

Drugo življenje

Na slovenski trg bo pripeljal volkswagen touareg, veliki športni terenec druge generacije – Dva motorja, jeseni tudi hibrid

Pripeljal je pozno, a ne prepozno. Vozi se v razredu velikih, za današnje čase že

je zrasla na 289 centimetrov. Zunanja podoba je morda nekaj bolj oglata, ker je pač ta-

kšna prevladujoča moda, hkrati se zdi, da se je avto nekako civiliziral in postal bolj

urban – kar je tako ali tako bistvena značilnost športnih terenecv.



Touareg nove izdaje bo imel tudi na slovenskem trgu ostro konkurenco, in to predvsem nemških tovarn. (Foto: Gašper Boncelj)

malce prevelikih. Druga generacija. Volkswagen touareg. Prvič je touareg na ta svet pripeljal leta 2002. Prej so se v tem razredu pojavili številni drugi, največ kupcev pa so privabili nemški konkurenti: mercedes ML, BMW X5, audi Q7, morda še kateri. Toda touareg je imel svojo publiko, kajti doslej so jih prodali kar 500.000!

Novi touareg je nekoliko zrasel, saj je v dolžino pridobil skoraj štiri centimetre (skupaj 479 centimetrov), ob tem pa je dva centimetra nižji, malce širši in tudi medosna razdalja



Zadek: velike luči in velik znak, da se ve, iz katere tovarne prihaja. (Foto: Gašper Boncelj)

Serijsko ima tako kot prej znani štirikolesni pogon 4motion z razdelitvijo moči 40/60 med sprednjimi in zadnjimi kolesi. Za doplačilo 1950 evrov si je mogoče omisliti zmogljivejši 4x4, saj ima avto v tem primeru zaporo diferenciala in celo reduktor. Očitno torej je, da pri VW menijo, da naj bo touareg druge izdaje tudi terensko bolj zmogljiv, ne pa predvsem (ali zgolj) mestni bahač. V notranjosti je znova opazna želja po večji uglajenosti, morda celo prestižnosti, kar niti ne prese- neča, saj predvsem nemški konkurenti prav tukaj ponujajo



Očitno je, da hoče biti vsaj malce prestižen, saj so materiali v notranjosti kakovostnejši, tudi izbira dodatne opreme je bogatejša. (Foto: Gašper Boncelj)

zelo veliko. Prtljažnik je uporabno velik (od 580 do 1642 litrov), pomembno in uporabno je, da je zadnja sedežna klop premična.

Za začetek je na voljo le z dvema dizelskima motorjema iz serije TDI. Prvi oziroma osnovni je V6, ki ponuja zelo solidnih

v minuti), saj do 100 km/h pospeši v dirkaških 5,8 sekunde in gre največ 242 km/h. CO2? Nič pretirano skromnih 239 g/km. Tovarna za jesen napoveduje še hibridno izvedenko, ki bo imela skupaj 445 KM, vendar naj bi bil izpust CO2 prav zaradi pomoči elektromo-



Prtljažnik je visok, globok in oglat, zmore ustreči številnim zahtevam. (Foto: Gašper Boncelj)

176 kW/240 KM pri 4000 vrtljajih v minuti. Tovarna pravi, da gre največ 218 km/h, do 100 km/h pospeši v 7,8 sekunde, izpust CO2 pa naj bi bil 195 g/km. Precej več zmore dizelski osemvaljnik z gibno prostornino 4,2 litra (250 kW/340 KM pri 4000 vrtljajih

torja veliko prijaznejših 193 g/km. O ceni pa še nič. Volkswagen touareg je, osvežen in drugačen, na prodaj za 54.155 oziroma 84.248 evrov. Časov, ko so šli veliki športni terenci bolje v promet, že zdavnaj ni več. **Janez Kovačič**

Konec leta novi citroën C4



Francoski Citroën, ki je s Peugeotom združen v koncernu PSA, bo proti koncu letošnjega leta začel izdelovati novega C4. Avto, ki bo prvič na ogled na oktobrskem pariškem avtomobilskem salonu, vsaj deloma povzema nekaj karoserijskih oblik novega in manjšega C3, saj bo imel prav tako veliko sprednjo šipo, ki se bo zajedala globoko v streho avtomobila. Seveda se bodo v C4 vrteli številni motorji, med njimi tudi tisti, ki jih je tovarna razvila skupaj z nemškimi BMW. Vse kaže, da se bo na trgih pojavil že decembra, takrat, če že ne prej, bo znana tudi cena. Na sliki: citroën C4.

NOVO DOMA IN NA TUJEM

– EuroNcap, ki se ukvarja s preizkusnimi trčenji, je preizkusil nove BMW serije 5, alfo romeo giulietta in mazdo CX7. Prvima dvema je prisodil pet zvezdic, torej najvišjo oceno, medtem ko si je mazda prislužila štiri.

– Na Ptujski cesti v Mariboru so odprli novi prodajno-servisni salon Selmar, ki bo na 2800 kvadratnih metrih površin ponujal številne storitve, na ogled pa bo seveda tudi vse tisto, kar je v ponudbi nemške avtomobilske hiše BMW.

– Nemška policija bo med svetovnim nogometnim prvenstvom v Južni Afriki bolj tolerantna do navijačev oziroma opreme njihovega avtomobila (zastave, rekviziti ipd.).

– Danes ob 13. uri se pred Tuš centrom na ljubljanski Bratislavske ulici v BTC začne Show'n'Shine 2010, ki ga pripravlja GaS Tuning Team. Na prireditvi si bo mogoče ogledati marsikaj, vsekakor pa bo to prava paša za oči tistih, ki se navdušujejo nad predelavami avtomobilov.

Astra žanje rekorde

Pet mesecev zatem, ko je nemški Opel, ki je še zmeraj pri ameriškem General Motorsu, na cesto postavil novo astro, so dobili več kot 150.000 naročil. Podatek ne bi bil vreden posebne pozornosti, če Opel lani ne bi bil pogosto na prvih straneh časopisov

zaradi številnih težav, ki jih je imela omenjena nemška avtomobilska hiša. Vse to pa očitno ni vplivalo na prodajo oplov, kajti ob astri gredo dobro v promet tudi insignia, vsekakor pa v Rüsselsheimu veliko pričakujejo od nove merive, ki se prav te dni vozi na slovenski



trg. Sicer pa se je doslej kar 50 odstotkov kupcev odločilo za petvratno izvedenko astre, ki

tako znova postaja resen konkurent vw golfu. Na sliki: nova opel astra.

Solex je postal e-solex



Sloviti solex, kolo z majhnim motorjem, je imel v Sloveniji in tudi v Jugoslaviji v 70. letih prejšnjega stoletja (pa tudi pozneje) veliko oboževalcev. Zdaj se vrača na slovenski trg, vendar v električni izvedbi. E-solexa, kot mu pravijo, poganja 400-watni električni motor, ki je vgrajen v zadnje kolo. Za njegov pogon skrbi baterija, ki je vgrajena v okvir, energija, ki jo shranjuje, pa po zagotovilih proizvajalca

zadošča za približno 25 do 40 kilometrov dolgo pot, odvisno od terena in še marsičesa. E-solex stane 1595 evrov, tovarna trdi, da akumulator oziroma baterija zdrži nekako tri leta oziroma 550 polnjenj, potem pa je treba kupiti novo, ki stane 550 evrov. Ob tem je na voljo nekaj dodatne opreme, vozilce pa si je mogoče kupiti tudi z ugodnim posojilom ekosklada. Na sliki: e-solex.

Clio jih ima dvajset

Renault clio te dni praznuje 20 let. Prvič je bil malček na ogled na pariškem avtomobilskem salonu leta 1990, leto pozneje je stekla serijska izdelava. Z njim so nadomestili renault 5, v novomeški tovarni Revoz pa clio nastaja od leta 1993. Vse do leta 1996 so v Novem mestu hkrati izdelovali clia (ki je med drugim prvi renault, ki ni imel številčne oznake) in petico; doslej je s tekočih trakov pripeljalo deset milijonov cliov, kar pomeni, da gre za zelo uspešno vozilo. Zdaj se po svetu vozi tretja generacija, clio II pa ob twingu in twingu wind prav tako nastaja v Novem mestu. Na sliki: clio prve generacije.

