

201
maj 2016
3,80 €



Veliki primerjalni test **10** najbolj vročih mestnih križancev

AVTOFOKUS

VOZILI SMO:



Honda NSX

Audi Q4

- Prihaja osem novih Q modelov
- Q5 in Q3 uvajata nov oblikovalski jezik

GRATIS
priloga



VOZILI SMO:
MERCEDES
razred E



PREDSTAVLJAMO:

TESLA 3

Genialna poteza ali nateg desetletja?



AKTUALNO:

EKOSUBVENCIJE

TEST: Audi Q7 3.0 TDI quattro, Mazda CX-3 CD105 AWD, VW caddy 2.0 TDI, Renault megane dCi 110, Hyundai ix20 1.6 CRDi, Mercedes GLC 220 d 4matic, Seat alhambra 2.0 TDI, BMW 320d, Peugeot 308 GTi 1.6 THP, Fiat dobrolo 1.6 multijet trekking & sipras flip, Ford mondeo 1.5 ecoboost, Subaru levorg 1.6

Opel astra ST

Subaru levorg

Peugeot 308 GTi

Audi Q7





Zmožnost, da lahko danes drugače misli kot včeraj, je tisto, po čemer se pametni loči od neumnega.

(John Steinbeck 1902–1968)

570 konjskih moči (419 kW) in 637 Nm navora razvija nissan GT-R modelskega leta 2017. Zaradi dodelanega podvozja obljublja še boljše vozne lastnosti, na cestah pa ga lahko pričakujemo letos jeseni.



Pametni ključi so nevarni!

Vsaj tako pravijo rezultati nemškega ADAC, ki je preizkusil 24 novih avtomobilov 19 znamk – vse od luksuznih modelov (BMW serije 7) pa do dostavnih vozil (renault traffic). Nepridipravi namreč zlahka prestrežejo in okrepijo signal keyless ključa, ki ga ima lastnik v žepu, ter ga povežejo z nekaj sto metrov oddaljenim avtomobilom, nato pa enostavno odprejo vrata, zaženejo motor in se odpeljejo. Zato pri ADAC-u vsem lastnikom vozil s takšnimi ključi svetujejo, da razmislite o dodatni zaščiti shranjevanja svojih ključev ...



Žarometi brez bleščanja!

Ford uvaja novo tehnologijo, ki združuje odlično vidljivost nezasenčenih žarometov ter obenem ne slepi drugih prometnih udeležencev. Vozniku ni treba ročno zasenčiti luči, saj sistem samodejno zastre ustrezni del svetlobnega snopa. Kot nadgradnja sistema prilagodljivih žarometov je na voljo v modelih S-max in galaxy ter v prihajajočem športnem terencu edge.



TOP 5 MESECA

- V Revozu bodo februarja prihodnje leto poleg twinga in smarta forfour začeli izdelovati tudi renault clio četrte generacije.
- Tesla je za model 3 prejel kar šestkrat toliko naročil kot znašajo njihove trenutne kapacitete.
- Na Nürburgringu so ukinili omejitve hitrosti in s tem znova omogočili lov na rekorde.
- Hidria je za sistem za hladen zagon dizelskega motorja prejela nagrado za najboljšo evropsko inovacijo leta.
- Pri Daimlerju menijo, da je Luka Koper idealna točka, od koder bodo njihova vozila potovala v Azijo.
- Vzpostavitev sekcijskega merjenja hitrosti na avtocesti pod Trojanami pošteno zamuja, povrh vsega pa se je pojavil še sum korupcije.
- V Evropi je prvič po letu 2001 število smrtnih žrtev na cestah znova začelo naraščati, stanje se je močno poslabšalo tudi v Sloveniji.
- Številni otroci se v šolskih kombijih vozijo neprijeti in brez otroških sedežev.
- Mnogi motoristi uporabljajo čelade, ki zaradi starosti niso več dovolj varne, raziskava v Veliki Britaniji je pokazala, da je takih več kot 40 odstotkov.
- Cene pogonskih goriv se, prav na tiho, zopet zvišujejo.

TUDI S PLATNENO STREHO!



Novi model audi R8 si boste v kratkem lahko omislili v še bolj vroči izvedbi spyder. Platneno streho je mogoče zložiti v 20 sekundah (in do hitrosti 50 km/h) in tako voznike užitek združiti z

vetrom v laseh. Tega prav gotovo ne bo manjkalo, saj za pogon skrbi 5,2-litrski V10 stroj z močjo 397 kW (540 KM) in navorom 540 Nm, ki omogoča pospešek do 100 km/h v 3,6 sekunde,

Akrapovič za BMW X5 in X6 M

Pri Akrapoviču so za BMW-jeva športna modela X5 M in X6 M predstavili nov izpušni sistem iz serije evolution, ki je v celoti izdelan iz titana ter poleg povečanja moči in navora prispeva tudi k manjši skupni masi vozila. Zaključki izpušnih cevi so izdelani iz ogljikovih vlaken, na voljo pa je tudi sistem, ki omogoča izbiro običajnega ali športnega zvoka.



Mazda MX-5 kot targa

Mazdina legenda je bogatejša za izvedbo RF (Retractable Fastback), ki se z zasnovno strehe nekoliko zgleduje po porscheju 911 targa. S tem je dobila pravi kupejevski videz, s pomikanjem strehe za sedeža (za to potrebuje 12 sekund) pa še vedno nudi tudi dovolj prepriha. Motorna paleta je enaka kot pri roadsterju (1,5- ali 2,0-litrski bencinar), prodaja pa bo stekla še letos.



Batman in Superman

sta z novim filmom Dawn of Justice navdihnili tudi jeepa renegade, ki je v tej posebni seriji poleg bogate opreme dobil nekaj stilskih karoserijskih dodatkov, posebna 18-palčna kolesa in nekaj detajlov v kabini. Na voljo je z bencinskim ali dizelskim motorjem. Postavite se v vrsto!



do 200 km/h v 11,8 sekunde in doseganje hitrosti vse do 317 km/h. Motorju streže sedemstopenjski menjalnik S tronic, pogon je, seveda, speljan na vsa štiri kolesa, vse skupaj pa

zaokrožuje še lahka, pretežno aluminijasta zgradba (prazen tehta le 1.612 kilogramov). Verjetno si že oblizujete prste, a nanj boste morali počakati vsaj do jeseni ...

STE VEDELI ...

... da je leta 1963 Ford nameraval kupiti Ferrari, ki se je takrat znašel v finančnih težavah? Iz posla ni bilo nič, saj si je Enzo Ferrari (ustanovitelj in tedanji lastnik) v zadnjem hipu premislil. Američane je to tako razjezilo, da so se odločili Ferrari premagati na dirkalni stezi. Tako je nastal legendarni Ford GT40.



... da je imel Citroën v letih od 1924 do 1935 najbolj imenitno oglaševalsko mesto na našem planetu? Njihov napis je v tistem času krasil znameniti Eifflov stolp, s čimer je prišel tudi v Guinnessovo knjigo rekordov, saj večjega oglasnega panoja svet takrat še ni poznal.

... da je Karl Benz (izumitelj avtomobila) prvi na svetu pridobil voziško dovoljenje? Leta 1888, seveda, še ni šlo za običajen preizkus znanja, ampak je zaradi pritožb sosedov glede hrupa in smrada moral pridobiti posebno dovoljenje za uporabo svojega izuma na javnih cestah. Prvi obvezni preizkus znanja, ki je bil pogoj za vožnjo motornega vozila, so začeli opravljati leta 1903 v Veliki Britaniji.



... da je dedek Charlesa Darwina že leta 1758 izboljšal sistem krmiljenja za kočije, ki so ga kasneje uporabili tudi pri avtomobilih? Danes to imenujemo ackermannova geometrija, poskrbi pa, da notranje in zunanje kolo v ovinku sledita različnim krožnicam. Identičen krmilni mehanizem je kar šestdeset let po Darwinovem izumu patentiral Rudolph Ackermann, po katerem se tudi imenuje.

... da je imel prvi Land Rover Defender volan in voznikov sedež nameščen na sredini? Njegov snovalec Maurice Wilkes je leta 1947 želel izdelati kar se da vsestransko terensko vozilo po vzoru jeepa Willysa, imel pa je tudi zamisel, da bi se uporabljalo za vožnjo po levi in desni strani ceste. Sredinski volan je bil torej poskus izdelave zares globalnega avtomobila, ki pa se ni izkazal za najbolj praktičnega.



Promet malo drugače ...



AUDIJEVI Q MODELI PRIHODNOSTI

Audijeva prihodnost se začne s črko

» Osem novih modelov z oznako Q do leta 2019 » Najmanjši Q2 bo napadel najbolj množičen razred B SUV » Modela Q5 in Q3 bosta uvajala nov oblikovalski jezik



Audi Q3

bo prihodnje leto prinesel nov oblikovalski jezik modelov Q. Od predhodnika bo opazno večji (dolžina 4,45 metra), med drugim pa bo ponudil tudi virtualni kokpit ter upravljanje funkcij z gestami.



Audi Q4

prihaja šele leta 2019, takrat pa bo robustnost modelov Q združil s športnostjo TT-jev. Poganjal ga bo tudi priključni hibrid z 294 kW (400 KM).



HONDA NSX

Legenda se vrača

» Po neskončnem čakanju je legendarni športnik končno spet tu » Turbobencinski šestvaljnik in trije elektromotorji mu zagotavljajo neslutene zmogljivosti » Ena od njegovih glavnih skrivnosti je sistem Super Handling All Wheel Drive



Biti 'Hondaš' v svetu motociklov in avtomobilov je približno tako, kot se odločiti za Apple ali Windows, Canon ali Nikon, za tuš ali kad. Ne gre samo za vprašanje tehnike ali debeline denarnice. Gre za vero. Japonska znamka, ki je največji svetovni proizvajalec agregatov, od letal do kosilnic, je z domišljijo, tehnično dovršenostjo, kakovostjo izdelave in zanesljivostjo osvojila cele generacije entuziastov. Obenem

“**V dirkaškem načinu je NSX čvrst kot granit in se dobesedno izstrelil iz enega ovinka v drugega.**

pa jih je spravljal v obup z ukinitvami nekaterih, za mnoge legendarnih modelov. Eden od teh je brez dvoma NSX, ki smo ga s pomočjo podjetja Honda of America ekskluzivno preizkusili še pred njegovim prihodom v Evropo. Šlo je za predserijski primerek, zaradi česar nekatere lastnosti, denimo končna obdelava notranjosti, še niso bili stoodstotni. A to nas ni motilo. Če bo predalček pred sovoznikom pri serijskih modelih drugačen, morda lepši, tokrat ni

igralo vloge. Nas je zanimalo predvsem, kako se pelje.

Najprej smo se Japonki morali predstaviti in se pokloniti njenim izjemnim posebnostim. Gre za kupe, ki meri 4,47 metra v dolžino ter 1,22 metra v višino in je ob tem zelo širok, zlasti če upoštevamo stranski ogledali, ki ju je nemogoče spregledati. Po besedah Teda Klaussa, ameriškega produktnege vodje za ta model, ima na muhi tri glavne tekmece: porsche 911 turbo, audi R8 in ferrari 458. Je



“
Sprednja elektromotorja sta namenjena funkciji torque vectoring, zadnji pa med drugim polni morebitno turbo luknjo 3,5-litrskega bencinskega stroja.

preveč ambiciozna? Bomo videli.

Kar se zunanjskega videza tiče, nizek in širok avtomobil pritegne s sloko bočno linijo in lepo oblikovanim zadkom ter prav očara ob pogledu od zgoraj. Malce manj pa navduši sprednji del, kjer so se Japonci odločili za bolj kompleksne linije. A za to so imeli dober razlog. Avtomobil ima kompleksen sistem hlajenja (z 10 hladilniki) z vse prej kot preprostimi zračnimi tokovi. Pod

atraktivno obliko namreč skriva kar štiri motorje, enega bencinskega in tri električne.

Prvi je 3,5-litrski V6 biturbo iz lahke litine s suhim karterjem in 373 kilovati (507 KM) moči. Tu je še električni motor s 35 kilovati (48 KM), nameščen neposredno na zadnji osi, ki se vključi po potrebi za rekuperacijo energije ter učinkovito izravnavanje tako imenovanih turbo lukenj. Poleg tega skrbi za zagon in omogoča nekaj kilometrov vožnje brez emisij. Na sprednji osi sta še dva

elektromotorja, ki zmoreta vsak po 27 kilovатов (37 KM) in sta namenjena funkciji torque vectoring, torej ustvarjanju optimalne količine navora na posameznem kolesu. Verjemite, odzivnost elektromotorjev je bliskovita. Rezultat? Pri Hondi so ga poimenovali Super Handling All Wheel Drive in zagotavljamo vam, da si to ime zasluži, saj tako dobre vodljivosti pri avtomobilu, ki tehta 1.725 kilogramov, še nismo doživeli.

Prvi krog na stezi Thermal Club v Palm Springsu smo vozili umirjeno, saj smo morali spoznati štiri možne načine vožnje. Način quiet je namenjen mestni vožnji in nas v danih okoliščinah ni pretirano zanimal, zato smo šli takoj na sport. Tu zvok in dinamika postaneta že bolj zanimiva. V načinu sport+ je vseh 427 kilovатов (581 KM) na voljo takoj, elektronsko krmiljeni blažilniki pa skrbijo, da dobro začutimo robnike. V načinu track podvozje postane ▶

MERCEDES-BENZ RAZRED E (SLOVENSKA PREDSTAVITEV)

Razred S za pol cene

» Aktualni E je že deseta generacija osrednjega Mercedesovega modela » V mnogočem je skoraj povsem na ravni večjega razreda S » Vstopni E 200 stane 47.720 evrov, najcenejši dizelsko gnan E 220 d pa 49.590 evrov



➔ Notranjost spominja na druge hišne modele – zgornji del armaturne plošče je povzet po razredu S, spodnji pa po razredu C.

V idiličnem okolju Nacionalnega nogometnega centra Brdo, uradnega sedeža slovenske nogometne reprezentance, smo imeli priložnost поблиže spoznati novo Mercedesovo limuzino razreda E. Gre za – če upoštevamo predhodnike – deseto generacijo tega avtomobila, ki pod uradno

” Z obliko, kakovostjo, tehniko ter sodobnimi varnostnimi in asistenčnimi sistemi je zelo blizu razreda S.

oznako W213 skoraj v ničemer ne zaostaja za hišnim zastavonošo razreda S.

O obliki ne bomo izgubljali pravdosti besed, saj ta sledi novi Mercedesovi filozofiji čistih linij, s svojim dolgim motornim pokrovom, razmeroma kratkimi previsi in precejšnjo medosno razdaljo ter odločnim, čvrstim

zadnjim delom pa ga utegneta mimogrede zamenjati za večjega brata. Zlasti če ga srečate v črni barvi, s paketom exclusive in številnimi kromiranimi dodatki.

Izbirate lahko med tremi stili zunanosti in notranjosti (poleg omenjenega exclusive sta na voljo še avantgarde in športno poudarjen AMG line), ki pa jih lahko medsebojno prepletate – tako lahko izberete zunanost AMG line in notranjost exclusive ali obratno. Nasploh novi E ponuja številne različne kombinacije, sloge oziroma, če hočete, osebnosti. Lahko je precej preprost, s halogenskimi žarometi, 16-palčnimi kolesi, analognimi merilniki in klasičnim sredinskim zaslonom v kabini. Po drugi strani pa je lahko sodobna hi-tech limuzina z navadnimi ali prilagodljivimi led žarometi, bahaškimi 20-palčnimi platišči ter velikanskim, kar 31,2-palčnim zaslonom na armaturni plošči, ki se s sredinske konzole pne pred



➔ S ali E? Le preverite oznako na zadku!



“
Novi E zopet cilja tudi na flotne uporabnike; skupaj naj bi pri nas našel 110, morda celo 120 kupcev na leto.

MULTIBEAM LED ŽAROMETI

NA SEZNAMU DOPLAČIL SE CENIJO NA nekaj manj kot 2.700 evrov in so sestavljeni iz 84 led enot. Te osvetlujejo različne dele ceste, s pomočjo kamere, ki stokrat v eni sekundi preveri trenutne razmere in promet, pa vseskozi prilagajajo svoje delovanje. S tem v vsakem trenutku zagotavljajo kar najboljšo osvetljenje ceste in obenem ne slepijo drugih prometnih udeležencev.



i Med tehnološkimi poslasticami je tudi samodejno parkiranje s pomočjo pametnega telefona, ki pa pri nas (še) ni na voljo.

voznika in opravlja tudi vlogo merilnikov.

Skratka, možnosti izbire različnih stilov in dodatkov morda res ni ravno nešteto, a verjetno vseeno več, kot bi jih sprva pričakovali. Žal pa si pri nas prav vseh še ne morete omisliti... Smetana na torti je prav gotovo samodejno parkiranje, kjer vozilu ukazujete s pomočjo pametnega telefona – torej najprej izstopite, iz žepa izvlečete telefon in vklopite aplikacijo, vozilo pa brez vas parkira v tesno garažo. Telefon lahko opravlja tudi vlogo ključa, a, kot rečeno, v Sloveniji še ne. Kdaj natančno bo to mogoče, nam predstavniki podjetja Autocommerce niso znali

odgovoriti. No, samodejno parkiranje je, seveda, možno tudi pri nas, le za volanom morate sedeti ...

Brez skrbi, položaj je vrhunski, med vožnjo pa je na prvem mestu udobje. Nobena skrivnost ni, da je novi E zasnovan posebej za tiste, ki v avtomobilu preživijo veliko časa – pa naj bodo to poslovneži ali taksisti. Materiali in izdelava so izjemno kakovostni, sedeži so zelo udobni, pika na i pa je možnost izbire med osmimi različnimi tipi masaž. Poseben poudarek je na varnosti, saj sistem pre-safe sedaj ščiti tudi v primeru bočnega trka (takrat napihne komore ob zunanji strani sedeža, s čimer voznika potisne bolj proti sredini

vozila), bodisi serijsko bodisi za doplačilo pa je na voljo celotna paleta varnostnih in asistenčnih sistemov.

Sprva lahko izbirate med tremi motorji, novost v ponudbi pa je popolnoma nov dvolitrski turbodizelski stroj v modelu E 220 d, ki je v primerjavi s predhodnikom zmogljivejši in varčnejši. Tu sta še bencinski E 200 ter šestvaljni E 350 d (vsem motorjem serijsko streže samodejni menjalnik z devetimi stopnjami prenosa), kasneje pa bodo, seveda, na voljo tudi druge motorne možnosti – vključno z varčnim priključnim hibridom ter zmogljivimi AMG stroji.

Konec leta bodo ponudbo

dopolnile različice s štirikolesnim pogonom 4matic ter karavanski E estate, v prihodnjem letu pa kupe, kabriolet in po vsej verjetnosti še terensko obarvana izvedba v stilu audija A6 allroad. **Anže Jamnik, foto: AJ, Mercedes-Benz**

MERCEDES-BENZ **E 220 D**

M 1.950 ccm, 4 valji, dizel, 143 kW (194 KM), 400 Nm **0**–100 km/h v 7,3 s, 240 km/h **l** 3,9 l, 102 g CO₂/km

D/Š/V: 4.923/1.852/1.468 mm **l** 540 l **kg** 1.680 kg

Cena: **49.590 €**

OPEL ASTRA SPORTS TOURER (MEDNARODNA PREDSTAVITEV)

Odslej bo vse lažje



- » Tudi karavska astra je v slogu kombilimuzine občutno lažja in na račun tega v vožnji bolj dinamična
- » Za do 1.630 litrov prtljažnega prostora je pri nas treba doplačati 750 evrov » Dizelski vrh sodobne motorne palete predstavlja 1,6-litrski motor z dvema turbinama in 118 kW (160 KM)

Vsak, ki je vozil astro prejšnje generacije, se bo strinjal, da je bil občutek za volanom vedno soliden, podobno kot v večjih avtomobilih, se je pa vselej našlo kar nekaj kritik na račun okornih in nenavdušujočih voznih lastnosti. S tem je astra za vselej opravila in v novi generaciji pokazala povsem drugačno plat.

Snovalci novega modela (upoštevaje kadetta že desete generacije) so natanko vedeli, kaj vse je bilo s prejšnjim narobe.

“ Od najšibkejšega turbodizla, ki zmore 70 kilovatov (95 KM), je navdušujoče zmogljiv stroj s 160 'konji' dražji le za 1.800 evrov.

Zato so se osredotočili predvsem na zmanjševanje teže, kar je prineslo izboljšave na marsikaterem drugem področju. Ob praktično enakih zunanjih merah in malenkost krajši medosni razdalji je novi sports tourer pridobil prostor tako na sedežih kot v prtljažniku.

A najprej o slednjem, ki je tudi bistvo tega modela. V osnovi meri 540 litrov, kar je sicer manj kot ponuja marsikateri tekmeč, saj rekordnji razreda sprejmejo več

kot 600 litrov. Po drugi strani pa astra naravnost blesti z obliko prostora, kjer so imeli oblikovalci očitno na voljo le geotrikotnik. Je namreč popolnoma pravokoten in širok več kot meter (tudi odprtina vrat), dolg pa je 106 centimetrov oziroma 187, če so naslonjala zadnjih sedežev prekucnjena. Takrat prostor s povsem ravnim dnom naraste na 1.630 litrov, kar je 80 več kot pri prejšnji generaciji. Vsestransko uporabnost poveča še možnost



- Mešaniča klasičnega in sodobnega je tukaj malodane popolna. Ob zaslonu na dotik so nameščeni le najpogostejše uporabljene gumbi, merilnika pred voznikom pa sta, z izjemo informacijskega zaslona med njima, ostala analogna.



KOSTRUKCIJA

OPLOV VODILNI STROKOVNJAK ZA razvoj sedežev Andrew Leuchtmann nam je izdal, da so sedeži zahtevali več kot 10 odstotkov celotnih proizvodnih stroškov avtomobila. V novi astri imajo, na primer, sprednji največ višinske prilagodljivosti (65 milimetrov), kar je za inženirje pomenilo ogromen izziv. Konstrukcija je morala biti zaradi tega toliko trdnjša, a še vedno kar se da lahka, saj je bil prihranek pri teži nujen. Nenehen razvoj od leta 2010 je do danes prihranil kar 10 kilogramov teže, ob tem pa so Oplovi sedeži postali varnejši, udobnejši in bolj prijazni do hrbtenice.



naročila naslonov zadnje klopi v razmerju 40/20/40, kar ob podrtjem srednjem delu še posebej olajša družinske smučarske izlete.

Sama kabina je malodane enaka tisti v kombilimuzinski izvedbi, če odštejemo električno odpiranje prtljažnih vrat (z vrtljivim gumbom na voznikovih vratih; pri bolj opremljenih različicah). Armaturna plošča je oblikovana sodobno, s čim manjšim številom gumbov, ki niso nujno potrebni za upravljanje, za ostalo pa tako ali tako poskrbi vmesnik sedem- ali osemplalnega barvnega zaslona na dotik. Tega smo sicer morda pričakovali nekoliko višje na armaturni plošči, a je v imenu oblikovne skladnosti ostal nižje.

Vseeno pa nismo zaznali pretiranega odvratanja pogleda s ceste.

Na cesto je treba biti po novem veliko bolj pozoren, saj je dodobra olajšana in z dodelanim podvozjem astra zmožna veliko več kot prej. Preprosto povedano: brez težav se lahko kosa z najboljšimi v razredu, tako zaradi odlične lege na cesti kot lahkotnosti upravljanja in temeljitega blaženja neravnin. Na prvi vožnji po portugalski dolini Douro (tam je doma portovec) smo preizkusili najzmogljivejšo turbodizelsko izvedbo z 18-palčnimi kolesi, pa je bila vožnja po ne najbolj gladkih ovinkastih cestah vselej udobno

tiha.

Prav gotovo je veliko k dobremu počutju za volanom doprinesel povsem nov 1,6-litrski turbodizel s 118 kW (160 KM), ki smo ga lahko ob tej priložnosti premierno preizkusili. Gre za štirivaljni z dvema turbopolnilnikoma, ki s sodobnejšo zasnovo zamenjuje enako zmogljiv, a odpisan dvolitrski motor. Novinec je tišji, z navorom radodarnejši in zmernejši pri porabi, kjer smo približno dvestokilometrsko pot opravili s povprečjem dobrih petih litrov.

Nadaljevanje Oplove karavanske zgodbe (ta se je s kadetom začela že leta 1963) bo odslej zagotovo lažje, figurativno in dobesečno.

Nova astra sports tourer je lažja po masi, v vožnji, motorizaciji in tudi pri ceni, ki se (s popusti) začne pri 15.740 evrih. Pri Oplu upajo, da bo prav zaradi vsega tega toliko lažja tudi odločitev za nakup. Mi jim ne moremo oporekati! **Gašper Stamač, foto: Opel**

MAŠ IZBOR **OPEL ASTRA SPORTS TOURER 1.6 CDTI**

1.598 ccm, 4 valji, turbodizelski, 118 kW (160 KM), 350 Nm, 4,1 l, 109 g CO₂/km

0-100 km/h v 8,9 s, 220 km/h

D/Š/V: 4.702/1.842/1.510 mm

580-1.630 l, 1.435 kg

Cena: **22.450 €**



Električno odpiranje prtljažnika je olajšano s prostoročno funkcijo z 'brco' pod odbijač, ki je še posebej priročna, če do avtomobila pridete s polnimi rokami nakupovalnih vrečk. V osnovi meri 540 litrov, povečljiv pa je na 1.630 litrov.



Majhni, a polni vsebine

» Primerjali smo deset predstavnikov najhitreje rastočega avtomobilskega segmenta pri nas » Pod drobnogled smo vzeli izvedenke z bencinskimi motorji in ceno med 15 in 18 tisoč evrov

« Mali križanci se v imenu privlačnega videza še posebej radi odrekajo prostoru in uporabnosti.

Vsodelovanju s šestimi drugimi uredništvii – Volan, Žurnal24, Dnevnik, Finance, Siol in Avtomobilizem.com – smo si zadali zahtevno nalogo iskanja tistega, ki po naših merilih v segmentu malih križancev predstavlja najboljši nakup. Odločitev, da si поближе ogledamo ponudbo tega segmenta, ni bila naključna, saj ta zastopa več kot desetino vseh prodanih vozil pri nas. Kljub zavidanja vredni

zastopanosti na trgu pa segment sam po sebi ni tako zelo izoblikovan, ampak je znotraj njega precej odstopanj. Naj bo to posledica njegove relativne mladosti ali pa narave mešanja različnih avtomobilskih razredov. Zato smo v roke vzeli meter in izločili vse, ki v dolžino presegajo 430 centimetrov. Prodajna statistika je izdala, da se večji del kupcev teh avtomobilov, ki predstavljajo nekakšno vstopnico v svet terencev,

odloči za cenejše bencinske izvedbe z močjo med 81 in 103 kilovati (110 in 140 KM). Cenovno to pomeni, da zanje odštejejo od 15 do 18 tisočakov. Zastavljene omejitve so takoj izločile prestižno izbiro minija countrymana in 'zaresnega' terenca jeepa renegada. Ostali modeli, ki bi jih morda lahko pogrešali, so še mitsubishi ASX, honda HR-V in fiat 500X, ki so na testu manjkali zato, ker zastopniki niso uspeli zagotoviti testnih vozil. Med te spada tudi

dacia duster, ki po velikosti sicer štrli ven, a zaradi ugodne cene večinoma pride v ožji izbor kupcev tega segmenta. Deset udeležencev, ki so se pomerili med seboj, smo ocenjevali po vnaprej določenih merilih. Najprej smo se lotili meritev notranjosti, kjer smo upoštevali prostornost ter uporabnost v kabinskem delu (sprednji in zadnji sedeži) in prtljažniku. Upoštevali smo ergonomijo, materiale in prilagodljivost, vse skupaj pa

JUKE, OPEL MOKKA, PEUGEOT 2008, RENAULT CAPTUR, SSANGYONG TIVOLI, SUZUKI VITARA IN ŠKODA YETI



MERITEV NOTRANJOSTI

V PRTLJAŽNEM prostoru smo najprej ocenjevali uporabno prostornino, višino nakladalnega roba do dna prtljažnika, podiranje zadnje klopi in kakšen prostor pri tem nastane. Nato je sledil še praktični preizkus s prtljago, pri čemer smo tja poskušali postaviti velik otroški voziček,

paketa plastenk vode s prostornino 0,5 in 1,5 litra, veliko športno torbo, otroški poganjavček in veliko vrečo z brisačami. Pri tem smo ocenjevali, ali je treba vozičku sneti kolo (dolžina), če se tudi polica lepo zloži, da je tovor še vedno varno pospravljen in preglednost nazaj dobra.



“ Kljub starejši zasnovi je zmagovalec dokazal, da so dobre vozne lastnosti, solidna pogonska tehnika in uporabnost brezčasne odlike.

nadgradili še s praktičnim preizkusom.

Najbolj zabaven in zagotovo tudi zelo informativen del testa smo izvajali na poligonu varne vožnje AMZS na Vranskem, kjer smo s slalomom med stožci ugotavljali vozne lastnosti v kritičnih situacijah in na poligonu za zaviranje preizkušali zavorne zmogljivosti. Tu so se mnenja o favoritih že zelo dobro izoblikovala, vseeno pa smo se za pravi vtis zapeljali še na

daljšo pot. Naša končna postaja je bil Maribor (hotel Habakuk), kjer smo se lotili zahtevne naloge ocenjevanja. Pri pregledu cenovne politike smo zaupali hladnim dejstvom, medtem ko smo področje nedoločnikov (videz in druge subjektivne lastnosti) prepustili čustvom.

In kaj lahko rečemo glede končnih uvrstitev? Gotovo to, da se prave odlike in pomanjkljivosti avtomobilov najbolje pokažejo, ko jih

AUDI Q7 3.0 TDI QUATTRO

Skriti napredek



» Pod nevtrarno obliko se skriva močno izboljššan avtomobil » Prepriča z vrhunsko notranjostjo in odličnim šestvaljnim turbodizlom z 200 kW (272 KM) » Za bogato opremo je treba seči zelo globoko v žep

Ob predstavitvi druge generacije audija Q7 smo med novinarskimi kolegi veliko razpravljali o njegovi obliki. Odzivi so bili mešani, le redki pa so bili nad njo res navdušeni. V primerjavi s predhodnikom je sprednji del bolj oglat, krajši zadek bolj karavanski, celota pa manj izrazita. A kljub temu je to impozanten avtomobil, ki ga, zlasti s športnim paketom S line, opazi večina mimoidočih. Poleg tega niti za prvi Q7 ne bi mogli reči, da je bil ravno graciozen. Mar ne?

Veliko bolj enotni smo glede notranjosti. Tokrat v pozitivnem smislu. Armaturna plošča je minimalistična, elegantna in kakovostno izdelana. Tu kraljujejo usnje, pravi aluminij in najkakovostnejša plastika, prav vsaka stvar, ki se jo dotaknemo, pa deluje nadpovprečno. Tu so zgolj nujno potrebni gumbi in stikala ter površina, občutljiva na dotik, upravljanje pa je preprosto in intuitivno. Virtualna instrumentna plošča, ki smo jo

» Osnovni model stane slabih 70 tisoč evrov, z dodatno opremo pa cena brez težav preseže 100 tisočakov.

spoznali pri TT-ju in nato še pri passatu, omogoča različne načine prikaza, od videza klasičnih merilnikov do zemljevida navigacijske naprave, ki zavzame praktično cel zaslon. Vse skupaj je atraktivno in dovolj pregledno, a tudi s klasičnimi merilniki verjetno ne bi bilo nič narobe.

Spredaj se sedi odlično, pritoževati pa se ne morejo niti potniki v drugi vrsti, kjer je

prostor res radodarno odmerjen, zlasti če za njihovo udobje in dobro počutje skrbita še štiripodročna klimatska naprava ter ozvočenje Bose. Vrhunsko udobje med vožnjo zagotavljajo odlična zvočna zatesnitev ter opcijsko prilagodljivo zračno vzmetenje z različnimi nastavitvami glede na izbiro enega od kar sedmih voznih načinov (individual, dynamic, auto, comfort, efficiency, allroad in lift/allroad).

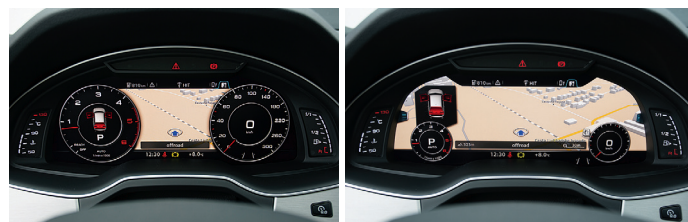
Duša tega avtomobila je trilitrski turbodizelski šestvaljnik, ki razvije okroglih 200 kilovatov (272 KM) in ponuja 600 Nm navora. To več kot dve toni težkemu športnemu terencu omogoča impresiven pospešek do stotice v 6,3 sekunde ter 234 kilometrov na uro končne hitrosti. Osemstopenjski samodejni menjalnik prestavlja hitro in zvezno, le pri speljevanju ob vnovičnem zagonu motorja zna biti nekoliko sunkovit. In le pri speljevanju nas Q7 ni popolnoma prepričal. Da se premakne, namreč zahteva zelo



↑ Pod neizrazito obliko se skriva avtomobil, ki je precej boljši od predhodnika, saj je lažji, okretnejši in bolj prostoren.



S športnim paketom S line je Q7 namenjen predvsem asfaltnim širjavam.



Izgled virtualne instrumentne plošče lahko izbiramo glede na potrebe in razpoloženje.



Zadnji sedeži ponujajo obilo prostora v vse smeri, pri testnem avtomobilu so bili tudi ogrevani in vzdolžno pomični.

Lepo obdelan prtljažnik ponuja od 890 pa vse do 2.075 litrov prostora s popolnoma ravnim dnom ter, seveda, električni pomik prtljažnih vrat.

odločen pritisk na plin. In čeprav potem tako potegne, da bi težko želeli več, nas lahko na križiščih in pri vključevanju v promet spravi v zadrego, saj se zgane trenutek kasneje, kot bi pričakovali. Stroj pri najvišji dovoljeni hitrosti na naših avtocestah skoraj neslišno drema in zdi se, da bi lahko tako brez postanka prevozil milijon kilometrov. V ovinkih je največji SUV iz Ingolstadta bolj agilni, kot bi pričakovali, volanski mehanizem je natančen, lahko pa bi bil malce bolj komunikativen. Kaj pa terenske zmogljivosti? Q7 je serijsko opremljen s štirikolesnim pogonom quattro, zračno vzmetenje pa med drugim omogoča dvig karoserije za vožnjo po terenu. A z dodatki športnega paketa S line in 21-palčnimi platišči z nizkopresečnimi pnevmatikami je tega avtomobila škoda že za plezanje čez pločnik. Zato smo tokrat raje ostali na asfaltu, kjer ga bo, verjamemo, uporabljala tudi večina lastnikov. Poraba goriva je na testu brez kakršnih koli varčevalnih vzgibov znašala 10,5 litra na 100 prevoženih kilometrov, kar je glede na maso



Minimalistično oblikovano armaturno ploščo odlikujeta vrhunska ergonomija in končna obdelava.

in zmogljivosti tega velikana povsem sprejemljivo.

Odlično! Kaj pa cena? Osnovni model stane malce manj kot 70 tisočakov, pri testnem pa se je nabralo še za slabih 38 tisoč evrov dodatne opreme. Poleg že omenjenega športnega paketa S line (vključuje prilagodljivo zračno vzmetenje) ter 21-palčnih platišč iz lahke litine je treba doplačati tudi za odlične led matricne žaromete, ki svetijo le tja, kamor je potrebno, ne da bi pri tem slepili nasproti vozeče vozilo ali vozilo pred nami. Med

doplačila sodijo tudi vsi glavni asistenčni sistemi, ki lajšajo življenje voznika (aktivno vzdrževanje smeri, aktivni tempomat, aktivni parkirni sistem s kamerami za prikaz okolice, projekcijski sistem). Se vam 107 tisočakov za to zdi veliko? Res je veliko, a toliko stanejo tudi njegovi tekmeči, ki so skupaj z njim prav tako kar redni gostje na naših vse slabših cestah. **Borut Fakin, foto: Jernej Prelac**

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: športni terenec, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbodizelski, šestvaljnik V zasnovane, 2967 ccm, 200 kW (272 KM) pri 3.250/min, 600 Nm pri 1500–3000/min; **Menjalnik:** samodejni, 8-stopenjski; **Pogon:** na vsa štiri kolesa; **EuroNCAP:** 5. **Velikosti:** 5052 x 1968 x 1741 mm; **Medos. razd.:** 2994 mm; **Pnevmatike:** 285/40 R21; **Masa/nosil.:** 2070/695 kg; **Prtljaž.:** 890–2075 l. **Največja hitrost:** 234 km/h; **Pospšek (0–100 km/h):** 6,3 s; **Poraba goriva (EU):** 6,2/5,4/5,7 l/100 km; **Povprečje na testu:** 10,5 l/100 km; **Izpus. CO₂:** 159 g/km.

Cena: osnovni model (3.0 TDI quattro): 69.900 €, testno vozilo: 107.708 €; Porsche Slovenija, d.o.o., Lj.

⚙️ motor, menjalnik, vzmetenje, prostornost
 💰 končna cena

RENAULT MEGANE GT LINE DCI 110 S&S

Tik pod vrhom

» Megane četrte generacije je napredoval na skoraj vseh področjih » Z 1,5-litrskim turbodieslom je živahen in zna udobno križariti, lahko pa bi bil bolj varčen » Z opremo GT line je atraktiven, a asistenčni sistemi so vedno del doplačil, ki ceno dvignejo nad 20 tisočakov



Astra, focus, golf... Predstavniki C-segmenta iz generacije v generacijo postajajo vse bolj in bolj izenačeni. Na papirju jih pogosto loči le nekaj milimetrov, gramov ali desetink sekunde, v praksi pa...

V praksi se, predvsem z obliko, trudijo imeti svoj značaj, s katerim želijo narediti vtis in stopiti iz množice. Takšen je tudi megane, ki se v četrto predstavlja z razmeroma umirjeno kombilimuzinsko silhueto, spredaj pa ga, poleg maske z mogočnim logotipom, krasijo zelo posebne dnevne led luči v obliki bumeranga. Zadaj so prav tako posebne podolgovate luči, ki segajo vse do sredine prtljažnih vrat. V kovinsko rdeči barvi ter s športno opremo GT line je bil testni primerek zelo fotogeničen, pritegnil pa je tudi pozornost marsikaterega mimoidočega.

Oprema je svoj pečat pustila tudi v potniški kabini, ki bo za nekatere morda celo preveč živahno okrašena. Ne glede na videz sta nas navdušili predvsem ergonomija ter kakovost materialov in izdelave. Pohvalo si

“ Najbolj opazna razlika med posameznimi voznimi načini so različne barve osvetlitve ter grafika merilnikov.

zasluži zelo odziven 17,8-centimetrski (7-palčni) zaslon na dotik, s katerim upravljamo sistem multi-sense. Pri Renaultu so se odločili za zelo barvit pristop, saj se glede na izbiro voznih načinov (sport, comfort, neutral, eco in perso) spreminjata tako grafika kot barva merilnikov, vmesnika in celo ambientalne osvetlitve. Vzdušje v notranjosti je tako lahko športno rdeče, sodobno modro, umirjeno bež, eko zeleno ter ženstveno vijolično ali katero

koli od teh v načinu perso, ki omogoča poljubno izbiro posameznih nastavitvev.

Spredaj se zlahka udobno namestimo, zadaj pa se bo večina odraslih potnikov počutila utesnjeno. Poleg omejenega prostora za kolena (deloma tudi zaradi športnih sprednjih sedežev) je nerazumno malo prostora tudi za stopala. V ničemer ne izstopa niti prtljažnik, ki v osnovni postavitvi meri 384 litrov in pri katerem ob zlaganju zadnjih sedežev nastane nerodna stopnica.

Bolj prepriča 1,5-litrski dCi agregat, ki razvije 81 kilovatov (110 KM) in 260 Nm navora. Srednji turbodiesel v ponudbi je namreč tih, uglajen in prožen, moč in navor, ki ju ponuja, pa bosta brez težav zadovoljila večino uporabnikov. Ročni šeststopenjski menjalnik je natančen, razmeroma dolga šesta prestava pa omogoča udobno vožnjo tudi pri avtocestnih hitrostih. Ob tem moramo priznati, da smo pričakovali nekoliko nižjo porabo goriva. Na testu je v povprečju zahteval 6,4



↑ Novi megane ima 2,8 centimetra daljšo medosno razdaljo kot predhodni model, žal pa zaradi tega ni nič bolj prostoren.



• Z izjemo spodnjega dela armaturne plošče so vsi materiali mehki in prijetni na otip, celota zato posreduje zelo dober občutek kakovosti.

litra plinskega olja na 100 kilometrov, z nekaj truda pa se lahko zadovolji z litrom manj.

Na cesti četrta generacija zelo harmonično združuje udobje s kančkom dinamike. Podvozje je čvrsto, daleč od stereotipov, ki pravijo, da so francoski avtomobili predvsem mehki. Megane zato v ovinkih deluje zanesljivo, obenem pa še vedno ponuja več kot dovolj udobja za vožnjo po naših vse slabše vzdrževanih cestah.

Hvalimo tudi vodljivost in občutek na volanu, ki se poleg odzivnosti motorja spreminja glede na izbiro voznega načina. A razlike niso pretresljivo velike. Mi smo se med testom največ časa vozili v osnovnem načinu neutral, večkrat pa smo preklpili tudi na malce bolj dinamični sport.

Za vse, kar smo našli, je treba odšteti slabih 20 tisočakov, pri čemer je imel testni primerek še nekaj doplačljivih dodatkov, med katerimi velja omeniti odlične popolne led žaromete, opozorilnik prekoračitve hitrosti s prepoznavno prometnih znakov ter samodejnim vklopom in izklopom dolgih luči ter navigacijo. Ti pa so

končno ceno dvignili na ne več ravno ugodnih 21.750 evrov.

Novi megane je nedvomno naredil velik korak naprej v primerjavi s predhodnikom, tako glede voznih lastnosti kot občutka kakovosti in kompaktnosti, ki ga posreduje notranjost, žal pa zaradi zgolj povprečne prostornosti ne izstopa v primerjavi z najnovejšimi tekmeči. **Borut Fakin, foto: Jernej Prelac**



↑ Z izbiro voznega načina se spreminjata barva in grafika merilnikov. Najbolj pregledna je tista z digitalnim prikazom hitrosti na sredini.



↑ Pri prtljažniku s 384 litri osnovne prostornine grajamo visok nakladalni rob in stopnico, ki nastane ob zlaganju zadnjih sedežev.

EUROSERVIS PRIVARČUJTE PRI SERVISU VAŠEGA VOZILA

NEODVISNI SERVISER ZA VOZILA RENAULT, NISSAN IN DACIA

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

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: kombilimuzina, 5 vrat, 5 sedežev;
Motor: turbodizelski, vrstni štirivaljnik, 1461 ccm, 81 kW (110 KM) pri 4000/min, 260 Nm pri 1750/min; **Menjalnik:** ročni, 6-stopenjski;
Pogon: na sprednji kolesi; **EuroNCAP:** 5.
Velikosti: 4359 x 1814 x 1447 mm; **Medos. razdalja:** 2669 mm; **Pnevmatike:** 205/50 R17;
Masa/nosil.: 1205/568 kg; **Prtljaž.:** 384-1247 l.
Največja hitrost: 187 km/h; **Pospešek (0-100 km/h):** 11,3 s; **Poraba goriva (EU):** 4,2/3,4/3,7 l/100 km; **Povprečje na testu:** 6,4 l/100 km;
Izpusitve CO₂: 95 g/km.

Cena: osnovni model (Sce 115 litre): 13.990 €, testno vozilo: 21.720 €; Renault Nissan Slovenija, d.o.o., Ljubljana.

☞ videz, motor, kakovost materialov in izdelave
☛ prostor v drugi vrsti, preglednost nazaj

PREGLED VARNOSTNIH SISTEMOV (2. DEL)

Zaviranje

Drugi del pregleda varnostnih in asistenčnih sistemov posvečamo zaviranju. Tako kot drugi sistemi v avtomobilih so tudi zavorni šli skozi različne evolucijske faze. Sčasoma so postali vse bolj sofisticirani in ponujajo vse več funkcij.

ABS

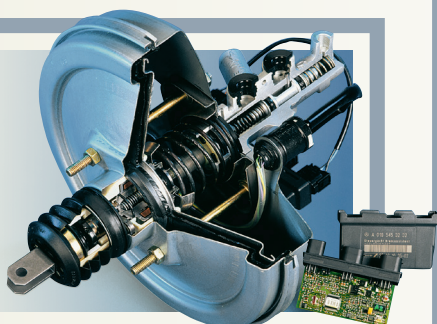
(ANTI BLOCKING SYSTEM, ANTILOCK BRAKE SYSTEM, ANT SKID BRAKE SYSTEM)

BAS

(BRAKE ASSIST SYSTEM)

Sedaj že dobro poznan sistem proti blokiranju koles je združen z napravo, ki poudarja njegove zmogljivosti.

☐ **ČEPRAV SISTEM ABS** preprečuje blokiranje koles, veliko voznikov pri zaviranju v sili ne stopi dovolj odločno na stopalko zavor. Zato je Mercedes leta 1996 uvedel elektronski sistem



brake assist, ki sproži maksimalno zavorno silo, ko nadzorna enota zazna, da je voznik močnejše pritisnil na stopalko. Danes je BAS del vseh sistemov ABS.

CCM

(BREMBOVE KARBONSKO-KERAMIČNE ZAVORE)

CCB

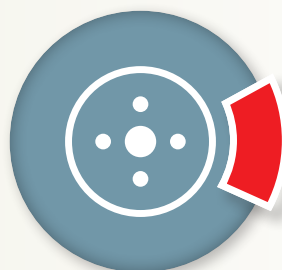
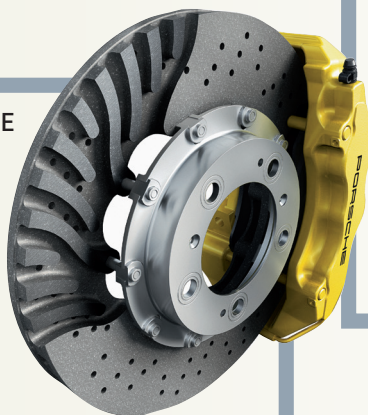
(CARBON CERAMIC BRAKE)

PCCB

(PORSCHE CERAMIC COMPOSITE BRAKE)

Koluti iz ogljikovih vlaken in keramike so lažji, se manj obrabljajo in so bolj vzdržljivi med intenzivno uporabo.

☐ **ZA RAZLIKO OD ZAVOR IZ OGLJIKOVH VLAKEN, KI SE** uporabljajo pri dirkalnih avtomobilih, jih je mogoče uporabljati tudi na cesti, v mestu in pri nižjih temperaturah kolutov. Izdelani so iz kompozitnih materialov, mešanice ogljikovih vlaken in silicijevega karbida. Zaradi dolgotrajnega proizvodnega procesa so veliko dražji od litoželeznih, a so zaradi lastnosti primerni za uporabo pri visoko zmogljivih avtomobilih, zlasti na stezi. Prve vgradnje (porsche 996 GT2 ter ferrari enzo, pri katerem so Brembov CCM prvič namenili cestni uporabi) so se zgodile na začetku drugega tisočletja.

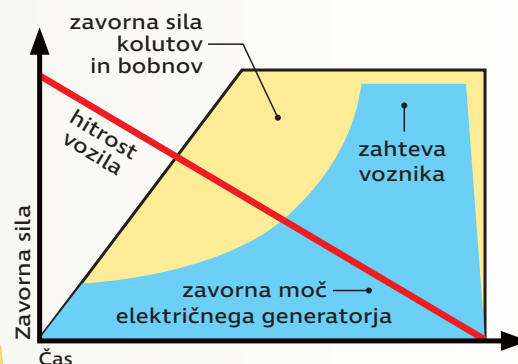


ECBS

(ELECTRONICALLY CONTROLLED BRAKE SYSTEM)

Klasičnim kolutom in bobnastim zavoram je dodan električni element za rekuperacijo energije: zavorni sistem mora slediti delovanju obeh sistemov hibridnega sklopa.

☐ **SISTEM ECBS JE NAMEŠČEN ZA STOPALKO** zavore in upošteva spreminjanje zavorne sile glede na spreminjanje hitrosti avtomobila ter glede na napolnjenost baterij. Tako lahko zavorni sistem stalno prilagaja delovanje kolutov in bobnov ter s tem zagotavlja zahtevano stopnjo zaviranja brez reakcij na stopalki ali nepredvidljivih pojmov.



☑ Pri električnih in hibridnih avtomobilih zavorno silo uravnava nadzorna enota, in sicer z uravnavanjem deleža moči, ki jo prispeva generator (označeno z modro barvo). Ta se spreminja glede na vrtljaje motorja ter klasičnega hidravličnega sistema s koluti in bobni (rumeni del).

EPB

(ELECTRIC PARKING BRAKE)

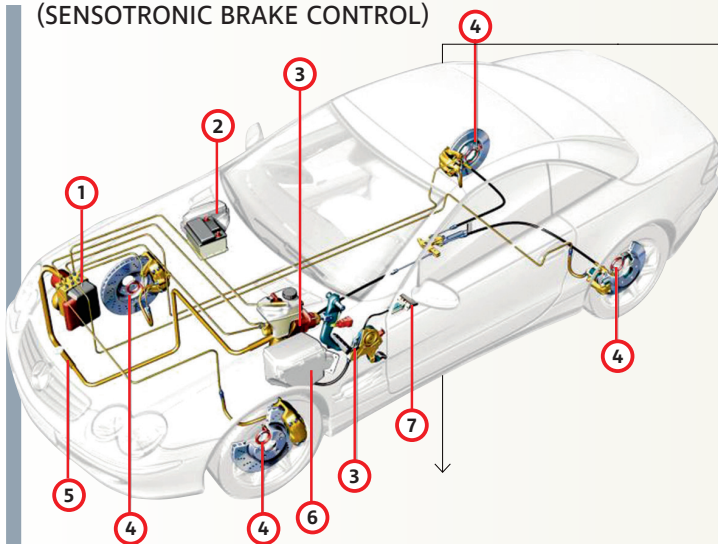
Ročne parkirne zavore niso več potrebne.

☐ **SISTEM EPB JE BIL LETA 2001 PRVIČ** uporabljen zato, da bi med sedežema pridobili prostor za upravljalno enoto multimedijskega sistema. Aktiviranje parkirne zavore na gumb lahko deluje tudi samodejno in s tem prepreči možnost, da bi voznik pozabil aktivirati zavoro.



SBC

(SENSOTRONIC BRAKE CONTROL)

**BRAKE BY WIRE: ZAČELO SE JE V STUTTGARTU**

- 1 Hidravlični sklop in elektronski nadzor elektrohidravličnega zavornega sistema Bosch SBC, ki je bil prvič uporabljen leta 2001 v Mercedesu SL (model R230)
- 2 Varovalke
- 3 Aktuatorji
- 4 Tipala za zaznavanje hitrosti koles
- 5 Visokotlačna hidravlična napeljava. V primeru okvare je zaviranje zagotovljeno z neposredno povezavo med zavorno črpalko in sprednjima kolutoma. Pri normalnih razmerah se uporablja elektronski nadzor "by wire"
- 6 Sklop nadzornih enot sistema ESP
- 7 Tipalo, ki zaznava zanašanje avtomobila oziroma premik karoserije okoli navpične osi

Gre za prvi sistem brake by wire, ki je bil vgrajen v serijski avtomobil.

Klasične mehanske in hidravlične povezave nadomeščajo elektronsko krmiljeni aktuatorji.

ELEKTROHIDRAVLIČNI SISTEM SBC STA RAZVILA BOSCH IN Mercedes s ciljem doseganja boljšega vzajemnega delovanja sistemov ESP in ABS ter možnosti nadgradenj. Ta, denimo, močnejše zavira kolesi na zunanji strani ovinka ter s tem povečuje stabilnost

in zmanjšuje zavorno pot. Sistem s tipali za vzdolžni pomik ter pritisk najprej zazna, kako hitro in kako intenzivno voznik pritiska na stopalko zavore, nato obdela podatke ter pošlje ukaze na zavore posameznih koles.

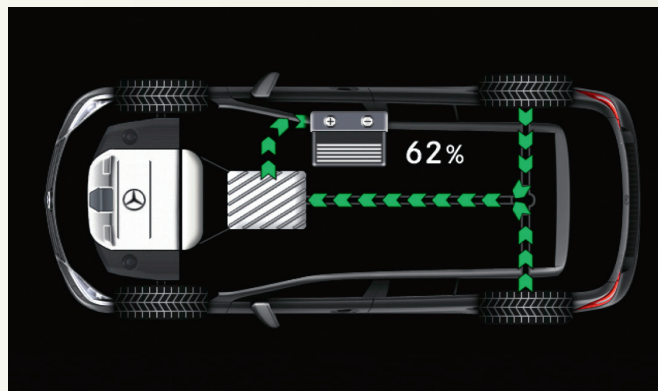
RBS

(REGENERATIVE BRAKE SYSTEM)

Med pojemki elektromotor električnih in hibridnih avtomobilov prevzame funkcijo generatorja, ki polni akumulatorje ter s tako pridobljeno energijo zavira vozilo.

SENERGIJA, KI SE sprošča med zaviranjem, se ne izgubi, temveč jo generator dovaja motorju med pospeševanjem, s čimer povečuje doseg. Hibridni avtomobili tako dosegajo

manjšo porabo goriva (in zavornih ploščic) v mestu, kjer si sledijo večkratna zaviranja in pospeševanja. Več energije se sprošča ob daljšem in manj intenzivnem zaviranju.

**EBP**

(ELECTRONIC BRAKE PREFILL)

KO VOZNIK NAGLO umakne nogo s stopalke za plin, funkcija EBP sistema ABS postavi zavorne plošče v stik s koluti. Tako je zavorni sistem že pripravljen na morebitno zaviranje v sili. Cilj delovanja tega sistema je doseganje krajše zavorne poti.

EPB

(HILL DESCENT CONTROL)

Pri športnih terencih sistem s samodejnim prilagajanjem zaviranja na posameznem kolesu prek sistema ABS skrbi za varen spust po klancu.

Z VKLOPOM SISTEMA, KI NADZORUJE HITROST posameznega kolesa, se vozilo počasi spušča po klancu, ne da bi moral voznik pritiskati na stopalko zavore. Če se hitrost poveča, jo HDC samodejno uravna.



KATALOG IN CENIK

vseh novih avtomobilov na slovenskem trgu

• 36 znamk • 309 modelov • 1.643 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.

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

Predstavljen: 2008 Parkirni senzori: 240 EUR Usnj. oblaz.: 1200 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.4 8V 70 essential	12.490	B/4	1368	51/69	115	14	160	5,8	134
1.4 8V 78 progression	14.290	B/4	1368	57/78	115	13	165	5,6	130

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

Predstavljen: 2008 Parkirni senzori: 240 EUR Usnj. oblaz.: 1200 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.4 8V 70 essential	12.490	B/4	1368	51/69	115	14	160	5,8	134
1.4 8V 78 progression	14.290	B/4	1368	57/78	115	13	165	5,6	130

Giulietta

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

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

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

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

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.4 TB 16V impression	16.350	B/4	1368	77/105	206	10,6	186	6,4	148
1.750 TBI 16V quadrifoglio verde	26.900	B/4	1742	177/241	340	6	244	7	162
1.6 TJDm 16V progression	18.250	D/4	1598	88/120	320	11,3	195	3,9	103

AUDI

A1 sportback

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

Mestnim ulicam prijazen avtomobilček se ponaša s kakovostjo in vozno dinamiko ostalih audijev, žal pa ima temu primerno zaslojejeno ceno.

Tekmeči: mini, alfa romeo mito, citroën DS3

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

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.0 TFSI	17.860	B/3	999	70/95	160	10,9	186	4,3	99
1.4 TFSI sport	21.750	B/4	1390	92/125	200	8,9	204	5,1	118
1.6 TDI	21.230	D/4	1598	85/116	250	9,5	200	3,5	92

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 natančnostjo izdelave za ta segment.

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

Predstavljen: 2012 Navig. sistem: 3171 EUR Park. senzori: 465 EUR Sportback: 1150 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.4 TFSI CoD ambiente	27.760	B/4	1395	110/150	250	8,4	219	4,8	109
1.8 TFSI ambition	30.200	B/4	1798	132/180	250	7,2	242	5,8	135
1.6 TDI attraction	23.400	D/4	1598	88/110	250	10,9	198	3,8	99
53 2.0 TFSI quattro	44.650	B/4	1984	221/301	380	5,3	250	7,0	162

A3 limuzina



Medosna razdalja: 264 cm, D x Š x V: 446 x 180 x 142 cm, teža: 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 krmi prostornost na zadnji klopi.

Tekmeči: mercedes-benz CLA

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

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.4 TFSI attraction	25.780	B/4	1395	92/125	200	9,4	212	5,3	122
1.8 TFSI ambition	32.230	B/4	1798	132/180	250	7,2	242	5,8	135
1.6 TDI attraction	25.390	D/4	1598	77/105	250	10,9	198	3,8	99
2.0 TDI ambition	31.410	D/4	1968	110/150	320	8,7	220	4,1	107

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

Predstavljen: 2014 Kov. barva: 740 EUR Usnj. oblaz.: 1952 EUR Navig. sistem: 1373 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.4 TFSI attraction	31.470	B/4	1395	92/125	200	10,2	211	5,3	124
1.8 TFSI quattro ambiente	42.710	B/4	1798	132/180	250	7,6	234	6,6	154
1.6 TDI clean diesel attraction	31.470	D/4	1598	88/110	250	11,4	200	3,9	104
2.0 TDI quattro ambiente	39.000	D/4	1968	110/150	340	8,8	220	4,8	125

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 postavila 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

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

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.4 TFSI basis	31.900	B/4	1395	110/150	250	8,7	210	5,2	123
1.4 TFSI quattro sport	48.510	B/4	1984	185/252	370	5,8	250	5,9	136
2.0 TDI basis	35.900	D/4	1968	110/150	320	8,9	221	3,8	99
2.0 TDI design	40.280	D/4	1968	140/190	400	7,7	240	4,3	111
3.0 TDI quattro sport	56.020	D/6	2967	200/272	600	5,3	250	4,9	129

A4 avant



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

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

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

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

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
2.0 TFSI 5-tronic basis	42.940	B/4	1984	140/190	320	7,5	238	5	114
2.0 TFSI quattro sport	51.150	B/4	1984	185/252	370	6,3	250	5,7	129
2.0 TDI basis	38.360	D/4	1968	110/150	320	9,2	215	4	104
2.0 TDI design	47.700	D/4	1968	140/190	400	7,9	231	4,2	109
3.0 TDI quattro sport	59.410	D/6	2967	200/272	600	5,4	250	5,1	134

A4 allroad



Medosna razdalja: 281 cm, D x Š x V: 472 x 184 x 150 cm, teža: 1630-1765 kg, prtljažnik: 490/1430 l, rezervoar: 64 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

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

Tekmeči: subaru outback

Predstavljen: 2009 Parkirni senzori: 514 EUR Kovinska barva: 1027 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
2.0 TFSI quattro	48.380	B/4	1984	165/225	350	6,7	234	7	164
3.0 TDI quattro	58.680	D/6	2967	180/245	500	6,2	240	6,2	161

A5



Medosna razdalja: 275 cm, D x Š x V: 463 x 186 x 137 cm, teža: 1395-1630 kg, prtljažnik: 455 l, rezervoar: 63-65 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

A5 je bil narejen kot odgovor na izredno uspešen BMW-jev kupa serije 3 in ga odlikujeta tehnološka dovršenost in pogon quattro.

Tekmeči: BMW serije 3, mercedes razred E coupe

Predstavljen: 2007 Navig. sistem: 2720 EUR Park. senzori: 518 EUR Streš. okno: 1463 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.8 TFSI	39.370	B/4	1798	125/170	320	7,9	230	5,7	134
2.0 TFSI quattro	49.090	B/4	1984	165/225	350	6,4	250	6,6	152
2.0 TDI	41.640	D/4	1968	140/190	380	8,2	230	4,7	129
3.0 TDI quattro	58.980	D/6	2967	180/245	500	5,8	250	5,7	149

A5 sportback



Medosna razdalja: 281 cm, D x Š x V: 471 x 185 x 139 cm, teža: 1500-1685 kg, prtljažnik: 480/980 l, rezervoar: 64 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Ta model ima enako medosno razdaljo kot A4, podobna je tudi notranja prostornost, tako da ga lahko pogovno označujemo tudi kot petratno izvedenko modela A4.

Tekmeči: VW passat CC

Predstavljen: 2009 Navig. sistem: 2720 EUR Park. senzori: 518 EUR Streš. okno: 1463 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h	Povp. poraba g/km	CO ₂
1.8 TFSI	38.260	B/4	1798	125/170	320	8,2	230	5,8	136
2.0 TFSI quattro	47.950	B/4	1984	165/225	350	6,5	245	6,6	152
2.0 TDI	40.550	D/4	1968	140/190	380	8,5	228	4,7	122
3.0 TDI quattro	57.720	D/6	2967	180/245	500	5,9	250	5,7	152

A6



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

Prenovljeni audi A6 se lahko pohvali z malce spremenjenim videzom ter učinkovitejšimi motorji, dobil pa je tudi nadgrajene asistencialne in komunikacijske sisteme ter opcijske matricne 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 Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	0-100 km/h	Max km/h</
-------	--------	---------------	------------	-----------	------------	------------	------------

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 proizvodnje: Nemčija.

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



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 Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100 km/h	Max Povp.	CO ₂ poraba g/km
2.0 TFSI	49.620	B/4	1984	185/252	370	6,9	250	6,0
3.0 TFSI quattro	68.510	B/4	2995	245/333	440	5,3	250	7,6
RS6	143.320	B/8	3993	412/560	700	3,9	250	9,6
2.0 TDI ultra	48.630	D/4	1968	140/190	400	8,7	226	4,6
3.0 TDI quattro	60.810	D/6	2967	160/218	500	6,8	234	5,3

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 proizvodnje: Nemčija.



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

Tekmeči: subaru outback, volvo XC70

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

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100 km/h	Max Povp.	CO ₂ poraba g/km
3.0 TFSI quattro	71.410	B/6	2995	245/333	440	5,8	250	8,0
3.0 TDI quattro	75.200	D/6	2967	235/320	650	5,5	250	6,5

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 proizvodnje: 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 Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100 km/h	Max Povp.	CO ₂ poraba g/km
3.0 TFSI quattro	73.990	B/6	2995	245/333	440	5,3	250	8,6
3.0 TDI quattro	71.560	D/6	2967	200/272	580	5,7	250	5,2

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 proizvodnje: Nemčija.



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

Tekmeči: BMW serija 7, jaguar X1, lexus LS, mercedes razred S

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

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100 km/h	Max Povp.	CO ₂ poraba g/km
3.0 TFSI quattro	96.680	B/6	2995	228/310	440	5,7	250	7,8
6.3 FSI quattro	207.300	D/12	6301	368/500	625	4,6	250	11,3
3.0 TDI quattro	93.890	D/6	2967	190/258	580	5,9	250	5,9
4.2 TDI quattro	125.320	D/8	4134	283/385	850	4,7	250	7,4

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 proizvodnje: Španija.



Najmanjši iz serije Q se postavlja ob bok bavarskemu X1. Zaznamujeta ga kupejskevo 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 oblagazjenje: 1950 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100 km/h	Max Povp.	CO ₂ poraba g/km
2.0 TFSI quattro sport	42.470	B/4	1984	162/220	350	6,4	233	6,7
2.0 TDI	32.310	D/4	1968	110/150	340	9,6	2,4	6,6
2.0 TDI quattro design	39.450	D/4	1968	135/184	380	7,9	219	5,3

Q5

Medosna razdalja: 281 cm, D x S x V: 463 x 188 x 165 cm, teža: 1730-1865 kg, prtljajnik: 540/1560 l, rezervoar: 75 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvodnje: Nemčija.



Q5 med vse večjo skupino tekmecev izstopa po tem, da med vsem ponuja največjo mero športnosti. O tehniki ne gre izgubljati besed.

Tekmeči: BMW X3, volvo XC60, mercedes GLK

Predstavljen: 2008 Kov. barva: 969 EUR Usnj. oblaz.: 2453 EUR Park. senz.: 491 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100 km/h	Max Povp.	CO ₂ poraba g/km
2.0 TFSI quattro	47.600	B/4	1984	169/230	350	7,4	222	7,4
2.0 TDI quattro	41.280	D/4	1968	110/150	320	11	192	5,7
3.0 TDI quattro	59.710	D/6	2967	190/258	580	6,5	225	6,4

Q7

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



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

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

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

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100 km/h	Max Povp.	CO ₂ poraba g/km
3.0 TFSI quattro	75.900	B/6	2995	245/333	440	6,1	250	7,7
3.0 TDI quattro	69.900	D/6	2967	200/272	600	6,3	234	5,7

TT

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



Audi TT tudi v svoji tretji generaciji ohranja bistvene lastnosti uživaškega športnega avtomobila, z novimi ostrejšimi linijami pa napoveduje oblikovne smerice prihodnje generacije audijev.

Tekmeči: nissan 370Z, peugeot RCZR

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

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100 km/h	Max Povp.	CO ₂ poraba g/km
318i	31.750	B/3	1499	100/136	220	8,9	210	5,1

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100 km/h	Max Povp.	CO ₂ poraba g/km
2.0 TFSI	38.020	B/4	1984	169/230	370	6,0	250	5,9
2.0 TDI ultra	38.190	D/4	1968	135/184	380	7,1	241	4,2

TT roadster



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

Audi TT roadster združuje vozniško uživačo kupejske izvedbe, zahvaljujoč zložitljivi plateni strehi pa zna pričarati tudi pristne užitke v vožnji zgoraj brez.

Tekmeči: nissan 370Z

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

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100 km/h	Max Povp.	CO ₂ poraba g/km
2.0 TFSI quattro	46.220	B/4	1984	169/230	370	5,6	250	6,7
TT S 2.0 TFSI quattro	56.310	B/4	1984	228/310	380	5,2	250	7,3

BMW

Serija 1

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

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

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

Predstavljen: 2011 Kov. barva: 728 EUR Priprilagodljivo podvozje: 1160 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100 km/h	Max Povp.	CO ₂ poraba g/km
116i	22.950	B/3	1499	80/109	180	10,9	195	5,3
118i	25.600	B/3	1499	100/136	220	8,5	210	5
116d	26.250	D/3	1496	85/116	270	10,3	200	4
118d	28.250	D/4	1995	110/150	320	8,3	212	4,1
120d	30.250	D/4	1995	140/190	400	7,1	228	4,1

Serija 2

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

Serija 2 je po imenu in klasični kupejski zunanosti nostalgično pogled na slovite modele 02, pod kožo pa skriva najsočasnejši bavarsko tehniko.

Tekmeči: audi A3, volvo V40, mercedes razred A

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

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100 km/h	Max Povp.	CO ₂ poraba g/km
220i	32.600	B/4	1997	135/184	270	7	235	6,1
M235i	50.900	B/6	2979	240/326	450	5	250	8,1
218d	31.100	D/4	1995	105/143	320	8,9	213	4,3
212d	39.200	D/4	1995	160/218	450	6,3	242	4,7

Serija 2 cabrio

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

Najmanjši kabriolet v BMW-jevi ponudbi se nostalgčno drži platenne strehe, ki se električno razpre ali pospravi v vsega 20 sekundah.

Tekmeči: audi A3 cabriolet, opel cascada

Predstavljen: 2015 Kovinska barva: 728 EUR Usnjeno oblagazjenje: 1677 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100 km/h	Max Povp.	CO ₂ poraba g/km
220i	37.500	B/4	1997	135/184	270	7,5	231	6,5
225i	55.550	B/6	2979	240/326	450	5,2	250	8,5
218d	36.000	D/4	1995	105/143	320	8,9	208	4,3
225d	44.100	D/4	1995	160/218	450	6,4	235	4,6

Serija 2 active tourer

Medosna razdalja: 267 cm, D x S x V: 434 x 180 x 156 cm, teža: 1395-1505 kg, prtljajnik: 468/1510 litrov, rezervoar: 51 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvodnje: Nemčija.

Serija 2 active tourer gre po stopinjah Mercedesovega razreda B in je znotraj svoje znamke prava posebnost zaradi pogona na sprednji par koles.

Tekmeči: mercedes razred B

Predstavljen: 2014 Kov. barva: 689 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100 km/h	Max Povp.	CO ₂ poraba g/km
218i	27.100	B/4	1598	100/136	220	9,3	200	4,9
225i	37.450	B/4	1998	170/231	350	6	235	5,8
218d	29.250	D/4	1995	110/150	330	8,9	205	4,1

Serija 2 gran tourer

Medosna razdalja: 278 cm, D x S x V: 456 x 180 x 161 cm, teža: 1470-1585 kg, prtljajnik: 645 litrov, rezervoar: 61 l, EuroNCAP: /, država proizvodnje: Nemčija.

Gran tourer je podaljšana in povisana različica serije 2 active tourer, ki sprejme do sedem potnikov. Kljub družinski naravnosti je to eden izmed najbolj dinamičnih enoprostorcev na trgu.

Tekmeči: citroën grand C4 picasso, ford grand C-max

Predstavljen: 2015 Kovinska barva: 689 EUR Usnj. oblaz.: 1660 EUR Vrzratna kamera: 480 EUR

Model	Cena €	Gorivo Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor (Nm)	Posp. 0-100 km/h	Max Povp.	CO ₂ poraba g/km
218i	28.400	B/3	1499	100/136	220	9,5	205	5,1
220i	31.450	B/4	1998	141/192	280	7,7	223	6,2
216d	29.000	D/3	1496	85/116	270	7,3	192	3,9
218d	30.550	D/4	1995	110/150	330	6,5	205	4,3
220d xDrive	37.250	D/4	1995	140/190	400	7,6	218	4,9

Serija 3

IZ ZAKULISJA

Srebrno-rdeči boj za vrh

» Sistem HCCI za višji tlak vbrizgavanja goriva » Čudežni gumb za preobremenitev hibridnega motorja



■ Vettel je v Melbournu 'opral' Rosberga na štartu in na odru, a mu je ta vrnil na stezi. Mintu Räikkönen (zgoraj) je po porodu še lepša!

Ferrari je na začetku sezone na prvih dirkah nekajkrat presenetil, tako da je celo sam Hamilton dejal, da postaja ekipa iz Maranella vse hitrejša in nevarnejša. V Melbournu je Lewis že na začetku dirke zamočil štart in izgubil pole position, kljub temu pa se je do konca uspel povzpeti do drugega mesta. Zmago mu je speljal Rosberg, ki je letos v odlični formi in ne dela več napak.

Na štartu sta na čelo dirke iz druge vrste planila dva Ferrarija in nakazala izziv Mercedesu v boju za vrh. Hamilton: "Na srečo je Ferrari občutljiv kot kristal!" Kimiju je po odličnem nastopu odpovedala turbina, na drugi

» Vettel je v Melbournu 'opral' Rosberga na štartu in na odru!

dirki v Bahrajnu pa je na Vettlovem SF-16H tik pred štartom odpovedal ventil! Če je bil do sedaj Mercedes prepričljivo v prednosti, je Ferrari nenadoma zablestel v luči dostojnega izzivalca.

Pozimi je Ferrari na področju razvoja naredil nekaj velikanskih, a tudi drznih in tveganih korakov. Mercedes je v

razvoju motorja imel prednost, Ferrari pa je zmanjšal zaostanek s tako imenovanim sistemom HCCI. V Mercedesu so imeli že lani na voljo 'čudežni gumb', ki je dirkačema za nekaj kratkih trenutkov zagotavljal magično dodatno moč (npr. za štart, prehitevanje ...).

Tudi Ferrari je šel v smeri ekstremnih rešitev; stopnjevali so razmerje kompresije v motorju, hkrati povečali tlak polnjenja zraka in zvišali tlak vbrizgavanja goriva (slednje je podobno kot pri dizelskih motorjih). Če je okvara turbine (tehnološko) dokaj enostavno rešljiva, pa so težave pri delovanju v zgorevalnem

prostoru in krmiljenju ventilov ter sistema vbrizgavanja veliko bolj kompleksne in obremenjene.

Na videz majhna okvara (Vettel se je ob prvem znaku okvare ustavil, da bi napako lažje odkrili in odpravili) je spravila Ferrari na rob steze. Bodo Italijani morali predelati ali prilagoditi celoten sistem krmiljenja ventilov? Že od prvih testov letos dalje so se ukvarjali s temi težavami, a so jih nekako obvladali, izbruhnile pa so šele pod ekstremno obremenitvijo na robu puščave v Manami. Toda drugi Ferrari v rokah Räikköna je brez težav zdržal do konca dirke na 2. mestu, tako kot je prvi Ferrari v Melbournu vseeno pristal na



■ Hamilton slabše štarta kot lani, Räikkönen pa postaja vse hitrejši in nevarnejši.



■ Odlični štarti Ferrarija so zasluga nove elektronike in 'čudežnega gumba' za zvišanje moči; napetosti v Mercedesu rastejo.



↑ Začetek sezone F1 smo spremljali v Melbournu, kjer so ob robu dirk svoje pokazali tudi Avstralci: V-8 supercar!



▣ Manor ima novega lastnika (Fitzpatrick) in voznika (Wehrlein), ob robu steze pa smo videli tudi letalski show.

odru za zmagovalce, morebitno zmago pa so tedaj zapravili s slabo taktiko in ne zaradi ekstremne, a občutljive tehnike.

Ferrari je očitno velik razvoj naredil tudi na področju elektronike, ki pomaga uravnati moč motorja in njeno sproščanje pri štartu. To smo videli že lani v Budimpešti, nato pa znova letos v Melbournu. Ali ima torej Ferrari prednosti vsaj na tem področju? So uspeli, razen elektronike, ki pomaga sproščati moč motorja na štartu, bolje razviti tudi mehanizem 'čudežnega gumba', ki za nekaj sekund dovoljuje preobremenitev motorja in vseh hibridnih sklopov? Čeprav kaže, da je ekipa Mercedes trdna in

zanesljiva kot enota 'panzerjev' (oklepnikov), pa nemški hibridi uspejo svojo moč izkazati le na dolgih progah, ne pa tudi v sprintu.

Na drugi strani pa tudi v nemško-angleški ekipi ni vse rožnato: Rosberg je postal zelo stabilen, natančen in učinkovit, Hamilton pa je nenadoma občutljiv, nepredvidljiv in celo slabo štarta. Pet zaporednih zmag so le potrditev nove Rosbergove moči, a lahko preobrate – tako znotraj ekipe Mercedes kot v srebrno-rdečem četverboju za vrh F1 – letos pričakujemo iz dirke v dirko. **Veljko Jukič, foto: VJ in Hasan Bratic/HB Press**

SMRT V DRUŽINI ALLISON

▣ **REBECCA, SOPROGA** glavnega konstruktorja Ferrarija Jamesa Allisona, je pred dnevi nenadoma umrla v 42. letu starosti zaradi bolezni (meningitis). Z Jamesom in tremi otroki so živeli v Italiji, izguba matere pa je zanje zagotovo hud udarec.



KOMENTAR



Veljko Jukič se uvršča v zelo ozek krog veteranov formule 1, ki imajo za seboj že 40 let izkušenj pri spremljanju in poročanju iz sveta dirk za Grand Prix! Posebej za bralce Avto fokusa komentira skrivnosti najprestižnejših avtomobilskih tekmovanj.

Zvezdniki iz F1

So pri Ferrariju tvegali preveč in naredili hiter, a krhek stroj? Je Hamilton res čez zimo zaradi (pre)številnih (pop)zvezdniških izpadov izgubil svoj zmagovalni navdih? Bo to znova leto Mercedesovega monologa? Kdo bo novi voznik pri Ferrariju in kdo pri Mercedesu v 2017?

Sezona se še niti ni prav razplamenela, že so izbruhnila nova vprašanja, ki burijo javnost in navijače, pa tudi vse profesionalce v svetu F1. Pri Ferrariju so na čelu z agresivnim Marchionnejem in ambicioznim Vettlom šli na vse ali nič in naredili vrsto potez, ki dirkalniku dajejo potrebno hitrost. Toda, bo račun za to plačala vzdržljivost? Če ferrari zdrži do cilja, potem je praviloma dovolj hiter, da ogrozi tudi novega prvega voznika Mercedesa ...

Na drugi strani pa Hamilton ni izgubil svoje absolutne hitrosti, kar dokazuje z novimi rekordi in pole positioni, a nenadoma te svoje prednosti ne uspe udejanjiti na dirkalni stezi. Nazadnje ga je v Bahrajnu za sabo pustil tudi neuničljivi Kimi. To pomeni, da sta Kimi in ferrari dovolj hitra, da ju na pravi dan zlahka ne more premagati niti trikratni svetovni prvak. Medtem ko se Nico Rosberg brzda, ima urejeno družinsko življenje in se posveča samo dirkanju, tehniki in nastavitvam, pa je Lewis povsem brezglav, a vseeno sproščen: "Še vedno imam staro hitrost, kar dokazujejo novi pole positioni. Še vedno dobro vem, kako uloviti Nica ... Sezona bo še dolga! Menite, da sem trikratni svetovni prvak postal po naključju ali spletu okoliščin?"

Odgovor poznamo, toda ali bo ležerni, čeprav hitri Lewis lahko kos natančnemu, metodičnemu in silno motiviranemu Rosbergu? Konec leta se iztečejo pogodbe, pri Mercedesu so dali slutiti, da bo eden od dirkačev moral iti – zaradi napake, nespoštovanja ukazov ekipe ali morda samo

zaradi zamenjave generacij. Podobno velja tudi pri Ferrariju. Morda lahko Kimi po čudežu ostane še kako leto, a pred vrati obeh vodilnih ekip se tare kandidatov.

Prvi med njimi je čudežni Max Verstapen, ki ima pred sabo še zadnje učno leto, preden se zares sooči z velikimi izzivi. Max je dobrodošel tako pri Mercedesu (čeprav tam stavijo na svojega varovanca Wehrleina, ki pa lahko počaka pri Manorju ...) kot pri Ferrariju. Morda pa agresivni mladenič tam (še) ne bo po volji Vettlu? Pa seveda: Red Bull bo morda ob podpori TAG Heuerja vendarle naredil zmagovalni dirkalnik, s katerim bi ga lahko obdržal v svoji prvi ekipi. Pred vrati Ferrarija je tudi Grosjean, ki skupaj z Genom Haasom dela čudeže in dokazuje, da je v njem precej več kot le agresivni značaj, nagnjen k nesrečam.

Po neverjetni nesreči Alonsa v Melbournu (Mosley: "Pred desetletjem bi bil mrtev!") so mu nekateri svetovali, da je najbolje, da kar takoj neha! Prvak GP2 Vandorne ga je že čisto dostojno nadomestil, a Fernando se ne da: posel je treba opraviti do konca. Nikomur ni lahko; Sauber se bori za preživetje in nove partnerje, a so Manor, Renault in Force India končno na stabilni poti. Williams posluje uspešno, McLaren pa lovi svojo staro slavo in hitrost. Tudi kvalifikacije so se uredile (znova potekajo na star način) in dirke se lahko vrstijo dalje kot v dobrih starih časih. Iz dirke v dirko bomo spremljali, kateri od štirih favoritov bo uspešnejši in kateri od mladih izzivalcev učinkovitejši, ter ugibali, kdo bo nadomestil koga in komu so zvezde galaksije F1 letos bolj naklonjene.

ZNANI ZA VOLANOM: KLEMEN BUNDERLA

Znan obraz izza volana



Klemen je kot simpatični voditelj programa na radiu Aktual pokazal svoje talente, ki so ga pripeljali do nastopa v šovu Znan obraz ima svoj glas. Tam je dobesedno pometel s konkurenco in si zagotovil prepoznavnost tudi kot odlični imitator in glasbenik. Kakšen pa je za volanom?

Kdo vas je naučil voziti in v katerem avtomobilu?

Uradno Pejo Ponjavič iz avtošole K&D Jesenice, leta 2002 v fiat u puntu! Neuradno sem pa pri šestih ali sedmih letih vozil očetov kombi in pri desetih traktor pri sorodnikih v Prekmurju. Saj to 20 let kasneje ni več kaznivo, mar ne?

Kateri avtomobil vozite trenutno?

Modrega! Hehehe, megane grandtour, športna izdaja GT line ... Hitro in poskočno, pa še veliko prostora za cel bend!

Kako bi vaš slog vožnje primerjali z vašim poklicem?

Sta si velikokrat premosorazmerna ... Najprej naredim, šele potem pomislim! Hehehe ...

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

Glede na to, da bi bil samo en dan, bi šel na službene stroške na kosilo, opremil stanovanje, ljubici plačal novo oprsje, se pijan zaletel s službenim avtom ...

Najbolj zanimiva stvar, ki ste jo doživeli v avtomobilu?

Uf, težko bo izpostaviti samo eno stvar ... Od tega, da so mi v avtu vedeževali, grozili s kijem, v avtu sem imel že poplavo, dim neznanega izvora, v temi sem menjal gumo, sredi decembra mi je voznikovo stransko steklo "padlo dol" in ni hotelo več nikamor (sredi avtoceste!!!), no, nazadnje pa sem imel zelo zanimiv pogovor z bratrcem Tine Turner.

Kakšna je vaša zbirka prometnih prekrškov?

Nekaj pik sem imel pred časom zaradi hitre vožnje, zdaj pa mislim, da sem na nuli. Imam raje druge zbirke.

Koga bi na sovoznikovem sedežu vzeli na pot okoli sveta?

Nekoga, s katerim se lahko vedno skregam in potolažim – mojo Kajo. In tega ne pravim zato, ker zdaj stoji za mano in gleda, kaj pišem!

Kateri vozniki so boljši – moški ali ženske?

Itak, da moški! Ženske preveč mencajo in premišljujejo (beri: komplicirajo)! ;)

Ali pojedete v avtomobilu?

Ne samo, da pojem, včasih je avto edini prostor, kjer lahko vadim nove pesmi in besedila. Tako da, ja, priznam, če me srečate pri rdeči luči, lahko crknete od smeha!

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

Je čisto vseeno, samo, da niso otroški! Hehehe ...

Katera rubrika vam je v reviji Avto fokus najbolj všeč?

Absolutno vaši testi!

Kateri avto bi najraje videli na naslovnici Avto fokusa?

Sinje modrega ... S hudimi bejbami! ;)

Gašper Stamač, foto: Ana Gregorič

Naslednja številka izide v **ponedeljek, 16. maja 2016**

RAZKRIVAMO

Volkswagen polo SUV Najhitreje rastoč razred avtomobilov je imel v tej številki zelo pomembno mesto, saj smo testirali kar deset njegovih članov. Do leta 2022 naj bi njihova prodaja v Evropi poskočila za desetkrat, deloma tudi na račun Volkswagnovnega člana, ki ga pričakujemo v letu 2018. Vse o njem in ostalih prihodnjih križancih te znamke vam bomo razkrili v prihodnji številki.



VOZILI SMO



Volvo S90 Težko pričakovana švedska prestižna limuzina končno prihaja tudi na slovenske ceste. S sistemom za preprečevanje nenamerne menjave voznega pasu pri hitrosti do 130 km/h in nadgrajenim sistemom city safety bo prav gotovo izjemno varen. O

tem, kako se bodo v petmetrski limuzini odrezali izključno štirivaljni motorji, pa bomo pisali prihodnjič.

TEST

Jaguar XF 20d prestige Izbira modelov v tako imenovanem direktorskem razredu je vse prej kot pestra, zato smo zelo veseli angleške alternative. Druga generacija Jaguarjevega srednje velikega modela se predstavlja z dinamično podobo in varčnim turbodizelskim motorjem. Ali nas je s prestižem in svojim britanskim šarmom navdušil, boste izvedeli čez en mesec.



PRED DESETIMI LETI (AF81 – maj 2006)



PRAV ZANIMIVO JE, kako se včasih stvari lepo izidejo. Mazda MX-5 četrte generacije, o kateri lahko berete v tej številki, je na slovenski trg pripeljala natanko deset let po uradni predstavitvi tretje. V majski izdaji leta 2006 smo namreč poročali s prve vožnje japonskega roadsterja po slovenskih cestah. Naznanili smo, da je zanj treba odšteti dobre štiri milijone in pol tolarjev oziroma malenkost manj kot 19 evrskih tisočakov. Danes osnovna različica stane 24 tisočakov, kar je 5.000 evrov več. Kam se je

izgubila razlika, pa si odgovorite in razložite sami ...





NOVI TIPO

ŽE ZA

11.990€*

- 6 varnostnih blazin
- ESP + ASR + MSR + HBA
- Hill Holder za pomoč pri speljevanju navkreber
- Klimatska naprava
- Električni pomik prednjih stekel in zunanjih vzvratnih ogledal
- Električno odpiranje vrat prtljažnika iz kabine
- Avtoradio z USB in AUX vhodom
- Deljiva zadnja klop
- Prtljažni prostor 520 l



* OSUPLJIV, SAJ IMA VSE.

NOVI TIPO. TAKO MALO JE TREBA, DA DOBITE VELIKO.



www.fiat.si



Povprečna poraba goriva: 5,7 – 4,1 l/100 km. Emisije CO₂: 133 – 108 g/km. Uradna vrednost emisijske stopnje: Euro 6. Specifične emisije NOx: 0,0581 – 0,01538 g/km. Vrednost specifične emisije trdnih delcev pri dizelskih motorjih: 0,00076 – 0,00075 g/km. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno sevanje. 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. Cena velja za model Fiat Tipo 1.4 70 kW (95 KM) Pop. Slika je simbolična. Avto Triglav d.o.o., Ljubljana, Dunajska cesta 122, SI-1000 Ljubljana. Podrobnejše informacije in pogoji storitve Fiat 5 Plus so na voljo na www.fiat.si

NOVI SUBARU XV. EDINSTVEN.

MED VOŽNJO VZNEMIRLJIV.
NA CESTI ZANESLJIV.
V CENI PRESENETLJIV.



**VOZILA SUBARU S PODALJŠANO
GARANCIJO 5 LET ALI 150.000 KM.***



SUBARU

SUBARU ŠE NIKOLI TAKO DOSEGLJIV KOT SEDAJ.

Noben vsekolesnik vam ne more dati več. Boxer motor v kombinaciji s simetričnim vsekolesnim pogonom AWD nudi neprimerljivo izkušnjo: nižji položaj težišča za boljše ravnovesje in velik užitek v vožnji. Novi Subaru XV je najboljša kombinacija Crossoverja in terenca; dovršenosti, uspešnosti in stabilnosti, emocionalnosti in zanesljivosti v vsaki situaciji. Pozanimajte se o možnih načinih odplačevanja vozila.



Že za 19.990 EUR**



Pooblaščen prodajalca: Maribor - AVTO KOLETNIK, tel.: 02/23 40 563; Vrhnika - AVTO SERVIS KRŽIČ, tel.: 01/75 57 220; Kranj - SERVIS ŠTERN, 04/20 13 510. Slika je simbolična. *Podaljšana garancija 5 let ali 150.000 km je ob doplačilu na voljo vsem kupcem vozil Subaru. Več informacij o pogojih podaljšane garancije dobite pri pooblaščenih prodajalcih vozil Subaru. **Cena in podatki o emisijah veljajo za model Subaru XV Free 1.6i z bencinskim motorjem.

SUBARU PRIPOROČA **MOTUL**

Emisije CO₂: 160-146 g/km. Kombinirana poraba goriva: 6,9-5,6 l/100 km. Emisijska stopnja: EURO 5b. Emisije NO_x: 0,156-0,019 g/km. Emisije THC+NO_x: 0,198 g/km. Emisije trdih delcev: 0,0007 g/km, število delcev: 5,1x10⁹. 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 PM_{2,5} ter dušikovih oksidov.