

Avto šport

VOZILI SMO:

- Dacia Sandero Stepway Expression 1.0 TCe
- Ford Ranger Raptor 3.0 EcoBoost e-4WD
- Fiat 500X 1.5 e-Hybrid (RED) DolceVita
- Renault Megane R.S. Ultime 300 EDC
- Citroën Ami Cargo

www.avto-sport.net

Sledi nam:  



ASTON MARTIN VANTAGE

MotoGP, Formula 1, WRC

&

Pagani Huayra R Evo // Renault 5 E-Tech electric

Nissan Ariya // Lancia Ypsilon // Porsche Taycan

BMW serije 5 Touring // Itama 45RS // Opel Corsa



ISSN 0353-8508



9 770353 850034

V prejšnji številki revije sem pisal, koliko stane pogonska električna energija za električne avtomobile. In kaj smo ugotovili? Da je poceni, če polnimo doma, in dražje kot avtomobili na fosilna goriva, če polnimo na hitrih polnilnicah, kjer nimamo posebne pogodbe. No, zdaj so na svetlo prišle še svetovne informacije o prodaji električnih avtomobilov, ki kažejo, da se ti sploh ne prodajajo. In to niti ne ljudem, ki so ekološko zavedni. In kaj je vzrok? Električni avtomobili, namenjeni za daljše relacije, v resnici sploh ne funkcionirajo. Lepo je imeti električni avtomobil za krajše relacije in možnosti za polnitev doma v garaži. Ko pridemo na daljše razdalje, vozniki ne želijo stresa v zvezi s polnjenjem. Tudi sam sem na lastni koži občutil, kaj vse se lahko pripeti v tujini, ko pride na vrsto polnjenje. Raje grem na pot z dizelskim avtomobilom, ker se enostavno ustavim na črpalki in v nekaj minutah napolnim rezervoar. In tako pravijo tudi avtomobilski novinarji in blogerji, kot je na primer Harry's garage. Tudi številke o prodaji električnih avtomobilov so zaskrbljujoče. Na Kitajskem je bilo v januarju prodanih 35 odstotkov manj električnih avtomobilov. Porsche ima probleme s prodajo svojega Taycana, a bencinski hitrostniki so razprodani. Tudi če kupite novega Taycana in ga želite takoj prodati, izgubite pol vrednosti. Rent-a-car podjetja, kot je Hertz in ostali, so odpovedala velika naročila električnih avtomobilov. Velik problem je tudi s prodajo rabljenih električnih avtomobilov, saj ni naprav za testiranje učinkovitosti električnih baterij. In če kupite vozilo, ki ima baterije pri koncu, morate globoko seči v žep za nov baterijski paket. Lutz Metsche, član uprave Porscheja, je izjavil, da bo težko izpolniti naloge, ki jim jih je naložila EU o elektrifikaciji do leta 2030. Predsednik Toyote Akio Toyoda tudi ni naklonjen električnim avtomobilom – pravi, da bodo električni avtomobili dosegli največ 30 odstotkov avtomobilskega trga in da bo porast pri avtomobilih s hibridnim pogonom ter vozilih na vodik in energijo iz gorivnih celic. Mi, Slovenci, smo še posebno previdni pri novostih in v večini zavračamo električne avtomobile, saj vemo, da je slovenska elektrika umazana in v večini pridobljena iz fosilnih goriv. Za tradicionalne Slovence je še vedno car »dizlaš«!

Matjaž Tomlje



“ Pogrom električnih avtomobilov ”



Novosti:

- 8 Nissan Ariya
- 9 Opel Corsa
- 22 Aston Martin Vantage
- 28 Pagani Huayra R Evo
- 34 BMW serije 5 Touring
- 38 Porsche Taycan
- 42 Lancia Ypsilon
- 46 Renault 5 E-Tech electric

Zanimivosti:

- 16 Izbira avtomobilskih pnevmatik
- 20 Voznikovi modni dodatki

Testi:

- 50 Ford Ranger Raptor 3.0 e-4WD
- 56 Renault Megane R.S. Ultime 300
- 60 Dacia Sandero Stepway Expression
- 64 Fiat 500X e-Hybrid (RED) Dolcevita
- 68 Citroën Ami Cargo

Navtika:

- 72 Itama 45RS

Šport:

- 80 Formula 1 - predstavitev dirkalnikov
- 84 Formula 1 - testiranja
- 88 Formula 1 - VN Bahrajna
- 90 WRC - rally Švedska
- 94 MotoGP - testiranja



Revija za avtomobilizem, navtiko in motociklizem

E-naslov:
ava.tomlje@avto-sport.net

Spletna stran:
www.avto-sport.net

Cena:
4,90 EUR

Glavni urednik:
Matjaž Tomlje
matjaz.tomlje@avto-sport.net

Pomočnica glavnega urednika:
Ava Tomlje
ava.tomlje@avto-sport.net

Tehnični direktor:
Jan Grobelšek
jan@avto-sport.net

Fotografije:
ISC, Jan Grobelšek, Rok Tomlje

Sodelavci:
Jana Mihor, Janez Papež, Gregor Osredkar

Direktorica marketinga:
Tea Mulej
tea.mulej@gmail.com

Založnik:
Fleetman d.o.o.
Sedež podjetja: Kadičnikova 1, 1000 Ljubljana
Poslovna enota za izdajanje revij: Njegoševa 19, 1000 Ljubljana

Rezervacije oglasnega prostora:
ava.tomlje@avto-sport.net

Tisk:
Printerja, Sveta Nedelja

Distribucija:
Ekdis d.o.o., Ljubljana

Poština plačana pri pošti 1122 Ljubljana

Naročniška služba:
ava.tomlje@avto-sport.net
Letna naročnina (10 izvodov) znaša 49 EUR.
Postopek naročanja: z nakazilom naročnine na:
Fleetman d.o.o., Kadičnikova 1, 1000 Ljubljana,
IBAN: SI56 6100 0001 5999 818.
Po plačilu prejmete račun po elektronski pošti.

Na podlagi zakona o davku na dodano vrednost (ur.l. RS št. 89/98) sodi mesečnik med proizvode, za katere se obračunava DDV po stopnji 5 %.

Za vse prispevke veljajo avtorske pravice in so zaščiteni. Nenaročenih rokopisov ne vračamo. Vse pravice so pridržane. Ponatis celote ali posameznih delov je dovoljen samo s pisnim privoljenjem uredništva, enako kot vsako drugo mehansko ali elektronsko razmnoževanje.

slowatch

Več na: www.slowatch.si



BOSS

WATCHES & JEWELRY



Nissan Ariya

Na slovenske ceste je zapeljal Nissanov prvi povsem električni športni terenec – Ariya, katerega so sicer Japonci razkrili pred štirimi leti, njegove zametke pa je že v 2017 pokazal futuristični koncept IMx.

Ariyo so zasnovali na novi konstrukcijski osnovi za električna vozila CMF-EV in jo oborožili s svojimi inovativnimi tehnologijami za doseganje glavnega cilja: prihodnosti vozil z ničelnimi izpusti.

Nissan je na našem trgu ponudil tri kombinacije pogonskega sklopa in baterije (Ariya 2WD 63 kWh, Ariya 2WD 87 kWh in Ariya e-4ORCE AWD 87 kWh), s čimer želi zadostiti voznim potrebam širokega kroga kupcev. Ariya 87 kWh, ki iz mirovanja do 100 km/h pospeši v 5,7 sekunde, se ponaša z zmogljivostjo hitrega polnjenja in obnovitve dosega, saj lahko s 30-minutnim hitrim polnjenjem slednjega poveča za do 350 kilometrov. Baterija je nameščena v podu karoserije, kar omogoča porazdelitev teže v razmerju 50:50 pri različici e-4ORCE in skoraj enako porazdelitev teže pri različicah z dvokolesnim pogonom. Inženirji so pri snovanju Ariye velik poudarek namenili doseganju ravnovesja med vodljivostjo, občutkom varnosti in udobnostjo vožnje. Križanec z zeleno noto kupce ne bo želel privabiti le z naprednimi rešitvami glasovnega upravljanja, povezljivosti in načrtovanja poti, ki ustvarjajo udobje in prikladnost za potnike, ampak predvsem s kupejevskim zunanjim oblikovanjem in z moderno kabino.



Opel Corsa

V ljubljanskem gledališču Glej je bila slovenska predstavitev Oplovega malčka Corsa.

Malega velikana bo poganjal klasični 1,2-litrski bencinski motor z močjo 55 kilovatov in bo na voljo za najmanj 16.150 evrov, v primeru Oplovega financiranja pa za 14.940 evrov. Ponujena je tudi električna Corsa, ki je opremljena z drugo generacijo baterijskega električnega pogona, ki šibkejši 100-kilovadni različici zagotavlja podaljšan doseg do 357 kilometrov, nov pa je močnejši 115-kilovatni sklop z dosegom 402 kilometrov. Corso prvič pri Oplu nudijo z novo 48-voltno hibridno tehnologijo, ki je na voljo v kombinaciji z 1,2-litrskim turbobencinskim trivaljnikom. Ta deluje z Millerjevim ciklusom in je na voljo z močmi 74 ali 100 kilovatov ter v kombinaciji s šeststopenjskim menjalnikom z integriranim elektromotorjem. Pri Oplu obljublajo, da bo tako motorizirana Corsa v mestu na električno prevožila do 50 odstotkov voženj, mogoča pa bo tudi električna vožnja pri višjih hitrostih. Dizelske agregate so opustili.

Opremi Corse sta ostali isti, in sicer: Edition in GS. V notranjosti pa poleg večjih zaslonov izstopajo tudi majhno stikalo za izbiro voznih programov in bolj športno oblikovani sedeži.

Opel za letošnje leto obljublja prenovu vseh modelov. Na ceste bo zapeljalo osem novih ali prenovljenih modelov. Corsa je za Opel pomemben model, saj je vsak 3. Opel, ki zapusti tovarno, model Corsa. Tudi v Sloveniji je Corsa uspešna in pri uvozniku Wallis se nadejajo 500 prodanih vozil v letu 2024.





Renault Clio I Feel Slovenia

Mestni avtomobil Clio je tako rekoč slovenski, bi lahko rekli, ne samo da ga izdelujejo v novomeškem Revozu, tudi najbolj pogost in priljubljen avtomobil na slovenskih cestah je, zato so se pri Renaultu odločili, da lansirajo ekskluzivno omejeno serijo vozil I Feel Slovenia, ki je namenjena izključno slovenskim kupcem. Gre za tretjo tovrstno izdajo, ki pa v primerjavi s predhodnima ne predstavlja najdražjega paketa opreme, ampak so pri Renaultu s preobrazbo pete generacije Clia ponudili vozilo s širokim naborom opreme in številnimi asistenčnimi sistemi, a ob tem ohranili njegovo cenovno dostopnost. Clio I feel Slovenia, pod pokrovom katerega domuje trivaljni bencinski motor z 90 konjskimi močmi in s 160 Nm navora, je namreč na voljo že od 15.990 evrov. Kupci bodo za slovenski trg prilagojenega Clia lahko izbrali v štirih različnih barvah karoserije, in sicer v beli, črni, oranžni in rdeči.

Abarth 600e

Novi popolnoma električni Abarth 600e je najmočnejši predstavnik znamke s simbolom škorpiona v zgodovini. V javnosti se je prvič pojavil na snemanju oglasa v Milanu, ko je v izvedenki Scorpionissima dokazal, da kljub električni duši Abarth ostaja zvest svojemu etosu visoke zmogljivosti, zapakirane v kompaktno formo. Posebna izdaja, ki bo izdelana v omejeni seriji 1.949 primerkov, prinaša drzno vijolično barvo in aerodinamičen zadnji spojler. Zahvaljujoč 240-konjskemu motorju, je novi električni model prevzel naziv najzmogljivejšega Abartha doslej, ki bo s tekmovalnim duhom idealen za ljubitelje vznemirljivih voženj. 600e je namreč opremljen z mehanskim diferencialom z omejenim zdrsom in visokozmogljivimi pnevmatikami, razvitimi v prvenstvu Formule E. To dviguje vozilo na novo raven ter obljublja odlično stabilnost vožnje, izboljšano vodljivost in maksimalen oprijem v vseh voznih razmerah.



Volkswagen ID.7 Tourer

Novo rešitev za trajnostno mobilnost brez emisij Volkswagen ponuja s karavanom ID.7, ki je poleg svojega limuzinskega brata zasedel mesto paradnega konja povsem električne družine ID. Gre za enega prvih povsem električnih karavanov v srednjem razredu, ki ponuja radodaren prostor za pet potnikov in njihovo prtljago – prtljažnik sprejme do 605 litrov. ID.7 Tourer bo na voljo z dvema velikostma baterije, pri čemer večja obljublja doseg do 685 kilometrov, zato se bodo družine lahko podale tudi na daljša potovanja. Ob tem bodo uživale v kabini s prestižno noto, ki je prejela 15-palčni osrednji zaslon, ekran head-up s tehnologijo obogatene resničnosti in nov operacijski sistem klimatske naprave. Za dobro počutje bodo poskrbeli tudi sedeži s funkcijo masaže, gretja in hlajenja ter panoramska streha z elektronsko zatemnitvijo stekla – rešitve, kakršne običajno najdemo v vozilih premium proizvajalcev.

Ford Puma

Fordov križanec Puma je prejel medgeneracijsko posodobitev, ki je predvsem tehnološke narave. Notranjost je zahvaljujoč novemu kokpitu z velikima digitalnima zaslonoma zelo drugačna. 12,8-palčno instrumentalno ploščo je mogoče personalizirati tako, da prikazuje informacije po želji voznika, medtem ko 12-palčni osrednji zaslon zagotavlja bolj intuitivno uporabo navigacije, klimatske naprave in informativno-razvedrilnega sistema SYNC 4, ki dovoljuje tudi glasovno upravljanje. Poslovila se je večina fizičnih gumbov, prispela pa sta povezljivost 5G in virtualna pomočnica Alexa Built-in. Med napredne vozne tehnologije za prijetnejša potovanja štejejo prilagodljivi tempomat, ki upočasni vožnjo pred križišči in ovinki, ter 360-stopinjski sistem prostorske kamere, ki za lažje parkiranje prikazuje pogled iz ptičje perspektive. K večjemu udobju prispevata tudi novi naslon za roke in športni volan z dvema krakoma.

Posodobljena Puma je na voljo z izbiro različnih dodatnih opremljenosti, med drugim pa se letos na voljo tudi Ford Pro dostava!





Renault Scenic E-Tech electric je Evropski avto leta

Renault je leta 2022 premierno pokazal študijo Scenic Vision, ki uteleša zaveze trajnostnemu razvoju in odraža načrt znamke za razogljičenje svojega celotnega življenjskega kroga – do leta 2040 v Evropi, do leta 2050 pa v celem svetu. Vizija je septembra 2023 postala realnost z novo generacijo družinskega enoprostorca Scenic, ki je v skladu s trendi pridobil formo športnega terenca in električni pogonski sklop z močjo 220 KM in z dosegom 620 kilometrov. Prerojenega Scenica E-Tech electric je 59-članska žirija avtomobilističnih novinarjev iz 22 držav na mednarodni avtomobilski razstavi v Ženevi izbrala za Evropski avto leta 2024, s čimer je premagal ostalih šest finalistov: BMW-ja serije 5, BYD-ja Seal, Kio EV9, Peugeotota 3008, Toyoto C-HR in Volva EX30. Scenic je prvo mesto osvojil s 329 točkami in tako postal sedmo vozilo Renault, ki je prejelo prestižni naslov »The Car of the Year«.

Citroën ë-C4 X zmagal na testu 1.000 km

Možnost brezskrbnega opravljanja dolgih poti je eden glavnih dejavnikov, ki zavirajo nakup električnih avtomobilov. Zato se kupci ob nakupu takšnega vozila zanimajo za informacije o velikosti baterije, homologiranem dosegu, masi in hitrosti polnjenja, vendar ne vedo, kako se to odraža pri dejanski uporabi. UTAC, vodilna svetovna skupina na področju testiranja, potrjevanja in homologacij v avtomobilski industriji, je zato poskušala ugotoviti, koliko časa traja, da z električnim vozilom prevozimo 1.000 kilometrov. Na dirkališču Mortefontaine so testirali štiri modele: Volkswagna ID.3, MG-ja 4, Renaulta Mégane E-Tech electric in Citroëna ë-C4 X. Ravno slednji je dokazal, da potrebuje najmanj časa za premagovanje razdalje tisoč kilometrov – 11 ur in 57 minut, v kar je zajeto tudi polnjenje. Tekmeci so za enako razdaljo potrebovali od 14 do 67 minut več. Te rezultate je mogoče pojasniti z nižjo porabo in optimiziranim časom polnjenja.



Saxdor 270 GTO slavil na nagradah Motor Boat Awards

Morska mojstrovina Saxdor 270 GTO je deklasirala svoje tekmece, s tem ko je bila okronana z zavidljivim nazivom absolutnega zmagovalca v kategoriji plovil do 30 čevljev na nagradah Motor Boat Awards 2024. Finsko podjetje Saxdor Yachts je pred petimi leti realiziralo idejo o stvaritvi estetsko in tehnično dovršenih plovil z atraktivno ceno. Da so na pravi poti, je dokazal že prvi model – kompaktni cruiser 200, po njegovih stopinjah je kasneje stopal večji brat 320, sedaj pa še model 270, ki predstavlja zlato sredino Saxdorjeve prodajne palete. Na prestižnih nagradah pa sta slavili še dve plovili, kateri v Sloveniji prav tako zastopa podjetje Vrtinc Navtika. Flipper 900 DC, ki s svojo izjemno funkcionalnostjo in eleganco postavlja nove standarde v razredu, je bil izbran za najboljši dnevni čoln nad 30 čevlji, medtem ko je bil robusten in zanesljiv Sargo 45 selekcioniran za najboljši adventure boat.

Polnilno omrežje IONNA prejelo odobritev regulatorjev

Sedem vodilnih svetovnih proizvajalcev avtomobilov – BMW, General Motors, Honda, Hyundai, Kia, Mercedes-Benz, Stellantis – je lanskega julija ustanovilo skupno podjetje za pospešitev prehoda na električna vozila v Severni Ameriki, tako da naredijo polnjenje električnih vozil bolj priročno, dostopno in zanesljivo. Skupno podjetje IONNA LLC bo razvijalo novo, zmogljivo polnilno omrežje z minimalno 30.000 polnilniki, da bo vožnja brez emisij bolj privlačna za milijone strank. Vsaka lokacija bo opremljena z več zmogljivimi polnilniki, kar bo strankam olajšalo potovanja na dolge razdalje. V skladu s trajnostnimi strategijami vseh sedmih proizvajalcev, namerava skupno podjetje polnilno omrežje napajati izključno z obnovljivo energijo. Sedaj je podjetje prejelo odobritev regulativnih agencij, s čimer bodo prve postaje začele obratovati letos v Združenih državah Amerike, kasneje pa še v Kanadi.



DELIMO PLANICO Z VSEMI

OGLED VELIKIH ŠPORTNIH TEKMOVANJ V ŽIVO SE MORDA MARIKOMU ZDI NEKAJ POVSEM OBIČAJNEGA, A OSEBAM Z RAZLIČNIMI INVALIDNOSTMI POGOSTO PREDSTAVLJA VELIK ZALOGAJ. KOT DOKAZUJEJO TUDI DOSEDANJI USPEHI SLOVENSКИH SKAKALCEV NA FIS FINALU SVETOVNEGA POKALA V SMUČARSKIH SKOKIH V PLANICI, JE OVIRE NAJLAŽJE PREMAGOVATI SKUPAJ. DELITE LJUBEZEN DO ŠPORTA, POSTANITE PROSTOVOLJEC NA PLATFORMI SHAREPLANICA.SI IN USTVARITE DOŽIVETJE ZA VSE.

Skupaj ustvarjamo bolj vključujoče dogodke

Družba Mastercard predstavlja osveženo različico platforme SharePlanica, ki je lani z deljenjem prevoza zmanjšala število avtomobilov, ter s tem prihranila kar 12 ton ogljikovega dioksida. Letos bo ta povezala osebe z invalidnostjo s prostovoljci, ki so pripravljeni deliti prevoz do Planice, in jim omogočiti, da doživijo izjemno navijaško vzdušje slovenskega športnega praznika pod Poncami.

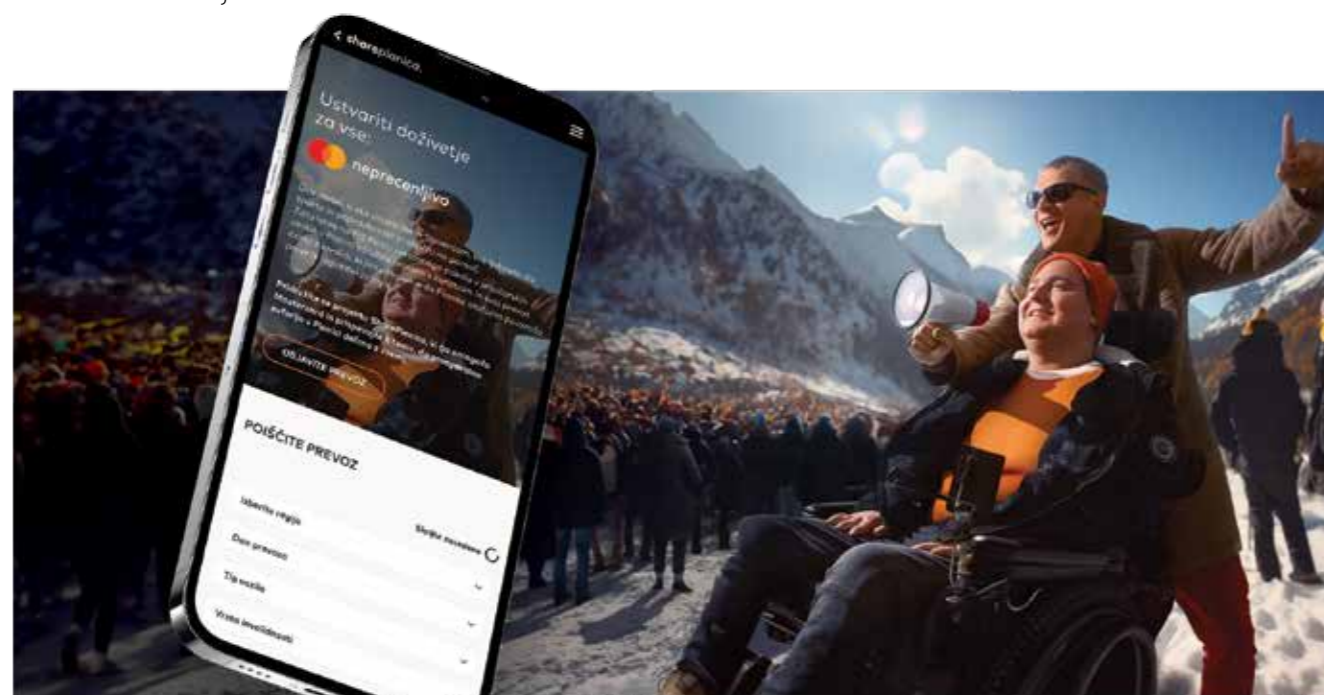
»Povezovanje ljudi in ustvarjanje nepozabnih doživetij je eno od osrednjih poslanstev družbe Mastercard, zato s ponosom najjavljamo osveženo različico projekta SharePlanica. Ta je le eden izmed projektov, s katerimi se trudimo graditi bolj vključujočo družbo. Zavedamo se, da so tovrstne spremembe dolgoročen proces, a smo prepričani, da lahko z neprestanimi majhnimi spremembami na bolje skupaj storimo velik korak naprej.« je ob tem dejal Aleš Petejan, direktor marketinga Mastercard Slovenija.

Postanite prostovoljec in delite navijaško vzdušje

Spoštovanje, strpnost in sodelovanje so pomembne vrednote vsake športne ekipe, ljubezen do športa in pripravljenost priskočiti na pomoč pa povezujeta Slovence. Objavite svoj prevoz na platformi shareplanica.si in delite svoje navijaško veselje s tistimi, ki si morda tovrstnega doživetja pod planiško velikanko niso predstavljali niti v sanjah. Oseba z invalidnostjo, spremljevalec in voznik ob tem prejmejo ekskluziven dostop do za ostale obiskovalce zaprtega dela prizorišča, ponudnik prevoza pa še VIP parkirišče ter kupon za hrano in pijačo.

Ustvarite doživetje za vse na FIS finalu svetovnega pokala v smučarskih skokih 2024, kar je resnično neprecenljivo!

Za več informacij obiščite platformo shareplanica.si



Ustvariti doživetje za vse:



Postanite prostovoljec na shareplanica.si in delite navijaško vzdušje!



PLANICA 2024

FIS FINALE SVETOVNEGA POKALA V SMUČARSKIH SKOKIH
SKI JUMPING WORLD CUP FINALS

uradna kartica

KATERE SO PRAVE ZA VAS?

V MALEM MORJU SODOBNIH AVTOMOBILSKIH INOVACIJ JE EDEN OD ELEMENTOV POGOSTO SPREGLEDAN, A V OSNOVI KLJUČEN – TO JE PNEVMATIKA. POD BLEŠČEČO ŠASIJO IN MEHANSKO SIMFONIJO SE SKRIVA TA NEOPEVANI JUNAK, KI ZAGOTAVLJA VARNOST, ZMOGLJIVOST IN UDOBJE. MED OBILICO MOŽNOSTI IZBIRANJE PNEVMATIK POSTANE OBLIKA UMETNOSTI, KJER IŠČEMO RAVNOVESJE MED FUNKCIJO IN OBLIKO, ZMOGLJIVOSTJO IN DOLGO ŽIVLJENJSKO DOBO. NA VPRAŠANJE »KAKO IZBRATI IDEALEN KOMPLET AVTOMOBILSKIH PNEVMATIK ZA NAŠE POTREBE?« NAM JE POMAGAL ODGOVORITI GOSPOD TILLEN PETRIČ, DIREKTOR PODJETJA AVTOMOJSTER, KI JE SPECIALIZIRANO ZA VSE, KAR JE POVEZANO S PNEVMATIKAMI IN S PLATIŠČI.



Od živahnih mestnih uličic do odprtih podeželskih cest in širokih avtocest, iskanje idealne pnevmatike (letne, celoletne, zimske ali terenske) presega geografijo in zajema globalno skupnost voznikov, združenih v prizadevanju za avtomobilsko odličnost.

V prvi vrsti je treba upoštevati teren, po katerem se bo vaš jekleni konjiček vozil. Ali ste prebivalec mesta, ki se večinoma premika po ulicah labirintov urbane džungle? Ali pa morda neustrašni raziskovalec, ki se v vseh letnih časih podaja na brezpotja, da bi se srečal s surovo lepoto narave? Zahteve za vaše pnevmatike se zelo razlikujejo glede na okolje, ki ga nameravate osvojiti, in na količino kilometrov, ki jih letno premagate.

Za urbaniste, katerim luknje in gladke površine predstavljajo vsakodnevne grožnje, je potrebna pnevmatika, ki je sposobna prenesti obremenitve mestnega življenja in hkrati zagotavlja zanesljiv prijem v vseh razmerah. Če ti vsakodnevno opravljajo krajše razdalje in večino poti opravijo na mestnih ulicah pri nižjih hitrostih, se za tovrstne manj zahtevne voznike kot perfektna izbira izkaže celoletna pnevmatika, zasnovana tako, da blesti v širokem temperaturnem območju in zagotavlja samozavestno zmogljivost od zastojev v središču mesta do šviganja po odprti cesti. Celoletna pnevmatika ima dve bistveni prednosti: stroškovno (ni potreben nakup dveh kompletov pnevmatik – letnih in zimskih) in časovno (voznik ne izgublja časa z menjavo pnevmatik pri vulkanizerju, prav tako pa nima skrbi glede hrambe pnevmatik). Kvalitetna celoletna pnevmatika je v letnih razmerah enakovredna letnim v smislu zmogljivosti na suhi in mokri cesti, obrabe, glasnosti in vibracij, medtem ko je pozimi v suhih in mokrih razmerah lahko celo malenkost boljše kot zimska pnevmatika. Tudi v zasneženih pogojih pospešuje in zavira dobro (še posebej, če je opremljena s simbolom snežinke – 3PMSF), toda gospod Tilen Petrič iz podjetja Avtomojster izpostavlja, da je celoletna pnevmatika v primerjavi z zimsko bistveno slabša na področju bočne stabilnosti.



Celoletna pnevmatika je v primerjavi z zimsko bistveno slabša na področju bočne stabilnosti.



Zimska pnevmatika



Celoletna pnevmatika



Letna pnevmatika



Zahteve za vaše pnevmatike se zelo razlikujejo glede na okolje, ki ga nameravate osvojiti, in na količino kilometrov, ki jih letno premagate.

Zaradi tega je ne priporoča za voznike, ki čez celo leto opravljajo veliko količino kilometrov (skupno nad 10.000 km), niti za šoferje, ki morajo tudi v primeru snežnega meteža na dolgo pot, po možnosti še po avtocesti, kjer so večje hitrosti, in tega opravka ne more odložiti.

Kot še eno hibo celoletnih pnevmatik Petrič navaja, da so pogosto premalo napolnjene – novejši avtomobili so sicer opremljeni s senzorji za tlak, zato bo s tem v prihodnosti vedno manj težav. Zahtevajo več samostojnega nadzora in občasnega obiska bencinskega servisa za preverjanje stanja tlaka v pnevmatikah. Kajti če imajo vozniki letne in zimske pnevmatike, za to opravilo vsaj na pol leta ob menjavi pnevmatik poskrbijo v vulkanizerski delavnici.

Potem pa je tu še ena skupina voznikov – to so terenski navdušenci, ki potrebujejo drugačno vrsto gumijastega sopotnika. Blato, kamenje in neraven teren zahtevajo pnevmatiko, ki je zgrajena tako, da prenese izzive podlage, hkrati pa zagotavlja oprijem v najbolj neprizanesljivih okoljih. Tu v igro vstopi terenska pnevmatika, robustno čudo, zasnovano za premagovanje divjine brez žrtvovanja udobja in zmogljivosti na cesti.

Ko vozniki krmarijo po labirintu izbire pnevmatik, ena resnica ostaja nespremenljiva: pnevmatika služi kot končni stik med človekom in strojem, ki premosti vrzel med asfaltom in nami. Prav zato moramo v iskanju avtomobilske odličnosti, zmogljivosti, varnosti in udobja, preiščeno pretehtati naše vozne potrebe. Izbira idealne pnevmatike tako predstavlja potovanje vase – potovanje, ki ga opredeljujeta natančna raziskava in sprejemanje odločitev na podlagi informacij. Torej, ko se podajate na svojo naslednjo avtomobilsko pustolovščino, si zapomnite: vam najbolj primerna pnevmatika vas čaka, pripravljena, da vas navigira po poznanih mestnih ulicah ali popelje na odkrivanje še neznanih destinacij.

www.avtomojster.si
avtomojster@gmail.com
01 423 55 36



18 Avto+Sport

DIESEL
FOR SUCCESSFUL LIVING

VERT

BORN VIRTUALLY – SHAPED BY YOU



www.slowatch.si

VERT.DIESEL.COM



Ura IWC Big Pilot's Watch AMG G 63

Terenec Mercedes-Benz razred G in Big Pilot's Watch iz švicarske urarske hiše IWC Schaffhausen imata podobno zgodbo. Oba sta bila razvita, da izpopolnjujeta utilitarne zahteve, a sta se z leti prelevila v sodobne ikone. Te vzporednice so izrazito izražene v novi iteraciji zapestne ure Big Pilot's Watch AMG G 63, katere zasnova navdih išče v kontrastu črne in zlate; prav zato so ohišje in krono te posebne izdaje izdelali iz 18-karatnega zlata, kar časomeru poda pridih prestiža. Črno številčnico odlikuje tekstura z reliefnim učinkom, ki se zgladuje po sprednjih odprtinah za dovod zraka v športnih avtomobilih Mercedes-AMG, medtem ko ikonične okrogle žaromete razreda G posnema bela obroba pomožnih številčnic.

Zvočnik Bowers & Wilkins Zeppelin McLaren

McLaren po novem svoje lovke steguje še na področje avdio opreme, kjer prav tako sledi vodilu tehnološke izpopoljenosti. V partnerstvu s prizanim podjetjem Bowers & Wilkins je kreiral brezžični zvočnik Zeppelin McLaren Edition. V poklon superavtomobilom iz Wokinga napravo krasijo detajli v prepoznavni oranžni, ki se lepo skladajo z antracitno sivo. Sicer ne gre za prvo kooperacijo rojakov, saj je Bowers & Wilkins že od leta 2015 odgovoren za razvoj visokozmogljivih avdio sistemov, ki jih najdemo v McLarnovih vozilih. Predvsem tesno so sodelovali pri revolucionarnemu modelu Artura, znamkinemu prvemu hibridu, ki na cesto dostavlja 670 konjskih moči.



Pisala Montegrappa Automobili Lamborghini 60°

Ko govorimo o poroki pomembnih italijanskih znamk, ne moremo mimo Lamborghini in Montegrappa. Obe sta sinonim za ekskluzivnost, kakovost in luksuz. Od leta 1963 je Lamborghini manufaktura sanjskih športnih avtomobilov. 60 let emocij, ki jih je ustanovitelj Ferruccio Lamborghini pričaral svetovnemu jet setu, je manufaktura ekskluzivnih pisal iz Bassano del Grappe ovekovečila s stvaritvijo limitirane kolekcije pisal Lamborghini. Materiali kot aluminij in karbonska vlakna so kreatorjem služila za izdelavo res posebnih pisal, katera opredeljujejo ostro sekane linije, ki jih opazimo pri drzno oblikovanih športnih avtomobilih s simbolom divjega bika.

HyperLight®

HyperLight. HyperLife.



BIOPTRON® 
LIGHT THERAPY SYSTEM By Zepter Group

www.zepter.si

SINONIM ZA ZMOGLJIVOST

ZA TISTE, KI ZAHTEVAJO NAJBOLJŠE V VSEH ASPEKTIH SVOJEGA ŽIVLJENJA, JE ASTON MARTIN KREIRAL ŠPORTNI MODEL VANTAGE, KI JE PRIPRAVLJEN PRESEČI PRIČAKOVANJA NA VSAKEM KORAKU OZIROMA BOLJE REČENO ZAVOJU. UTELEŠA PRISTNO PRAZNOVANJE ČISTOKRVNE ZMOGLJIVOSTI, ZASNOVANE ZA VZBUJANJE ULTIMATIVNEGA VZNEMIRJENJA OB MAKSIMALNI SAMOZAVESTI.



uspeh dosegli z obsežno prilagoditvijo – z optimiziranimi kompresijskimi razmerji, večjimi turbopolnilniki in izboljšanim hlajenjem, kar je realiziralo motor z izredno živahnim temperamentom. Sparjen z 8-stopenjskim avtomatskim menjalnikom brez napora realizira katapultiranje dvosedežnega športnika do 96 km/h v 3,4 sekunde in divje pospeševanje naprej do najvišje hitrosti 325 km/h. Pri tem rekalkibracija menjalnika in skrajšana prestavna razmerja povečajo odzivnost in posledično užitek za volanom. Pa naj še kdo reče, da so dnevi vznemirljivih športnih avtomobilov z motorjem z notranjim zgorevanjem mimo!

Vantage je ustvarjen za ultra zahtevne voznike, dirkaške navdušence, ki svojega jeklenega konjička ne čuvajo skritega v garaži, temveč ga vozijo na dnevni ravni, čez vikend pa ga radi popeljejo tudi na dirkaško pisto. Moč in hitrost novega Vantagea sta vodilni v razredu in mu tako zagotavljata ustrezne kvalifikacije za takšen tip voznika, a pri Aston Martinu so v iskanju perfekcije šli še korak dalje in z uporabo najnovejših tehnologij kreirali povsem balansirano šasijo (50:50) z namestitvijo motorja spredaj in s pogonom na zadnji kolesni par. Novi Vantage je zgrajen na osnovi zadnje generacije aluminijaste konstrukcije Aston Martina, ki zahvaljujoč dodatnim komponentam za ojačitev podvozja prinaša večjo torzijsko togost in posledično bolj fokusirano dinamiko – k tej pa nadaljnje pripomore precizna nastavitve prilagodljivih blažilnikov.



Vantage bo pustil neizbrisen pečat na cesti in dokončno potrdil mesto Aston Martina med avtomobilsko elito.

Nova generacija modela Vantage predstavlja nadaljevanje rodbine s koreninami v letu 1950, ko je bilo danes slavno ime prvič uporabljeno za označevanje nadgrajenega paketa motorjev za dirkaški DB2. Samostojni model Vantage je debi doživel dve desetletji kasneje, od takrat pa je igral vse vidnejšo vlogo v kolekciji Aston Martina. Postal je sinonim za brezhiben slog, nepozabno zmogljivost in neponovljiv značaj.

Predlani je Aston Martin zaključil pomembno obdobje v svojih 74 letih obstoja – poslovil se je od mogočne dvanajstvaljne izvedenke modela Vantage, a še pred tem je za spektakularni finale kreiral zadnjo iteracijo športnika. Ta je s 700 konjički najmočnejši v zgodovini imena Vantage, ki je igralo odločilno rolo v Aston Martinovih prizadevanjih za širitev ciljne publike in efektivno konkuriranje ostalim premium proizvajalcem.

Toda ljubitelji bencinskih hlapov se ne žalostite, saj tudi novo generacijo opredeljuje razburljivost. Proizvajalec je model nič kaj skromno opisal kot »najhitrejši in najbolj na voznika osredotočeni Vantage« in pogled na specifikacije nakazuje, da gre tem besedam verjeti. Kot rečeno, je znameniti V12 odšel v pokoj, nasledil ga je znatno nadgrajeni štirilitrski osemvaljnik z dvema turbopolnilnikoma, ki razvija 656 konjskih moči in 800 Nm navora – v primerjavi s predhodnim V8 gre za masivno izboljšavo: 153 KM in 115 Nm več. Inženirji so ta



Vantage je ustvarjen za ultra zahtevne voznike, dirkaške navdušence.



ASTON MARTIN GA JE OZNAČIL ZA »NAHITREJŠI IN NAJBOLJ NA VOZNIKA OSREDOTOČENI VANTAGE«.



Za optimalen odziv krmiljenja in oprijem sprednjega dela medtem skrbijo pnevmatike Michelin Pilot Sport S 5, ki so bile izdelane izključno za ta model.

Pospeševanje pri speljevanju z mesta so izpopolnili z uvedbo novega sistema Launch Control, ki je integriran s pogonskim sklopom, z menjalnikom in z elektronskim programom stabilnosti. Ob aktivaciji omogoča vozilu, da uporabi toliko navora, kot to dopuščajo pogoji, ter preko elektronske zapore diferenciala in upravljanja navora motorja ohrani zdrs kolesa v optimalnem obsegu.

Vse to in še več je bilo potrebno, da so pri Aston Martinu kreirali produkt, zavezan zmogljivosti v najbolj neokrnjeni in eksplicitni formi, ki podpira maksimalno angažiranost voznika ob njegovem raziskovanju meja. Ko gledamo v prihodnost, ena stvar ostaja gotova – Vantage bo pustil neizbrisen pečat na cesti in dokončno potrdil mesto Aston Martina med avtomobilsko elito.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



26 Avto+šport

SAXDOR
YACHTS

SAXDOR 270 GTO

USTVARJANJE VALOV S STILOM



ROJENI BITI DRUGAČNI

Saxdor 270 GTO* očara s svojim atraktivnim oblikovanjem v prepoznavnem stilu Saxdor, ki ga odlikuje inovativni dvojni stopničasti trup, zaslužen za udobno plovo v vseh situacijah. Ta čoln predstavlja novo dobo užitka na vodi, saj se ponaša z odličnimi plovničnimi karakteristikami in izjemno učinkovitostjo pri porabi goriva.

* Popolnoma nov Saxdor 270 GTO bo na voljo v naši charter floti od konca maja

DIZAJN
VOM CREATIONS

NAVIČNI ARHITEKT
JUSTIN YACHT DESIGN

VRTINC
NAVIKA

Zastopnik Saxdor
za Slovenijo in Avstrijo

+386 41 699 325
www.vrtinc.si

NEWERA
CHARTER

Osebnostno – Profesionalno – Zavedno

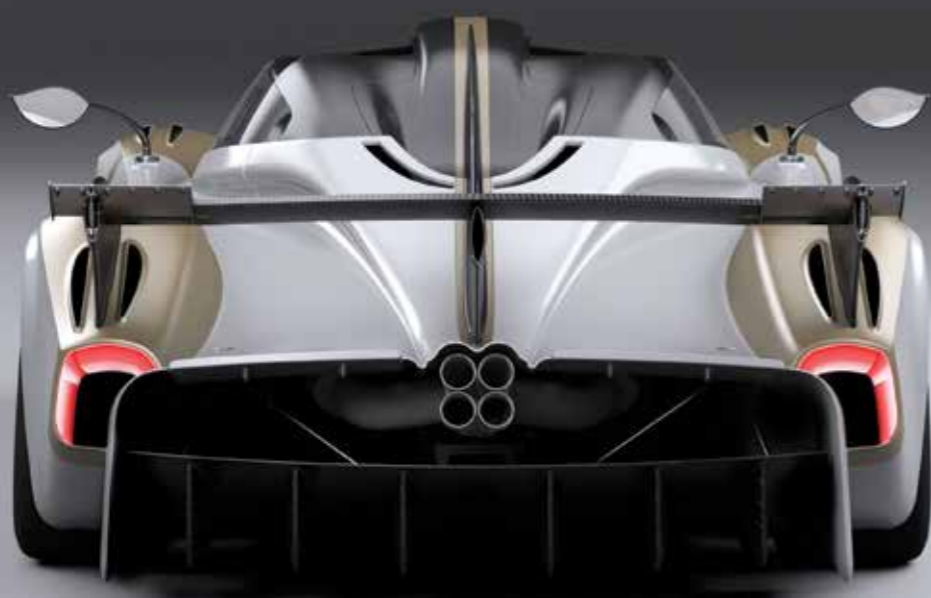
+386 40 690 100
www.newera-charter.com



DEFINICIJA

EKSOTIKE

ITALIJANSKI GENIJ HORACIO PAGANI NAS JE ZOPET PUSTIL BREZ SAPE S KREACIJO NAJBOLJ EKSTREMNE INAČICE HYPERAVTOMOBILA HUAYRA DOSLEJ, KI BO LAHKO SVOJE SEKSI OBLINE RAZKAZOVAL ZGOLJ NA DIRKAŠKIH STEZAH. ZA VSTOPNICO V VZNEMIRLJIV IN ŠE KAKO EKSKLUZIVEN SVET PAGANIJA SE BODO LAHKO POTEGOVALI LE ISKALCI AVANTUR Z NAJBOLJ DEBELIMI DENARNICAMI.





**RADIKALNA HUAYRA S CENO V 7-MESTNIH ŠTEVILKAH JE
ZAMIŠLJENA KOT BREZMEJNA POŠAST ZA DIRKAŠKO PISTO.**



**Gre za najzmogljivejši
atmosferski V12, kdajkoli
vgrajen v vozilo Pagani.**



30 Avto+šport

Ni ga ljubitelja bencinskih hlapov, ki ne bi vedel, kaj v svetu avtomobilizma pomeni besedica Pagani. Butični proizvajalec je svet razveselil z mnogimi premikajočimi se umetninami, ki bi jih brez težav razstavili v muzeju Louvre. Vendar ne bomo brcnili v temo, če zatrdimo, da njegov ravnokar razkriti produkt – Huayra R Evo – postavlja nove standarde. Ekstotiko iz Modene ne moremo opisati drugače kot s superlativi, kajti gre za ekstremno vozilo, pri katerem so tudi za najmanjšo komponento postavili visoke cilje, kar je pomenilo, da so bili izzivi resda zahtevni. Prvi in glavni je bil razvoj najboljšega motorja v zgodovini ateljeja. Utripajoče srce nove Huayre R Evo je že poznani šestlitrski dvanajstvaljnik, ki so ga znatno nadgradili in tako dostavili najzmogljivejši atmosferski V12, kdajkoli vgrajen v vozilo Pagani. Toda strašna enota, ki generira hvale vrednih 900 KM in 770 Nm ter se zavrti tja do 8.750 vrt./min., demonstrira le začetek tehnoloških inovacij. Dirkalnik s ceno v 7-mestnih številkah je zamišljen kot brezmejna pošast, ki se ne ozira na pravila, ampak zgolj sledi načelu brezkompromisne zmogljivosti, zato so jo tudi oblikovali v tem strastnem stilu. Aerodinamičnim tarčam podvržen »long-tail« dizajn ostaja zvest Paganijevi filozofiji in bo bržkone v nakup prepričal najbolj zveste stranke slovite manufakture.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

MINISTER ZA ZDRAVJE OPOZARJA: PREKOMERNO PITJE ALKOHOLA ŠKODUJE ZDRAVJU



Rosé de Rosé



Calvin Klein



OD TRENUTKA, KO SE OČI SREČAJO S SERIJO 5 TOURING, JE NJENA IMPOZANTNA PRISOTNOST NESPORNA.

PRVAK V PRAKTIČNOSTI



ŠESTIČ PREROJENA SERIJA 5 TOURING SE NAMERAVA S FUZIJO ŠPORTNEGA DIZAJNA, NAPREDNE TEHNOLOGIJE IN IZREDNE VSESTRANSKOSTI ZOPERSTAVITI VEDNO BOLJ POPULARNIM KRIŽANČEM IN SUV-JEM TER DOKAZATI, DA JE KARAVAN ŠE VEDNO PRVAK V PRAKTIČNOSTI.

Premierno je na voljo električni pogon v izvedenkah i5 Touring z dosegom do 560 kilometrov.



PODOLGOVATA SILHUETA IZZAREVA OBCUTEK VSESTRANSKOSTI TER NAMIGUJE NA PROSTORNOST, KI ČAKA V NOTRANJOSTI.



O d trenutka, ko se oči srečajo z novo serijo 5 Touring, je njena impozantna prisotnost nesporna. Športno-elegantna oblika z dinamičnimi linijami, s poudarjenimi blatniki in z mišičastimi rameni preprosto očara opazovalca, medtem ko pozornost do detajlov prikazuje BMW-jevo predanost dizajnu. Samo poglejte ikonične ledvičke, ki so z dodatnim razprtjem denarnice lahko osvetljene za nezamenljiv svetlobni podpis ponoči. Podolgovata silhueta izžareva občutek vsestranskosti ter namiguje na prostornost, ki čaka v notranjosti. Tam potnike pozdravi ambient modernega razkošja, kjer je vsaka površina premišljeno oblikovana tako glede

estetike kot funkcionalnosti, z intuitivnimi kontrolami in ergonomskimi sedeži, odetimi v merino usnje. Prostoren karavan se z velikodušnim prtljažnikom (od 570 do 1.700 litrov) in s priročnimi funkcijami, kot sta samodejno delovanje vrat prtljažnika in daljinsko odklepanje naslonjala za zadnje sedeže, brez težav prilagaja zahtevam sodobnega življenja. Pa naj gre za večje nakupe ali prevažanje prtljage za vikend pobeg, serija 5 Touring zagotavlja, da nobeno opravilo ni preveč naporno – tudi če morate vleči 2-tonski priklopnik. Toda petica s podaljšanim zadkom ni le paša za oči – je tudi tehnološko čudo. Nabor naprednih funkcij, vključno z inteligentnim osebnim asistentom, izboljšanim

sistemom iDrive, igralno platformo AirConsole in s pretočnim predvajanjem videa na osrednjem zaslonu, se brezhibno integrira z voznikovimi potrebami in zagotavlja enostaven dostop do navigacije, zabave in nastavitve vozila. Širok nabor asistenčnih sistemov dodatno povečuje varnost in udobje ter zagotavlja brezskrbnost na vsakem potovanju. Serija 5 Touring tudi v šesti generaciji sledi BMW-jevemu slovitemu sloganu: »Užitek v vožnji«. Vsi motorji z notranjim zgorevanjem so opremljeni z 48-voltno blago hibridno tehnologijo, premierno pa je na voljo tudi električni pogon. Ob lansiranju na trg v letošnjem maju bodo kupci lahko izbirali med štirivaljnim dizlom

ter dvema izvedenkama i5 Touringa, ponudbi pa se bodo kasneje pridružili še dva priključna hibrida in šestvaljni dizelski agregat. Mesto kralja modelne družine zaseda električni M60 xDrive Touring, ki s pomočjo 8-stopenjskega športnega menjalnika na cesto prenaša 600 konjskih moči. Polnjenje z enosmernim tokom do 205 kW bo povečalo doseg za do 142 kilometrov že po 10 minutah, ob uporabi funkcije Max Range pa se med vožnjo poveča doseg za do 25 odstotkov. A ne glede na izbiro pogonske enote, serija 5 Touring obljublja dinamično vozno izkušnjo, ki prepriča tudi zanesenjake.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

NAJHITREJŠI

DOSEG

POSODOBLJENE RAZLIČICE TAYCANA IMAJO VEČ MOČI IN DOSEGA TER HITREJE POSPEŠUJEJO IN SE POLNIJO.

PORSCHE TAYCAN SE JE S FILOZOFIJO VISOKE ZMOGLJIVOSTI IN TRAJNOSTNIH INOVACIJ UVELJAVIL KOT POMEMBEN PREDSTAVNIK EKO LUKSUZA. IN KER ELEKTRIČNA MOBILNOST PRIDOBIVA NA VELJAVI, PORSCHEJEVA IZNAJDLJIVOST OBLJUBLJA ŠE BOLJ VZNEMIRLJIVO VOŽNJO PROTI ZELENEMU OBZORJU. POSODOBLJENI TAYCAN NAMREČ Z BLISKOVITIM POSPEŠEVANJEM IN ZNATNO POVEČANIM DOSEGOM POOSEBLJA PRIHODNOST AVTOMOBILSKE ODLIČNOSTI.



**KRALJ MODELNE DRUŽINE – TURBO S – IZ MIROVANJA DO STOTKE
POSPEŠI V 2,4 SEKUNDE, NJEGOVA MOČ PA ZNAŠA KAR 700 KW.**



Kralj modelne družine iz mirovanja do stotke pospeši v 2,4 sekunde, njegova moč pa ob uporabi programa Launch Control znaša kar 700 kW. Poleg navitih športnih lastnosti so pri Porscheju za »stress-free« potovanja zagotovili do 35 odstotkov več dosega v primerjavi s predhodnikom – do 678 kilometrov, obenem pa so povečali moč polnjenja na 320 kW, s čimer se vsi Taycani v le 18 minutah napolnijo od 10 do 80 odstotkov.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

Po dolgih letih raziskav in razvoja je jeseni 2019 kamuflažo dokončno odvrгло prvo 100% električno vozilo Porscheja. Težko pričakovani model je tik pred premiero na najzahtevnejši dirkalni stezi našega planeta – Nürburgringu – postavil nov rekord za štirivratne električne avtomobile in s tem še dvignil pričakovanja. Športna limuzina Taycan jih je z atraktivnim izgledom in z impresivnimi specifikacijami upravičila, z nedavno posodobitvijo pa obljublja še več, saj se v iteraciji Turbo S ponaša z nazivom najbolj zmogljivega in hitrega serijskega Porscheja v njihovi sedem desetletij dolgi zgodovini.



SONY



BRAVIA XR QD-OLED A95L Master Series

Neskončne barve. Definitiven kontrast.

Naš vrhunski televizor OLED z močjo procesorja Cognitive Processor XR™ zagotovi našo najširšo barvno paleto in definitiven kontrast. Filmi, igre in druga vsebina ponujajo poglobljeno in pristno izkušnjo v 4K QD-OLED. Kinematografski zvok prihaja neposredno iz zaslona.



BRAVIA XR OLED



Odkrijte več na www.sony.si

ACS

A. C. S., d.o.o. • Ljubljana, Celovška cesta 108
tel. 01/5001587 • e-pošta: info@acs-sony.si
www.acs-sony.si

LANCIA JE NAZAJ!



LANCIA, ZNANA PREDVSEM PO USPEHIH V MOTOŠPORTU, JE NAZAJ! PO DOLGIH TRINAJSTIH LETIH SO V OSRČJU AVTOMOBILSKE ITALIJE RAZKRILI NOV MODEL, KI SICER SLIŠI NA ŽE POZNANO IME YPSILON, VENDAR PREDSTAVLJA NEKAJ TOTALNO DRUGAČNEGA – Y POOSEBLJA ELEKTRIČNO ELEGANCO PO ITALIJANSKO.



Zgodovina blagovne znamke Lancia je kar turbulentna. Zgodba se je začela pisati na prelomu 19. in 20. stoletja s pomočjo dveh dirkačev – Vincenza Lancie in Claudia Fogolina, drugo poglavje pa je nastopilo v letu 1969, ko je podjetje postalo del velikana Fiata. Kljub temu da Lancia od leta 1992 ne tekmuje v svetovnem prvenstvu v rallyju, ima še vedno več šampionskih naslovov kot katera koli druga znamka – te je nanizala v 70. in 80. letih. Naslednji preobrat je sledil leta 2009, ko je matična družba Fiat pridobila delež v Chryslerju; s tem je bil portfelj znamke Lancia modificiran tako, da vključuje »rebrandirane« Chryslerjeve produkte za evropske kupce. Ker pa je prodaja vozil vztrajno padala, so Chryslerji z oznako Lancia po letu 2015 izginili s tržišča. Od tedaj je bil eden in edini predstavnik Lancie Ypsilon, ki je bil naprodaj zgolj v domači Italiji. Kljub temu je Ypsilon beležil dobre rezultate in je bil leta 2019 celo drugi najbolje prodajani avtomobil v svoji domovini – prehitela ga je le Fiatova Panda. V tem se skriva razlog, da je novi lastnik Lancie – mednarodna korporacija Stellantis, ki je vajeti prevzela pred tremi leti, odločila, da bo poskušala oživiti blagovno znamko in njene produkte lansirati na nove trge. V sklopu sanacijskega načrta so naznanili tri nove



*Novi lastnik **Lancie** – mednarodna korporacija **Stellantis** – bo poskušala oživiti znamko in njene produkte lansirati na nove trge.*

KABINA JE POSTALA DNEVNA SOBA, PRI KATERI MODRI TONI VZBUJAJO OBCUTKE RAZKOŠJA IN UDOBJA.



električne modele, ki bodo uvrščeni v premium segment: dva hatchbacka in enega križanca, ki bo deloval kot zastavonoša nove družine. Napovedana renesansa Lancie je zares nastopila z debijem četrte generacije Ypsilona, ki pa razen imena nima čisto nič skupnega s svojimi oblikovno nezanimivimi predhodniki. Glavni dizajner Jean-Pierre Ploué je načrtoval elegantne linije in moderne geometrične oblike, ki ujamejo bistvo prefinjenosti – še posebej v posebni omejeni izdaji, ki bo v poklon letnici rojstva Lancie izdelana v 1906 primerkih. Ker je bila ta razvita v sodelovanju z ustvarjalci luksuznega pohištva Cassina, je logično, da je interior srce avtomobila; pri Lancii pravijo,

da je kabina postala dnevna soba, pri kateri modri toni vzbujajo občutke razkošja in udobja. Ypsilonu je pripadla čast, da kot prvi serijski avtomobil koncerna Stellantis uvede nov informacijsko-razvedrilni sistem, prav tako pa se pohvali z dejstvom, da je kot edini v razredu opremljen z delno avtomatizacijo vožnje. Od svoje geneze do danes se je Ypsilon razvijal in vpeljeval inovacije, a kljub radikalni preobrazbi ostal zvest svoji dediščini – kar je dokaz Lanciinega potenciala v avtomobilskem svetu.

*Tekst: Ava Tomlje
Foto: ISC*

R5

ZA JUTRI



RENAULT 5 Z LETNICO 2024 JE NOV OBRAZ RENAULTOVE ELEKTRIČNE REVOLUCIJE. Z DUHOM DEDIŠČINE ZGODOVINSKEGA R5 NADALJUJE IZROČILO DOSEGLJIVEGA, SIMPATIČNEGA IN OKRETNEGA MESTNEGA VOZILA TER NA PRAGU VELIKIH SPREMEMB V AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI ODGOVARJA NA IZZIVE DANAŠNJEGA ČASA – NA ENERGIJSKO PREUDARNOST, TRAJNOST IN MAJHEN OGLJIČNI ODTIS.



Renault je leta 2021 naznanil svoj preporod s strateškim načrtom za prihodnost, ki so ga marketingarji prilično poimenovali »Renaulution«. Poleg osredotočanja na trende, ki pretresajo avtomobilsko industrijo (elektrifikacija, povezljivost), je bila ključna informacija lansiranje 14 novih vozil do leta 2025, od katerih bodo prav vsa elektrificirana. Hkrati so razkrili prenovno logotipa, ki pa se v novi formi ne posavlja od značilne oblika diamanta, ki

proizvajalca spremlja že od leta 1925. Prvo vozilo, ki je imelo čast nositi nov emblem, je bila študija modernega hatchbacka, s katero so pokazali svojo prihodnjo oblikovalsko smer. Šlo je za nič drugega kot za prototip prerojene Renault petke, kulturnega modela, ki je bil v proizvodnji od leta 1972 do 1996. Kljub temu da pri Renaultu gledajo daleč naprej, namreč niso pozabili na svoje korenine. Obljubili so, da bo študija električnega avtomobila kompaktnih dimenzij nekoč postala

realnost in glej ga zlomka, niso se zlagali. Na ženevski avtomobilski razstavi, ki se je po lanskoletnem polomu v Katarju vrnila v poznano prizorišče Geneva Palexpo, je tako luč sveta ugledala serijska inačica s poslanstvom električne transformacije francoske znamke. Renault 5 z letnico 2024 ostaja zvest konceptnemu modelu izpred treh let. Ohranjena je torej futuristična interpretacija potez historičnega modela R5, ki jo je ekipa pod taktirko Gillesa Vidala izpeljala briljantno.

To podobnost je omogočil razvoj nove konstrukcijske osnove za električna vozila segmenta B, ki prinaša konkurenčne prednosti, kot so raven pod, radodarna medosna razdalja, prostornost v kabini in nižje težišče. »Funky« malček z vpadljivo rumeno karoserijo namiguje na zabaven karakter, katerega bo uresničil kompakten elektromotor z razponom moči od 70 do 110 kW.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



CESTNI ŠERIF



NA CESTI JE MALO AVTOMOBILOV, KI S SVOJO PODOBO, Z OBLIKO OZIROMA VELIKOSTJO KONKRETNO IZSTOPAJO IZ AVTOMOBILSKE MNOŽICE. FORDOV RANGER S PODPISOM RAPTOR JE NEDVOMNO EDEN TAKŠNIH IN NA CESTAH DELUJE KOT VELIK PLOČEVINASTI OVČAR, KI PREGANJA ČREDO MAJHNIH LJUBKIH CESTNIH OVČIC. PRISTAJA MU TUDI IME CESTNI ŠERIF.



Raptorja poganja izredno zmogljiv in prožen 3,0-litrski bencinski motor z dvema turbinama in s kar 292 konjskimi močmi.

Segment cestnih poltovornjakov oziroma kot jim radi rečemo, pick-upov, na stari celini ni tako razvit in popularen, medtem ko so denimo v Ameriki na cestah bolj pogosti kot pri nas Golfi ali denimo Clioti. Prej boste na slovenskih cestah srečali kakšnega super športnika tipa Ferrari ali Lamborghini kot takšen delovni stroj visoko nad tlemi s kesonom namesto klasičnega prtljažnega prostora.

Poltovornjaki so v večini tako pravi delovni stroji, ki svojemu lastniku in poslu, ki ga opravljajo, dobesedno služijo, a v primeru dotičnega Raptorja je zgodba malce drugačna. Sam vseeno ne vidim lastnika takšnega avtomobila, da bi v keson metal staro železo ali vreče krompirja. Povedati želim, da ga ne vidim kot opravljeni delovni stroj na kakšni kmetiji ali ranču, saj je avtomobil bolj uglajen in prefinjen in bo verjetno, ugledu primerno, v svojem kesonu prevažal kakšna električna kolesa in druge podobne, moderne športne rekvizite za aktivno preživljanje prostega časa. Idealen je recimo tudi za vleko kakšnega večjega plovila ali prikolice z dvema vodnima skuterjema, če želite.

Nekoliko manj idealen je zaradi svoje velikosti za vožnjo po manjših mestnih ulicah in za parkiranje na »plebejskih« parkirnih mestih. Kaj v praksi pomeni 5,3 metra dolžine in krepko več kot 2 metra širine avtomobila, sem sam občutil z vožnjo in iskanjem parkirnega prostora po italijanskem Trstu, kjer so sicer najbolj pogosti majhni

mestni avtomobilčki tipa Fiat 500. Za razliko od njih sem se tako komaj, predvsem pa z veliko stresa, prebil skozi majhne stranske enosmerne uličice, ki imajo na eni strani parkirane avtomobile, na drugi pa jeklene stebričke.

Iskanje primerne bočnega parkirnega mesta je bilo praktično misija nemogoče. Ogromno užitkov Raptor postreže z vožnjo izven urejenih cestišč, skorajda ni terena, ki ga Raptor ne bi

zmogel premagati in tam z velikansko oddaljenostjo od tal, s pnevmatikami s terenskim profilom, s Foxovimi blažilniki, z aluminijasto terensko zaščito, s številnimi izvencestnimi voznimi programi, z zaporo sprednjega





Že zaradi mišičaste pojave je fascinanten, ko pa mu dodaš še vrhunski bencinski motor, postane vožnja z njim po katerem koli terenu nepozabna izkušnja.

in zadnjega diferenciala in z elektronsko krmiljenim dvostopenjskim reduktorjem, ne bi blestel. Vozniku pri terenski vožnji pomagajo tudi številne kamere, ki tvorijo praktičen 360-stopinjski pregled okolice okoli avtomobila, pri spustu navzdol pa pride še kako prav terenski tempomat, ki samodejno ohranja oziroma uravna hitrost, pri čemer mora voznik le nadzorovati volanske premike.

Raptor je tako visok, da je vanj treba dobesedno splezati. Da bo to opravilo čim lažje, sta za lažji vstop in izstop iz vozila pod pragoma nameščeni jekleni stopnici. Voznik bo z Raptorjem tako brez zadržkov lahko užival v terenski vožnji, presenetljivo pa se užitki v vožnji prezrcalijo tudi na klasične ceste.

Avtomobil namreč poganja izredno zmogljiv in prožen 3,0-litrski bencinski motor z dvema turbinama in s kar 292 konjskimi močmi, ki se po želji prenašajo na vsa štiri kolesa preko samodejnega 10-stopenjskega menjalnika. Voznik lahko prestavi pogon tudi v način 2H, kar pomeni, da se skoraj 500 Nm navora prenaša le na zadnji kolesi, pri čemer zna zadek tudi konkretno zaplesati. Nasmeh na obrazu še posebno nariše vozni program Baja, ki konkretno odpre lopute v izpušnem sistemu in poskrbi za močan in glasen ropot, dvigne odzivnost stopalke za plin in poskrbi za hitrejšo prestavljanje menjalnika. Motor, v kombinaciji z gabariti avtomobila, bo poskrbel,

da boste bolj pogosto obiskovali bencinske črpalke. Nam je uspelo s prvim tankom prevoziti vsega 350 kilometrov, v povprečju pa smo zabeležili porabo približno 17 litrov na sto prevoženih kilometrov.

Do voznih programov voznik dostopa preko stikala na medsedežni konzoli, na volanu pa si lahko preko tipke R shrani personalizirane posamezne nastavitve podvozja, volana, izpuha in celo diferenciala in tako zgolj z enim pritiskom preko bližnjice dostopa do svojih individualno nastavljenih parametrov. Na volanu se nahaja tudi stikalo, preko katerega nastavimo stopnjo oziroma glasnost izpuha – Quiet, Normal, Sport in Baja. Ni treba pretirano napeti možganov, da ugotovite, da sem sam vedno znova izbral najglasnejšo opcijo.

Za volanom se kakopak sedi izredno visoko, posledično



je preglednost na vse strani odlična, sam občutek za volanom je tudi nekaj posebnega. Počutiš se, kot da bi vozil tank, tako visoko nad vsemi si, kar ti daje tudi navidezni občutek superiornosti v prometu. Sedeža sta udobna z ravno pravšnjim pridihom in oprijemom športnosti, športni duh vnašajo še številni rdeči detajli in delno oblazinjenje sedežev v alkantari.

Delovno okolje je v dobršni meri digitalizirano, večina funkcij je upravljivih preko osrednjega navpično pozicioniranega ekrana s Fordovim vmesnikom SYN4, ki deluje hitro, pregledno in tekoče. Hvalimo, da so poleg tega, da so upravljanje klimatske naprave prenesli v spodnji del ekrana, pod njim še vedno ohranili fizična stikala, kar pomeni, da lahko voznik in sopotnik sama izbereta, na kakšen način bosta spreminjala temperaturo in ventilacijo.

Fordov cestni Ranger s podpisom Raptor je nedvomno kralj svojega segmenta. Že zaradi svoje mišičaste pojave je fascinanten, ko pa mu dodaš še vrhunski bencinski motor z dušo in s karakterjem, postane vožnja z njim po katerem koli terenu svojevrstna in nepozabna izkušnja.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Tehnični podatki

motor	šestvaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	2.956 ccm
moč	215 kW (292 KM)
navor	491 Nm pri 2.300 vrt./min.
menjalnik	10-stopenjski samodejni
pospešek	7,9 s (0-100 km/h)
največja hitrost	180 km/h

poraba	17,0 l/100 km
emisije CO₂	315 g/km
mere	5.363 / 2.028 / 1.926 mm
teža	2.478 kg
posoda za gorivo	80 l
prtljažni prostor	keson z rolojem
cena vozila	80.920 EUR



AU REVOIR, MEGANE R.S.

KER SO FRANCOZI NJIHOV HIŠNI ŠPORTNI ODDELEK SPORT UPOKOJILI, SO SE ODLOČILI LANSIRATI ŠE ZADNJO, POSLEDNJO SERIJO ENEGA IZMED NAJBOLJ PRILJUBLJENIH ŠPORTNIH HOT-HATCHOV, MEGANA R.S., KI SE JA NA CESTAH PRVIČ POJAVIL LETA 2004. V SVOJI ZADNJI IZDAJI NOSI POLEG IMENA ŠE PRIPIS ULTIME, KI NAZNANJA, DA GRE ZA POSLOVILNO EDICIJO.

V PRIHODNOSTI BO DOTIČNA POSLOVILNA EDICIJA MEGANA R.S. POSTALA PRAVI ZBIRATELJSKI PRIMEREK.

Renaultov športni oddelek Sport so Francozi upokojili, nadomestila pa ga je ponovno obujena znamka Alpine, ki je tudi v Formuli 1 prevzela moštvo Renaulta. Megane R.S. je zob časa sicer že dodobra načel, če bi se ga odločili ohraniti, bi bil vsekakor potreben temeljite nadgradnje, vsaj kar se tiče interierja in izkušnje z multimedijo, ki je bila res že krepko za časom. Kar se oblike tiče, bi mu verjetno zgolj zgladili kakšno gubico sem in tja, medtem pa bi pogonski sklop verjetno ostal nedotaknjen. A vse to so le pobožne sanje, ker novega ne bomo videli nikoli več. In verjetno tudi slišali ne. Zvok motorja, ki zarohni skozi sredinsko nameščen športni izpuh, ko pritisnemo na gumb za zagon, je v času elektrifikacije in evropskih strogih emisijskih standardov pravi balzam za ušesa, njegovo

pokanje, streljanje in brbotanje med prestavnimi hodi bo postalo preteklost oziroma redkost in blagor tistim, ki ga bodo lahko pospravili v svojo garažo in ga zapeljali na cestni sprehod, kadar se jim bo zahotelo. Narejenih je bilo vsega 1.976 primerkov. Zakaj zgolj in ravno toliko, se sprašujete? Zato, ker so leta 1976 ustanovili oddelek Renault Sport. Mi smo imeli čast preizkusiti 440. primerek, kar je jasno in s ponosom vgravirano tudi v samo kovinsko ploščico na spodnjem delu osrednjega dela armaturke. In prepričan sem, da bo v prihodnosti dotični Megane R.S. postal pravi zbirateljski primerek in da bo njegova vrednost s časom začela rasti. Da gre za zadnjo izdajo, ne bo težko prepoznati, temu primerno so avtomobil opremlili s posebnimi grafikami na vratih, pokrovu motorja in strehi, na spodnji del



OPRIJEM IN LEGA SKOZI OVINKE STA FANTASTIČNA, PODVOZJE PA ZA CESTNO ŠPORTNO VOŽNJO ENO BOLJŠIH.



vrhunski 1,8-litrski turbo bencinar z 221 kilovati oziroma okroglimi 300 konji, ki prednjima kolesoma dostavlja 420 Nm navora preko dvosklopnega menjalnika EDC. Avtomobil ima seveda tudi štirikolesno krmiljenje, rdeče Brembove zavore, posebne Bridgestonove poldirikalne pnevmatike, športno podvozje Cup in sprednji mehanski diferencial Torsen. V praksi to pomeni, da avtomobil cesto grabi kot pitbul kost, se pa prednji kolesi znata hitro zavrteti tudi v prazno, saj ob vsej tej moči sem in tja izgubita oprijem na bolj drseči podlagi. A ko so enkrat gume dovolj ogrete, imaš občutek, kot da so na dobrem asfatu eno z njim, oprijem in lega skozi ovinke sta fantastična, podvozje pa za cestno športno vožnjo eno boljših.

Seveda v kabini ne gre brez vrhunskih, dirkaških Recaro sedežev v črni alkantari z rdečimi našitki R.S. Da voznik ne pozabi, kaj vozi, pa ga za menjalnikom vedno spominja ploščica s podpisom tovarniškega testnega voznika, ki je z modelom R.S. postavil številne rekorde na svetovno znanih dirkališčih in s serijsko številko 440 od 1976 izdelanih primerkov.

Glede na to, da gre za poslednjo izdajo, ne razumem, zakaj zadka ne krasi Akrapovičeva mojstrovina. Dobrodošel bi bil tudi ročni menjalnik, a so poslednjemu Meganu R.S. namenili zgolj samodejnega. Au revoir, Megane R.S.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



prednjega odbijača so namestili napis Ultime, rumeni karoseriji pa so namenili še številne črne dodatke v obliki vratnih kljuk, ohišij ogledal, platišč, v črno pa so obarvali tudi vse označbe in logotipe. V primerjavi s klasičnim Meganom R.S. v izvedbi Trophy, so Ultimu vizualno namenili še nekaj dodatnih mišic s širšimi boki tako spredaj kot tudi zadaj. In glede na to, da gre za poslovilno serijo, bi si iskreno želel, da bi malenkostno še navili tudi sam motor, dvignili konje, navor, kar koli. A tehnično ostaja nespremenjen, pod pokrovom se tako še vedno vrti sicer



Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	1.798 ccm
moč	221 kW (300 KM)
navor	420 Nm pri 4.000 vrt./min.
menjalnik	6-stopenjski samodejni
pospešek	5,7 s (0-100 km/h)
največja hitrost	255 km/h

poraba	13,5 l/100 km
emisije CO₂	189 g/km
mere	4.372 / 1.834 / 1.445 mm
teža	1.447 kg
posoda za gorivo	50 l
prtljažni prostor	344 l
cena vozila	50.740 EUR





SANDERO NA VRHU EVROPE

KDO BI SI MISLIL, DA JE DACIIN SANDERO MED BOLJE PRODAJANIMI AVTOMOBILI NA EVROPSKIH TLEH? V ZAČETKU PREJSNJEGA LETA JE DVA MESECA ZAPORED CELO DRŽAL PRVO MESTO MED NAJBOLJE PRODAJANIMI AVTOMOBILI V EVROPI.

Največji razlog za to je seveda njegov »price/performance«, ki se je z leti vseeno drastično spremenil. Prvotno poslanstvo znamke je bilo ponuditi zadovoljiv avtomobil po najnižji mogoči ceni, in če je še nedolgo nazaj ta cena bila okoli 10 tisočakov, to ni več tako. Dotični Sandero v različici Stepway in s paketom opreme Expression stane namreč preko 18 tisočakov. Je pa res, da avtomobilu prav zares nič ne manjka, z izjemno bolj naprednih in kompleksnejših

varnostno-asistenčnih sistemov in posledično nekaj več zvezdic na testu varnosti EuroNCAP.

Vse modele, vključno s Sanderom, so pri Dacii nedolgo nazaj tudi posodobili na način, da so znamki spremenili celostno podobo in jo začeli komunicirati z novim, bolj modernim napisom in logotipom. Stari se je tako poslovil z vseh modelov, novega pa sestavljata črki D in C, ki skupaj tvorita povsem simetričen logotip. Slednjega so v beli barvi lepo vkomponirali v masko, obdajajo ga še

manjše vodoravne bele lamele, ki skupaj z logotipom in novim LED podpisom zagotavljajo povsem nov, pomlajen videz. Tudi zadek izgleda bolj moderno z novim napisom Dacia na sredini.

Posodobitev je v notranjosti prinesla nov napis na volanskem obroču, vse ostalo je ostalo enako, čeprav bi vseeno lahko več pozornosti namenili denimo osrednji opravljeni enoti, saj imajo znotraj hiše boljše vmesnike, Dacii preprosto ni na nivoju, pa čeprav osrednji ekran omogoča prikaz zadnje kamere in navigacijo. V kabini je še vedno prisotno veliko temne trde plastike, ki jo lepo razbijejo mehke površine, obdane v sivkasto tkanino, ki objema osrednji del vzdolž armaturke. Najdemo jo tudi na naslonjalih na vratnih panelih, za dodaten kontrast pa poskrbijo še oranžni detajli v barvi karoserije vozila. Testni Sandero je bil premierno opremljen s strešnim oknom, za katerega je treba doplačati manj kot 500 evrov.

Tudi pod pokrovom motorja niso spreminjali nič, tam se vrtilitrski trivaljnik z 90 konjskimi močmi, ki jih prednjima kolesoma dostavlja 6-stopenjski ročni menjalnik, kateremu pa manjka uglajenosti. Toda tega nezahteven voznik bolj robustno in terensko naravnane Sandera Stepway niti ne bo zaznal oziroma pogrešal.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Tehnični podatki

motor	trivaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	999 ccm
moč	67 kW (91 KM)
navor	160 Nm pri 2.100 vrt./min.
menjalnik	6-stopenjski ročni
pospešek	12,0 s (0-100 km/h)
največja hitrost	172 km/h

poraba	7,0 l/100 km
emisije CO ₂	127 g/km
mere	4.009 / 1.848 / 1.587 mm
teža	1.096 kg
posoda za gorivo	50 l
prtljažni prostor	328 l
cena vozila	19.085 EUR



SKAGEN
DENMARK

slowatch

VEČ NA WWW.SLOWATCH.SI

ZA DOBER

NAMEN



NEDOLGO NAZAJ SMO NA TEST ZAPELJALI BOLJ PROSTORNO, TERENSKO PRIVZDIGNJENO SUV RAZLIČICO MODELA 500X, TOKRAT PA SMO VOZILI RAZLIČICO (RED), S KATERO FIAT OZIROMA VSAK KUPEC PRISPEVA DEL DENARJA POSEBNEMU GLOBALNEMU SKLADU (RED), KI SE UKVARJA Z RAZLIČNIMI ZDRAVSTVENIMI PANDEMIJAMI.

Poleg Fiata tudi znamki Jeep in RAM pod okriljem Stellantis sodelujeta v tem dobrodelnem projektu, kjer od prodaje svojih vozil v različicah (RED) namenijo del kupnine fundaciji, ki se ukvarja z ozaveščanjem in zbiranjem sredstev za boj

proti zdravstvenim pandemijam. Tako je Fiatov 500X z dodatkom (RED) veliko več kot zgolj avtomobil z rdečimi detajli in čeprav ti konkretno izstopajo in naredijo avtomobil še bolj atraktiven, bo za globlji pomen za njimi verjetno vedel le lastnik, za kar pa

mu bo verjetno tudi vseeno, saj dobrodelnosti ponavadi ne obešamo na veliki zvon. (RED) svoj pečat avtomobilu, tako kot že ime naznanja, pusti v živo rdeči obliki, in sicer so v rdečo obarvani logotip 500 na maski, ohišji ogledal in osrednji del platišč

z logotipom 500, na B-stebričku na obeh straneh pa se nahaja še uradni logotip (RED) fundacije. Skupaj s črno karoserijo je barvna kombinacija zares posrečena, saj je rdečih detajlov ravno prav, da popestrijo monotono črno zunanost in vse skupaj deluje zares usklajeno in z



RDEČA ZGODBA SE NADALJUJE V KABINI, KJER ČRNINO

POPESTRIMO RDEČI DETAJLI.



oblikovalskega vidika okusno.

Rdeča zgodba se nadaljuje v kabini, kjer črnino zopet popestrijo rdeči detajli, kot so rdeče obrobe črnih sedežev, rdeč logotip 500 in napis RED na naslonjalih, prav tako je v rdečo obarvan osrednji del celotne armaturne plošče. Sicer sta delovno okolje in ergonomija identična preostalim različicam 500X. Testna različica je imela v svojem imenu še sladek pripis Dolcevita, kar v praksi pomeni, da ima 500X platneno zložljivo streho, kar je dandanes prava redkost. Streha se konkretno odpre nad glavami potnikov, a je odprtina v strehi premajhna, da bi avtomobil lahko označili kot kabriolet, po drugi strani pa večja od katerega koli panoramskega strešnega okna. Platnena streha tako avtomobilu vnese še nekaj dodatnega karakterja, predvsem pa svetlobe in svežega zraka in nenazadnje tudi malce preveč hrupa, tudi ko je zaprta. Zvočna zatesnitev je namreč zelo slaba, zato se v kabini med seboj filtrirajo vsi zunanji zvočni dejavniki.

Tokrat se pod pokrovom motorja ni vrtel vstopni litrski trivaljnik, temveč zmogljivejši, 1,5-litrski štirivaljnik s 130 konjskimi močmi in z blago hibridno tehnologijo. Pri Fiatu so ga sicer označili za hibrida, a zgolj na elektriko je v praksi praktično nemogoče voziti. Bencinski motor se namreč nemudoma ob speljevanju vklopi, elektrika tako bolj kot ne pomaga pri speljevanjih in zapolnjuje sicer prisotno turbo luknjo, pri čemer je pospeševanje bolj zvezno in tekoče, za prenos moči na prednji kolesni par pa skrbi serijski, 7-stopenjski samodejni menjalnik. Blago-hibridna tehnologija v praksi kar konkretno poskrbi za manjšo porabo goriva, ki je v času testa znašala okoli šest litrov na sto prevoženih kilometrov. Model 500 v izvedbi X, z dobrodelnim paketom (RED) in z zložljivo streho Dolcevita ni poceni, vašo denarnico bo olajšal za dobrih 36 tisoč evrov.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



500X Dolcevita ima platneno zložljivo streho, kar je dandanes prava redkost.



Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	1.496 ccm
moč	96 kW (130 KM)
navor	240 Nm pri 1.500 vrt./min.
menjalnik	7-stopenjski samodejni
pospešek	9,4 s (0-100 km/h)
največja hitrost	194 km/h

poraba	6,0 l/100 km
emisije CO ₂	128 g/km
mere	4.264 / 1.796 / 1.595 mm
teža	1.405 kg
posoda za gorivo	50 l
prtljažni prostor	350 l
cena vozila	36.288 EUR

ŠTIRIKOLESNI posebnež

CITROËNOV AMI NI KLASIČNI AVTOMOBIL, JE VELIKO VEČ KOT KLASIČNI SKUTER, JE ELEKTRIČNO GNANI ŠTIRIKOLESNIK, KI GA LAHKO VOZIJO ŽE 15-LETNIKI Z IZPITOM KATEGORIJE AM.

AMI-ja sam tako vidim kot idealno izbiro za dijaka oziroma dijakinijo, ki ima to možnost, da mu/ji starši omogočijo samostojno mobilnost, še preden ta dopolni 18 let. Vožnja z AMI-jem je, kljub temu da je avtomobilček sestavljen iz jeklenega okvirja, vse ostalo pa obdaja tanka plastika brez izolacije in kakršne koli posebne zaščite,

bolj varna kot tista s skuterjem. V primerjavi s skuterjem je AMI bolj stabilen, saj stoji na štirih kolesih in zaradi karoserije in strehe je tudi bolj zaščiten pred slabšim vremenom in slabšimi cestnimi razmerami. Ni pa vožnja z njim nič kaj pretirano udobna, voznik namreč občuti vsako cestno grbino, kako je ne bi, ko pa sedi na povsem plastičnem sedežu, obdanem z dvema blazinama.





AMI JE IZREDNO MAJHEN IN KOMPAKTEN MESTNI AVTOMOBILČEK.



Tudi celotna kabina je kakopak plastična, v njej je izredno glasno in hrupno, ni ekranov oziroma kakršne koli multimedije, je pa preglednost na vse strani odlična. Na armaturki so le stojalo za telefon ter stikali za vklop gretja ali ventilacije in za vklop vseh smernikov, medtem ko se stikala menjalnika (D, N in R) nahajajo na ne najbolj praktični levi strani voznikovega sedeža.

AMI v sebi nosi 5,5-kilovatno baterijo, ki omogoča 75 kilometrov električnega dometa, kar je za dnevne premike po mestu povsem dovolj, in doseže maksimalno hitrost 45 kilometrov na uro. To pomeni, da boste na vpadnicah in na predelih, kjer so omejitve višje od 50, denimo 60 ali 70 kilometrov na uro, praktično premikajoča ovira, občutek za volanom pa takrat ni nič kaj prijeten. Namreč zavedaš se, da si preostalem voznikom v napoto in da brezkompromisno oviraš pretočnost prometa.

AMI je izredno majhen in kompakten mestni avtomobilček, ki z baterijo vred tehta 562 kilogramov, v dolžino pa meri 2,51 metra. Je praktično povsem simetrične oblike, tako zadnji kot prednji del sta namreč dva identična panela, le da ima prednji del nameščene žaromete, zadnji del pa zadnje luči. Njegova posebnost je tudi, da se voznikova vrata odpirajo nazaj, sovoznikova pa klasično naprej. A v našem testnem avtomobilu ni bilo prostora za sovoznika, v kabini je bil namreč samo en sedež, na sovoznikovem mestu pa se je nahajal prostor za prevoz tovora, saj je šlo za dostavniško različico Cargo. Plastični tovorni prostor poleg voznika omogoča prevoz do 140 kilogramov težkega tovora, sestavljen pa je iz dveh delov, in sicer spodnjega, nad njim pa se nahaja velika plastična polica, ki je v praksi dejansko v napoto vozniku, ko želi dostopati do pod njo spravljene predmete. To pomeni, da mora iz vozila izstopiti in z druge strani odpreti vrata, lahko pa jo tudi popolnoma odstrani. Citroënov električni mestni štirikolesnik tudi v najbolj osnovni dostavni različici ni poceni, zanj bodo namreč zahtevali 9.900 evrov.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	električni
moč	5,9 kW (7,9 KM)
baterija	5,5 kWh
navor	50 Nm
menjalnik	1-stopenjski samodejni
pospešek	10,0 s (0-45 km/h)

največja hitrost	45 km/h
poraba	11 kWh/100 km
mere	2.510 / 1.390 / 1.520 mm
teža	562 kg
prtljažni prostor	400 l
cena vozila	9.900 EUR



The
BIGG-R
is everywhere

Čar *svobode* na vodi

MOČ IN RAZKOŠJE. ELEGANCA IN MINIMALIZEM. TO STA PERFEKTNA PARA ZA OPIS MORSKEGA BRILJANTA S ŠPORTNIM KARAKTERJEM IN PRVOVRSTNIM STILOM, KI GA POZNAMO POD IMENOM ITAMA. TA NAVTIČNE ENTUZIASTE DRAŽI S PREOBRAZBO ODPRTE JAHTE 45RS, KI POPELJE VSE, KI SE NANJO VKRCAJO, NA DOŽIVETJE ČARA SVOBODE NA VODI.



ki jo je mogoče spustiti v vodo za lansiranje in pristajanje tenderja. Paluba, ki je dizajnirana s funkcionalnostjo v mislih, je v celoti odeta v šik tik in zaščitena z velikim zaobljenim vetrobranskim steklom. Za krmilno postajo, ki se ponaša z novo zasnovano armaturne plošče z dvema 12-palčnima zaslonoma za enostavnejše upravljanje, se nahajajo kompakten bar, radodarna ležalna površina in sedežna garnitura v obliki črke C, ki je razporejena okoli lesene mize.

Italijanski slog izražajo tudi spodnji prostori, ki so v skladu z najsodobnejšimi smernicami notranjega oblikovanja, ki ga je seveda mogoče prilagoditi individualnim preferencam lastnika. Sprehod po stopnicah navzdol najprej pripelje do lične ladijske kuhinje in spremljajočega loungea, kjer topli naravni toni vzbujajo dobro počutje, nato pa še do glavne suite, druge manjše kabine in kopalnice, ki so zaključene v enakem stilu. Eleganten dekor, ki kombinira vrata omaric iz orehovega lesa s preostalim pohištvo iz kontrastnega belega lakiranega lesa, v sodelovanju z okni radodarne velikosti, v interierju



Dinamične, pa vendar elegantne linije Itame 45RS nikdar ne bodo šle iz mode.

Fuzijo zmogljivosti in mentalitete »La Dolce Vita«, ki že leta opredeljuje znamko Itama, poseblja nova različica modela 45RS, ki je prava brezčasna klasika. Tako čudovita, kot je danes, bi lahko bila tudi v letu 2050, saj njene dinamične, pa vendar elegantne linije nikdar ne bodo šle iz mode. Navtična manekenka je debi doživela na globalno najpomembnejšem navtičnem tednu mode, na canskem festivalu jaht, kjer je

s šarmantnim mediteranskim duhom fascinirala zveste oboževalce znamke kot tudi tiste, ki Itame še ne poznajo. Preobražena izvedenka skoraj 14-metrške odprte jahte je plod sodelovanja arhitektov in oblikovalcev skupine Ferretti Group, ki so poskrbeli, da je plovilo ohranilo filozofijo originala, a hkrati prejelo nadgradnjo tehnologije in oblikovanja. S predhodnico 45S si deli številne estetske elemente, vključno s krmno plavalno platformo,



PAR MOTORJEV S 550 KONJSKIMI MOČMI
V ŽELJI OKUŠANJA ESENCE SVOBODE
JAHTO POPELJE DO HITROSTI 34 VOZLOV.



YOUR SAFE HAVEN

*Itama 45RS fascinira s
šarmantnim mediteranskim duhom.*



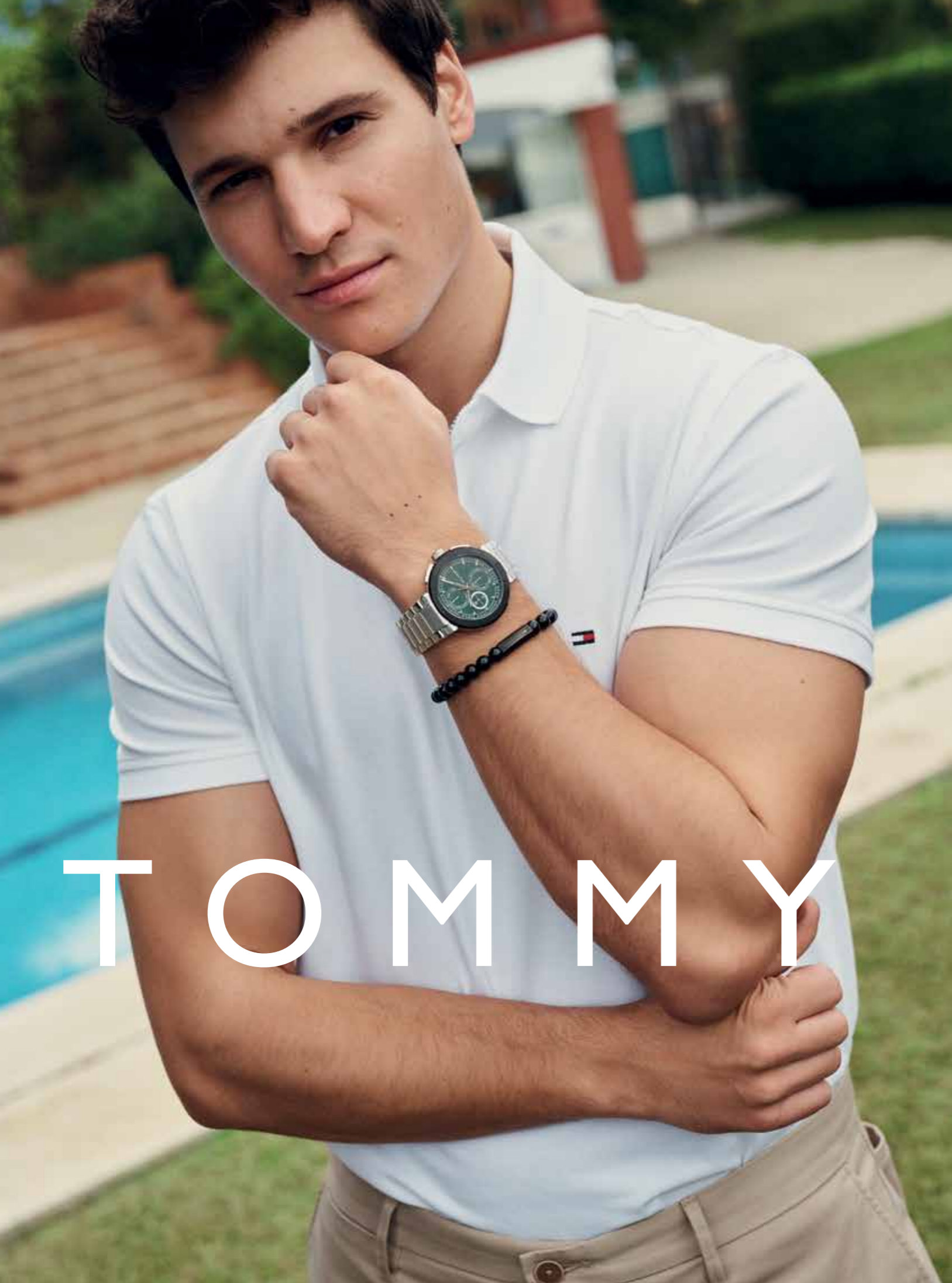
pričara lahko in sproščujočo atmosfero. S tem so oblikovalci uspeli realizirati začrtane direktive prenove, ki je bila osredotočena na izboljšanje udobja na krovu. Da pa je uresničena tudi športna filozofija Itame, skrbi par motorjev Cummins s 550 konjskimi močmi, ki v želji okušanja esence svobode agilno jahto popelje do hitrosti 34 vozlov.

Trendi prihajajo in gredo, toda očarljiva Itama 45RS ostaja simbol italijanske odličnosti in bo še naprej navdihovala z edinstveno eleganco na eni strani in z izjemno zmogljivostjo na drugi.

*Tekst: Ava Tomlje
Foto: ISC*



slowatch

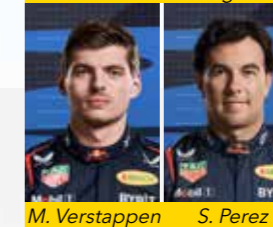


T O M M Y

H I L F I G E R



Red Bull Racing



M. Verstappen

S. Perez

ORACLE
Red Bull RACING

JE NEWEY SPET USTVARIL MOJSTROVINO?

PRVO DEJANJE SEZONE 2024 V FORMULI 1 JE ZAKLJUČENO. PREDSTAVLJENI SO VSI DIRKALNIKI Z LETNICO 2024. TOKRAT SO SE VSE PREDSTAVITVE ZGODILE V FEBRUARJU. ZAČELO SE JE Z DRUGIM FEBRUARJEM. PODOBNO KOT V LANSKI SEZONI, JE PRVO PREDSTAVILO DIRKALNIK MOŠTVO HAASA. PREDSTAVITEV JE POTEKALA NA SPLETU, VIDELI SMO LE BARVNO SHEMO ZA SEZONO 2024. PRAVI LETOŠNJI DIRKALNIK BO VIDEN ŠELE NA TESTIH V BAHRAJNU.



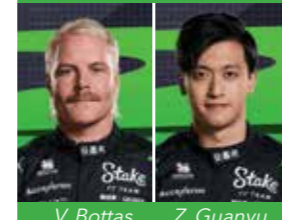
Aston Martin



F. Alonso L. Stroll



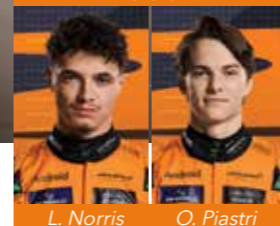
Kick Sauber



V. Bottas Z. Guanyu



McLaren



L. Norris O. Piastri



Mercedes



AMG PETRONAS FORMULA ONE TEAM



L. Hamilton G. Russell

Podobno zgodbo smo videli tri dni kasneje, ko so barve za letošnje sezono prikazali pri Williamsu. Dizajn je popolnoma nov, prevladuje modra barva, novi so tudi sponzorji. Legendarna ekipa iz Grova, pod vodstvom bivšega stratega v zmagovitih časih Mercedesu, Jamesa Vowlesa, je v vzponu. Imajo zelo dobrega dirkača v Alexandru Albonu in finančno podporo iz ZDA preko drugega dirkača Logana Sargeanta, ki bo letos odpeljal svojo drugo sezono. Vsekakor bo moral pokazati več.

Isti dan je bil predstavljen strupeno zelen dirkalnik ekipe Sauber, ki se bo letos imenovala Stake F1 Team. Nov sponzor in posledično novo ime v Formuli 1, kot prehod proti tovarniški ekipi Audijs od leta 2026 naprej.

Naslednja ekipa, ki je predstavila pravi letošnji dirkalnik, je bilo vsefrancosko moštvo Alpine. Dirkalnik A524 je skonstruiral Matt Harman, francoska dvojica Gasly/Ocon pa bo vozila bolid, ki bo na osmih dirkah spet odet v rožnato barvo. Sicer bo dirkalnik pretežno črne barve z odtenki modre.



Ferrari



C. Leclerc C. Sainz



Veliko pozornosti je požela predstavitev, ki je potekala v Las Vegasu. Tam se je predstavilo novo ime na štartni vrsti, in sicer Visa Cash App RB F1 Team. Pri Red Bullu so se namreč odločili, da ime AlphaTauri zamenjajo z imeni novih sponzorjev in nastalo je najbolj zakomplicirano ime ekipe v letošnji sezoni. Tudi ime dirkalnika nič kaj ne zaostaja, VCARB 01. Poleg novih pokroviteljev je nov tudi vodja ekipe. Franz Tost je odšel v pokoj, zamenjal ga je Laurent Mekies, ki je prišel iz Ferrarija.

Po štirih dnevih premora, so si naslednje predstavitve sledile ena za drugo. 12. februarja so odkrili novega Aston Martina. Po besedah tehničnega direktorja Dana Fallowsa, so vitalni deli dirkalnika precej spremenjeni. Poglobljeno je sodelovanje z Mercedesom, močno gojijo upanje, da je Red Bull letos premagljiv. Seveda je gonilna sila zelenih 42-letni Fernando Alonso.

Naslednji je svoje rojstvo dočakal Ferrari SF-24. Izredno lep dirkalnik se ponaša s popolnoma novim in z drugačnim nosom, samosvoje je tudi zadnje krilce. Rdeči si seveda želijo izboljšati lanske rezultate, a pogled je usmerjen v leto 2025, če ne že v 2026. Glavni razlog je seveda prihod Lewisa Hamiltona naslednje leto in bomba iz Maranella, ki je bila poslana v svet v začetku februarja, je oziroma bo zasenčila celotno letošnjo sezono.

McLaren si z novim MCL38 želi nadaljevanje lanske sezone, ko sta tako Norris kot Piastri zablestela in se kar nekajkrat zavihtela na stopničke. Avto je evolucija lanskega, barvna shema pa v večji meri podobna kot v pretekli sezoni.

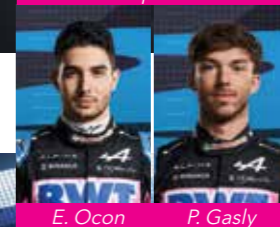
Kot zadnji sta svoji orožji predstavili najuspešnejši ekipi iz sezone 2023, Mercedes in Red Bull. Najprej se je na ogled pokazal popolnoma novi Mercedes, ki združuje

črno, srebrno in odtenek rdeče barve. Privlačen dirkalnik na popolnoma novi osnovi, bi po besedah Tota Wolffa lahko spet zmagoval, a seveda je vse odvisno od Red Bulla, ki se je predstavil zadnji, v petek 15. februarja. Dirkalnik s številka 1 in 11 na nosu na veliko začudenje nima dvignjenega nosa tako kot Ferrari in Mercedes. Zanimivo je tudi, da je opaziti nekaj podobnosti z Mercedesovimi rešitvami iz sezone 2022. Pokrov motorja spominja na ideje iz Brackleyja. Dogajanje v zvezi z novim dirkalnikom je zasenčila afera vodje ekipe Christiana Hornerja, ki se je očitno neprimerno zapletel z eno od svojih podrejenih uslužbenk. Podrobnosti zaenkrat niso znane, vsekakor pa zadeva ni tako nedolžna, saj bi kakršnekoli sankcije proti Hornerju lahko vplivale na prihodnost ekipe. Ne gre pozabiti, da v primeru odhoda Hornerja lahko odide tudi tehnični genij, Adrian Newey. Kakorkoli že, prvič bomo dirkače v akciji videli 21. februarja, ko se v Bahrajnu začnejo edina testiranja letošnje sezone.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC



Alpine



E. Ocon P. Gasly



RB



Y. Tsunoda D. Ricciardo



Haas



K. Magnussen N. Hülkenberg



Williams



A. Albon L. Sargeant





Verstappen dominiral na testiranjih

UVODNO DEJANJE LETOŠNJE SEZONE FORMULE 1 BO ZDAJ ŽE KAR TRADICIONALNO POTEKALO NA OTOČKU V PERZIJSKEM ZALIVU. TEDEN PREJ PA SO NA DIRKALIŠČU V SAKHIRJU POTEKALI EDINI PREIZKUSI LETOŠNJIH DIRKALNIKOV. PO MNENJU MNOGIH DIRKAČEV SO TRIJE DNEVI ABSOLUTNO PREMALO, TAKO DA SO MORALA MOŠTVA POŠTENO ZAVIHATI ROKAVE IN V TEH TREH DNEVIH ZBRATI KAR NAJVEČ INFORMACIJ.



**RED BULL JE ZAGOTOVO ŠE VEDNO PRED OSTALIMI, BO
PA ZANIMIVO VIDETI, KAKŠNA JE NJHOVA PREDNOST.**



Testiranja so pokazala, da se razmerja moči niso drastično spremenila. Red Bull je zagotovo še vedno pred ostalimi, bo pa zanimivo videti, kakšna je njihova prednost. Strokovnjaki so si enotni, da jim sledi Ferrari. Videti je, da so odpravili težave s hitro obrabo pnevmatik, simulacije dirk so dale dobre rezultate. Leclerc in Sainz sta dva dneva od treh končala na vrhu, tako da bi Ferrari na uvodu sezone lahko bil konkurenčen Red Bullu.

Za rdečimi naj bi po ocenah bili pri Mercedesu. Letošnji dirkalnik je popolnoma nov, zna se zgoditi, da bo »rasedk iz dirke v dirko. Prvi vtisi obeh dirkačev so pozitivni in kaj kmalu bomo videli, kaj zmore lepotica iz Brackleyja. Takoj pod vrhom bi lahko bili pri McLarnu. Lanske tegobe z začetka sezone so pozabljene, testiranja so bila uspešna, tako da bi morala tako Norris kot Piastri vsekakor posegati po zmagovalnem odru.

Morda so malce bolj od podija oddaljeni pri Aston Martinu. Ekipa s Fernandom Alonsom na čelu je bila presenečenje lanskega uvoda. Sicer so na testiranjih prikazali solidno formo, presežka pa vseeno ni bilo. Morda bodo eksplodirali na dirki.

Podobno bi lahko dejali za Alpine. Solidni časi in pomemben podatek, da niso imeli nobenih večjih težav, ki so jih pestile na uvodu v preteklih sezonah.

Ponovno je napredek viden pri ekipi Williams. Delajo

dobro, a že pot iz začetja proti sredini je dolga in trnova. Alex Albon je testiranja končal skupno na osmem mestu. Zelo solidno so se odrezali pri RB-ju. Mnogi se sprašujejo, če je lahko druga ekipa Red Bulla presenečenje sezone. Vseeno je skrajni domet verjetno okoli šestega mesta med ekipami. Težko je verjeti, da bi se priključili McLarnu ali Aston Martinu.

Na dnu lestvice bosta tudi letos verjetno prikovani moštvi Kick Sauber in Haas. Švicarska ekipa mora prebroditi to prehodno obdobje do leta 2026, ko bodo kot Audi pisali novo zgodovino. Čeprav je Guanyu zadnji dan odpeljal tretji najhitrejši čas, to zagotovo ni pravi pokazatelj forme. Valtteri Bottas se je namreč vseskozi nahajal v drugi polovici časovne razpredelnice.

Podobno velja tudi za Američane, ki so se sodeč po informacijah že sprijaznili, da bodo vsaj v začetnem delu sezone gledali konkurenco v zadek. Zima je bila turbulentna in to se kaže tudi pri dirkalniku.

Vsekakor testiranja nikoli ne pokažejo popolnoma jasne slike. Različni tipi pnevmatik, različno polne posode z gorivom in več različnih komponent na dirkalnikih, postavljajo več vprašanj kot odgovorov. Le sama moštva vsaj približno vedo, kam v tem trenutku sodijo. A kmalu bomo to vedeli tudi vsi ostali.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC



DVOJNA ZMAGA RED BULLA



LETOŠNJO SEZONO FORMULE 1 JE Z ZMAGO ODPRL KDO DRUG KOT MAX VERSTAPPEN V RED BULLU. PREMOČ AVSTRIJSKEGA MOŠTVA NA VELIKI NAGRADI BAHRAJNA JE Z DRUGIM MESTOM DOKAZAL NJEGOV MOŠTVENI KOLEGA SERGIO PEREZ. NA NAJNIŽJI STOPNIČKI JE KONČAL FERRARIJEV DIRKAČ CARLOS SAINZ.

Teško pričakavan začetek nove sezone Formule 1 je postregel z zastrašujočo formo Maxa Verstappna. Če je bilo po kvalifikacijah čutiti nekaj optimizma pred štartom dirke, se je vse skupaj sesulo v prah, ko so rdeče luči ugasnile. Verstappen iz prve pozicije resda ni štartal najbolje, a neodločni Leclerc ga ni uspel ogroziti. Hitro se je Mončanu približal Russell v Mercedesu, ki je v tretjem krogu švignil mimo dirkača Ferrarija. Podobno je uspelo Perezu, kasneje pa še Sainzu. Na novih gumah se je Perez znašel odlično

in Russella prehitel z izjemnim manevrom. To je po postanku uspelo tudi Sainzu in Leclercu. Kljub temu da je Russell dirko začel iz tretjega mesta, Hamilton pa iz devetega, ju je na koncu ločilo vsega eno mesto. Med oba se je uvrstil Norris v McLarnu. Osmo mesto je osvojil Norrisov ekipni kolega Oscar Piastri, dobitnike točka pa sta zaključila dirkača Aston Martina, Fernando Alonso na mestu številka devet in Lance Stroll na desetem mestu.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC

Rezultati VN Bahrajna:

- | | | |
|--|---|--|
| 1.  Max Verstappen
Red Bull Racing | 4.  Charles Leclerc
Ferrari | 7.  Lewis Hamilton
Mercedes |
| 2.  Sergio Perez
Red Bull Racing | 5.  George Russell
Mercedes | 8.  Oscar Piastri
McLaren |
| 3.  Carlos Sainz
Ferrari | 6.  Lando Norris
McLaren | 9.  Fernando Alonso
Aston Martin |



PO SEDMIH LETIH SPET NA VRHU

PREIZKUŠNJO PO SNEŽENIH GOZDOVIH V OKOLICI MESTA UMEÅ JE DOBIL FINSKI DIRKAČ ZA VOLANOM HYUNDAIJA, ESAPEKKA LAPPI. ZA 33-LETNEGA DIRKAČA JE TO DRUGA ZMAGA V KARIERI, NA KATERO JE ČAKAL DOLGIH SEDEM LET. LETA 2017 JE NAMREČ V SVOJEM ČETRTEM NASTOPU Z DIRKALNIKOM WRC SLAVIL ZMAGO NA FINSKEM.



Letošnji rally po Švedskem je bil daleč od tipičnega snežnega dogodka, ki smo ga vajeni. Prvič letos je bil na štartu aktualni prvak Kalle Rovander, katerega cilj je bil zmaga na tem rallyju. Začel je v svojem slogu, prevzel pobudo, a na četrti hitrostni preizkušnji storil napako, se zavrtel in udaril v snežno bankino. Poškodbe na Yarisu so bile prehude, da bi lahko nadaljeval. Ista hitrostna preizkušnja je bila usodna še za drugega svetovnega prvaka na štartni listi. Ott Tänak, ki je bil na tretjem mestu, je ob udarcu v sneg prav tako poškodoval hladilnik in za oba dirkača je bilo dirke konec. V vodstvu se je znašel simpatični Japonec Takamoto Katsuta, a do konca prvega dne rallyja ga je prehitel Esapekka Lappi. Razlika je bila le 3,2 sekunde. Neverjetno je na tretjem mestu pristal Oliver Solberg z dirkalnikom šibkejšega razreda, Rally2. Zaostajal je minuto in dvajset sekund. Na četrtem mestu se je po osmih hitrostnih preizkušnjah nahajal Adrien Fourmaux (Ford Puma Rally1), peti pa je bil Elfyn Evans (Toyota GR Yaris Rally1). Sledil je sobotni del, kjer se je nestrpno pričakoval boj za zmago med Lappijem in Katsuto. Japonec je takoj zjutraj odščipnil dve sekundi Fincu, a v nadaljevanju v preveliki vnemi ponovno storil napako in končal v snegu. Lappi je tako izgubil še zadnjega konkurenta. Fourmaux je na drugem mestu zaostajal več kot minuto in pol. Ob normalnem poteku je bil to seveda neulovljiv zaostanek. Dvanajst sekund je za Francozom na tretjem mestu zaostajal Evans. Glede na to, da je Valižan eden od kandidatov za naslov prvaka, je bilo seveda jasno, da bo napadel dirkača Forda. Do konca sobote se to ni zgodilo, zato pa je Evans popoln napad uprizoril v nedeljo. Že na prvi hitrostni preizkušnji je Fourmauxa prehitel za 22 sekund in se prebil na drugo mesto. Tudi v preostalih dveh hitrostnih preizkušnjah ni popuščal in njegov



Adrien Fourmaux (Ford Puma Rally1) je s tretjim mestom dosegel rezultat kariere.

izkupiček točk je bil na koncu celo večji od zmagovalca Lappija. Ta je dobil 18 točk kot vodilni za sobotni del in 1 točko za nedeljski del. Evans pa je kot tretji dirkač po sobotnem delu dobil 13 točk, 7 točk kot zmagovalac nedeljskega dela in še 4 točke kot drugouvrščeni na zadnji hitrostni preizkušnji, tako imenovani »power stage«. Tako je zmagovalac rallyja dobil 19 točk, drugouvrščeni pa 24. Popolnoma nesmiselna in tudi nešportna novost, ki jo je FIA uvedla v tej sezoni. Točkovni sistem, ki jasno ne nagraduje zmagovalca. Žal, svetovno prvenstvo v rallyju nezadržno drvi proti dnu. To jasno kažejo tudi rezultati na koncu švedskega rallyja.

Trojico na zmagovalnem odru so sestavljali zmagovalac Esapekka Lappi (Hyundai i20 N Rally1), drugouvrščeni Elfyn Evans (Toyota GR Yaris Rally1) in Adrien Fourmaux (Ford Puma Rally1), ki je s tretjim mestom dosegel rezultat kariere. Na četrtem mestu je rally končal vodilni v prvenstvu, Thierry Neuville (Hyundai i20 N Rally1), že na petem mestu pa najdemo prvi dirkalnik pomožnega razreda Rally2. To je Škoda Fabia RS Rally2, za volanom katere sedi Oliver Solberg. Konec marca se bodo dirkači ponovno srečali, tokrat na črni celini. Slikoviti rally Safari v Keniji bo zagotovo ponovno v svet poslal dih jemajoče prizore najhitrejših dirkalnikov v pravi divjini.

*Tekst: Gregor Osredkar
Foto: ISC*



KDO BO LETOS NAJBOLJŠI?



DIRKAČI NAJELITNEJŠEGA MOTOCIKLISTIČNEGA RAZREDA MOTOGP SO OPRAVILI S TESTIRANJI IN SEDAJ SKUPAJ Z NAMI ČAKAJO NA 10. MAREC, KO BODO S SVOJIMI DIRKALNIKI PRVIČ POKAZALI, KAJ ZMOREJO IN KAJ LAHKO PRIČAKUJEMO OD NJIH V TEJ SEZONI.

Prvih nekaj dni v mesecu februarju so se na jugu Malezije zbrali nekateri dirkači in opravili z neuradnimi testiranjimi. Prvi dan se je na stezo podalo šest testnih dirkačev in novinec Pedro Acosta, prvak razreda moto2, ki je nabiral izkušnje in zaostal le za veteranom Danijem Pedroso, je s časom 1:59,233 zasedel prvo mesto. Novi član Hondinega tovarniškega moštva Luca Marini je dogajanje spremljal

ob stezi, 6. februarja pa se je tudi sam pomeril na prvih uradnih testiranjih elitnega motociklističnega razreda motoGP. Prvi dan testiranj je bil s časom 1:57,951 najhitrejši Španec Jorge Martin, sledil mu je novinec med elito Pedro Acosta, za njim se je uvrstil na tretjem mestu Francoz Fabio Quartararo na svoji Yamahi. Padec je zabeležil Francesco Bagnaia in končal na 16. mestu, tehnične težave pa so pestile Marca Marqueza, ki je v

letošnji sezoni prestopil k ekipi Gresini Racing in s časom 1:58,621 zabeležil deveto mesto. Deseterico je zaključil Johann Zarco s časom 1:58,670, kar je obetavno za moštvo HRC, saj so s prenovo aerodinamike in okvirja pri Hondi naredili korak v pravo smer.

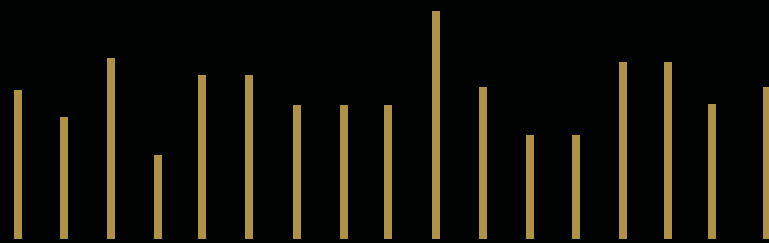
V drugem dnevu testiranj v Maleziji se je najbolje izkazal svetovni prvak moto2 Enea Bastianini, ki je s časom 1:57,134 postavil nov rekord kroga, za njim je bil Jorge

Martin, tretji pa Brad Binder. Najhitrejšo peterico sta zaključila na četrtem mestu Aleix Espargaro in na petem Francesco Bagnaia. Na Prešernov dan se je odvijal zadnji dan testiranj v Sepangu, ko je znova kraljeval Francesco Bagnaia in za slabi dve desetinki prehitel Jorgeja Martina, na tretjem mestu je bil z zaostankom 0,233 Enea Bastianini. Testiranja v Sepangu, kjer smo lahko videli novosti na dirkalnikih in vonjali novo gorivo, ki mora biti



v 40 odstotkih iz obnovljivega vira, se nadaljujejo tam, kjer se je sezona lani zaključila z Bagnaio pred Martinom. S padcem je lani zaključil zadnjo dirko sezone Marc Marquez in prav tako je s padcem okronal zadnja testiranja v Katarju, a se je hitro pobral in na koncu osvojil četrti najhitrejši čas. A tega padca vodja ekipe Gresini Racing ne vidi kot nekaj slabega, pač pa kot spoznavanje meje svojega motocikla. Španski dirkač je namreč Hondine barve zamenjal za Ducatijeve v želji, da se znova povzpne na vrh. Osemkratni svetovni prvak se še vedno navaja na novi motocikel, toda rezultati iz testiranj so obetavni in kažejo na korak v pravo smer. Poleg Marqueza so zadnji dan testiranj v želji po doseganju čim boljšega rezultata na tleh končali še Aleix Espargaro, Jack Miller, Joan Mir in Johann Zarco. Najhitrejši je bil na zadnjih testiranjih aktualni prvak Francesco Bagnaia, ki se je spustil celo pod mejo minute in 51 sekund ter tako postavil rekord steze. Tik za njim je končal njegov moštveni kolega Enea Bastianini, tretji je bil dirkač Aprilie Aleix Espargaro. Na koncu je kar deset dirkačev odpeljalo bolje od lanskega rekorda, kar kaže na velik napredek in obetamo si lahko nove podvige v letošnjem prvenstvu razreda motoGP. Se že veselimo, kaj pa vi?

Tekst: Jana Mihor, Foto: ISC



POTREBNA SI FRIZERJA

KLEMEN: 041 501 543

SAŠO: 041 792 617

GREGA: 041 532 478

Vodnikova cesta 74, 1000 Ljubljana