

AVTOFOKUS



VOZILI SMO **VW arteon**

BMW serije 8

Prestižen,
ekskluziven in
oster kot
britev



**GRATIS
PRILOGA**
104 strani



RAZKRIVAMO
**BMW
serije 3**



TEHNIKA
Audi A8

Novi audi A8 bo prvič izdelan
tudi iz magnezija in ogljikovih vlaken



TEST **BMW M240i M performance, Mazda3 G120 revolution top, Dacia duster 1.5 dCi EDC laureate, Hyundai i30 T-GDI 120 impression, Opel zafira 1.6 CDTI ecotec innovation, Fiat tipo 1.6 multijet lounge, Kia niro 1.6 GDI hybrid EX champion, Toyota C-HR 1.2 turbo C-ULT**

Toyota prius plug-in



Opel insignia



Suzuki swift



Renault koleos





Ne obstaja človek, ki ne bi mogel storiti bistveno več, kot sam misli, da lahko.

(Henry Ford 1863–1947)

TOP 5 MESECA

-  Konec dodatnih stroškov gostovanja za klice in prenos podatkov v EU pomeni tudi manjše stroške z nekaterimi navigacijskimi in drugimi sistemi.
-  Slovenci smo končno dobili svoje dirkališče na poligonu Gaj pri letališču Cerklje na Dolenjskem.
-  Delnica Tesle je pred letnim srečanjem delničarjev dosegla vrednost 347 dolarjev, kar je 62 odstotkov več kot ob začetku leta.
-  Zaradi motociklista s kamero je policija prišla na sled vozniku, ki je v Sečovljah z nevarno vožnjo ogrožal druge udeležence.
-  Ljubljana bo dobila radarje, ki bodo lahko prepoznavali tudi vožnjo skozi rdečo luč.
-  Nedavna raziskava je pokazala, da vozniki na račun slabih navodil navigacijskih naprav v vozilu prebijemo dodatnih 29 ur na leto.
-  Na slovenskih cestah in avtocestah je veliko ograj, ki ne zadostujejo najnovejšim varnostnim standardom.
-  S prihodnjim letom se bo močno podražilo opravljanje vozniškega izpita, zlasti za motorna kolesa.
-  Vinjete so pripomogle k večji uporabi avtocest in posledično k izboljšanju varnosti na naših cestah, a jih bo EU ukinila.
-  Poostren nadzor policije je pokazal, da kolesarji še vedno množično kršijo prometne predpise, najpogosteje v mestnih središčih.

10

let do konec vinjet? Evropska komisija predlaga, da bi se vožnja po



avtocestah povsod plačevala na podlagi prevožene razdalje. To naj bi se zgodilo najkasneje do leta 2027, direktiva pa predvideva tudi prilagoditve vinjet za krajša časovna obdobja – Slovenija bi tako morala uvesti 10-dnevno vinjeto, ki bi stala največ 8,8 evra.

Prvi mož Tesle Elon Musk je po tem, ko je ameriški predsednik Donald Trump z ZDA izstopil iz pariškega podnebne spoznanja, zapustil mesto v odboru njegovih svetovalcev.

Ekzkluzivni ren



Dogodek Concorso d'Eleganza Villa d'Este vsako leto postreže s številnimi eksotičnimi avtomobili, letos pa se je tej ekzkluzivni družini pridružil še kitajski Techrules. Njihov športnik, imenovan ren, je privlačen dvosedežnik; tako pri tehniki kot tudi obliki so v precejšnji meri sodelovali Italijani, poganja pa ga hibridni pogonski sklop (kombinacija dizelskega in električnega motorja) z močjo 960 kW (1.306 KM).



NAJDRAŽJI VSEH ČASOV



Rolls-Royce je na ekzkluzivnem dogodku Concorso d'Eleganza Villa d'Este predstavil še bolj ekzkluziven avtomobil. Govori se, da naj bi neki petični kupec zanj odštel kar deset milijonov funtov (približno 11,5 milijona evrov), s čimer je rolls-royce sweptail najdražji nov avtomobil vseh časov. Kupec, ki ne želi biti imenovan, je tudi aktivno sodeloval pri njegovem razvoju in oblikovanju.

Opel za svetega očeta

Ne gre za novi papamobil, je pa sveti sedež bogatejši za oppla ampero-e, ki jo je na posebni konferenci v Vatikanu papežu Frančišku predal prvi mož Opla Karl-Thomas Neuman. Papež Frančišek je na konferenci CO,freeforum sicer izjavil, da si Vatikan prizadeva, da bi do leta 2020 postali prva država na svetu brez emisij.



Za vegane

Vegani že dolgo niso zgolj neka marginalna skupina alternativcev in vse več je tudi tistih, ki imajo veliko pod palcem. Tega se dobro zavedajo tudi pri Bentleyju, zato raziskujejo in patentirajo nove materiale za notranjost svojih vozil. Nekomu z veganskim načinom življenja pač ne moreš prodati bentleyja s prestižnim oblažinjenjem, sešitim iz 20 različnih živalskih kož ...



Avtomat za automobile



Domislil si ga je neki singapurski podjetnik, v njem pa je spravljeno okoli 60 novih in rabljenih avtomobilov različnih prestižnih znamk. V pritličju s pomočjo na dotik občutljivega zaslona preprosto izberete avtomobil, ki si ga želite pogledati, napreden sistem pa vam ga samodejno pripelje v minuti ali dveh. S sladkorjem ali brez?



STE VEDELI ...

... da izdelavo Bentleyja Mullanna potrebujejo 399 ur dela? Od tega jih 200 porabijo le za umetno notranjost te ročno narejene in bogatašem namenjene prestižne limuzine.



... da Maserati 202 GT velja za tako lep avtomobil, da je del stalne razstave v newyorškem muzeju moderne umetnosti?

Karoserijska nima niti enega ostrega zavihka in je v celoti izdelana iz enega kosa aluminija.

... da je avtomobil najpogosteje recikliran potrošniški izdelek na našem planetu? Poleg tega je zelo ugoden tudi delež reciklaže, saj se znova lahko uporabi približno 80 odstotkov njegovih sestavnih delov.



... da imajo avtomobili odprtino za dolivanje goriva največkrat nameščeno na sovoznikovi strani? Pri evropskih in ameriških avtomobilih to pomeni na desni, v Aziji, kjer vozijo po levi, pa je odprtina na drugi strani. Izbira strani je povezana z dolivanjem goriva ob cesti. V tem primeru je tisti, ki toči gorivo, stran od ceste in zaradi tega bolj varen.

... da so v letu 2016 povprečno izdelali 137 osebnih avtomobilov na sekundo? V celem letu so jih izdelali več kot 72 milijonov, vsak dan 197.500 in vsako uro 8.230.



Promet malo drugače ...



BMW SERIJE 8 IN M8

Presežek, ki ga BMW krvavo potrebuje

» Prestižen, ekskluziven in oster kot britev – vrača se legendarni BMW serije 8 » Nova osmica se bo oddaljila od serije 5, šestica pa je znova zapeljala v zgodovino » Motorna klasika z veliko mišicami, zaradi standardov odsotnost motorja V12



Zdi se kot poslovni samomor, a BMW dobro ve, kaj dela. Spomladi prihodnje leto bo v letu največje modelne ofenzive predstavil novo serijo 8, naslednika legendarnih modelov 840i in 850i, tudi CSI, ki je med leti 1989 in 1999 sicer zaznamoval znamko, a ji nakopal stroške, ki so močno presegle prihodke.

Zakaj BMW potrebuje serijo 8, je jasno. Tekmeča Audi in Mercedes-Benz ugled loščita s superšportnimi modeli, kot sta R8 in AMG GT. BMW pa se je kupejevskega razreda lotil klasično, z "racionalno" šestico, zasnovano na osnovi serije 5, ki jo je ravno pretekli mesec poslal v pokoj. Šestica je bila rentabilna, pokrila je nizke stroške razvoja in prinesla zaslužek, ugleda znamke pa ni negovala v tolikšni meri kot superšportnika pri tekmečih.

V času, ko BMW izgublja tla pod kolesi, prodajno je zaostal za

“ Takšen avto je nujen, čeprav pod črto dela poslovni minus. BMW pa si ga lahko privoščiti, to je jasno že dolgo.

█ Izklesani zadek sporoča samozavest najvišje vrste in na novo pridobljeno sproščenost oblikovalske ekipe.

Mercedes-Benzom, Audi se mu počasi približuje, pa ta znamka nujno potrebuje odskočno desko v smeri ugleda, sanjski model, ki ga bodo najstniki lepili po stenah svoje sobe. To, seveda, niso kupci osmice, so pa bodoči kupci BMW-ja, ki jim ima kaj ponuditi, sprva rabljene, nato pa nove serije 1, 2, 3 ... Takšen avto je nujen, čeprav pod črto dela poslovni minus. BMW pa si ga lahko privoščiti, to je jasno že dolgo.

Obenem bo osmica tisti avto, ki bo spremenil nekoliko otopel oblikovalski jezik te znamke, ki je s klasičnimi modeli zapeljala v slepo ulico. Morda bo z ostrimi linijami prednjega dela, velikimi režami

reže (brez reže?) za vstop zraka in zašiljenimi laserskimi lučmi ter zadkom, ki avtomobilu daje poseben pečat, opogumil oblikovalce, predvsem pa upravo družbe, v nove, bolj smeje poteze pri snovanju klasičnih modelov. “Številka 8 je pri BMW-ju vedno predstavljala vrhunec športne zmogljivosti in ekskluzivnosti,” je prepričan Harald Krüger, predsednik upravnega odbora BMW AG. “Prihajajoči BMW serije 8 coupé bo potrdil tesno vez med ostro dinamiko in modernim luksuzom. To bo naslednji model v okviru širitve naše ponudbe luksuznih vozil, ki bo dvignil standarde kupejev v tem segmentu. V procesu bomo še okrepili svoj vodilni položaj v luksuznem razredu.”

In kaj bo ponudila osmica? Dejansko zelo veliko novega oziroma skupek najnovejših prijemov, ki se bodo znašli pod eno



☞ Dolg motorni pokrov bo kupe vrnil v klasične čase, pod njim pa bodo bivali močni bencinski motorji.



• Serija 8 bo prinesla nov oblikovalski jezik in izgubljeno agresivnost. Le poglejte ta motorni pokrov, ki je popolno nasprotje ozkih laserskih žarometov. Drzna poteza, ki si je BMW dolgo ni privoščil.

POPOLNOMA NOVA OBLIKOVNA SMER

• **PO BESEDAH ADRIANA** van Hooydonka, vodje oblikovanja pri BMW-ju, so k temu projektu pristopili z novo oblikovalsko strategijo pod imenom NUMBER ONE > NEXT. To je eden najbolj obsežnih projektov v zgodovini tovarne, s katerim želijo povečati prodajo prestižnih vozil. Nova oblikovalska smer, vidna pri konceptni osmici, nakazuje smernice prihodnjih BMW-jevih vozil. Ne glede na novo obliko pa je concept 8 series z zelo dinamično obliko na videz pravi BMW. Z majhnimi natančnimi linijami so definirane čiste stranske površine, ki dajo vozilu eleganten volumen. Značilne velike BMW-jeve 'ledvice' skupaj z žarometi in velikimi zračnimi odprtini dajejo vozilu od spredaj nov in markanten športni videz. 'Ledvice' so postavljene zelo nizko in s svojo širino zasedajo



precejšnji del sprednjega dela. Tudi zadaj prevladajo emocionalno oblikovane površine s poudarjenimi linijami, ki se zelo harmonično povezujejo z lučmi, te pa s svojo obliko še poudarjajo dinamično obliko celotnega vozila. Novi oblikovalski filozofiji, ki so jo postavili oblikovalci BMW-ja na čelu z Adrianom van Hooydonkom, bo še zanimivo slediti. **Georg Gedl**

potrjujejo pri BMW-ju, in sicer vzporedno s kupejevsko osmico. "Popolnoma zamaskiran prvi prototip prihajajočega BMW-ja M8 bomo razkrili na predstavitveni vožnji v okviru podpornega programa 24-urne dirke na Nürburgringu. Klasične M-značilnosti, kot so velike vstopne odprtine za zrak, predelane zavore in športen izpušni sistem s štirimi zaključki,

namigujejo na občutno povečano moč in ogromen dinamični potencial vozila," pojasnjuje Frank van Meel, predsednik oddelka BMW M, in dodaja, da bo prihajajoči BMW M8 svoj DNK nadgradil z dirkaškim potencialom in dodatnimi porcijami dinamične ostrine, preciznosti in agilnosti. **Robert Potočnik, foto: BMW**

streho. Karoserija bo izdelana iz karbonskih vlaken, aluminija in jekla, težji materiali bodo v korist stabilnosti in nižjemu težišču uporabljeni v spodnjih delih. To bo znova klasični kupe 2+2 brez iskanja kompromisov med prostornostjo in dinamiko, kot ga je prinašala serija 6. Dolg motorni pokrov bo kupeja vrnil v klasične čase, pod njim pa bodo bivali močni bencinski motorji, ki bodo v prvi vrsti brez električne pomoči. Gran turismo prve vrste bo tudi nezmotljiv avto z zadnjim pogonom – po silhueti strehe in zadka ter sami zasnovi.

Pri BMW-ju že zdaj vedo, da bodo kupci redki, zato bo osmica na voljo le v ekskluzivnih različicah. Vrnili se bosta klasični oznaki 840i in 850i. V obeh primerih se bo vrtil 4,4-litrski V8 biturbo s 340 kilovati v prvem (462 konjskih moči) in 460 kilovati (626 konjskih moči) v drugem, ki bo poganjal prvi M8 – nekakšen naslednik slovitega in zelo redkega

850i s 5,6-litrskim motorjem V12. Motorja V12 ne bo, razlog pa je predvsem v okoljskih standardih. Model M8 nastaja že sedaj,



• Digitalen kokpit, široka in visoka sredinska konzola, kratka ročica menjalnika in minimalizem – to je serija 8 nove dobe.

TOYOTA PRIUS PLUG-IN (SLOVENSKA PREDSTAVITEV)

Slovincem je pisan na kožo

» Priključni hibrid zmore na elektriko pri hitrosti do 135 km/h prevoziti do 50 kilometrov » Ena od izvedb ponuja tudi sončne celice na strehi » Dodatne baterije so za 142 litrov zmanjšale prtljažnik, ki sedaj sprejme 360 litrov



Več kot leto po predstavitvi aktualne generacije priusa se je na slovenskih cestah znašel še v izvedbi plug-in. Gre za priključni hibrid, ki obljublja najbolj vsestransko uporabnost in najčistejšo vožnjo doslej. To so inženirji zagotovili z večjo baterijo, dodatnim elektromotorjem in drugimi majhnimi izboljšavami.

Od običajnega modela se plug-in loči že navzven, saj je po obliki precej drugačen. Na sprednjem delu so žarometi s štirimi sklopi led svetil, funkcionirajo pa kot matrični žarometi (prvič v kateri koli toyoti). Nekoliko daljša bočna linija je posledica povečanega previsa zadaj in na novo oblikovanega zadka, z drugačnimi lučmi in bolj kupolastim steklom prtljažnih vrat. Zdi se, da so oblikovalci želeli zagotoviti še bolj futurističen videz, na nek

način bližjega modelu mirai, ki ga poganjajo vodikove gorivne celice.

V novi generaciji zmore izključno na elektriko prevoziti do 50 kilometrov, namesto 25, kar je povsem dovolj za potrebe povprečnega slovenskega voznika, ki naj bi na dan prevozil okoli 70 kilometrov. Če

upoštevamo, da lahko baterijo napolnimo med tem, ko smo, na primer, na delovnem mestu, se lahko skoraj ves čas vozimo na elektriko. Izjeme so le daljše poti, recimo izlet za konec tedna ali družinske počitnice. Bolj sprejemljiv doseg mu zagotavlja podvojena kapaciteta baterije (8,8 kWh). To na običajnem

električnem omrežju napolnimo v le treh urah in desetih minutah, medtem ko hitro 16-ampersko polnjenje delo opravi v dveh urah. Več baterij pa, seveda, zahteva svoj prostor, zato je namesto 502 v prtljažniku le 360 litrov prostora, kar pa še vedno dosega povprečje kompaktne limuzine C-segmenta.

Pomemben preskok v primerjavi s prejšnjim modelom je, da takšen prius deluje kot zares uporaben električni avtomobil. Zaradi dveh elektromotorjev s skupno močjo 68 kilovatov zmore hitrost do 135 km/h, ne da bi vmes kakor koli posegal bencinski motor, razen, če se baterija prej ne izprazni. Sicer pa tudi tega priusa poganja znan 1,8-litrski bencinski motor s prilagajanjem odpiranja ventilov, ki omogoča prehod z Atkinsonovega na Ottov cikel. Za prenos moči skrbi brezstopenjski



hišnem

Inženirji so karoseriji namenili kar nekaj malenkostnih popravkov in s tem dosegli koeficient upora, ki znaša le 0,25. Posebna 15-palčna platišča so oblikovana tako, da zagotavljajo učinkovito hlajenje zavor.

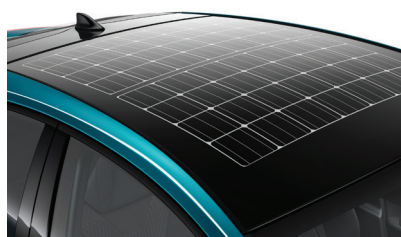
“ Priključni hibrid je, z upoštevanjem popusta in eko-subsidije, z opremo sol cenovno skoraj povsem enak običajnemu priusu.



Notranjost priključnega priusa je praktično enaka tisti pri običajnem, s tem da ima plug-in le štiri sedeže (varčevalni ukrep pri masi vozila). Novost je črna barva kabine; ta je bila doslej na voljo le v beli.



Baterije so v primerjavi s prejšnjim priključnim priusom enkrat bolj zmogljive, zasedejo pa le 66 odstotkov več prostora. Po novem imajo poleg hlajenja vgrajen tudi sistem za ogrevanje, kar so zahtevali kupci iz skandinavskih dežel.



Sončna streha povzroči precejšnje povečanje mase in je zato na voljo samo pri različni z manj druge opreme, saj le tako deklarirana poraba lahko ostane na enaki ravni. Pri Toyoti pravijo, da bi v popolnih pogojih izključno s sončno energijo lahko prevozili do 1.000 kilometrov na leto.

samodejni menjalnik (CVT). Na voljo so štiri režimi vožnje: HV je povsem klasični hibridni, EV za povsem električno vožnjo, EV city ponuja manj moči za večji električni doseg, HV/EV pa je namenjen načrtnemu polnjenju baterij med vožnjo.

Prve matrične žaromete, ki lahko selektivno osvetlujejo le izbrane dele vozišča (ne zaslepijo vozil iz nasprotna smeri), smo že omenili, najnovejša različica priusa pa ponuja še kup drugih varnostnih novosti. Ena od njih je sistem za predhodno zaznavanje trka s funkcijo zaznavanja pešcev in prilagodljiv tempomat, ki deluje v celotnem razponu hitrosti vožnje in avtomobil po potrebi tudi popolnoma zaustavi.

Glede na razmerje v številu naročenih vozil pri slovenskih kupcih je jasno, da ima priključni hibrid prednost pred običajnim priusom. Nekaj k temu prispeva

tudi ugodna cena za izvedbo z opremo sol, ki jo s popustom ponujajo za 34.450 evrov. Ob upoštevanju eko subsidije pa je zanj treba odšteti le malenkost manj od 30 tisočakov. **Gašper Stamač, foto: GS, Toyota**



Polnjenje baterij na običajni hišni vtičnici traja tri ure in deset minut, hitra polnilnica pa delo opravi v dveh urah.

LOVŠE

Pooblaščen prodajalec in serviser vozil.

10 LET

JAMSTVA NA VOZILA

Že od 290€

Edini v SLO

10 LET JAMSTVA NA VOZILA

Avto Lovše, DOMŽALE
 Jarška cesta 11
 (01) 777-77-77

AC Lovše, KRANJ
 C. Staneta Žagarja 65b
 (04) 777-77-77

www.aclovse.si

NAŠ IZBOR

TOYOTA PRIUS
PLUG-IN SOL

1.798 ccm, 4 valji, bencinski, 72 kW (98 KM), 142 Nm ; električni, 68 kW

1,0 l in 7m³ kWh, 22 g CO₂/km

0-100 km/h v 11,1 s, 162 km/h

D/Š/V: 4.645/1.760/1.470 mm

360 l

1.650 kg

Cena (brez popustov in subsidij): **37.950 €**

VOLKSWAGEN ARTEON (MEDNARODNA PREDSTAVITEV)

Novi luksuzni volkswagen



» Arteon kot petratna kupejska limuzina premore tudi dobršno mero prestiža » Sprva je na voljo z dvema dizelskima in enim bencinskim motorjem » Ob začetku prodaje je treba pri nas zanj odšteti vsaj 39.310 evrov

Če je bil CC znotraj Volkswagnove modelske palete zastopan kot malce bolj luksuzna, kupejsko urezana različica passata, arteon stopa stopničko višje – je večji, elegantnejši, predvsem pa bolj mogočnih oblikovnih potez. Poleg tega je nabit z naj sodobnejšimi varnostnimi in drugimi pripomočki, a o njih malce kasneje.

Volkswagnovega novinca smo imeli priložnost pobliže spoznati na mednarodni predstavitvi v Hannoveru, kjer je že takoj navdušil s svojimi čistimi linijami, vpadljivo masko in elegantno pojavo. Z dolžino 4,86 metra je 9,5 centimetra daljši od passata, obenem pa tudi skoraj štiri centimetre širši in za spoznanje nižji. Ja, velik avtomobil je in na prvi pogled morda celo bliže audiju A7 sportback kot pa A5 in BMW-ju serije 4 gran coupe, katerih bolj neposredni tekmeč je.

Na voljo je v treh verzijah – poleg osnovne še v luksuzni izvedbi elegance (več kroma) in športni R-line (drugačni

odbijači). Oba sta tudi serijsko obuta v 18-palčna kolesa (vstopni model v 17-palčna) oziroma za doplačilo v do

20-palčna. Notranjost je kakovostno izdelana in arhitekturno praktično enaka kot v passatu, vključno z



analognimi ali digitalnimi merilniki, velikim večnamenskim zaslonom in nasploh zelo dobro ergonomijo. Tudi predalov za drobnarije je dovolj, tu je še površina za brezstično polnjenje mobilnega telefona, ki pa si grajo zasluži zaradi nerodno nameščenega USB-priključka. Žal omogoča polnjenje le manjših telefonov z do pet palcev velikim zaslonom.

Občutek za volanom je praktično enak kot v passatu, zaradi velike medosne razdalje pa je prostor resnično radodarno odmerjen tudi na zadnjih sedežih. Predvsem za noge tamkaj sedečih potnikov, medtem ko kupejsko urezana streha malce okrni prostor za glave – potniki, višji od 180 centimetrov, se bodo z glavo dotikali stropa. Vse skupaj zaokrožuje še velik prtljažni prostor, ki v osnovi meri 563, ob zloženih naslonjalih zadnjih sedežev pa 1.557 litrov. Prtljažnik je lepo obdelan in zaradi petvratne zasnove tudi lahko dostopen, vrata pomika elektrika, odpirati jih je mogoče tudi z brco pod zadnji odbijač.

Arteon tehnično temelji na koncernski modularni platformi MQB, odlično uravnoteženo podvozje pa nudi tako visoko mero udobja kot tudi precejšno mero vozne dinamike. Te sicer ne moremo prav natančno oceniti,

➔ Arteon je dolg 486 centimetrov, 9,5 centimetra več od limuzinskega passata.

“Arteon je naslednik modela CC, a v primerjavi z njim pušča mogočnejši, še bolj eleganten vtis.

saj vozila na kakšni zahtevnejši ovinkasti cesti nismo preizkusili, udobje pa je, tudi zaradi dobre zvočne izolacije, na zelo visoki ravni. Hvalimo tudi podvozje DCC (z drugačnimi karakteristikami za različni elegancie in R-line, vstopni arteon ima klasično vzmetenje), ki poleg izbire med štirimi prednastavljenimi in enim individualnim programom po

novem s pomočjo drsnika znotraj infotainment sistema omogoča tudi bolj natančno nastavljanje trdote podvozja. Kar 15 različnih položajev je na voljo in razlika med najtršim in najmehkejšim je precej občutna.

Volkswagen v arteonu premierno predstavlja tudi nekatere nove varnostne sisteme. Prilagodljiv tempomat nadgrajuje funkcija predvidevanja, kar pomeni, da že vnaprej prepozna omejitve in ve, da se približujete križišču ali ovinku, zato temu primerno prilagodi hitrost (podatke dobiva iz navigacijskega sistema). V praksi deluje zelo dobro. Novost so tudi žarometi, ki še pred dejanskim zasukom volana osvetlijo notranjost ovinka (nismo preizkusili), varnostni sistem za primer naleta od zadaj in sistem emergency assist, ki v

primeru, da voznik spusti volan, po določenem času in več opozorilih vozilo varno ustavi ob desnem robu ceste, vklopi vse štiri utripalke in nazadnje, če še vedno ni odziva, pokliče na pomoč.

S koncem junija arteon zapelje tudi na slovenske ceste, sprva pa je na voljo z dizelskima motorjema 2.0 TDI s 110 ali 176 kW (150 ali 239 KM) in 2.0 TSI strojem z 206 kW (280 KM) moči. Vsi trije so opremljeni z DSG-menjalnikom, močnejša dva tudi s štirikolesnim pogonom. Kasneje bosta ponudbo dopolnila še bencinski 2.0 TSI in dizelski 2.0 TDI s 140 kW (190 KM), novembra pa še novi 1,5-litrski bencinar s 110 kW (150 KM), ki bo kot vstopni model stal 31.392 evrov. **Anže Jamnik, foto: Volkswagen**



➔ Sedi se zelo dobro, na zadnjih sedežih pa je naravnost ogromno prostora v dolžino in malce manj v višino.



➔ Sistem s pomočjo podatkov navigacije že vnaprej ve, da se približujete križišču ali ovinku.

➔ Prtljažnik je, zaradi petvratne zasnove, lahko dostopen.

Avto Slak

Pooblaščen prodajalec in serviser

TREBNJE

07 / 34 81 481



NOVO MESTO

07 / 39 32 999



Prestopi pravi prag - obišči Avto Slak

www.avtoslak.si



NAŠ IZBOR VOLKSWAGEN ARTEON 2.0 TDI ELEGANCE

1.968 ccm, 4 valji, dizel, 110 kW (150 KM), 340 Nm 4,4 l, 114 g CO₂/km
0-100 km/h v 9,1 s, 220 km/h

D/Š/V: 4.862/1.871/1.450 mm

563-1.557 l 1.643 kg

Cena: **39.310 €**

➔ Notranja arhitektura je praktično enaka kot v passatu, vključno z izdatnimi nastavitvami in odlično ergonomijo.

HYUNDAI I30 T-GDI 120 IMPRESSION

Varna igra



» Z umirjeno obliko želi ugajati čim večjemu številu kupcev » Litrski trivaljnik je živahen in tih, a zahteva več kot 8 l/100 km » Evropske tekmece je dosegel z vsem, tudi s ceno, ki presega 24 tisočakov

Ste se kdaj vprašali, kakšen je Volkswagnov recept za uspeh golfa, ki že več kot 40 let velja za kralja segmenta C? To sta predvsem umirjena oblika in stalnost, ki z generacije v generacijo ne prinaša večjih presenečenj. S tem vedno znova prepriča široko občinstvo in kupcem zagotavlja, da ne bo zastarel tudi, ko bo čas za novo generacijo. A to, seveda, ni dovolj. Tu so še sodobna in najmanj tako zanesljiva tehnika, kot jo ponujajo glavni tekmeči.

Golf je torej primer, po katerem se velja kaj naučiti. In Korejci se učijo dobro in hitro. Res je, da včasih kar precej očitno prepisujejo uspešne recepte, a pri tem postajajo vse bolj izvirni. No, Hyundaiju do zdaj glede oblike (z nekaj izjemami) nismo mogli očitati kopiranja, saj se še do pred kratkim ni znal upirati azijskim oblikovnim potezam. A tudi to se spreminja. Modele, ki so prvenstveno namenjeni evropskemu trgu, razvijajo in proizvajajo v Evropi, zato je

» Novi i30 vas bo težko razočaral, le pravi motor, ki bo ustrezal vašim potrebam, morate izbrati.

evropeizacija neizbežna in predvsem hotena.

Najnovejši primer tega trenda je tretja generacija modela i30. Za njegovo obliko bi lahko rekli, da je umirjena, skoraj malce dolgočasna, toda 'odporna' na staranje. Edini, nekoliko bolj vpadljiv element je šestkotna maska s kromirano obrobo. Ostalo je skladno in uglajeno ali – z drugimi besedami – premišljeno golfovsko.

Bolj izvirno je oblikovana

notranjost, kjer izstopa zaslon multimedijske naprave na vrhu sredinske konzole. Bistveno pa je, da je ergonomsko dobro zasnovana in da vse deluje tako, kot mora. Stikala so dovolj velika in logično razporejena, ugoden položaj za volanom se zlahka najde. Materiali in končna obdelava dajejo zelo dober občutek kakovosti.

Tudi nad prostornostjo se ne moremo pritoževati, tako v drugi vrsti kot v zadku, kjer se skriva prtljažnik, ki v osnovni postavitvi meri le nekaj manj kot 400 litrov.

Prilagajanje evropskemu trgu je prineslo tudi prisilno polnjene stroje. Pod pokrovom se je vrtel litrski trivaljnik, z 88 kilovati (120 KM) in 171 Nm navora. To v večini primerov zadostuje, a za hitra speljevanja in prehitevanja ga je treba priganjati, kar močno vpliva na porabo goriva. Na testu se je ta vselej gibala nad 8 l/100 km in se celo približevala 9 l/100 km, kar je skregano s cilji motorčka, ki naj bi bil predvsem varčen in okolju prijazen. A to je tudi naša edina zamera. Kljub značilnemu zvoku,



↑ S skladno oblikovanimi zadnjimi lučmi, ki se nadaljujejo na prtljažna vrata, najbolj kaže, da želi biti podoben golfu.

Mnogi mu pravijo 'korejski golf', s čimer se kar strinjamo.



ki ga prinaša liho število valjev, je presenetljivo uglajen in dovolj tih tudi pri avtocestnih hitrostih. Pohvalo si zasluži tudi šeststopenjski ročni menjalnik, ki je z gladkimi in natančnimi hodi prestavne ročice prav nemško soliden.

Enako velja za vozne lastnosti. V ovinkih i30 deluje nevtrarno in zanesljivo, volanski mehanizem pa v primerjavi s predhodnikom posreduje bolj pristen občutek o dogajanju pod kolesi. Blaženje je več kot zadovoljivo, avtomobil pa na cesti v vseh pogledih deluje prepričljivo.

Prepričljiva je tudi ponudba opreme, tako za varnost kot udobje. Tu najdemo sistem za samodejno zaviranje v sili s prepoznavanjem pešcev, prilagodljiv tempomat, vzdrževanje vozila znotraj voznega pasu in nadzor mrtvih kotov. Kupec si lahko omisli tudi sladkorčke, kot so steklena pomična streha, usnjeno oblazinjenje, gretje in hlajenje sedežev ter multimedijska naprava z navigacijo in zaslonom na dotik.

Najnovejša generacija i30 tako prav na vseh področjih kaže napredek v primerjavi s

predhodnikom in dokazuje, da sodi v golfovo ligo, torej med najboljše. Verjamemo, da mu bo z umirjeno obliko uspelo ugajati širokemu občinstvu, medtem ko litrski motor priporočamo predvsem tistim, ki na leto ne prevozijo veliko kilometrov in niso nagnjeni k dinamični vožnji. Za slednje bi namreč to lahko pomenilo (pre)pogoste postanke na bencinskih črpalkah. Cena bogato opremljenega primerka je z dobrimi 26 tisočaki na ravni prvakov razreda, pri čemer prav vsem kupcem pripada promocijski popust v višini dva tisoč evrov.

Borut Fakin, foto: Jernej Prelac

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: kombi/muzina, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbobencinski, vrstni trivaljnik, 998 ccm, 88 kW (120 KM) pri 6000/min, 171 Nm pri 1500/min; **Menjalnik:** ročni, 6-stopenjski; **Pogon:** na sprednji kolesi; **EuronCAP:** 5.

Velikosti: 4340 x 1795 x 1455 mm; **Medos. razd.:** 2650 mm; **Pnevmatike:** 225/45 R17; **Masa/nosil.:** 1269/531 kg; **Prtljaž.:** 395–1301 l. **Največ. hitr.:** 190 km/h; **Posp. (0–100 km/h):** 11,1 s; **Poraba goriva (EU):** 5,8/4,6/5,0 l/100 km; **Povp. na testu:** 8,7 l/100 km; **Izpost. CO₂:** 115 g/km.

Cena: osnovni model (T-GDI 120 trend): 16.990 €, testno vozilo: 26.100 €; Hyundai Auto Trade, d.o.o., Lj.

⊕ ergonomija, prtljažnik, oprema
⊖ poraba goriva

↑ Pri ergonomiji Korejci niso želeli odkrivati tople vode. Oblikovno najbolj izstopa 'lebečji' zaslon na dotik, zaradi katerega pa se niso odpovedali praktičnim klasičnim in vrtljivim gumbom.



← Grafika merilnikov je preprosta in odlično berljiva.



Zadaj se nad prostorom ↑ ne bi smeli pritoževati niti odrasli potniki, zares udobno pa bosta tu potovala dva.



← Lepo obdelan prtljažnik v osnovni postavitvi ponuja 395 litrov prostora, ob zlaganju sedežev pa nastane praktično ravno dno.

KIA NIRO 1.6 GDI HYBRID EX CHAMPION

Moderen na kvadrat



» Karoserija križanca skriva sodoben hibridni pogonski sklop » Kombinacijo bencinskega in elektromotorja dopolnjuje posebnost – dvosklopčni menjalnik » Za potnike je dobro poskrbljeno tako s prostorom kot opremo



← Razred križancev ima sicer zelo ohlapna pravila, zato vanj spada tudi niro, čeprav je precej nižji od ostalih. V primerjavi z običajno kombilimuzino je namreč od tal višji le za centimeter in pol.

Povsem v trendu in pravočasno so pri Kii na trg poslali kombinacijo najbolj vroče karoserijske različice ta hip in nič manj aktualnega hibridnega pogona. Nastal je niro, bližnji sorodnik modela hyundai ioniq (ta konkurira toyoti prius) in edini pravi tekmelec Toyotini vroči žemljici – modelu C-HR.

Glede na to, kar lahko vidimo pri ostali ponudbi Kiinih križancev in športnih terencev, smo bili nad precej zadržano zunanostjo nira kar malce razočarani. Daleč od tega, da je avtomobil grd ali neproporcionalen. Gre le za to, da, razen maske, ne ponuja prav

“Prijetno so presenetile zelo dobre vozne lastnosti, ki jih dopolnjuje poskočen hibridni pogon.

nič posebej zanimivega ali drugačnega. Kot bi želel ugajati vsem naenkrat.

Druga plat medalje, ko govorimo o preprosti zunanosti, je presenetljivo uporabna in prostorna notranost. Udobno se sedi na sprednjih in zadnjih sedežih, kjer niti večjim potnikom ne zmanjka prostora. Nič manj prostoren ni prtljažnik, a njegovo uporabnost malce okrnita visok nakladalni rob in velikost notranjih blatnikov. Podiranje naslonjal zadnjih sedežev prostor poveča na 1.425 litrov, a na dnu ostane precejšnja stopnica.

Če notranost nira primerjamo z njegovim japonskim

tekmečem, je jasno, da so šli oblikovalci v dve povsem različni smeri. C-HR je videti kot kulisa s snemanja Zvezdnih stez, medtem ko je niro zadržano uglajen. Težko bi rekli, da je eden boljši kot drugi, saj se futurističnih zavihkov lahko naveličamo ravno tako hitro kot črne klasike. Po drugi strani pa iz mode nikoli ne gre dobra ergonomija, ki je zadnje čase prav gotovo ena boljših lastnosti avtomobilov te znamke. Preprosto, a na pravem mestu in pregledno, pa tudi na najsodobnejšo tehnologijo niso pozabili. Na 20,3-centimetrskem osrednjem zaslonu se prikazuje navigacija (tudi v 3D) in vse



↑ Lepo urejena, a zadržana notranjost je dokaz, da so pri Kii želeli hibride približati vsem kupcem, ne le tistim, ki sledijo modnim trendom.



↑ Za pogon skrbi enaka kombinacija bencinskega in elektromotorja kot pri hibridnem modelu hyundai ioniq.



↑ Zadaj je presenetljivo veliko prostora, nad katerim se ne morejo pritoževati niti višje rasli potniki.



↑ Prtljažnik navduši s količino prostora, malce manj pa z visokim nakladalnim robom.

zabavi namenjene funkcije. Te vključujejo tudi povezljivost z apple carplay in android auto, digitalni radio in kup drugih. Manjši informacijski zaslon je pred voznikom, ta pa omogoča priljubljeno spremljanje delovanja hibridnega pogona.

Srce in za mnoge bistvo tega avtomobila je ravno njegov pogon, ki so mu že v osnovi prilagodili tudi zasnovano platforme. Poganja ga 1,6-litrski bencinski motor z neposrednim vbrizgom goriva in močjo 77 kW (105 KM), pomoč pa mu nudi 32-kilovatni elektromotor. Po zaslugi elektromotorja se v mestu zelo hitro zgame tja do 60 km/h, spodoben bencinski

motor pa poskrbi za sprejemljive potovalne hitrosti. Glavna zasluga za živahne vozne lastnosti gre samodejnemu menjalniku z dvojno sklopko, ki ga sicer v tovrstnih hibridih nismo vajeni. Pri glavnem tekmecu prisegajo na neodziven CVT (brezstopenjski menjalnik), ki poleg tega ob priganjanju poskrbi tudi za neprijeten hrup.

Za križanca lepo uglašeno podvozje in spodobna vodljivost sta nas prej kot v pretirano varčevanje spodbujala k dinamični vožnji, zato smo na testu zabeležili skupno povprečje porabe 6,6 litra, brez težav pa smo se vozili tudi s petimi litri na 100 kilometrov. Od

tovarne obljubljenе vrednosti so sicer izvedljive (dokaz za to je povprečje 3,7 litra za hibridno vožnjo od obale do obale ZDA, ki je zapisan tudi v Guinnessovi knjigi rekordov), a to zahteva izjemno mero potrpežljivosti. Tako od voznika kot drugih udeležencev v prometu.

Ob vseh odlikah, s katerimi se lahko pohvali niro, pa na vse skupaj meče senco sladko-kisel problem. Je namreč tako iskan avtomobil, da je slovenskemu trgu namenjena le peščica primerkov, ki zelo hitro najdejo lastnike. **Gašper Stamač, foto: Jernej Prelac**

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: križanec, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor (z notranjim zgorevanjem):** bencinski, vrstni štirikavaljni, 1580 ccm, 77 kW (105 KM) pri 5700/min, 147 Nm pri 4000/min; **Motor (električni):** sinhronski, 32 kW (44 KM), 170 Nm; **Menjalnik:** samodejni z dvojno sklopko, 6-stopenjski; **Pogon:** na sprednji kolesi; **EuroNCAP:** 5.

Velikosti: 4355 x 1805 x 1545 mm; **Medos. razdalja:** 2700 mm; **Pnevmatike:** 225/45 R18; **Masa/nosilnost:** 1521/409 kg; **Prtljažnik:** 427/1425 l.

Največja hitrost: 162 km/h; **Pospesek (0-100 km/h):** 11,5 s; **Poraba goriva (EU):** 4,4/4,5/4,4 l/100 km; **Povprečje na testu:** 6,6 l/100 km; **Izpusč CO₂:** 101 g/km.

Cena: osnovni model (1.6 GDI hibrid LX fun): 25.990 €, testno vozilo: 28.490 €; KMAG, d. o. o., Lj.

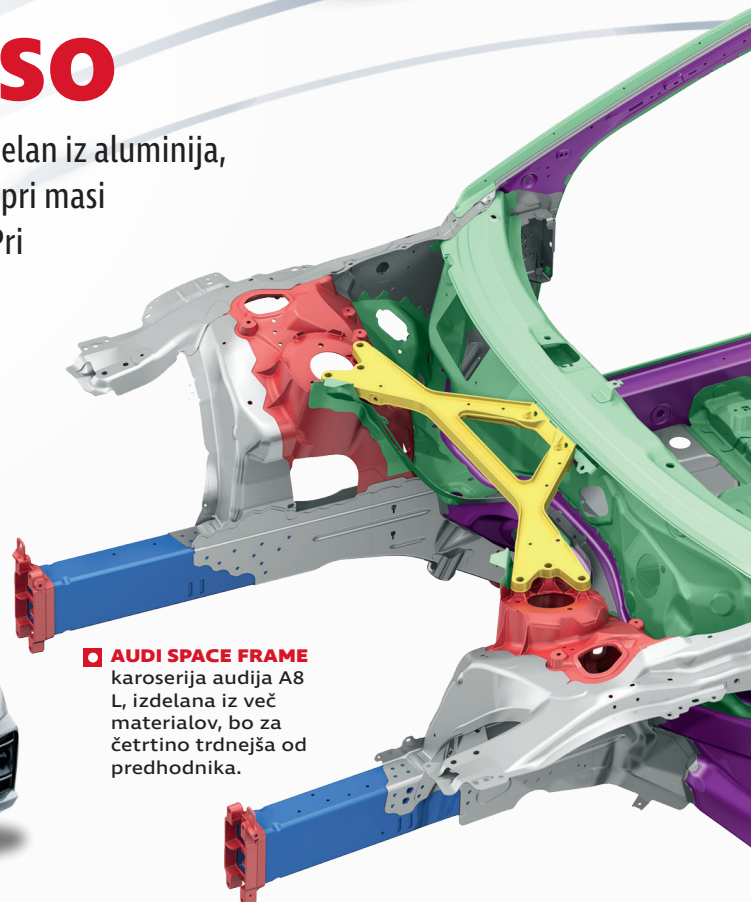
⊕ pogonski sklop, poraba goriva

● uporabnost prtljažnika

AUDI A8

Štirje materiali za manjšo maso

» Audi je napovedal, da bo okvir karoserije novega A8 izdelan iz aluminija, jekla, magnezija in ogljikovih vlaken » Poleg prihrankov pri masi so zagotovili kar 24 odstotkov boljše vzvojno trdnost » Pri izdelavi uporabljajo 14 različnih procesov spajanja materialov, vključno s povsem novim postopkom daljinskega laserskega varjenja

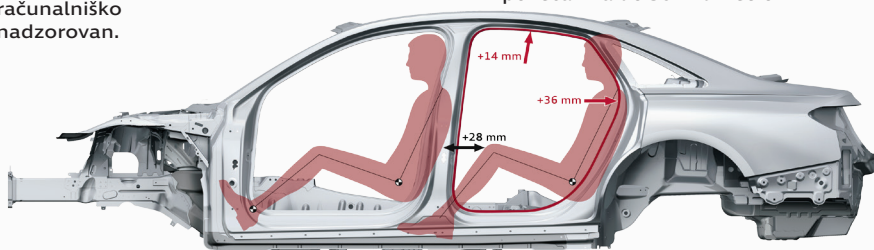


AUDI SPACE FRAME
karoserija audiya A8 L, izdelana iz več materialov, bo za četrtno trdnjša od predhodnika.



Novi postopek daljinskega laserskega varjenja je računalniško nadzorovan.

Stiskanje s postopkom valjanja pomeni velike prostorske prihranke, zato je vstop skozi zadnja vrata kabine povečan za do 36 milimetrov.



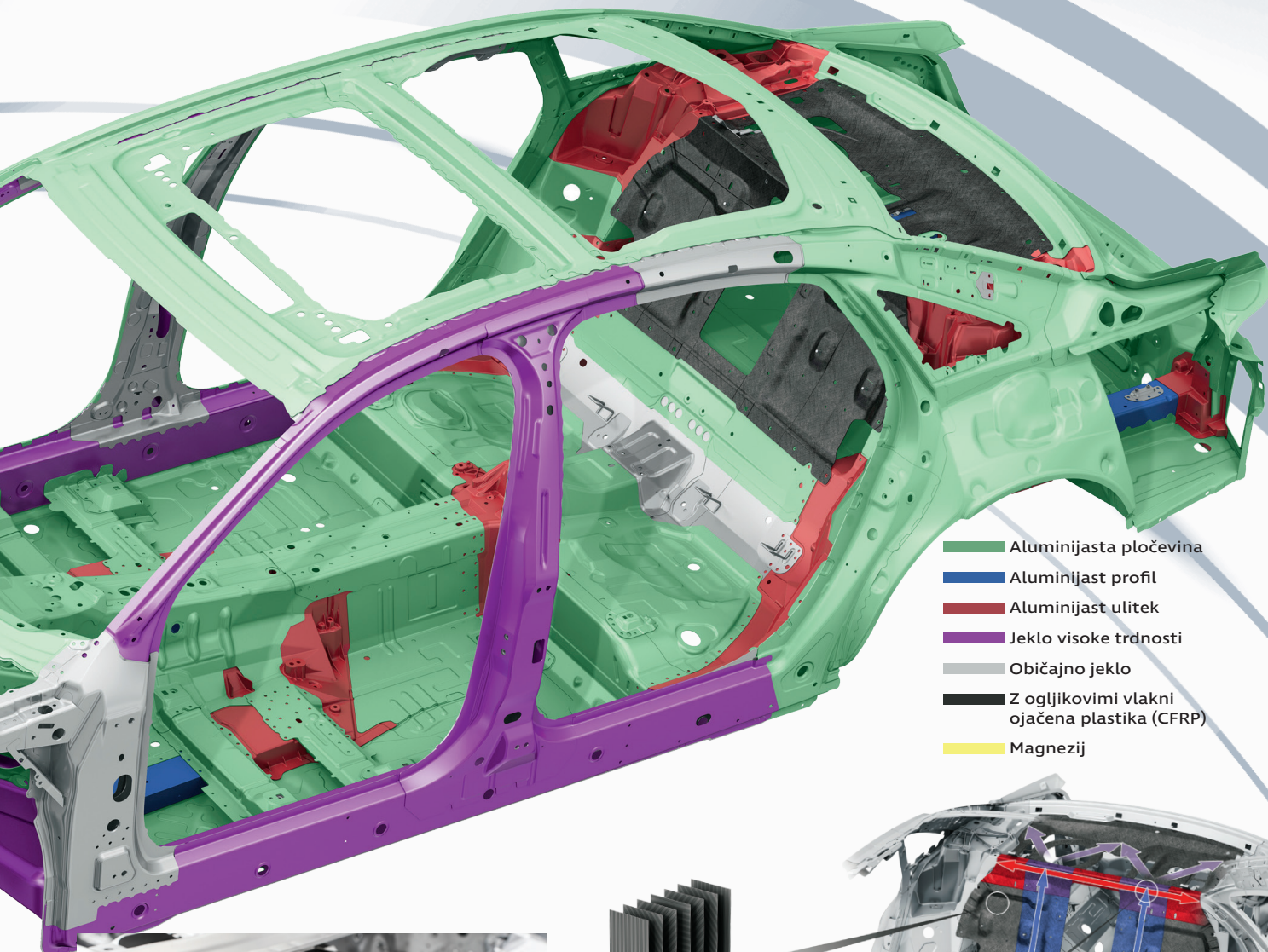
Zmanjševanje mase pri vozilih je eden ključnih, če ne kar najbolj pomemben ukrep pri zmanjševanju porabe goriva in s tem povezano količino izpustov škodljivih snovi v ozračje. Ne glede na obliko pogona – motor z notranjim zgorevanjem, vodik, elektrika ali hibrid – bodo v prihodnosti proizvajalci morali uporabljati vse bolj inovativne načine za zmanjšanje suhe teže vozila. Pri tem bo, seveda, pogoj enaka trdnost karoserije. Audi bo z novimi materiali in njihovim

Mantra filozofije gradnje Audi Space Frame se glasi: pravi material na pravem mestu v pravi količini.

kombiniranjem ter z doslej neuporabljenimi postopki dosegel manjšo maso, obenem pa zagotovil še občutno povečanje trdnosti same zgradbe. Glasnik novih tehnologij bo nova generacija Audijevega zastavonoše, modela A8.

Enoznačnega odgovora glede najbolj primerne materiala za izdelavo avtomobilskih karoserij in drugih komponent že dolgo ni. Vse bolj je namreč jasno, da je optimum mogoče doseči le s kombinacijo jekla (različnih

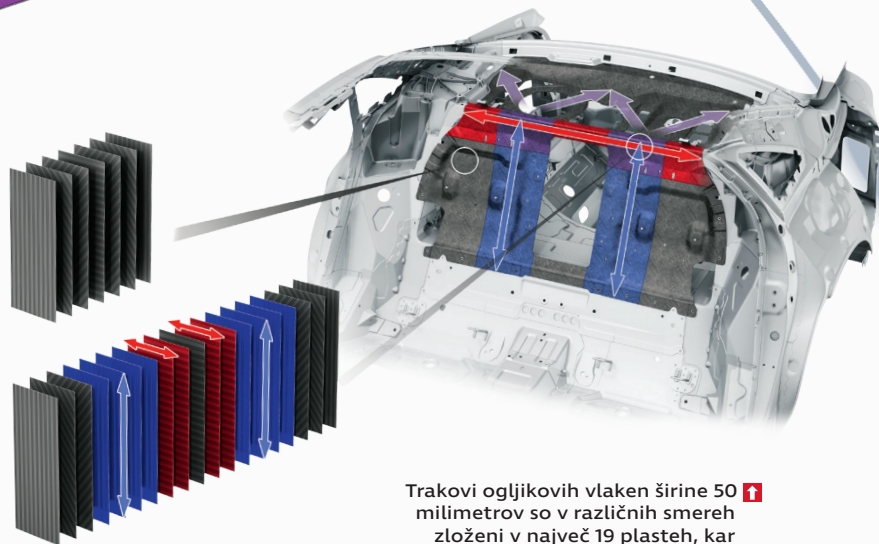
trdnosti in debelin), aluminija, magnezija in ogljikovih vlaken. Slednja so pri avtomobilih vse manj eksotika in imajo lepe možnosti, da bodo nekoč prav tako pomembna kot je danes jeklo. Osnovna konstrukcija karoserije bodočega audiya A8 se bo močno zanašala na ta material. Trdijo, da bo stena, ki ločuje potniški od prtljažnega prostora, zagotavljala kar tretjino celotne vzvojne trdnosti vozila. Kos plastike, ki je ojačen z do 19 plastmi ogljikovih vlaken, je obenem tudi največji



- Aluminijasta pločevina
- Aluminijast profil
- Aluminijast ulitek
- Jeklo visoke trdnosti
- Običajno jeklo
- Z ogljikovimi vlakni ojačena plastika (CFRP)
- Magnezij



↑ Iz magnezija je izdelana prečna ojačitev motornega prostora, zagotavlja pa prihranke pri masi in večjo trdnost.



Trakovi ogljikovih vlaken širine 50 **↑** milimetrov so v različnih smereh zloženi v največ 19 plasteh, kar zagotavlja izjemno trdnost.

posamezen del strukture potniške kabine. Pri tem so na novo razvili postopek izdelave, saj ogljikova vlakna niso spletena v en sam velik kos, ampak gre za 50 milimetrov široke trakove, ki jih med izdelavo stene 'zlagajo' v več smereh. S tem zagotovijo večjo trdnost komponente, obenem pa se poenostavi tudi sam postopek izdelave.

Za prečno ojačitev v motornem prostoru so prvič uporabili magnezij in s tem prihranili 28 odstotkov teže v primerjavi z

aktualnim modelom. Ta material je v karoseriji zagotovo največja redkost, pri Audiju pa smo že vajeni, da je močno zastopan aluminij. V najrazličnejših oblikah tvori več kot polovico celotne konstrukcije. Gre za stisnjeno pločevino, profile in aluminijaste ulitke.

Posledica naprednega kombiniranja različnih materialov je tudi uvajanje novih postopkov sestavljanja in varjenja. Postopek 'hladnega varjenja' je mehanični proces, kjer aluminij in visoko

natezno jeklo združujejo s stiskanjem (valjanjem). To se je obrestovalo zlasti pri okvirjih vrat, saj postopek omogoča do 36 milimetrov večjo odprtino in s tem več prostora za vstopanje ter izstopanje iz avtomobila. Povsem nekaj drugega je 'toplo varjenje', ki mu pri Audiju pravijo daljinsko lasersko varjenje. Postopek omogoča izjemno natančnost in skoraj povsem izniči možnost napak ter pokanja pločevine. Ugoden stranski učinek je še za četrtno manjša količina CO₂, ki

nastaja ob procesu varjenja aluminija.

Res je, da so našete inovacije namenjene le enemu najdražjih avtomobilskih modelov, a tako kot velja za večino drugih, bodo tudi te nekoč 'pricurjale' do množičnih poceni avtomobilov. Zagotovo pa so prihranki pri teži ob zagotovljeni trdnosti še posebej ugodni za električna vozila, pri katerih je trenutno ena od največjih skrbi prav velika teža baterij. **Gašper Stamač, foto: Audi, C. Schulte**

KATALOG IN CENIK

vseh novih avtomobilov na slovenskem trgu

• 37 znamk • 329 modelov • 1.712 različic • več kot 13.000 podatkov

V PRENOVLJENI PODOBI ZAJEMA CELOTEN TRG

V prenovljeni obliki cenik novih avtomobilov zajema vse modele na našem trgu. Vse informacije so kataloško urejene in pregledne, predvsem pa na enem mestu. Tako je izbor novega avtomobila lažji kot kdajkoli doslej.

Tehnični podatki

Tekmeci

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

Podatki o različicah

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

ABARTH

Abarth 595



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

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

Tekmeci: mini cooper S, opel adam S

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

ABARTH

Abarth 595



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

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

Tekmeci: mini cooper S, opel adam S

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

Abarth 124 spider



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

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

Tekmeci: mazda MX-5

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

ALFA ROMEO

Mito



Medosna razdalja: 251 cm, D x Š x V: 406 x 172 x 145 cm, teža: 1145-1205 kg, prtljažnik: 270 l, rezervoar: 45 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvodnje: Italija.

Najmanjši model te znamke tehnično temelji na fiatu grande punto, s številnimi dodelavami podvozja, kar poleg sistema DNA vpliva na športno poudarjeno lego na cesti.

Tekmeci: mini cooper, citroën DS3, audi A1

| Model | Cena € | Gorivo Prost. Valjev | Moč ccm | Navor 0-100 (Nm) | Max km/h | Povp. km/h | Max poraba g/km | CO ₂ |
|-------------------------------|--------|----------------------|---------|------------------|----------|------------|-----------------|-----------------|
| 1.4 8V 78 | 13.990 | B/4 | 1368 | 57/78 | 115 | 13 | 165 | 5,6 |
| 1.4 TB multiair 140 super TCT | 18.990 | B/4 | 1368 | 103/140 | 250 | 8,1 | 209 | 5,4 |

Giulietta



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

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

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

| Model | Cena € | Gorivo Prost. Valjev | Moč ccm | Navor 0-100 (Nm) | Max km/h | Povp. km/h | Max poraba g/km | CO ₂ |
|--------------------------|--------|----------------------|---------|------------------|----------|------------|-----------------|-----------------|
| 1.4 TB 16V giulietta | 18.990 | B/4 | 1368 | 88/120 | 215 | 9,4 | 195 | 6,2 |
| 1.750 TBI 16V TCT veloce | 27.990 | B/4 | 1742 | 177/241 | 340 | 6,8 | 244 | 6,8 |
| 1.6 JTDm 16V giulietta | 19.990 | D/4 | 1598 | 88/120 | 320 | 11,3 | 195 | 3,9 |

Giulia



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

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

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

| Model | Cena € | Gorivo Prost. Valjev | Moč ccm | Navor 0-100 (Nm) | Max km/h | Povp. km/h | Max poraba g/km | CO ₂ |
|-----------------|--------|----------------------|---------|------------------|----------|------------|-----------------|-----------------|
| 2.0 turbo | 37.490 | B/4 | 1995 | 147/200 | 330 | 6,6 | 235 | 6 |
| 2.9 bi-turbo QV | 87.490 | B/6 | 2891 | 375/510 | 600 | 3,9 | 307 | 8,5 |
| 2.0 JTDm | 34.490 | D/4 | 2143 | 110/150 | 380 | 8,4 | 220 | 4,2 |

4C



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

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

Tekmeci: Toyota GT86, subaru BRZ, audi TT

| Model | Cena € | Gorivo Prost. Valjev | Moč ccm | Navor 0-100 (Nm) | Max km/h | Povp. km/h | Max poraba g/km | CO ₂ |
|---------------|--------|----------------------|---------|------------------|----------|------------|-----------------|-----------------|
| 1.750 TBI TCT | 72.990 | B/4 | 1742 | 177/240 | 350 | 4,5 | 258 | 6,8 |

Stelvio



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

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

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

| Model | Cena € | Gorivo Prost. Valjev | Moč ccm | Navor 0-100 (Nm) | Max km/h | Povp. km/h | Max poraba g/km | CO ₂ |
|--------------------------------|--------|----------------------|---------|------------------|----------|------------|-----------------|-----------------|
| 2.2 diesel 16V 180 | 39.990 | D/4 | 2143 | 110/150 | 450 | 7,8 | 210 | 4,7 |
| 2.2 diesel 16V 210 Q4 super | 46.490 | D/4 | 2143 | 154/209 | 470 | 6,6 | 215 | 4,8 |
| 2.0 turbo 280 Q4 first edition | 54.990 | B/4 | 1995 | 206/280 | 400 | 5,7 | 230 | 7,0 |

AUDI

A1 sportback



Medosna razdalja: 247 cm, D x Š x V: 397 x 174 x 142 cm, teža: 1115-1215 kg, prtljažnik: 270/920 l, rezervoar: 45 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvodnje: Belgija.

Mestnim ulicam priljazen avtomobilček se ponaša s kakovostjo in vozno dinamičnostjo ostalih audijev, žal pa ima temu primerno zasojeno ceno.

Tekmeci: mini, alfa romeo mito, citroën DS3

| Model | Cena € | Gorivo Prost. Valjev | Moč ccm | Navor 0-100 (Nm) | Max km/h | Povp. km/h | Max poraba g/km | CO ₂ |
|----------------|--------|----------------------|---------|------------------|----------|------------|-----------------|-----------------|
| 1.0 TFSI basis | 18.030 | B/3 | 999 | 70/95 | 160 | 10,9 | 186 | 4,3 |
| 1.6 TFSI sport | 21.960 | B/4 | 1390 | 92/125 | 200 | 9,5 | 204 | 5,1 |
| 1.6 TDI basis | 21.430 | D/4 | 1598 | 85/116 | 250 | 9,5 | 200 | 3,5 |

A3



Medosna razdalja: 260 cm, D x Š x V: 424 x 178 x 142 cm, teža: 1175-1350 kg, prtljažnik: 365/1110 l, rezervoar: 50 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvodnje: Nemčija.

Tretja generacija modela A3 je razred kompaktnih premium vozil nadgradila z vrhunsko tehniko in neprekosljivo natančno sijo izdelave za ta segment.

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

| Model | Cena € | Gorivo Prost. Valjev | Moč ccm | Navor 0-100 (Nm) | Max km/h | Povp. km/h | Max poraba g/km | CO ₂ |
|-----------------------|--------|----------------------|---------|------------------|----------|------------|-----------------|-----------------|
| 1.4 TFSI CoD ambiente | 27.760 | B/4 | 1395 | 110/150 | 250 | 8,4 | 219 | 4,8 |
| 1.8 TFSI ambition | 30.200 | B/4 | 1798 | 132/180 | 250 | 7,2 | 242 | 5,8 |
| 1.6 TDI attraction | 23.400 | D/4 | 1598 | 81/110 | 250 | 10,9 | 198 | 3,8 |
| S3 2.0 TFSI quattro | 44.650 | B/4 | 1984 | 221/301 | 380 | 5,3 | 250 | 7,0 |

A3 limuzina



Medosna razdalja: 264 cm, D x Š x V: 446 x 180 x 142 cm, masa: 1290-1505 kg, prtljažnik: 390 litrov, rezervoar: 55 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Madžarska.

A3 je na voljo tudi v limuzinski izvedbi. Kupejska oblika izboljšuje videz in aerodinamiko, a po drugi strani krni prostornost na zadnji klopi.

Tekmeci: mercedes-benz CLA

| Model | Cena € | Gorivo Prost. Valjev | Moč ccm | Navor 0-100 (Nm) | Max km/h | Povp. km/h | Max poraba g/km | CO ₂ |
|----------------|--------|----------------------|---------|------------------|----------|------------|-----------------|-----------------|
| 1.0 TFSI basis | 24.850 | B/4 | 999 | 85/115 | 200 | 9,7 | 206 | 4,5 |
| 1.6 TDI basis | 26.280 | D/4 | 1598 | 81/110 | 250 | 10,9 | 198 | 3,7 |
| 2.0 TDI sport | 31.320 | D/4 | 1968 | 110/150 | 320 | 8,7 | 220 | 4,1 |

A3 cabrio



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

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

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

| Model | Cena € | Gorivo Prost. Valjev | Moč ccm | Navor 0-100 (Nm) | Max km/h | Povp. km/h | Max poraba g/km | CO ₂ |
|---------------------------------|--------|----------------------|---------|------------------|----------|------------|-----------------|-----------------|
| 1.4 TFSI attraction | 31.470 | B/4 | 1395 | 92/125 | 200 | 10,2 | 211 | 5,3 |
| 1.8 TFSI quattro ambiente | 42.710 | B/4 | 1798 | 132/180 | 250 | 7,6 | 234 | 6,6 |
| 1.6 TDI clean diesel attraction | 31.470 | D/4 | 1598 | 81/110 | 250 | 11,4 | 200 | 3,9 |
| 2.0 TDI quattro ambiente | 39.000 | D/4 | 1968 | 110/150 | 340 | 8,8 | 220 | 4,8 |

A4



Medosna razdalja: 282 cm, D x Š x V: 473 x 184 x 143 cm, teža: 1395-1735 kg, prtljažnik: 480 l, rezervoar: 54 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvodnje: Nemčija.

Limuzina, ki je pod vprašaj postavlja smiselnost nakupa večjih A6 in A8, saj so vozne lastnosti, udobje in tehnična dovršenost na najvišjem nivoju.

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

| Model | Cena € | Gorivo Prost. Valjev | Moč ccm | Navor 0-100 (Nm) | Max km/h | Povp. km/h | Max poraba g/km | CO ₂ |
|------------------------|--------|----------------------|---------|------------------|----------|------------|-----------------|-----------------|
| 1.4 TFSI basis | 32.520 | B/4 | 1395 | 110/150 | 250 | 8,7 | 210 | 5,2 |
| 2.0 TFSI quattro sport | 49.400 | B/4 | 1984 | 185/252 | 370 | 5,8 | 250 | 5,9 |
| 2.0 TDI basis | 36.650 | D/4 | 1968 | 110/150 | 320 | 8,9 | 221 | 3,8 |
| 2.0 TDI design | 41.030 | D/4 | 1968 | 140/190 | 400 | 7,7 | 240 | 4,3 |
| 3.0 TDI quattro sport | 59.400 | D/6 | 2967 | 200/272 | 600 | 5,3 | 250 | 4,9 |

A4 avant



Medosna razdalja: 282 cm, D x S x V: 473 x 184 x 143 cm, teža: 1505-1770 kg, prtljajnik: 505 l, rezervoar: 54 l, EuroNCAP: /, država proizvajalec: Nemčija.

Karavanska izvedba je izredno pomemben del zasedbe z oznako A4, saj je v kombinaciji z motorjem TDI avant zaslužen za slabo polovico prodanih modelov A4.

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

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

| Model | Cena | Gorivo | Prost. | Moč | Navor | Posp. | Max | Povp. | CO ₂ |
|-------------------------|--------|--------|--------|---------|-------|------------|----------|-------|-----------------|
| | € | Valjev | ccm | kW/km | (Nm) | 0-100 km/h | l/100 km | g/km | |
| 2.0 TFSI 5-tronic basis | 43.780 | B/4 | 1984 | 140/190 | 320 | 7,5 | 238 | 5 | 114 |
| 2.0 TFSI quattro sport | 52.060 | B/4 | 1984 | 185/252 | 370 | 6,3 | 250 | 5,7 | 129 |
| 2.0 TDI basis | 39.150 | D/4 | 1968 | 110/150 | 320 | 9,2 | 215 | 4 | 104 |
| 2.0 TDI design | 43.340 | D/4 | 1968 | 140/190 | 400 | 7,9 | 231 | 4,2 | 109 |
| 3.0 TDI quattro sport | 63.750 | D/6 | 2967 | 200/272 | 600 | 5,4 | 250 | 5,1 | 134 |

A4 allroad



Medosna razdalja: 282 cm, D x S x V: 475 x 184 x 149 cm, teža: 1655-1805 kg, prtljajnik: 503/1510 l, rezervoar: 54 l, EuroNCAP: /, država proizvajalec: Nemčija.

Audi A4 allroad je tenrski A4 avant, ki se zaradi štirikolesnega pogona, večji oddaljenosti od tal in dodatne zaščite podvožja ponaša s povdajeno terensko prehodnostjo.

Tekmeči: subaru outback

Predstavljen: 2016 Matična led žarometi: 2390 EUR Kovinska barva: 1120 EUR

| Model | Cena | Gorivo | Prost. | Moč | Navor | Posp. | Max | Povp. | CO ₂ |
|------------------|--------|--------|--------|---------|-------|------------|----------|-------|-----------------|
| | € | Valjev | ccm | kW/km | (Nm) | 0-100 km/h | l/100 km | g/km | |
| 2.0 TFSI quattro | 53.270 | B/4 | 1984 | 185/252 | 370 | 6,1 | 246 | 6,4 | 147 |
| 3.0 TDI quattro | 61.800 | D/6 | 2967 | 200/272 | 600 | 5,5 | 250 | 5,3 | 139 |

A5



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

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

Tekmeči: BMW serije 3, mercedes razred E coupe

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

| Model | Cena | Gorivo | Prost. | Moč | Navor | Posp. | Max | Povp. | CO ₂ |
|------------------------|--------|--------|--------|---------|-------|------------|----------|-------|-----------------|
| | € | Valjev | ccm | kW/km | (Nm) | 0-100 km/h | l/100 km | g/km | |
| 2.0 TFSI quattro basis | 52.380 | B/4 | 1984 | 185/252 | 370 | 5,8 | 250 | 5,9 | 136 |
| 2.0 TDI basis | 44.500 | D/4 | 1968 | 140/190 | 400 | 7,7 | 240 | 4,3 | 111 |
| 3.0 TDI quattro sport | 58.580 | D/6 | 2967 | 160/218 | 400 | 6,2 | 250 | 4,7 | 123 |

A5 sportback



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

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

Tekmeči: VW passat CC, BMW serije 4 grancoupe

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

| Model | Cena | Gorivo | Prost. | Moč | Navor | Posp. | Max | Povp. | CO ₂ |
|------------------------|--------|--------|--------|---------|-------|------------|----------|-------|-----------------|
| | € | Valjev | ccm | kW/km | (Nm) | 0-100 km/h | l/100 km | g/km | |
| 2.0 TFSI quattro basis | 52.380 | B/4 | 1984 | 185/252 | 370 | 6 | 250 | 5,9 | 136 |
| 2.0 TDI basis | 44.500 | D/4 | 1968 | 140/190 | 400 | 7,9 | 235 | 4,4 | 114 |
| 3.0 TDI quattro sport | 58.580 | D/6 | 2967 | 160/218 | 400 | 6,4 | 250 | 4,8 | 124 |

A6



Medosna razdalja: 291 cm, D x S x V: 493 x 187 x 146 cm, teža: 1610-1970 kg, prtljajnik: 530 litrov, rezervoar: 73 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvajalec: Nemčija.

Prenovljeni Audi A6 se lahko pohvali z malce spremenjenim videzom ter učinkovitejšimi motorji, dobil pa je tudi nadgrajene asistencne in komunikacijske sisteme ter optičke matrice led žaromete.

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

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

| Model | Cena | Gorivo | Prost. | Moč | Navor | Posp. | Max | Povp. | CO ₂ |
|-----------------|---------|--------|--------|---------|-------|------------|----------|-------|-----------------|
| | € | Valjev | ccm | kW/km | (Nm) | 0-100 km/h | l/100 km | g/km | |
| 1.8 TFSI | 45.480 | B/4 | 1798 | 140/190 | 320 | 7,9 | 233 | 5,9 | 138 |
| S6 | 102.180 | B/8 | 3993 | 331/450 | 550 | 4,4 | 250 | 9,2 | 214 |
| 2.0 TDI ultra | 45.050 | D/4 | 1968 | 110/150 | 350 | 9,5 | 214 | 4,4 | 114 |
| 3.0 TDI quattro | 63.000 | D/6 | 2967 | 200/272 | 500 | 6,6 | 244 | 5,1 | 133 |

A6 avant



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

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

Tekmeči: BMW serija 5 touring, mercedes razred E karavan

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

| Model | Cena | Gorivo | Prost. | Moč | Navor | Posp. | Max | Povp. | CO ₂ |
|-----------------|---------|--------|--------|---------|-------|------------|----------|-------|-----------------|
| | € | Valjev | ccm | kW/km | (Nm) | 0-100 km/h | l/100 km | g/km | |
| 2.0 TFSI | 50.200 | B/4 | 1984 | 185/252 | 370 | 6,9 | 250 | 6 | 140 |
| RS6 | 146.560 | B/8 | 3993 | 412/560 | 700 | 3,9 | 250 | 9,6 | 223 |
| 2.0 TDI ultra | 49.610 | D/4 | 1968 | 140/190 | 400 | 8,7 | 226 | 4,6 | 119 |
| 3.0 TDI quattro | 62.100 | D/6 | 2967 | 160/218 | 500 | 6,8 | 234 | 5,3 | 138 |

A6 allroad



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

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

Tekmeči: subaru outback, volvo XC70

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

| Model | Cena | Gorivo | Prost. | Moč | Navor | Posp. | Max | Povp. | CO ₂ |
|-----------------|--------|--------|--------|---------|-------|------------|----------|-------|-----------------|
| | € | Valjev | ccm | kW/km | (Nm) | 0-100 km/h | l/100 km | g/km | |
| 3.0 TDI quattro | 64.940 | D/6 | 2967 | 140/190 | 400 | 7,9 | 221 | 5,5 | 145 |
| 3.0 TDI quattro | 76.830 | D/6 | 2967 | 200/272 | 580 | 6,2 | 250 | 5,6 | 149 |

A7 sportback



Medosna razdalja: 291 cm, D x S x V: 497 x 191 x 142 cm, teža: 1770-1860 kg, prtljajnik: 535/1390 litrov, rezervoar: 65 l, EuroNCAP: /, država proizvajalec: Nemčija.

Po velikosti se umešča med modela A6 in A8, zaradi petratne zasnove pa ima neprimerno uporabnejši prtljajnik od svojih tekmecev.

Tekmeči: mercedes razred CLS, BMW serija 6 gran coupe

Predstavljen: 2012 Kovinska barva: 1269 EUR Navig. sistem: 3244 EUR

| Model | Cena | Gorivo | Prost. | Moč | Navor | Posp. | Max | Povp. | CO ₂ |
|------------------|--------|--------|--------|---------|-------|------------|----------|-------|-----------------|
| | € | Valjev | ccm | kW/km | (Nm) | 0-100 km/h | l/100 km | g/km | |
| 2.0 TFSI quattro | 57.880 | B/4 | 1984 | 185/252 | 370 | 6,9 | 250 | 6 | 139 |
| 3.0 TDI quattro | 73.170 | D/6 | 2967 | 200/272 | 580 | 5,7 | 250 | 5,2 | 138 |

A8



Medosna razdalja: 299 cm, D x S x V: 514 x 195 x 146 cm, teža: 1835-1995 kg, prtljajnik: 510 l, rezervoar: 90 l, EuroNCAP: /, država proizvajalec: Nemčija.

Audijev najprestižnejši model je v veliki meri izdelan iz aluminija in ima bogat nabor asistenčnih sistemov, ki lahko vozniku močno povečajo življenjsko.

Tekmeči: BMW serije 7, jaguar XJ, lexus LS, mercedes razred S

Predstavljen: 2013 Kov. barva: 1600 EUR Ozvoč. B&O: 9625 EUR 21-palčna kolesa: 6442 EUR

| Model | Cena | Gorivo | Prost. | Moč | Navor | Posp. | Max | Povp. | CO ₂ |
|-----------------|---------|--------|--------|---------|-------|------------|----------|-------|-----------------|
| | € | Valjev | ccm | kW/km | (Nm) | 0-100 km/h | l/100 km | g/km | |
| 6.3 FSI quattro | 209.340 | B/12 | 6301 | 368/500 | 65 | 4,6 | 250 | 11,3 | 264 |
| 3.0 TDI quattro | 95.100 | D/6 | 2967 | 193/262 | 580 | 5,9 | 250 | 5,9 | 155 |
| 4.2 TDI quattro | 126.930 | D/8 | 4134 | 283/385 | 850 | 4,7 | 250 | 7,4 | 194 |

Q2



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

Q2 je najmanjši iz Audijeve terenske družine, a ponuja enako tehniko in opremo kot večji model. Ena od njegovih glavnih vrtilin so številne možnosti personalizacije tako zunanje kot notranje podobe.

Tekmeči: mini countryman

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

| Model | Cena | Gorivo | Prost. | Moč | Navor | Posp. | Max | Povp. | CO ₂ |
|------------------------|--------|--------|--------|---------|-------|------------|----------|-------|-----------------|
| | € | Valjev | ccm | kW/km | (Nm) | 0-100 km/h | l/100 km | g/km | |
| 1.0 TFSI basis | 24.600 | B/3 | 999 | 85/116 | / | / | / | / | 117 |
| 1.4 TFSI sport | 29.520 | B/4 | 1395 | 110/150 | 250 | 8,5 | 212 | 5,6 | 124 |
| 1.6 TDI basis | 25.900 | D/4 | 1598 | 85/116 | 250 | 10,3 | 197 | 4,4 | 114 |
| 2.0 TDI quattro sport | 32.930 | D/4 | 1968 | 110/150 | 340 | 8,1 | 211 | 5,8 | 125 |
| 2.0 TDI quattro design | 36.370 | D/4 | 1968 | 140/190 | 400 | 7,3 | 218 | 5 | 132 |

Q3



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

Najmanjši iz serije Q se postavlja ob bok bavarskemu X1. Zaznamujeta ga kupejevsko spuščeni zadnji del strehe v slogu malčka A1 in po večjih bratih povzet sprednji del.

Tekmeči: BMW X1, mercedes GLA

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

| Model | Cena | Gorivo | Prost. | Moč | Navor | Posp. | Max | Povp. | CO ₂ |
|------------------------|--------|--------|--------|---------|-------|------------|----------|-------|-----------------|
| | € | Valjev | ccm | kW/km | (Nm) | 0-100 km/h | l/100 km | g/km | |
| 2.0 TFSI quattro sport | 42.870 | B/4 | 1984 | 162/220 | 350 | 6,4 | 233 | 6,7 | 154 |
| 2.0 TDI | 32.630 | D/4 | 1968 | 110/150 | 340 | 9,6 | 2,4 | 4,6 | 119 |
| 2.0 TDI quattro design | 39.790 | D/4 | 1968 | 135/184 | 380 | 7,9 | 219 | 5,3 | 139 |

Q5



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

Druge generacija audija Q5 ohranja prepoznavno hišno obliko, pod njo pa se lahko pohvali z najsoodnejšo tehniko, z njo povezanimi odličnimi voznimi lastnostmi, učinkovitimi motorji ter bogatim naborom varnostnih in drugih sistemov.

Tekmeči: BMW X3, mercedes GLC, volvo XC60

Predstavljen: 2017 Kovinska barva: 1120 EUR Usnjeno oblaženje: 2270 EUR Matična led žarometi: 2390 EUR

| Model | Cena | Gorivo | Prost. | Moč | Navor | Posp. | Max | Povp. | CO ₂ |
|------------------------|--------|--------|--------|---------|-------|------------|----------|-------|-----------------|
| | € | Valjev | ccm | kW/km | (Nm) | 0-100 km/h | l/100 km | g/km | |
| 2.0 TDI basis | 41.900 | D/4 | 1968 | 110/150 | 320 | 9,7 | 206 | 4,5 | 117 |
| 2.0 TDI quattro basis | 46.900 | D/4 | 1968 | 120/163 | 400 | 8,9 | 211 | 4,9 | 129 |
| 2.0 TDI quattro design | 50.350 | D/4 | 1968 | 140/190 | 400 | 7,9 | 218 | 4,9 | 129 |
| 2.0 TFSI quattro sport | 58.170 | B/4 | 1984 | 185/252 | 370 | 6,3 | 237 | 6,8 | 154 |

Q7



Medosna razdal

Stara slava za nove zmage



» Renault je pionir turbo tehnologije v F1, a ni nikoli osvojil naslova prvaka » Jabouille je dosegel prvo GP zmago v Dijon-Prenoisu 1979, Prost pa izgubil prvenstvo leta 1983

V sedemdesetih letih je Renault po svoje upošteval tehnični korak, ki je za vedno spremenil svet dirk. Do tedaj je prevladoval poceni, učinkovit in dovolj močan motor ford-cosworth DFV V8 s 3.000 ccm, le Ferrari je vztrajal pri svojem motorju V12. Renault je pogumno razvil V6 turbo motor s 1.500 kubiki, ki je imel več moči, a je bil termično preobremenjen in mehansko krhek. 16. julija 1977 v Silverstonu je dirkalnik RS-01-V6-turbo startal na svoji prvi

Renault v prihodnjem letu še ne bo zrel za vzpon na vrh.

dirki, a je takratni testni voznik Jean Piere Jabouille, Renaultov testni in razvojni voznik, odstopil zaradi okvare turbine.

A led je bil prebit in kljub posmehovanju V8 konkurence je bilo samo vprašanje časa, kdaj bo

turbo motor novih generacij dosegel tudi prvo zmago in prevladal v svetu F1. S krajšim preporom (zaradi sprememb pravil FIA) pa od leta 2013 v F1 znova vlada turbo – tokrat v svoji hibridni obliki.

Oba pionirja Renaultovega vzpona v F1 smo znova srečali v Monaku na Renaultovi akciji, na kateri so predstavili dva legendarna dirkalnika iz leta 1977 in 1983, skupaj z Jeanom Pierrom Jabouillom in Alainom Prostom, njunima prvima velikima voznikoma v F1. Jabouille je kasneje v športnem

1 Legende F1 v ciljni ravnini Monte Carla (od leve): prvi renault-turbo (letnik 1977) in poraženec (iz leta 1983) Jean Piere Jabouille (letnik 1942, desno) ter Alain Prost (letnik 1955) in novi megane RS (letnik 2017), skupaj z mladeničema F1 Hulkenbergom in Palmerjem.

prototipu za Renault osvojil še dirko 24 ur Le Mansa, Prost pa naslov prvaka F1 leta 1993. Zdaj je Renaultov ambasador in svetovalec pri projektu F1, podobno kot Lauda pri Mercedesu.

PIONIRSKA TURBO LETA RENAULTA: 1977–1983



1 Veterana F1 (od desne) Alain Prost (62) in Jabouille (75 let) sta bila tudi najstarejša dirkača za krmilom dirkalnika v Monaku.

PO DEBIJU LETA 1977 JE naslednje leto Renault celotno sezono nastopal s samo enim voznikom in se skrivnosti F1 učil skupaj s Francozom Jabouillom, ki je zbiral poraze in odstopa. Leta 1979 je Renault ekipo dopolnil s Francozom Renejem Arnouxom in prišli so prvi preboji. V tistem letu je Jabouille za Renault osvojil prvi pole position v Kyalamiju (Južna Afrika), pa tudi prvo zmago – prav na domači stezi v Dijon Prenoisu pred Gillesom Villeneuveom v ferrariju

(Jacquesov oče) in Renejem Arnouxom v drugem renaultu. Leta 1979 je, poleg te pionirske zmage, Renault v F1 zbral še šest pole positionov (štiri Jabouille in dva Arnoux) in skupaj 26 točk (Jabouille devet in Arnoux 17). Pravi preporod je prišel leta 1980, ko je Jabouille osvojil svojo drugo GP dirko v Avstriji na Zeltwegu, Arnoux je dosegel še dve dodatni zmagi (v Braziliji in Južni Afriki), oba skupaj pa pet pole positionov in skupaj 38 točk za Renault (Arnoux 29 in Jabouille devet). Prvenstvo je

leta 1980 osvojil Avstralec Alan Jones (67) v Williamsu pred Brazilcem Nelsonom Piquetom (54) in Argentincem Reutemanom (42 točk). Na predzadnji dirki prvenstva 1980 v Montrealu (Kanada) se je v 26. krogu Jabouille ponesrečil in si poškodoval noge ter tako za 1981 pot v tovarniško ekipo odprl hitremu in obetavnemu novincu v F1 Francozu Alainu Prost. V prvenstvu 1980 je zmagal Piquet (50) pred Reutemanom (49) in Jonesom (46 točk), Prost je zasedel 5. (43 točke) in Arnoux 9.



↑ Renault RS-01 V6 turbo iz leta 1997, ko je v sodobni F1 debitiral prvi turbo dirkalnik.

Alain Prost je debitiral leta 1980 v McLarnu, v Renaultu pa je od 1981 do 1983 zaman lovil sanje o trojni francoski F1 zmagi.



↑ Kljub zreli turbo tehniki je leta 1983 Renaultu in Prostu za malenkost ušel naslov, a so to skupaj z Williamsom nadoknadili leta 1993.



← Boksi Monaka iz leta 1977 ali 1983? Narobe: leta 2017 je Renault na ogled pripeljal dva legendarna dirkalnika – skupaj z obema voznikoma.

Jabouille je osvojil prvi turbo pole position, prvo zmagi, se nato ponesečil in poslovil od F1, a je za Renault kasneje zmagal na 24 ur Le Mansa.



Čeprav je Renault ves ta blišč F1, Monaka in zgodovine zlorabil za promocijo in snemanje spota za novi megane RS, ki pride na trg šele prihodnjo sezono, smo se srečali z zgodovino avtomobilizma in legendami F1 naenkrat.

Renault je nekajkrat prišel v svet F1 in nekajkrat tudi odšel, tokrat imajo s svojo F1 ekipo strateške namene ostati dlje časa in znova do leta 2020 tudi zmagovati. Eden od Renaultovih izgubljenih sinov je tudi Fernando Alonso, ki brezupno išče zadnjo možnost, da bi vsaj

enkrat pred koncem kariere še posegel v boj za naslov prvaka, a ga je Prost že javno opozoril: "Renault v prihodnjem letu še ne bo zrel za vzpon na vrh!" Renault se v F1 postopno razvija v izzivalca, ta faza pa bo verjetno trajala še leto ali dve – več, kot bi vsi skupaj želeli! Ferrari in Schumacher, nato pa tudi Mercedes so za vzpon potrebovali pet let, a Alonso nima časa čakati, saj je pri McLarnu in Hondi izgubil najboljša zrela tri leta – brez rezultata. A Renault si, kljub nostalgiji (Alonso, Kubica, Prost,

Jabouille), že tlakuje prihodnost: pripeljali so si izkušenega Hulkenberga, vrgli oko na Carlosa Sainza, tudi izkušeni Massa je zanimiv.

Renault je dolgoletni strateški partner dirke v Monte Carlu, svet F1 in zmage je vedno spretno izrabil za promocijo svojih običajnih in športnih cestnih avtomobilov, prav v Monaku pa so napovedali nove ambicije tudi za leto 2017. **Veljko Jukič, foto: Slavko Jalovec, Zoran Živkov in VJ**



↑ Preteklost in slava Renaulta v F1 (spredaj) ter prihodnost športnih avtomobilov (zadaj, megane RS 2017).

mesto (11 točk). Kazalo je, da je Renault tik pred vrati uspeha, a so bili stari motorji V8 še vedno dovolj hitri in predvsem precej bolj zanesljivi, zato je tudi naslov leta 1982 pripadel DFV cosworthu V8 (Finex Keke Rosberg, williams-cosworth, 44, pred Kanadčanom Pironijem, ferrari, 39, Ircem Watsonom, mclaren-cosworth, 39, Prostom, renault-turbo, 34, Avstrijcem Laudo, mclaren-cosworth in Arnouxom, renault-turbo, 28 točk). V tem času sta tudi Ferrari in

BMW že razvijala turbo motor. Čeprav je kazalo, da bo vsaj leto 1983 predstavljalo preboj za Renault in turbo motor, je Nelson Piquet odlično izkoristil novo BMW-jevo 4-valjno turbo tehniko in za dve točki (59 : 57) premagal Prosta ter Renault, ki tako nikoli ni izpolnil pionirskih naporov in francoskih sanj (francoski dirkalnik – francoski motor – francoske gume) na vrhu F1. Razočarani Prost je leta 1984 prestopil v McLaren (s porschejevim motorjem TAG

turbo) in doživel še en poraz v boju z Nikijem Laudo, preden je uspel osvojiti svoj prvi (1985) in drugi (1986) naslov prvaka. Dopolnil ju je še z zmagi za Hondo (1989), preden se je po izletu k Ferrariju in krajšem premoru 1992 leta 1993 znova vrnil k Renaultu ter njegovemu partnerju Williamsu in na koncu leta 1993 (pred prostovoljno F1 upokojitvijo zaradi prihoda Brazilca Senne v Williams) vendarle osvojil naslov prvaka tudi za Renault, a s tlačnim/sesalnim motorjem V10. (VJ)



↑ Renault na cilju Monte Carla: z legendarnima zgodovinskima dirkalnikoma.



Oktanski zasvojenec

Gabra najbolje poznamo v vlogi komentatorja razburljivih motociklističnih dirk MotoGP. Čeprav pravi, da so mu bližje motocikli, pa njegova izjemna avtomobilska zgodovina priča, da mu srce močno bije tudi za štirikolesna vozila.

Kdo vas je naučil voziti in v katerem avtomobilu?

Prve vozniške korake sem nabiral na parkirišču pod našim blokom. Učil me je oče. Takrat smo doma imeli Volkswagrovega hrošča.

Kakšna je vaša avtomobilska zgodovina? Kakšen poseben primerek?

Ker so mi vseč starodobniki, se je med mojimi vozili znašlo kar nekaj zanimivih primerkov, ki jih imam ali pa sem jih imel v lasti. Med drugimi porsche 911, alfa romeo spider coda tronca, yugo america cabriolet, MG midget, ford mustang 1965, cadillac sedan de ville, pa še kakšen bi se našel. Izmed trenutnih avtomobilov zagotovo izstopata Fordov legendarni model T iz leta 1924, ki sva ga skupaj s stricem zgledno obnovila, in VW hrošč karmann cabriolet, ki mi je ostal v spomin na očeta.

Kateri avtomobil vozite trenutno?

Trenutno vozim avtomobil našega pokrovitelja, ki ga uporabljamo z novinarsko ekipo za potovanja na dirke. Peugeot 308 SW, ki so nam ga na letno uporabo odstopili pri Avtohiši Vič, se odlično obnese.

Kako bi vaš slog vožnje primerjali z vašim poklicem?

Uff ... vedno prehiter. Čeprav si želim voziti po omejitvah, moram priznati, da se še vedno zgodi, da me kje ujame kakšen radar.

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

Povečal bi največjo dovoljeno hitrost na avtocestah na vsaj 150 km/h. Več denarja bi skušal nameniti obnovi cest. Kot Američani bi pri rdeči luči lahko zavijali desno. Povečal bi standard dimenzij parkirnih prostorov in kot v Franciji bi po rumenih pasovih v središču mesta poleg avtobusa in taksija lahko vozila tudi enosledna motorna vozila.

Najbolj zanimiva stvar, ki ste jo doživeli v avtomobilu?

Ko se nama je na reliju v Zagrebu sredi hitrostne preizkušnje eden izmed domačinov pripeljal nasproti po ozki cesti. Tisto je bilo precej pestro. Vsekakor si ne bi želel več izkusiti tega.

Kakšna je vaša zbirka prometnih prekrškov?

Običajno sem prehiter. Nekje se mi zdijo hitrostne omejitve res smešne. Nismo več v sedemdesetih letih, ko je bila 100 km/h velika hitrost. Na avtocesti 130? Lepo vas prosim. Avtomobili so danes varnejši in zmogljivější. Imajo boljše zavore in boljšo lego. Imajo elektroniko, ABS, varnostne blazine ...

Kateri vozniki so boljši – moški ali ženske?

Najboljši vozniki so tisti, ki spremljajo promet in ne tipkajo po telefonu. Ali je to moški ali ženska? To nima nikakršnega pomena.

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

Sprednji. Tam je volan. :)))

Katera rubrika vam je v reviji Avto fokus najbolj všeč?

Šport. Avto moto šport ima v naši državi namreč premalo podpore. Najprej vedno preberem te strani. Testov avtomobilov skoraj ne berem.

Kateri avtomobil bi najraje videli na naslovnici Avto fokusa?

Hmm ... Porsche 356!

Gašper Stamač, foto: POP TV

Dvojna -poletna številka izide v **ponedeljek, 17. julija 2017**

PREDSTAVLJAMO

Hyundai kona Kona je najmanjši crossover te znamke in obenem ključen za izpolnitev velikega načrta – postati najmočnejša znamka v Evropi. Brez izzivalca v najhitreje rastočem segmentu jim to zagotovo ne bi uspelo, ogromno število tekmecev pa pomeni, da mora biti zares dober. Prve informacije o njegovem potencialu vam bomo prihodnjič razkrili v poročilu s svetovne premiere.



TEST

Maserati levante Prestižne športne terence danes izdelujejo že skoraj vse ugledne znamke, zato je samoumevno, da ima svojega tudi Maserati. Izziv oblikovanja visokega avtomobila s prepoznavno eleganco prestižnih limuzin jim je odlično uspel, malce manj pa nas je na testu prepričala dodelava nekaterih malenkosti. So te preveč moteče ali pa je izjemna tradicija več kot stoletne znamke tista, ki najbolj šteje?



Mazda MX-5 Tudi v uredništvu si nismo popolnoma enotni glede večne debate o trdi ali mehki strehi – na kabrioletu, namreč. Ker



smo želeli tej debati priti do dna, smo na testu soočili obe izvedbi mazde MX-5. Klasiki s platneno streho se je namreč pred kratkim pridružila še izvedba RF s trdo električno pomično streho. Ena je zvesta tradiciji, druga pa nudi več uporabnosti in udobja. Pa to terja svoj davek? Katera je torej boljša? Odgovor sledi prihodnjič ...



PRED DESETIMI LETI (AF95 – julij 2007)

NASLOVNICA AVTO

fokusa pred desetimi leti je bila nekaj zares posebnega, saj smo na njej med prvimi na svetu razkrili prepričljivo fotoilustracijo šeste generacije golfa. Narejen je bil na osnovi pete, pri tem pa so morali občutno zmanjšati stroške izdelave. Prav tako je bilo treba v notranjosti povzdigniti kakovost izdelave. Naloge se je lotil kar sam Walter de Silva, ki je takrat ravno prevzel vodenje oblikovanja pri znamki VW. Kot vemo, mu je projekt odlično uspel, saj so smernice, ki jih je

takrat zastavil, še danes močno zasidrane v poteze vozil te znamke.



Nova Opel

INSIGNIA

Nemška tehnologija za vsakogar

- Najboljši LED matrični žarometi v segmentu
- Opozarjanje na nevarnost naleta z zaznavanjem pešcev in samodejnim zaviranjem¹
- Sistem **OPEL OnStar**[®] z osebnim pomočnikom²



¹Deluje samodejno nad 8 km/h in pod 80 km/h. Obiščite opel.si za podrobne informacije o delovanju sistema.

²Storitve OnStar zahtevajo aktivacijo in račun pri družbi Opel OnStar Europe Ltd. Po izteku določenega preizkusnega obdobja se za storitve zaračunava naročnina. Vse storitve so odvisne od mobilnega omrežja in razpoložljivosti. Na sliki je prikazana oprema za doplačilo. Slika je simbolična. Povprečna poraba goriva: 3,9 – 10,8 l/100 km. Emisije CO₂: 104 – 249 g/km. Uradna vrednost emisijske stopnje: EURO 6. Specifične emisije NO_x: 0,0132 – 0,0622 g/km. Vrednost specifične emisije trdnih delcev pri dizelskih motorjih: 0,00014 – 0,00274 g/km. Število delcev pri dizelskih motorjih: 1,06E11 – 6,12E11/km. 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. Opel Southeast Europe LCC, 2040 Budaörs, Szabadság u. 117, Madžarska.

VEČ KOT SUV. ALFA ROMEO.



ALFA ROMEO STELVIO, SUV ZA STRASTNO VOŽNJO. NA VOLJO ŽE ZA 299 €/MESEC, S 5-LETNIM JAMSTVOM ALFA ROMEO 5 PLUS.



Lahko SUV model pri ljudeh predrami enako eksplozijo čustev kot visokozmogljiv športnik? Odslej lahko. Vrhunske tehnologije, ustvarjene za varnost, informacijsko-razvedrilni sistem, lahka pogonska gred iz ogljikovih vlaken, široka paleta učinkovitih in hkrati izjemnih pogonskih sklopov ter patentiranih dinamičnih rešitev zagotavljajo odlično varnost in zabavo v vožnji. Storitve Alfa Romeo 5 Plus pa zagotavlja 5 brezskrbnih let.

La meccanica delle emozioni



Reprezentativni primer izračuna za ALFA ROMEO STELVIO: • vrsta financiranja: finančni leasing • predračunska vrednost predmeta financiranja: 34.990 € • lastna udeležba (polog): 13.623 € • znesek financiranja: 21.367 € • število obrokov: 84 • mesečni obrok: 299 € • stroški odobritve: 0 € • skupni znesek za plačilo brez lastne udeležbe: 25.116 € • letna obrestna mera: 4,7%, ki je spremenljiva in vezana na 3 mesečni Euribor • če je Euribor manjši od 0, se šteje, da je 0 • efektivna obrestna mera: 4,80% na dan 25. 5. 2017. Povprečna poraba goriva: 7,0 – 4,7 l/100 km. Emisije CO₂: 162 – 124 g/km. Uradna vrednost emisijske stopnje: Euro 6. Specifične emisije NOx: 0,06317 – 0,03600 g/km. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Vrednost specifične emisije trdnih delcev pri dizelskih motorjih: 0,00022 g/km. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. * Mehanka s strastjo. Slika je simbolična. Avto Triglav d.o.o., Ljubljana, Dunajska cesta 122, SI-1000 Ljubljana. Podrobnejše informacije in pogoji storitve Alfa Romeo 5 Plus so na voljo na alfaromeo.si