



AVTOFOKUS

Vozili smo:



**PORSCHE PANAMERA
SPORT TURISMO**

Ferrari SUV

Ekskluzivno!

Neverjetno:
športni terenec kmalu
tudi iz Maranella!



**GRATIS
PRILOGA**
68 strani

Vozili smo:

Honda civic type R

Za volanom najbolj
dodelanega
civica vseh
časov



Razkrivamo:

BMW Z4

Nova generacija kulnega roadsterja



Aktualno:

Dyson

Kralj sesalcev
razvija
električni
avtomobil



Test:

Jaguar F-pace 3.0 TDV6 AWD, Mazda CX-5 CD 175 AWD, Mercedes-benz E coupe 220d, Renault talisman TCe 200 EDC, Ford edge 2.0 TDCi AWD, Kia rio 1.2 MPI, Opel insignia sports tourer 2.0 CDTI, BMW 530d touring xDrive

Jeep compass



Range rover velar



Volvo XC60



Opel grandland X





Najokrutnejše laži se pogosto izrečejo z molkom.

(Robert Louis Balfour Stevenson 1850–1894)

TOP 5 MESECA

-  Koenigsegg agera RS je kar za pet sekund izboljšal rekord pospeševanja in zaviranja (0–400–0 km/h), ki ga je po le nekaj tednov pred tem z bugattijem chironom postavil Juan Pablo Montoya.
-  Avstrija z novembrom uvaja digitalno vinjeto, leta 2019 ji bo morda sledila tudi Slovenija.
-  Ford je s prenovljenim mustangom predstavil izpušni sistem s funkcijo za tihi zagon, ki ne bo motil (tečnih) sosedov.
-  Prodaja avtomobilov z bencinskimi motorji je prvič po letu 2009 prehitela prodajo dizelskih.
-  Vlada je sprejela predlog zakona, s katerim bo šel denar za opravljanje vozniškega izpita neposredno Agenciji RS za varnost prometa za stroške opravljanja izpita.
-  Raziskave so pokazale, da vse več pešcev med prečkanjem ceste uporablja mobilne naprave, četrtina nesreč pa se zgodi zaradi nepazljivosti.
-  Zaradi težav s proizvodnjo je Tesla do zdaj dobavila le 260 primerkov modela 3, načrtovali so jih 1.500.
-  Namesto da bi država uredila področje odlaganja izrabljenih vozil, se nam obeta nova dajatev, ki bo po žepu udarila zadnjega lastnika neregistriranega vozila.
-  Nissan in Evropski inštitut za hidracijo sta s preizkusi ugotovila, da je dehidracija za volanom enako nevarna kot opitost.
-  V Ljubljani so za radarje starejšo, t. i. 2D-tehniko odšteli skoraj 10 tisočakov več kot v Celju za zmogljivejši 3D-radar (super radar).

0,85
evra stane
kilometer



vožnje z enim izmed taksijev družbe Cammeo, ki je konec septembra začela delovati v Ljubljani. Prav toliko znaša tudi startnina.

Stelvio je najhitrejši!

Alfin športni terenec je namreč v svoji najmočnejši različici, ki jo poganja prisilno polnjen 2,9-litrski stroj V6 s 375 kW (510 KM) moči in 600 Nm navora, s Severno zanko slovitnega Nürburgringa opravil v fantastični sedmih minutah in 51,7 sekunde ter s tem postavil nov rekord za vozila razreda SUV. Noro!



Kazen za prepočasne

Žal ne pri nas – zakon so sprejeli v ameriški zvezni državi Nevada, ki policistom dovoljuje, da kaznujejo tiste udeležence v prometu, ki po prehitvalnem pasu vozijo pod omejitvami hitrosti. Tamkajšnji mediji poročajo, da je zagrožena kazen med 50 in 250 dolarji (med 40 in 200 evri).



ROLLS-ROYCE PRIHODNOSTI

Pravzaprav gre za umetniško stvaritev, pod katero se je podpisal umetnik Sergey Dvornytsky. Sprednji del je na prvi pogled značilno Rolls-Roycev, a namesto klasične maske ta služi le kot okras, saj nima vloge dovoda zraka v hladilnik. Med oblikovnimi posebnostmi velja omeniti umetelne led zadnje luči in bočna stekla, ki se

raztezajo vse do zadnjega dela avtomobila, in zadnji odbijač oziroma nekakšen difuzor, ki se nato kot en oblikovni element preko obeh bokov pne vse do sprednjih koles. S svojo futuristično podobo nekako bolj sodi v leto 2035 kot v današnji čas, v vsakem primeru pa tipa v smeri prihodnjega razvoja oblikovnih elementov te luksuzne znamke.



www.avto-fokus.si

Tudi ženske smejo za volan! V Savdski Arabiji ženske doslej niso smele voziti avtomobila in so pri tem početu tvegale celo zaporno kazen, zdaj pa je v tej ortodoksni arabski državi padel tudi ta tabu. Z junijem 2018 bodo namreč predstavnice nežnejšega spola uradno smele sesti za volan.

Bi delali za Mateja Rimca?

Hrvaški Rimac Automobili, ki zaposluje 250 ljudi, išče 100 novih sodelavcev. Za razvoj novega modela, za katerega so že zbrali 30 od načrtovanih 50 milijonov evrov, iščejo predvsem strokovnjake s področja razvoja in raziskav, oblikovanja, inženirstva, proizvodnje, sistemov samodejne vožnje in razvoja motorjev ter baterij.



STE VEDELI ...

... da fičko ni bil prvi avtomobil, ki so ga izdelovali pri Zastavi? Leta 1954 so namreč za potrebe vojske, kasneje pa tudi za civiliste, začeli izdelovati terenca po licenci Fiata. Legendarni džip se je imenoval campagnola.



... da pri Ferrariju povprečno izdelajo le približno 20 avtomobilov na dan? Na drugi strani je Toyota, kjer je lani

povprečna dnevna proizvodnja v tovarnah po celem svetu presejala 27.000 avtomobilov.

... da znamenitega slogana 'Das auto' niso prvi uporabili pri Volkswagnu, ampak so se ga domislili pri Oplu? Za promocijske namene kadeta B so ga uvedli že leta 1969 in ga uporabljali v sedemdesetih letih, mnogo kasneje se ga je polastil VW. Pred dvema letoma ga je hitro opustil – zlobni jeziki ugibajo, da je to storil na račun izgubljene prave bitke z Oplom.

Opel Kadett. Das Auto.



... da imajo v Španiji prav posebne zahteve za voznike s slabšim vidom? Vsak, ki nosi korekcijska očala, mora namreč v vozilu za rezervo imeti še dodaten par.

... da vsakega rolls-roycea phantoma izdelujejo vsaj dva meseca? Ročno delo lahko poteka veliko dlje, saj si kupci včasih zaželejo izjemno zahtevne in pregrešno drage dodelave, ki zahtevajo še posebej dolgotrajne postopke. Barvanje, na primer, traja sedem, izdelava usnjene notranjosti iz 450 kosov materiala pa kar sedemnajst dni!



Promet malo drugače ...



ITALIJANSKI PREPOROD

POSLEDNJI TABU

» Še pred kratkim neverjetno zdaj postaja resnično: prihaja Ferrarijev križanec » Možnost novega, samostojnega življenja za Alfo Romeo in Maserati » Osnova samostojne poti bodo križanci, začeni s stelviom



Sprašujemo se, kaj je ob koncu letošnjega poletja bolj razburilo bralce dnevnih časopisov; Ferrarijeva prva, razmeroma uradna izjava o tem, da v Maranellu snujejo svojega prvega križanca, ali možnost, da bi skupina FCA ali njen del, z Jeepom na čelu, prešla v kitajske roke. Za bolj resnično se je izkazala na prvi pogled bolj neverjetna vest o terensko naravnem ferrariju. V Maranellu namreč res razvijajo tovrstni avtomobil, mi pa vam razkrivamo, kako bo videti. Čeprav se je prah okoli morebitnih kitajskih apetitov po skupini FCA kmalu poglobel (vsaj za zdaj), položaj skupine

ostaja precej nedorečen. V prihodnjih 18 mesecih bodo morali vodilni namreč sprejeti nekaj odločitev, ki bi lahko pripeljale do samostojnega nastopa na trgu znamk Alfa Romeo in Maserati, kot so leta 2016 storili s Ferrarijem. Ti premiki bi omogočili iskanje partnerja, ki bi lahko zagotovil zanesljiv nadaljnji razvoj italijansko-ameriškega avtomobilskega giganta.

Nedvomno je bolj vznemirljiva tema 'terenski' ferrari, ki je lahko vir neskončnih debat. In čeprav se zdi, da se noben proizvajalec ne more več izogniti terenski tekmi, je misel na takšen model s konjičkom za nekatere bogokletna, ▶

Po besedah
Marchionneja bo
šlo za križanca, kot
ga še nismo videli.



2013

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO
Nekdanji predsednik uprave Ferrarija

“ FERRARI NE BO NIKOLI PONUJAL ŠPORTNEGA TERENCA. ”

2017

ENRICO GALLIERA
Direktor prodaje in trženja

“ RAZVIJAMO NOV TIP AVTOMOBILA. NE BO ŠPORTNI TERENEC V SLOGU CAYENNA. ”

Razlike so v ekstremih

» Preizkusili smo 32 pnevmatik dveh velikosti » Zelo priporočljive so štiri, nepriporočljiva pa le ena



Nemški ADAC je v sodelovanju z drugimi evropskimi avtomobilskimi klubi (med njimi je tudi AMZS) preizkusil 32 zimskih pnevmatik dveh velikosti. Razlike med njimi niso velike in se pokažejo predvsem v bolj zahtevnih pogojih vožnje, na podlagi delnih ocen posameznih lastnosti (suha in mokra cesta, sneg in led ter glasnost, poraba goriva in obraba) pa vsak voznik lahko izbere ustrezno pnevmatiko glede na svoje potrebe.

Med 16 zimskimi pnevmatikami velikosti 195/65 R15 hitrostnega razreda T (do 190 km/h), kakršne uporabljajo avtomobili nižjega srednjega razreda (preizkusni avtomobil je bil volkswagen golf), so tri pnevmatike (continental

wintercontact TS860, esa+tecar super grip 9 in kleber krisalp HP 3) prejele oceno zelo priporočljivo oziroma štiri zvezdice, ena pnevmatika (semperit master-grip 2) pa je priporočljiva z omenitvami oziroma je bila ocenjena z dvema zvezdicama.

Med 16 zimskimi pnevmatikami velikosti 215/65 R16 hitrostnega razreda H (do 210 km/h), kakršne uporabljajo cestni oziroma športni terenci (preizkusni avtomobil je bil volkswagen tigan), je štiri zvezdice oziroma oceno zelo priporočljivo dobila ena pnevmatika (dunlop winter sport 5), prav tako ena pnevmatika (nankang snow SV-2) pa le eno zvezdico oziroma oceno nepriporočljivo. **Anže Jamnik, vir: ADAC, AMZS**

OCENJEVANJE					
Suha cesta	0,6-1,5	1,6-2,5	2,6-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5
Mokra cesta	0,6-1,5	1,6-2,5	2,6-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5
Sneg	0,6-1,5	1,6-2,5	2,6-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5
LED	0,6-1,5	1,6-2,5	2,6-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5
Hitrostni preizkus	prestala	prestala	prestala	prestala z omejitvami	ni prestala
Poraba goriva	0,6-1,5	1,6-2,5	2,6-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5
Obraba	0,6-1,5	1,6-2,5	2,6-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5
Skupna ocena	0,6-1,5	1,6-2,5	2,6-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5
Priporočilo	★★★★★	★★★★	★★★	★★	★

Priporočilo temelji na skupni oceni, ki je izračunana iz ocen za posamezne ocenjevalne kriterije in iz njihovih deležev v skupni oceni. Ne glede na doseženo skupno oceno je ocena posamezne pnevmatike nižja, če se pri pomembnih varnostnih merilih (suha cesta, mokra cesta, obraba, hitrostni preizkus) odreže slabše.

Legenda ocen: 0,6 = najboljša, 5,5 = najslabša Glasnost ne vpliva na končno oceno

PRIPOROČILO
 ★★★★★ najbolj priporočljivo (odlično), ★★★★★ zelo priporočljivo (zelo dobro), ★★★ priporočljivo (dobro), ★★ priporočljivo z omejitvami (zadovoljivo), ★ ni priporočljivo (slabo)

Zimske pnevmatike 195/65 R15 T (do 190 km/h)

AMZS	Delež	Delež		
		Continental WinterContact TS860	Esa+ Tecar Super Grip 9	Kleber Krisalp HP 3
SUHA CESTA	15 %	2,2	2,3	2,3
Stabilnost v vožnji	40 %	2,2	2,2	2,3
Vodljivost	40 %	1,9	2,0	2,2
Zaviranje	20 %	2,5	2,8	2,5
MOKRA CESTA	30 %	1,8	2,3	2,5
Zaviranje	30 %	2,0	2,7	2,7
Splavanje - vzdolžno	20 %	1,5	2,0	2,5
Splavanje - prečno	10 %	2,0	2,5	2,5
Vodljivost	30 %	1,6	1,8	2,1
Krožna vožnja - bočna vodljivost	10 %	2,0	2,5	2,5
SNEG	20 %	1,9	2,3	2,1
Zaviranje z ABS	40 %	2,0	2,0	2,0
Oprjem	20 %	2,0	2,0	2,0
Vožnja po gorski cesti	40 %	1,6	2,7	2,2
LED	10 %	2,5	2,1	2,5
Zaviranje z ABS	60 %	2,3	2,0	2,5
Bočna vodljivost	40 %	2,8	2,3	2,5
GLASNOST	5 %	3,4	3,3	3,3
Hrup v potniški kabini	50 %	2,8	3,0	2,8
Zunanja glasnost	50 %	3,9	3,5	3,8
Hitrostni preizkus		prestala	prestala	prestala
Poraba goriva	10 %	1,9	1,7	2,0
Obraba	10 %	2,5	2,5	2,0
SKUPNA OCENA	100 %	2,1	2,3	2,4
PRIPOROČILO		★★★★	★★★★	★★★

+ uravnotežena pnevmatika, najboljše na mokrem, posebej dobra na snegu, dobra na suhem, majhna poraba goriva - /
 + uravnotežena pnevmatika, najboljša na ledu, dobra na suhem, mokrem in snegu, najmanjša poraba goriva - /
 + zelo uravnotežena pnevmatika, dobra na suhem in snegu, majhna obraba - /

Zimske pnevmatike 215/65 R16 H (do 210 km/h)

AMZS	Delež	Delež		
		Dunlop Winter Sport 5	BF Goodrich g-Force Winter 2	Goodyear UltraGrip Performance Gen-1
SUHA CESTA	15 %	2,3	2,6	2,4
Stabilnost v vožnji	40 %	2,3	2,5	2,3
Vodljivost	40 %	2,0	2,5	2,3
Zaviranje	20 %	2,8	2,8	2,8
MOKRA CESTA	30 %	2,1	2,6	2,2
Zaviranje	30 %	2,0	2,9	2,2
Splavanje - vzdolžno	20 %	2,5	2,0	2,5
Splavanje - prečno	10 %	1,5	2,0	1,5
Vodljivost	30 %	2,0	2,6	2,1
Krožna vožnja - bočna vodljivost	10 %	2,5	3,0	2,0
SNEG	20 %	2,5	1,9	2,6
Zaviranje z ABS	40 %	2,5	2,0	2,0
Oprjem	20 %	2,0	2,0	2,5
Vožnja po gorski cesti	40 %	2,7	1,6	3,2
LED	10 %	2,5	2,5	2,5
Zaviranje z ABS	60 %	2,5	2,5	2,5
Bočna vodljivost	40 %	2,5	2,5	2,5
GLASNOST	5 %	3,5	3,2	3,1
Hrup v potniški kabini	50 %	3,0	2,5	2,3
Zunanja glasnost	50 %	4,0	3,8	3,9
Hitrostni preizkus		prestala	prestala	prestala
Poraba goriva	10 %	1,7	1,5	1,4
Obraba	10 %	2,0	1,5	2,0
SKUPNA OCENA	100 %	2,3	2,6	2,6
PRIPOROČILO		★★★★	★★★	★★★

+ zelo uravnotežena pnevmatika, najboljše na mokrem, dobra na suhem, majhna poraba goriva - /
 + najboljša na snegu, majhna poraba goriva in obraba - /
 + posebej dobra na mokrem, dobra na suhem, najmanjša poraba goriva - /
 - nekaj slabša na suhem in mokrem - /
 - nekaj slabša na snegu - /

													
	Dunlop Winter Response 2	Goodyear UltraGrip 9	Hankook i*cept RS 2 W452	Vredestein Snowtrac 5	Yokohama W.drive V905	Falken Eurowinter HS01	Firestone Winterhawk 3	Nokian WR D4	Michelin Alpin 5	Aeolus SnowAce 2 AW08	Kumho WinterCraft WP51	Sava Eskimo S3+	Semperit Master-Grip 2
2,6	2,4	2,2	2,0	1,7	2,6	2,1	2,3	2,1	2,4	2,4	3,3	3,6	
2,5	2,3	2,2	1,9	1,5	2,4	1,8	2,3	1,8	2,4	2,2	3,4	3,7	
2,7	2,3	2,0	1,8	1,5	2,7	1,9	2,2	1,8	2,3	2,3	3,3	3,8	
2,5	2,8	2,5	2,5	2,5	2,5	2,8	2,5	3,0	2,5	2,8	2,8	3,0	
2,0	1,9	2,6	2,7	2,6	2,6	3,1	3,1	2,5	2,7	3,3	2,9	2,5	
2,2	2,2	3,0	3,0	2,9	2,7	3,4	3,7	2,9	2,9	3,7	3,2	2,8	
2,0	1,5	2,0	2,5	2,0	1,5	2,5	2,5	2,0	2,5	2,5	2,5	2,5	
2,0	1,5	2,0	3,0	2,5	2,0	3,0	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	
1,7	1,7	2,6	2,5	2,5	3,1	3,1	3,1	2,2	2,6	3,5	3,0	2,0	
2,5	2,5	3,0	2,5	3,0	3,5	3,5	3,0	3,0	2,5	3,5	3,0	3,0	
2,1	2,7	2,7	2,9	2,2	3,1	2,9	1,7	3,2	3,3	2,6	1,9	2,1	
2,0	2,0	2,5	2,5	2,0	2,5	2,5	2,0	2,5	2,5	2,5	2,0	2,0	
2,5	2,5	3,0	2,5	2,0	3,0	2,5	2,0	3,0	3,5	2,5	2,0	2,5	
1,9	3,3	2,7	3,5	2,5	3,7	3,4	1,2	4,0	4,0	2,7	1,6	1,8	
2,4	2,4	2,5	2,5	2,5	2,9	2,5	2,4	2,6	2,4	2,4	2,4	2,7	
2,3	2,3	2,5	2,5	2,3	2,8	2,3	2,3	2,5	2,3	2,3	2,3	2,8	
2,5	2,5	2,5	2,5	2,8	3,0	2,8	2,5	2,8	2,5	2,5	2,5	2,5	
3,2	3,1	3,7	3,8	3,7	3,6	3,4	3,6	3,5	3,4	3,6	3,5	3,0	
2,8	3,0	3,3	3,3	3,5	3,5	2,8	3,0	3,0	3,3	3,3	3,0	2,5	
3,6	3,2	4,1	4,2	3,8	3,7	3,9	4,2	4,0	3,5	3,8	3,9	3,5	
prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	
1,8	2,1	2,2	2,0	2,0	2,3	1,8	1,9	2,6	2,0	2,3	2,2	1,9	
2,5	2,0	2,5	3,0	3,0	2,5	2,5	3,0	1,5	3,0	2,5	2,5	3,0	
2,6	2,7	2,7	3,0	3,0	3,1	3,1	3,1	3,2	3,3	3,3	3,3	3,6	
★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	
<ul style="list-style-type: none"> + dobra na mokrem, snegu in ledu, majhna poraba goriva - nekaj slabša na suhem 	<ul style="list-style-type: none"> + posebej dobra na mokrem, dobra na suhem, majhna obraba - nekaj slabša na snegu 	<ul style="list-style-type: none"> + dobra na suhem - nekaj slabša na mokrem in snegu 	<ul style="list-style-type: none"> + posebej dobra na suhem - slabša na mokrem in snegu, relativno velika obraba 	<ul style="list-style-type: none"> + najboljša na suhem, dobra na snegu - nekaj slabša na mokrem, relativno velika obraba 	<ul style="list-style-type: none"> + majhna poraba goriva in obraba - slabša na snegu in ledu, slaba na suhem in mokrem 	<ul style="list-style-type: none"> + dobra na suhem, majhna poraba goriva - relativno slaba na mokrem in snegu 	<ul style="list-style-type: none"> + najboljša na snegu, dobra na suhem, majhna poraba goriva - slaba na mokrem, relativno velika obraba 	<ul style="list-style-type: none"> + dobra na suhem, najmanjša obraba - slaba na snegu, relativno velika poraba goriva 	<ul style="list-style-type: none"> + dobra na suhem - slaba na mokrem in snegu, relativno velika obraba 	<ul style="list-style-type: none"> + dobra na suhem - slaba na mokrem in snegu 	<ul style="list-style-type: none"> + posebej dobra na snegu - slaba na suhem in mokrem 	<ul style="list-style-type: none"> + dobra na snegu, najbolj tih - slaba na suhem in ledu, relativno velika obraba 	

													
	Nokian WR D4	Michelin Alpin 5	Sava Eskimo HP2	Continental Winter Contact TS 850 P SUV	Pirelli Scorpion Winter	Fulda Kristall Control HP2	Apollo Apterra Winter	Avon WV7	Barum Polaris 3 4x4	Uniroyal MS plus 77	Hankook i*cept RS2 W452	Firestone Destination Winter	Nankang Snow SV-2
2,5	2,1	2,4	2,5	2,1	2,4	2,6	3,0	2,8	3,2	2,0	3,2	2,5	
2,5	1,8	2,3	2,3	1,8	2,3	2,5	3,0	2,5	3,5	1,8	3,0	2,3	
2,3	2,0	2,3	2,3	2,0	2,3	2,5	3,0	2,8	3,0	1,8	3,3	2,5	
2,5	2,5	2,8	3,0	2,5	2,5	2,8	3,0	3,0	3,0	2,5	3,3	2,5	
2,6	2,4	2,7	2,2	2,1	2,5	3,1	2,5	3,1	2,4	3,3	3,5	5,5	
3,0	2,5	2,8	2,3	2,0	2,4	3,3	2,8	3,4	2,7	3,5	3,0	4,8	
2,0	2,0	2,5	2,0	2,5	2,5	2,5	2,0	2,5	2,0	2,5	3,5	3,0	
2,0	2,0	2,0	2,5	2,0	2,0	1,5	2,5	2,0	2,5	1,5	3,5	3,5	
2,6	2,6	3,1	1,8	1,7	2,6	3,6	2,7	3,2	2,2	4,1	4,0	5,5	
3,0	2,5	2,5	2,5	2,0	3,0	3,0	2,5	3,5	2,5	3,5	3,0	4,0	
1,9	2,7	2,5	2,2	2,7	2,9	2,8	3,1	2,4	2,1	2,1	2,8	5,1	
2,0	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,0	2,5	3,0	
2,0	2,5	2,0	2,0	3,0	2,5	2,5	3,5	2,5	2,0	2,5	2,5	4,5	
1,6	3,0	2,7	1,9	2,7	3,5	2,7	3,5	2,2	1,5	2,0	3,2	5,1	
2,5	2,5	2,3	2,8	2,7	2,5	2,5	2,7	2,8	2,8	2,5	2,5	2,7	
2,5	2,5	2,3	2,8	2,8	2,5	2,5	2,5	2,8	2,8	2,5	2,5	2,8	
2,5	2,5	2,3	2,8	2,5	2,5	2,5	2,5	2,8	2,8	2,5	2,5	2,5	
3,4	3,8	3,6	3,5	3,6	3,3	3,8	3,6	3,5	3,2	3,6	3,6	3,3	
2,5	3,3	2,8	2,5	3,3	2,3	3,3	3,0	3,0	2,5	3,3	2,8	2,8	
4,2	4,2	4,3	4,4	3,8	4,2	4,2	4,1	4,0	3,9	3,9	4,3	3,8	
prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	prestala	
2,0	2,3	1,7	2,2	2,8	1,6	2,7	2,1	2,5	2,5	2,1	1,9	1,8	
2,5	0,5	1,5	1,5	2,5	1,5	2,0	3,0	2,5	2,5	1,5	2,0	2,0	
2,6	2,7	2,7	2,8	2,8	2,8	2,9	3,1	3,1	3,1	3,3	3,5	5,5	
★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	
<ul style="list-style-type: none"> + najboljša na snegu, dobra na suhem - nekaj slabša na mokrem 	<ul style="list-style-type: none"> + posebej dobra na suhem, dobra na mokrem, najmanjša obraba - nekaj slabša na snegu, relativno glasna 	<ul style="list-style-type: none"> + najboljša na ledu, dobra na suhem, majhna obraba - nekaj slabša na mokrem 	<ul style="list-style-type: none"> + posebej dobra na mokrem in snegu, dobra na suhem, majhna obraba - nekaj slabša na ledu 	<ul style="list-style-type: none"> + najboljša na mokrem, posebej dobra na suhem - nekaj slabša na snegu in ledu, relativno velika poraba goriva 	<ul style="list-style-type: none"> + dobra na suhem in mokrem, majhna poraba goriva in obraba - relativno slaba na snegu 	<ul style="list-style-type: none"> + / - relativno slaba na suhem in snegu, največja poraba goriva, relativno glasna 	<ul style="list-style-type: none"> + dobra na mokrem - relativno slaba na suhem, snegu in ledu, relativno velika obraba 	<ul style="list-style-type: none"> + dobra na snegu - relativno slaba na suhem, mokrem in ledu 	<ul style="list-style-type: none"> + dobra na snegu - relativno slaba na suhem in ledu 	<ul style="list-style-type: none"> + posebej dobra na snegu in ledu, dobra na mokrem - slaba na suhem in ledu 	<ul style="list-style-type: none"> + najboljša na suhem, posebej dobra na snegu, majhna obraba - slaba na mokrem 	<ul style="list-style-type: none"> + majhna poraba goriva - slaba na mokrem, relativno slaba na suhem in snegu 	<ul style="list-style-type: none"> + majhna poraba goriva - zelo slaba na mokrem in snegu, slaba na ledu

PORSCHE PANAMERA SPORT TURISMO (MEDNARODNA PREDSTAVITEV)

Hitri in uporabni II: Doba karavana

» Panamera druge generacije s karavansko izvedbo združuje čustva z uporabnostjo » Prvič nudi prostor petim osebam in največ 520 litrom prtljage » Izvedba turbo zmora 404 kW (550 KM), kar zadošča za največjo hitrost 304 km/h



Ob vseh presežnikih pri tem avtomobilu, za katere se zdi, da kljubujejo osnovnim načelom fizike, bi se še Isaac Newton in Aristotel praskala po glavi. Porsche panamera turbo tehta dobri dve toni, v dolžino meri več kot pet metrov, 100 km/h pa lahko doseže v le 3,6 sekunde. In to v karavanski različici!

Prvemu avtomobilu tega tipa so Nemci nadeli modno ime sport turismo, ki jedrnato opisuje vse, kar zmore. Športnosti ne moremo oporekati, turismo pa povezujemo z udobnim potovanjem na dolge proge,

“ Za prvi karavan v zgodovini Porscheja je treba pri nas odšteti vsaj 126.771 evrov.

kar prav gotovo zagotavlja dodatna uporabnost petih vrat. Od limuzinske panamere se razlikuje le v zadnjem delu, kjer je strešna linija za nekaj milimetrov višja in občutno daljša. Dovolj, da avtomobil dobi nov značaj, ki ni nujno manj dinamičen. Marsikdo je ob prvem stiku v živo namreč dejal, da je sport turismo videti bolje kot limuzinska klasika. Stvar okusa, ki ne more mimo tipičnih Porschejevih prvin. Te po malem spominjajo na legendarni model 911, macana in po svoje tudi na superšportni 918 spyder.

Poleg očitne pridobitve pri uporabnosti ima sport turismo

posebnost, ki je tako s tehnološkega kot praktičnega vidika pravi dragulj. Govorimo o pomičnem strešnem spojlerju, ki k vozni dinamiki prispeva kar 50 kilogramov večji pritisk k tlom. A se zgodba tu še ne konča, saj s tremi stopnjami naklona služi različnim namenom. V osnovi je nagnjen malenkost navzdol (-7 stopinj), nad hitrostjo 170 km/h se povzdigne do kota ene stopinje, v primeru odprtega strešnega okna pa ubere bolj ekstremni 26-stopinjski kot. S tem namreč prepreči velik del turbulence, ki bi sicer razmršila lase potnikov v vozilu (tistim, ki jih imajo, seveda).

Direktor prodaje in trženja za model panamera dr. Stefan Utsch je dejal, da sport turismo nima pravega tekmeca, saj gre za prvo prestižno limuzino, ki je dobila karavanski zadek. Za mercedes CLS shooting brake, na primer, pravi, da gre za avtomobil, ki je zasnovan na manjšem razredu E, v ponudbi pa ima tudi štirivaljne motorje. Kot tak panameri ne more neposredno konkurirati.



Bo to najuspešnejši volvo?

» Novi XC60 si tehnično osnovo in motorje deli s serijo 90 » Izbirate lahko med petimi motorji z močmi med 140 in 300 kW (190 in 408 KM) » Akcijski model z dizelskim motorjem D4 in opremo momentum+ stane 47 tisočakov



Volvo XC60 je najuspešnejši model te švedske znamke in v svetovnem merilu predstavlja približno tretjino prodaje, po devetih letih pa je na ceste zapeljala nova generacija. Ta je obdržala samo oznako (in podobne zunanje mere), sicer pa je avtomobil v celoti popolnoma nov.

Z mogočno sprednjo masko, žarometi s prepoznavnimi dnevnimi lučmi v obliki Thorovega kladiva, mišičastimi linijami in značilnim zadkom sledi oblikovni filozofiji nove generacije Volvovih avtomobilov, notranjost pa je z velikim večopravilnim vmesnikom na sredinski konzoli zelo minimalistična in z izbranimi materiali na zelo visoki kakovostni ravni. Glede na izbran paket opreme oziroma linijo (sprva so na voljo tri – momentum, inscription in športna R-design) lahko izbirate med različnimi barvami, toni in materiali oblog armaturne plošče, oblažjenjem sedežev v blagu ali usnju ter številnimi okrasnimi vložki, ki naredijo notranjost zares imenitno in prijetno tako za voznika kot potnike. Pri Volvu so še posebej ponosni na okrasno

“ Med vožnjo je zelo zanesljiv in natančen, z izbranimi materiali v kabini pa kot celota zelo prijeten.

letvico, ki se v enem kosu pne prek celotne armaturne plošče. Dobrodošla podrobnost so v stranska vrata vgrajeni pragovi vozila, kar prinaša dve pglavitni prednosti – prag je zaščiten pred

umazanijo, zato si pri vstopanju ali izstopanju ne boste umazali hlač, poleg tega so sedem centimetrov bližje sedežem (v primerjavi s predhodnikom), kar prispeva k še večjemu udobju.

Novinec temelji na hišni platformi SPA, torej na enaki kot serija 90 (XC90 in S90/V90), kar pomeni dvojna prečna vodila spredaj in integrirano zadnjo premo zadaj. Opcijsko je na voljo zračno vzmetenje s krmiljenjem blažilnikov 4C, ki svoje delovanje prilagajajo trenutnim voznikovim željam oziroma potrebam, slogu vožnje in razmeram pod kolesi.

Če sodimo po prvih vtisih, je, ne glede na izbran program, novi XC60 zelo čvrst avtomobil – pa ne

v smislu okrnjenega udobja (to je namreč na zelo visoki ravni), temveč zaradi zelo zanesljive lege na cesti in natančnosti tudi v hitreje odpeljanih zavojih. Neposredne primerjave s tekmeci velike nemške trojice na tem mestu sicer ne bomo potegnili, vseeno pa lahko brez sramu zapišemo, da Volvo s tem avtomobilom cilja zelo visoko.

Ne nazadnje zaradi bogate opreme (serijsko ponuja led žaromete, za doplačilo tudi aktivne), visoke ravni povezljivosti (na voljo je aplikacija, s katero se lahko z avtomobilom povežete prek pametnega telefona in preverite njegovo stanje; pri nas si jo boste lahko omislili konec leta) in bogatega nabora varnostnih pripomočkov, združenih pod okriljem sistema intelligisafe. Med novostmi so izpopolnjen sistem city safety (preprečevanje trkov oziroma naletov pri nižjih hitrostih), sistem za preprečevanje trka z nasproti vozečimi vozili in sistem za nadzor mrtvega kota z opsijsko krmilno asistenco, ki v primeru nepredvidnosti voznika vozilo nežno usmeri nazaj na vozni pas.

Poleg platforme so po seriji 90



↑ Skladno, dinamično in elegantno obliko zaznamujejo kratki previsi.



↑ Sedeži so odeti bodisi v tkanino bodisi v usnje in tako kot celotna notranjost na zelo visoki ravni.



↑ Na seznamu doplačil je vrhunski avdio sistem bowers & wilkins, ki ustvarja zvok koncertne dvorane v Göteborgu.



↑ Na sredinski konzoli kraljuje velik večoprilni vmesnik, čigar logika upravljanja vsaj sprva terja nekaj privajanja.

↔ Notranjost je odeta v materiale vrhunske kakovosti, glede na paket opreme pa lahko izbirate med številnimi barvnimi kombinacijami in dodatki.

povzeti tudi motorji, prisilno polnjeni štirivaljniki, sprva pa sta v ponudbi dizelska stroja D4 in D5 z močjo 140 in 173 kW (190 in 235 KM), bencinska T5 in T6 s 187 in 235 kW (254 in 320 KM) moči ter priključni hibrid T8, ki ob sistemski moči 300 kW (408 KM) obljublja pospešek do stotice v 5,3 sekunde, povprečno porabo 2,1

litra bencina (izpust CO₂ je 49 gramov) in 45 kilometrov električnega doseg. Vsi modeli so opremljeni s samodejnim menjalnikom in štirikolesnim pogonom, prihodnje leto pa bo ponudbo dopolnil vstopni D3 s pogonom na sprednji kolesi. Uradne cene se začenejo pri 50.665 evrih, kolikor stane

dizelska izvedba D4 A AWD momentum, posebej za slovenske kupce pa so pri družbi VCAG pripravili akcijski model momentum+, ki je z dvema dodatnima paketoma in ceno 46.990 evrov približno sedem tisočakov ugodnejši od ponudbe z rednega cenika. **Anže Jamnik, foto: AJ, UR, Volvo**

NAS IZBOR VOLVO XC60 D4 A AWD MOMENTUM+

1.969 ccm, 4 valji, dizel, 140 kW (190 KM), 400 Nm | 5,1 l, 133 g CO₂/km
0-100 km/h v 8,4 s, 205 km/h

D/Š/V: 4.688/1.902/1.658 mm
505-1.432 l | 1.971 kg

Cena: **46.990 €**

HONDA CIVIC TYPE R

Novo poglavje, ki ne **R**azočara



» Na stezi je to gotovo najhitrejši avtomobil s sprednjim pogonom » Dvolitrski stroj navduši s prožnostjo, zavore so izjemne » Zaradi prilagodljivega vzmetenja se odlično znajde tudi na običajni cesti

Do 4.500 vrtljajev ima glavno vlogo navor dvolitrskega stroja, nato pa hitro pozabiš na številke in se prepustiš občutkom. Nad 4.500 vrtljaji se začnejo prižigati opozorila za prestavljanje in odpre se nov svet. Svet, v katerem ceste hitro postanejo preozke in je treba ubrati drugo pot, tisto na stezi.

A najprej nas je zanimalo, kaj lahko novi civic type R ponudi na cesti. Eden od njegovih glavnih adutov – dvolitrski turbobencinar z 235 kilovati (320 KM) – je evolucija stroja, ki je poganjal predhodni model in zdaj zmora dodatnih deset konjev. Avtomobil je daljši in nižji kot prej ter po novem ponuja prefinjeno prilagodljivo vzmetenje, zaradi katerega so lahko voznika načinoma sport in +R dodali še udobni comfort.

Ob teh spremembah je ohranila enak, divji značaj, ki ga zelo jasno kaže z agresivnim sprednjim spojlerjem, poudarjenimi pragovi, 20-palčnimi platišči (prej so bila 19-palčna) in ogromnimi zračnimi režami. Vrhunec postavljaštva predstavljajo tri izpušne cevi, ki kukajo iz usmerjevalnika zraka na sredini zadnjega odbijača, in ogromen dirkaški spojler.

Za volanom odkrijemo, da sedimo precej bližje asfaltu, merilniki, ki so

“

Type R je vedno malce pretiran in tokrat ni nič drugače, to je del njegovega genskega zapisa.

tokrat tako kot pri ostalih civicih na isti ravnini, so lepo berljivi. Vse je bolj enostavno, bolj praktično.

V primerjavi z ostalimi različicami je nekoliko okrnjen prtljažni prostor, ki zaradi namestitve kompleta za popravilo pnevmatik v dno namesto 436 meri 363 litrov, kar je še vedno sprejemljivo.

ZNA SE PRILAGODITI

Naj bo jasno: civic type R je trd avtomobil, zlasti zadaj, a zaradi prilagodljivega vzmetenja v načinu comfort ni ekstremen in ne bo spravljal v obup pri vsakodnevni uporabi. Paziti je treba zaradi pnevmatik s presekom 30 (prej 35), ki sovražijo vsako luknjo na ▶

Bombnik!



» Z mogočno pojavo in že kar bahaškimi dodatki je pravi cestni postavljač » V notranjosti mu malce zmanjka na področju kakovosti in prestiža » V osnovi stane 80, skupaj z dodatki testnega vozila pa skoraj 100 tisočakov

Z veliko, športno zamreženo sprednjo masko, ostro prirezanimi žarometi, naravnost ogromnimi režami za dovod zraka v odbijaču, mišičastimi linijami, športno poudarjenim paketom R-sport in kar 22-palčnimi kolesi je pravi cestni bombnik, avtomobil, ki na cesti vzbuja strahospoštovanje. Odlična izbira za kupce, ki si ga lahko privoščijo in želijo nekaj alternativnega, manj pogostega, manj 'mainstreamovskega', če hočete. Maserati Levante? Ja, njegov najbližji tekmeč. Ne toliko po tehniki ali značaju, temveč po svoji drugačnosti, ki opazno odstopa od meril in kalupov nemških treh predstavnikov.

Njegov značaj je športen,

“**F-pace je športno poudarjen avtomobil z odličnimi voznimi lastnostmi, a nekaj manjšo stopnjo udobja.**

lega na cesti pa čvrsta. Če pričakujete predvsem udobje, se raje ozrite drugam. Seveda ni pravi terenec, a s precejšnjo oddaljenostjo od tal in Land Roverjevim znanjem na področju terenskih pripomočkov verjamemo, da zna prilesti presneto daleč, čeprav ga v tej vlogi nismo

imeli srca preizkusiti.

Štirikolesni pogon na cesti, četudi gre za bolj spolzko podlago, poskrbi za odličen prenos moči – zlasti če gre za že kar zverinsko zmogljivo verzijo s trilitrskim turbodizlom v nosu. Šestvaljnik se namreč lahko pohvali z 221

kW (300 KM) moči in kar 700 Nm navora, kar so prav gotovo spoštovanja vredne številke. Pospeški so zelo dobri in ob doseganju stotice v dobrih šestih sekundah lahko skoraj dobesedno čutite, kako pnevmatike širine 265 milimetrov grizejo v asfalt.



↑ Kljub svoji višini, se ceste drži kot klop pasjega mladiča.



Notranjost ne pušča vtisa pretiranega prestiža; predvsem izbira nekaterih materialov in oblika nekaterih elementov bi bila lahko bolj dodelana.



Menjalnik z vrtljivim gumbom namesto ročice je Jaguarjeva posebnost, ki vsaj sprva terja nekaj privajanja.

Sedeži so udobni, notranjost pa prostorsko malce utesnjena.



Prtljažni prostor je spodobno velik; meri 650 oziroma 1.740 litrov.

“Zmogljiv turbodizelski šestvaljni z 221 kW (300 KM) ga do stotice pospeši v 6,2 sekunde.

Tudi pri višjih hitrostih gre za zelo suveren avtomobil, ki zlahka vztraja na povsem levem pasu nemške avtoceste, pri priganjanju skozi ovinke pa se F-pace zelo dobro odreže. Z maso več kot 1,8 tone sicer ni ravno lahkoten, a vseeno zelo lepo vodljiv z malo nagibanja v zavojih. Izbirate lahko med različnimi režimi vožnje in če iščete športnost v tem

velikostnem razredu ter obliki, ga nikar ne spreglejte. Volan je natančen, osemstopenjski samodejni menjalnik deluje hitro in odločno, nudi tudi možnost ročnega prestavljanja s pomočjo stikal na volanskem obroču. Je pa res, da je velik vrtljiv gumb, ki se ob zagonu motorja počasi dvigne iz konzole med sprednjima sedežema, v praksi manj priročen od klasične ročice. Jaguarjeva posebnost, pač, ki vsaj sprva terja nekaj privajanja.

Enako velja za večnamenski zaslon na sredinski konzoli oziroma logiko menijev, sicer pa najpogostejše funkcije še vedno upravljate s klasičnimi stikali in vrtljivim gumbom. Pohvalno! Logike infotainmenta se boste verjetno hitro navadili, krvavo rdeče usnje na sedežih je stvar okusa (in doplačila), med testom nas je bolj zmotila ne ravno prestižno ukrojena notranjost ...

Sama izdelava je dovolj kakovostna in tu jaguarju ničesar ne moremo očitati. Zgornji del armaturne plošče je bil pri testnem avtomobilu odet v usnje, spodnji pa je izdelan iz na ogled in otip nič kaj imenitne plastike. To so malenkosti, ki v tem cenovnem razredu vseeno niso zanemarljive. Tako kot obvolanske ročice, ki s svojo preprosto, nič kaj dodelano zasnovano nekako ne sodijo v avtomobil takega kova. Tudi prostorsko kabina ni ravno rekordno radodarno odmerjena, kar še dodatno poudarjajo majhne steklene površine in z njimi povezana slabša preglednost.

Na drugih področjih je F-pace vreden prestižnega predznaka – vključno z bogato opremo (s številnimi možnostmi doplačilne nadgradnje), odličnim avdio sistemom in dobro delujočimi sodobnimi varnostnimi in drugimi pripomočki ter ne

nazadnje tisto divjo mačko na nosu, ki je – vsaj nekoč – pomenila več od prstanov, propelerja ali zvezde. **Anže Jamnik, foto: Jernej Prelac**

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: športni terenec, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbodizelski, šestvaljni V-zasnov, 2993 ccm, 221 kW (300 KM) pri 4000/min, 700 Nm pri 1500–1750/min; **Menjalnik:** samodejni, 8-stopenjski; **Pogon:** na vsa štiri kolesa; **EuroNCAP:** /; **Velikosti:** 4746 x 1936 x 1652 mm; **Medos. razdalja:** 2874 mm; **Pnevmatike:** 265/40 R22; **Masa/nosilnost:** 1844/675 kg; **Prtljažnik:** 650–1740 l.

Največja hitrost: 241 km/h; **Pospešek (0–100 km/h):** 6,2 s; **Poraba goriva (EU):** 6,9/5,6/6,0 l/100 km; **Povprečje na testu:** 8,4 l/100 km; **Izpušč CO₂:** 159 g/km.

Cena: osnovni model (F-pace 2.0 pure): 45.061 €, testno vozilo: 98.774 €; A-Cosmos, d. d., Ljubljana.

📺 videz, značaj, pogon, športnost

👉 malce cenena notranjost, udobje

BMW 530D TOURING xDRIVE

Butlerju **bi bilo nerodno**



» Skoraj petmetrski karavan ponuja izjemno raven udobja in uporabne prostornosti » Med pripomočki so se znašli nepogrešljivi, pa tudi popolnoma nesmiselni dodatki » Zmogljiv in uglajen trilitrski turbodizel ostaja zakon pogonov v petici

Pred kar nekaj leti smo za enega od prestižnih nemških karavanov v naslov napisali 'Več avtomobila ne potrebuje nihče'. Takrat si niti predstavljali nismo, da bodo kdaj izdelali takšnega, kot je bil tokratni testni primerek najnovejše BMW-jeve karavanske petice. Ob ustrežljivosti, zmogljivosti in intuiciji tega stroja se ima za nesposobnega še najboljši angleški butler!

Ker smo limuzino najnovejše generacije serije 5 že testirali, najprej o vsem, kar ponuja karavanska izvedba. Do B-stebrička je praktično popolnoma enaka štirivratni, pa tudi prostora na zadnjih sedežih

“ Ob vseh naprednih asistenčnih sistemih se v vsakem trenutku zdi le korak od povsem avtonomne vožnje.

ni nič več. Otroci in odrasli se tam spodobno peljejo, vseeno pa bi od skoraj petmetrskega avtomobila pričakovali nekaj več kolenskih centimetrov. Prtljažnik je ogromen, morda ne ravno

dovolj glede na velikost avtomobila, a za vsakega razumnega uporabnika več kot dovolj. S 570 litri lično obdelanega prostora je družinsko dopustniško prtljago kar požrl.

Eden najbolj vročih karavanov ta hip zaradi serijskega prilagodljivega vzmetenja ponuja športnost in vrhunsko udobje. 





☑ Ni da ni. Če boste v takšni kabini kar koli pogrešali, je pred vašim imenom napisano šejk in boste morali po avtomobil zaviti v Bentleyjev ali Rolls Roycev salon.



☞ Zadaj se sedi zelo udobno, a pričakovane prostorske razkošja pri koljenih vseeno ni. Gospod direktor bo moral izbrati sedmico, a ta ne more biti karavanska.

⚠ Osnovnih 570 litrov je moč povečati s podiranjem naslona zadnje klopi, ob tem pa nastane kar 1.700-litrski prostor.



Tokrat z manj očetovskega stresa kot običajno, saj se je kljub polnim rokam odprl le z zamahom noge pod prtljažnik. Da sistem deluje dobro, je dokazal tako, da je pridno ubogal tudi brcanje triletnega otroka. Nepogrešljiva klasika je ločeno odpiranje stekla prtljažnih vrat in prilagodljivost, vključno z deljivim naslonom zadnje klopi v razmerjih 40 : 20 : 40.

Sprednji del kabine tudi tu ponuja izjemno ergonomijo, ki jo nadgrajujejo prav takšni elektronski pripomočki. V takem delovnem okolju se voznik hitro počuti domače, saj ima vsak premišljeno postavljen gumb uporabno in zlahka razumljivo funkcijo. Med vrhunci se prav gotovo znajde radarski aktivni tempomat, ki obvlada popolno zaustavitev in vnovično speljevanje, pravo uporabno vrednost pa pokaže na avtocesti.

Za približek avtonomni vožnji se lepo ujame s sistemom za ohranjanje voznega pasu in opozorilom pred naletom.

Če vas skrbi, da omenjeni sistemi vzamejo vse veselje do vožnje, se lahko pomirite, saj je takšna petka še vedno prav zabavna. Le športnejši način delovanja pogonskega sklopa in elektronike je treba izbrati, pa se zabava med ovinki lahko začne. S 1.875 kilogrami mase lahkotnosti, seveda, niti nismo pričakovali, a nas je vseeno presenetil z odzivnim krmiljenjem in svojo okretnostjo. Za hitrost je poskrbel trilitrski turbodizel s 195 kW (265 KM), povezan z 8-stopenjsko avtomatiko in s pogonom na vsa štiri kolesa. Vse skupaj je tako dobro usklajeno in dovršeno, da bi se iz pogonskega sklopa, ki ga do stotice požene v le 5,6 sekunde, še švicarski urarji lahko kaj naučili. Šele ob takšnih

strojih nam je lahko žal, da bodo čez toliko in toliko let dizli izginili iz avtomobilizma. Tudi zato, ker ob takšnih zmogljivostih še vedno ponuja možnost razmeroma varčne vožnje. Mi smo sicer na testu zabeležili povprečje slabih devetih litrov, a z nekaj pazljivosti povprečje lahko pade tudi pod sedem litrov.

Po drugi strani se zdi prav trivialno razmišljati o tem, koliko tak stroj porabi, ko je cena testnega vozila krepko preseгла sto tisočakov. Tisti, ki lahko za svoj avtomobil odšteje takšen denar, od njega upravičeno veliko pričakuje. Zagotovo pa ob tem obsesivno ne šteje decilitrov porabljenega dizla ali bencina.

Gašper Stamač, foto: Jernej Prelac

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: karavan, 5 vrat, 5 sedežev; **Motor:** turbodizelski, vrstni šestvaljnik, 2993 ccm, 195 kW (265 KM) pri 4000/min, 620 Nm pri 2000/min; **Menjalnik:** samodejni, 8-stopenjski; **Pogon:** na vsa štiri kolesa; **EuroNCAP:** /; **Velikosti:** 4942 x 1868 x 1498 mm; **Medos. razdalja:** 2975 mm; **Pnevmatike:** 245/35 R20 spredaj in 275/30 R20 zadaj; **Masa/nosilnost:** 1875/655 kg; **Prtljažnik:** 570 - 1700 l; **Največja hitrost:** 250 km/h; **Pospešek (0-100 km/h):** 5,6 s; **Poraba goriva (EU):** 6,0/4,9/5,3 l/100 km; **Povprečje na testu:** 8,8 l/100 km; **Izpušni CO₂:** 139 g/km.

Cena: osnovni model (520d): 55.650 €, testno vozilo: 108.968 €; BMW Vertriebs GmbH, podružnica Ljubljana.

☉ kakovost, pripomočki, vozne lastnosti
☉ prostor na zadnji klopi

KIA RIO 1.2 MPI EX MOTION

Je dobro dovolj dobro?



» Rio je prostoren in uporaben avtomobil, a brez oblikovnih ali tehničnih presežkov » Atmosferski štirivaljnik je namenjen umirjenim voznikom, ki cenijo varčnost » Pohvali se z bogato opremo, pogrešamo le sistem za samodejno zaviranje v sili

Lahko bi rekli, da imajo korejski proizvajalci, v mislih imamo predvsem Hyundai in Kio, zanimivo strategijo. Pred približno četrto stoletja so tiho prišli na evropski trg in kupce lovili predvsem z ugodnimi cenami. Po prvih uspehih so se opogumili in kar nekaj časa ponujali modele, ki so bili oblikovani z močnim azijskim pridihom. A zadnjih nekaj let želijo biti čim bolj podobni evropskim znamkam, zato nekatere modele oblikujejo in celo proizvajajo na stari celini. Čeprav Rio ne nastaja v Evropi, se je pod njegovo obliko, tako kot pod obliko vseh novejših Kiinih modelov, podpisal Nemeč Peter Scheyer.

Moramo reči, da arhitekt Kiinega evropskega pohoda tokrat ni bil posebno drzen, temveč je igral precej varno igro. Tako na zunanosti

“ V mestu ni dovolj poskočen, na avtocesti je precej glasen; najbolje mu gre na regionalnih cestah.

novega Rio nekoliko izstopa le razmeroma dinamično oblikovana hišna maska, ki spominja na tigrov nos. Ostalo je umirjeno in predvidljivo.

Toda takšna oblika zagotavlja prostornost, s katero se Rio pohvali tako spredaj kot zadaj in ne nazadnje v prtljažniku, ki, tudi zaradi skoraj 4,1 metra skupne dolžine avtomobila, v

osnovni postavitvi ponuja 325 litrov prostora.

Ugoden položaj za volanom se zlahka najde, gumbi in stikala so logično razporejeni. Pri najvišjem paketu opreme, s katerim je bil opremljen testni avtomobil, je med drugim serijsko vgrajena multimedijška naprava s

17,8-centimetrskim (7-palčnim) zaslonom na dotik, ki vključuje navigacijsko napravo in dostopno točko za brezžično povezavo s spletom. Njen vmesnik je logičen in pregleden, lahko pa bi bil za odtonek bolj odziven. Tudi kakovost izdelave naredi dober vtis, malce zmoti le veliko trde



↑ Morda so z umirjenim videzom pri Kii ciljali na najširši krog kupcev, a menimo, da so bili tokrat malce preveč previdni.



↑ Urejena armaturna plošča je ergonomsko dobo zasnovana in ponuja dovolj odlagalnih prostorov.



↔ Zadaj je dovolj prostora tudi za noge odraslih potnikov, medtem ko je prostor za glave povprečno odmerjen.

↔ Prtljažnik meri od 325 do 980 litrov, zaradi preproste zasnove pa ob zlaganju zadnjih sedežev nastane nepraktična stopnica.



plastike, ki jo najdemo celo na oblogah vrat.

Podobno umirjeno, a malce manj prepričljivo deluje 1,25-litrski bencinski atmosferski stroj. Ta razvije 62 kilovatov (84 KM) in 122 Nm, za katere se mora povzpeti do 4.000 vrtljajev na minuto. Zato je precej zaspan in niti ob priganjanju ne ponuja kakšnega posebnega zadoščenja. Je pa zato zmogljivostim primerno varčen. Mi smo se z njim veliko potikali po mestu in na koncu je testno povprečje pokazalo, da je zahteval zelo sprejemljivih 6,1 litra na 100 kilometrov. Ob tem si pohvalo zasluži ročni petstopenjski menjalnik, ki bi bil z natančnimi hodi prestavne ročice lahko kos tudi precej bolj dinamičnemu stroju.

Kakšnemu ducatu konjičev več bi bilo brez težav kos tudi

podvozje, ki zagotavlja več kot dovolj udobja za vsakdanjo uporabo, obenem v ovinkih deluje prijetno čvrsto. Manj nas je navdušil volan, ki ne posreduje pristnega občutka o dogajanju pod kolesi, prav tako ni pretirano natančen.

Zaradi naštetih lastnosti pogonskega sklopa in podvozja se rio najbolje znajde na

“Manjkajo mu zanimivi poudarki, s katerimi bi lahko ciljalo na vrh razreda.

regionalnih cestah. Za mestni vrvež mu namreč manjka nekaj poskočnosti, na avtocesti hitro postane glasen in posledično ne dovolj udoben za daljša potovanja, dirkanju pa tako ali tako ni namenjen.

Najbogatejši paket opreme EX motion, poleg omenjene multimedijske naprave, med drugim vključuje sistem za prostoročno telefoniranje, kamero za vzvratno vožnjo in tempomat z omejevalnikom hitrosti. Na spisku opreme žal ni sistema za samodejno zaviranje v sili, s katerim so opremljeni vsi malčki, ki ciljajo na vrh. Za naštetje je cena po ceniku kar zasoljena. Ta znaša 15.490 evrov, pri čemer je avtomobil s popustom lahko vaš za precej bolj sprejemljivih 13.490 evrov. A tudi tako riu na trgu najverjetneje ne bo prav lahko, saj ima kar nekaj cenovno podobno umeščenih

tekmecev, ki imajo (vsaj nekateri) več značaja. Korejec namreč z ničimer ne razočara, prav tako z ničimer ne navduši. Skratka, z ničimer ne izstopa.

Borut Fakin, foto: Jernej Prelac

TEHNIČNI PODATKI

Vozilo: kombi/muzina, 5 vrat, 5 sedežev;
Motor: bencinski, vrstni štirivaljnik, 1248 ccm, 62 kW (84 KM) pri 6000/min, 122 Nm pri 4000/min; **Menjalnik:** ročni, 5-stopenjski;
Pogon: na sprednji kolesi; **EuroNCAP:** 5.
Velikosti: 4065 x 1725 x 1450 mm; **Medos. razd.:** 2580 mm; **Pnevm.:** 195/55 R16; **Masa/nosil.:** 1110/450 kg; **Prtljažnik:** 325-980 l.
Največja hitrost: 173 km/h; **Pospšek (0-100 km/h):** 12,9 s; **Poraba goriva (EU):** 6/4,1/4,8 l/100 km; **Povprečje na testu:** 6,1 l/100 km; **Izpust CO₂:** 115 g/km.
Cena: osn. model (1.25 MPI LX active): 12.990 €, testno vozilo: 15.490 €; KMAAG, d. o. o., Lj.
 ⚙️ prostornost, oprema
 ⚡ zaspan motor, cena brez popustov

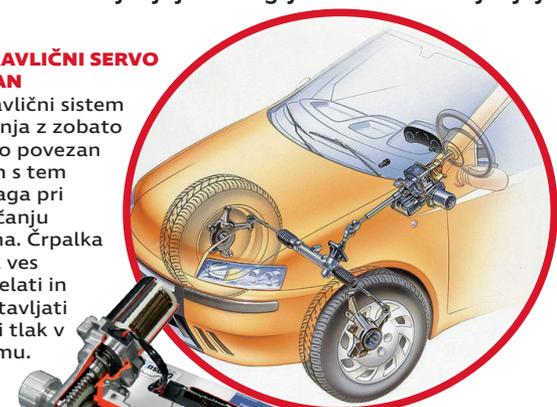
ELEKTRIFIKACIJA AVTOMOBILSKIH KOMPONENT

Jermenu in verigi so šteti dnevi

» Vse več klasičnih delov avtomobila zamenjujejo sodobni elektrificirani nadomestki » Elekrika poenostavlja mehaniko, omogoča večjo natančnost in preprosto regulacijo » Izgube in upori so manjši, s čimer se izboljšujejo zmogljivosti in zmanjšujejo poraba ter izpusti

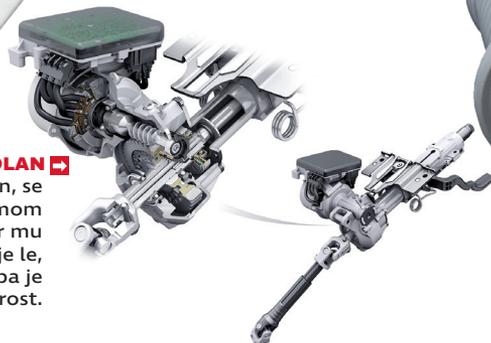
HIDRAVLIČNI SERVO VOLAN

Hidravlični sistem poganja z zobato letvijo povezan bat in s tem pomaga pri obračanju volana. Črpalka mora ves čas delati in zagotavljati stalni tlak v sistemu.



ELEKTROMEHANSKI VOLAN

V trenutku, ko voznik obrne volan, se aktivira elektromotor in z mehanizmom zagotovi dodatni moment, kar mu olajša delo. Elektromotor deluje le, ko je treba, celotni mehanizem pa je bistveno bolj preprost.



Batni mehanizem je gonilo motorja (in avtomobila), ki za pravilno delovanje potrebuje celo vrsto pomožnih naprav in sistemov. Ti zahtevajo pogon in s tem trošijo dragoceno energijo. V to skupino spadajo predvsem oljna črpalka, sistem sesalnih in izpušnih ventilov, črpalka hladilne tekočine in električni generator (alternator). Obstajajo tudi naprave, ki niso nepogrešljive za delo motorja, a so običajni del vozila in prav tako potrebujejo pogon (črpalka servo volana in pogon kompresorja klimatske naprave). Vse te naprave (razen oljne črpalke, ki jo poganja zobniški sklop, povezan z gredjo) poganjajo verige ali jermeni.

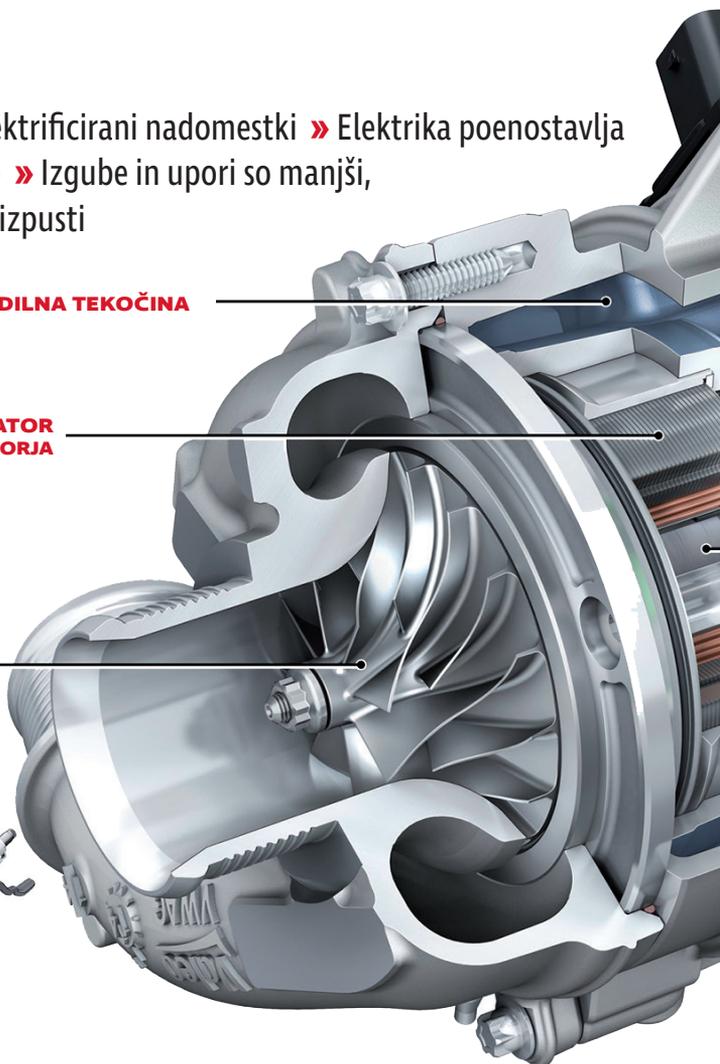
Osnovna težava je v tem, da pogon verige ali jermena zahteva določeno moč, ki jo odvzame

“Odvisnost od elektrike in elektronike je druga plat medalje, ki poleg prednosti pomeni, da posegi na vozilu izven servisa ne bodo mogoči.

HLADILNA TEKOČINA

STATOR ELEKTROMOTORJA

KOMPRESOR

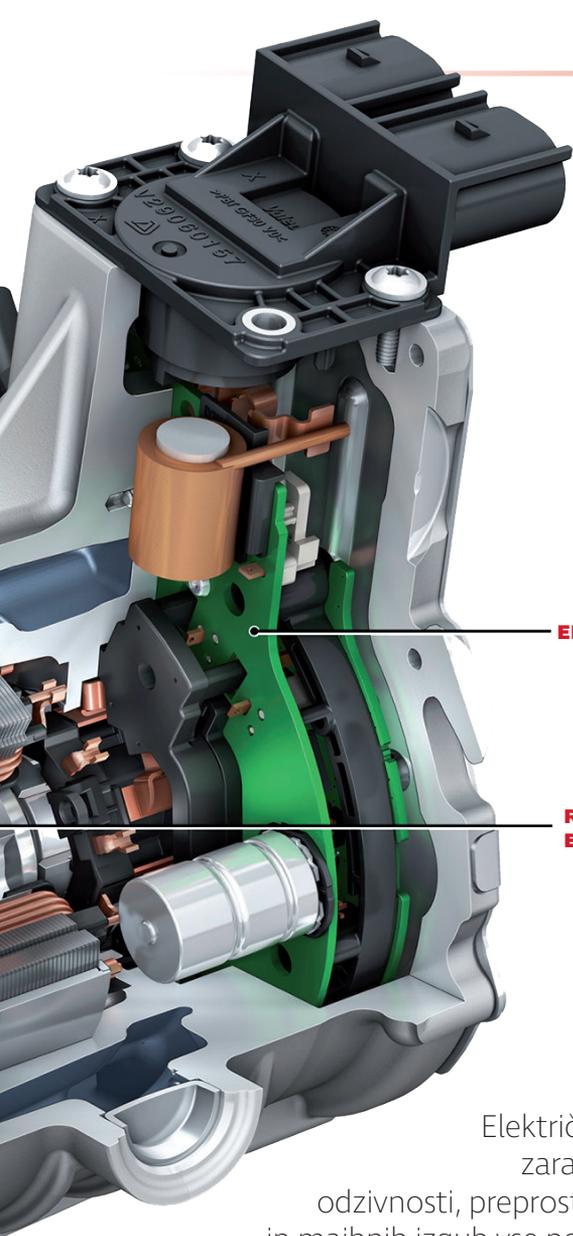


ELEKTROMAGNETNI VENTILI

Poleg tega, da nima odmične gredi in njenega pogona, takšen sistem omogoča neomejene možnosti upravljanja ventilov.

motorju, kar na koncu pomeni večjo porabo goriva. Čeprav v posameznem primeru ne gre za

veliko moč, se pri vseh napravah hitro sešteje v nekaj kilovatov, kar ni več zanemarljivo. Drugi težavi



ELEKTRONIKA

ROTOR
ELEKTROMOTORJA

Električni kompresor je zaradi izjemno hitre odzivnosti, preprostega upravljanja in majhnih izgub vse pogosteje vgrajen kot dodatek turbopolnilnikom.



▣ VARIATOR FAZE VENTILOV

Elektromotor prilagaja kot odmične gredi, s čimer zagotovi časovni zamik odpiranja ventilov.



▣ ELEKTRIČNA OLJNA ČRPALKA

Črpalka je potopljena v oljni posodi in jo poganja gred. Električni pogon zagotavlja manjše izgube, boljše regulacijo pretoka olja in boljše mazanje.

▣ ELEKTRIČNA TOPLOTNA ČRPALKA

Je že v uporabi za gretje in hlajenje električnih ter hibridnih avtomobilov, kmalu pa jo pričakujemo tudi v klasičnih, saj je bolj učinkovita.



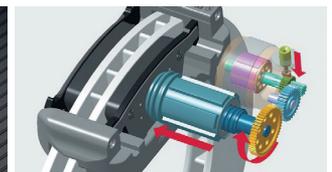
▣ **SISTEM 48 V** omogoča uporabo tanjših kablov ob večji moči.

12 V

3 kW

48 V

12 kW

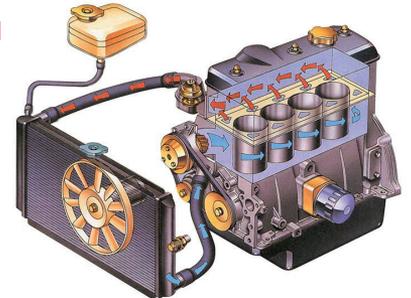


▣ ELEKTRIČNE ZAVORE

Električna ročna zavora je že običajen pojav, obstajajo tudi prototipi električno aktiviranih glavnih zavor.

▣ VENTILATOR HLADILNIKA

Prva komponenta, pri kateri je jermen zamenjal elektromotor, kar je omogočilo velikansko spremembo pri prečno postavljenih motorjih.



▣ ELEKTRIČNA ČRPALKA HLADILNE TEKOČINE

Klasično črpalko hladilne tekočine poganja jermen in se aktivira z zagonom motorja. Hitrost vrtenja in pretok črpalke sta odvisna od hitrosti vrtenja motorja. Dokler je motor hladen, črpalke ne bi potrebovali, po drugi strani pa z ugašanjem motorja preneha delovati. Z zamenjavo mehanskega z električnim pogonom črpalka deluje le, ko je treba, kar pomeni, da troši manj energije. Prav tako je možna boljša regulacija, tako da se lahko pretok poveča v primeru visoke zunanje temperature ali takrat, ko avtomobil stoji na mestu, in s tem prepreči pregrevanje.

sta vzdrževanje mehanskih komponent in omejena možnost prilagajanja delovanja. Za zmanjševanja porabe in izpustov CO₂ proizvajalci iščejo najrazličnejše rešitve, med katerimi je zamenjava mehanskega pogona pomožnih sistemov z električnim. To na koncu pripelje do opustitve jermena in vgradnje elektromotorjev.

Kako pa potem kaj prihranijo, če tudi elektromotorji potrebujejo energijo za pogon? Z opuščanjem jermena in verige se zmanjšajo mehanske izgube, ki so pri tovrstnem pogonu neizbežne. Druga, najpomembnejša prednost pa je dejstvo, da ta razliko od jermena, ki motorju stalne jemlje moč, elektromotor naprave poganja le, ko je treba. Prav tako je z električnim

pogonom mogoče bolje (v večjem razponu in neodvisno od drugih sistemov) regulirati delovanje naprave, v primeru mehanskega pogona pa tega diktira izključno hitrost vrtenja motorja. Verjetno ste v toplih dneh že opazili, da je ventilator motorja s ciljem zniževanja temperature hladilne tekočine deloval tudi po tem, ko ste motor ugasnili. To pri mehanskem pogonu ni možno. Na trgu poleg električnih že obstajajo hibridni modeli, ki sploh nimajo jermena, v bližnji prihodnosti pa t. i. mikrohibridni pogon z dodatno elektriko ne bo poskrbel za pogon vozila, temveč za napajanje električnih porabnikov. Prihranki pri porabi pa bodo tako še večji. **Gašper Stamač, MJ, foto: arhiv AF**

KATALOG IN CENIK

vseh novih avtomobilov na slovenskem trgu

• 37 znamk • 330 modelov • 1.721 različic • več kot 13.000 podatkov

V PRENOVLJENI PODOBI ZAJEMA CELOTEN TRG

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

Tehnični podatki

Tekmeci

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

Podatki o različicah

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

ABARTH

Abarth 595



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

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

Tekmeci: mini cooper S, opel adam S

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

Vse navedene cene, ki smo jih prejeli od uradnih zastopnikov posamezne znamke, so informativne in vsebujejo DMV, ekološko takso ter DDV. Pridržujemo si pravico do morebitnih napak. Cenik je bil zaključen 6. 10. 2017.

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 navzven kot v kabini. V skladu s filozofijo ena oprema z enim motorjem je na voljo s tremi paketi opreme in tremi različicami 1,4-litrskega turbobencinskega motorja.

Tekmeci: mini cooper S, opel adam S

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

Abarth 124 spider

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

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

Tekmeci: mazda MX-5

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

ALFA ROMEO

Mito

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

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

Tekmeci: mini cooper, citroën DS3, audi A1

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

Giulietta

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

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

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

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

Giulia

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

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

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

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

4C

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

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

Tekmeci: Toyota GT86, subaru BRZ, audi TT

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

Stelvio

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

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

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

AUDI

A1 sportback

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

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

Tekmeci: mini, alfa romeo mito, citroën DS3

Model	Cena €	Govoro Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor 0-100 (Nm)	Max km/h	Povp. km/h	CO ₂ poraba g/km
1.0 TFSI basis	18.130	B/3	999	70/95	160	10,9	186	4,3
1.4 TFSI sport	21.960	B/4	1390	92/125	200	8,9	204	5,1
1.6 TDI basis	21.550	D/4	1598	85/116	250	9,5	200	3,8

A3 sportback

Medosna razdalja: 264 cm, D x Š x V: 431 x 179 x 143 cm, teža: 1175-1350 kg, prtljažnik: 380/1220 l, rezervoar: 50 l, EuroNCAP: ★★★★★, država proizvodnje: Nemčija.

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

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

Model	Cena €	Govoro Valjev	Prost. ccm	Moč kW/KM	Navor 0-100 (Nm)	Max km/h	Povp. km/h	CO ₂ poraba g/km
1.0 TFSI	24.710	B/3	999	85/116	200	9,9	206	4,5
1.5 TFSI sport	30.350	B/4	1498	110/150	250	8,2	220	5
S3 2.0 TFSI quattro	47.190	B/4	1984	228/310	380	5,3	250	7
1.6 TDI	26.160	D/4	1598	85/116	250	10,4	202	4

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 izdelavo za ta segment.

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

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

A3 limuzina

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

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

Tekmeci: mercedes-benz CLA

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

A4

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

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

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

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

A4 avant



Medosna razdalja: 282 cm, D x S x V: 473 x 184 x 143 cm, teža: 1505-1770 kg, prtljajnik: 505 l, rezervoar: 54 l, EuroNCAP: /, država 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 senzorji: 514 EUR Kovinska barva: 1242 EUR

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

A4 allroad



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

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

Tekmeči: subaru outback

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

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

A5



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

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

Tekmeči: BMW serije 3, mercedes razred E coupe

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

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba g/km		
2.0 TFSI quattro basis	54.970	B/4	1984	185/252	370	5,8	250	5,9	136
2.0 TDI basis	44.500	D/4	1968	140/190	400	7,7	240	4,3	111
3.0 TDI quattro sport	58.580	D/6	2967	160/218	400	6,2	250	4,7	123

A5 sportback



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

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

Tekmeči: VW passat CC, BMW serije 4 grancoupe

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

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba g/km		
2.0 TFSI quattro basis	54.970	B/4	1984	185/252	370	6	250	5,9	136
2.0 TDI basis	44.500	D/4	1968	140/190	400	7,9	235	4,4	114
3.0 TDI quattro sport	58.580	D/6	2967	160/218	400	6,4	250	4,8	124

A6



Medosna razdalja: 291 cm, D x S x V: 493 x 187 x 146 cm, teža: 1610-1970 kg, prtljajnik: 530 litrov, rezervoar: 73 l, EuroNCAP: ★★★★★, država 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 optičke matične 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	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba g/km		
1.8 TFSI	45.550	B/4	1798	140/190	320	7,9	233	5,9	138
S6	102.190	B/8	3993	331/450	550	4,4	250	9,2	214
2.0 TDI ultra	45.130	D/4	1968	110/150	350	9,5	214	4,4	114
3.0 TDI quattro	63.080	D/6	2967	200/272	500	6,6	244	5,1	133

A6 avant



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

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

Tekmeči: BMW serija 5 touring, mercedes razred E karavan

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

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba g/km		
2.0 TFSI	50.230	B/4	1984	185/252	370	6,9	250	6	140
RS6	146.130	B/8	3993	412/560	700	3,9	250	9,6	223
2.0 TDI ultra	49.650	D/4	1968	140/190	400	8,7	226	4,6	119
3.0 TDI quattro	62.100	D/6	2967	160/218	500	6,8	234	5,3	138

A6 allroad



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

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

Tekmeči: subaru outback, volvo XC70

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

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

A7 sportback



Medosna razdalja: 291 cm, D x S x V: 497 x 191 x 142 cm, teža: 1770-1860 kg, prtljajnik: 535/1390 litrov, rezervoar: 65 l, EuroNCAP: /, država 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	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba g/km		
2.0 TFSI quattro	57.880	B/4	1984	185/252	370	6,9	250	6	139
3.0 TDI quattro	73.130	D/6	2967	200/272	580	5,7	250	5,2	138

A8



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

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

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

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

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

Q2



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

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

Tekmeči: mini countryman

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

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba g/km		
2.0 TFSI basis	25.100	B/3	999	85/116	/	/	/	/	117
1.4 TFSI sport	30.040	B/4	1395	110/150	250	8,5	212	5,6	124
1.6 TDI basis	26.410	D/4	1598	85/116	250	10,3	197	4,4	114
2.0 TDI quattro sport	33.410	D/4	1968	110/150	340	8,1	211	5,8	125
2.0 TDI quattro design	36.970	D/4	1968	140/190	400	7,3	218	5	132

Q3



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

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

Tekmeči: BMW X1, mercedes GLA

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

Model	Cena	Govrilo	Prost.	Moč	Navor	Posp.	Max	Povp.	CO ₂
	€	Valjev	ccm	kW/km	(Nm)	0-100 km/h	poraba g/km		
2.0 TFSI quattro sport	43.570	B/4	1984	162/220	350	6,4	233	6,7	154
2.0 TDI	33.190	D/4	1968	110/150	340	9,6	2,4	4,6	119
2.0 TDI quattro design	40.400	D/4	1968	135/184	380	7,9	219	5,3	139

Q5



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

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

Tekmeči: BMW X3, mercedes GLC, volvo XC60

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

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

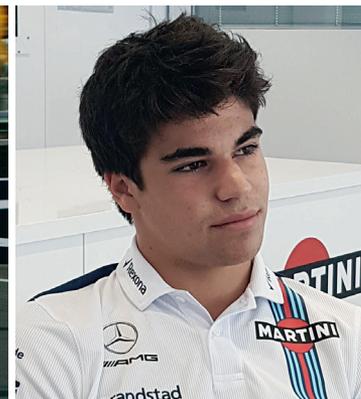
Q7



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

INTERVJU: LANCE STROLL, VOZNIK EKIPE WILLIAMS MARTINI

Lance: "F1 je res neverjetno hitra! To je druga dimenzija!"



☐ Lance Stroll se je po zmagi na EP formule F3 povzpел neposredno v F1, kjer je z 18 leti (desno) že prvič stal na odru za zmagovalce v Azerbajdžanu. Med dirkališči občuduje Silverstone in Monako (na sliki).

» Novi val mladih dirkačev v F1 vodi Verstappen, a mu je za petami Lance Stroll » Ekipa Williams Martini je Lancea za svojega dirkača oznanila šele, ko je postal polnoleten

Vrh F1 obvladujejo stari, izkušeni dirkači, pred vrati F1 pa je gneča hitrih mladeničev. Zadnji in najbolj uspešen med njimi je bil Max Verstappen, ki se je v F1 povzpел že pred 18. letom starosti (za Toro Rosso) in od lani (in zmage v Barceloni za Red Bull) velja za prihodnjega svetovnega prvaka. Lance Stroll je do zdaj že postal prvak v F4, formuli Florida in F3, v prvi sezoni nastopanja v F1 pa se je že povzpел na oder za

spretnosti za vzpon na vrh F1. Ne nazadnje je bil tudi Ayrton Senna sin industrialca, prav tako se številni drugi dirkači brez ustreznega zaledja ne bi mogli ukvarjati z dirkami. Lawrence je le pomagal ustvariti okolje, da je Lance čim hitreje dozorel za vzpon v F1, zdaj je Strollova usoda v njegovih rokah ...

Najtežje vprašanje: kakšne so bile vaše otroške želje?

Imel sem mnogo želja, a so mi prav dirke in F1 pomenili največ!

Najbrž se vsak mladenič želi ukvarjati z avti, dirkami in potovanji. Vi to življenje živite!

Na dirkah so slabi in dobri dnevi, a se res ne morem pritoževati.

Z uspehom v Bakuju ste dokazali, da zmorete tudi največje izzive.

Vse to sem že izkusil na dirkah v manjših formulah, a ves čas lahko le sanjaš o odru za zmagovalce. Nenadoma si vsemu temu zelo blizu, si del tega in če si dovolj dober ter vztrajen, se ti tudi ta sen izpolni. Doživetje v Bakuju je bilo

zame in mojo kariero zagotovo zelo posebno. Hkrati je to potrditev, da zmorem tudi v F1, ne le v F3.

Zelo ste zreli za svojo starost, kaj vam je pri tem pomagalo? Potovanja ali izkušnje z manjših dirk?

Zelo veliko sem potoval, a predvsem z dirke na dirko in s treninga na trening. Razvoj skozi šport to prinese s sabo. Pa tudi to, da se srečujem z različnimi ljudmi, delam z najboljšimi ljudmi

športa, ves čas se učim od njih. Tako se kot oseba lahko hitro razvijam. Dirke od človeka zahtevajo hitro dozorevanje.

Svoj slog vožnje ste precej dopolnili, razvili in postali odločnejši.

Pri 12 letih smo se iz Kanade preselili v Evropo. Takrat sem se odločil in se popolnoma posvetil dirkam ter jim vse podredil. Oče je sledil moji želji in odločitvi. Če si pri tem uspešen, je vse lažje.

“

S prihodom v F1 so se mu izpolnile vse otroške želje, a ga pravi preboj še čaka!

zmagovalce. V Azerbajdžanu je osvojil 3. mesto, a postaja vse bolj konstanten in hiter. Čeprav je bogataški sin milijarderja Lawrencea Strolla (Hilfiger ipd.), je v njem očitno dovolj hitrosti in



Velik del pri tem ima vaša družina, zlasti vaš oče.

Živimo kot prava športna ekipa, kot športna družina. Pri tem me podpirata tako mama kot sestra, a je, seveda, odločilna očetova beseda. Veliko se pogovarjamo o dirkah, rešitvah, in pri tem me vsi podpirajo. Imam nekaj bližnjih prijateljev in vsi smo na tem potovanju kot ena ekipa, ena družina. Ko takšno potovanje deliš z ljudmi, ki jih ljubiš, je to vedno posebno doživetje.

Dirke so vedno precej moška zadeva. Kako vam pri tem pomagata mama in sestra?

Oh, veste, sem še precej mlad. Morda mi kak del otroštva manjka. A to je moja družina, ne glede na to, ali se ukvarjam s plavanjem, plesom ali dirkami. Vedno imam nekoga bližnjega, s katerim to lahko delim, se potožim, iščem tolažbo, delim veselje. To je moja družina, to so moji podporniki, navijači – kar koli se zgodi!

Mame nemalokrat skrbi, da vozimo prehitro.

Mama se je z leti že navadila.

Kako ste se počutili prvič v kokpitu F1?

Zelo, zelo, zelo hitro! F1 je res neverjetno hitra! To je popolnoma druga dimenzija! Vse se dogaja tako hitro, tako silovito... res je neverjetno! To je drug svet, vse je drugače v primerjavi s tistim, kar sem vozil kadar koli prej. Občutki se res posebni, težko jih je opisati!



Kaj je tako posebno?

Pospeševanje! Na začetku je prav to najbolj impresivno. Občutek, ko te moč motorja izstrelje naprej, je izreden. Tudi zaviranje je brutalno. Na začetku niti nimaš dovolj moči, da bi to zdržal, tega se moraš priučiti, navaditi!

Kako pomembna je fizična moč v F1, koliko trenirate?

Vadim 5- do 6-krat tedensko, vsaj uro in pol ali več. Izvajam kardio obremenitev, tek, vzdržljivost. Zaradi sil v avtu delam veliko vaj za moč: G-obremenitev je velika in dolgotrajna. Ko grem na telovadbo, mi nikoli ni hudo – več kot delam, lažje bom obvladal dirkalnik! Rad vadim in tudi če ne bi dirkal, bi bil šport zame pomemben.

Kaj vam je ljubše oziroma lažje, ko obvladujete avto na limitu – da drsi čez nos (understeering) ali čez zadek (oversteering)?

Understeer! Če avto drsi čez zadek, je to omejitev voznika, če pa drsi čez nos, je to omejitev vozila. Vedno poskušam najti idealno ravnotežje, a je to najtežje.

Felipe je bil zelo ponosen na to, da je bil na začetku F1 njegov učitelj Schumacher, zdaj pa je v obratni vlogi. Je pomoč Masse za vas dragocena?

Vsekakor, F1 ima tisoč skrivnosti. Ni vsak pripravljen pomagati... Felipe je dragocen in tako je za vse boljše, za ekipo in zame! Vendar si na koncu v avtu sam!

Testirali in trenirali ste s starimi dirkalniki, lahko primerjate staro in novo tehniko?

Vozil sem dirkalnik letnik 2014, ki je zaradi drugačne aerodinamike imel veliko več oprijema kot zdaj, ko so avti bolj občutljivi. Če bi lahko, bi izbral Williams-BMW iz leta 2003, kakršnega je vozil Montoya. Veljko Jukič, foto: Martin Candir, HBpress in VJ

☑ Kljub vsem obvezam v ekipi si je Lance vzel čas za poseben intervju za našo revijo.

PODATKI

LANCE STROLL

Lance je rojen 29. oktobra 1998 v Montrealu v Kanadi. Zaradi dirkalnega razvoja se je družina že pred časom preselila v Švico, in sicer v Ženevo, da bi bil čim bližje evropskim dirkam. Svojo kariero je začel leta 2008 v kartingu, po prvih uspehih v Kanadi in ZDA pa so ga leta 2010 še kot enajstletnika sprejeli v Ferrarijevo akademijo. Vmes je nastopal na mini formuli Florida Winter (podobna italijanski formuli Abarth). V sezoni 2014 je že nastopal v formuli F4 za italijansko ekipo Prema, ki jo je za vsak primer odkupil njegov oče, milijarder Lawrence Stroll, in jo po potrebi okreplil. Lance je zmagal na desetih dirkah in eno dirko pred koncem osvojil naslov.

V zimskem obdobju je nastopal za ekipo M2 v Novi Zelandiji v seriji Toyota. Takrat 16-letni dirkač ni le zmagal v novozelandskem prvenstvu, temveč je kot najmlajši dirkač do zdaj osvojil mednarodno VN Nove Zelandije.

Leta 2015 je z ekipo Prema znova prestopil na evropsko prvenstvo formule F3. Vrstili so se odstopi, napake in nesreče, a se je do konca sezone spravil v red in na zadnji dirki prvenstva na Hockenheimringu celo dosegel prvo zmago F3; na koncu je osvojil 5. mesto na EP. Konec leta je izgubil podporo Ferrari Akademije, a je pristopil k Williamsu kot testni voznik po posebnem programu, ki ga je financiral njegov oče, že tedaj domnevni tihi partner Williamsa. V 2016 je Lance na EP F3 zmagal na 14 od 30 dirk (v barvah ekipe Prema) in prepričljivo postal prvak. V Williamsu so mu za 18. rojstni dan pripravili uradno promocijo: vstop v ekipo F1 za 2017.



☑ V ekipi Williams Martini so počakali, da je bil Lance polnoleten, preden so ga razglasili za svojega dirkača. Leto 2017 je učno leto za mladega Lancea, saj spoznava svet F1, tehniko in nova dirkališča: "F1 je zelo, zelo, zelo hitra!"

Williams mu je zagotovil spoznavanje z obsežnimi treningi v simulatorju F1 in vrsto zasebnih treningov s starejšo F1, da se čim prej navadi na velikanski preskok v hitrosti, silah in obvladovanju moči. V prvi sezoni F1 so ga na začetku spremljali smola, odstopi in okvare. Williams je zanj znova organiziral zasebne teste s staro F1 (testiranja so v F1 prepovedana, dovoljeno je le s tri leta starimi ali starejšimi dirkalniki), da je odpravil svoje napake in pridobil dodatne izkušnje. Rezultat je prišel hitro: na dirki v Azerbajdžanu se je prvič povzpел na oder za zmagovalce in z odlično vožnjo dokazal, da je v njem – kljub podpori očetovih milijonov – dovolj hitrosti in spretnosti za preboj v F1. Williams se je v prestopnem roku odrekal Felipeju Massi in stavil na Lancea ter Bottasa, a ko je moral Bottas v Mercedes, se je Massa vrnil – kot Lanceov mentor in učitelj. Podobno kot nekoč Schumacher Massi ...



ZNANI ZA VOLANOM: VERONIKA MACAROL IN TINA MRAK

S polnimi jadr



Na zadnjih olimpijskih igrah v Rio sta Veronika Macarol in Tina Mrak v razredu 470 le za las zgrešili odličje, letos pa sta na svetovnem prvenstvu že stali na stopničkah. Tej bronasti kolajni bosta na olimpijskih igrah v Tokiu leta 2020 poskusili dodati še kakšno. Morda še žlahtnejše barve!

Kdo vas je naučil voziti in v katerem avtomobilu?

TM: Prvih zavojev me je naučil oče z opel vectro, kasneje sem opravila vozniški izpit v avtošoli AMZS v Strunjanu.

Kateri avtomobil vozite trenutno?

VM: Trenutno vozim sponzorski avto podjetja Avtotrigrav jeep renegade.

Kakšna je vaša avtomobilska zgodovina?

VM: Dokler nisva s Tino začeli jadrati skupaj in potovati z avtomobilom po regatah, ki so se odvijale po vsem svetu, sem se, po pravici povedano, več premikala s kolesom kot z avtomobilom.

Kako bi vaš slog vožnje primerjali z vašim poklicem?

TM: Poskočna in športna vožnja ter avto z velikim prtljažnikom, v katerem lahko prevažam različne športne rekvizite. :)

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

VM: Vse tovornjake na avtocestah bi preusmerila na vlake ... Tako ne bi bilo gneče na cestah in tudi bolj varno bi bilo.

Najbolj zanimiva stvar, ki ste jo doživeli v avtomobilu?

VM: Sedemurna vožnja iz Ljubljane do Kopra, z jeepom in jadrnico na prikolici po primorski avtocesti, ki je postala smučarska proga, kjer se je isti dan odvijalo srečanje ljubiteljev letnih gum. :)

Kakšna je vaša zbirka prometnih prekrškov?

TM: Nekaj prekrškov za prehitro vožnjo. :)

Koga bi na sovozniskem sedežu vzeli na pot okoli sveta?

VM: Fanta, on bi vozil, jaz pa bi sedela na sovozniskem sedežu. :D

Kateri vozniki so boljši – moški ali ženske?

TM: Mislim, da ženske postajajo vse boljše voznice, a je še vedno več boljših moških voznikov.

Ali pojdete v avtomobilu?

VM: Če je dober komad in sem sama v avtu. :)

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

VM: Sprednji, da lahko izbiram glasbo.

Kateri avto bi najraje videli na naslovnici Avto fokusa?

TM: Alfa giulio z najinimi podpisi.

Gašper Stamač, foto: arhiv AF

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

VOZILI SMO

Škoda karoq Tesni sorodnik seata atece bo v Škodini paleti zamenjal utrujenega yetija. Avtomobil je v primerjavi s predhodnikom daljši za 16 centimetrov in na pogled bližje videzu pravega športnega terenca. Tudi sicer je karoq v marsičem podoben ateci, vključno s pogonsko tehniko in opremo. Kaj je tisto, zaradi česar ga bodo kupci vseeno raje izbrali kot Španko, boste lahko prebrali prihodnjič.



TEST



BMW M760Li xDrive Pod drobnogled smo vzeli več kot 5,2 metra bavarskega prestiža, ki ga v njegovi najzmogljivejši izvedbi poganja prisilno polnjen motor V12 s kar 6,6 litra prostornine in močjo 448 kW (610 KM). S pospeškom do

stotice v 3,7 sekunde je to celo najhitrejši BMW! Pa je tudi športnik, kot nakazuje črka M? In kaj vse si lahko privoščite za skoraj 280 tisoč evrov, kolikor je stal testni model?

Nissan micra 0.9 IG-T tekna

Micra je v primerjavi s prejšnjim modelom pošteno zrasla. Osnovalo si deli s cliom, čeprav nagovarja kupce, ki si želijo nekoliko več prestiža in ekskluzivnosti. Navzven je prava paša za oči, v notranjosti pa navdušuje v sodobnem slogu zasnovana armaturna plošča. Pri vsem skupaj ostaja le še vprašanje, ali je bila preobrazba iz clia v micro dovolj temeljita, da bo prepričala bolj petične kupce. To in še več prihodnji mesec.



PRED DESETIMI LETI (AF99 – november 2007)

PRAV ZANIMIVO JE, kako se v samo desetih letih stvari obrnejo. Leta 2007 smo namreč v novembrski številki revije Avto fokus pisali o izjavah takratnega prvega moža Porscheja, Wendelina Wiedekinga, ki je zatrjeval, da njegovo podjetje ne bo spoštovalo okoljskih zahtev Evropske komisije. Grozil je celo z umikom z evropskega trga in tožbami proti komisiji. Na koncu je vse skupaj zasolil z izjavo, da Porsche v svoje modele ne bo nikdar vgrajeval dizelskih motorjev, saj bi s tem izgubili poskočnost in dinamičnost. Verjetno ni treba posebej

poudarjati, da se je, zdaj že bivši šef, pošteno motil!





PREVIDNO Z NJIM. IMA "TEŽKO" OZADJE.

That's no Van. That's a MAN.
Novi MAN TGE

KUMHO TYRE 

Better, All-Ways

WINTERCRAFT WP71

Nova visoko zmogljiva zimska pnevmatika.
Ponosna na zmogljivost.



B&F
pneumatic

www.b-f.si

Pneumatic B&F d.o.o.

Dolenjska cesta 138 • 1000 Ljubljana

Tel.: 01 2800 880