

avto
magazin

OPEL MOKKA

SPECIAL



POSEBNA PRILOGA
VSE O NOVI OPEL MOKKI

**POVEZLJIVOST IN
DIGITALIZACIJA**
POVSEM DIGITALIZIRANO
VOZNIŠKO OKOLJE

**ASISTENČNI
SISTEMI**
NA KROVU SO VSI
NAJSODOBNEJŠI
VARNOSTNI
ASISTENČNI
SISTEMI



Vse, kar je neobičajno

Včasih je vredno pogledati v preteklost, da se razjasni pot v prihodnost. To velja tudi za novo Mokka, ki prinaša bogato dediščino modela prejšnje generacije in je eden od stebrov Oplove prihodnosti.

Besedilo: Matjaž Gregorič • Foto: Opel

Opel je prvo generacijo Mokke predstavil ob koncu leta 2012 in kmalu se je pokazalo, da bo eden prvih kompaktnih športnih terencev postal prodajna uspešnica. V skoraj osmih letih proizvodnje so jih samo na evropskih trgih prodali skoraj milijon. K priljubljenosti so poleg privlačne zunanosti, prostorne notranjosti in kompaktne zasnove, ki je ugaljala urbanim pustolovcem, prispevale tudi pestra izbira motorjev, možnost štirikolesnega pogona ter bogata serijska in dodatna oprema.



INTELIGENTNA ZASNOVA IN SVEŽ VIDEZ

Tako kot je prvotna Mokka pred devetimi leti narekovala modne smernice v razredu urbanih križancev in je bila vedno v prodajnem vrhu, zdaj pot v prihodnost osvetljuje nova Mokka, zasnovana na novi modularni platformi CMP, ki jo v skupini PSA oziroma v koncernu Stellantis, v katerega lastniško spada Opel, uporabljajo tudi za druge avtomobile. Novi kompaktni križanec se postavlja s svežo zunanostjo, ki uvaja novo Oplovo oblikovalsko filozofijo. Navdih za podobo sprednjega dela so oblikovalci našli pri prvi generaciji kultnega modela Manta, dinamično zunanost pedsedežnega športnega terenca pa zaznamuje mišičasto oblikovana

karoserija s kratkimi previsi čez kolesa. Spredaj je posebno izrazit vizir, ki povezuje masko hladilnika in žaromete s svetilnimi diodami ter na novo oblikovan Oplov znak z bliskom, ki bo poslej krasil vse modele te nemške avtomobilske znamke. Zaradi položnejše strešne linije je silhueta Mokke videti kompaktnjša in ne tako raztegnjena kot pri nekaterih križancih v tem velikostnem razredu. Tudi ugoden količnik zračnega upora 0,32, ki je med najboljšimi v razredu, kaže, da se je temeljito delo kreativne razvojne ekipe obrestovalo. Ne nazadnje to pomeni ugodnejšo porabo, nižje izpuste in večji doseg. Z dolžino 4,15 metra je novi model sicer za 12,5 centimetra krajši od prejšnjega, a ima za





OPEL MOKKA – TEHNIČNI PODATKI MOTORJEV

Motor	Moč (kW/KM)v/min	Navor (Nm) v/min	Emisijski razred	Menjalnik	Povprečna poraba	Izpusti CO ₂
1,2 turbo	74/100 @ 5000	205 @ 1750	Euro 6d	ročni, 6 st.	4,6 l/100km	104 g/km
1,2 turbo	96 /130 @ 5500	230 @ 1750	Euro 6d	ročni, 6 st.	4,5 l/100km	103 g/km
1,2 turbo	96 /130 @ 5500	230 @ 1750	Euro 6d	samodejni, 8 st.	4,8 l/100km	111 g/km
1,5 dizel	81/110 @ 3500	250 @ 1750	Euro 6d	ročni, 6 st.	3,8 l/100km	100 g/km

dva centimetra daljšo medosno razdaljo, kar pomeni, da je v potniški kabini več prostora, predvsem zadaj. Tudi s prtljago ni zadrege. Osnovna prostornina prtljažnika namreč znaša najmanj 350 litrov, z zloženimi zadnjimi sedeži pa se poveča na 1105 litrov. Manjše dimenzije niso edini dejavnik za 120 kilogramov manjšo maso v primerjavi s prejšnjim modelom. Pod pločevino se namreč skriva inteligentna lahka konstrukcija, ki je omogočila hkratno pripravo vseh pogonskih izvedb, tudi električne. Zato ni čudno, da so pri Oplu to platformo ponosno poimenovali multi-energijska.

Nova oblikovalska filozofija se nadaljuje tudi v notranjosti. Armaturno ploščo sestavljata dva široka zaslona, ki sta osredotočena le na bistveno. Oplovi oblikovalci so posvetili posebno pozornost digitalni razstrupljevalni terapiji in sledili načelu manj je več. To se odraža v možnosti intuitivnega upravljanja sistema, ki voznikove pozornosti ne odvrača od vožnje. K varnosti pripomorejo tudi asistenčni sistemi, na primer za opozarjanje na nevarnost trčenja z zaznavanjem pešcev in samodejnim zaviranjem v sili ter opozorilnik pred nenamernim zapuščanjem voznega pasu, sistem za prepoznavanje prometnih znakov in utrujenosti voznika.

POGONSKI STROJI – ZA VSAKO GAR NEKAJ

Za novo Mokko so na voljo različni motorji in kupec si lahko izbere tistega, ki najbolj ustreza njegovim potrebam, željam in tudi življenjskemu slogu. Novi trivaljni bencinski motorji se dokazujejo z veliko učinkovitostjo in živahnimi zmogljivostmi. Z inovativno obdelavo posameznih gibljivih delov so zmanjšali trenje in s tem povezane izgube, turbinski polnilnik pa je zasnovan tako, da se takoj odzove na voznikov ukaz s stopalke za plin in motor hitro razvije velik navor. Navorna krivulja pri osnovnem 1,2-litrskem motorju s 74 kilovati (100 'konj') doseže 205 njutonmetrov; močnejši s 96 kilovati (130 'konj') pa razvije celo 230 njutonmetrov. Še bolj kot zgornja meja je pomembna uporabnost navora, ki je vozniku na voljo v prijazno širokem razponu. To potrjujejo tudi številke. Vsaj 95 odstotkov največjega navora je na voljo med 1.500 in 3.750 vrtljaji v minuti, zato je nova Mokka zelo odzivna, odločna in ima seveda tudi dobre vozne lastnosti. Te se seveda lepo skladajo z energičnimi in hkrati varčnimi motorji. Z močnejšim bencinskim trivaljnikom in v kombinaciji z ročnim menjalnikom doseže Mokka največjo hitrost 202 kilometra na uro in z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro pospeši v 9,2 sekunde.

Torej dovolj urno tudi za bolj dinamične voznike, ki jim za volanom nikoli ni dolgčas. Neko-liko bolj umirjen, a še vedno dovolj energičen je šibkejši motor, ki Mokko požene do največ-je hitrosti 182 kilometrov na uro in za pospešek do 100 kilometrov porabi 11 sekund. Ta motor je serijsko opremljen s šeststopenjskim ročnim menjalnikom, pri močnejšem pa lahko kupec izbere med šeststopenjskim ročnim ali udobnim osemstopenjskim samodejnim menjalnikom. Poleg prilagodljivih programov prestavljanja je zanj značilno zelo gladko delovanje, voznik pa mu lahko uka-zuje tudi z obvolanskima ročicama.

Sodobna tehnologija in velika učinkovitost za-znamujeta tudi 1,5-litrski turbodizelski štirivalj-nik s šeststopenjskim ročnim menjalnikom. Živahnost mu omogočata moč 81 kilovatov (110 'konj') in največji navor 250 njutonmetrov, pri tem pa je varčen, saj povprečno porabi le 3,8 litra goriva na 100 kilometrov. To je torej pravi pogonski stroj za tiste, ki se vozijo tudi na nekoliko daljše relacije ob veliki potovalni hitrosti in hkrati stavijo na ekonomičnost. Za varovanje okolja skrbi z naknadno obdelavo izpušnih plinov, ki jo opravljajo pasivni katalizator dušikovih oksidov, vbrizgalnik aditiva AdBlue, katalizator in filter trdnih delcev. Nova Mokka je na voljo tudi z električnim pogonom. Elektromotor razvije moč 100 ki-lovatov (136 'konj') in največji navor 260 nju-tonmetrov, ki je na voljo že ob speljevanju. Elektriko zagotavlja baterija z zmogljivostjo 50 kilovatnih ur, kar preneseno v realnost po-

meni, da napolnjena zadošča za pot od Go-riškega do Pirana, in sicer do 324 kilometrov. Električni križanec je kot nalašč za ljudi z ur-banim načinom življenja, za mlade in mlade po srcu, ki večino svojih vsakdanjih poti opravi-jo v mestu in njegovi bližnji okolici.

Nova Mokka je na voljo s štirimi paketi opre-me in z začetno ceno 18.990 evrov. Za šport-ne navdušence ali tiste, ki radi izstopajo iz povprečja, so pri Oplu prvič pripravili šport-no različico GS Line. V opremo so vključeni značilna rdeča obroba stranskih oken, sijajno črn vizir, črni zunanji okrasni elementi, poseb-no blago na prednjih sedežih, rdeča obroba instrumentne plošče, črna platišča iz lahkih kovin, streha v drugi barvi in črna stropna obloga. III



PROMO  Mokka special

Kot udoben čevelj

Notranjost je pri avtomobilih najmanj tako pomembna kot zunanost. Če radi rečemo, da je zunanost narejena za gledalce, je notranjost prvo, kar vidijo in občutijo potniki in vsakodnevni uporabniki. Lahko jo primerjamo s čevljem – nič mu ne pomaga, če je samo lep, saj če ni tudi udoben, ga ne boste nosili.

Besedilo: Andraž Zupančič • Foto: Opel



O blikovalci in inženirji pri novih avtomobilih namenijo veliko pozornosti notranjosti – njeni velikosti in prostornosti, ergonomiji in udobju ter seveda kakovosti izbranih materialov. Umetelna združitev najsodobnejših smernic in vsakodnevnega udobja je njihova velika mala skrivnost in pri novi Mokki jim je izjemno uspela.

Notranjost so zasnovali v skladu z zadnjimi smernicami, ki določajo vedno večjo oblikovno čistost armaturne plošče in vgradnjo čedalje večjih zaslonov, hkrati pa so s prefinjenim čutom za tradicijo ohranili nekaj klasičnih bližnjičnih stikal. Tehnično dovršenost vsekakor izražata zaslona pred voznikom in sredi armaturne plošče. Digitalizacija, ki naredi avtomobil še prijaznejši za uporabo, je absolutno merilo pri snovanju dobrega prevoznega sredstva, v katerem se voznik in potniki enostavno morajo počutiti udobno. S čistimi linijami so ustvarili prostornost in s premišljeno ergonomijo vozniku omogočili, da lahko povsem intuitivno seže po zelenem gumbu ali ročici, samodejni menjalnik pa upravlja z obvolanskimi stikali. Z vsem tem so oblikovno dovršeno očistili celoten voznikov delovni prostor in tako dali poudarek intuitivnemu upravljanju vozila. To pomeni, da se vozniku ni treba posebej osredotočati na vsak gib ali iskati gumb, kar njegovo pozornost odvrča od prometa, temveč vse hitro najde tam, kjer to tudi pričakuje. Najpomembnejše funkcije namreč upravlja s krmilnimi tipkami in se mu ni treba prebijati skozi zamudne podmenije. Zato je zasnova informacijsko-zabavnega sistema zelo pomemben del pri spreminjanju avtomobila v voznikovega zaveznika. Ta mora sodelovati z voznikom in ne sme biti njegov tekmeč. Na vseh področjih.



Načelo oblikovalcev je bilo manj je več. Na videz enostavna armaturna plošča voznika in potnike dobesedno povabi v svoj objem. S filozofijo čistega, a natančnega in na osnovne funkcije zastavljenega voznikovega delovnega okolja so naredili avtomobil igriv, a tudi bolj umirjen. Ali kot pravijo pri Oplu – razstrupljen. To je ena od značilnosti sodobnih aparatov in priprav, ki z vsemi svojimi neštetimi možnostmi dobesedno prestrašijo uporabnike in jih takoj odvrnejo od pogostе rabe. Pri Mokki ni tako. Njeno armaturno ploščo, ki so jo poimenovali Pure Panel, so namreč zasnovali pregledno in vgradili velika zaslona – tisti za digitalizirane merilnike, ki omogočajo enostavno prilagodljivost, je velik do 12 palcev, osrednji zaslon informacijsko-zabavnega sistema, ki je občutljiv za dotik, pa 7 ali 10 palcev. Za prijazno uporabo so poskrbeli tudi z zelo prečiščenim naborem informacij in ravno pravšnjim številom gumbov, s katerimi uporabnik nadzira najpogostejše funkcije. S tem so dosegli idealno uravnoteženost med količino informacij, možnostjo upravljanja in videzom notranjosti vozila.

Zgodba se nadaljuje tudi v prtljažnem prostoru, ki je pri 4,15 metra dolgem avtomobilu s prostornino 350 litrov (v električni različici 310 litrov) primeren za vsakodnevne potre-



be. Prostornost je čutiti tudi na zadnjih sedeh, navsezadnje tudi zavoljo dva centimetra daljše medosne razdalje (ta meri 2,56 metra) v primerjavi s predhodnim modelom.

Notranjost potniki ne samo vidijo, ampak jo predvsem občutijo, zato ni vseeno, kakšen je material tako na pogled kot otip. Kajti avtomobil morajo potniki začutiti tudi pod svojimi prsti, tako kot mora to začutiti voznik pri uporabi gumbov, obvolanskih ročic in seveda tu-

di volana. Ta je v novi Mokki seveda dinamično zasnovan in z vedno bolj značilnim sploščenim spodnjim delom spominja na pravi dirkaški volan. Poudarimo, da z ergonomsko obliko vozniku dobesedno pade v roko. Snovalci so pozornost seveda namenili tudi zasnovi zelo udobnih sedežev, ki tako kot volan z oprijemom omogočajo tudi dinamično vožnjo. V šestih smereh nastavljiva prednja sedeža je možno dobiti tudi v alkan-tari ali usnju, kar je malce nenavadno za vo-zilo tega avtomobilskega razreda. Na voljo sta tudi z ogrevanjem, voznik pa si lahko dodatno privošči tudi masažno funkcijo. Za še večje udobje skrbi samodejna klimatska naprava ali solarna zaščita šip.

Oprema Mokke sega od športnosti do luk-suza, kamor spadajo tudi 18-palčna platišča, vozniku pa so za čim večje udobje in izpolnitev različnih želja ustvarili sistem, s katerim lahko izbira način odzivanja volana ali stopalke za plin. Samodejnemu menjalniku pa so namenili tri načine delovanja, sport, eco ali normal. Z vsem tem je Mokka po svoji naravi svež, okreten in živahen avtomobil (s premerom obračanja koles 11 metrov) ter z vsemi pre-mišljenimi potezami v notranjosti prikupen tu-di navznoter. K njeni veliki privlačnosti veliko prispeva tudi pester izbor barv tako karoseri-je kot notranjosti, pa tudi številni okrasni ele-menti. Mokka je zato avtomobil, ki je narejen kot najudobnejši in najkakovostnejši modni čevlji. Kdo jih ne bi nosil! III





PROMO  Mokka special

Varnost in inovacije

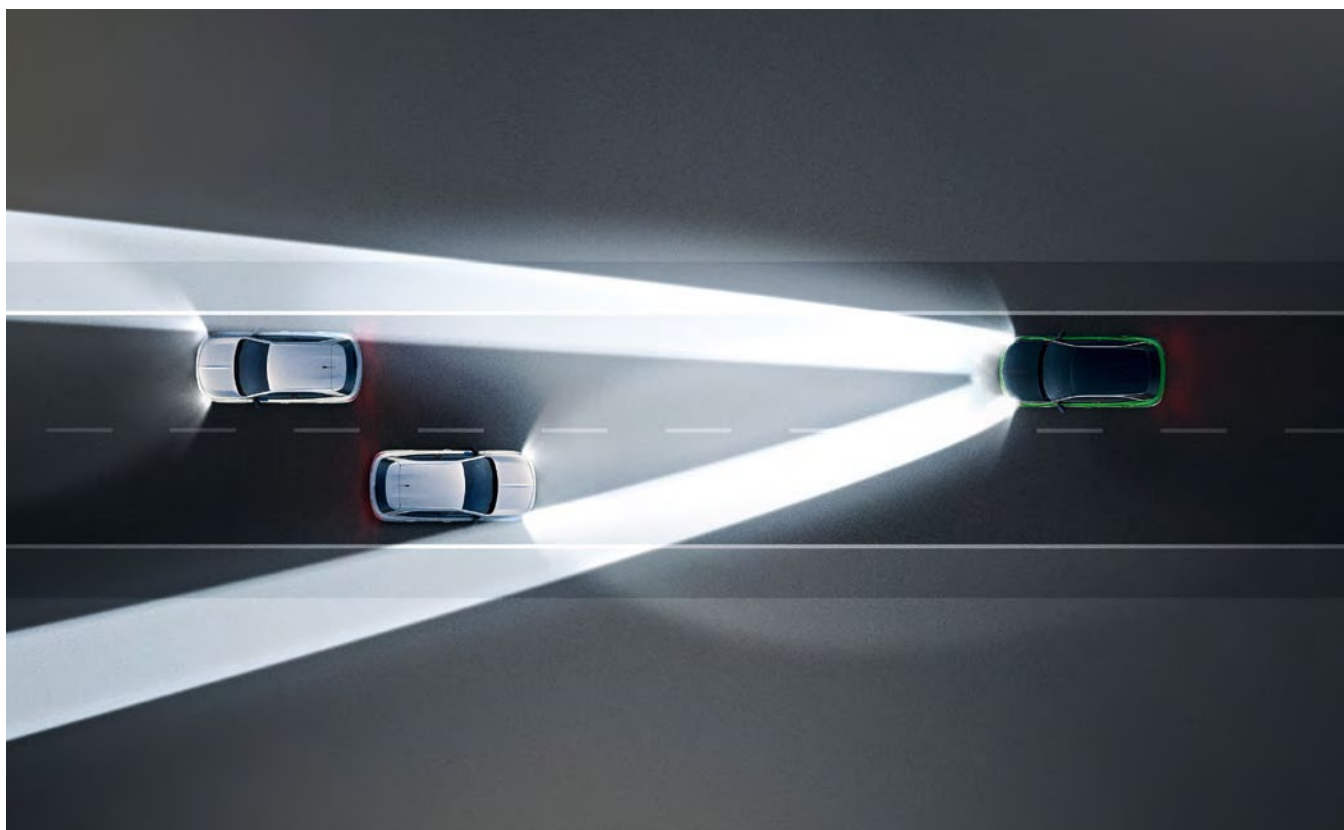
Opel pri Mokki nadaljuje svojo tradicijo uvajanja inovativnih varnostnih tehnologij iz prestižnih segmentov v vse svoje avtomobile. Izreden tehnološki napredek je opazen tako pri aktivnih kot tudi pasivnih varnostnih sistemih.

Besedilo: Jaka Drozg • Foto: Opel

Aktivne varnostne tehnologije za pomoč vozniku postajajo nepogrešljiv dodatek v vsakem novem avtomobilu. Nekatere vozniku lajšajo vožnjo, izboljšajo preglednost dogajanja okoli vozila, omogočajo pilsamodejno vožnjo, druge pa lahko celo rešijo življenje. Za več varnosti na cesti Mokka sledi Oplovi filozofiji tehnološkega napredka in ponuja širok nabor inovativnih asistenčnih sistemov pri vseh nivojih opremljenosti.

SAMODEJNO ZAVIRANJE V SILI

Sistem samodejnega zaviranja v sili je ključnega pomena predvsem pri mestni vožnji. Vozilo stalno nadzoruje razdaljo do ovir v svoji neposredni bližini, in če pred vozilom zazna oviro, na primer drugo vozilo ali pešce, oceni kritično razdaljo do ovire glede na potovalno hitrost. Ko se ovira nevarno približa, vozilo samodejno zavre in prepreči trčenje ali zmanjša njegove posledice, kadar je nezgoda neiz-



ogibna. V takšnem primeru Mokka potnike obvaruje s sprednjimi in stranskimi zračnimi varnostnimi blazinami ter zračnimi zavesami.

MATRIČNI LED-ŽAROMETI

Cesto osvetljujejo prilagodljivi matrični Intelli-Lux LED-žarometi. Štirinajst LED-žarometov zagotavlja odlično vidljivost v vseh vremenskih razmerah, matrična tehnologija pa prinaša udobje stalno vklopljenih zmogljivih dolgih luči, ne da bi z bleščanjem ovirale druge udeležence v prometu. Matrični žarometi se vklopijo pri hitrosti nad 50 kilometrov na uro in se

neprestano prilagajajo prometu tako na avtocesti kot tudi na zavitih poteh ter približujoča se vozila iz svetlobnega stožca izključijo že v delčku sekunde. Mokka je bolj vidna tudi vsem, ki vozijo za njo, kajti ponaša se z LED-svetili tudi na svojem zadnjem delu.

PRILAGODLJIVI REGULATOR

HITROSTI (TEMPOMAT)

IN OHRANJANJE VOZNEGA PASU

Prilagodljivi regulator hitrosti omogoča več potovalnega udobja s samodejnim vzdrževanjem varne razdalje do spredaj vozečega





vozila, sistem za ohranjanje voznega pasu pa omogoča polumodejno vožnjo vozila. Mokka ponuja tudi prepoznavanje prometnih znakov in sistem za opozarjanje na ovire v voznikovem mrtvem kotu za lažje osredotočanje na dogajanje pred vozilom. Pri dolgih vožnjah pomaga tudi sistem za zaznavanje utrujenosti, in sicer voznika opozori na prepočasne ali površne popravke volana.

DIGITALNA INSTRUMENTALNA PLOŠČA

Voznikov zaslon z 12-palčnim premerom je brezhiben digitalni prostor, zasnovan z namenom jasnega odražanja ključnih informacij brez vizualno motečih elementov.



180-STOPINJSKA PANORAMSKA VZVRATNA KAMERA

Vzratna kamera s 180-stopinjskim zornim kotom omogoča obogaten prikaz dogajanja za vozilom. S tem olajša vzvratno vključevanje v promet, saj širok zorni kot prikaže tudi promet, ki se približuje z obeh strani vozila, predmeti v bližini pa so poudarjeni.

E-CALL

Storitve OpelConnect omogoča, da se v nesreči vozila samodejno sproži klic v sili, ki je vedno preusmerjen na najbližji lokalni center za klic v sili oziroma javno varnostno odzivno točko. Ta poskrbi za pravočasen prihod reševalcev oziroma avtovleke. Pri klicu v sili so posredovane vse nujno potrebne informacije.

PARKIRNI POMOČNIK

Napreden parkirni pomočnik sam poskrbi za popolno parkiranje. Sistem pravilno oceni dovolj veliko parkirno mesto, samodejno obrača volanski obroč, voznik pa poskrbi le za pospeševanje in zaviranje. Sistem, ki je opremljen s tipali, vozniku grafično prikaže bližnje ovire spredaj, zadaj in ob straneh vozila. Sistem lahko parkirano vozilo pomaga zapeljati tudi iz parkirnega mesta nazaj na cesto. III





Povezljivost po meri sodobnosti

Nadzirajte svojo Mokko na daljavo ali si jo ohladite, še preden se boste z njo zapeljali.

Besedilo: Mitja Sagaj • Foto: Opel

Z novo Opel Mokko boste nenehno povezani tudi na poti. In tudi tedaj, ko se boste oddaljili od nje. Mokka ponuja odlično povezanost tako vozniku kot potnikom in prav vse različice Mokke so opremljene z radijskim sprejemnikom s sistemom Bluetooth s sedempalčnim zaslonom, občutljivim za dotik. V tem primeru je tudi pred voznikom sedempalčni zaslon, ki služi kot instrumentna plošča za prikaz vseh pomembnih informacij o vožnji.

Če je Mokka opremljena s sistemom Multimedia Navi Pro z vrha ponudbe, je osrednji zaslon informativno-zabavnega sistema, ki je občutljiv za dotik, velik 10 palcev, diagonala zaslona pred voznikom pa meri kar 12 palcev.

Z novo Opel Mokko se boste lahko povezali tako uporabniki pametnih mobilnih telefonov z operacijskim sistemom Android (prek sistema Android Auto) kot tisti z operacijskim sistemom iOS (prek sistema Apple Car Play). Oba sistema omogočata tudi glasovno upravljanje, za združljive mobilne telefone pa je na voljo tudi brezžično polnjenje baterije. S storitvijo OpelConnect bodo vaše poti še brezskrbnejše, saj boste tako lahko vselej neposredno povezani s centrom za pomoč v primeru okvare. SOS klic v sili, asistenčni klic v primeru okvare in obvestila o stanju ter informacije o vozilu so vam vselej na voljo. Prav tako bo kasneje letos na voljo tudi odklepanje in zaklepanje Mokkinih vrat na daljavo ter upravljanje hupe in luči na daljavo zgolj z uporabo mobilnega telefona. Vozniki električne Mokke boste lahko na daljavo preverjali tudi stanje baterije v avtomobilu, upravljali predklimatiziranje ali urnik polnjenja. Preverili pa boste lahko tudi vse podatke o zadnji vožnji, kot so trajanje, prevožena razdalja in povprečna hitrost. Tudi vaša vožnja z Mokko bo poslej pametna, vi pa v njej bolj sproščeni z upoštevanjem podatkov o prometu v živo. Še več povezanosti z novo Mokko vam omogoča aplikacija myOpel; če je vaša Mokka opremljena s sistemom za vstop in zagon motorja brez ključa, lahko do petim članom družine omogočite uporabo Mokke kar prek pametnega telefona. Vozniki Mokke-e pa boste v aplikaciji Free2Move brez težav našli javne električne polnilnice in lahko tako tudi plačali polnjenje. In še ena prednost uporabe vseh storitev OpelConnect in myOpel je, da lahko povsod uporabljate iste prijavnne podatke. III



OpelConnect omogoča povezanost na vse načine in z vsemi pametnimi telefoni.

Električni pogon je zvezda ponudbe



Nova Mokka je istočasno na voljo s tremi pogonskimi izvedbami. Električni pogon bodo najbolj cenili tisti, ki lahko baterije polnijo doma, pa tudi tisti, ki so okoljsko ozaveščeni in se hočejo hkrati varčno voziti.

Besedilo: Matjaž Korošak • Foto: Opel

V koncernu Stellantis, v katerega spada Opel, so dobro premislili, kako se lotiti projekta nove Mokke, in zato je logično, da je elektrifikacija povsem v ospredju. Tudi zato, ker so najnovejši model zasnovali na sodobni koncernski multienergijški platformi, ki omogoča tako vgradnjo motorjev z notranjim zgorevanjem kot zmogljivega e-pogona. Mokka-e se sicer po zunanosti kaj bistveno ne razlikuje od svojih klasično gnanih sorodnic, bistvo pa je, kot se reče, očem skrito. Novi model namreč v svojem dnu, torej med prednjo in zadnjo osjo, skriva li-ionski baterijski paket z zmogljivostjo 50 kilovatnih ur in s svojo zalogo energije oskrbuje električni pogonski motor na prednji osi. Ta zmore okroglih 100 kilovatov (136 'konj'), bolj impresivno pa je, da vozniku ponuja tudi 260 njutonmetrov navora že od prvih nekaj zavrtljajev. Za primerjavo, to je celo za 10 njutonmetrov več od pregovorno navorsko obdarjenega dizla v ponudbi! Takojšnji navor pomeni tudi odločnost in lahkotnost pri speljevanju, o čemer priča tudi zgolj 3,7-sekundni pospešek do 50 kilometrov na uro (in še vedno solidnih devet sekund do 100 kilometrov na uro), končna hitrost pa je omejena na razumnih 150 kilometrov na uro.

DOSEG DO 324 KILOMETROV

Kadar je baterija polna, lahko Mokka-e prepelje do 324 kilometrov, realni doseg pa je seveda – kot vedno pri pogonih te vrste – precej odvisen tudi od topografije, zunanje temperature, načina vožnje in obremenitve e-motorja. Seveda pa so za to, da vozniku kar se da olajšajo delo in avtomobilu povečajo doseg, vgradili tudi vozne programe Normal, Eco in Sport, ki seveda že sami po sebi jasno povedo, čemu so namenjeni. Največji doseg je mogoče doseči v položaju stikala Eco na osrednjem grebenu, vseh 100 kilovatov moči pa je na voljo le v programu Sport. Ko je baterija enkrat prazna, je mogoče pri tem modelu izbrati med različnimi možnostmi polnjenja, predvsem pa je baterijo mogoče napolniti s priključitvijo na izmenični in enosmerni tok različnih moči. Najpreprosteje je seveda uporabiti polnilno postajo (AC) z močjo 11 kilovatov, ki baterijo napolni v petih urah in 15 minutah. Kadar pa je pomembna vsaka minuta,

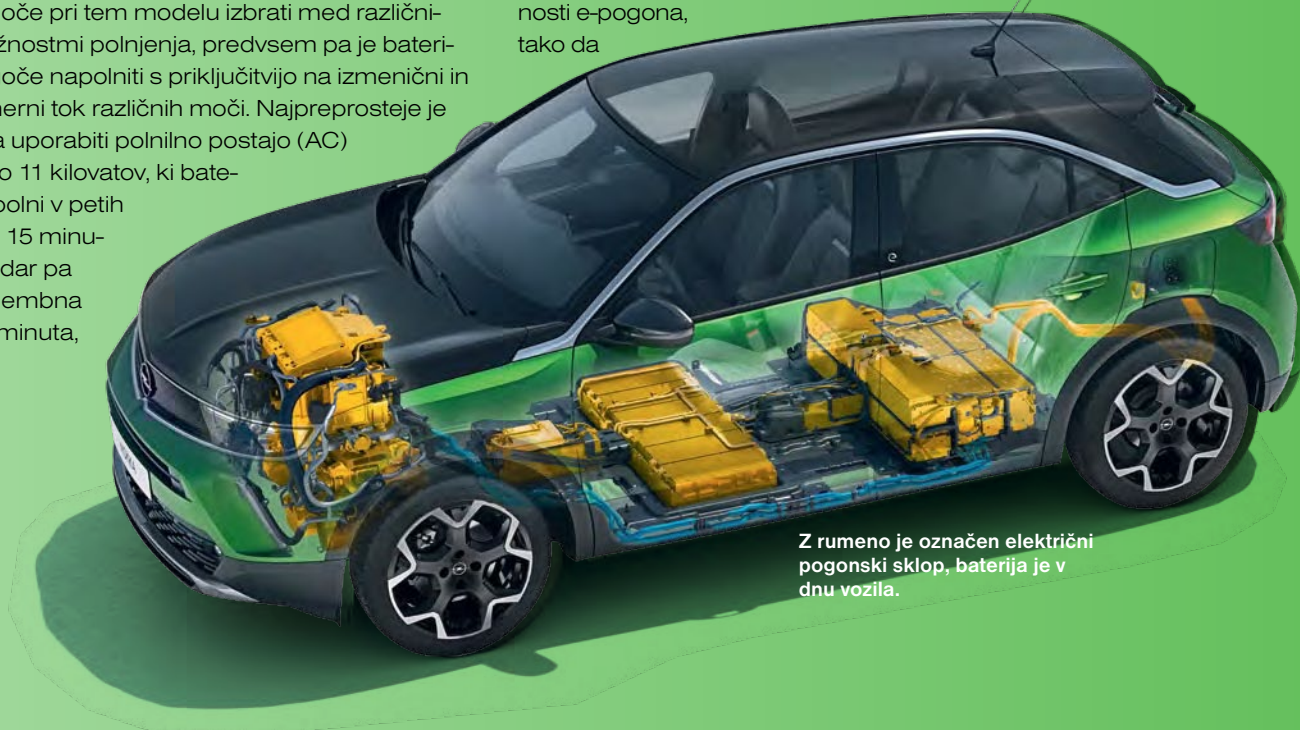


je smiselno poiskati javno hitro polnilno postajo, saj lahko obremeni polnilnik z močjo 100 kilovatov in baterijo napolni do 80 odstotkov v manj kot pol ure. Pri Oplu vam sicer polnilni kabel tipa 2 dodajo v avtomobil, lahko pa pri njih kupite in uredite vse potrebno tudi za hišno oziroma stensko polnilnico.

Baterijo je mogoče polniti na AC- in DC-priključkih, in sicer z izmeničnim tokom do 11 in z enosmernim do 100 kilovatov.

PREPRIČLJIV POGONSKI SKLOP

Med prvo preizkusno vožnjo je nova Mokka-e najprej presenetila z odločnim pospeškom, takoj zatem pa seveda tudi z zgledno urejenim podvozjem, ki zelo učinkovito blaži grbine in neravnine, tudi krajše. To pri e-vozilih ni ravno samoposebiumevno, predvsem zaradi teže, ki jo mora nadzorovati podvozje. Tudi okretnost in agilnost sta na spodobni ravni, seveda pa je teža vozila nekoliko večja v primerjavi z modeli s klasičnim pogonom, ampak zato rekupereacija učinkovito pomaga pri zaviranju. Predvsem pa bo vsak voznik cenil nezahtevno notranjost, ki poleg digitaliziranega okolja omogoča prepoznavno jasno oplovsko izkušnjo brez posebnosti e-pogona, tako da



Z rumeno je označen električni pogonski sklop, baterija je v dnu vozila.

Javna polnilna postaja
100 kW



100 km

12 min

polnjenja¹⁾

1 minuta polnjenja
≈ 9 km

Javna polnilna postaja
50 kW



100 km

19 min

polnjenja¹⁾

1 minuta polnjenja
≈ 5 km

Stenska/hišna
polnilnica/Javna
polnilna postaja
11 kW



100 %

napolnjenost
(SOC) preko noči
v največ 5:15 ure



100 km

90 min

polnjenja²⁾

1 minuta polnjenja
≈ 1 km

ni nepotrebnega privajanja. Celotna izkušnja je še kako podobna vožnji vozila s klasičnim pogonom, kot ga poznamo,

z zelo učinkovitim in mehko delujočim samodejnim menjalnikom. No, tak pogon ga seveda niti ne potrebuje (vsaj ne v klasičnem pomenu).

Zanimivo je tudi, da je Mokka-e navkljub zmogljivi in posledično veliki bateriji ohranila skoraj nespremenjen prtljažni prostor. Ta pod petimi prtljažnimi vrati meri še vedno spodobnih 310 litrov (le 40 manj kot pri modelih ICE), kar pomeni, da gre za povsem uporaben model v svojem razredu (spodnji srednji razred).

Mokka-e je seveda tudi cenovno umeščena najvišje, a tudi njena tehnologija in serijska

oprema sta na precej višji ravni. Drži, 33.540 evrov, kolikor stane vstopni model, ni malo, toda s subvencijo se cena spusti blizu 20 tisočakov. To pa je slaba dva tisočaka manj od najbolj opremljene izvedbe z bencinskim motorjem, ki ima podobno moč in samodejni menjalnik. Kdor veliko vozi, torej vsakodnevno blizu dosega nove Mokke-e in baterije polni doma, bo razliko pokril že v manj kot 30.000 kilometrih! Ne upoštevajoč nižjih stroškov servisiranja (ni olja, ni filtrov, ni sklopke ...). Opel sicer za baterijo zagotavlja osemletno jamstvo oziroma jamstvo do 160.000 kilometrov. ■■

Možnosti hitrega polnjenja za model Opel Mokka-e



Povprečne vrednosti, januar 2021

1) do 80 % napolnjenosti (SOC). Polnilni časi lahko varirajo glede na tip in moč polnilne postaje, zunanjo temperaturo in temperaturo baterije

2) v Nemčiji; s trifazno polnilno postajo z močjo 11 kW (doplačilna oprema, ni na voljo v vseh verzijah)

Da bo še ugodneje!

Država ponuja kupcem električnih vozil ugodno subvencijo. Kako do nje?

Besedilo: Matjaž Korošak • Foto: Opel

Prodajne cene e-modelov danes postajajo primerljive s cenami avtomobilov z motorji z notranjim zgorevanjem (zlasti še ob upoštevanju vse vgrajene opreme in tehnologije, za katero je sicer treba doplačati), izračun skupnega stroška lastništva vozila pa pokaže, da so električni avtomobili dolgoročno ne le enakovredni drugim, ampak cenejši, če seveda upoštevamo tudi subvencije, ki jih posamezniki in podjetja lahko dobijo od Eko sklada.

Poleg subvencij je na voljo tudi ugoden kredit, a pojdemo po vrsti, najprej k subvencijam.

Te so namenjene kupcem baterijskih električnih vozil (za hibride in priključne hibride subvencij ni), tako fizičnim kot pravnim osebam. Postopek je v obeh primerih enak, višina subvencije pa ne.

Fizične osebe dobijo polno vrednost subvencije, pravne pa od 45 do 75 odstotkov vrednosti naložbe (vrednost naložbe je razlika med ceno električnega in primerljivega klasičnega vozila, če to obstaja, obvelja pa nižji znesek), a največ v višini omenjene vrednosti oziroma delne vrednosti. Odstotek subvencije je odvisen od velikosti podjetja in od tega, v kateri statistični regiji ima sedež.





Postopek pridobivanja subvencije za fizične in pravne osebe je torej enak, ni zapleten, lahko pa do nakazila zneska subvencije zaradi zasedenosti Eko sklada preteče kar nekaj časa (tudi nekaj mesecev).

V vsakem primeru je treba avtomobil najprej kupiti in registrirati. Če ste vozilo plačali v celoti ali za nakup najeli kredit oziroma finančni lizing, na Eko sklad oddate vlogo in obvezne priloge (kopijo računa za nakup novega vozila, ki se glasi na ime vlagatelja, dokazilo o plačilu celotnega računa, kopijo prometnega dovoljenja, kopijo potrdila o skladnosti vozila (CoC)). Eko sklad z odločbo odloči o pravici vlagatelja do spodbude najkasneje v 90 dneh, praksa pa kaže, da lahko traja tudi dlje. Izplačilo subvencije se izvede predvidoma v 60 dneh po prejemu podpisane pogodbe o prejemu nepovratne finančne spodbude.

V praksi lahko izplačila tudi zamujajo.

Kaj pa omejitve, ki jih subvencija povzroči?

Vozilo mora najmanj dve leti po prvi registraciji ostati registrirano in v lasti prejemnika subvencije. Vlagatelj mora biti torej po prvi registraciji prvi lastnik vozila oziroma na podlagi sklenjene pogodbe o finančnem lizingu prvi zakupnik (lizingojemalec) vozila, ki je predmet nepovrat-

ne finančne spodbude. Iz pogodbe o finančnem lizingu mora biti razvidno, da bo vlagatelj po poteku pogodbe o finančnem lizingu postal lastnik vozila. Poleg te najpomembnejše omejitve obstaja še nekaj manjših omejitev (na primer ta, da znesek subvencije ne sme preseči 20 odstotkov vrednosti vozila), ki jih najdete na spletni strani Eko sklada.

Poleg subvencije so na voljo tudi ugodni krediti z 1,3-odstotno obrestno mero (plus Euribor), ki pa so na voljo tudi za hibridna in priključno-hibridna vozila. Postopek pridobitve je podoben, le da ga je treba začeti pred nakupom, torej s predračunom namesto računa za že kupljeno vozilo. Seveda mora biti kupec tudi kreditno sposoben po merilih banke, ki te kredite za Eko sklad ponuja (Intesa San Paolo). Možnosti za ugoden nakup električnega avtomobila je torej dovolj, ob teh, ki jih ponuja Eko sklad, pa seveda ne pozabite preveriti še vseh ugodnosti, ki jih ponuja prodajalec – po navadi gre (poleg kakega popusta) za ugodnosti (bone ali podobno) za nakup domače polnilne postaje, sončne elektrarne ali posebne ugodnosti pri karticah za polnjenje na javnih polnilnih postajah. ■■■

TO JE NOVA
OPEL MOKKA
NE OBIČAJNO. BOLJ MOKKA

Predstavljamo novi Opel. Drzen in pristen, tudi v električni različici. Več na opel.si.



O P E L

Kombinirana poraba goriva (po WLTP ciklu): 4,4–6,0 l/100km, poraba električne energije: 17,4–18,0 kWh/100km ter izpusti CO₂: 0–137 g/km. Emisijska stopnja: EURO 6. Specifične emisije dušikovih oksidov (NO_x): 0 – 0,46 g/km. Trdi delci: 0,052 g/km in število delcev: 0,09 *10¹¹/km pri dizelskih motorjih. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal iz prometa prispevajo k poslabšanju zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Opel Zajamčeno zadovoljstvo s povratnim odkupom velja za vsa nova, nepoškodovana osebna vozila Opel, za katera je od izročitve novega vozila kupcu minilo manj kot 30 dni oziroma je bilo z vozilom prevoženih manj kot 2000 km - katerikoli pogoj je prvi izpolnjen, ter ni na voljo za vozila, ki so upravičena do subvencij Eko sklada za nakup električnih vozil, zaradi pogojev za pridobitev subvencij. Več informacij je na voljo na www.opel.si ali pri pooblaščenih Opel trgovcih. Pridržujemo si pravico do spremembe. Slike so simbolične. WAE CEE Kft, Szabadság utca 117, 2040 Budaörs, Madžarska