 meseci. O tem razmišljam pozitivno, kaj vse se da narediti, a so presenečenja vedno

možna. Šele zdaj sem dovolj zdrav in močen za vrnitev.

## Kaj vas tako vleče nazaj v F1?

F1 je najvišja kategorija avtomobilskega športa na planetu. Tu so najhitrejši avti, vse je »naj«. Vsi dirkači bi si želeli biti tu, a le maloštevilni so to pripravljeno priznati. Še manj jih je, ki jim to uspe. Moja kariera je bila zaradi nesreče prekinjena leta 2011 in zdaj sem srečen, da se mi je uspelo vrniti, čeprav samo kot testni voznik. To je moja strast, moj življenjski način. Ko to enkrat poskusite in začnete v tem uživati,

ne želite ničesar drugega!

## Zakaj ste se začeli ukvarjati z relijem?

Reli tekmovalca so mi bila vedno všeč in ko sem dobil priložnost, sem želel poskusiti. To je moja druga strast in popolnoma drugačna kategorija avto športa, ki da veliko bolj celostno sliko o voznikih. Reli je tako drugačen od F1, da večine izkušenj, ki jih zberete tu, nikoli ne morete uporabiti na dirkah F1, a so zelo poučne. Pomembno je, da to tekmovalcu vseeno pomaga, da se izpopolni kot voznik, kar je bil ves čas moj cilj. Reli sem vozil, da bi bil boljši dirkač F1.



**1** Kubica med prvaki: Hamilton, Vettel, Button.



**2** KUBICA - NAVIJAČI IN KIBICI

»Še vedno me na dirkah spremlja veliko navijačev, vidim veliko poljskih zastav in lahko le rečem, da mi je zelo ljubo videti takšno podporo. Neverjetno je, da me še vedno spremlja toliko ljudi, ne le na F1, tudi na relijih. Bodrili so me v težkih trenutkih, ne glede na stroške. Zame je to prelepo in brezmejno sem jim hvaležen za podporo in vztrajnost!«



»F1 je moja strast, moj življenjski način. Ko to enkrat poskusite in začnete v tem uživati, ne želite ničesar drugega.«



**3** Kubica z Renaultom na odru za zmagovalce.



**Lahko rečemo, da reli temelji na improvizaciji in prilagodljivosti, v F1 pa je odločilna natančnost?**

Seveda lahko, čeprav ni tako preprosto. Tudi reli je zelo zahteven v podrobnostih, ki se sprva ne vidijo, a voznikom povzročajo veliko preglavic. Ne gre le za preciznost ali improvizacijo. Navzven je res videti, da je reli improvizacija, a je tudi tu treba imeti vse pod nadzorom. Celo več spremenljivk je treba upoštevati kot v F1, poleg tega je mnogo dejavnikov, na katere ne morete vplivati. Narava relija je popolnoma drugačna od F1, saj so vse karakteristike drugačne.

**Koliko drsite pri reliju in koliko v vožnji F1?**

Res se pri reliju več drsi kot v F1, čeprav ne več toliko kot pred leti. Pred dvema desetletjema je bilo tega več, zdaj pa se avtomobili nastavljajo tako, da se obnašajo, kot bi nastopali za gorske ali krožne dirke. Vsako odvečno drsenje predstavlja izgubo časa. Seveda imamo tudi v F1 občasno drsenje. To so vozniške napake, ki jih vozniki in inženirji želijo kar najbolj zmanjšati. Le če reli poteka po makadamu, imamo več drsenja, in še to je kontrolirano, prav nič spontano.

**Imeli ste težko nesrečo v F1, kaj menite o halo zaščiti? Vas halo moti?**

Zame ni dvoma, zagovarjam halo. Pri vožnji ga niti ne opazim.

**Ste vraževerni, imate svoje rituale pred vstopom v avto?**

Ne, nisem vraževeren, čeprav k dirkalniku pristopam vedno z leve strani in vedno najprej z desno nogo ... Enako velja za avto, kako bi drugače lahko vstopil. Mislim, da je to bolj stvar navade kot kakega rituala, še več pomena ima organizacija prostora v garažah.

**Avto Lovše**  
 pooblaščen prodajalec in serviser vozil Volkswagen.  
 Jarška cesta 11, 1230 Domžale, (01) 777-77-77



# Naslednji bo roza

Mateja je zlata paraolimpijska igralka namiznega tenisa iz Aten in bronasta iz Pekinga, po upokojitvi od aktivnega igranja pa ravno prek avtomobilizma ostaja povezana s športom. Kot Toyotina ambasadorica za šport invalidov je še posebej aktivna ravno v obdobju, ko se bližajo olimpijske igre v Tokiu. Do sodelovanja je prišlo prav v povezavi s Toyotinim uradnim sponzorstvom za mobilnost na olimpijskih in paraolimpijskih igrah.

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

Inštruktor vožnje, in sicer v peugeotu 206, mojem prvem avtomobilu.

## Kateri avtomobil vozite trenutno?

Toyota auris sports tourer, hibrid.

## Kakšna je vaša avtomobilska zgodovina? Kakšen poseben primerek?

Poleg obeh omenjenih avtomobilov sem v življenju vozila in imela v lasti samo še enega, kio proceed.

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

Hmm. Recimo, da je oboje namenjeno čim hitrejšemu doseganju ciljev, hkrati pa se trudim pri tem čim bolj uživati.

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

Dostopnost infrastrukture za invalide.

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

Uf, najbolj adrenalinska je bila zagotovo vožnja s kombijem na turnir v Rimu, ko nam je na avtocesti v Italiji počila guma in smo se za las izognili trčenju s tovornjakom.

## Kakšna je vaša zbirka prometnih prekrškov?

V Luksemburgu sem si nabrala nekaj (neupravičenih) kazni za nepravilno parkiranje (ker niso upoštevali moje invalidske parkirne karte), pri nas pa me je dvakrat fotografiral stacionarni radar.

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

Svoježa moža, seveda! ☺

## Kateri vozniki so boljši – moški ali ženske?

Mislím, da spol pri tem ne igra nobene vloge.

## Raje zavijate levo ali desno?

Z avtomobilom vsekakor desno.

## Ali pojdete v avtomobilu?

Ja – ampak samo, kadar sem v njem sama.

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

Med vožnjo sprednji. Ko je avto parkiran, pa odvisno od družbe! ☺

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

Svojo naslednjo Toyoto v roza barvi. ☺

Gašper Stamač, foto: Toyota

Naslednja številka izide v **soboto, 15. decembra 2018**

## KOLENDAR NOVIH AVTOMOBILOV

**Vse avtomobilske novosti v letu 2019** Tudi tokrat bomo pripravili pregled vseh najpomembnejših avtomobilskih novosti v prihajajočem letu 2019. Vse, kar je treba vedeti o prihajajočih novostih, boste lahko našli na koledarju, ki bo priložen Avto fokusu. V njem bodo po mesecih predstavljeni vsi novi avtomobili, ki bodo zaznamovali prihodnje leto, v reviji pa boste lahko prebrali vse, kar je znanega o njih.



## VOZILI SMO



**Mercedes-benz razred B** Novi mercedes razreda B, pod katerega se je podpisal Robert Lešnik, v primerjavi s predhodnikom pričakovano odlikujejo bolj gladke linije. Njegova medosna razdalja je pridobila tri centimetre, previsa sta

krajša, strešna linija pa nekoliko nižja. Tudi v notranjosti se je z dvema velikima položnima zaslonoma na armaturi močno moderniziral. Pa je ob tem pozabil na svojo osnovno vsestransko uporabno funkcijo? O tem prihodnjič v poročilu s prve vožnje!

## FORMULA 1

**Mick Schumacher** Zgodba o sinu legendarnega sedemkratnega prvaka v formuli 1 se bere kot roman. Otroštvo je preživel v izobilju, nato mu je življenje za vedno zaznamovala tragedija očeta, dirkaške legende Michaela Schumacherja. Mick je kljub težkim časom našel motivacijo za profesionalno dirkanje, rezultati pa kažejo, da je zagotovo podedoval precej očetovega talenta. Bo po osvojenem prvenstvu evropske F3 našel pravo pot, ki ga bo peljala v ekskluzivni svet F1? Kakšne možnosti ima, si preberite v dvojni zimski številki.



## PRED DESETIMI LETI (AF112 - december 2008)

**PRED LE DESETIMI LETI** smo pisali o Lewisu Hamiltonu, ki je takrat na zadnji dirki sezone v Braziliji osvojil svoj prvi naslov svetovnega prvaka v formuli 1. Takrat je najbližjega tekmečca Masso premagal za eno samo točko, na naslednji naslov pa je moral čakati šest let. Pred kratkim se je že s petim naslovom zapisal med najboljše vseh časov, prav mogoče je, da bo pred koncem kariere dosegel tudi legendarnega Šumija. Takrat smo na široko pisali tudi o prihajajočem valu elektrifikacije avtomobilov, ki je danes postala nekaj samoumevnega. Je pa res, da se je pred le desetimi leti veliko več stavilo na pomoč bencinskega motorja kot

podaljševalnika dosega, medtem ko je danes v ospredju »čista« električna.



**STE POTREBNI**  
novih fantazij?

18+

# Slaverotika

11. MEDNARODNI EROTIČNI SEJEM

CELJSKI SEJEM, 30. NOV – 2. DEC 2018

# “Informacije najde hitreje, kot lahko rečete ‘napaka’.”



**BOSCH**

Tehnika za življenje

ESI[tronic] 2.0 Online.  
Novi standard na področju  
diagnostike vozil.

Zdaj še hitrejši z optimiziranim iskanjem  
besedilnega niza, samodejno spletno  
funkcijo in funkcijo za pomoč pri popravilu  
“Experience-based repair”.

Preveri ✓

[www.bosch-avtodeli.si](http://www.bosch-avtodeli.si)

