

AVTOFOKUS

Lamborghini



urus

RAZKRIVAMO

Mercedes napada Audi

Ali Mercedes premaguje Audi na njegovem področju?



Mercedes razred A



Audi A3

TOP SECRET

Nissan Z

Po desetletju prihaja nova generacija legendarnega športnika



AKTUALNO

Bo dizelsko gorivo postalo novi azbest?

Prihajajo strožji testi, ki lahko sprožijo zaton dizla.



TEST Hyundai ioniq 1.6 GDI hybrid impression, Peugeot 3008 2.0 blueHDi 150 allure, Volkswagen caddy 2.0 TDI alltrack, BMW M140i, Renault megane grandcoupe dCi 130 intens, Jeep renegade 1.6 multijet 16V TCT limited

Fiat 124 spider



Mercedes GLA



Mitsubishi space star



Suzuki ignis





Skrivnost uspeha v življenju ni v tem, da človek dela tisto, kar ljubi, temveč da ljubi tisto, kar dela.

Winston Churchill (1874–1965)

TOP 5 MESECA

- 👍 Novonastala kitajska znamka Lynk & Co. naj bi poleg brezplačnega interneta ponudila tudi doživljenjsko garancijo.
- 👎 Kolone na mejnih prehodih s Hrvaško zaradi nerazumnih ukazov iz Bruslja glede varovanja schengenske meje.
- 👍 Delavci trboveljske komunale si zaslužijo pohvalo, saj ob košnji trave s ponjavo poskrbijo, da kamenčki ne poškodujejo parkiranih avtomobilov.
- 👎 V Italiji je zgorel eden najbolj redkih ferrarijev na svetu – eden od le osmih prototipov modela F40.
- 👍 Ajdovski Pipistrel bo z Uberjem razvijal električno letalo VTOL.
- 👎 Avstrija si želi nadaljevanje nadzora na slovensko-avstrijski meji, ki povzroča zastoje in gospodarsko škodo.
- 👍 DARS je končno začel postavljati sistem elektronskega cestninjenja za tovornjake.
- 👎 Med poostrenim nadzorom prometa so policisti zabeležili nekaj hudih prekoraitiv hitrosti.
- 👍 V Šanghaju je veliko pozornosti požel Audijev koncept e-tron, ki ga je oblikoval Slovenec Domen Ručigaj.
- 👎 Fiat je italijanskim trgovcem dobavil več tisoč vozil, ki jih niso naročili, in si s tem umetno izboljšal prodajne številke.

707 konjskih moči (520 kW) razvija najmočnejši jeep cherokee z oznako trackhawk oziroma njegov prisilno



polnjen 6,2-litrski V8 stroj. Do stotice pospeši v le 3,5 sekunde ... Prava pošast!

Prek Antarktike!

Ob stoletnici junaškega prečkanja Antarktike, ki ga je v letih 1914 in 1916 opravil Sir Ernest Shackleton, je Hyundai ponovil njegov podvig. Santa fe je namreč postal prvi osebni

avtomobil, ki je prečkal to celino, za njegovim volanom pa je sedel Patrick Bergel, pravnuk tega legendarnega raziskovalca.



POTEGNIL JE A380!

Porscheju cayennu je na pariškem letališču Charles de Gaulle uspel prav poseben podvig – potegnil je namreč največje potniško letalo na svetu, ki tehta kar 285 ton, in se s tem vpisal v Guinnessovo knjigo rekordov. To je uspelo cayennu s

turbodizelskim motorjem V8 z močjo 279 kW (380 KM) in navorom 850 Nm, poskus pa je bojda prestala tudi bencinska (turbo S) izvedenka.



Kar prek Twitterja je Elon Musk napovedal dolgo pričakovan Teslin športni terenec, model Y. Prvi kupci ga bodo predvidoma lahko prevzeli leta 2020.

Novi corvette bo imel sredinski motor!

Legendarni ameriški športnik bo v svoji novi generaciji doživel najbolj korenito spremembo v vsej svoji 65-letni zgodovini. Namesto motorja spredaj mu bodo namreč inženirji

namenili sredinsko nameščen motor – ta bo, seveda, še vedno V8, a razmeroma majhne prostornine 4,7 litra in z močjo okoli 373 kW (500 KM).



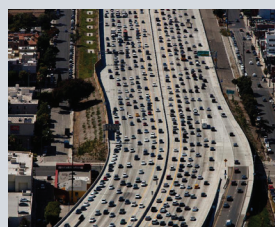
Dron, ki lahko ponese človeka!

Osebni letalnik oziroma velik dron, ki lahko ponese človeka, je postal resničnost! Imenuje se kitty hawk flyer, poganja pa ga osem propelerjev. Nosilnost zadošča, da lahko z njim poleti en človek, ki za to bojda ne bo potreboval posebnega dovoljenja. Predviden datum začetka serijske izdelave in cena te igrače za enkrat še nista znana.



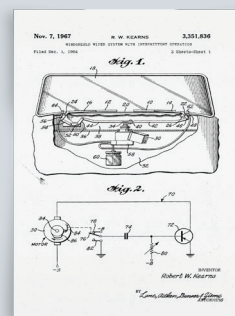
STE VEDELI ...

... da so v začetku 20. stoletja avtomobili veljali za okolju prijazno transportno sredstvo? Zaradi konjskih iztrebkov so bile ceste tako umazane, da so 'čistost' avtomobilov prepoznali tudi njihovi največji kritiki.



... da je v Los Angelesu več avtomobilov kot prebivalcev? V ameriški prestolnici lepih in slavnih naj bi bilo kar 24 odstotkov površin zasedenih z avtomobili, samo mesto pa velja za drugo na svetu po količini prometnih zastojev.

... da je izumitelj prekinjevalnika brisalcev za vetrobransko steklo uspešno tožil velike proizvajalce, ki so njegov izum uporabili brez dovoljenja? Robert Kearns je prekinjevalnik patentiral leta 1964 in ga tudi ponudil različnim proizvajalcem avtomobilov, a so ga vsi zavrnil. Kmalu zatem pa so sistem začeli vseeno uporabljati. Ford in Chrysler sta mu zato morala plačati več deset milijonov evrov odškodnine.



... da je dirkalnik formule 1 izdelan iz

neverjetnih 80.000 sestavnih delov? Če se napake pojavijo pri le 0,01 odstotka komponent, to pomeni kar 80 sestavnih delov, ki lahko med dirko povzročajo težave.

... da so prvi električni semafor uporabili leta 1927 v britanskem mestu Wolverhampton? Britanci pa so tudi sicer imeli prvi semafor, a je bil električni prvi, ki za upravljanje ni potreboval stalne prisotnosti policista.



Promet malo drugače ...



Mercedes tekmeča premaguje na njegovem področju



» Dvoboj prestižnih nemcev se nadaljuje, še vedno bolje kaže Mercedes-Benzu » Novi razred A z drzno, audi A3 pa s klasično obliko » Leta 2019 se bosta spopadla za zahtevnejše kupce kompaktnega razreda

Svež, mladosten, avantgarden ... Ja, tudi lep, čeprav je skoraj na las podoben bratu. Govorimo o Audiju, pa ne o Audiju sodobnega, ampak nekega preteklega časa. Ni ga več, izgubil se je, kdo ve, kje. Na njegovo mesto je zapeljal tradicionalist, avtomobil za starejše in bogate – Mercedes-Benz.

Tako zelo se je svet prestižnih znamk spremenil v zadnjih 21

» Kot da bi se Audija lotil nekdanji duh Mercedes-Benz, ta pa je v zadnjem desetletju spil eliksir mladosti.

letih, od takrat, ko je na trg zapeljal prvi audi A3. To je bil preprost in dober avtomobil. Kupce je naravnost prevzel, ker so za ugodnejšo ceno dobili avtomobil ugledne znamke. Mercedes-Benz ga je lovil z nestabilnim razredom A v obliki majhnega enoprostorca, lov pa se je končal v korist Audiju. V naslednji generaciji je bilo podobno, Mercedes-Benzova preobrazba je potekala počasi,

Audi pa je nekoliko zaspal na lovorikah, dokler ni leta 2012 prišel novi A.

Zanimivo, ta je bil klasičen, brez sendvič zgradbe, izjemnega izkoristka prostora in skromnih mestnih mer. Potegnil se je v klasičnega petvratnika in uspel! Lani je zapeljal mimo Audija, družina A (brez SUV GLA) je našla kar 435 tisoč kupcev, njegov vse bolj zaspani tekmeč pa le 362 tisoč. Letos se prepada



še pogloblja, medtem pa je Mercedes-Benz tekmeču iz Ingolstadta ušel tudi na skupinski ravni; lani, denimo, s skoraj 230 tisoč avtomobili prednosti. Ušel je tudi največjemu tekmeču BMW-ju, a to je že druga zgodba, za kakšno od naslednjih izdaj Avto fokusa.

Kako je Mercedes-Benzu to uspelo? Razlogov je več, nekateri pa so prav zanimivi. Denimo tesno sodelovanje z Renaultom, ki Nemcem posoja motorje in še nekatere druge dele za kompaktneže, razred C in dostavni del znamke. Nemci so sorodnost s Francozi, seveda, spretno skrili, v komunikaciji poudarili, da je izposojen le blok, vse ostalo pa je njihovo, in obenem dosegli visoke prihranke, ki so proizvajalcu povečali dobičke, kupcem pa znižali cene. Rezultat je rast

Na drugi strani enačbe je prelestna zunanja oblika novodobnih zvezdnikov, za katero je zadolžen Slovenec Robert Lešnik.

prodaje, ki je bila zadnja leta skokovita, tudi med 13- in 15-odstotna na letni ravni.

Mercedes-Benz je partnerja, kot je Renault, potreboval tudi zaradi boja z Audijem, ki s pomočjo delitve tehnike znotraj koncerna Volkswagen že dolga leta ustvarja prihranke. Boljša kalkulacija cene in stroškov pa ni edina dobra poteza vodilnih iz Stuttgarta; na drugi strani enačbe je prelestna zunanja oblika novodobnih zvezdnikov, za katero je zadolžen Slovenec Robert Lešnik. Z njim je tesno povezan tudi naslednji boj Stuttgarta in Ingolstadta, naslednja prelomnica namreč prihaja leta 2019, ko bosta na trg zapeljala novi razred A in A3.

Robert Lešnik je nanjo, kot kaže, dobro pripravljen, saj je novemu mercedesu A znotraj že znanih proporcev vdahnil še bolj privlačen videz z dvignjenim motornim pokrovom, seksi žarometi z led trakom v obliki bumeranga in mu nadel še ostro stransko linijo. A bo ob tem v dolžino zrasel za pet

centimetrov, medosje se bo povečalo za kar devet centimetrov, previsa pa sta se primerno zmanjšala. Novi A poleg privlačne oblike zato obljublja tudi precej bolj prostorno potniško kabino, predvsem v zadnjem delu, prostornejši bo tako pri kolenih kot nad glavami. Tehnično bo imel veliko skupnega z novim meganom, tudi 1,2-litrski turbo s 74, 88 in 103 (100, 120 in 140 KM) kilovati ter 1,6-litrski turbodizel s 66, 85 in 96 kilovati (90, 116 in 130 KM). Nad koncernskimi motorji bodo lastni stroji, denimo dvolitrski turbodizel iz razreda E s 143 (194) oziroma 176 kilovati (239 KM), pa enako velik bencinar s 169 in 184 kilovati (230 in 250 KM) ter močno dodelan štirivaljnik v A 45 AMG, katerega moč bo preseglala 294 kilovatom (400 konjskih moči).

Audi mu bo, kot napovedujejo prve risbe, ostal dolžan. Poteze A3 namreč bolj spominjajo na prenovo kot na novi model. Oblika ostaja formalna, resna, neinovativna in v ničemer drzna. Kot da bi se Audija lotil nekdanji duh Mercedes-Benz-a, ta pa je v zadnjem desetletju spil eliksir mladosti, ki je bil nekdaj značilen za Audije. Znamki sta očitno zamenjali vloge, napredna tehnika v Audiju pa žal ne bo pripomogla k tako zelenemu ponovnemu preboju, saj ljudje kupujemo z očmi, šele nato z razumom.

In kaj bo tako izjemnega v A3? Pravzaprav nič, le kopica dobre in nadpovprečne tehnike,

Bo čudežno gorivo postalo novi azbest?

» Nekoč naj bi dizel pomagal pri reševanju planeta, zdaj ogroža naše zdravje » Emisije NOx so v realnih pogojih do sedemkrat višje od normativov » Prihajajo strožji testi, ki lahko sprožijo začetek zatona dizla

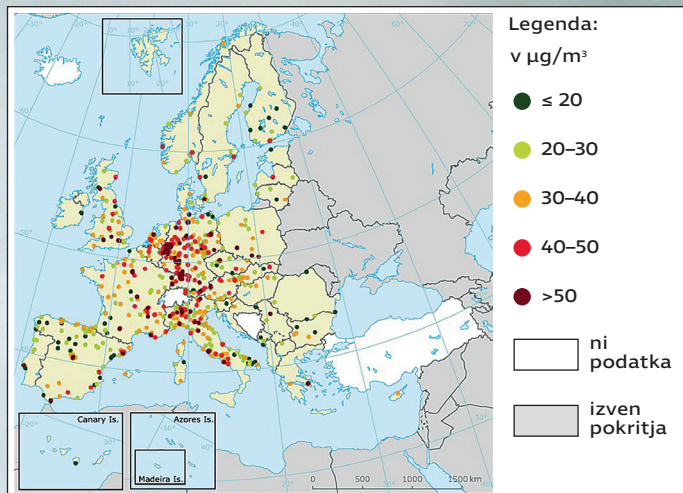
Pisalo se je leto 1998. V Bruslju so sprejeli sporazum med Evropsko komisijo in Evropskim združenjem avtomobilskih proizvajalcev (ACEA), da bodo v desetih letih za 25 odstotkov zmanjšali izpust CO₂; kot se je kasneje izkazalo, je bil cilj že od samega začetka preveč optimističen. Leta 2001 je britanski finančni minister (pozneje predsednik vlade) Gordon Brown občutno zmanjšal trošarino na dizelsko gorivo, s čimer je spodbudil voznike, da so se pri nakupu novega vozila raje odločili za 'dizla'. Po nekaterih podatkih so namreč dizelski motorji v primerjavi z bencinskimi proizvedli manj CO₂, s čimer bi lahko občutno prispevali v boju proti podnebnim spremembam. Evropa je zaradi nižje cene in varčnosti vzljubila dizelsko gorivo, leta 2014 je bilo na stari celini kar 59 odstotkov ali tri četrtine vseh dizelskih avtomobilov na svetu. Potem pa je prišlo leto 2015. Afera Dieselgate. Zaradi sporne

programske opreme, s katero je Volkswagen goljufal na okoljskih testih, je zamajal zaupanje kupcev in razkril umazano plat dizlov – izpusti dušikovih oksidov (NOx) in trdnih delcev (PM) so v resnici bistveno večji od normativov.

V globalnem merilu je v letu 2016 prodaja vozil Volkswagen obdržala vodilno mesto in zdi se, da kakšne hude prodajne škode niso utrpeli niti ostali večji proizvajalci. Po drugi strani pa se agresivno povečuje negativna medijska publiciteta, britanski zdravniki pritiskajo na vlado, naj zaradi zdravja državljanov omeji vstop dizelskim avtomobilom v večja mesta, zlasti v središče Londona. Raziskava Mednarodnega sveta za čisti promet (ICCT) kaže, da so emisije dušikovih oksidov v realnih pogojih tudi do sedemkrat višje od predpisane emisijske stopnje EURO 6. Javnost je ob vsem tem upravičeno zmedena, lastniki avtomobilov z dizelskimi motorji v prihodnosti zaradi potencialnih vladnih ukrepov tvegajo finančno



Nekatera mesta, med njimi Pariz, Atene, Mexico City in Madrid, bodo do leta 2025 s cest umaknila vse avtomobile z dizelskim pogonom.



↑ Letna vrednost dušikovega dioksida (NO₂) v Evropi leta 2014 iz podatkov, pridobljenih na prometnih postajah. Vir: Evropska agencija za okolje

Ste vedeli, da ...

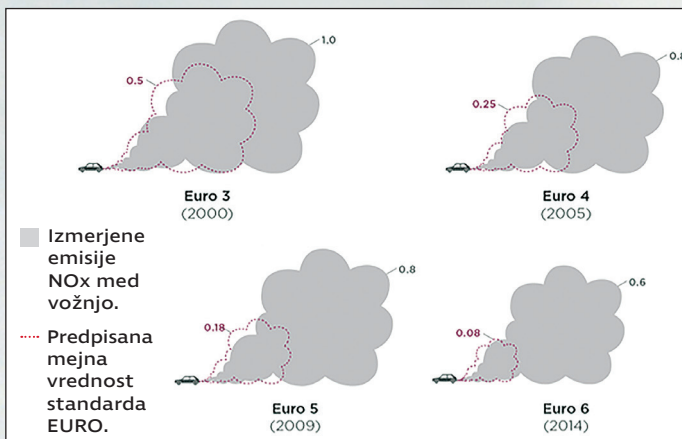
••• so emisije odvisne od količine porabljenega goriva, vrste motorja, emisijske stopnje EURO, starosti vozila, načina in hitrosti vožnje?

••• imajo dizelska vozila precej višje emisije delcev PM2,5 in dušikovih oksidov (NOx) v primerjavi z bencinskimi?

••• imajo bencinska vozila emisije NOx daleč pod mejnimi vrednostmi, ki jih določa standard EURO za posamezno vozilo, dizelska vozila jih pa komaj dosegajo (pri dejanski vožnji v realnih razmerah jih celo močno presegajo)?

(Vir: Ministrstvo za okolje in prostor)

“
Raziskava ameriške neprofitne organizacije ICCT, ki je razkrila afero Dieselgate, sedaj kaže, da so osebni avtomobili z dizelskim motorjem bistveno večji onesnaževalci kot tovornjaki s standardom EURO 6.



1 Vožnja v realnih pogojih močno presega predpisane mejne vrednosti. Od leta 2000 do 2014 so se normativi za dušikove okside (NOx) zmanjšali za 84, dejansko pa za 40 odstotkov. Vir: ICCT

izgubo, proizvajalci pa se soočajo z negotovimi napovedmi regulativnih režimov.

Ni vse zlato, kar se sveti

Številne študije dizelske motorje omenjajo kot tihe ubijalce. Ogljikov dioksid (CO₂), ki se ga je industrija v zadnjih dveh desetletjih trudila zmanjšati, za človeka sicer ni strupen, vendar močno vpliva na segrevanje ozračja in posledično na podnebne spremembe. Po drugi strani pa je v njihovih izpušnih štirikrat več dušikovega dioksida in 22-krat več drobnih, finih delcev, ki prodrejo v vaša pljuča, možgane in srce, s čimer povzročajo ali poslabšujejo obolenja dihal, srčno-žilne bolezni in rakava obolenja. Evropska agencija za okolje (EEA) je leta 2013 v svojem poročilu zapisala, da je dušikov dioksid (NO_x) samo v enem letu povzročil 71.000 prezgodnjih smrti na stari celini, Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) pa je potrdila, da dizelski izpuh povzroča pljučnega raka, in ga uvrstila na črni seznam, kjer mu družbo delata azbest in iperit (bojni plin).

Pred vrati so nova testiranja

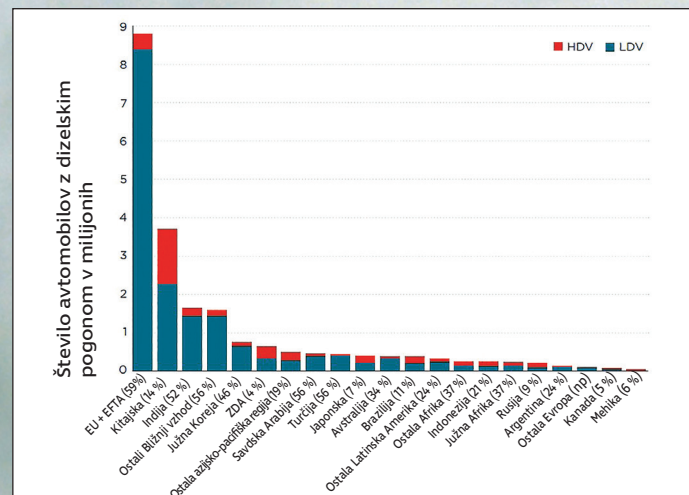
Evropski predpisi so s šestimi sklopi regulatornih režimov, uvedenih do sedaj, poskušali proizvajalce prisiliti v razvoj in izdelavo čistejših motorjev (EURO 1 je bil predstavljen daljnega leta 1992, aktualen EURO 6 pa 2014). Od leta 1992 naj bi se v teoriji emisije dušikovih oksidov in trdnih delcev zmanjšale od 84 do 96 odstotkov, toda emisijski testi potekajo v nadzorovanih laboratorijskih pogojih in nimajo nič skupnega z vožnjo v realnih pogojih. Zato že letos prihajajo dodatni, vzporedni testi v realnih pogojih (imenovani RED). Predvidoma septembra se začne prva faza, v kateri bo proizvajalcem dovoljeno odstopanje od normativov za faktor 2,1, v drugi fazi leta 2020 pa za faktor 1,5. Potekali bodo ob različnih temperaturah, hitrostih, na različnih terenih (mestna in izven mestna vožnja) in ob različnih obremenitvah vozila (naklon, povišana teža).

Izvršni direktor znamke Volvo, Håkan Samuelsson, je na ženevskem avtomobilskem salonu

o prihodnosti dizelskih motorjev novinarjem priznal: "Evropa je dolgo časa omogočala zakonodajo, po kateri so avtomobilskim proizvajalcem dovoljevali visok nivo dušikovih oksidov, vendar menim, da so nam ti dnevi šteti. Seveda lahko naredimo dizelski motor z enako vrednostjo NOx, kot ga ima bencinski, vendar bo ta ukrep proizvodnjo podražil, kar je

na dolgi rok negativna stvar." Samuelsson prihodnost vidi v elektriki in meni, da bodo po letu 2020 pomembnejšo vlogo prevzeli hibridi in električna vozila. "Prvi popolnoma električni avtomobil bomo predstavili leta 2019, do 2025 pa bomo ponudili električne izvedbe vseh naših modelov."

Katja Šadl, foto: arhiv AF



1 Prodaja težkih tovornih vozil (HDV) in osebnih vozil (LDV) z dizelskim pogonom v letu 2014, na različnih trgih. Delež prodaje vseh vozil z dizelskim pogonom je naveden v oklepajih. Vir: ICCT

FIAT IN ABARTH 124 SPIDER (SLOVENSKA PREDSTAVITEV)

Reinkarnacija

» Novodobni 124 spider se predstavlja s Fiatovo in Abarthovo značko » Z Mazdino tehniko ponuja pogon na zadnji kolesi, nizko težišče in platneno streho » Osnovna različica je na voljo od 26.990, Abarthova pa od 36.990 evrov



V Slovenijo je prispela sodobna reinkarnacija legendarnega Fiatovega roadsterja, ki je v sedemdesetih in osemdesetih letih prejšnjega stoletja osvajal Evropo in Ameriko. Prvi je s tekočega traku v Torinu zapeljal leta 1966 in tam nastajal kar 19 let. V tem času je osvojil 200 tisoč kupcev, od tega kar 170 tisoč čez lužo.

Za oživitev legende so se Italijani odločili za sodelovanje z Mazdo, ki je z modelom MX-5 pokazala, da zna narediti prvinski in obenem dostopen roadster.

Od mazde MX-5 je tako prevzel osnovo z nizkim težiščem, pogonom na zadnji kolesi in neposrednim krmiljenjem, ki zagotavlja prvinske vozne užitke.

“ Pri Fiatu so poskrbeli za zunanjo obliko in motor, ostala tehnika izhaja iz mazde MX-5.

Za obliko, ki se od japonske različice precej razlikuje, pa so poskrbeli v torinskem studiu Centro stile in avtomobilu podarili kar nekaj potez slavnega predhodnika. Opremljen je s platneno streho, ki jo je mogoče ročno zložiti kar iz kabine v treh sekundah.

Pristno italijanski je tudi 1,4-litrski turbobencinski stroj multiair s 103 kilovati (140 KM), ki so ga ustrezno predelali za potrebe vzdolžne vgradnje. Na voljo je v kombinaciji z ročnim ali samodejnim šeststopenjskim menjalnikom japonskega porekla.

Serijska oprema se deli na osnovno različico 124 spider in bogatejšo 124 spider lusso, pri čemer prva med drugim vključuje

ročno klimatsko napravo, avdio sistem s 7,6-centimetrskim (3-palčnim) zaslonom in 16-palčna platišča iz lahke litine. Druga pa prinaša okvir vetrobranskega stekla v srebrni barvi, 17-palčna lahka platišča, samodejno klimatsko napravo, usnjeno oblazinjenje in 17,8-centimetrski (7-palčni) barvni zaslon multimedijske naprave. Za doplačilo so na voljo tudi navigacijska naprava, kamera za vzvratno vožnjo in vrhunsko ozvočenje znamke Bose z zvočniki v naslonih za glavo.

Za vse, ki želijo nekaj bolj dinamičnega, pa je tu Abarthova izvedba, ki, tako kot Fiatova, nastaja v Mazdini tovarni v Hirošimi, a doživi končno



↑ Kakovostno izdelana dvosedežna kabina je, z izjemo nekaj detajlov in barvnih kombinacij, v celoti povzeta po mazdi MX-5.

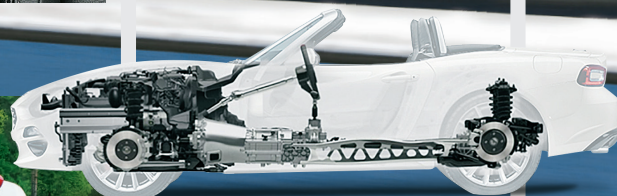


↑ Škorpion med drugim prinaša rdeče detajle, alkantaro in zbirnik za način vožnje.



↑ Šestkotno masko in razmeroma oglat zadek s pravokotnimi lučmi je novi spider podedoval od prehodnika iz šestdesetih let.

STRUKTURA



POGON NA ZADNJI

kolesi, majhna skupna masa (1.050 kilogramov) in njena razporeditev v razmerju 50 : 50 zagotavljajo dobre zmogljivosti in uživaške vozne lastnosti.

obdelavo v delavnicah Mirafiori v Torinu. Tam poskrbijo za bolj športen videz z drugačnimi odbijači in pragovi. Zunanja podoba vključuje še črna 17-palčna lahka platišča, detajle v živo rdeči ali srebrni barvi, po želji pa tudi pokrov motorja in prtljažnika v mat črni barvi. A videz ni edino, kar je pri abarthu drugačno. Poleg naštetega se pohvali tudi z Brembovimi zavorami, vzmetenjem znamke Bilstein, mehansko zaporo diferenciala in športnim izpušnim sistemom Record Monza. Tudi motor je malce okrepljen, saj namesto 103 zmore 125 kilovatov (170 namesto 140 KM) in je (tako kot pri Fiatu) na voljo z ročnim ali samodejnim menjalnikom.

“Dvoslojno platneno streho je mogoče ročno zložiti kar iz kabine v pičlih treh sekundah.

V notranjosti je športni duh poudarjen z alkantaro, perforiranim usnjem v črni ali rdeči barvi in s posebno instrumentno ploščo, ki v spomin priključuje Ferrarijeve merilnike.

Pri obeh modelih je kabina prijetno utesnjena, sedi se zelo nizko, volanski obroč je postavljen povsem navpično, majhna prestavna ročica pa je čisto blizu volznikove roke. Podvozje je togo, volanski mehanizem neposreden in razmeroma trd, kar vozniku omogoča zelo dobro občutenje ceste. Zvok motorja je ravno prav glasen in malce rezek, tresljajev pa je več kot pri običajnih avtomobilih za vsak dan. Vse to je pri abarthu še malce bolj poudarjeno.

Skratka, gre za avtomobila, pri katerih ni pomemben cilj, temveč užitek v vožnji na poti do tja. Za takšne, ki jih ponuja fiat, boste morali s popustom v višini dveh tisočakov odšteti od 26.990 do 29.490 evrov, za abarthove pa od 36.990 do 39.490 evrov. **Borut Fakin, foto: BF, Fiat**

NAŠ IZBOR FIAT 124 SPIDER 1.4 MULTIAIR TURBO LUSSO

1.368 ccm, 4 valji, turbobencinski, 103 kW (140 KM), 240 Nm 6,4 l, 148 g CO₂/km
0-100 km/h v 7,5 s, 215 km/h
D/Š/V: 4.805/1.740/1.233 mm 140 l
1.125 kg

Cena: 31.490 €

ALFA ROMEO STELVIO (SLOVENSKA PREDSTAVITEV)

Športnost ima v krvi

» Stelvio je ena najbolj športnih izbir v razredu srednje velikih športnih terencev » Na voljo je s pogonom na zadnji ali vsa štiri kolesa » Sprva lahko izbirate med petimi motornimi različicami s cenami od 35 tisočakov



20 kilometrov, 75 ovinkov in 2.757 metrov nad morjem se pne Passo dello Stelvio, prelaz Stelvio, eden najznamenitejših evropskih cestnih prelazov. Svoje ime je posodil tudi najnovejšemu modelu Alfe Romeo, ki z giulio doživlja korenit preporod, z novim srednje velikim športnim terencem pa še dodatno utrjuje položaj italijanske premium znamke. Ob dolžini 4,69 metra, višini 1,67 metra in širini kar 1,90 metra ga odlikujejo agresivna športna razmerja ter številni oblikovni elementi in podrobnosti, ki se zgledujejo po giulii. Menda ji je v marsičem podobna tudi silhueta stelvia, vsekakor pa njegova značilna

“ Najmočnejši stelvio, ki ga poganja prisilno polnjen bencinar z 206 kW (280 KM), do stotice pospeši v 5,7 sekunde.

maska s tremi velikimi odprtini za zrak in vodoravni žarometi. Mišičast zadek zaokrožujejo dve veliki kromirani izpušni cevi in spojler na prtljažnih vratih, vse skupaj pa zaključí ugoden količnik zračnega upora, ki znaša 0,32.

Notranjost je kljub kompaktni zasnovi razmeroma prostorna in po tej plati sodi stelvio – približno sto jih bo po napovedih letos zapeljalo na naše ceste – v zgornjo polovico tega segmenta, omeniti pa velja nekatere dobrrote, kot so stikalo za zagon motorja na volanskem obroču, zmogljiv infotainment alfa connect z vrtljivim večopravilnim vmesnikom, možnost preslikave zaslonu pametnega telefona na

zaslon v kabini (car play) in kakovosten avdio sistem z vrhunskim doplačilnim ozvočenjem. Tudi po svojih voznih lastnostih stelvio sodi v vrh segmenta, le-tem pa botrujejo lahka zgradba (zaradi izdatne uporabe aluminija in kompozitnih materialov osnovni model tehta le 1.660 kilogramov), razporeditev mase v razmerju 50 : 50 in vzmetenje s premo z dvojnimi prečnimi vodili spredaj ter večvodilno premo zadaj. To se v praksi resnično dobro odreže, saj je stelvio tako razmeroma udoben, v ovinkih pa tudi izjemno natančen in čvrst avtomobil, ki vsemu skupaj pa svoje doda tudi zelo natančen in neposreden



↑ Notranjost je odeta v kakovostne materiale, vse skupaj pa je mogoče nadgraditi z lesenimi ali aluminijastimi vložki. Armaturna plošča je zelo vozniško orientirana.

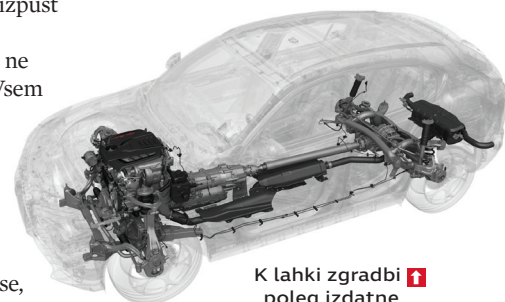
primerjavi s klasičnim, ter kardansko gred iz ogljikovih vlaken.

Motorja sta sprva dva v skupaj dveh bencinskih in treh dizelskih različicah. Bencinske barve zastopa prisilno polnjen dvolitrski štirivaljnik, ki se lahko pohvali z nekaterimi inovativnim tehničnimi rešitvami – izpušnim kolektorjem, ki ima enako dolge kanale za odvod plinov, kar omogoča hitrejšo, bolj odzivno delovanje turbine, hlajenjem vstopnega zraka s pomočjo hladilne tekočine, sistemom krmiljenja ventilov multiair in prilagodljivim delovanjem alternatorja, na primer. Na voljo je v različicah s 148 ali 206 kW (201 ali 280 KM). Pri dizelskem motorju so na voljo izvedbe s 110,

132 in 154 kW (150, 180 in 209 KM), gre pa za iz giulie znan 2,1-litrski motor, ki obljublja povprečno porabo 4,7 litra (izpust CO₂ je 124 gramov) in za doseganje standarda Euro 6 ne potrebuje dodatka adblue. Vsem motorjem streže samodejni menjalnik z osmimi stopnjami prenosa.

Izbirati je mogoče še med desetimi barvami, tremi nivoji opreme in precej doplačilnimi dodatki. Cene se, upoštevaje pet tisočakov popusta, začenejo pri 34.990 evrih, kolikor stane vstopna dizelska različica z zadnjim pogonom. Stelvio s štirikolesnim pogonom in zmogljivejšim dizelskim motorjem stane 43.490 evrov, cene bencinsko gnanih

modelov pa znašajo od 38.990 evrov dalje. **Anže Jamnik, foto: AJ, Alfa Romeo**



↑ K lahki zgradbi poleg izdatne uporabe aluminija prispeva tudi kardanska gred iz ogljikovih vlaken.



↑ Prtljažnik se lahko pohvali z razmeroma veliko odprtino, nizkim nakladalnim robom in prostornino 525 litrov.

K odličnim voznim lastnostim veliko pripomore tudi neposreden in izjemno natančen volan.

volan. Različne vozne programe je mogoče izbirati že z znanim Alfinim sistemom d.n.a., za doplačilo pa je na voljo aktivno vzmetenje, ki vse skupaj še dodatno izboljša. Skratka, kar se voznih lastnosti in natančnosti tiče, lahko brez dvoma zatrdimo, da je stelvio v samem vrhu.

Na voljo je s pogonom na zadnji ali vsa štiri kolesa (Q4); pri slednjem gre za povsem samodejen sistem, ki v osnovi motorno moč prenaša na zadnji kolesi, ob izgubi oprijema pa je do 60 odstotkov prerazporedi na sprednji kolesni par. Omeniti velja še integriran zavorni sistem, ki prinaša boljši občutek pri zaviranju in krajšo zavorno pot v



↑ V dolžino meri slabih 4,7 metra in v mnogočem spominja na giulio.

NAŠ IZBOR **ALFA ROMEO STELVIO 2.0 TURBO 16V 280 AT8 Q4 SUPER**

1.995 ccm, 4 valji, bencin, 206 kW (280

KM), 400 Nm 7,0 l, 161 g CO₂/km

0–100 km/h v 5,7 s, 230 km/h

D/Š/V: 4.687/1.903/1.648 mm 525 l

kg 1.679 kg

Cena: **46.490 €**

HYUNDAI IONIQ 1.6 GDI HYBRID IMPRESSION

Po znanem receptu

» S hibridno kombinacijo bencinskega in elektromotorja je neposreden tekmeec toyoti prius » Posebnost je hiter dvosklopčni samodejni menjalnik, ki prispeva k vozni dinamiki » Njegova glavna prednost je solidna cena, saj je na voljo že za 22.990 evrov

Nesporni gospodar svetovnega trga hibridnih avtomobilov je Toyota, z nekajletno zamudo pa se želi japonskim pionirjem približati vse več proizvajalcev. Hyundai to počne v znanem slogu, s posnemanjem že uveljavljenega recepta, dodajanjem kakšne izboljšave in s konkurenčno ceno.

Ioniq niso izdelali na hitro, da bi ujeli korak s trendi, ampak so si vzeli čas in ga izdelali popolnoma na novo. Njegova zasnova je namreč namenjena uporabi alternativnih pogonov, med drugim tudi vodikovih gorivnih celic. A mi smo tokrat testirali 'klasično' hibridno različico, ki jo poganja 1,6-litrski bencinski motor z neposrednim vbrizgom goriva in močjo 77 kW (105 KM), pomaga pa mu 32-kilovatni elektromotor. Sistemska moč tako znaša 104 kW (141 KM), kar mu omogoča čisto

spodoben pospešek do stotice v 10,8 sekunde. Največ zaslug za poskočnost pa nima motor, temveč samodejni menjalnik z dvojno sklopko. Tega pri tovrstnih avtomobilih nismo ravno vajeni, saj je bolj pogosta izbira brezstopenjski menjalnik, ki je precej neodziven in poskrbi za neprijetno tuljenje. Sicer naj bi bil le na elektriko zmožen peljati do hitrosti 120 km/h, a nam tega v praksi niti približno ni uspelo izvesti. Mestne hitrosti na elektriko so izvedljive, a le, dokler imajo 1,56 kWh litij-ionske baterije kaj ponuditi.

Pogonski sklop je le del recepta za razmeroma dinamičen značaj ioniq

“Vzdolžno deljeno steklo na prtljažnih vratih je bolj oblikovalski trik kot funkcionalni dodatek, saj preglednost nazaj zaradi tega ni prav nič boljša.

(v primerjavi s priusom), drugi pa je nekoliko trše nastavljeno podvozje. Če bi bil malce bolj komunikativen še volan, bi v hitri vožnji že kar preveč uživali. Bistvo takšnega hibrida pač niso hitro odpeljani ovinki, ampak čim manjša poraba goriva, kjer nas ioniq ni razočaral. Priznamo, da na testu nismo ravno pretiravali s previdnostjo, pa povprečna poraba vseeno ni preseгла 5,3 litra goriva na 100 prevoženih kilometrov.

Pod kožo so Korejci torej zelo dobro opravili svoje delo, moramo pa reči, da jim je uspelo tudi pri oblikovanju zunanosti. Ta sicer ni pretirano vpadljiva in razburljiva, a je dovolj posebna, da ga ljudje na



cesti hitro opazijo. Še pred izrazito drugačnostjo so imeli oblikovalci nalogo zagotoviti čim bolj aerodinamično karoserijo, kar jim je tudi uspelo. Prav nič bolj razburljiva kot v elantri ali i30 pa ni njegova notranjost, kjer kraljujejo temno sivi toni. Ergonomija je sicer dobra, preglednost merilnikov in barvnih zaslonov tudi. Očitno je, da se želi ioniq odmakniti od futurističnih oblik in kupcem ponuditi kar se da podobno izkušnjo, kot jo nudi povprečen avtomobil C-segmenta. Temu sledi tudi prostornost, ki je dovolj na sprednjih in zadnjih sedežih, le da pri teh vseeno obstaja možnost, da se bo kakšen višji potnik zaradi padajoče strešne linije z glavo dotikal stropa.

Prtljažnik ni med največjimi, saj mu litre 'ukrade' visoko dno, je pa zato pošteno odmerjen tako v dolžino kot širino. V osnovi sprejme 443 litrov prtljage, sicer pa je povečljiv na največ 1.505 litrov.

Pod črto lahko potrdimo, da je Hyundai dobro opravil svoje delo, saj je uspešno povzel bistvo najuspešnejšega hibrida vseh časov in ga naredil samosvojega. Če k temu prištejemo še vstopno ceno 22.990 evrov, kar je natanko 4.760 evrov manj kot stane osnovni prius, da o osemletni garanciji na baterijo in petletni na celoten avtomobil sploh ne govorimo, potem je jasno, da imajo pri Hyundaiju v ponudbi še eno zelo vroče orožje. **Gašper Stamač, foto: Jernej Prelac**



↑ Testni avtomobil je povsem z vrha ponudbe in s seznama doplačil ponuja le še električno pomično strešno okno in kovinsko barvo. Usnjeno oblažljenje, električni pomik ogrevanih sprednjih sedežev in temeljita varnostna oprema so serijski.



↑ Sprednja sedeža sta izdatno prilagodljiva in ponujata veliko prostora, zadnja klop pa pri koljenih ne skopari, le prostor za glave je malce manj radodarno odmerjen.



↑ Ob zagonu je najprej aktiven le elektromotor, ki se mu ob malce večjem naporu hitro pridruži 1,6-litrski bencinar.



→ Všečna in razmeroma futuristična zunanost ima tudi koristno funkcijo, saj je izjemno aerodinamična. Koefficient zračnega upora namreč znaša le 0,24.

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: limuzina, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor:** (z notranjim zgorevanjem): bencinski, vrstni štirljalnik, 1580 ccm, 77 kW (105 KM) pri 5700/min, 147 Nm pri 4000/min, (električni): sinhronski, 32 kW (44 KM), 170 Nm; **Menjalnik:** samodejni z dvojno sklopko, 6-stopenjski; **Pogon:** na sprednji kolesi; **EuroNCAP:** 5; **Velikost:** 4470 x 1820 x 1450 mm; **Medos. razd.** 2700 mm; **Pnevmatike:** 225/45 R17; **Masa/nosil.:** 1445/425 kg; **Prtljaž:** 443-1505 l; **Največja hitrost:** 185 km/h; **Pospešek (0-100 km/h):** 10,8 s; **Poraba goriva (EU):** 3,9/3,9/3,9 l/100 km; **Povprečje na testu:** 5,3 l/100 km; **Izpusit CO₂:** 92 g/km; **Cena:** osnovni model (1.6 GDI hibrid style): 22.990 €, testno vozilo: 28.490 €; Hyundai Auto Trade, d. o. o., Ljubljana.
 ⚡ cena, vozne lastnosti, poraba
 🛖 prostornost zadaj in v prtljažniku



📦 Po litrih je prtljažnik sicer prostoren, a je precej nepriročne oblike. Pлитkost nadomesti dolžina nakladalnega dela, ki ob podrtih zadnjih sedežih postane popolnoma raven.



Je ali ni?



» Najmočnejša enka do stotice pospeši v 4,6 sekunde » Poganja jo prisilno polnjen šestvaljnik z močjo 250 kW (340 KM) » S petimi vrati in samodejnim menjalnikom stane slabih 49 tisočakov

P ravzaprav ni. M, namreč. Ta bi(o) nosil oznako 1M in bo še bolj športno nabrušen, še odločnejši, še močnejši, še zmogljivejši, še ... A tudi trenutno najmočnejša enka je prava smetana na torti te bavarske serije, ki zamenjuje predhodnika z oznako M135i in se postavlja ob bok audiju RS3 in mercedesu AMG A 45 – v svojem bistvu je zelo podoben, a po drugi strani tudi precej drugačen avtomobil.

Podoben zato, ker je kompaktna petvrtna kombilimuzina, ker ga razganja kar 250 kW (340 KM) moči in ker stotico doseže v manj kot petih sekundah. Drugačen pa zato, ker ima pogon (lahko) speljan le na zadnji kolesi.

A posvetimo se tokrat bavarcu, ki navzven morda niti ni videti tako zelo zverinski, saj še le podrobnejši pregled razkrije kot pica velike zavorne kolute za 19-palčnimi kolesi, dodatne reže za zrak in kakšne spojlerje pa lahko v obliki paketa M tako ali tako namestite na praktično katero koli enko – tudi tisto s trivaljnim motorjem. Prednost

“
Kompakten avtomobil z odlično tehniko in zmogljivim motorjem – odlična uživaška kombinacija!

ali pomanjkljivost? Stvar okusa.

No, tu se, seveda, vrti trilitrski motor z dvakrat toliko valji, gre pa za nov pogonski stroj (in ne zgolj evolucijo motorja iz predhodnika) z oznako B58 (enako je imel tudi prvi operativni nadzvočni bombnik na svetu; naključje?), delovno prostornino 2.998 kubičnih centimetrov in večjim turbopolnilnikom s tehnologijo twin-scroll. Ta razvija tudi 20 odstotkov višji polnilni tlak, poleg nove glavne gredi ter nasploh nove strukture in

spoštljive moči pa razvija tudi bogatih 500 Nm navora. Za povrh je podajanje moči zvezno, motor je hipoma odziven na pritisk na stopalko za plin, vse skupaj pa zaokroži še s svojim širokim razponom značaja – lahko je miren in pohleven, do kakšnih dva, tri tisoč vrtljajev povsem krotek sopotnik (v udobnem ali eco pro režimu), v športnem programu (sport ali sport+) pa je odločnejši, še bolj odziven, med bližanjem igle na merilniku vrtljajev rdečemu polju pravi brutalnež in obenem globoko hropeč iz dveh zajetnih izpušnih cevi na zadku. Osemstopenjski samodejni menjalnik je prava izbira; po eni strani je presenetljivo udoben, po drugi pa bliskovito hiter. Pri izbranem športnem – ali še bolj ročnem režimu (pomikanje ročice naprej in nazaj, menjavanje prestav s stikali na volanskem obroču) med testom nikoli, ampak res nikoli nismo pocedili slin po ročnem menjalniku.

Zato pa jih boste vsakič, ko boste sedli vanj! Jasno, tale



i V primerjavi z bolj civilnimi različicami je 10 milimetrov bližje tlom, zadek pa zaznamujeta tudi dve, malce bolj proti sredini pomaknjeni izpušni cevi.



Notranjost je za voznika kot ulita, vse je točno tam, kjer mora biti. Merilniki so tudi med športno vožnjo lahko berljivi, na sredinski zaslon pa lahko priključite številne dodatne informacije.



BMW je pravi uživač, ki z racionalnostjo nima prav dosti skupnega, zato pa na vsakem koraku podžiga številne emocije. Zasvojenci z bencinskimi hlapi že vemo, zakaj! Kompaktna zasnova, razmeroma majhna masa in velika moč so namreč odlična kombinacija za zagotavljanje vrhunskih voznških užitkov, vse skupaj pa dodatno podkrepiti še odlična tehnika, zaradi katere so vozne lastnosti resnično vrhunske. Da, saj je športno trd, tudi 10 milimetrov bliže tlom, a vseeno ne pretirava s pretresanjem kosti. Je zverinsko močan, a povsem enostavno ga je voziti tudi umirjeno in, da, je malodane dirkalnik, a ima pet sedežev in vrat ter solidno prostoren prtljažnik.

Zato se ga ne ustrašite, ampak uživajte. Lahko zgolj v tistem občutku, ko veste, da lahko, če si le želite, lahko pa tudi v pravih dirkaških vložkih in lovljenju zadka med drsenjem skozi zavoje. Eno ali drugo – pa, seveda, tudi vse vmes – je resničen užitek. Moči je toliko, da na ne ravno idealni podlagi (hladen in rahlo vlažen aprilski asfalt, na primer) lučka proti zdrsu pogonskih koles utegne utripati vse do 100 km/h (ali

celo čez!), ob izklopljeni elektroniki pa boste zadek v drsenje spravili brez kakršnega koli navora in ga nato tudi zlahka obdržali pod ravno pravim kotom za popoln drift.

Pri kompromisih se je običajno treba nečemu odpovedati, a tu je ravno nasprotno. Po eni strani je namreč povsem vsakdanje uporaben kompaktni avtomobil, po drugi pa športnik z močnim značajem in vsem, kar sodi zraven. Zato bi ne nazadnje lahko odgovorili tudi: je. No, skoraj. **Anže Jamnik, foto: Jernej Prelac**



Sprednji sedeži so odlični, izdatno nastavljivi in z ustreznim oprijemom. Nameščeni so nizko, prostornost zadaj pa je zelo skromna.



Prtljažnik meri solidnih 360 oziroma 1.200 litrov.

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: kombilimuzina, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbobencinski, vrstni šestvaljnik, 2998 ccm, 250 kW (240 KM) pri 5500/min, 500 Nm pri 1520-4500/min; **Menjalnik:** samodejni, 8-stopenjski; **Pogon:** na zadnji kolesi; **EuroNCAP:** preizkus ni bil opravljen. **Velikosti:** 4324 x 1765 x 1411 mm; **Medos. razdalja:** 2690 mm; **Pnevmatike:** spredaj 225/40 R18, zadaj 245/35 R18; **Masa/nosilnost:** 1450/565 kg; **Prtljažnik:** 360-1200 l. **Največja hitrost:** 250 km/h; **Pospesek (0-100 km/h):** 4,6 s; **Poraba goriva (EU):** 9,4/5,8/7,1 l/100 km; **Povprečje na testu:** 10,0 l/100 km; **Izpušč CO₂:** 163 g/km. **Cena:** osnovni model (116i): 23.650 €, testno vozilo: 63.889 €; BMW Vertriebs GmbH, podr. Lj.
 ⓘ zmogljivosti, motor, vozne lastnosti
 ● utesnjena notranjost

Informacijski kvantni skok po meri vozil

» Vozila potrebujejo zmogljiv, zanesljiv in širok komunikacijski kanal za daljinsko upravljanje, telemetrijo, prenos navigacijskih kart in multimedijskih vsebin

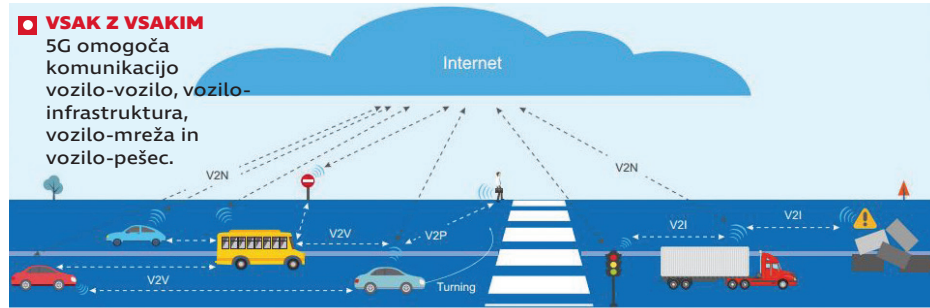
Svet se zopet pripravlja na novo generacijo mobilnih telefonov. Začeniši z NMT (1G), pa prek GSM (2G), UMTS (3G) in LTE (4G), je vsaka generacija prinesla svojo revolucijo. Pričakovanja pri novi, že peti generaciji pa so še večja. Za razliko od prvih štirih, ki so večinoma prinašale korist in bile osredotočene le na končne uporabnike, namerava peta generacija mobilne telefonije pokriti tudi tisti segment, ki je bil doslej v drugem planu. Gre za industrijo, ki doslej ni bila prioriteta na račun tehničnih omejitev. Izrazito nizka latenca (zamik), izboljšana zanesljivost in občutno povečanje hitrosti kažejo na to, da je mobilna industrija v razvoju nove rešitve upoštevala potrebe ostalih industrij, med katerimi prednjači avtomobilska. Nadaljevanje trenda, ki ga je začela četrta generacija, bo omogočalo povezovanje občutno večjega števila naprav (ocenjujejo, da bo do leta 2025 na

| Stopnja avtonomije | Avtonomna zmogljivost | Latenca (v milisekundah) | Hitrost prenosa po vozilu (Mbit/s) |
|--------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------------|
| 1 | pomoč vozniku | 100–1000 | 0,2 |
| 2 | delna avtonomna vožnja | 20–100 | 0,5 |
| 3 | pogojna avtonomna vožnja | 10–20 | 15 |
| 4 in 5 | popolna avtonomna vožnja | 1–10 | 100 |

“ V krogu 100 metrov bodo vozila o nevarnosti naleta na drugo vozilo, pešca ali luknjo na cesti komunicirala neposredno, na večji razdalji pa prek omrežja.

internet povezanih 100 milijard oseb in stvari) z občutno večjo zanesljivostjo. To pomeni, da bodo mogoče tudi kritične aplikacije, kot je upravljanje z vsakim posameznim vozilom v gneči urbane aglomeracije. Prav avtomobilska industrija bo glavni uporabnik mobilnih omrežij pete generacije, saj bodo njihove zmogljivosti glavni sprožilec razvoja nešteti storitev v avtomobilih nove generacije in mobilnosti nasploh, začeniši z upravljanjem vozil na daljavo v realnem času, komunikacijo vozila z vozilom in vozila z infrastrukturo, pa do prenosa multimedijskih podatkov potnikom v vozilu. Avtoindustrija je v procesu transformacije, ki se je šele začela, intenzivno pa se bo realizirala šele v prihodnjih desetletjih. Milijarde evrov se investirajo v razvoj tehnologij, ki bodo oživele v naprednih avtomobilskih sistemih, v funkciji varnosti in učinkovitosti.

Rezultat transformacije bodo sofisticirani samovozeči avtomobili, ki bodo medsebojno ali z okolico komunicirali prek novih, zapletenih, hitrih in varnih mobilnih mrež. Raziskave



**HITREJŠA, VIŠJA, MOČNEJŠA**

Hitrosti bodo stokrat večje kot pri LTE, latenca bo minimalna, avtomobilska industrija je vpletena v definiranje zahtev.

**VISOKE CENE**

Licence in stroški implementacije bodo na začetku omejili uporabo te tehnologije na urbana področja.

Komunikacija vozilo-vozilo bo minimalizirala tveganje čelnega trčenja, opozorila na nevarnost med prehitevanjem in doslej nerešljiv problem mrtvega kota.

(Navigant Research) predvidevajo, da bo število samovozečih avtomobilov do leta 2035 naraslo na 100 milijonov in da bodo vsi novi avtomobili od leta 2025 dalje povezani z internetom. Nova era avtomobilskega interneta bo zmanjšala število nezgod, pripomogla k varčevanju z energijo in zmanjševanju onesnaženja. Ocene kažejo, da se bo število nesreč zmanjšalo za kar 80 odstotkov takrat, ko bo na cestah vsaj 90 odstotkov samovozečih avtomobilov, medtem ko naj bi število smrtnih žrtev padlo za več kot 60 odstotkov.

Ocenjujejo, da bodo s hitrim omrežjem pete generacije podprti napredni sistemi za upravljanje z vozili omogočili tudi zmanjšanje onesnaženja za kar 60 odstotkov in da bodo trikrat povečali pretočnost in kapaciteto prometnic. Pričakujejo, da se bo število

zaustavljanj vozil v mestnem prometu zmanjšalo skoraj za tretjino, poraba energije pa za najmanj 15 odstotkov.

Proizvajalci avtomobilov in ponudniki storitev v domeni avtomobilske industrije bodo lahko mreže pete generacije uporabljali kot platforme za generiranje novih virov prihodkov in vzpostavitev novih poslovnih modelov. Ljudje smo namreč že povezani, uporabniki ne potrebujemo občutno večjih hitrosti prenosa podatkov za brskanje po internetu ali gledanje filmov, število brezplačnih minut in megabajtov pa je tako ali tako že zraslo v nebo. Operaterji mobilne telefonije morajo iskati nove vire prihodkov, povezani avtomobili pa so prvi na njihovem seznamu. **Gašper Stamač, TR, foto: proizvajalci, arhiv AF**



Skok v hitrosti in sinergiji bo omogočilo doseganje občutno hitrejšega prenosa podatkov, ob zmanjšani latenci in večji zanesljivosti.

5G AUTOMOTIVE ASSOCIATION

GLOBALNO ZDRUŽENJE JE zbralo ključne igralce iz sveta proizvodnje in razvoja avtomobilov ter telekomunikacijske opreme. Največji tekmeči so se združili, da bi definirali ključne tehnološke, pravne in poslovne procese, vezane

na 5. generacijo mobilne telefonije in njeno uporabo v avtoindustriji. Njihova naloga je definicija študij primerov, tehničnih zahtev in procesov, vzpostavljanje norm, definiranje povezljivosti, varnosti, zasebnosti in avtentikacije.



Aprila še naprej pozitivno

» Aprila je bilo prodanih oziroma registriranih več kot 5.900 novih osebnih vozil » V prvih štirih mesecih letošnjega leta je prodaja skoraj 11 odstotkov nad lansko



Po izjemno uspešnem marcu se je prodaja novih avtomobilov v Sloveniji nekoliko umirila. Aprila je bilo namreč prodanih oziroma na novo registriranih dobrih 5.900 vozil – devet odstotkov manj kot mesec pred tem, a po drugi strani vseeno osem odstotkov več kot aprila lani. Spodbudni so tudi skupni rezultati prvih štirih mesecev, saj je bilo po uradnih podatkih prodanih tik pod 24.500 osebnih vozil oziroma skoraj enajst odstotkov več kot v enakem obdobju lanskega leta.

Vsi avtomobili, seveda, niso zapeljali na slovenske ceste, temveč jih je približno tretjina od teh pri nas le registriranih in tako upoštevanih v statističnih podatkih, a nato dejansko prodanih na druge evropske trge. Aprila so svoje prodajne številke občutneje popravili Renault z modelom scenic, ford focus, hyundai i20, volkswagen passat in nekateri Opelovi modeli.

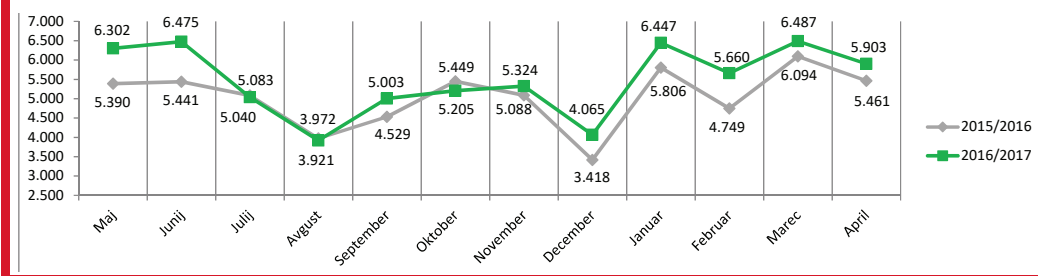
STATISTIČNI PODATKI PRODAJE V SLOVENIJI

| Primerjava prodaje januar-april 2016 in januar-april 2017 (po modelih) | | | | Primerjava prodaje marec 2017 in april 2017 (po modelih) | | | | Prodaja april 2017 in sprememba glede na marec 2017 (po znamkah) | | | | | | | |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|--|------------|-------------------|--------------|--|-------------|------------|---------------|--------------|----------------|-------------------|-----------------|
| vrstn. št. | znamka in model | januar-april 2016 | januar-april 2017 | razlika v % | vrstn. št. | znamka in model | marec 2017 | april 2017 | razlika v % | vrstn. št. | znamka | april 2017 | trenutni trend | januar-april 2017 | tržni delež v % |
| 1 | Renault clio | 1.479 | 1.434 | -3,0 | 1 | Volkswagen golf | 292 | 293 | 0,3 | 1 | Volkswagen | 1.032 | ↔ | 3.926 | 16,0 |
| 2 | Volkswagen golf | 1.367 | 1.204 | -11,9 | 2 | Renault clio | 226 | 268 | 18,6 | 2 | Renault | 723 | ↕ | 3.191 | 13,0 |
| 3 | Škoda octavia | 845 | 784 | -7,2 | 3 | Škoda octavia | 175 | 226 | 29,1 | 3 | Škoda | 497 | ↕ | 2.317 | 9,5 |
| 4 | Volkswagen tigan | 100 | 689 | 589,0 | 4 | Volkswagen polo | 232 | 205 | -11,6 | 4 | Opel | 381 | ↕ | 1.426 | 5,8 |
| 5 | Renault megane | 261 | 674 | 158,2 | 5 | Renault megane | 206 | 181 | -12,1 | 5 | Dacia | 360 | ↕ | 1.289 | 5,3 |
| 6 | Volkswagen polo | 663 | 661 | -0,3 | 6 | Dacia duster | 117 | 178 | 52,1 | 6 | Hyundai | 334 | ↕ | 1.277 | 5,2 |
| 7 | Hyundai tucson | 344 | 618 | 79,7 | 7 | Volkswagen passat | 111 | 166 | 49,5 | 7 | Ford | 327 | ↕ | 1.255 | 5,1 |
| 8 | Dacia sandero | 352 | 565 | 60,5 | 8 | Hyundai tucson | 126 | 163 | 29,4 | 8 | Peugeot | 289 | ↕ | 1.211 | 4,9 |
| 9 | Renault captur | 504 | 524 | 4,0 | 9 | Opel astra | 141 | 151 | 7,1 | 9 | Citroën | 258 | ↕ | 1.076 | 4,4 |
| 10 | Opel astra | 553 | 502 | -9,2 | 10 | Volkswagen tigan | 174 | 138 | -20,7 | 10 | Nissan | 143 | ↕ | 863 | 3,5 |
| 11 | Škoda fabia | 568 | 499 | -12,1 | 11 | Ford focus | 57 | 131 | 129,8 | 11 | BMW | 197 | ↕ | 845 | 3,4 |
| 12 | Volkswagen passat | 502 | 491 | -2,2 | 12 | Volkswagen touran | 122 | 125 | 2,5 | 12 | Seat | 202 | ↕ | 805 | 3,3 |
| 13 | Volkswagen touran | 459 | 457 | -0,4 | 13 | Dacia sandero | 89 | 117 | 31,5 | 13 | Toyota | 199 | ↕ | 785 | 3,2 |
| 14 | Peugeot 2008 | 321 | 421 | 31,2 | 14 | Renault captur | 124 | 108 | -12,9 | 14 | Audi | 168 | ↕ | 696 | 2,8 |
| 15 | Dacia duster | 408 | 403 | -1,2 | 15 | Kia cee'd | 101 | 107 | 5,9 | 15 | Kia | 175 | ↕ | 666 | 2,7 |
| 16 | Škoda rapid | 316 | 395 | 25,0 | 16 | Peugeot 2008 | 112 | 94 | -16,1 | 16 | Fiat | 110 | ↕ | 619 | 2,5 |
| 17 | Ford focus | 250 | 369 | 47,6 | 17 | Citroën C3 | 116 | 92 | -20,7 | 17 | Suzuki | 124 | ↕ | 601 | 2,5 |
| 18 | Citroën C3 | 155 | 364 | 134,8 | 18 | Opel corsa | 69 | 92 | 33,3 | 18 | Mazda | 93 | ↕ | 419 | 1,7 |
| 19 | Kia cee'd | 274 | 332 | 21,2 | 19 | Škoda fabia | 170 | 85 | -50,0 | 19 | Mercedes | 107 | ↕ | 409 | 1,7 |
| 20 | Nissan qashqai | 395 | 326 | -17,5 | 20 | Hyundai i20 | 51 | 84 | 64,7 | 20 | Honda | 27 | ↕ | 191 | 0,8 |
| 21 | Opel corsa | 310 | 321 | 3,5 | 21 | Peugeot 208 | 86 | 72 | -16,3 | 21 | Mitsubishi | 34 | ↕ | 140 | 0,6 |
| 22 | Suzuki vitara | 228 | 312 | 36,8 | 22 | Renault scenic | 27 | 68 | 151,9 | 22 | Jeep | 32 | ↕ | 118 | 0,5 |
| 23 | Nissan juke | 325 | 298 | -8,3 | 23 | Peugeot 3008 | 59 | 65 | 10,2 | 23 | Volvo | 24 | ↕ | 115 | 0,5 |
| 24 | Peugeot 208 | 311 | 296 | -4,8 | 24 | Suzuki vitara | 70 | 64 | -8,6 | 24 | Alfa Romeo | 19 | ↕ | 69 | 0,3 |
| 25 | Hyundai i20 | 318 | 278 | -12,6 | 25 | Opel meriva | 36 | 62 | 72,2 | 25 | Mini | 14 | ↕ | 59 | 0,2 |
| | Ostali | 10.502 | 11.280 | 7,4 | | Ostali | 3.398 | 2.568 | -24,4 | | Ostali | 34 | ↕ | 129 | 0,5 |
| | SKUPAJ | 22.110 | 24.497 | 10,8 | | SKUPAJ | 6.487 | 5.903 | -9,0 | | SKUPAJ | 5.903 | ↕ | 24.497 | 100,0 |

Prodaja v Evropi

| vrstn. št. | znamka | marec 2017 | jan-mar 2017 | tržni delež 2016 v % |
|------------|---------------|------------------|------------------|----------------------|
| 1 | VW | 183.340 | 432.771 | 10,5 |
| 2 | Ford | 156.523 | 308.452 | 7,4 |
| 3 | Renault | 136.470 | 289.075 | 7,0 |
| 4 | Opel | 128.702 | 271.798 | 6,6 |
| 5 | Peugeot | 104.331 | 242.697 | 5,9 |
| 6 | Fiat | 99.247 | 227.132 | 5,5 |
| 7 | Mercedes | 100.700 | 217.465 | 5,3 |
| 8 | Audi | 95.822 | 213.863 | 5,2 |
| 9 | BMW | 99.106 | 209.962 | 5,1 |
| 10 | Toyota | 80.308 | 185.360 | 4,5 |
| 11 | Nissan | 90.509 | 173.377 | 4,2 |
| 12 | Škoda | 70.773 | 169.415 | 4,1 |
| 13 | Citroën | 68.283 | 158.429 | 3,8 |
| 14 | Hyundai | 58.735 | 131.796 | 3,2 |
| 15 | Kia | 54.152 | 122.891 | 3,0 |
| 16 | Dacia | 43.507 | 109.060 | 2,6 |
| 17 | Seat | 43.809 | 99.840 | 2,4 |
| 18 | Volvo | 35.236 | 75.164 | 1,8 |
| 19 | Suzuki | 28.033 | 63.135 | 1,5 |
| 20 | Mazda | 29.419 | 61.997 | 1,5 |
| | Ostali | 184.578 | 377.590 | 9,1 |
| | SKUPAJ | 1.891.583 | 4.141.269 | 100,0 |

Prikaz gibanja prodaje novih avtomobilov v Sloveniji



MARCA ODLOČNO NAVZGOR

PRODAJA NOVIH OSEBNIH AVTOMOBILOV V
Evropi je marca znašala 1.891.583 vozil, kar je dobrih 11 odstotkov več kot marca lani. K temu so v precejšnji meri prispevali velikonočni prazniki, saj so bili ti lani v marcu, letos pa šele v aprilu. Skupaj je bilo v prvem četrtletju letošnjega leta v EU prodanih 4.141.269 novih osebnih vozil oziroma 8,4 odstotka več kot v enakem obdobju lanskega leta. Ford se je s tretjega prebil na drugo mesto in od tam izrinil Renault, na prvem mestu pa trdno zasidran ostaja Volkswagen.



KATALOG IN CENIK

vseh novih avtomobilov na slovenskem trgu

• 37 znamk • 328 modelov • 1.707 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

Tekmeči

Tekmeči 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.

Tekmeči: mini cooper S, opel adam S

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

ABARTH

Abarth 595



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

Malo raketo na osnovi fiata 500 prežema dirkaški duh tako 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.

Tekmeči: mini cooper S, opel adam S

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

Abarth 124 spider



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

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

Tekmeči: mazda MX-5

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

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.

Tekmeči: mini cooper, citroën DS3, audi A1

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

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.

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

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

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

Giulia



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

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

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

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

4C



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

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

Tekmeči: Toyota GT86, subaru BRZ, audi TT

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

Stelvio



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

Z imenom enega najslavnejših evropskih cestnih prelazov ta luskski terenc 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.

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

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

AUDI

A1 sportback



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

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

Tekmeči: mini, alfa romeo mito, citroën DS3

| Model | Cena € | Gorivo Prost. Valjev | Moč ccm kW/KM | Navor 0-100 (Nm) km/h/h | Max Navor 0-100 km/h/h | Povp. Max poraba g/km | CO ₂ Povp. g/km |
|----------------|--------|----------------------|---------------|-------------------------|------------------------|-----------------------|----------------------------|
| 1.0 TFSI basis | 18.030 | B/3 | 999 | 70/95 | 160 | 10,9 | 186 |
| 1.4 TFSI sport | 21.960 | B/4 | 1390 | 92/125 | 200 | 9,5 | 204 |
| 1.6 TDI basis | 21.430 | D/4 | 1598 | 85/116 | 250 | 9,5 | 200 |

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.

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

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

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.

Tekmeči: mercedes-benz CLA

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

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.

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

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

A4



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

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

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

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

IZ ZAKULISJA

Valtteri in prva F1 zmaga!

» Številka 2 pri Mercedesu se s tem statusom noče sprijazniti, čeprav je predse že spustil Lewisa » Bottas: "Najbolj nas je presenetil Ferrari! Naše delo je, da jih premagamo!"



Valtteri Bottas je svojo prvo zmago kariere dosegel za Mercedes v Rusiji (levo), tako je za dve dirki zasenčil prvaka in zmagovalca Šanghaja, Hamiltona (desno).



Vem, da me vsako nedeljo čaka priložnost za vzpon na najvišjo stopničko odra za zmagovalce, da se to lahko zgodi tudi v resnici," trdi Bottas od zmage na dirki ob Črnem morju za VN Rusije dalje. Po zmagi v Rusiji so njegovi apetiti bistveno večji: "Ne vidim razloga, zakaj tega uspeha ne bi poskušal ponoviti že takoj na naslednji dirki v Španiji ali kjer koli drugje."

Prejšnji Hamiltonov tekmeč je bil po rodu pol Finec, pol Nemeč, sedaj pa je njegov kolega v ekipi (in, seveda, prvi tekmeč!) čisti Finec. Če bo ta tako hiter kot njegovi legendarni rojaki z imeni Keijo, Mika ali Kimi, potem Hamiltonu trda prede, a tak je svet F1: vsak je tekmeč.

Valtteri je bil dve leti kolega Felipeja Masse, vedno spreten in hiter voznik, a je bil od njega praviloma hitrejši. Sedaj je pred njim najvišji možni izziv: "The Hammer Hamilton".

"Felipeju je zelo malo manjkalo, da bi postal svetovni prvak, in to prav v dvoboju s Hamiltonom. Seveda pa je Hamilton zagotovo najboljši voznik, s katerim sem vozil v isti ekipi. Trikrat je postal prvak, vedno je bil hiter in dosegel je veliko zmag. Zame to predstavlja zelo zahtevno soočenje, a nikoli nisem pomislil, da ga ne bi mogel premagati! Zame ta spopad predstavlja največjo življenjsko

priložnost!" S slabim startom je napravil pole position v Bahrajnu!

priložnost!"

Bottas je del zgodbe Tota Wolffa. Ko se je ta pred petimi ali šestimi leti vključil v svet F1 (delno tudi kot podaljšana roka Wernerja Von Aufrehta, šefa DTM in dolgoletnega partnerja Mercedesu), je najprej postal manjši delničar Williamsa, eden od direktorjev in hkrati novi kombinatorik: takoj je k Williamsu v uk pripeljal svojega varovanca Valtterija. Že leta 2013 je Valtteri dobil stalni sedež in prve izkušnje, leto kasneje je Williams prestopil k Mercedesu (motorji) in prišli so tudi prvi uspehi: devetkrat se je za Williams povzpela na oder za zmagovalce (kot tretji v 2014: Avstrija, Belgija, Rusija, Abu Dhabi in v 2015: Kanada in Mehika; lani v Kanadi, dvakrat pa je bil drugi (2014) v Silverstonu in Nemčiji).

Vmes je Wolff dobil življenjsko priložnost in prestopil k Mercedesu, kjer sta z Laudo zastavila pot trojnega zmagoslavja, ko pa se je Rosberg lani poslovil, je bil Valtteri najboljši izbor. Bottas v Williamsu ni dosegel zmage. Letos se ob Hamiltonu ni takoj uveljavil,

a je iz dirke v dirko stopnjeval formo in izkušnje: v Avstraliji in Bahrajnu je znova osvojil dve tretji mesti, preboj pa dosegel s pole positionom na stezi v Sakhirju, čeprav ga je nato po slabem startu napravil in med dirko po ukazu iz boksa predse spustil Lewisa, kar naj bi zapečatilo njegovo usodo drugega voznika.

Toda že v Sočiju je vse obrnil na glavo: po odličnem startu je brez napak odpeljal svojo dirko in vsem pokazal, koliko velja. "Šteje le odgovor na stezi," pravi Finec,

rojen 28. avgusta 1989. "Prehitro so me spravili v predal, v tej ekipi sem šele nekaj mesecev, pa sem potreboval malo časa, da se privadim. Na vsakem treningu posebej in vsaki dirki je treba dati vse od sebe, saj je konkurenca zelo huda, zato pa tudi mnogi ljubitelji spremljajo dirke F1. Še najbolj nas je vse presenetil Ferrari, a naše delo in izziv je, da jih premagamo," pravi hladnokrvni Valtteri, nova finska mega zvezda sveta F1.

Veljko Jukič, foto: Hasan Bratič/HBpress in Veljko Jukič



Valtteri ima tudi v Aziji veliko navijačev.



"Hvala, da si me spustil naprej," se je v Bahrajnu Lewis najbrž zahvalil Valtteriju.



Finec Valtteri je novi tihi favorit ali celo izzivalec elite F1.

Red Bull za Aston Martin

» Težave s šasijo in (pre)šibkim motorjem » 'Generalka' je že v teku!



↑ Max Verstappen se je na dirki na Kitajskem vseeno povzpел na oder za zmagovalce.

↑ Hamilton uživa v svoji aktivnosti na družabnih omrežjih, a Bottas in Vettel postajata vse nevarnejša.

☞ V Red Bullu so lani veljali za izzivalce Mercedes, letos jim je to mesto prevzel Ferrari.

Novi dirkalnik RB13 ni tako dober, kot so pričakovali, zato so v zadnjih dveh mesecih trdo delali, da bi to nadoknadili. Po spremembi pravil F1 smo pričakovali, da bo Red Bull z Adrianom Neweyjem na čelu iz rokava potegnil kak zmagovit koncept, a so v primerjavi s Ferrarijem in Mercedesom precej zaostali.

Morda je krivica tudi v tem, da se je v zadnjem obdobju Newey preveč posvetil novemu superšportnemu cestnemu avtomobilu, ki ga je Red Bull zasnoval za Aston Martin z oznako AM-RB-001! Ta hiperšportnik s težo okoli 900 kilogramov bo poganjal motor V12 s 661 kW (900 KM), izdelovali pa ga bodo v dveh

verzijah: za na cesto in dirke. Se je Newey preveč ukvarjal s konceptom in zasnovano aston martina ter premalo z RB13? Vsekakor so sedaj v Red Bullu zastavili prenovno šasije in aerodinamike, dodatno delo pa morajo opraviti tudi v Renaultu, saj dr. Marko trdi: "Imamo zaostanek pri razvoju motorja!" Red Bull tako nenadoma iz

izzivalca sodi med zaostankarje, ki morajo narediti najprej zaostale, nato pa še dodatne domače naloge – da bi se sploh tu in tam lahko vmešali v boj za vrh F1. "Pričakujemo spremembe že na dirki VN Kanade," pravi dr. Helmut Marko. **Željko Jeličič, foto: Hasan Bratič/HBpress in Veljko Jukič**

Vettel vodi igro!

» Ferrari je bolj učinkovit do gum, mercedes je stabilnejši na hitrih stezah



☞ Vettel se na odru za zmagovalce obema voznikoma Mercedes, lahko le smeji ...



↑ Novi ferrari SF-70H očitno dobro leži tudi Kimiju Räikkönenu – znova na odru za zmagovalce.



↑ Ferrari ima za 12 centimetrov (ali celo morda 20 centimetrov) krajšo medosno razdaljo kot mercedes W08, zato naj bi manj obrabil gume.

Zvrsto drznih potez, predvsem pa odličnim dirkalnikom SF-70-H, se je Ferrari znova vrnil v igro za naslov prvaka. Po lanskoletni polomiji, ko niso dosegli niti ene zmage, letos od prve dirke dalje igro vodi Sebastian Vettel. Hamilton se je vrnil med zmagovalce z dirko v Šanghaju, a je v Bahrajnu znova doživel poraz – najprej ga je porazil Vettel, nato pa v Rusiji še Bottas in oba ferrarija hkrati! Je

Mercedes v krizi?

Po vseh lanskih spremembah in preobratih, ko se je zaradi ugovarjanja zahtevam predsednika Marchionneja po trenutnih spremembah na hitro moral posloviti tehnični direktor James Allison, so v Ferrariju spremenili organizacijo dela iz vertikalne v horizontalno, ploščato. Hkrati se je Super Sergio naslonil na svoje strokovnjake, ki jih že imajo znotraj hiše, in jim tako dal večjo

veljavo. Od poletja do začetka sezone so nato mladi inženirji iz Ferrarija delali s polno paro, da bi izkoristili enkratno priložnost, da se izkažejo, kar jim je, kot kaže, tudi uspelo! Kje je vzrok?

Novi ferrari SF-70-H ima za okoli 12 centimetrov (po drugih virih za okoli 20 centimetrov) krajšo medosno razdaljo kot mercedes W08, s tem pa njegova aerodinamika drugače deluje na podvozje in tudi manj obrablja gume. Pri Mercedesu imajo prav

s tem še vedno težave: ne uspejo hitro spraviti gum na delovno temperaturo, te pa so tudi bolj občutljive na hitro obrabo. Marchionne je povedal naravnost: "V Mercedesu se sedaj bojijo Ferrarija!" Vettel in Ferrari Mercedesu narekujejo tempo, a nas najverjetneje čaka vrsta preobratov – morda celo na vsaki dirki posebej! **Veljko Jukič, foto: HBpress**

ZNANI ZA VOLANOM: FILIP FLISAR

Neustrašni brkač

Poznamo ga kot neustrašnega smučarja krosa, a je Filip ravno tako strasten glede avtomobilov. Veliko pove njegova zbirka, v kateri sta poleg novega mustanga še ford rancho GT iz leta 1979 in dvajset let mlajši BMW Z3 coupe.

Kdo vas je naučil voziti in v katerem avtomobilu?

Naučil sem se sam s svojima prijateljema in sošolcema na naši ulici, ko smo dedku in babici 'ukradli' ključke od avta, ko ju ni bilo doma, in smo se s fordcom escortom vozili po ulici. Ni pa prometna, brez skrbi!

Kateri avtomobil vozite trenutno?

Trenutno vozim avtomobil ford mustang 2.3 ecoboost.

Kako bi vaš slog vožnje primerjali z vašim poklicem?

Ja, sta si kar podobna. Ampak na cesti ne izsilijujem, ker bi rad zmagal, in tako ne ogrožam varnosti drugih.

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

Zdaj bom zelo aroganten, ker je to moja občutljiva tema. Vse bi poslal še enkrat na brezplačno izpitno vožnjo in izluščil dobre voznike, druge pa dal še enkrat v šolo vožnje, kjer bi dobili drugo priložnost, da natrenirajo in se dokažejo. Imamo namreč preveč nevarnih voznikov. Določenih ljudi šole vožnje niso naučile dovolj in dosti ljudem so pri izpitu pogledali skozi prste. Kruto se sliši, ampak menim, da enostavno niso vsi rojeni za volan, tako kot tudi jaz določenih stvari ne znam in jih nikoli ne bom, vožnja v prometu pa je nevarna in lahko zaradi tega povzroči smrtne posledice nedolžnih ljudi. Pa brez zamere!

Najbolj zanimiva stvar, ki ste jo doživeli v avtomobilu?

Ojoj ... Dvakrat sem se kotalil z avtom v prometni nesreči, na Norveškem smo ruknili ogromnega losa, nemški policaji so me vozili na bencinsko, ko nam je zmanjkalo goriva ... To je le peščica stvari.

Kakšna je vaša zbirka prometnih prekrškov?

Se kar dobro držim, ker rad vozim hitro, ampak ceste ne jemljem kot dirkališče. Včasih mi mora v Ljubljani kakšen policist po krivici stisniti 1.000 evrov in devet pik, ker me sredi noči, brez enega avtomobila v radiju enega kilometra, ustavi na načrtnem delu, kjer vsi prekoračijo hitrost, namesto da bi skrbel za varnost tam, kjer je to treba, ampak ok. To je pač tako.

Kateri vozniki so boljši – moški ali ženske?

To ni določeno na spol. Mogoče so ženske bolj prestrašene in jih zaradi tega sodimo, da so slabše, na drugi strani imamo pa moške, ki avtomobila ne bi smeli videti niti od daleč, kaj šele voziti.

Raje zavijate levo ali desno?

Desno, ker je 50 odstotkov manj možnosti, da bom moral čakati.

Ali požete v avtomobilu?

Ne, ker imam tako luksuzne avtomobile, da imajo radio. Kdo bi si mislil!?

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

Kaj to mislite med vožnjo ali na parkirišču v temi?

Kateri avtomobil bi najraje videli na naslovnici Avto fokusa?

Ja mojega mustanga, 'valda'! ©

Gašper Stamač

Naslednja številka izide v **četrtek, 15. junija 2017**

VOZILI SMO

Volkswagen arteon Ta luksuzni petvrtni avtomobil se kot naslednik modela CC umešča nad passata, ki se lahko pohvali z elegantno, kupejevsko urezano linijo in vrati brez okvirjev stekel. Na voljo bo z dizelskimi in bencinskimi motorji z močmi med 110 in 206 kW (med 150 in 280 KM) ter pogonom na sprednji ali vsa štiri kolesa. Pa tudi v resnici ponudi pravo premium izkušnjo?



Honda civic Že deseti civic po vrsti je daljši, višji in malce širši od predhodnika, obenem pa prinaša tudi dodatne tri centimetre v medosju. Zato obljublja eno izmed bolj prostornih notranjosti. Med drugim bo imel dva nova turbobencinska stroja in novo podvozje, ki mu

zagotavlja še boljše vozne lastnosti. A napovedi nikoli ne razkrijejo vsega, zato si naslednjič preberite, s čim vse vam bo postregel novi model iz dežele vzhajajočega sonca.

TEST

Hyundai i30 Hyundai z vsako novo generacijo svojih modelov bolj nevarno diha za ovrtnik evropskim proizvajalcem. Z novim i30 odkrito napada kralja C-segmenta, Volkswagnovnega golfa. To kaže tako s privlačno, a obenem nič kaj izstopajočo obliko, kot s širokim naborom opreme za varnost in udobje. Preizkusili smo ga z litrskim trivaljnikom, ki nas na enem področju ni povsem prepričal. Le kaj nas je zmotilo?



PRED DESETIMI LETI (AF94 – junij 2007)

PRED DESETLETJEM se je v Sloveniji odvijala prva mednarodna predstavitev novega avtomobilskega modela. Novinarji z vsega sveta so k nam prišli prvič preizkusiti drugo generacijo malega twinga, ki je nasledil izjemno uspešnega in inovativnega predhodnika. Še bolj pomembno za nas pa je bilo dejstvo, da so pri Renaultu izdelavo novinca prepustili izključno novomeškemu Revozu. Za razliko od vseh ostalih športnih izvedenk renaultov, ki jih sestavljajo v francoskem Dieppu, so imeli na Dolenjskem čast, da je z njihovih tekočih trakov

prihajal tudi twingo RS. Ni čudno, da smo 'našemu' avtomobilu namenili glavno vlogo na junijski naslovnici.



ZAKRIPTIRALI SO MI PODATKE IN ŽELIJO ODKUPNINO! KAJ NAJ STORIM?



Doslej je veljalo, da učinkovite obrambe proti tem virusom ni, a temu ni več tako. Tehnologija Adaptive Defense 360, ki jo je razvilo podjetje Panda Security je prvo in edino orodje za zaščito proti izsiljevalskim virusom, ki ga je potrdila strokovna javnost.



Adaptive Defense 360

Pridobite odgovore, rešite težavo

Edina rešitev, ki jamči varovanje vseh delujočih aplikacij

Zadnje leto in pol nejevoljo med poslovnimi in zasebnimi uporabniki sejejo t. i. izsiljevalski virusi. Gre za škodljive kode, ki se najpogosteje širijo s pomočjo priponek v elektronskih sporočilih. Izsiljevalski virusi, kot so Cryptolocker, CryptoWall, CTB-Locker, Synolocker in podobni na okuženem računalniku zaklenejo vse dokumente z geslom in od uporabnika zahtevajo odkupnino. Kdor nima izdelane varnostne kopije dokumentov/podatkov, lahko računa z več sto ali celo tisoč evrov odkupnine, če želi svoje podatke pridobiti nazaj.

Samodejno preprečevanje napadov

Samodejno odkrivanje kod



Samodejno odstranjevanje groženj

Samodejna forenzika

Kako do zaščite?

Podjetje Anni d.o.o. je uradni zastopnik Panda Security za Slovenijo, za **svetovanje in testiranje** pokličite **041 820 577** ali pišite na **toni.jersin@anni.si**, da svojim uporabnikom zagotovite varno uporabo računalnikov.

Tudi v primeru, da je do okužbe že prišlo, vam z veseljem pomagamo.

Več informacij

www.anni.si/site/panda/ad-360



Way of Life!

SUZUKI VITARA VSE IN ŠE VEČ



Kombinirana poraba goriva in izpusti CO₂: 4,0 - 5,7 l/100 km in 106 - 131 g/km, emisijska stopnja: Euro6, specifična emisija dušikovih oksidov (NOx): 0,0073 - 0,0558 g/km, trdi delci: 0,00024 - 0,00129 g/km, število delcev: 2,34 - 3,16 E11/km. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM10 in PM2,5 ter dušikovih oksidov. Vse nadaljnje informacije o specifični porabi goriva in specifičnih emisijah CO₂ iz novih osebnih vozil najdete v Priručniku o varčni porabi goriva in emisijah CO₂, ki ga lahko brezplačno pridobite pri pooblaščenem SUZUKI partnerju in na spletni strani www.suzuki.si. Slike so simbolične. Naročnik: Magyar Suzuki Zrt., Podružnica v Sloveniji.



www.suzuki.si

Avto Mony

Alpska cesta 43
4248 Lesce
T: 04/53-53 800

AC Fri-Mobil

Dečkova cesta 43
3000 Celje
T: 03 /42-56-0 80

Flamin Avto

Avtomobilska ulica 12
2000 Maribor
T: 02/45-02-901

Avto Aktiv Intermercatus

Ljubljanska cesta 24
1236 Trzin
T: 01/56-05-800

Avto Lušina

Gosteče 8
4220 Škofja Loka
T: 04/50-22-000

AA Avto, Brigita Peterlin s.p.

Foersterjeva ulica 10
8000 Novo mesto
T: 059/36-55-51

Avto Skrbiš

Spodnja Polskava 102
2331 Pragersko
T: 02/84-52-250

Avto Šiler

Pekel 36
2211 Pesnica pri Mariboru
T: 02/65-42-001

Avto Vuga

Partizanska ulica 55
5000 Nova Gorica
T: 05/33-33-444

Avtohiša Jordan

Ahlinova 1
1291 Škofljica
T: 01/36-63-330

Avtohiša Kržišnik

Selo 65
1410 Zagorje ob Savi
T: 03/56-64-729

080 34 49

BREZPLAČNI INFO