

209-210
januar-februar
2017
4,80 €

DARILO

DVOJNA ZIMSKA ŠTEVILKA
VELIKI POSTER KOLEDAR 2017

AVTOFOKUS

Porsche 911

Radikalne spremembe
za legendarno ikono

Ekskluzivno



VEČ KOT 100 NOVOSTI V 2017

PREDSTAVLJAMO:

**Mercedes-Maybach
S650**



**Šola vožnje po
snegu**



Aktualno
Najvrednejše avtomobilске znamke
Slovenci v tujini in car sharing
Zanimivosti
Filmski rekorderji
v uničevanju avtomobilov
Intervju
Igor Akrapovič

TEST: Alfa romeo giulia quadrifoglio, Kia cee'd sportswagon 1.6 CRDi, Renault kadjar dCi 130 4WD, Ford mondeo 2.0 hibrid, BMW 125d, Suzuki SX4 S-cross 1.6 DDiS 4WD, BMW X1 xDrive25d, Ford ranger 3.2 TDCi AT, BMW 320d xDrive gran turismo, Škoda fabia combi 1.2 TSI scoutline, Mercedes E 220d, Citroën C4 picasso, Mini clubman cooper SD all4

Toyota C-HR



Škoda kodiaq



Audi Q2



Suzuki ignis





Ljudje potrebujemo približno dve leti, da se naučimo govoriti, in približno 50 let, da se naučimo molčati.

Ernest Hemingway (1899–1961)

TOP 5 MESECA

-  Slovenski video o pijanih voznikih za volanom "Premisli. Alkohol ubija." je prejel prestižno mednarodno nagrado Merit.
-  Mercedes je predstavil žaromete, ki v pogojih slabe vidljivosti "rišejo" črte in znake ter s tem pomagajo vozniku.
-  BMW, Ford, Daimler in Volkswagen so ustanovili podjetje za izgradnjo ultra hitrih polnilnic za električna vozila ob avtocestah po Evropi.
-  DARS bo z dodatnimi pasovi prenovil razcep Malence in s tem povečal pretočnost enega najbolj obremenjenih cestnih odsekov v državi.
-  Britanska vlada je predlagala zakon, ki za najhujše kršitelje cestnih pravil predvideva tudi dosmrtni zapor.
-  Fiatov dedič Lapo Elkann je v ZDA neuspešno poskušal odigrati svojo ugrabitev – policisti so ga spregledali in, seveda, aretirali.
-  Policija je v okviru akcije Slovenija piha 0,0 vsem voznikom, ki so med akcijo napihali 0,0, omogočila sodelovanje v žrebanju za vstopnice za koncert policijskega orkestra.
-  Na Hrvaškem so z novim letom dražje cestnine, poleti bodo sledile nove podražitve.
-  Po prometni nesreči, v kateri se je hudo poškodoval slovenski smučarski skakalec, so policisti ujeli še več voznikov, ki so se z zamrznjenimi stekli vozili na 'stepo'.
-  Zaradi težav z eno od kamer so znova preložili začetek sektorskega mejenja hitrosti (s kaznovanjem) na avtocesti pod Trojanami.

Tovornjak za prevoz podatkov! V digitalni dobi se to sliši kot šala, a v resnici obstaja! Pri Amazonu ga strankam ponujajo za



fizični prevoz ogromne količine podatkov (do 100 petabajtov oziroma 100.000 terabajtov), katerih prenos prek mreže bi trajal predolgo.

Titova limuzina za tri milijone!

Tito je oboževal avtomobile in njegov voznik je obsegal številne luksuzne znamke. Eden izmed njih je bil Mercedes 600 landaulet, ki ga bo avkcijska hiša Tom Hartley v kratkem dražila. Tito ga je uporabljal na Brijunih za sprejem velikih in pomembnih gostov in večkrat ga je z užitkom vozil tudi sam. Zgodovina pravi, da je v njemu nekoč zapeljal tudi igralko Elizabeth Taylor. Izklicna cena je malo manj kot 3 milijone evrov. Vozilo ima le 27.378 kilometrov in je vrhunsko vzdrževano.



MAZDA CX-5 V DRUGO

Novi CX-5 je oblikovno všečen, v stilu drugih Mazdinih modelov oblikovan križanec, ki je deset milimetrov širši od predhodnika in še bolj dinamično urezanih potez. Poudarek je tudi na kakovosti, kar med drugim potrjuje nova rdeča

karoserijska barva s posebno tehnologijo lakiranja, motorno paletu pa sestavljata dva znana motorja – dvolitrski



750.000

evrov bo v letu 2017 Eko sklad namenil za nakup električnih avtomobilov.



To je precej manj kot v letu 2016, ko je bilo v ta namen predvidenih (in tudi porabljenih) 2,5 milijona evrov.

Sončno in zasneženo

Niti najbolj izkušeni vremenarji si tega ne upajo napovedati povsem zagotovo, zato pa to lahko storijo pri Fordu! Pripravljajo namreč posebno "tovarno vremena", ki bo omogočala preizkušanje vozil tudi v najzahtevnejših pogojih. Med drugim bodo lahko v njej ustvarjali pogoje kot pri nadmorski višini do 5.200 metrov, temperature med -40 in +55 stopinj Celzija in do 95-odstotno zračno vlažnost ...



Zatemnijo se samodejno!



Samodejno zatemnjevanje vzvratnih ogledal je danes nekaj povsem običajnega, pri Hondi pa so patentirali tudi tehnologijo, ki omogoča samodejno zatemnitev stekel. To pripomore k manjšemu bleščanju žarometov drugih vozil in zmanjša nevarnost trenutne zaslepitve voznika, takšna stekla pa bodo v celoti nadomestila tudi folije za dodatno zatemnjevanje. Na serijskih avtomobilih jih lahko pričakujemo v roku desetih let, do takrat pa je med drugim treba urediti tudi zakonsko podlago.

bencinski in 2,2-litrski turbodizelski stroj v več različicah. Izbirati bo mogoče med pogonom na sprednji ali vsa štiri kolesa, med novostmi pa

velja omeniti še sistem G-vectoring control in električno pomična prtljažna vrata.



STE VEDELI ...

... da britanski princ Charles za svoj 46 let stari aston martin uporablja gorivo, pridelano iz vina? Njegov motor je predelan, da deluje na bioetanol, ki ga pridobivajo iz ostankov proizvedenega vina pri bližnjem vinarju.



... da je italijanski dirkač Luigi Chinetti leta 1949 zmagal na dirki 24 ur Le Mansa tako, da je za volanom sam presedel kar 23 ur in 40 minut? Dirkalni ferrari 166M je Škoto Baronu Selsdonu prepustil le za dvajset minut in mu s tem uradno prepustil mesto drugega voznika.

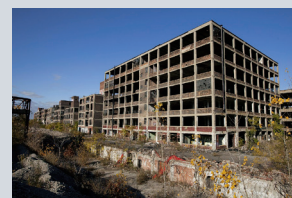


... da je Suzuki že dolgo časa uspešno družinsko podjetje zato, ker svoje vodilne ljudi preprosto posvoji? Nekatera japonska podjetja ob pomanjkanju ustreznega kadra v družini naslednike za vodilne položaje enostavno posvojijo, namesto da bi krmilo korporacij prevzel kakšen nesposoben nečak. S tem si je Suzuki v zgodovini že štirikrat zagotovil uspešno delovanje.

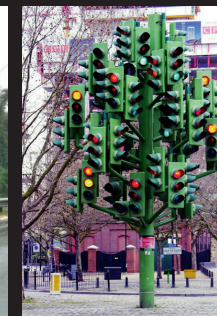


... da je bil Eifflov stolp med leti 1925 in 1934 velikanski Citroënov oglasni pano? V tistem času je veljal za največjo oglaševalsko površino na svetu, kar je potrdila tudi Guinnessova knjiga rekordov.

... da je največja zapuščena avtomobilska tovarna v Detroitu? Nekdanji proizvodni obrat, kjer so do leta 1958 izdelovali legendarne avtomobile znamk Packard in Studebaker, vsega skupaj meri kar 325.000 kvadratnih metrov. Pred nekaj leti so ga zapustili še zadnji najemniki prostorov, trenutno pa poteka obnova, ki naj bi kraju vrnila prvotni blišč.



Promet malo drugače ...



PORSCHE 911

Leto 2019 prinaša **radikalne spremembe** za porsche 911

» Radikalnejše oblikovne spremembe, digitalizacija in hibrid » Vse več skupnih delov z audijem R8 in novim lamborghiniem





■ Osnovne poteze 911 letnika 2019 bodo ostale nezgrešljive. Prednji del pa se z močno napihnjenimi blatniki, ki se dvigajo visoko nad motorni pokrov, bistveno loči od predhodnika. Vanj so vgrajeni klasični kapljičasti žarometi v led tehniki.

Leto 2019 bo prelomno, tudi za Porsche. Ikona nemškega proizvajalca športnih avtomobilov bo namreč naredila največji preskok v svoji sanjski 56-letni zgodovini. Radikalno spremenjeni bodo oblika, tehnika in elektronika oziroma digitalna oprema. Nekaj je vseeno jasno, 911 bo ostal 911, le precej drugačen bo kot kadar koli doslej.

Zgodovina, kot jo piše porsche 911, je sanjska v vseh pogledih in brez dvoma neponovljiva v avtomobilski industriji. Športna ikona si je skozi zgodovino zgradila neomajen ugled najuglednejšega športnega avtomobila na svetu, s prepoznavno obliko, zadaj vgrajenim bokerskim motorjem, visoko vrednostjo in prodajo blizu 900 tisoč vozil v zadnjih 56 letih, s katero 911 presega vse primerljive športnike, kljub tudi enkrat višji ceni. Zakaj se kupci raje odločijo za porsche 911 kot denimo za toyoto supra, mitsubishi 3000 GT, BMW M4, jaguar F-type in še marsikaterega tekmeča sedanosti in preteklosti,



Po 59 letih bo čas za korenitejše spremembe tudi pri ikoni 911. Osnovne linije bodo ostale, brez skrbi!

pojasnjuje tudi dejstvo, da nemec odlično drži ceno. Torej nabavna cena vsaj 120 tisočakov ali več za osnovni model na dolgi rok niti ni visoka. Obenem je 911 skoraj pojem zanesljivosti, v določeni meri varčnosti, tudi udobja in vsakdanje uporabnosti. Ni športnik za nedeljski izlet na dirkališče, ampak športnik za vsak dan, a hkrati ostaja dirkaški avtomobil s pedigrejem, ki mu na cesti lahko sledi le malokateri tekmeček. Kombinacija vseh teh lastnosti je iz 911 ustvarila ikono, ki je znamko Porsche postavila na piedestal tudi po zaslužku, ji omogočila razvoj drugih modelov (boxster, cayman, panamera, cayenne in macan) in jo poslala v orbito avtomobilske industrije.

Kako se torej lotiti nove generacije tako pomembnega modela, koliko ga spremeniti, da ne bi slučajno prekinili tradicije. Preveč je slaba ideja, premalo najbrž tudi. Uff, zoprno vprašanje! Menimo, da še težje kot pri VW golfu! No, Porsche je o tem že presodil in se odločil. V katero smer, vam razkrivamo v tokratni naslovni temi dvojne letoletne ►

PREGLED NOVOSTI 2017

Vse avtomobilske novosti 2017

ALFA ROMEO STELVIO

Prvi Alfin SUV bo v izvedbi QV prava zverina, saj ga bo poganjal 2,9-litrski turbobencinski V6 iz najzmogljivejše giulie. Ta razvije moč 375 kilovatov (510 KM) in ji omogoča izstrelitev do stotice v štirih sekundah ter končno hitrost 284 km/h.

Obeta se nam še eno razburljivo avtomobilsko leto, v katerem bomo videli ogromno zanimivih novosti. V naslednjih dvanajstih mesecih bo na ceste zapeljalo vse, od varčnih elektrificiranih vozil do superšportnega razvrata. **Gašper Stamač, foto: C. Schulte, QRT, arhiv AF**



AUDI Q5

Pred kratkim predstavljen Q5 bo v Slovenijo pripeljal tik pred pomladjo, med letom pa bodo v Ingolstadtu pripravili tudi bliskovito hitro

športno izvedbo SQ5, ki jo bo zopet poganjal zmogljiv trilitrski turbodizel.



BMW X3 Le nekaj mesecev po predstavitvi audija Q5 bo svoje adute pokazal tudi BMW X3. Tretja generacija bo še bolj prestižna, učinkovita in zmogljiva, govori pa se tudi o čisto pravi elektrificirani izvedbi.



Citroën C3 Francoski malček je z na udarce odpornimi oblogami airbumps ubral slog modela C4 cactus, a dimenzijsko in po uporabnosti ohranja prepoznavni recept.



Citroën C-elysee Malenkost osvežen in podprt s sodobnejšo zabavno-informacijsko elektroniko bo C-elysee še naprej nagovarjal cenovno najbolj občutljive kupce.



BMW SERIJA 5

Le malo manj kot pet metrov dolga prenovljena limuzina se bo po našem asfaltu vozila od februarja naprej, aprila pa se ji bo že pridružil tudi karavan. Še prej bo limuzinska petica dobila najzmogljivejšo izvedbo, ki se bo uvrstila tik pod M5. Gre za izvedbo M550i xDrive s kar 340 kW (462 KM) in štirikolesnim pogonom.



AUDI A5 CABRIO

Po predstavitvi kupeja in petvrtnate izvedbe sportback, seveda, sledi še najbolj privlačna različica brez strehe. Motorizacija bo enaka kot pri kupeju, kar pomeni, da bodo na voljo tako bencinske kot dizelske izvedbe, vrh ponudbe pa bo predstavljal trilitrski V6 s kar 260 kW (354 'konji').

DS X

Citroënova osamosvojena znamka DS bo svojo ponudbo dopolnila s križancem, ki naj bi nosil primerno oznako X. Namig o njegovem videzu je prinesel konceptni DS X wild rubis.



Dacia sandero Romuni so prenovili celotno družino sandero/logan in ji poleg svežega videza namenili nov litrski trivaljnik, ki je nadomestil vstopni 1,2-litrski motor.



Ferrari GTC4Lusso T Namesto orjaškega V12 in štirikolesnega pogona, ki ga ima istoimenski model brez črke T na koncu, ima vstopna izvedba 'le' turbo osemvaljnik in zadnji pogon.



VARNO TUDI V NAJTEŽJIH POGOJIH

Kako voziti po



» Pospesevanje, zaviranje, nagel manever ... » Svetujemo, kako voziti v ekstremnih zimskih pogojih, tudi s samodejnim menjalnikom » Ne varčujte pri zimskih pnevmatikah

Ko koeficient trenja pade na 0,1 do 0,2, postane vožnja avtomobila precej zahtevna. V takšnem primeru se namreč skupna vzdolžna (bočna) sila, ki se prenaša na podlago, zmanjša za 80 do 90 odstotkov v primerjavi z normalnimi pogoji, kar ima za posledico zelo 'nepredvidljivo' obnašanje

“ Ko prestopimo meje fizike, ko inercialna, centrifugalna ali druga sila preraste skupno vrednost oprijema vseh koles, avtomobila nič več ne more zadržati na cesti.

avtomobila. Vzdolžna komponenta sile trenja skrbi za pospeševanje in zaviranje, bočna pa za vodljivost in stabilnost. Pri tem je pomembno dejstvo, da če eno od sil popolnoma izkoristimo, na primer za zaviranje, nam ne ostane nič več za bočno vodenje. Zaradi tega postane avtomobil, ki mu zablokirajo kolesa,

neobvladljiv, v zavoju se giba ravno (tangento) in zleti iz ovinka. Na snegu in ledu je situacija še toliko slabša, zato je v takšnih primerih pomembno: nogo s plina (še posebej to velja za avtomobile z zmogljivimi motorji) in pazljivo z zavorami.

Najpomembneje od vsega pa je, da je vozilo

snegu

“Dobre zimske pnevmatike so neprimerno bolj pomembne od vse mogoče elektronike in sistemov (ESP, ABS, 4x4) skupaj.

POZOR PRI SPELJEVANJU!

1 Vzdržujte potrebno **VARNOSTNO RAZDALJO** med vozilom pred vami in spremljajte njegovo vožnjo, da boste lahko pravočasno zavrli ali ga obšli, če se bo naglo ustavilo. Izogibajte se ustavljanju na klancih, da ne bi imeli težav pri speljevanju. Če avtomobil nima vgrajenega sistema ASR, speljite v drugi prestavi, saj boste tako preprečili zdrsavanje.

2 Posebej pozorni bodite pri **PREČKANJU MOSTOV**, saj se na takšnih mestih zaradi kondenziranja vlage najpogosteje pojavi poledica.

3 Pazljivo uravnavajte **DODAJANJE PLINA**, zaviranje in nežno sukajte volan. Tako boste najboljše in najlažje nadzirali avtomobil ter pravočasno opazili, da je začel 'izgubljati tla pod nogami'.

4 Ugasnite radio in **POSLUŠAJTE MOTOR**. Tudi po zvoku lahko ugotovite, ali se kolesa vrtijo v prazno ali ne.

5 Če vozite **ŠPORTNI TERENEC**, morate biti še posebej pozorni. Štirikolesni pogon zelo pomaga pri premikanju, ne pa pri zaviranju.

6 Če se pri vsakem zaviranju **AKTIVIRA ABS**, popustite pritisk na stopalko zavore za trenutek, da bi se izognili učinku resonance, ki podaljšuje zavorno pot.

opremljeno s kakovostnimi zimskimi pnevmatikami. Njihova tekalna površina s številnimi lamelami, bogatimi s siliko, zagotavlja neprimerno boljši oprijem na spolzki podlagi kot letne pnevmatike. Pri zimskih pnevmatikah koeficient trenja redko pade pod 0,3 ali 0,4, zato imajo slednje pozimi kar dvakrat boljši

oprijem od letnih. Oprijem je še posebej pomemben pri vožnji skozi ovinke. Takrat lahko voznik računa na veliko pomoč številnih elektronskih sistemov, ki preprečujejo drsenje in izboljšujejo stabilnost avtomobila (ASR in ESP). Ti sistemi pripomorejo k zadrževanju meje zdrsa. Še boljši je

sistem štirikolesnega pogona, saj razporeja vlečno silo na vsa kolesa, zato težje pride do izgube nadzora na eni od pogonskih osi. Tako je v teoriji in tudi v praksi. A praksa je lahko tudi drugačna. Pri Audiju so namreč že sredi osemdesetih let ugotovili, da so lastniki njihovih avtomobilov s pogonom quattro udeleženi

v veliko več prometnih nesreč kot tisti, ki so imeli avtomobile zgolj s sprednjim pogonom. Tega paradoksa sprva niso znali pojasniti, nato pa so hitro dojeli, da je ključ v preveliki samozavesti voznikov, ki mislijo, da so pogon 4x4 in upravljalna elektronika vsemogočni, zato kljub slabim voznim pogojem niso zmanjšali ali ▶

IGOR AKRAPOVIČ

Najbolj sem ponosen na naše zaposlene

» Igor Akrapovič je elektrotehnik, bil je dirkač in predelovalec motociklov. Predvsem pa je podjetnik, ki ga, zaradi vrhunskih izpušnih sistemov, ki jih razvijajo in izdelujejo v Sloveniji, pozna sleherni motociklistični in avtomobilistični navdušenec. Poznajo pa ga tudi vsi, ki kaj štejejo v svetu dirk, od prvenstva moto GP prek Le Mansa do Dakarja. Z njim smo se pogovarjali na sedežu visokotehnološkega podjetja, ki danes zaposluje okoli 950 ljudi.

Doma vas poznamo vsi, pozna vas tudi vrh svetovnega avtomoto sveta. Kako se je vse skupaj začelo? Ste morda kot dirkač videli pomanjkljivosti motorjev in jih želel izboljšati ali ... ?

Da, že ko sem aktivno tekmoval, sem zase pripravljaval motocikle in posledično njihove motorje. Najprej sem bil bolj v dvotaktnih, potem pa se je začelo s štiritalnimi motorji v razredu Superbike. Nekje proti koncu kariere pa sem začel tudi drugim, celo konkurentom, pripravljati motorje. V tistem času sem se veliko naučil in ugotovil, da na trgu ni pravih, kakovostnih izpušnih sistemov, zato sem jih začel sam izdelovati, razvijati in testirati. In ko sem odprl to, kar je bila najprej nekakšna predelovalnica motociklov v Ivančni Gorici, sem vzporedno začel izdelovati tudi izpušne sisteme. Stvari so se nato razvijale v takšni smeri, da smo nehali pripravljati tekmovalne motorje in smo čez nekaj let izdelovali samo še izpušne sisteme.

Kdaj se je to dogajalo?

To se je dogajalo že od leta 1986, 1987. Tekmovati sem nehal leta 1989. V prvih letih, recimo od 90 do 93, ko sem imel delavnico v Ivančni Gorici, sem delal zelo veliko predelav. Predeloval sem tudi glave, recimo za Ducati za eno italijansko podjetje. To so bile menjave sedežev ventilov, vodil in podobne zadeve. Takrat smo še uporabljali berilij-bron, ki je danes prepovedan, ker je zelo strupen. Mi pa takrat tega, seveda, nismo vedeli, niti se o tem ni govorilo. Iz tega obdobja predelav izhajajo osnove mojega znanja.

Pred kratkim ste obeležili 25. obletnico delovanja podjetja. Se je v tem času zgodilo kaj prelomnega oziroma nekaj, kar vam je dalo vedeti, da ste na pravi poti?

Ta prelomnica se je začela leta 1996, ko smo začeli delati s Kawasakijevo tovarniško ekipo v Superbikeu, največji uspeh pa je bil leta 1999, ko smo dobili vse štiri tovarniške ekipe v Superbikeu, to so Suzuki, Yamaha, Honda in Kawasaki, ter nato osvojili prvi naslov svetovnega prvaka leta 2000 s Hondom s Colinom Edwardsom. Od takrat je šlo res zelo strmo navzgor.

“

Dejansko nas skrbijo vse svetovne situacije, od vojn, Turčije, tudi Brexit, volitve v Ameriki. Vsa ta dogajanja znajo zanihati trge.

Od kdaj pa ste v prvenstvu Moto GP?

V MotoGP smo bili že zelo zgodaj, s Kawasakijem, ko se je začelo s štiritalnimi motorji, in tudi z Aprilio, ter nato z različnimi ekipami, zdaj pa imamo vse, razen Honde.

Svojo blagovno znamko ste iz Skorpion preimenovali v Akrapovič, ker so tako zahtevali pri Fordu.

Da, takrat so oni izdelovali model scorpion. Od 'nemškega Forda' iz Kölna sem dobil pismo njihovih odvetnikov. Po posvetovanju z našimi odvetniki sem ugotovil, da se težko boriš s takšno korporacijo, ki te lahko načelno toži na vsakem trgu – v Nemčiji, Franciji ali kjer koli. Tako smo se odločili, da bomo ime spremenili. Veliko smo razmišljali, kaj bi bilo ustrezno. Ko pogledaš v registre blagovnih znamk, ugotoviš, da ni nobenega imena ali česa podobnega, kar ni že nekeje registrirano. Na koncu sem se odločil kar za priimek. Malo smo bili morda negotovi, a se je stvar hitro prijela in ni bilo nobenih težav.

Na koncu se je to izkazalo za uslugo?

Lahko bi rekel tako, saj ima veliko podjetij težave, ker je njihova blagovna znamka ali pa ime nekeje na svetu že registrirana, mi pa smo s tem priimkom, ki je precej enkratno, imeli to srečo, da smo lahko znamko zelo hitro registrirali, tudi v Aziji, na Kitajskem, kjer se številni soočajo s težavami.

Kaj je vaša največja prednost v primerjavi s tekmeči, zakaj ste boljši?

Mislim, da je naša največja prednost to, da precej globoko poznamo delovanje samih motorjev, tako pri motociklih kot pri avtomobilih, in ogromno vlagamo v razvoj in testiranje. Naši konkurenti, zlasti na motociklističnem delu, so več vlagali v sponzorstva, takšna in drugačna. Velikokrat vidiš izpuhe, ki imajo samo nalepko, tudi znane znamke, mi pa vztrajamo, da izpuhe izdelujemo in jih opremimo z nalepko naše blagovne znamke. Razvoj, tehnologija, vlaganje ... to je največ prineslo.

Torej je tehnika na prvem mestu?

Da, tehnika sama. Konec koncev je na dolgi rok to edina prava pot.

Osvajali ste že številne lovorike in naslove svetovnih prvakov. Vam kateri izmed njih pomeni še posebej veliko?

Zelo pomemben je bil prvi naslov svetovnega prvaka s Colinom Edwardsom, nato pa z vstopom v avtomobilski segment zmage z Audijem – v Le Mansu, tam jih imamo kar nekaj, in naslova svetovnih prvakov. Pa mogoče stoti, ki ga je lani dosegel Joge Lorenzo. Teh se morda najbolj spomnim. Seveda se vseh spomniš, a omenjeni so bolj 'posebni' ... prvi, pač, pa v avtomobilu, ker je bilo nekaj novega. Avtoindustrija je drugačna, bolj zahtevna, mogoče na eni strani tudi bolj konservativna kot motoindustrija.

Je še kakšen naslov, ki ga želite osvojiti, pa ga še niste imeli priložnosti?

Težko bi rekel. Mislim, da smo osvojili že prav vse. Leta 2012 smo imeli 14 naslovov svetovnega prvaka v enem letu. To bo težko preseči. Če rečem Formula 1, to morda ni več tako zanimivo, kot je bilo, ko smo še delali za Formulo 1. Tudi izpuhi so bolj enostavni. Mogoče vplivajo manj, kot so prej. Težko bi rekel.

To je bilo naslednje vprašanje. Bi bil med izvedljivimi cilji tudi naslov v Formuli 1?

Tam je to malce skregano z našo logiko, ker smo tehnični sponzor – mi dobavljamo izpuhe ekipam.

Dobavljamo material in poskrbimo za razvoj, oni pa nam v zameno omogočijo oglaševanje. Formula 1 ima tovrstno razmerje med vložkom in oglaševanjem drugačno, sponzorstvo je predrago, zato se za zdaj za to nismo odločili. MotoGP nam glede sponzorstev precej bolj ustreza.

Pa ekipe pridejo k vam?

Da, ekipe večinoma pridejo k nam – na pogovor, pogajanje.

Kakšne deleže imajo v vaši dejavnosti dirkaški oddelek in oddelek moto ter avto?

Avto segment je, kar zadeva racing, velik. Tu je zelo veliko dela, ampak mogoče nekako se nekako ujema s tem, kar naredimo na trgu. Z avtomobili okrog 27 do 28 odstotkov, ostalo so motocikli.

V avtomobilizmu se dogajajo velike spremembe. Prihajajo električni avtomobili, iz sveta dirk pa izstopajo velika imena, kot denimo vaš partner Audi iz Le Mansa. Menite, da bi se lahko ti deleži zaradi tega v prihodnje spreminjali?

To je posledica različnih razmer. Kot podjetje ne vidimo prihodnosti le v elektriki. Poglejte, BMW Motorsport se vrača na vztrajnostne dirke z avtomobilom z bencinskim motorjem. V moto športu se spremembe vedno dogajajo, proizvajalci prihajajo, odhajajo in se tudi vračajo. Sami smo zaradi odhoda Audija iz prvenstva FIA WEC zelo žalostni, saj smo bili na partnerstvo zelo navezani in ponosni, zlasti na Le Mans. To je izjemna dirka.

Torej mislite, da je to začasno?

Skoraj ne verjamem, da se bo Audi tem dirkam odrekel za večno. Taki cikli so bili tudi pri drugih proizvajalcih. Srčno upam, da se bodo čez nekaj let znova odločili za dirkanje v Le Mansu.

Ali gre vstop na trg avtotuninga po načrtih? Kakšne cilje imate na tem področju?

Cilj je dodatna rast. Na nekaterih trgih še nismo dosegli optimuma, tudi v Evropi ne. V Ameriki je veliko rezerve, v Aziji pa sploh. ▶

TOYOTA C-HR (MEDNARODNA PREDSTAVITEV)

Toyota, kot je še ni bilo



- » C-HR se ne boji tekmecev, saj z drzno obliko in vozno dinamiko cilja povsem na vrh razreda
- » Razigrana zunanost ni zahtevala odrekaj pri prostornosti, je pa precej okrnila razgled iz kabine
- » Na voljo je priusov hibridni pogonski sklop ali pa 1,2-litrski štirivaljnik s turbo polnilnikom



Razred kompaktnih križancev še vedno veselo raste in nič ne kaže, da bo njegova priljubljenost kaj kmalu pojenjala. Res pa je tudi, da se med številnimi tekmeči dela že poštena gneča, zato je morala Toyota v iskanju prostora ubrati precej samosvojo pot. S povsem netipično potezo so na trg poslali najbolj futuristično in divje oblikovan avtomobil, kar so si ga lahko zamislili.

C-HR se po velikosti uvršča na vrh visoko nasajenih malčkov in povsem na rep križancev C-segmenta. Za zdaj bo 4,36 metra dolg avtomobil, ki je narejen na enaki platformi kot novi prius, pokrival oba, saj manjši križanec še ni v načrtu. Sprednji del pod ostrimi potezami in globoko razpotegnjenimi žarometi vseeno skriva nekaj prepoznavnega sloga drugih vozil te znamke, medtem ko je zadek nekaj povsem drugačnega. Malo steklenih površin in na debelo začrtan C-stebriček nikakor ne omogočajo dobrega pogleda nazaj, precej nepregleden pa je tudi zašiljen sprednji del, a se tega brez težav hitro privadimo.

Drzno oblikovanje se nadaljuje tudi v notranjosti, kjer smo imeli spredaj med vožnjo občutek športne utesnjenosti, čeprav je prostora povsem zadosti. Gre namreč za podoben pristop, kot ga že desetletja prakticira BMW, kjer je vse obrnjeno proti vozniku, ki ga kokpit nekako zaobjame. Središče

dogajanja je 20-centimetrski barvni zaslon, ki štrli iz vrha armaturne plošče in ponuja najsodobnejšo različico multimedijskega sistema. Sicer pa odebeljen volan lepo sede v roke, za njim pa so pregledni klasični analogni merilniki, kar je še en dokaz, da želi C-HR ugajati tistim, ki se z avtomobilom radi zapodijo med hitre ovinke.

Na srečo ne ostane le pri športnem oblikovalskem slogu, ampak pričakovanja izpolni tudi v praksi. Dirkali z njim sicer nismo, nas je pa z občutkom na volanu in hitrimi reakcijami vseeno navdušil. Očitno se je testiranje na Nürburgringu izplačalo, tudi zato, ker je C-HR ostal zgledno udoben avtomobil. Za dobro lego na cesti ima precej zaslug tudi razmeroma majhna oddaljenost karoserije od tal (le 14,5 centimetra), ki pri tekmecih večinoma znaša nekaj



V Evropi in za Evropo zasnovan avtomobil so v samem začetku razvoja poimenovali Coupe High Rider, kratice pa so postale tudi njegovo kasnejše ime.

KOMU JE NAMENJEN?



NA VPRAŠANJE, komu je C-HR namenjen, nam je Primož Tiringar, direktor družbe Toyota Slovenija, povedal, da pričakujejo,

da se bodo pri nas zanj odločale predvsem nekoliko bolj situirane ženske med 35. in 45. letom starosti, ki želijo dinamičen in izstopajoč avtomobil. Druga ciljna skupina so pari z odraslimi otroki, ki ne potrebujejo več zelo prostornega avtomobila. Nedvomno bo pritegnil tudi mlajše uspešne samske moške, gotovo pa bo zanimiv tudi za upokojece z aktivnim življenjskim slogom.



↑ Zadnja vrata imajo pogreznjeno (skrito) kljuko za odpiranje, ta pa je precej robustna in ravno takšna, kot bi jo, recimo, dali na kakega terenca.

RENAULT SCENIC (SLOVENSKA PREDSTAVITEV)

Pionir na novi poti

» Novi scenic je malce večji, bolj dinamičen in posajen na 20-palčna kolesa » Večji grand scenic je 23 centimetrov daljši in serijsko opremljen s sedmimi sedeži » Na voljo sta dve bencinski in pet dizelskih različic, cene se začnejo pri 16.290 evrih



Zgodba o scenicu, ki je, sprva še kot različica megana, ustvaril razred kompaktnih enoprostorcev, traja že 20 let. V treh generacijah jih je na ceste zapeljalo že več kot pet milijonov, s četrto pa, poleg poznanih enoprostorskih vrtilin, prinaša tudi nekaj novosti. To velja zlasti za obliko v slogu večjega espacea, ki se zgleduje po vse bolj priljubljenih križancih.

Najbolj izrazita oblikovna posebnost so nedvomno 20-palčna platišča, s katerimi so opremljene vse različice. A ta velika in atraktivna kolesa niso čisto takšna, kot smo jih bili vajeni do sedaj. So namreč precej bolj ozka od običajnih platišč te velikosti in celo ožja od običajnih 16- ali 17-palčnih,

Scenic s četrto generacijo ohranja glavne vrline enoprostorcev, a s slogovnimi prvimi športnih terencev.



i Grand scenic je slabih 23 centimetrov daljši od manjšega brata in je serijsko opremljen z dodatnima sedežema v tretji vrsti. Namesto podolgovatih ga zadaj krasijo luči v obliki bumeranga.

kar prinaša prednosti glede kotalnega upora, udobja in obrabe same pnevmatike.

Tudi notranjost se oblikovno zgleduje po espaceu in v drugi vrsti namesto treh posameznih sedežev po novem prinaša klop, ki je deljiva v razmerju 60 : 40. Pri grand scenicu sta v podaljšanem zadku serijsko nameščena še dodatna zložljiva sedeža. Tako za sedeže v drugi kot za tista v tretji vrsti pa je opcijsko na voljo sistem zlaganja naslonov s pomočjo elektrike, ki ga sprožimo prek zaslona na dotik ali pa z gumbi v prtljažniku.

Motorna paleta vključuje dve turbobencinski in pet turbodizelskih različic. Bencinske barve branita 1,2-litrski stroja s 84 oziroma 96 kilovati (115 oz. 130 KM). Pri



• Tudi armaturna plošča je oblikovana v slogu espaceove z velikim zaslonom na dotik sistema multisense, ki omogoča upravljanje glavnih funkcij avtomobila, vključno z voznimi načini, multimedijsko napravo, ambientalno osvetlitvijo ...

UGODNACENA V DOGOVORU Z GUMARJI

■ **MARSIKDO BI SE LAHKO** ustrašil serijskih 20-palčnih platišč, saj so navadno pnevmatike zanje zelo drage. A scenic je opremljen z 20-palčnimi platišči, ki so razmeroma ozka in zasnovana za pnevmatike z merami 195/55 R20. Ta poleg atraktivnega videza prinašajo manjši kotalni upor, manjšo obrabo (zaradi manjšega števila zavrtljajev) in zaradi visokega roba tudi zelo dobro razmerje med videzom in udobjem. Da te pnevmatike zaradi posebnih mer ne bi bile predrage, so se pri Renaultu s proizvajalci Continental, Goodyear in Michelin dogovorili za dostopne cene.

Komplet zimskih pnevmatik Continental z montažo tako stane 590 evrov, kar je 64 evrov manj, kot je treba odšteti za komplet 17-palčnih pnevmatik, s katerimi je opremljena približno polovica scenicov tretje generacije.



Med drugim ponuja naj sodobnejše asistenčne sisteme, tudi radarski tempomat in sistem za prepoznavanje pešcev s samodejnim zaviranjem v sili.

dizlih pa sta na voljo 1,5-litrski dCi s 70 (95 KM) ali 81 kilovati (110 KM). Prvi je na voljo zgolj z ročnim, drugi pa tudi z dvosklopnim sedemstopenjskim menjalnikom EDC. Za bolj zahtevne sta tu še 1,6-litrska stroja s 96 in 118 kilovati (130 ali 160 KM), pri čemer je prvi na izbiro zgolj z ročnim menjalnikom, drugi pa zgolj z dvosklopnim šeststopenjskim EDC.

Novi scenic si lahko omislite s paketi opreme life, zen, intense in bose, grand scenic pa od paketa zen naprej; zmogljivejši motorji so na voljo le v kombinaciji z bolj založenimi paketi. Ob lansiranju poleg naštetih paketov opreme ponujajo še posebej bogat in cenovno ugoden paket edition one. Cene za scenic se gibljejo od 16.290 do 28.290 evrov, medtem ko je za model grand scenic treba odšteti še dodatnih 1.500 evrov. Ob začetku prodaje vsi kupci poleg popusta v višini 500 evrov prejmejo tudi komplet zimskih pnevmatik. **Borut Fakin, foto: BF, Renault**



↑ Zaradi pomične sedežne klopi se prostornina prtljažnika pri scenicu giblje od 506 do 572 litrov, medtem ko pri grand scenicu v osnovni postavitvi znaša 533 litrov.

service **MAXX** **PRIVARČUJTE PRI SERVISU VAŠEGA VOZILA**



NEODVISNI SERVISER ZA VOZILA RENAULT, NISSAN IN DACIA

AVTOCAR AVTO CAR d. o. o., Svetčeva 1, 1234 Mengeš, www.avtocar.si
servis: 01/72 37 279, 051 383 400, salon: 01/72 37 414

RENAULT SCENIC ENERGY TCE 115 ZEN

1.199 ccm, 4 valji, turbobencinski, 85 kW (115 KM), 190 Nm / 5,8 l, 129 g CO₂/km
0-100 km/h v 12,3 s, 185 km/h

D/Š/V: 4.406/1.866/1.653 mm
506-572 l / 1.428 kg

Cena: **17.790 €**

ŠKODA KODIAQ (MEDNARODNA PREDSTAVITEV)

S samozavestjo aljaškega medveda

» Kodiaq je Škodin prvi veliki športni terenec in prvi sedemsedežni model te znamke » Odlikuje ga izjemno prostorna notranjost s kar 720-litrskim prtljažnikom » Pri nas bo na voljo s tremi bencinskimi in dvema dizelskima strojema od 21 tisočakov naprej

Škoda je svoj veliki športni terenec poimenovala po mogočnem aljaškem medvedu kodiak. Ta je prava pojava, saj je še enkrat večji od običajnih rjavih medvedov, najboljše rejeni pa lahko tehtajo tudi več kot 600 kilogramov. No, Čehi svojega novega avtomobila gotovo niso poimenovali po tej zverini, ker bi bil tako težak, temveč zato, ker je velik in predvsem zelo prostoren.

Prostornost je ena od glavnih lastnosti, ki jih kupci od škode pričakujejo, in kodiaq jih res ne bo razočaral. Na 4,7 metra dolžine in z medosno razdaljo 2,79 metra

“ Poimenovali so ga po mogočnem aljaškem medvedu, a tudi pri Škodi mu ljubkovalno rečejo škodiaq.

namreč ponuja izjemno prostrano kabino tako v drugi vrsti kot zadku, kjer najdemo prtljažnik s kar 720 litri osnovne prostornine, opcijsko pa si je zanj mogoče omisliti tudi dodatna zložljiva sedeža.

Oblikovno Škodin 'medo' brez večjih presenečenj sledi hišnim smernicam. Ostre linije zunaj, poznana postavitev z nekaj bolj robustnimi poudarki noter. Pohvali se z dobro ergonomijo, zaradi na otip prijetnih materialov in natančne končne obdelave pa posreduje tudi zelo dober občutek splošne kakovosti. Sedi se zelo dobro, odlagalnih prostorov je dovolj. Pred sovoznikom, denimo, namesto enega najdemo kar dva spodobno velika zaprta predala. Tu pa so še Škodine poznane 'preprosto pametne' rešitve, kot sta dežnik v voznikovih vratih ali pa sistem

za brezžično polnjenje pametnega telefona.

Za novinca so Čehi nadgradili tudi multimedijski sistem škoda connect, ki ponuja številne povezane storitve, med drugim tudi samodejni klic v sili in oddaljeno komunikacijo z avtomobilom. Pri slednji lahko voznik s pomočjo aplikacije na mobilnem telefonu preverja doseg ali stanje ključavnic ali pa uporabi funkcijo vodenja do avtomobila, če se, na primer, znajde na ogromnem parkirišču nakupovalnega središča in se ne spomni, na katerem delu je parkirjal.





Kaj pa vožnja? Od kodiaqa smo po dosedanjih izkušnjah s škodami pričakovali čvrsto podvozje in solidne vozne lastnosti, pri čemer moramo priznati, da je naša pričakovanja na prvi vožnji celo malo presegel. Na zavutih cestah slikovite obale otoka Mallorca nas je presenetil z zelo dobro

vodljivostjo in nevtralnemu lego. Poleg tega pa je na avtocesti pokazal, da je zelo uglajen, saj teče gladko in tiho.

Preizkusili smo ga z najmočnejšim strojem v ponudbi, dvoliterskim turbodizlom TDI, ki razvije 140 kilovatov (190 KM). Kombinacija z dvosklopčnim

Pri oblikovanju notranjosti Čehi niso odkrivali tople vode. Ta je funkcionalna in zelo kakovostno izdelana.

“ S prostornostjo, preverjeno koncernsko tehniko in razumno ceno bo pošteno razburkal razred večjih športnih terencev, tudi v Sloveniji.



ALFA ROMEO GIULIA QUADRIFOGLIO

Za alfa samce

» Giulia z zeleno deteljico je za mnoge predane ljubitelje pomenila drugo vstajenje Alfe Romeo » Ferrarijev motor je izgubil dva valja, a je s kar 375 kW (510 KM) brutalno zmogljiv » Izjemnim pospeškom odlično kljubujejo karbonsko-keramične zavore za 7.890 evrov

Vrnitev v igro po dolgih letih upokojitve nikoli ni lahko delo. Alfi Romeo je ta podvig presenetljivo dobro uspel, poleg tega pa se nova giulia brez sramu postavi ob bok tudi najboljšim nemškimi športno začinjenim izdelkom. S Ferrarijevo genetiko prepojena izvedba quadrifoglio je namreč pravo razodetje in samo čudimo se lahko, kako je Italijanom to uspelo.

O voznih lastnostih giulie quadrifoglio, ki jo poganja 2,9-litrski V6 z dvema turbopolnilnikoma, smo že veliko napisali, zato tokrat bolj na hitro. Čeprav so ji namenili razmeroma udobno naravnano podvozje, sta natančno krmiljenje in popolna razporeditev teže v razmerju 50 : 50 pravi recept za naravno odlično vodljivost. Vseeno je bila moč 375 kW (510 KM), ki jo morata zadnji kolesi nekako spraviti na asfalt, pri nizkih temperaturah in zimskih pnevmatikah enostavno prehuda.

« Giulia quadrifoglio je pognala strah v kosti BMW-ju M3 in mercedesu C63 S AMG.

Ob vsakem resnejšem pritisku na stopalko za plin je zadek veselo poplesal in od voznika vselej zahteval stoočstotno pozornost. Dobro, ob tem moramo priznati, da večino testnega termina stikalo sistema DNA, ki upravlja odzivnost motorja ter volana in

trdoto podvozja, ni zapustilo športne nastavitve D (dynamic). Takrat se iz štirih zaključkov izpušnih cevi zasliši malenkost bolj jezno brbotanje, medtem ko odzivnost odličnega ZF-ovega 8-stopenjskega samodejnega menjalnika postane zavirljivo



↑ Zvok iz bahavih izpušnih cevi na zadku je lahko povsem umirjen, ob priganjanju pa se med prestavljanjem oglasi glasno prasketanje in tudi kakšen pok. Kurja polt zagotovljena!



↑ Elegانتno oblikovana notranjost je tudi funkcionalna in (to je treba priznati) narejena po vzoru nemških tekmecev. Magični gumb DNA najdete poleg prestavne ročice in poleg štirih voznih profilov omogoča tudi menjanje med tršim in mehkejšim vzmetenjem.

hitra. Hitro delovanje lahko voznik nadgradi z lastnimi ukazi prek obvolanskih ročic, ki sta izdelani iz kovine in zares zelo veliki. To je dobro, saj nista nameščeni na volan in se zato ne premikata z njim.

Sicer pa je tudi večina drugih stvari v kabini izjemno premišljeno in lično dodelana. Vsi namreč vemo, da je prava alfa dobro videti navzven, a v notranjosti ni bilo vedno tako. Giulia je na tem področju pozitivno presenetila, tako z vzorno ergonomijo kot preprostim in elegantnim oblikovanjem. Če vseeno lahko malce nergamo, nas je zmotilo to, da ob vzvratni vožnji osrednji zaslon ne more opravljati nobene druge funkcije kot projicirati sliko kamere na zadku. Po naključju smo takrat želeli spremeniti nastavev klimatske naprave, a se ni zgodilo nič.

Prestizhne limuzine tega velikostnega razreda sicer že pregovorno največ nudijo

tistim, ki sedijo spredaj, zadnja klop in prtljažnik pa večinoma nista prav visoki prioriteti. Zato nas je presenetilo, da je v giulii spodobno odmerjen prostor tudi na zadnjih sedežih, prtljažnik pa žal razočara z izjemno majhno odprtino. Če se skozi to s potovalko že prebijate, vas tam čaka zadovoljivih 480 litrov prostora.

Ker so se pri Alfi s tole cestno zverino včlanili v klub najboljših limuzinskih športnikov, je žal morala slediti tudi cena avtomobila. Pri nas je za giulio QV treba odšteti vsaj 84.990 evrov (ob upoštevanem popustu 2.500 evrov), dodatki, ob katerih se okuženim z bencinom pocedijo slin, pa zahtevajo še zajeten kupček denarja. Karbo-keramične zavore, ki grizejo kot satan in giulio pri 100 km/h ustavijo v rekordnih 32 metrih, stanejo 7.890 evrov. Potem



i Odlični sedeži znamke Sparco so mešanica udobnega in dirkaškega, kar pomeni, da telo v ovinkih učinkovito zadržijo na mestu in v zameno ne zahtevajo obiska pri kiropraktiku. Na zadnji klopi se presenetljivo dobro sedi.

so tu še rdeča barva competizione za 2.800 evrov in Sparcova športna sedeža iz ogljikovih vlaken za nadaljnjih 3.750 evrov.

Za takole štiriperesno deteljico je torej treba odšteti približno sto tisočakov. Za ta denar pa dobite avtomobil, ki do stotice pospeši v

le 3,9 sekunde in doseže hitrost več kot 300 km/h. Zaradi tega in primerljivo impresivne cene je jasno, zakaj je izvedba quadrifoglio namenjena pravim alfa moškim. **Gašper Stamač, foto: Jernej Prelac**

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: limuzina, 4 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbobencinski, šestvaljni V-oblike, 2891 ccm, 375 kW (510 KM) pri 6500/min, 600 Nm pri 2500/min; **Menjalnik:** samodejni, 8-stopenjski; **Pogon:** na zadnji kolesi; **EuroNCAP:** 5.

Velikosti: 4639 x 1873 x 1426 mm; **Medos. razdalja:** 2820 mm; **Pnevmatike:** 245/35 R19 spredaj, 285/30 R19 zadaj; **Masa/nosilnost:** 1695/455 kg; **Prtljažnik:** 480 l.

Največja hitrost: 307 km/h; **Pospešek (0-100 km/h):** 3,9 s; **Poraba goriva (EU):** 12,4/5,7/8,2 l/100 km; **Povprečje na testu:** 16,9 l/100 km; **Izpušč CO₂:** 189 g/km.

Cena: osn. model (2.2 JTDm): 34.490 €, testno vozilo: 102.750 €; Avto Triglav, d. o. o., Lj.

motor, menjalnik, podvozje

dostop do prtljažnika, poraba



FORD MONDEO 2.0 HIBRID TITANIUM

Tudi Ford ima hibrida

» Mondeo hibrid je prvi električni oziroma hibridni ford pri nas » Do stotice pospeši v manj kot desetih sekundah in v praksi porabi okoli šest litrov » Skupaj z zajetnim popustom stane okroglih 26 tisočakov



Tale mondeo sicer ni niti prvi niti edini električni oziroma hibridni ford, je pa prvi, ki je zapeljal na naše ceste. In kako se odreže? Berite naprej. V osnovi je praktično enak klasično motoriziranim izvedbam, tudi kar se voznih lastnosti in udobja tiče, je pa na voljo zgolj v štirivrtni limuzinski izvedbi (torej ne tudi kot petvrtna limuzina ali karavan).

O sami obliki tokrat ne bomo izgubljali besed, naj povemo le, da je v kombinaciji z opremo titanium (edina na voljo), kromirano sprednjo masko in precej drugimi dodatki privlačno mogočnega videza, v notranjosti pa prostoren, udoben in bogato opremljen. Precej je tudi doplačilnih dodatkov – vključno z masažnimi sedeži, na primer, doplačati pa je treba še prilagodljiv aktivni tempomat, ki samodejno vzdržuje razdaljo do spredaj vozečega vozila, ali nekatere druge varnostne

“**Pravzaprav nima povsem neposrednega tekmeca – toyota prius je manjši, hibridni nemci pa precej dražji.**

pripomočke.

Srce avtomobila je hibridni pogonski sklop oziroma kombinacija dvolitrskega bencinskega motorja (ki za večjo učinkovitost deluje z Atkinsonovim ciklom) s 103 kW (140 KM) in električnega motorja

z največjo močjo 88 kW (120 KM). Oba povezuje samodejni brezstopenjski menjalnik (CVT), ki skupno sistemsko moč 137 kW (186 KM) prenaša na sprednji kolesi. Del sistema je tudi litij-ionska baterija kapacitete 1,4 kWh, ki je nameščena za zadnjimi sedeži oziroma v prtljažniku. Slednji zaradi tega meri le 383 litrov in, priznajmo, rešitev bi bila lahko bolj elegantna.

Notranjost je enaka kot v ostalih različicah, razlika je le v merilnikih, ki pri hibridu na levi strani merilnika hitrosti digitalno prikazujejo delovanje pogonskega sklopa (delovanje enega ali drugega motorja, polnjenje baterije in podatke potovalnega računalnika), večnamenski zaslon na desni strani pa kaže predvsem nasvete za varčno vožnjo. Tudi vožnja je povsem enaka, saj se hibridni mondeo vozi povsem enako kot katera koli izvedba s samodejnim menjalnikom. Ročnega



↑ Hibrid je na voljo le kot štirivrtna limuzina in v kombinaciji z bogato opremo titanium.



Amaturna plošča je, z izjemo prilagojenih digitalnih merilnikov, enaka kot v ostalih različicah. To velja tudi za kakovostne materiale, natančno izdelavo in precej uporabnih odlagalnih mest za drobnarije.



Oba motorja povezuje brezstopenjski samodejni menjalnik, ki ne omogoča ročnega menjavanja prestav.

menjavanja prestav ne omogoča, zato pa je tu možnost L, ki v dogajanje intenzivneje vplete bencinski motor (uporabno tudi pri vožnji po klancu navzdol, kjer lahko ta program vklopite tudi s posebnim stikalom). Tu je še stikalo za izbiro programa eco (nežnejše, še bolj varčno usmerjeno delovanje pogona), ni pa stikala za vklop zgolj električnega režima. Zanj je treba pobrskati po meniju znotraj računalnika, celoten sistem pa se nato, tako trdijo pri Fordu, v dveh do štirih tednih 'nauči' vaših najpogostejših voženj in nato v določenih trenutkih omogoča, da lažje ostanete v električnem režimu. Testni termin ni bil dovolj dolg in tega nismo mogli preizkusiti v praksi, se pa da na elektriko voziti tudi, če bolj nežno pritiskate na plin oziroma ga med vožnjo malenkostno odzvamete. Po tovarniških podatkih je doseg 1,6 kilometra pri hitrostih do 48 km/h, med vožnjo pa je mogoče

jadrati do hitrosti 137 km/h (hibrid izhaja z ameriškega trga, zato takšni, iz milj pretvorjeni podatki).

Sicer pa je vzajemno delovanje obeh motorjev dobro usklajeno, saj električni priskoči na pomoč tam, kjer bencinski še ne zadira oziroma mu že začne pohajati sapa. Pri bolj umirjeni desni nogi in po mestu je vožnja tiha (in zato prijetnejša kot z dizelsko gnano različico), pri priganjanju, tudi pri hitrejši vožnji po avtocesti, pa se bencinski motor precej bolj vrtil in je zato bolj glasen. Poraba je primerljiva z dizelsko gnanim mondeom ali celo nižja – med testom smo v povprečju porabili okroglih šest litrov, kar ocenjujemo kot dober rezultat. Za vse varčnejše: seveda se da tudi z manj, a mi smo se držali običajnega tempa prometa in svojega načina vožnje nismo posebej prilagajali hibridnemu pogonu.

Za konec pa še cenovni vidik – okroglih 26 tisočakov (z upoštevanimi 6.600 evri popusta)

Po zmogljivostih in porabi je primerljiv z dizelsko gnano različico, pod črto pa slabih 1.700 evrov cenejši.



Usnjeni sedeži so udobni in ogrevani ter hlajeni. Sprednja dva sta za doplačilo 2.880 evrov lahko opremljena tudi z masažno funkcijo.

boste odšteli za hibridni mondeo (in še nekaj verjetno za dodatno opremo). To je slabega tisočaka več od bencinske (1.5 ecoboost 118 kW/160 KM) in 1.680 evrov manj od dizelske (2.0 TDCi 132 kW/180 KM) različice s samodejnim menjalnikom in opremo titanium. **Anže Jamnik, foto: Jernej Prelac**

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: limuzina, 4 vrat, 5 sedežev; **Motor:** (z notranjim zgorevanjem): bencinski, vrstni štirivaljni, 1999 ccm, 103 kW (140 KM) pri 6000/min, 173 Nm pri 4000/min, (električni): sinhronski, s trajnim magnetom, 88 kW (120 KM), 240 Nm; **Menjalnik:** samodejni, brezstopenjski; **Pogon:** na sprednji kolesi; **EuroNCAP:** 5. **Velikosti:** 4867 x 1852 x 1501 mm; **Medos. razdalja:** 2850 mm; **Pnevmatike:** 235/50 R17; **Masa/nosil.:** 1579/671 kg; **Prtljažnik:** 383 l. **Največja hitrost:** 187 km/h; **Pospešek (0-100 km/h):** 9,2 s; **Poraba goriva (EU):** 2,8/5,0/4,2 l/100 km; **Povprečje na testu:** 6,0 l/100 km; **Izpust CO₂:** 99 g/km. **Cena:** osnovni model (mondeo 1.0 ecoboost trend): 24.640 €, testno vozilo: 44.600 €; Ford Summit Motors, d. o. o., Ljubljana. **h** hibridni pogona, vozne lastnosti, udobje **n** na voljo le s štirimi vrati, okrnjen prtljažnik

MERCEDES-BENZ E 220 D

Samoumevna E-legantca



» Oblikovalec Robert Lešnik je poskrbel, da skoraj pet metrov dolga limuzina deluje skladno in elegantno » Nov turbodizelski štirivaljnik je zmogljiv in varčen, le s šestvaljniki ga ne smemo primerjati » V ospredje postavlja udobje in uglajenost, a za 77 tisočakov ne ponuja pravega razkošja

Močno oglate linije predzadnje generacije razreda E (W212), zlasti pred prenovo, niso bile vsem po godu, saj jim je morda zmanjkalo tisti kanec klasike, ki bi zedinil najširše občinstvo. A odkar je taktirko zunanjega oblikovanja pri Mercedes-Benzu prevzel Robert Lešnik, so se stvari precej spremenile. V ospredje so znova prišle mehkeje linije s čim manj robovi, ki so avtomobile s trikrako zvezdo že odlikovale v preteklosti in jim podarjajo nekakšno brezčasnost. Ni kaj, novi E deluje zelo skladno. Edino, kar mu tisti bolj pozorni lahko morda očitamo, je pretirana podobnost tako z manjšim razredom C kot admiralsko ladjo razreda S. Očitno je to virus, s katerim so okužene vse nemške premijske znamke.

Na drugi strani v notranjosti najdemo popolno prepletanje klasike in sodobnosti. V mislih

“ S turbodizelskim štirivaljnikom je hiter, udoben in varčen.

imamo zlasti kontrast med s kromom okrašenimi okroglinami na sredinski konzoli in vratnih oblogah ter ultra sodobnim zgornjim delom armaturne plošče, ki ga skoraj v celoti tvori ravna črna plošča. V njej se pri bolj opremljenih različicah (takšnih, kot je bila testna)

skrivata ogromna, 31,2-centimetrski (12,3-palčni) barvna zaslona, ki nam na zares pregleden način, z možnostjo različnih slogov prikaza, rišeta podatke instrumentne plošče in drugih funkcij avtomobila. Ena od novosti so tudi na dotik občutljivi gumbi na volanskem obroču, ki se po krajšem privajanju izkažejo za kar uporabno rešitev.

Spredaj se sedi odlično. Prostora in nastavitve namreč ne zmanjka. Visoka raven udobja je zagotovljena tudi potnikom v drugi vrsti, kjer pa prostora, zlasti za kolena, kljub skoraj petim metrom skupne dolžine avtomobila ne moremo opisati s presežniki. Prtljažnik meri solidnih 540 litrov, očitamo pa mu lahko le ne povsem ravno dno.

Kaj pa bi lahko očitali novemu turbodizelskemu stroju? Objektivno prav ničesar. Gre za čisto nov dvolitrski štirivaljnik, ki



I Zaradi skladne oblike je novi razred E videti manjši, kot je v resnici. Morda malce zmoti podobnost z manjšim razredom C, ki ustvarja rahel občutek uniformiranosti.



↑ Glede na to, da je oblika predvsem stvar okusa, lahko v notranjosti omenimo le dobro ergonomijo in odlično kakovost materialov ter izdelave. Velika, 31,2-centimetrski (12,3-palčna) zaslona omogočata prilagajanje grafike po okusu voznika. Navigacijska naprava je lahko tako prikazana v sklopu merilnikov ali na sredinskem zaslonu.



razvije 143 kilovatov (194 KM) in 400 Nm navora, kar je dovolj za pospešek do stotice v 7,3 sekunde in končno hitrost 240 kilometrov na uro. Potrebujete več? Najverjetneje ne. Zlasti glede na to, da stroj deluje v kombinaciji z odličnim devetstopenjskim samodejnim menjalnikom 9G-tronic, ki prestavlja hitro in neopazno, predvsem pa takrat, ko to pričakujemo. Poleg udobnega samodejnega načina omogoča tudi bolj dinamičen ročni način prestavljanja z obvolanskima ročicama. Ob tem je lahko tudi pohvalno varčen, kar je s povprečno porabo malce pod sedem litrov na 100 kilometrov na testu nedvomno dokazal. Objektivno mu torej res ne moremo ničesar očitati. Je namreč tudi uglajen in tih, kolikor je za štirivaljni dizelski stroj mogoče. Nekaj grobosti pokaže le pri bolj odločnem pospeševanju. Žal tu še vedno zaostaja za šestvaljnimi agregati,

“ Razred E je pravi mercedes, ki zleze pod kožo s samoumevnim udobjem in ubranostjo.

ki so po našem subjektivnem mnenju limuzinam takšnega kova enostavno pisani na kožo.

Za udobje in res prijetno izkušnjo v kabini skrbi tudi opcijsko zračno vzmetenje, ki prek stikala dynamic select poleg udobnih nastavitvev comfort ponuja še bolj dinamične sport in sport + ter prilagodljive individual. Ne glede na pestro izbiro smo največ kilometrov prevozili v načinu comfort, ki se še najbolj poda uglajenemu značaju avtomobila.

Nekaj besed si zasluži tudi oprema, zlasti opcijska, ki je

testni avtomobil podražila za dobrih 27 tisočakov. Tu bi izpostavili pametne matrične led žaromete, zaradi katerih lahko pozabite na preklapljanje med dolgimi in zasenčenimi lučmi, ker to počno same na skoraj neopazen način. Tu pa so še sistem kamer za pogled okoli vozila, ki ustvari popolno ptičjo perspektivo, uglajen radarski tempomat in vrhunsko ozvočenje Burmester, zaradi katerega se vam bo tudi na avtocesti zdelo, da sedite v koncertni dvorani. A s 77 tisočaki si ne boste kupili brezpogojnega luksuza. Mi smo pri testnem avtomobilu, denimo, iskali gumb za električni vzdolžni pomik voznikovega sedeža, a našli le dobro staro ročico za ročno nastavljanje. Ni kaj, Nemci očitno zelo dobro poznajo svoje kupce in pot do njihovih denarnic.

Borut Fakin, foto: Jernej Prelac



↑ Prtljažnik s 540 litri prostornine sodi med večje v razredu.

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: limuzina, 4 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbodizelski, vrstni štirivaljni, 1950 ccm, 143 kW (194 KM) pri 3800/min, 400 Nm pri 1600/min; **Menjalnik:** samodejni, 9-stopenjski; **Pogon:** na zadnji kolesi; **EuroNCAP:** 5. **Velikosti:** 4923 x 1852 x 1468 mm; **Medos. razdalja:** 2939 mm; **Pnevmatike:** 235/40 R19; **Masa/nosilnost:** 1606/714 kg; **Prtljažnik:** 540 l.

Največja hitrost: 240 km/h; **Pospešek (0-100 km/h):** 7,3 s; **Poraba goriva (EU):** 4,3/3,6/3,9 l/100 km; **Povprečje na testu:** 6,9 l/100 km; **Izpust CO₂:** 102 g/km.

Cena: osnovni model (E 200 d): 46.890 €, testno vozilo: 76.986 €, Autocommerce, d. o. o., Ljubljana.

⦿ videz, udobje zmogljivosti, poraba goriva
● neravno dno prtljažnika, končna cena

MERCEDES DIGITAL LIGHT

Inteligentna svetloba

» Mercedes ostaja pri led svetilih, čeprav BMW in Audi prisegata na laserske luči » Novi žarometi ne motijo ostalih udeležencev v prometu » Z možnostjo natančnega oblikovanja svetlobnega snopa so postale luči tudi komunikacijski pripomoček

Boj za najboljšo osvetlitev cestišča med proizvajalci prestižnih avtomobilov je trenutno ena najbolj vročih tem. Medtem ko sta Audi in BMW ubrala pot laserskih žarometov, katerih glavna prednost je izjemna dolžina svetlobnega snopa, se je Mercedes odločil za drugo taktiko. Njihov načrt je uporaba led svetil, ki imajo sicer nekoliko krajši doseg, a je svetlobni snop bolj nadzorljiv.

V osnovi za svetlobo enega inovativnega žarometa skrbijo štirje led čipi, ki vsebujejo vsak po 1024 svetlobnih točk, torej skupaj 4096. Ti lahko svetijo v poljubni kombinaciji, svetlobni snop pa pošiljajo do

milijona mikro ogledalc, ki svetlobo naknadno poljubno oblikujejo in odbijejo skozi lečo. Rezultat je izjemno natančno oblikovanje svetlobe, ki omogoča izris kakršnega koli simbola ali oblike na cestišče. Za demonstracijo je Mercedes na cesto projiciral kar svoj logotip, v praksi uporabna pa bodo nazorna opozorila, kot sta stop znak ali izrisan prehod za pešce, v primeru, da se v temi pred avtomobilom znajde pešec.

Zgoraj naštetih svetlobnih 'triki' bi bili brez ustreznega nadzora brez prave vrednosti, zato svetilom ukazuje zmogljiv računalnik. Ta od kamer, radarja in drugih senzorjev

dobiva ogromno podatkov in jih skupaj z informacijami navigacijskega sistema uporabi za kar najbolj optimalno delovanje. Razen nekaj pametne elektronike in naprednih luči so današnji sodobni avtomobili na to novo tehnologijo že pripravljene. Številni namreč že imajo kamere, radarje in druge senzorje, gre le za implementacijo v serijske avtomobile. To pa se bo zagotovo zgodilo že zelo kmalu. Najprej v najdražjih modelih, sčasoma pa bodo tudi takšne luči nekaj povsem običajnega. **Gašper Stamač, foto: Mercedes-Benz**

“
Povsem nov in izjemno kompakten čip vsebuje 1024 led svetlobnih elementov, glede učinkovitosti pa naj bi bil kar 3,5-krat boljši od pametnega žarometa v aktualnem razredu E.





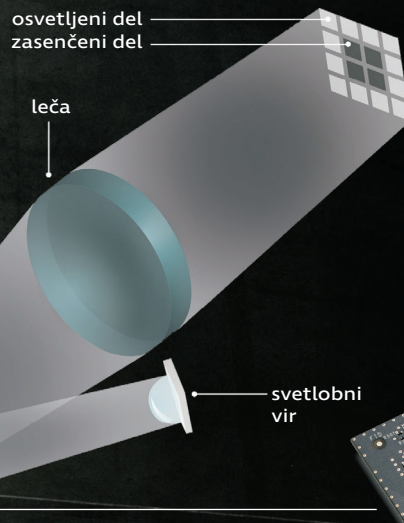
Žarometa, ki imata skupaj kar dva milijona nadzorljivih svetlobnih pik, lahko na cestišče projicirata kakršne koli oblike, od prometnih znakov, opozoril o razmerah na cesti do navodil navigacijske naprave.



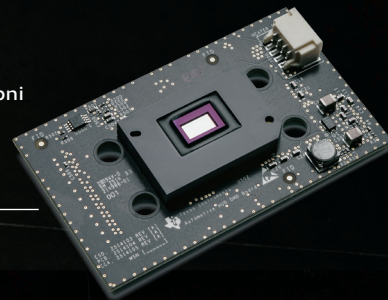
Pešec na cesti, kjer ni zebre, je za te žaromete tako moteč, da mu s svetlobo kar sami izrišejo prehod.



mikroogledala



- aktivno ogledalo
- neaktivno ogledalo



Milijon mikro ogledalc v vsakem žarometu ponuja skoraj neskončne možnosti svetlobnih kombinacij.



Programska oprema za prepoznavanje ljudi, živali in udeležencev prometa svetlobni snop vselej prilagaja razmeram na cesti, kar pomeni, da lahko cesto osvetljuje brez zaslepitve. To velja tudi za pešce in kolesarje, ki so osvetljeni le od vratu navzdol.

NOVICE

V motocikle prihaja varnost, med njimi tudi eCall – klic v sili. **BMW S 1000 XR bo za leto 2017 z njim opremljen serijsko.** Ob tem bo zmogljivejši za tri kilovate, zmogel jih bo 121.



Kymco je v zadnjem desetletju razvojno močno napredoval, zato se danes meri z najboljšimi. Novi **AK550 poganja stroj z 39 kW (53 KM)**, zmore 162 km/h, težak je 226 kilogramov, rezervoar pa sprejme 15 litrov.



BMW-jeva znamka i ima vpliv tudi na motocikle, denimo na skuter C evolution, ki je dobil 94 Ah baterijo. Ta mu omogoča **doseg 160 kilometrov med polnjenji**, največja hitrost je 129 km/h.



Hondin CB1000 je evergreen, v različici RS pa deluje še bolj sveže, saj ponuja **izbrušeno ciklistiko, čvrstejše prednje vilice in boljše zavore.** Nudi tudi posebno črno barvo in 1,1-litrski stroj s 66 kilovati (90 KM).



HONDIN VRHUNEC RAZREDA SUPERSPORT

Honda CBR 1000 RR vozi že skoraj dve desetletji, v novo sezono 2017 pa prinaša kup filigranskih novosti in še boljše razmerje med maso in močjo. Motocikel najvišjega superšportnega razreda poganja nov litrski štirivaljnik s 141 kilovati (193 KM) z nekaj višjim kompresijskim razmerjem, pokrovi iz magnezija in za 2,8 kilograma lažjim izpuhom. CBR 1000 RR pripravljena za vožnjo tehta 195 kilogramov, kar je 15 manj kot prej. Razmerje med maso in močjo je izboljšano za 14 odstotkov.



Druge pridobitve so serijsko polaktivno vzmetenje Öhlins, sistem za nadzor dviga prednjega kolesa in nadzor zdrsa, ABS proti blokiranju kolesa v zavojih, večstopenjsko nastavljanje podajanja moči in še kaj drugega.



Posega po najvišjih Avstrijski KTM ima dirkaštvo v genih, zato tudi veliki 1290 super adventure ne more biti povprečnež. Na salonu InterMot je bil predstavljen v treh različicah, in sicer S, R in T. Za pogon velikega popotnika na 21- oziroma 18-palčnih kolesih skrbi 1,3-litrski dvovaljnik s 118 kilovati (160 KM) in 140 Nm navora. Super adventure ima popolnoma nastavljivo vzmetenje, 217 kilogramov suhe mase, 6,5-palčni digitalni zaslon in led prednje žaromete.



Pustolovščina za začetnike

Prostorninsko skromni razred 250-kubičnih motociklov se je obarval tudi v enduro barve. Zadnji vstop je prinesel Suzuki z modelom V-strom 250, ki skoraj do potankosti kopira večja brata 650 in 1000. Tehnika je, seveda, drugačna, dokaj skromen dvovaljnik z 18 kilovati (24 KM), ki naj bi imel veliko navora v nižjem in srednjem območju, 17-palčna kolesa za cestno uporabo, širok in udoben sedež ter digitalna armaturna plošča. Ličen motocikel za začetnike, ki bodo

pustolovščine iskali predvsem na asfaltu.



PRODAJA

SERVIS

POPRAVILO


www.Motoland.si
Panigaz Kranj d.o.o.

☎ 04 23 42 100 Jezerska cesta 48, 4000 Kranj ☎ 030 400 600

✉ info@motoland.si www.motoland-panigaz.com

 Kawasaki

 SUZUKI
Way of Life

 SUZUKI
MARINE

 SHOEI

 SPIDI
ON TRACK

 OXFORD
Essential Rider Equipment

 ASTONE
HELMETS

 Xpd
MOTORSPORT RACING GEAR

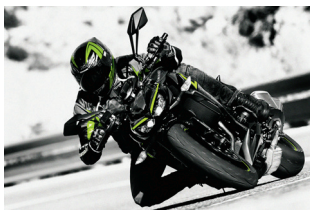
ROMANTIKA ZA MLADE

V poplavi plastičnih športnikov se mladi motoristi vse pogosteje odločajo za klasiko z daljšim rokom trajanja. Zanje je Honda pripravila model rebel s skromno tehniko, večno obliko in čopersko zasnovo. Osnova honda rebel (v prevodu upornik), ki se vozi na 16-palčnih kolesih, je le 471-kubični dvovaljnik s 33 kW (45

KM) z izravnalno gredjo za vibracije in skromnimi zmogljivostmi. Obenem je tudi nezahteven, kot zanalašč za začetnike, ki ne želijo adrenalina. Oprema je solidna, 41-milimetrske prednje vilice, nastavljiv zadnji blažilnik, ABS je serijski, v rezervoar gre 11 litrov goriva, suha masa pa je 190 kilogramov.



Prenova za jezni Z



Kawasaki je za sezono 2017 posodobil superšportni Z1000, ki po drznosti ostaja na samem robu segmenta nakedov. Superšportnik se bo v novo sezono odpeljal z novim nastavljivim Ohlinsovim zadnjim vzmetenjem, ki mu omogoča boljšo stabilnost pri visokih hitrostih in nekaj več udobja. Izboljšane so tudi

Brembove zavore, prednji par je še grafika, sestavljena iz črne in sive barve s

Kawasakijevimi zelenimi odtenki. Stroj je ostal nedotaknjen, litrski štirivaljnik s 104 kW (141 KM), suha masa Z1000 je 221 kilogramov.



Sodobna caffe klasika Trivaljnik s 85 kW (116 KM), okvir modela MT-09 in klasično oblikovanje iz 60. in 70. let preteklega stoletja. To je yamaha XSR900 abarth, ki bo na voljo le 695 kupcem.

Skromno spremenjena puščica

Nov letnik, a le izboljšan nadzor trakcije, ABS zavore, vzmetenje in barvne poslikave. Ostali deli yamaha YZF-R6 so ostali nespremenjeni, a še vedno v vrhu razreda.



Potovalnik za sladokusce

Popotnik BMW K1600B ponazarja ameriško klasiko. Nizek vetrobran in zadnji del s sedežem ter stranskimi kovčki, širok oklep in 1,6-litrski vrstni šestvaljnik s 118 kW (160 KM). Potovalnik za sladokusce.



Motocikel prihodnosti

Nenavadna oblika, očala za voznika, ki projicirajo podatke vožnje, električni motor, čeprav deluje kot orjaški bokser ... To je BMW-jeva vizija prihodnosti v obliki vision next 100.



SUZUKI Kawasaki **HONDA**

SERVIS

AVTOŠILER

AVTO ŠILER, d.o.o., PEKEL 36A, SI-2211 PESNICA PRI MARIBORU
TEL : +386-02-654-2002 E-mail : info@siler.si www.siler.si

243

in kratica GT na šampionski čeladi Tima Gajserja v zlatem dizajnu ne potrebujeta razlage.



Kawasaki je na salonu v Milanu s strupeno zelenim dizajnom pokazal, da vzdržuje svoje nišne ciljne skupine: ob običajnih modelih so športniki še vedno ponos Japoncev.



VOZNIKI NA DRUGI STRANI ZAKONA

Posiljevalci, norci in morilci

» Nizozemec Jos Verstappen (44) v povprečju vsako leto nekaj dni preživi v priporu. Najpogosteje zato, ker je pretepel družinskega člana, obtožen pa je tudi za poskus uboja.

Poredne fante formule 1 si običajno predstavljamo s pivom v roki, manekenkami v sobi in kakšnim razbitim hotelskim inventarjem ali kaznijo za prehitro vožnjo v običajnem prometu. A nekateri vozniki so precej močnejše prestopili mejo 'normalnega' življenja in zakona. Bilo je marsikaj – uboju, poskusi uboja, grožnje, pretepaški obračuni, razbiti zobje, premoženjski delikti ... Sin trikratnega svetovnega prvaka Jacka Brabhama je za

rešetkami končal kot seksualni iztirjenec. Nekateri, kot Bertrand Gachot, so bili pred odhodom v zapor zelo perspektivni vozniki, a ob vrnitvi na stezo niso ponovili svojih prejšnjih uspehov. Nizozemec Jos Verstappen je pravi kralj prijav, saj je njegova policijska kartoteka videti kot kartoteka pravega kriminalca. Pretepal se je doma in na dirkališčih. Ima veliko resnih kazenskih prijav, a se ne spametuje ...

AJ, MM, foto: AR, arhiv AF



ZGODOVINA DRUŽINSKEGA NASILJA

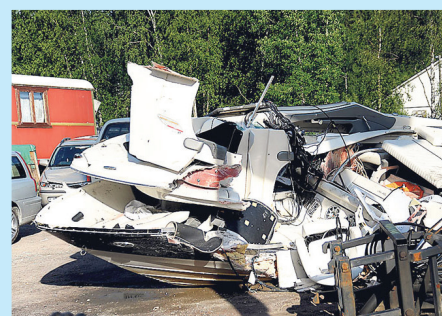
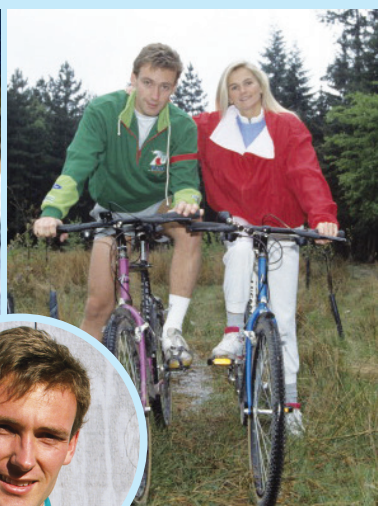
JOS VERSTAPPEN JE BIL DO 15. maja 2016 najboljši nizozemski

voznik formule 1 v zgodovini, a tega dne je njegov sin Max zmagal na VN Španije in se zavihtel na prestol. Max se lahko od Josa verjetno veliko nauči o vožnji, upamo pa, da se čudežni otrok formule 1 ne bo nalezal tudi očetovih slabih osebnih navad. Prvo ženo je pretepal in ji stalno grozil, v kasnejšo partnerko pa se je celo namenoma zaletel z avtomobilom in ji povzročil modrice in odrgnine. In da, pobegnil je s kraja nesreče. Letos je bil Jos nasilen tudi do očeta Fransa, ki ga je pretepel.



BERTRAND GACHOT JE S SOLZIVCEM NAPADEL TAKSISTA

SAMO DVA TEDNA PO TEM, KO JE leta 1991 na VN Madžarske postavil najhitrejši čas kroga, je bil Bertrand Gachot na sodišču. V začetku leta se je namreč sprl z londonskim taksistom, na katerega je planil s solzivcem. "Taksist je bil zopr in agresiven in edini način, da se ga ubranim, je bil solzivec," je rekel Gachot. Sodnik mu ni verjel in za šest mesecev je moral v zapor. V bran so mu stopili številni vozniki formule 1, nosili so majice z napisi podpore in podpisovali peticije. Po pritožbi so Gachotu kazen zmanjšali na dva meseca zapora, a ko so ga izpustili, pri Jordanu ni bil več zaželen.



PIJAN SE JE S ČOLNOM ZAELETEL V MOST IN UBIL PRIJATELJA

JYRKI JUHANI JÄRVILEHTO, BOLJ znan kot JJ Lehto (50), je s svojim čolnom vzel eno življenje. S prijateljem je leta 2010 glisiral po kanalih finskega mesta Ekenäs in se zaradi močno vinjenega stanja zaletel v most. Pri tem je njegov prijatelj umrl, Lehto pa je utrpel lažje poškodbe. Sodišče ga je spoznalo za krivega in ga obsodilo na dve leti in pol zapora.

FINCA SO OPROSTILI

V kasnejšem pritožbenem postopku mu niso dokazali, da je on upravljal čoln.



Michael Schumacher je z Gachotovim odhodom v zapor največ pridobil, saj je z moštvo Jordan debitiral na VN Belgije in kasneje osvojil sedem naslovov svetovnega prvaka formule 1.



DUTCH

“ Jos Verstappen se je leta 2012 z avtomobilom namerno zaletel v takratno partnerko. Zvezo sta prekinila, a sta se leta 2014 pobotala in poročila.



RAZBITA LOBANJA je posledica brutalnega napada Josa Verstappna in njegovega očeta Fransa na tekmece na dirki v kartingu. Tako se je začelo ...



SOPROGO POGOSTO TEPE
Sophie Kumpen, žrtev družinskega nasilja, ima z Verstappnom hčer Blue Jaye.



SUTIL JE ŠEFU LOTUSA 'PODARIL' 24 ŠIVOV

NA ZABAVI PO KONCU VN KITAJSKE leta 2011 je Adrian Sutil s kozarcem za šampanjec v vrat zadel Erica Luxa. Lastnik Lotusa je dobil 24 šivov, Sutil pa 18-mesečno zaporno kazen. Sutil je zatrjeval, da je Luxa zadel povsem slučajno, in za pričo povabil svojega dobrega prijatelja Lewisa Hamiltona. Hamilton je pričanje zavrnil, Sutil pa po tem z njim nikdar več ni spregovoril niti besede.



BREZ TOČK V KARIERI FORMULE 1
Sutil je za Spyker, Force India in Sauber odpeljal 124 dirk.



IRVINE SE JE ZARADI ŽENŠKE STEPEL V NOČNEM KLUBU

SEVERNOIRSKI VOZNIK EDDIE Irvine (50) je bil med svojo kariero eden največjih ženskarjev v formuli 1. Pravzaprav je z enakim življenjskim slogom nadaljeval tudi v pokoju. Pred osmimi leti se je zaradi neke ženske v nočnem klubu stepel in bil obsojen na šest mesecev zapore. 'Hitri Eddie' si je nekaj udarcev izmenjal s sinom nekdanje milanske županje, na sodišču pa se je branil, da so ga v VIP-salonu brez razloga napadli.



IZGUBIL JE NASLOV
Na zadnji dirki leta 1999 mu je Mikka Häkkinen za dve točki speljal naslov prvaka.



SIN JACKA BRABHAMA V ZAPORU ZARADI PEDOFILIJE

GARY THOMAS BRABHAM (54), SIN legendarnega Jacka Brabhama, ni pustil kakšnih posebnih sledi v formuli 1. Leta 1990 se je dvakrat skušal kvalificirati na dirko, a mu niti enkrat ni uspelo. Aprila letos ga je sodišče v Brisbanu zaradi pedofilije obsodilo na dve leti in pol zapore. Pri odmeri kazni je sodišče upoštevalo, da je bil Gary Brabham v zaporu tudi leta 2009, prav tako zaradi pedofilije.



OSVOJIL JE BRITANSKO FORMULO 3000, njegova brata Geoff in David pa sta zmagala na 24 ur Le Mansa.

ZNANI ZA VOLANOM: BOJAN EMERŠIČ

Vsemogočni Bojan



Priznani igralec, trenutno pa voditelj zabavne oddaje Vse je mogoče, ki jo lahko spremljate na TV Slovenija, ima prav zanimivo avtomobilsko zgodovino. Njegov prvi je bil golf 'enka', najbolj zadovoljen je bil s toyoto land cruiser, ki jo ima še danes, trenutno pa se naokoli najpogosteje prevaža v BMW-ju.

Kdo vas je naučil voziti in v katerem avtomobilu?

Inštruktor vožnje v stoenki, leta 1980.

Kako bi vaš slog vožnje primerjali z vašim poklicem?

Drzno, ampak v skladu s pogoji na cesti.

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

Vsem našim avtocestam bi dodal še en pas in s tem rešil zastoje.

Najbolj zanimiva stvar, ki ste jo doživeli v avtomobilu?

Avantura, ko nam je avto omagal v Črnem Kalu, ko tam še ni bilo avtoceste. V hrib smo ga potiskali nekaj kilometrov in ljudje so nam prijazno pomagali, bil je pravi žur, ko smo prišli na vrh, pa nas je ustavila policija. Smola.

Kakšna je vaša zbirka prometnih prekrškov?

Trenutno imam 20 pik in pogojno do januarja, ampak ne zaradi alkohola. Nikoli zaradi alkohola.

Koga bi na sovoznikem sedežu vzeli na pot okoli sveta?

Svojo družino.

Kateri vozniki so boljši – moški ali ženske?

Moški.

Raje zavijate levo ali desno?

V obe smeri, samo, da je ovinek, ravnina je dolgočasna.

Ali pojedete v avtomobilu?

Tudi, v glavnem pa glasbo poslušam zelo na glas.

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

Kolikor se le da, se trudim uporabljati vse, v glavnem pa voznikovega, ker zelo rad vozim.

Kateri avtomobil bi najraje videli na naslovnici Avto fokusa?

Najraje takega, ki ne onesnažuje okolja.

Gašper Stamač, foto: Žiga Culiberg

Naslednja številka izide v **sredo, 15. februarja 2017**

VOZILI SMO

Hyundai i30 Hyundaijev šef oblikovanja Peter Schreyer je dejal, da je i30 tretje generacije predvsem dozorel, saj je ob skoraj enakih zunanjih merah videti precej večji. Seveda so ga izpilili na vseh področjih, od lažje osnovne zgradbe do pogonske tehnike, ki je ob enakih zmogljivostih še varčnejša. Na področju aktivne varnosti pa pravijo, da se uvrščajo kar v sam vrh razreda. S čim jim to uspeva, vam bomo izdali prihodnjič v poročilu s prve vožnje.



TEST



BMW X6 M50d Športni terenec, ki tehta 2,2 tone in do stotice potrebuje le 5,2 sekunde? Če vemo, da nosi oznako M, ni to nič posebno presenetljivega. Bolj impresivno postane ob podatku, da gre za turbodizelsko zverino, ki omogoča tudi sprejemljivo dolge intervale med

postanki na bencinskih črpalkah. O tem, kaj vse še za 135 tisočakov ponuja veliki dizelski M, že prihodnjič.

Volkswagen passat GTE VW po aferi diesलगate hiti po poti popolne elektrifikacije, že sedaj pa ponuja dinamične hibride z oznako GTE. Passat s to oznako navzven deluje kot običajen passat, a je v resnici vse prej kot to. V maski namreč dobro skriva vtičnico, poganja pa ga kombinacija turbobencinarja in elektromotorja, ki skupno močjo 160 kW oziroma 218 'konjev' veliko obljublja. Pa gre v verjeti hibridnim obljubam? Odgovor sledi v naslednji številki.



PRED DESETIMI LETI (AF89 – januar 2007)

NA NASLOVNICI SMO pokazali fotoilustracijo težko pričakovanega naslednika megane druge generacije. Glede na drzno oblikovanje takrat aktualnega modela smo pričakovali, da bo imela tudi nova generacija seksi obline, a se to ni zgodilo. Pri Renaultu so 'napako' popravili šele z letos predstavljenim modelom. Konec enega obdobja v formuli 1 je prinesel začetek povsem novega. Slovo (vsaj prvo) Schumacherja je naznanil voznik nove dobe, ki je do danes krojil večji del najbolj naprednega dirkalnega športa na svetu. Pogodbo in

prvo priložnost je takrat dobil Lewis Hamilton, prvi temnopolti voznik v F1.



NOVI SUV* PEUGEOT 3008

SUV, KOT GA ŠE NI BILO



NOVI PEUGEOT i-COCKPIT® / NAJNAPREDNEJŠI SISTEMI ZA POMOČ PRI VOŽNJI



PROGRAM UGODNOSTI
MojPeugeot

PEUGEOT PRIPOROČA **TOTAL**

*SUV - SPORT UTILITY VEHICLE, ŠPORTNI MESTNI TERENEC

NOVI SUV PEUGEOT 3008

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Poraba v kombiniranem načinu vožnje: od 4,2 do 6,0 l/100 km. Izpuh CO₂: od 109 do 136 g/km. Emisijska stopnja: EURO 6. Vrednost specifične emisije dušikovih oksidov NO_x: od 0,0282 do 0,0663 g/km. Emisije trdnih delcev: od 0,00008 do 0,00203 g/km. Število delcev: od 0,01 do 20,36. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov.

SECTOR

NO LIMITS

SECTOR
NO LIMITS



330 | KRONOGRAF | NERJAVEČE JEKLO | WR 100 M

www.slowatch.si