Test

Saab 9-3 1.9 TTIDS aero

Pri švedskem Saabu je bila oznaka aero dolgo rezervirana za posebne, nenavadne avtomobile. To so bili vedno saabi z najmočnejšimi bencinskimi motorji, ki so po obliki, okretnosti in hitrosti najbolj spominjali na znamenita švedska lovska letala Gripen. Zdaj, ko miniaturna skandinavska avtomobilska hiša že lep čas spada pod okrilje velikega General Motorsa in se tako kot večina med nami utaplja v globalnem svetu, nosi oznako aero še prvi dizelsko gnani saab serije 9-3.

Aero je v primerjavi z drugimi modeli takoj prepoznaven, čeprav ni in noče biti nastopaški. Bližnji pogled odkrije na pred dobrim letom dni pomlajeni zunanjosti (na čelu z novim prednjim delom) veliko opaznih, a diskretnih oblikovnih dodatkov. Takšni so agresivnejši prednji odbijač, rahel zavihek na prtljažnem pokrovu in izrazitejše bočne obrobe. Še več sladkorčkov skriva podvozje. Zaznamujejo ga 17-palčna lita platišča, širše gume, nižje in močnejše vzmeti, trši blažilniki ter na vseh štirih kolesih prisilno hlajeni zavorni koluti. Dodatno zavist vzbuja aktivno vpetje zadnjega kolesnega para, ki se pod vplivom bočnih sil odklanja v smer zavojev in izboljšuje lego med zahtevnejšo telovadbo.

Euro NCAP:
☆☆☆☆☆ (33 od 37 točk)

Notranjost streže z udobnima prednjima sedežema, prijetno, čeprav malce samosvojo armaturno ploščo in nekaj kultnimi rešitvami, med katerimi izstopa v obliki metuljevega leta odpirajoče se držalo za pijačo.

Prijetna in ravno prav zadržana je notranjost. Tradicionaliste razveseljuje med prednja sedeža nameščena ključavnica za zagon motorja. Vredni hvale so vzvodi za usmerjanje zraka iz rež. Za povrh je oblika armaturne plošče pristna in edinstvena, vključno z lani prenovljenimi merilniki, ki jih s tipko night panel povsem izklopiš. Izvrstna sta prednja sedeža. Manj izjemen pa je 9-3 zadaj, saj je prav takšen kot nemški konkurenti – ni izjemno prostoren in je predvsem po volji vnukov. Podobno velja za 425-litrski prtljažnik.

Dizelski štirivaljnik, ki se baha z dvema selektivno delujočima turbopolnilnikoma, spada v svojem razredu med bolj uglajene, zmogljive in prožne.

Še pomembnejši del aera je 1,9-litrski dizel, ki bi ga puristi lahko označili za bogokletnega, a ni tako. Njegov dizelski zvok ne more konkurirati bencinskim strojem, je pa to edina večja zamera. Zadržkov ni! Za pospešen srčni utrip štirih valjev skrbita kar dva selektivno delujoča turbopolnilnika, kar zadostuje za doseganje največje moči konkretnih 132 kW (180 KM) in bikovskih 400 Nm navora. Del pogonske enačbe je še 6-stopenjski ročni menjalnik. In že se začne »letenje«! Z mesta do 100 km/h potegneš v 8,5 sekunde in nadaljuješ vse do 225 km/h. Še boljša je lahkotna in natančna vodljivost, saj se 9-3 kljub veliki moči na prednjih kolesih skozi ovinke na suhi in mokri cesti pelje natančno in glede na prednji pogon uravnoteženo, lahkotno in varno.

Zadek krasita ob diskretnem aerodinamičnem zavihku na robu prtljažnih vrat narazen postavljeni izpušni cevi, iz katerih se vali kultiviran, a v športnem smislu prav nič adrenalinski zvok.

Saab 9-3 aero je športni posebnež, ki lahko kljub filozofsko spornemu dizlu zlahka zleze pod kožo. Šved ponuja po tej plati z zunanjim slogom, prijetno notranjostjo in motorno dinamičnostjo v primerjavi z večinoma bolj uniformiranimi nemškimi tekmeci veliko drugačnosti. Je pa jasno, da ni bilo letenje s saabi še nikoli poceni kljub zavidljivo majhni porabi goriva.

Bruno Kuzmin, besedilo in foto

Saab 9-3 aero, ki je pred dobrim letom doživel prenovo, je športni posebnež z dodelano vsebino in obliko, ki ne more in noče ugajati vsem žepom in okusom.

Tehnični podatki

	saab 9-3 1.9 TTIDS aero
motor / število ventilov na valj	dizelski, vrstni, štirivaljni / 4
gibna prostornina v ccm / največja moč v kW (KM) pri v/min	1910 / 132 (180) pri 4000
največji navor v Nm pri v/min	400 pri 1850 do 2750
vrsta pogona / menjalnik, število prestav	prednji / ročni, 6
dimenzija pnevmatik / zavore spredaj, zadaj	225/50 R17 / kolutni, kolutni
masa praznega vozila / največja dovoljena masa v kg	1530 / 2060
dolžina × širina × višina / medosna razdalja v mm	4647 × 1753 × 1433 / 2675
prostornina prtljažnika / posode za gorivo v litrih	421 / 58
največja hitrost v km/h / pospešek 0–100 km/h v s	225 / 8,5
poraba goriva (EU) v l/100 km (izpust CO_2 v g/km)	5,6 / 149
hrupnost v mirovanju / med vožnjo v dB(A)	75 / 74
splošno jamstvo / jamstvo zoper prerjavenje	2 leti / 30 let
uradni zastopnik, prodajalec	Avtohiša Moste, Ljubljana
maloprodajna cena: osnovna / testnega modela	39.990 € / 47.931 €
stroški paketnega zavarovanja pri Zavarovalnici Maribor, d. d. (cene premij so informativne)	
obvezno avtomobilsko zavarovanje	1.079,04 €
super polno kasko zavarovanje (z odbitno franšizo 400 €)	1,182.93 €
financiranje pri Summit Leasing Slovenija (doba vračanja 60 mesecev) **kredit, obrestna mera 3M Euribor, znesek: 21.000 €**	
stroški odobritve in zavarovanja	673,40 €
mesečni obrok / EOM	415,56 € / 8,67 %
finančni lizing, obrestna mera 12M Euribor (pri lizingu je treba vozilo kasko zavarovati):	
polog in stroški odobritve	11.997,00 €
mesečni obrok / EOM	592,30 € / 10,28 %

pozitivno	negativno
+ pomlajena zunanjost	– prostor na zadnji klopi
+ motorne zmogljivosti	– visoka cena
+ skandinavska filozofija	

Vsi izračuni in EOM so informativni, veljajo za ceno osnovnega modela. EOM se lahko spremeni, če se spremenijo stroški odobritve, stroški zavarovanja, obrestne mere za posojilo oziroma lizing, dan in mesec črpanja posojila. EOM je bil izračunan na dan 18. 9. 2008.

DELO

Test

Audi A8 2.8 FSI

Velike limuzine, ki so dolge okrog pet metrov, so po pravilu opremljene s posebno zmogljivimi motorji. Tako so daleč od sveta množičnih vozil, tudi zato, ker so potratne in nič kaj spoštljive do okolja. Zdi se, da za zmernost pri njih ni prostora. A audi A8 2.8 FSI dokazuje, da vseeno ni čisto tako. Tudi v največje avtomobile je mogoče vgraditi kakšen drug motor, ne le skoraj samoumevnih bencinskih osemvaljnikov ali gromozanskih dizlov.

V ponudbi ingolstadtske limuzinske osmice je tudi bencinski motor V6 z delovno prostornino 2,8 litra. Oznaka FSI razkrije, da je vbrizg bencina neposreden, kar poveča izkoristek oziroma združi večje zmogljivosti z manjšo porabo. Motor doseže največjo moč 154 kW (210 KM) med 5500 in 6800 vrtljaji na minuto in največji navor 280 Nm med 3000 in 5000 vrtljaji na minuto. Dokaj široko območje vrtljajev, pri katerih doseže največjo moč in največji navor, priča o njegovi prožnosti. To značilnost še nadgradi sedemstopenjski menjalnik multitronic z dinamičnim nadzorom delovanja. Pogonski sklop je tako zgledno odziven in zagotavlja največjo hitrost 238 km/h, pospešek od nič do 100 km/h v osmih sekundah ter povprečno porabo 8,3 litra bencina na 100 kilometrov. Kljub vsemu ga voznik v nekaterih razmerah, predvsem ob živahnejšem slogu vožnje, čuti kot podhranjenega. In če želi z njim dosegati višja potovalna hitrostna povprečja, poraba goriva resno poskoči. To je namreč motor za umirjene voznike, ki z umirjenim slogom vožnje dosegajo sorazmerno ugodno porabo goriva in nasploh manjše stroške uporabe.

Ne glede na motor je notranjost A8 prestižna in zagotavlja visoko raven udobja. Še posebno če osnovno izvedbo oplemeniti obilje dodatne opreme.

Zastopnik: Porsche Slovenija, Ljubljana
Cena: 86.769 €
Euro NCAP: Preizkus še ni bil opravljen.
Izpust CO2: 199 g/km

100 200 300 400
199

Med posebnosti audija A8 2.8 FSI sodi tudi pogon na prednji kolesni par. Ker je pogon quattro po svoje temelj prepoznavne vozne dinamike A8, je ta različica v še malo bolj podrejeni vlogi. A spet bodo to občutili predvsem vozniki, ki pričakujejo poskočnost tudi od večjih limuzin. Druge lahko prednji pogon z elektronsko nadzorovano delno zaporo diferenciala, sistemom ASR, ki preprečuje zdrs gnanih koles, in programom stabilnosti ESP povsem zadovolji. Za audija A8 2.8 FSI osnovne izvedbe zahtevajo 68.711 evrov. Naš je imel za več kot 18.000 evrov dodatne opreme, ki je pripomogla k občutku večje prestižnosti in seveda večjemu udobju za vse potnike.

Željko Purgar, besedilo in foto

Audi A8 meri, ob medosni razdalji 2944 mm, v dolžino 5062 mm, v širino 1894 mm in v višino 1444 mm. To so mere velike poslovne limuzine, za katero je 2,8-litrski bencinski motor V6 malo nevsakdanji.

Test

Ford focus titanium 2.0 TDCi wagon

Med focusi kotira po opremi in motorni plati zelo visoko. V falangi hišnih bratov je hkrati najbolj družinski in posledično najmanj športen, čeprav prekaša karavanski focus med ovinki večino konkurence.

Karavanski focus ne skriva poslanstva. S škatlastim zadkom stavi predvsem na prostornost, ki jo dokazuje s 482-litrskim prtljažnikom. Ob preprosto zložljivi klopi, ki tvori ravno prtljažno dno, prostor s 1546 litri vzbuja še večje spoštovanje. Velikosti ob boku stoji opremljenost. Focus, ki je po notranjosti prav takšen kot vsi njegovi bratje (večinoma v dobrem in bolj malo v slabem smislu), razvaja v izvedbi titanium s 16-palčnimi litimi platišči, športnima prednjima sedežema, dvoobmočno samodejno klimatsko napravo, šestimi varnostnimi zračnimi blazinami, avdio sistemom sony, dežnim senzorjem in recimo električnim pomikom stekel.

Armaturna plošča ni najlepša, je pa skladna in glede ergonomije posrečena.

Zastopnik: Summit motors, Ljubljana
Cena: 20.600 €
Euro NCAP: ☆☆☆☆☆ (35 od 37 točk)
Izpust CO2: 147 g/km

100 200 300 400
147

Prepričljiv in v vseh pogledih spodoben je 2,0-litrski dizel s 100 kW (136 KM) in 320 Nm navora. Z njim potegne karavanski focus s 6-stopenjskim ročnim menjalnikom in prednjim pogonom do 203 km/h in pospeši z mesta do 100 km/h v 9,5 sekunde. Njegovo delovanje je mirno in uglajeno, rahlo glasen je štirivaljnik le v prostem teku. Prav tako pričakovano majhna je poraba goriva, za katero tovarna navaja povprečje 5,6 litra na sto kilometrov. Še bolj hvaljene so vozne lastnosti, kjer šteje focus med karavane z razredno najboljšo vodljivostjo in lego.

Ford focus verjetno ne bo v karavanski izvedbi nikoli tako uspešen, kot je njegov izvorni brat s petimi vrati. A to še zdaleč ne pomeni, da je z njim kaj narobe. Pa naj to velja za številne lastnosti, vključno z malce pusto armaturno ploščo, kvalitetno in prostorno notranjostjo, odličnimi voznimi lastnostmi in moderno mehaniko, ki uvrščajo focusa med v svojem razredu boljše karavane.

Bruno Kuzmin, besedilo in foto

Ford focus spada v karavanski izvedbi med privlačnejše predstavnike svoje vrste, kar dokazuje z zunanjo podobo, velikim prtljažnikom, izvrstnimi voznimi lastnostmi, sodobno tehniko in navsezadnje celo z atraktivno karoserijsko barvo.

Test

Ducati monster 696

Ali je novi monster 696 lepši od prejšnjega, je vprašanje okusa. Da je novi bolje vozen in zmogljivejši, ni nobenega dvoma. Vseeno mu je ostalo veliko ducatijevskega ekstremizma in značaja, kar je zagotovo prav.

Kljub očitnim lastnostim monstrov, rešetkastemu okvirju in zračno hlajenemu motorju, 696 ni več gazela, temveč bolj bikec s čokatim videzom – pa to nima nič s težo, 183 kg »mokre« teže je v razredu za vzor. Celo zadek je zaradi dveh zajetnih loncev – pomagata do pravega basa, ki vseeno ni preglasen – videti bistveno manj lahkoten.

Predelan dvoventilski motor ima 696 ccm gibne prostornine in občutno več moči kot prej. Zdaj zmore 54,5 kW (74 KM) pri 9000 vrtljajih in ima za 69 Nm navora pri 7750 vrtljajih. To monstru zadošča za 210 km/h največje hitrosti in za pospešek 4,2 sekunde do 100 km/h. Motor je uporaben od 2500 vrtljajev dalje, a se okrog 4000 vrtljajev pogrezne v nejevoljno depresijo. Potem se resno prebudi pri 5500, še bolj pri 7000 vrtljajih ter silno galopira do odklopa pri 9000 vrtljajih. Prestavljati je treba, navsezadnje to ni litrski motor, čeprav je močan. Hidravlično upravljana, zdrsna sklopka (antihopping) ne zahteva moči, šeststopenjski menjalnik je dobro izračunan, toda prestavljanje ni najbolj lahkotno.

Zadnja nihajka je samo videti zaprt profil, v resnici pa ni.

Zastopnik: Nova motolegenda, Ljubljana
Cena: 8200 €

Okvir iz jeklenih cevi in aluminijastega podsedežja je trden. Prednje vilice niso nastavljive, zadnji vzmetni element ima nastavljiv tudi blažilnik. Na dobri cesti je 696 dobro in informativno vzmeten, na slabi postane utrujajoče trd, celo brutalen. Vozne lastnosti so mnogo boljše kot doslej. Nič ni izgubil od legendarne Ducatijeve smerne stabilnosti, pa je vseeno zelo okreten, odlično vodljiv, boljša je celo manevrirnost, saj lahko krmilo zasučemo za večji kot. Kolesi sta obuti v pnevmatike bridgestone battlax (120/70 ZR17 in 160/60 ZR17). Zavore so odlične, zelo učinkovite in odmerljive – obe ročici sta nenastavljivi in za kratke roke že kar preveč oddaljeni od krmila.

Majhen voznik se na 696 nekaj časa počuti odlično, dolgin bo imel zelo pokrčena kolena. Sedež te objame in rahlo potisne k posodi za gorivo – to postane čez čas nadležno, posebno ob počasni vožnji, ko zapestja na nizkem, ravnem krmilu (edina kromana reč na monstru) preveč trpijo. Položaj morebitnega sopotnika niti ni slab (sedež ima privit plastičen pokrov), toda držaja sta vedno umazana.

Žaromet je dober, vitki ogledali celo služita namenu, merilnikov pa se je treba navaditi. Podatkov je veliko, prikaz priročno izbiramo na levem sklopu stikal, toda berljivost precej šepa.

Andrej Krbavčič, besedilo in foto

Merilniki so bolje berljivi ponoči, vetrni ščitek pa samo preprečuje vrtinčenje zraka.

Rešetkasti okvir dokazuje, da je to še vedno monster, toda celotna podoba je precej bolj čokata kot pri prejšnji pošasti.

Test

Mazda6 sport CD140 TE

Pri novem rodu mazde srednjega razreda je različica sport, kombilimuzinska izvedenka s petimi vrati, postavljena med štirivratno limuzino in karavana. Zaradi dolge šipe v velikih vratih prtljažnika ima menda najbolj športno podobo. A se zdi štirivratna limuzina oblikovno bolj dorečena in uravnovešena. Ob drugačni obliki se mazda6 sport postavlja s prtljažnikom, ki se lahko postopoma poveča vse do 1250 litrov, kar je le 101 liter manj, kot znaša največja prostornina prtljažnika sport combija.

Mazda6 sport, ki ima zunanje mere enake kot limuzina, združuje športno zasnovo in uporabnost večjih družinskih avtomobilov. Ti dve skrajnosti uspešno povezuje tudi dvolitrski dizelski štirivaljnik. Gre namreč za živahen in hkrati zgledno varčen avtomobil. Avtomobil velike dinamike na racionalen način. Motor doseže največjo moč 103 kW (140 KM) pri 3500 vrtljajih na minuto in največji navor 330 pri 2000 vrtljajih na minuto. Primerna prestavna razmerja ročnega šeststopenjskega menjalnika zaokrožijo prepričljivost pogonskega sklopa, ki jo potrdita tudi pospešek od nič do 100 km/h v 10,7 s in največja hitrost 201 km/h. Ob tem porabi mazda6 sport CD140 TE v povprečju 5,6 litra plinskega olja na 100 kilometrov. Menjalnik je trši, kar je za bolj razgibano vožnjo vsekakor dobro, saj hkrati omogoča hitro in natančno prestavljanje.

Zastopnik: Mazda Motor Slovenija, Ljubljana
Cena: 25.470 €
Euro NCAP: Preizkus še ni bil opravljen.
Izpust CO2: 149 g/km

100 200 300 400
149

Velika zaloga navora in odzivno ter učinkovito podvozje so jamstvo za uživanje tako med vožnjo na ravnih odsekih z veliko hitrostjo kot na cesti s številnimi zavoji. Tudi če je dinamika vožnje velika, skorajda agresivna, je mazda6 predvidljiva. Včasih je ob odločnem pospeševanju prirast navora motorja v ozkem pasu vrtljajev sorazmerno velik, kar ni najbolj uglajeno. A če voznik slog vožnje prilagodi želenemu udobju, je avtomobil povsem krotek.

Udobje večajo dobra zvočna zatesnjenost, uspešno dušenje tresljajev, dizelski motor, ki deluje z nižjimi vrtljaji, in dobra založenost s serijsko opremo. Mazda6 sport CD140 TE je avtomobil sodobne, v bistvu modne zunanjosti, s prepričljivim in gospodarnim motorjem. S kombilimuzinsko zasnovo je uporaben za različne potrebe.

Željko Purgar, besedilo in foto

Mazda6 sodi med oblikovno prepričljivejše in skladnejše avtomobile srednjega razreda. Izbočeni blatniki z velikimi lučmi dajejo prednjemu delu prepoznavno podobo.