

Domača predstavitev

E-solex se pelje na elektriko

Starejši se zagotovo spomnite črnega kolesa z motorčkom, ki je stal nad prednjim kolesom in prenašal svojo moč neposredno na pnevmatiko. Solex se mu je reklo, izdelovali pa so ga v Franciji med letoma 1946 in 1988. V tem času so jih prodali več kot osem milijonov. Motorček, ki je po drugi vojni pomenil revolucijo v transportu Francozov in drugih, se vrača z bistveno spremembo – namesto mešanice zdaj poganja elektrika. In odselej je na voljo tudi Slovcem.

Novincu, ki je sicer v Franciji in državah Beneluxa na voljo že od leta 2009, so nadeli ime e-solex V2 (prvo generacijo e-solexov so predstavili leta 2007), poganja ga 400-watni elektromotor, ki je vgrajen v zadnje kolo, pod obliko pa se je pod-



E-solex, do narave prijazno kolo z elektromotorjem, naj bi v Sloveniji letos našel 100 lastnikov.

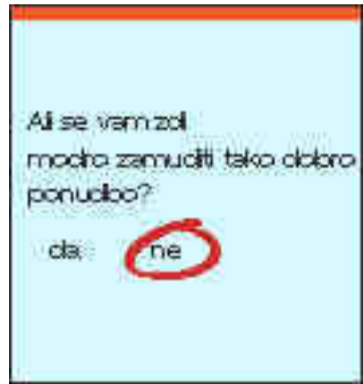
pisal slavni Pininfarina. Električna energija za napajanje motorja je shranjena v litijevem akumulatorju in zadošča za približno uro in pol, kar pomeni po zagotovitvi proizvajalca od 25 do 40 prevoženih kilometrov – odvisno od teže voznika in terena. Kakor pravijo, je življenjska doba akumulatorja približno tri leta oziroma 500 polnjenj, nadomestni stane 550 evrov. Do 100-odstotne napoljenosti potrebuje osem ur, v štirih urah pa se napolni 70-odstotno. Največja hitrost je omejena na 25 km/h, zaradi česar motorčka ni treba registrirati, prav tako za vožnjo z njim ne potrebujemo izpita in čelade. Omenimo, da v Franciji prodajajo še hitrejšo različico, ki doseže 35 km/h. Zavore so mehanske kolutne, sedež deluje udobno. Pogrešali smo smernike, ki pa jih je mogoče dokupiti za 39 evrov – prednapeljava zanje, s stikalom vred, je že pripravljena –, in zaščito pred tativi. Kontaktna ključavnica sicer prekine dotok elektrike, a ne zaklene denimo krmila. Zato nakup močne ključavnice ne uide. Glavni digitalni prikazovalnik kaže hitrost, prevožene kilometre in stanje

akumulatorja. Vanj sta vgrajena še indikator vključenih smerokazov in indikator klica mobilnega telefona. Spodnji prikazovalnik pa je namenjen za uro. Nad prednjim kolesom, kjer je bil nekoč motorček, je zdaj zaklenjen predal za odlaganje drobnarij, ki spominja na značilno obliko nekdanjega motorčka. Na seznamu doplačljive opreme sta še prednja košara in zadnji kovček.

Maloprodajna cena e-solexa v Sloveniji znaša 1595 evrov – toliko kot na drugih trgih. Kakor je dejal Tomo Ivankovič, direktor podjetja KI Interim, d. o. o., uvoznika e-sole-

xov, načrtujejo, da bodo letos prodali vsaj sto teh koles z motorjem, hkrati pa še 50 zlozljivih velosolexov. Ivankovič je še omenil, da je novinca zaradi njegove prijaznosti do okolja mogoče kupiti tudi z ugodnim posojilom Ekosklada. Kot zanimivost dodajmo, da bodo slovenski kupci lahko kupili pletene prevleke sedežev in pedalov, ki so jih za e-solex oblikovali v Pleteninah Draž. Ali bomo podobno kot Parižani deležni še ekološke subvencije 400 evrov pri nakupu, pa bo pokazala prihodnost.

BLAŽ KONĐA, besedilo in foto



V okvirju je zaklenjen odstranljiv akumulator iz litijevoga polimera, ki zagotavlja uro in pol vožnje.



Po višini nastavljen sedež je dobavljen v štirih barvah, ki popestrijo sicer črno vozilce.

Prevzemanje oblikovalcev

Giugiaro v objem VW

Nemški avtomobilski koncern Volkswagen je v torko uradno objavil, da v celoti prevzema slovito italijansko oblikovalsko hišo Italdesign Giugiaro, ki sta jo leta 1968 ustanovila Giorgetto Giugiaro in Aldo Mantovani ter z njo postavila enega od pojmov avtomobilskega in siceršnjega industrijskega oblikovanja. Volkswagnova poslovna poteza je nadaljevanje širitve te že zdaj orjaške skupine, ki želi postati največje avtomobilsko podjetje na svetu.

V Volkswagnu niso razkrili, po kolikšni ceni so prevzeli Giugiarovo podjetje, so pa dejali, da je šlo Italdesignu zadnja leta kljub recesiji dokaj dobro in da so kakovost plačali konkretno ceno. Italdesign je bil doslej zasebna družba, 71-letni



Predsednik uprave skupine Volkswagen Martin Winterkorn in Giorgetto Giugiaro.

Giorgetto Giugiaro in njegov 45-letni sin Fabrizio pa bosta po sklenitvi podjetja, so pa dejali, da je šlo Italdesignu zadnja leta kljub recesiji dokaj dobro in da so kakovost plačali konkretno ceno. Italdesign je bil doslej zasebna družba, 71-letni

se bo ta oblikovalska hiša, ki zaposluje 900 ljudi in ima letne prihodke 100 milijonov evrov, usmerila še na druge projekte znotraj koncerna Volkswagen, kjer znamk in načrtovanih modelov ne manjka. Sčasoma pa prav gotovo ne bo več sprejemala projektov za Volkswagnove tekmece, kot je BMW.

V Volkswagnu se bo s prihodom Italdesigna povečala tudi notranja konkurenca, saj ima koncern večje število lastnih oblikovalskih studi-ov, tako v Evropi kot v ZDA. Najnovejši nakup je sicer del agresivne širitve te skupine (obsega 10 znamk), ki želi letno prodajo do leta 2018 povečati z lanskih 6,3 milijona vozil na 10 milijonov in prevzeti vodilni položaj v svetu. Ob takšnih načrtih potrebujejo tudi nove inženirje in oblikovalce, za ponazoritev: VW mora samo letos s prenovami vred pripraviti 60 različnih novosti ...

GAŠPER BONCEJ

Ukradena vozila

Opel, Fiat in Volvo proti vrhu seznama

Med spremljanjem statistike ukradenih vozil, ki jo povzemamo po spletni strani slovenske policije, že vrsto let ugotavljamo, da se med največkrat ukradenimi pojavljajo avtomobili manjšega števila znamk. Hkrati opozarjamo, da ni prav noben model varen pred tatovi, zato se nihče ne sme zanesti zgolj na to, da je njegova znamka le redko na seznamu. To dejstvo zdaj potrjujejo Fiat in Opel, predvsem zadnji je med tatovi letos neverjetno priljubljen.

Italijanska in nemška znamka sta med najuspešnejši v Sloveniji in na njuni zgodbi smo gradili domnevo, da rezervni deli z ukradenih avtomobilov dostikrat končajo v bolj ali manj neuradnih servisnih delavnicah – v ta namen so tatovi skoraj zagotovo uporabili večino volkswagnov in renaultov. No, očitno so te delavnice razširile svoj posej le na opel in fiat, ki jih je v štirih mesecih izginilo osem oziroma 13, a je pri Opelu treba povedati, da se je njegova številka maja že podvojila! Že

do konca aprila je izginilo toliko oplov kot navadno v celem letu (v zadnjih treh letih po osem). Po modelih je bil pri Fiatu največkrat pogrešan punto, pri Opelu Astra.

Fiat je bil v prvih štirih mesecih med tatovi tako priljubljen kot Audi, pri katerem je vseeno treba omeniti, da se je število ukradenih drastično zmanjšalo in bo ob podobnem nadaljevanju konec leta za slabo polovico manjše kot lani. A še vedno bo brzokone precej višje od številke, ki jo bomo zapisali pri švedskem Volvu. Ta znamka, nekdanj redka gostja seznama ukradenih avtomobilov, je očitno postala priljubljena tarča tatov: potem ko je policija lani v vsem letu obravnavala le štiri kraje volvov, jih je letos do konca aprila že sedem, tako da je Mercedes-Benz izgubil dodatno mesto na neslavnih lestvicah. Kakor da bi se tatovi ravnali po prodajni statistiki: v njej med prestižnimi znamkami vodi BMW, ki je zdaj prevzel primat tudi pri ukradenih. V prvih štirih mesecih so jih neznanec odpeljali 16, že skoraj za polovico njihovega lanskega izku-pička.

Daleč spredaj sta pri ukradenih avtomobilih še naprej Renault (predvsem clio) in Volkswagen (večinoma golf in passat). Ta »tekma« traja že nekaj let, kakšen mesec so spredaj Francozi, v naslednjem so bolj priljubljeni Nemci, mi pa še vedno čakamo, da kdo temu naredi konec in število ukradenih avtomobilov teh dveh znamk zniža vsaj na raven, kakršne smo navajeni pri drugih znamkah. Dejstvo je, da ti avtomobili ostajajo v Sloveniji in da jim počasi odstranjujejo rezervne dele – pač glede na povpraševanje.

Aprila je izginilo 83 vozil (osem več kot aprila lani), daleč najbolj prestižna trofej pa je bil aston martin DB9 (registrska številka LJ CK555), ki so ga za pomembnega vzeli tudi policisti in ga v statistiko vpisali kar dvakrat! Zanimivo je, da se je kar šest od osemih letos ukradenih peugeotov odpeljalo v neznanu v aprilu. Skratka, nikoli in nikjer se ne moremo zanašati na to, da je statistika ugodna. Od januarja do aprila je brez svojega vozila ostalo 272 voznikov, štirje več kot lani. Želimo si, da bi ta številka začela padati ...

BOŠTJAN OKORN

Dvestoletnica

Da je le peugeot!

Peugeot se je odločil slaviti dvestoletnico. Očitno ne gre samo za proizvodnjo avtomobilov, kajti bencinski obstajajo šele od leta 1886. Obisk tovarniškega muzeja v Sochauxu je bil presenetljiv vpogled v izredno raznovrstno Peugeotovo preteklost in zagotovilo uspešne prihodnosti. Ne gre za nostalgčno vzdihovanje, temveč za ustvarjalni navdih.

Redke tovarne imajo dosti daljši delovni staž, kot traja njihova proizvodnja avtomobilov. Morebiti so prej izdelovale motorna kolesa, navadna kolesa, nekateri so začele s šivalnimi stroji, druge s topovi ali z orodjem. Peugeot je izdeloval vse to in še več. Celo danes ne gre le za avtomobile, tovarna še dela skuterje, kolesa in – mlinčke.

V Sous-Cratetu je od leta 1793 stal vodni mlin družine Peugeot. Leta 1810 so ga preuredili v obrat za hladno valjanje jekla. Francoska iznajdljivost se je odlično ujela s težnjo po popolnosti, ki je prihajala iz bližnje Švice. Prav kmalu so zasloveli Peugeotove žage, ostre in trajne kot levje zobovje. Tako se je na žagah listih pojavil znak leva – že od leta 1850. Peugeot se je hitro razvijal, širila se je paleta izdelkov in raslo je število obratov, ki so jih postavili ali kupili.

Kolesa so začeli izdelovati v obratu v Beaulieu leta 1882, od 1890. še strikolesnike z Daimlerjevimi motorji. Prva motorna kolesa so naredili leta 1902 in si pridobili veliko slavo z izredno naprednimi konstrukcijami in zmaganji. Tudi avtomobili so bili zma-



Smeli smo preizkusiti nekaj muzejskih motornih koles, celo takšna izpred druge svetovne vojne.



V svojih začetkih se je Peugeot ukvarjal tudi s težjimi gospodarskimi vozili, omnibusi in pravimi tovornjaki.



Postavitev eksponatov je prijetna in pregledna, a včasih slogovno mešana. Kupe-kabriolet, peugeot 402 eclipse, je iz leta 1935.

goviti. Sploh so to bili časi, ko je bila francoska industrija cestnih vozil vodilna. Prva svetovna vojna je bila za tovarno težka, po njej si je v nasprotju s Citroënom in Renaultom le počasi opomogla. Iz časa med obema vojnama omenimo iznajdbo zlozljive kovinske strehe (1934) in uvedbo dizelskega motorja v osebne avtomobile (1939). Paleta motornih koles je bila popolna in prav tako ponudba koles. Prvi električni skuter so naredili

leta 1996 in letos uvajajo omejeno serijo hibridnih trikolesnih skuterjev s streho.

Peugeot ni bil nikoli tako mlad kot ob svoji dvestoletnici, pravijo. Zgodovina ni le preteklost, to je brskanje med nekdanjimi zamisljimi, ki jih je zdaj mogoče uresničiti. Zanimivo je bilo predavanje profesorja Loubeta o vzrokih Peugeotovega uspeha. Omenil je stalno težnjo k sodobnosti, geografsko lego na tromeji (kombinacija franco-

ske domišljije in nemške dovršenosti), posrečeno vodstvo (Peugeot še vedno vodijo člani družine), razumevanje za potrebe strank ter čustveno navezanost, ki izhaja iz športnih uspehov, slave in kakovosti proizvodov.

Peugeot ima velike načrte za prihodnost, vrsto konceptnih vozil, in se želi odločno povzpeti na lestvici avtomobilskih proizvajalcev. Pohvaljivo se, da so kot edini evropski proizvajalec lani prodali skoraj milijon avtomobilov, ki izpuščajo manj kot 130 gramov CO2 na kilometer. Napovedujejo skorajšnji prihod dizelskega hibrida in električnih vozil. Muzej v Sochauxu pa so povečali za 3000 kvadratnih metrov, kar ni nepomembno.

ANDREJ KRBAVČIČ, besedilo in foto



Vrhunsko izdelano kolo peugeot comfort iz leta 1923 ima vzmeteni obe kolesi in planetni menjalnik s štirimi prestavi.

Prodajne akcije

Koliko stanejo?

V novi rubriki, v kateri predstavljamo aktualno najugodnejšo ponudbo novih avtomobilov dveh naključno izbranih blagovnih znamk, sta tokrat na vrsti Citroën in Fiat. Seveda opozarjamo, da so cene informativne. Čisto mogoče je, da vam bo trgovec ponudil še kakšen dodaten popust (ali pa tudi ne), še posebno za vozila iz zaloge.

Citroën: zdaj so pri Citroënovih trgovcih, sodeč po majskih promocijah, objavljenih na spletni strani, najugodnejši naslednji avtomobili – a le, če so iz zaloge. Petvratni »star« C3 confort 1,4i s 54-kilovratnim bencinskim motorjem bo lahko vaš že za 8250 evrov, kar je za 3900 evrov manj od redne cene. Omenimo še, da boste morali za ohlajen zrak doplačati 625 evrov, kolikor stane klimatski paket z MP3-avdio-sistemom.



Citroën xsara picasso

Pri večjem C4 so mogoče še večji prihranki, tako boste za C4 attraction 1,4i 16V s 65-kilovratnim motorjem odšteli 11.210 evrov, kar je za 5100 evrov manj, kot bi stal, naj tako rečemo, v redni prodaji. Zelo zanimiva je tudi xsara picasso elegance 1,6 16V, saj dobite za ugodnih 11.990 evrov prostoren družinski avtomobil, brez promocijskih popustov stane ta različica 19.515 evrov. Zapišimo, da imata oba omenjena citroëna že serijsko vgrajeno klimatsko napravo.

Limuzinska različica C5 1,8i 16V, in sicer s paketom opreme attraction, je zdaj s ceno 18.810 evrov najugodnejša vstopnica v Citroënov višji srednji razred (njena redna cena je 22.810 evrov).

Fiat: predstavniki podjetja Avto Triglav, ki v Sloveniji zastopa Fiat, so nam kot najugodnejši nakup v njihovi mreži priporočili naslednje avtomobile: panda cult 1,1 8V s ceno 6990 evrov je ta hip najcenejši fiat pri nas. Za to ceno dobite tudi



Fiat panda

klimatsko napravo, paket ECO, električni pomik sprednjih stekel in še kaj. Popust tokratne prodajne akcije Veliko za malo denarja je pri tej različici največji in znaša 1170 evrov.

Večji grande punto actual 1,2 8V s tremi vrati in bogato opremo (klimatska naprava, štiri varnostne blazine, električni pomik stekel, potovalni računalnik in podobno) bo vaš že za 7990 evrov, kar je za 2690 evrov manj kot v redni prodaji (pri drugih grande puntih znaša popust 2540 evrov). Najugodnejši bravo je tisti z oznako dynamic 1,4 16V. Za 11.990 evrov je dodane tudi veliko opreme, med drugim klimatska naprava, šest varnostnih blazin, potovalni računalnik, električni pomik prednjih stekel in električno nastavljeni zunanji ogledali, meglenske s funkcijo prilagajanja pri vožnji skozi ovinek.

BLAŽ KONĐA

