

Avto šport

VOZILI SMO:

- Mercedes-Maybach S 680 4MATIC
- Citroën C5 Aircross Shine Pack
- Opel Corsa-e Elegance
- Mini JCW

www.avto-sport.net

Sledi nam:  



ekskluzivni test

MAYBACH S 680

MotoGP, Formula 1, WRC

&



Bentley Continental GT Azure // BMW M3 CS

Audi activesphere concept // Range Rover Velar

McLaren Elva by Novitec // Mercedes-Benz GLE

ISSN 0353-8508



9 770353 850034

Kaj vse vpliva na varnost v prometu? So stvari, na katere imamo vpliv in so tiste, na katere ga nimamo. Imamo štiri stebre vplivov na varnost. Prvi zelo pomemben vpliv na varnost v prometu so varne površine za promet. Na te lahko vplivamo. Če imamo varne prometne površine, ki so ravne, dovolj široke, da sprejmejo dovolj prometa, in so zaščitene z varnostnimi ograjami, so za udeležence v prometu varne. Vsi morajo imeti svoj del cestnih površin, le tako bo zagotovljena varnost. Ne moremo govoriti o varni cesti, če ni prostora za pešce, kolesarje in motoriste. Po cesti se ne gibljejo samo avtomobili, to vedno pozabljamo. Vsak potrebuje svoj prostor, ki je natančno označen. Na izgradnjo cest imamo šoferji resničen vpliv. Iz naših prihodkov moramo oddvojiti toliko sredstev za izgradnjo varne infrastrukture, kot jih naraščajoč promet potrebuje. Res pa smo v zamudi pri izgradnji cest, in to je naša napaka.

Drug steber varnosti v prometu so varna prevozna sredstva. Od prvih avtomobilov, ki so bile kočije z motornim pogonom, do sodobnih varnih avtomobilov, je ogromna razlika.

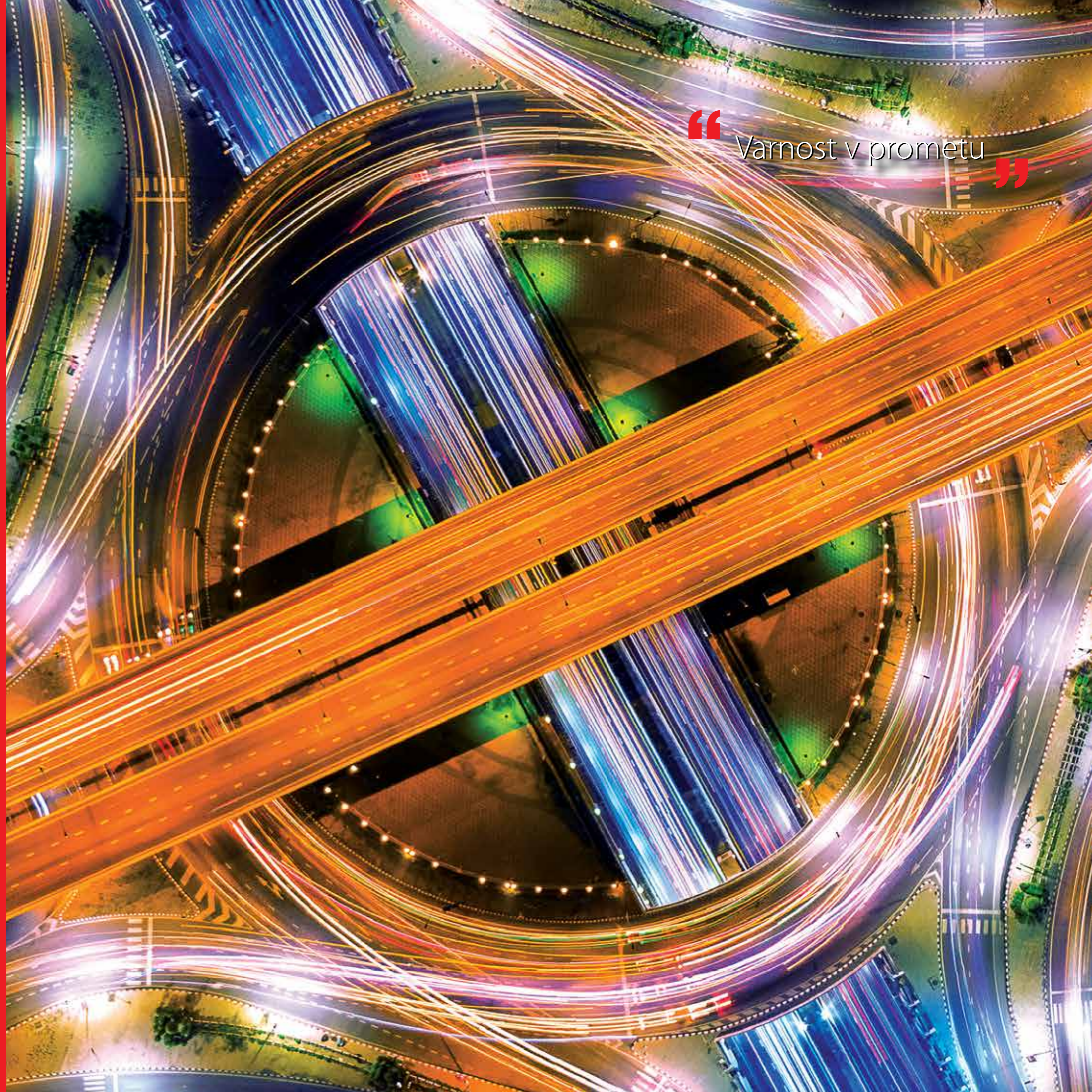
Tretji steber smo mi, udeleženci v prometu. Tukaj je veliko možnosti na nas samih, da postanemo boljši udeleženci. Moramo se zavedati, da je naš vstop na cestne površine povezan tudi z našo odgovornostjo, kako se bomo obnašali na cestnih površinah. Ali bomo brezglavo skočili na cesto ali bomo prej pomislili razumno, da gremo na cestno površino, kjer moramo upoštevati skupno dogovorjena pravila in naš um, ki vodi naše telo, ki je biološki avtomat. Če se bomo v prometu obnašali iracionalno, to pomeni, da bomo zapostavili naš rezon, torej naš um. Človek, ki hodi po cesti ali vozi podzavestno, se iracionalno predaja čustvom in instinktom, ki vladajo podzavesti. Takšen udeleženec v prometu se sploh ne zaveda, kako vozi in je zato nevaren voznik. Najhuje je, da se preda iracionalnemu vedenju s tem, da ga vodijo negativna čustva, kot so strah, jeza, agresija in na koncu tudi seksualnost. Takšen voznik bo vozil hitro, bo izsiljeval in se grdo obnašal do drugih udeležencev v prometu. Tistega, ki v mirnem prometu divja z vozilom z odprtim izpuhom, vodijo nizka čustva, na koncu tudi seksualnost in napuh. Ko ta oseba racionalno pomisli na svoja dejanja, je zgrožen, kako je ukrepal, ko ga je vodila podzavest. To so psihološki efekti in ravno o tem je treba govoriti in učiti naše udeležence v prometu. S predavanji psihiatrov, ki te stvari bolj obvladajo, bomo nevarne voznike prevzgojili v mirne, racionalne voznike, ki bodo uporabljali svoj um in ne nizkotna čustva. Če uporabljamo um, torej smo razmišljajoči, vemo, da ne moremo jemati stimulansov in opiatov, ko smo udeleženci v prometu. To je naše razmišljanje, preden kar koli konzumiramo. Tako naše dejanje je racionalno in če pod vplivom stimulansov gremo za volan, smo se vedli iracionalno, torej narobe. Ta del šolanja varne vožnje v predavanjih danes manjka in je resnično zelo pomemben.

Četrty vpliv na varnost na splošno in tudi v prometu je usoda, ki vemo, da ni zemeljska in ima velik vpliv na naša življenja, vendar o tem, na kar ljudje nimamo vpliva, tokrat ne bom govoril. Tema o varnosti v prometu je tako obsežna in resnično važna, da bi za to lahko napisal knjigo in ne samo ta kratki uvodnik.

Matjaž Tomlje



“ Varnost v prometu ”



Kazalo

Novosti:

- 8 BMW 7 in X7
- 16 BMW M3 CS
- 22 Mercedes-Benz GLE in GLE Coupé
- 26 Audi activesphere concept
- 30 McLaren Elva by Novitec
- 32 Bentley Continental GT Azure
- 36 Range Rover Velar
- 40 BMW X5 M in X6 M Competition

Zanimivosti:

- 14 Voznikovi modni dodatki

Testi:

- 46 Mercedes-Maybach S 680 4MATIC
- 54 Mini JCW
- 58 Citroën C5 Aircross Shine Pack
- 62 Opel Corsa-e Elegance

Navtika:

- 68 wallywhy150 yacht
- 74 Saxdor Yachts 270

Šport:

- 80 Formula 1 - predstavitev moštev
- 84 Formula 1 - testiranja
- 88 WRC - rally Švedska
- 92 MotoGP - testiranja



8



10



46



54



14



16



58



62



22



26



68



74



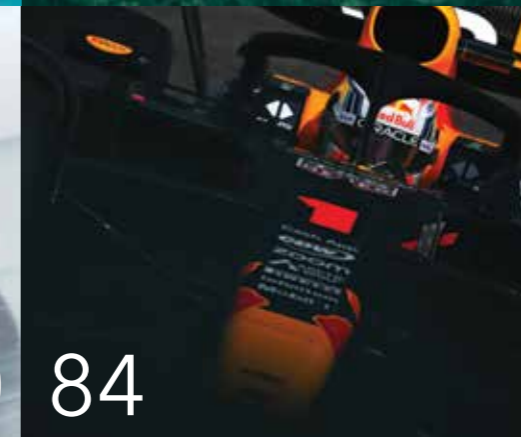
30



32



80



84



36



40



88



92

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, Rok Tomlje, Jan Grobelšek

Sodelavci:
Jana Mihor, Janez Papež, Gregor Osredkar

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

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

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

Tisk:
Printera, Sveta Nedelja

Distribucija:
Ekdis d.o.o., Ljubljana

Poštnina 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., Kadilnikova 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.



SECTOR

NO LIMITS

KOLEKCIJA 230 AVTOMATIC

AVTOMATSKI MEHANIZEM | KERAMIČNI DEL OHIŠJA | VODOODPORNOST DO 10 ATM



Valentin Garat - Kytesurfer



Funkcija datuma. Mineralno steklo s safirnim nanosom. Pas in ohišje iz nerjavečega jekla.

www.slowatch.si



BMW 7 in X7

Foto: Žiga Intihar

V Sloveniji sta se uradno predstavili dve najnovejši pridobitvi BMW-jete prodajne flote, popolnoma nova generacije serije 7 in prenovljena različica največjega bavarskega SUV-ja, modela X7.

Nova sedmica se predstavlja v svoji sedmi generaciji in je trenutno najnaprednejši BMW v floti. Prvič je na voljo tudi kot popolnoma električno vozilo z oznako i7 z 101,7 kW baterijo, katera v teoriji obljublja doseg 600 km. Na našem trgu bodo na voljo štiri različice, popolnoma električna i7 xDrive60, dizelska 740d xDrive in dve priključno hibridni, 750e xDrive in M760e xDrive.

Z novo generacijo je sedmica dobila praktično povsem novo zunanjo podobo, revolucionarne spremembe pa so se zgodile tudi v notranjosti vozila, kjer se sedmica ponša z unikatnim kokpitom. Osrednji ukrivljeni ekran že poznamo iz nekaterih drugih modelov, premierno pa so v sedmici predstavili edinstveno interakcijsko vrstico na armaturki. Potnika v drugi sedežni vrsti bosta v udobnih sedežih lahko uživala v predvajanju vsebin na t. i. Theater screenu, ki meri 32 palcev in se elegantno spusti iz stropa. Cene za novo sedmico se pričnejo pri 116.700 evrih (različica 40d xDrive), za električno sedmico pa je potrebno odšteti najmanj 139.900 evrov.

Rahle posodobitve je bil deležen tudi največji SUV v ponudbi, X7, ki pa je bolj kot ne subtilne narave. V primerjavi z zunanostjo je nekaj več sprememb zaznati v notranjosti, kjer je X7 dobil 12,3-palčni ukrivljen ekran in vmesnik 8. generacije, pod njem pa so se znebili fizičnih stikal in velikih zračnikov. Prav tako je posodobljena motorna paleta, pri kateri so na voljo tri različice: dizelska 40d xDrive ter bencinski 40i xDrive in M60i xDrive, ki z osemvaljnim motorjem predstavlja vrh ponudbe. Za dizla bo potrebno odšteti vsaj 107 tisočakov, za 530-konjskega monstuma pa 136.200 evrov.



DANIEL WELLINGTON

WATCHES & ACCESSORIES





Polestar 2

Polestar je poleti 2017 napovedal odcepitev od Volva, čemur je v oktobru sledilo razkritje njihovega prvega modela, zmogljivostnega hibrida Polestar 1. Nato so Švedi leta 2019 lansirali nov produkt, srednjevelikega električarja Polestar 2, ki je sedaj prejel obsežno posodobitev. Ta je izboljšala zmogljivost in doseg luksuzne kompaktne limuzine, medtem ko vizualna smer skandinavskega minimalizma ostaja praktično nespremenjena – le izurjeno oko bo opazilo edino večjo modifikacijo, ki se nanaša na nov dizajn maske. Od sedaj dalje različica z enim motorjem 220 kW moči pošilja na zadnji kolesni par, medtem ko je štirikolesno gnani model z dvema motorjema pridobil na moči (350 kW ob izbiri paketa Performance Pack), ki poskrbi za šprint iz mirovanja do 100 km/h v 4,2 sekunde. Vse izvedbe se ponašajo z novo generacijo litij-ionskih baterij, ki omogočajo doseg do 635 km in hitrejše polnjenje do 205 kW na polnilnicah DC.

Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV

Vodja Mazdinega programa elektrifikacije, model MX-30, je bil predstavljen leta 2020 kot prvo povsem električno vozilo podjetja, ki je presenetilo s svojim samosvojim in futurističnim oblikovanjem, katerega ključni element so tako imenovana freestyle vrata v stilu Rolls-Roycea. Na nekaterih neevropskih trgih se je ponudbi kasneje pridružila še verzija z blagim hibridom, sedaj pa so pri Mazdi za prebivalce stare celine pripravili priključno-hibridno izvedenko z oznako e-Skyactiv R-EV. Pri tem so obudili rotacijski motor, ki tu igra vlogo generatorja. Kompaktni agregat dopolnjujejo 17,8 kWh litij-ionska baterija, 50-litrski rezervoar za gorivo in 125 kW električni motor. Vozilo v električnem načinu lahko prevozi do 85 kilometrov, kar bo dovolj za vsakodnevne poti. Ob debiju nove pogonske možnosti bo na voljo tudi posebna iteracija Edition R, ki jo bomo prepoznali po vinsko rdeči barvi, ki krasi stranske dele vozila.



Toyota RAV4 GR SPORT

Toyotin vsestranski RAV4 se dandanes uvršča ne le med najbolj prodajane športne terence na svetu, ampak je nasploh eden najbolj popularnih avtomobilov v vseh segmentih. Da bi RAV4 tudi po skoraj tridesetih letih od debija ostal aktualen, so pri japonskem proizvajalcu ponudbo obogatili z novo izvedenko GR SPORT. Kot ime namiguje, je slednja opremljena s slogom in z opremo, ki izraža etos dirkaškega oddelka Gazoo Racing. Toyotino poslanstvo ustvarjanja vedno boljših vozil s pomočjo udejstvovanja na področju motošporta se torej po modelih Yaris, Yaris Cross, C-HR, Corolla in Hilux nadaljuje z RAV4, kateremu so namenili značilen športni karakter. Poleg oblikovnih poudarkov zunanosti, med katerimi izstopajo 19-palčna črna platišča skupaj z masko in zadnjim odbijačem z ekskluzivnim vzorcem GR Sport, je RAV4 prejel nadgradnje vzmetenja s fokusom na večjo odzivnost in agilnost.

Mercedes-Benz CLA

Mercedes-Benz z osvežitvijo modelov CLA Coupé in CLA Shooting Brake utrjuje njun status oblikovalcev trendov v kompaktnem segmentu. Subtilne modifikacije stila se nanašajo na preoblikovan sprednji odbijač, spremenjeno masko – tokrat z zvezdastim vzorcem in nov zadnji difuzor, ki skupaj izostrijo dinamičen značaj vozila. Bogatejša serijska oprema premierno vključuje LED žaromete kot tudi večji 10,25-palčni osrednji zaslon, preko katerega se bo upravljalo z najnovejšo generacijo informacijsko-razvedrilnega sistema MBUX, ki omogoča personalizacijo glede na voznikove preference. Bencinski motorji so odslej elektrificirani in vključujejo štirivaljne enote, povezane s 7- ali z 8-stopenjskim samodejnim menjalnikom. Poleg blagih hibridov sta povečanje moči prejela tudi priključna hibrida 250 e Coupé in Shooting Brake, pri katerih izboljšana baterija ponuja večji električni doseg.





Skoraj 10 milijonov evrov vreden Bugatti

Na dražbi hiše Sotheby's v Parizu se je prodal avtomobil, ki predstavlja mejnik v zgodbi Bugattija. Gre za edinstvenega Chirona, zadnji primerek s pogonom W16, ki iz 8-litrske prostornine razvija 1.500 konjskih moči. Zanj je neznan zbiratelj odštrel neverjetnih 9.792.500 evrov, s čimer se je pisala zgodovina – Chiron Profilée je postal najdražji novi avtomobil, kdajkoli prodan na dražbi. Njegova glavna prepoznavna lastnost je edinstven dizajn zadka z elegantnim fiksnim krilcem, ki ima nalogo zagotavljati optimalno stabilnost vse do najvišje hitrosti 380 km/h. Aerodinamične namere so vodile tudi oblikovanje obraza avtomobila s širšimi nosnicami in z nabildanim gobcem. Kot pri vsakem modelu iz Molsheima je mojstrsko obvladovanje zračnega toka za hlajenje, zmanjšanje upora in povečanje potiska k tlom bistvenega pomena pri zagotavljanju maksimalne zmogljivosti, ki je postala zaščitni znak sodobnih Bugattijev.



Kuga je najbolje prodajani PHEV v Evropi

Na evropskem tržišču je bil leta 2022 najbolje prodajani priključni hibrid Kuga, Fordov športni terenec, ki je kot prvi model proizvajalca na voljo s tremi hibridnimi pogonskimi enotami: kot blagi, klasični in priključni hibrid. S tem znamka modrega ovala gradi na predlanskem uspehu, saj je bila Kuga najbolje prodajani PHEV na stari celini že leta 2021, lani pa se je število dobav še povečalo za 20 odstotkov. SUV, ki združuje 2,5-litrski štirivaljni bencinski motor in elektromotor s 14,4-kWh litij-ionsko baterijo, je stranke prepričal z električnim dosegom, ki znaša 57-67 km po WLTP in omogoča, da se mnogo vsakodnevnih poti prevozi izključno z elektriko. Ponudba različic Kuge je bila lani obogatena s paketom ST-Line X Black Package, s katerim kupci zunanosti dodajo črne poudarke, vključno s streho, pokrovi zunanjih ogledal, z zračnimi režami na sprednji maski, zadnjim spojlerjem in 20-palčnimi platišči iz lahke zlitine.

Škoda Enyaq RS iV postavila dva Guinnessova rekorda

Škoda se je v Guinnessovo knjigo rekordov zapisala z dvema podvigoma, pri katerih je sodeloval Enyaq RS iV, znamkin drugi povsem električni model, ki nosi značko RS. Za volanom športnega terenca je sedel avtomobilski novinar Richard Meaden, ki je postavil rekord v najdaljšem neprekinjenem driftnanju po ledu, in sicer v kategoriji vseh vozil kot tudi izključno električnih vozil. Meaden je na zamrznjenem jezeru Stortjärnen blizu Östersunda na Švedskem avtomobil v nadzorovanem drsenju zadržal več kot 15 minut in s tem zabeležil drift, dolg 7,351 km, s čimer je za več kot kilometer podrl prejšnji rekord, postavljen leta 2022 na Kitajskem. V 39 krogih na zahtevni ledeni progji je voznik dosegel najvišjo hitrost 48,69 km/h in najnižjo hitrost 31,64 km/h. Rekorda sta bila dosežena s serijskim Enyaqom RS iV, opremljenim z dvema električnima motorjema, ki generirata 295 konjskih moči in 460 Nm navora.

Nissanova ekspedicija Pole to Pole

Nissan je leta 2020 razširil svojo ponudbo električnih vozil z novim križancem Ariya, ki se zgleduje po enako imenovani študiji, premierno razkazani na avtosalonu v Tokiu. Japonci na avtomobil polagajo veliko upov, saj utrjuje njihovo pot v novo ero avtomobilizma, kjer bosta v ospredju elektrifikacija in umetna inteligenca. Da bi dokazali zmogljivost Ariye, so pri Nissanu kreirali unikatno različico vozila, ki se bo podalo na 27 tisoč kilometrov dolgo potovanje od severnega do južnega pola. Med to pustolovščino se bo morala Ariya spopasti z ekstremnimi tereni, vključno z ledenimi polji, z globokim snegom, s strmimi gorskimi vzponi in s puščavskimi sipinami. Arctic Trucks, strokovnjaki za vozila za polarne ekspedicije, so sodelovali z Nissanovimi ekipami, da bi pripravili Ariyo na te težke razmere. Modifikacij pogonske enote in baterije niso naredili, so pa adaptirali vzmetenje in na vozilo namestili velikanske pnevmatike.





Kolekcija oblačil BMW x Joshua Vides

Modno ozaveščeni avtomobilistični fani bodo veseli nove kolekcije izpod rok BMW-ja. Bavarska znamka se je lotila dizajniranja oblačil in modnih dodatkov za oba spola, pri tem pa jih je vodil oblikovalski princip minimalizma. Kolekcijo Goods with Freude opredelujeta uporaba trajnostnih materialov, kot sta organski bombaž in recikliran najlon, ter vsestranska narava oblačil, katera je mogoče na račun brezčasnosti izbrane barvne palete povsem enostavno kombinirati z drugimi kosi. Ekskluzivna 12-delna linija, pri snovanju katere je sodeloval ameriški vizualni umetnik Joshua Vides, izraža urbani slog sodobnih popotnikov, zato se bo dopadla predvsem mlajši ciljni publiki, ki ceni trajnostno naravnost.

Ura Tag Heuer Carrera x Porsche

Po desetletjih spogledovanja sta se za strateško partnerstvo odločila Porsche in TAG Heuer. Znamki, ki ju družijo prizadevanje za visoko zmogljivost, od leta 2021 skupaj delujeta tako na motošport tekmovanjih kot pri razvoju izdelkov. Prvi korak zaveznitva je bilo razkritje športnega kronografa, ki kot poklon dediščini nemškega in švicarskega podjetja nosi ime Carrera. Sedaj je napočil čas za novo izvedbo zapestne ure, kateri vlada oranžna. Ta dekorira številčnico, krono, usnjen pašček in luneto ter tako ustvarja lepo nasprotje večni črni. Transparenten hrbet ure, ki s posebnim dizajnom časti Porschejev volan, omogoča uvid v hišni kaliber Heuer 02 z impresivno 80-urno rezervo navitja.



Kolekcija superg Bentley x The Surgeon

Bentley v sodelovanju z Dominicom Ciambronejem, a.k.a. The Surgeonom, prepoznavnim kreatorjem čevljev po naročilu, ni ustvaril le edinstvene variacije Flying Spur Hybrida, temveč tudi prav tako posebno kolekcijo superg. Ta je zaživela v zgolj desetih ročno narejenih parih, ki so rezervirani za Bentleyjeve dolgoletne kliente. Izrazito moderni čevlji, bazirani na adidasovem modelu Forum Low, kot preostali izdelki Ciambroneja brez najmanjših napak kombinirajo visoko modo in ulično kulturo. Tako kot interierji Bentleyjevih vozil se superge ponašajo z usnjem superiorne kakovosti, katerega krasijo kontrastni šivi ter logotipi lobanje s prekrižanima skalpeloma.

HyperLight[®]
HyperLight. HyperLife.



BIOPTRON[®] 
LIGHT THERAPY SYSTEM By Zepter Group

www.zepter.si

DNK EKSTREMNE ŠPORTNOSTI



M3 CS JE AVTOMOBIL PRESEŽKOV. JE BREZKOMPROMISNI CESTNI DIRKAČ, KI Z NEPOZABNO PREZENCIO BREZ SRAMU NAMIGUJE NA SVOJE ATRIBUTE. TEH ŠE ZDALEČ NI MALO, KAJTI GRE ZA NAJBOLJ NEIZPROSNI M3 V ZGODOVINI, KI SE DO 100 KM/H POŽENE V LE 3,4 SEKUNDE TER S TEM PREDSTAVLJA VOZNIŠKI PARADIŽ ZA FANATIKE NAD BENCINSKIMI HLAPI.



Vročekrveni M3 CS torej prinaša še večjo intenzivnost dirkaške privlačnosti, ki opredeljuje DNK familije visoko zmogljivih modelov premium proizvajalca.

Formula za nastanek se je glasila: »več moči in manj teže«, zato ne preseneča, da se glavna nadgradnja dotika pogonskega sklopa, že poznane turbopolnjenega trilitrskega šestvaljnika, ki v posebni izvedenki razvija odpuljenih 550 konjskih moči in 650 Nm navora. Enota

pod pokrovom motorja iz ogljikovih vlaken je bazirana na agregatu, ki poganja lanskoletnega šampiona serije DTM – M4 GT3, zato se ponaša z obilico tehnoloških pogruntvaščin iz sveta motošporta. Neomajen fokus je bil podan na doseganje maksimalnih hitrosti, a ob tem ni bila žrtvovana stabilnost. Hudičevo impresivno količino poskočnih vrancev na cesto prenaša 8-stopenjski Steptronic iz divizije M s pomočjo športno predelanega



VOZNIKA BO OB DRZNEM SEKANJU OVINKOV NA MESTU DRŽAL **KARBONSKI SEDEŽ**, OBLEČEN V ČRNO USNJE IN OKRAŠEN Z RDEČIMI VLOŽKI.

Poznavalci športnikov iz dežele Bavarske bi rekli, da je eden in edini M3. Njihovo pojasnilo bi bilo, da gre za produkt s hvale vrednim pedigrejem, ki ga mnogi uvrščajo celo med najboljše avtomobile vseh časov. Definitivno se lahko pridružujemo mnenju, da gre v poplavi vroče pločevine za legendo, o kateri je treba govoriti s spoštovanjem. Njen izvor sega v 80. leta prejšnjega stoletja in ker od takrat mineva precej desetletij, so BMW-jeve inženirske in oblikovalske ekipe imele dovolj priložnosti, da izvedo, kaj natanko si njihove stranke želijo. V skladu s tem so kot na motošport tekmovanjih podium sestavili iz treh stopničk: M3, M3 Competition, M3 CS. S to tradicijo nadaljujejo pri aktualni sedmi generaciji, kar pomeni,

da je bilo po debiju bronastega in srebrnega M3 le vprašanje časa, kdaj bo v prodajo pridrvel še zmagovalni M3 CS. In kaj lahko rečemo sedaj, ob svetovni premieri? »Uau« je morda besedica, ki najbolje izkaže naše ognjeno navdušenje ob ogledovanju najnovejše inkarnacije s simbolom CS. Srčni fani »bemfelna« ga poznajo iz 70. let, ko je krasil ritke športnih kupejev 3.0 CS in 3.0 Si, katera sta bojda najlepša modela v zgodovini modro-belega propelerja. Tedaj sta črki CS sicer označevali »Coupé Sport«, danes pa okrajšava stoji za »Competition Sport«, torej najbolj dirkaško fokusirana vozila divizije M. Predstavniki tega ekskluzivnega roda – M2 CS, M3 CS, M4 CS in M5 CS – si delijo filozofijo ultimativne moči, spretnih cestnih akrobacij in minimalno težke konstrukcije.

Brezkompromisni M3 CS prepriča z osupljivimi pospeški: 0-100 km/h v 3,4 s, 0-200 km/h v 11,1 sekunde.



pogona xDrive, ki na odobravanje drifterjev dovoljuje vključitev zgolj zadnjega pogona za drzne vragolije. Svoj potencial bo M3 CS v celoti lahko demonstriral zgolj na dirkališču, kjer bo raziskovanje osupljivih pospeškov (0-100 km/h v 3,4 s, 0-200 km/h v 11,1 s) in najvišje hitrosti nad 300 km/h nepopisno osrečilo osebo, ki bo

sedela za volanom. No, pa tudi sovoznika, katerega bo ob sekanju ovinkov na mestu držal pravcati karbonski sedež, oblečen v črno usnje in okrašen z rdečimi vložki, ki pričajo o dirkaški naravi te superierne vozne mašine.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

SONY



BRAVIA XR OLED

A83K

Osupljiv OLED kontrast in svetloba

ALFA IN OMEGA

Z ZDRUŽITVIJO DINAMIČNOSTI VOZNE IZKUŠNJE, LUKSUZNO NARAVNANE PODOBE IN VSESTRANSKE OSEBNOSTI, SE JE GLE V PORTFELJU ŠPORTNIH TERENCEV MERCEDESA POZICIONIRAL KOT ABSOLUTNI ALFA IN OMEGA. ŠE ŠIRŠI KROG KUPCEV ŽELI LUKSUZNI PRODAJNI PRVAK PRITEGNITI Z VESTNIM UPOŠTEVANJEM NOVODOBNIH TRENDOV ELEKTRIFIKACIJE IN DIGITALIZACIJE, KI SO BOTROVALI PRIHODU HIBRIDOV IN INTELIGENTNEGA VIRTUALNEGA POMOČNIKA.



Korenine modela GLE segajo v leto 1997, ko je znamka s simbolom trikrake zvezde vstopila v segment premium SUV-jev. Javnost je Mercedesov odgovor na željo po luksuznem in udobnem premagovalcu kilometrov spoznala kot razred M, toda sistemsko preimenovanje prodajne palete v letu

2015 je bilo zaslužno za debi oznake GLE. Model, ki je danes na voljo v klasični in kupejevski izvedenki, so za svojega vzele predvsem družine in aktivni posamezniki, ki cenijo odličen komfort vozila med vsakodnevnim fijakanjem po mestu kot tudi na daljših potovanjih. Sedaj se je na sceno pripeljala nova serija, ki ne uvaja

revolucionarnih sprememb, temveč gradi na že prepoznavnih značilnostih bestsellerja. Največja novost je, da bo GLE na voljo izključno kot hibrid, saj so tradicionalno gnani agregati, v iskanju cilja večje učinkovitosti, združili moči z blago hibridno tehnologijo. Kralj tokrat povsem elektrificirane pogonske linije je AMG-

jev turbopolnjeni V8 iz brzinske inačice 63 S 4MATIC+. Ta kot pred prenovo na cesto dostavlja preko 600 konjčev, ki v kombinaciji z variabilnim štirikolesnim pogonom in s prilagodljivim zračnim vzmetenjem namigujejo na enakovreden balans med dominantno športnostjo in dobrimi off-road voznimi karakteristikami. Ravno pri

Največja novost je, da bo GLE
odslej na voljo izključno kot
hibrid: blagi ali priključni.



GLE 63 S NUDI BALANS MED DOMINANTNO ŠPORTNOSTJO IN OFF-ROAD VOZNI MI KARAKTERISTIKAMI.

tovrstnih poteh izven urejenih cestišč bo dobro služil paket Off-Road Engineering Package, ki prinaša zaščito podvozja, za 30 milimetrov večjo oddaljenost od tal in vozni program Off-Road Mode. Ta s funkcijo eliminacije pokrova motorja v prikazu slike 360-stopinjske kamere vozniku pomaga z manevriranjem, saj odpira pot lažji prepoznavi ovir, kot so veliki kamni ali globoke luknje, v

pomoč pa se izkaže tudi pri vožnji čez rampe ali grebene. In da se bo na zahtevnem terenu dobro znašel prav vsak novi GLE, so sistem 4MATIC v Evropi vgradili serijsko. Slednja odločitev je povečala vlečno zmogljivost avtomobila na 3,5 tone, kar pomeni, da bodo lastniki ob odhodu na poletni dopust s seboj lahko vleki tudi večje počitniške prikolice ali športni kabriolet za zapomnljive



vožnje ob sončnem zahodu. V primerjavi s predhodnikom je znatno izboljšan tudi glasovni pomočnik, ki se ga aktivira s frazo »Hey Mercedes«. Sedaj lahko potnikom razloži funkcije vozila in nudi pomoč, ko zasliši ukaz »Help«. Če je vozilo povezano s pametnim domom, ga lahko celo vprašate, kdaj je bilo zadnjič zaznano gibanje v določenem



**AMG-jev turbopolnjeni V8 na cesti
dostavlja preko 600 konjičev.**

prostoru. Asistent z zmožnostjo učenja bo, zahvaljujoč posodobitvam programske opreme na daljavo, postajal vedno pametnejši. V tovrstnih tehnologijah se skriva tudi cilj Mercedes, ki želi potovanja v svojih vozilih poenostaviti in narediti bolj prijetna.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



**KORENINE MODELA GLE SEGAJO V LETO 1997, KO JE ZNAMKA S
SIMBOLOM TRIKRAKE ZVEZDE VSTOPILA V SEGMENT PREMIUM SUV-JEV.**



KUPE, PICK-UP, SUV?

SVETOVE KUPEJEV, SPORTNIH TERENCEV IN PICK-UPOV ZDRUŽUJE AUDIJEV KONCEPT ACTIVESPHERE, KI S FASCINANTNO SINTEZO ELEGANCE, PRAKTIČNOSTI IN ZMOGLJIVOSTI NA ZAHTEVNEM TERENU NUDI ZANIMIVO ALTERNATIVO V SEGMENTU ELEKTRIČNIH VOZIL. NAVDUŠIL BO PREDVSEM PIONIRSKO MISLEČE KUPCE, ZA KATERE SE INDIVIDUALNA MOBILNOST IN TRAJNOST NE IZKLJUČUJETA.

Avtomobil se prelevi iz luksuznega štirivratnega kupeja z visokim odmikom od tal v vzdržljivi petmetrski pick-up.



Audijevo razumevanje premium mobilnosti v bodočnosti poseblja kvartet konceptnih vozil, katera si poleg filozofije poimenovanja delijo električno platformo in futurističen dizajn. Dvosedežnega roadsterja skysphere smo uzrli predlansko poletje, naslednik današnjega A8 z oznako grandsphere nas je prevzel nekaj mesecev kasneje, v 2022 pa smo spoznali dnevno sobo na kolesih urbansphere, ki ponuja rešitev za svetovne metropole, kjer je promet gost in prostor omejen. In sedaj kulminacijo serije oblikovnih študij sphere predstavlja četrti model, ki napoveduje celovito metamorfozo proizvajalca iz Ingolstadta. Koncept activesphere je kot bratje orientiran v prihodnost in v skladu s tem je docela inovativna tudi njegova zasnova. Avtomobil se kot transformer prelevi



Pri znamki štirih krogov so poskrbeli, da bo vozilo lahko upravljal tudi človek, ki bo ob tem neizmerno užival v dinamični vožnji s pogonom quattro.



iz luksuznega štirivratnega kupeja z visokim odmikom od tal v vzdržljivi petmetrski pick-up s talentom za off-road pustolovščine. S preprostim klikom na gumb se namreč zadnje okno dvigne in tako razkrije tovorno površino, ki je kot nalašč za prevoz športne opreme, kot so električna kolesa, golf torbe, smuči ali igrače za vodne športe. Z združevanjem nasprotij se tako activesphere izkaže za vsestransko prevozno sredstvo, ki je na račun zmogljivega pogonskega sistema in prilagodljivega vzmetenja doma tako na utrjenih tirnicah kot tudi na zahtevnem terenu.

Ker bomo kmalu dočakali realnost visoko avtomatizirane vožnje, je bilo bistvenega pomena, da kabina lahko postane prostoren, udoben in eleganten lounge brez volana in pedal, v katerem si bodo potniki lahko celo naredili očala za obogateno resničnost in tako doživeli novodobno interaktivno izkušnjo.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

SAXDOR

YACHTS

320 GTC



VRTINC
NAVTIKA

Vrtinc navtika d.o.o.
Koprska ulica 96
1000 Ljubljana
+386 41 699 325
www.VRTINC.si





EKSTREMIZEM

NOVITEC ŽE DESETLETJA IZPOPOLNUJE NAJBOLJ EKSKLUZIVNE AVTOMOBILE NA ZEMLJI. IN S TRANSFORMACIJO MCLARNOVEGA HYPER ROADSTERJA ELVA, KI BRUTALNIH 919 KONJEV DOSTAVLJA BREZ STREHE KOT TUDI VETROBRANSKEGA STEKLA, BAVARSKI TUNER PONOVRNO DOKAZUJE SVOJ VODILNI POLOŽAJ NA PODROČJU AVTOMOBILSKIH PREDELAV.



Pri Novitecu so ocenili, da McLarnov najbolj ekstremen roadster, ki obuja znamenito ime Elva iz 60. let prejšnjega stoletja, ni v celoti razvil svojega potenciala s »skopimi« 804 konjskimi močmi, kolikor jih razvija turbopolnjeni osmak s prostornino štirih litrov. Zato so se lotili dela in pogonsko enoto navili, da producira 919 ponijev – ta naskok v moči se rezultira v fenomenalnem pospeševanju. Kljub temu da dvosedežnik nima vgrajene niti strehe niti vetrobranskega stekla, je njegovo poslanstvo dostavljanje ultimativne zmogljivosti. Po Novitecovi preobrazbi bo še lažje zasledoval ta cilj, saj se iz mirovanja do stotke izstreli v 2,7 sekunde in nadaljuje svojo dominacijo do najvišje hitrosti preko 330 km/h. Poleg izboljšanih vozniških sposobnosti nadgradnja prav tako navdušuje s še hitrejšim odzivom motorja in s še odločnejšo zvočno sledjo.

Inovativne karbonske konstrukcije, na račun katere Elva nosi naziv najlažjega McLarna s cestnim dovoljenjem, kot tudi aerodinamično in estetsko izpopolnjenega dizajna telesa, se Nemci niso dotikali, vendar so svoj pečat pustili na 20-palčnih platiščih, ki so jih razvili v navezi z ameriškim podjetjem Vossen, ki kreira unikatna kovana platišča za luksuzna in športna vozila. Za ultra agresiven izgled in izredno dinamično



Ekstravagantna Elva nosi naziv najlažjega McLarna s cestnim dovoljenjem.



vodljivost so višino avtomobila znižali za dodatnih 20 milimetrov, s čimer je Novitecova Elva povsem prisesana na tla in pripravljena na spektakularne avanture. Te bodo še bolj nepozabne, če bodo lastniki hyper avtomobil, katerega lahko okličemo za mirakel pioniškega dizajna in inženirskih prizadevanj, do potankosti prilagodili svojim željam ter ga odeli v usnje in alkantaro najvišje kakovosti.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

IKONA

Bentleyja



ENA NAJPOMBNEJŠIH OBLIKOVNIH LEGEND V ZGODOVINI BENTLEYA – R TYPE CONTINENTAL – PRAZNUJE 70 LET, KAR SO BRITANCI OBELEŽILI S SOFISTICIRANO INTERPRETACIJO SVOJE NOVODOBNE IKONE, KUPEJA CONTINENTAL GT, KI JE Z ESENCO LUKSUZA IN ZMOGLJIVOSTI ZAGOTOVO EDEN NAJBOLJŠIH PREDSTAVNIKOV DANAŠNJE AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE.

R-Type Continental je bil ob svoji premieri daljnega leta 1952 najhitrejši štirisedežni luksuzni kupe na našem planetu.



čarobno preprogo, ki izniči velike razdalje in potnike na cilj pripelje tako spočite kot so bili na začetku potovanja. V treh letih proizvodnje je skoraj vse izmed 208 primerkov zgradil Mulliner, zato je ob 70-letnici brezčasnega oldtimerja nalogo poklona z unikatnim Continentalom GT opravil današnji oddelek Mulliner, ki pri Bentleyju tradicionalno ustvarja najbolj ekskluzivna vozila. Navdih za kreiranje je podala izvedenka iz leta 1953 z oznako JAS 949, ki jo Britanci še danes čudovito ohranjeno čuvajo v svoji kolekciji zgodovinskih biserov. Prve vzporednice med kupejema so potegnili s šik bež barvo karoserije in z elegantnimi kromiranimi dodatki, naslednji korak pa je predstavljala personalizacija kabine, ki ohranja karakter muze. Tako tudi Continental GT prežema duh prefinjenosti z ekstravagantno kombinacijo vinsko rdečega usnja in vrhunskega orehovega furnirja.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

Leta 1952 so bili avtomobili, ki so lahko dosegli najvišjo hitrost 185 km/h, precej neobičajni, medtem ko takšna vozila, ki so lahko hkrati v komfort razkošne kabine sprejele štiri potnike in njihovo prtljago, sploh niso obstajala – do prihoda R-Type Continental. Čeprav so jih proizvedli le 208, je model predstavljal važen mejnik za Bentley, kajti služil je kot prototip za vse kasnejše grand tourerje iz Crewa. Petdeset let kasneje je celo inspiriral prvo generacijo danes slovitoga Continental GT.

Eden glavnih mož, zaslužnih za povojno transformacijo Bentleyja, je bil gotovo glavni inženir podjetja Ivan Evernden, ki je z vodjo oblikovalskega oddelka Johnom Blatchleyjem delil svojo idejo o avtomobilu, zmožnem premagovanja visokih hitrosti za daljša časovna obdobja. S skupnimi močmi sta vizionarja dovršila koncept grand tourerja, ki je v vetrnem tunelu dokazal, da se lahko kosa s hitrostjo skoraj 200 km/h, kar je bilo za 50. leta revolucionarno. Kot osnovo je Evernden uporabil šasijo limuzine R-Type, za katero je Blatchley zarisal elegantno obliko, podrejeno ciljem aerodinamičnosti in lahke konstrukcije. In tako se je z vgradnjo šestvaljnega motorja s 153 konjskimi močmi rodil R-Type Continental. Toda trdega dela še zdaleč ni bilo konec, saj je dvojec čakala nadvse pomembna naloga – Bentleyjev odbor prepričati, da obstaja tržišče za tovrsten avtomobil. In kot sta napovedala, so po zeleni luči za proizvodnjo naročila za njuno domisljico začela prihajati z vseh koncev sveta. R-Type Continental se je izkazal za ikono svojo ere, prelepo, hitro in ekskluzivno vozilo, ki je impresioniralo predvsem z vozno izkušnjo, katero so mediji primerjali z moderno



NAVDIH ZA KREIRANJE JE PODALA IZVEDENKA IZ LETA 1953, KATERO BRITANCI ČUVAJO V SVOJI KOLEKCIJI ZGODOVINSKIH BISEROV.



MANJ JE VEČ



ŠPORTNI TERENEC VELAR, KI JE PIONIRAL RANGE ROVERJEVO MINIMALISTIČNO FILOZOFIJO DIZAJNA IN Z NJO POBIRAL OBLIKOVALSKE NAGRADE KOT ZA ŠALO, SE PREDSTAVLJA V NOVI IZVEDBI, KI TA PRISTOP DVIGA NA NOV NIVO V ESTETSKO IZČIŠČENI KABINI BREZ NEPOTREBNIH OKRASKOV IN OLEPŠAV.

Velar je narekoval oblikovne smernice za ostale pripadnike klana Ranger Rover.



Velar je ob premieri leta 2017 postal četrti član Rangeove družine in se v znamkino paleto tako po velikosti kot po ceni uvrstil med najmanjši model Evoque in kategorijo večji Sport. Uveljavljenim konkurentom z nemškimi potnim listom je kaj kmalu stopil na prste zaradi svojega izstopajočega izgleda, katerega so poleg potrošnikov prepoznali tudi širše v industriji in mu podelili laskavi naziv Red Dot za najboljši dizajn. S skladnimi proporcijami, s privzdignjenim zadkom in z mogočnim prednjim delom z značilno rešetasto masko je na cesti res deloval atraktivno. In ker je oblikovalcem že v prvo uspelo zasnovati izredno dinamičen SUV s športno elegantno silhueto, ki je



Z mogočnim prednjim delom z značilno rešetasto masko je dinamičen SUV prepričal številne oboževalce.



narekoval smernice za ostale pripadnike klana Range Rover, pri novi verziji niso odkrivali tople vode. Velar za leto 2023 je tako brezhiben primer modernistične oblikovalske filozofije s poudarkom na minimalizmu. A če je modifikacije zunanosti težje določiti, tega ne moremo trditi za interior, kajti ta je bil docela prenovljen. Ključna sprememba v prostoru je slovo dvojnih zaslonov na dotik Touch Pro Duo, katere v stilu kralja familje RR zamenjuje največji zaslon doslej; 13,1-palčna ukrivljena enota, lično integrirana v centralno konzolo, ponuja preprost nadzor nad vsemi funkcijami vozila. V prvi vrsti osvežene kabine je dobro počutje potnikov, za kar vestno skrbi skupek tehnologij, kot so zvočniki na območju naslona za glavo za odpravljanje hrupa in sistem čistega zraka za redukcijo neželenih vonjav in bakterij. Zeleno naravnani kupci bodo z veseljem pozdravili tudi inovativne trajnostne materiale, ki predstavljajo razkošno alternativo tradicionalnemu usnju.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

G-SHOCK



ZGRAJENA DRUGAČE

GA-2100 & GM-2100 | CASIO

slowatch
www.slowatch.si





STROKOVNJAKOM DIVIZIJE M JE USPELO ŠE NADGRADITI MIŠIČASTA SUV-JA X5 IN X6, KI SE V EKSKLUZIVNI PREOBLEKI COMPETITION PONUJATA KOT OPTIMALNA IZBIRA ZA VISKOOKTANSKO ZABAVO NA HODULJAH, KATERO 24/7 SPREMLJAJO NAVDUŠENI IN ZAVISTNI POGLEDI MIMOIDOČIH.

OPAZNA 24/7



Za nastopače, ki hrepenijo po surovi moči, sta nastali novi različici Competition s 625 konjskimi silami.



Kot da »običajni« modeli z značko M niso dovolj, so za nastopače v Münchnu realizirali novi različici Competition, ki razvijata kar 625 konjskih sil. V primerjavi s predhodnikoma sicer ni prišlo do dviga moči, vendar novi osemvaljnik, kateremu premierno pri modelu M asistira blago hibridna tehnologija, obljublja ostrejšo odzivnost in dih jemajočo

pospeševanje. Bi si mislili, da se preko 2 toni težka SUV-ja lahko iz ničle do 100 km/h premakneta v manj kot štirih sekundah? Zmogljivost na ravni superavtomobilov spremlja značilno rjojenje »tekmovalnih« različic, ki predstavljajo najvišjo stopničko v kolekciji BMW M.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



Simon's BBQ Restavracija

Gmajna 39, Notranje Gorice, 070 668 202

V najlepšem BBQ prostoru v Sloveniji, ki je prijeten in domač, pripravljamo pojedine za zaključene družbe, sestanke, kulinarčne teambuildinge, rojstne dneve ...

Simon's BBQ BTC

Street Food BTC, Ljubljana, 070 630717

V kulinarčnem parku na Tržnici BTC City si lahko na hitro privoščite dobrote iz Simonovega smokerja.

Simon's Catering

070 307070

Za vaš dogodek pripravimo gurmanske poslastice, katere po lastnih recepturah pripravljamo na pravem ognju.



Let the smoke be with you

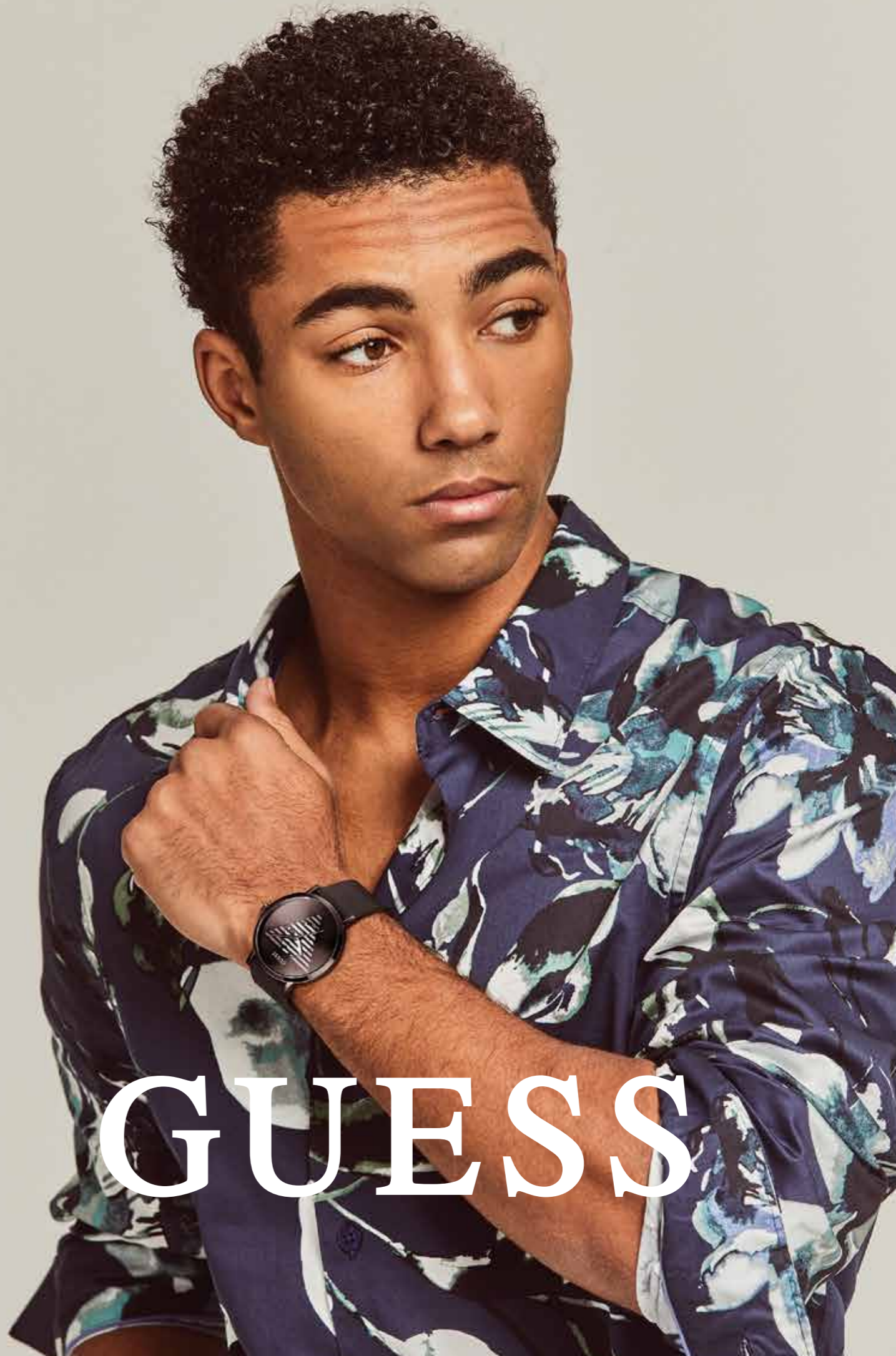
www.simonbbq.si

 Simon's BBQ & Catering





ART DIR: PAUL MARCIANO PH: JOSH RYAN © GUESS?, INC. 2023 DISTRIBUCIJA SLOWATCH, WWW.SLOWATCH.SI



GUESS

ČAS, KO JE VSE VEČ BOGATAŠEV IN VSE VEČ REVEŽEV, PREDSTAVLJA IDEALNO OBDOBJE ZA AVTOMOBILSKO INDUSTRIJO, KI NUDI LUKSUZ. EDEN NJENIH NAJBOLJ DOVRŠENIH PRIMERKOV JE MERCEDESOV RAZRED S V ULTIMATIVNI DVANAJSTVALJNI PREOBLEKI MAYBACH, KI JE HKRATI TEHNOLOŠKO ČUDO IN VIZUALNA UMETNINA.

AURA

GRANDIOZNOSTI





ne moremo reči, da mu kaj manjka. Gre za ultimativne izdelke nemške strokovnosti in najnovejših tehnologij.

Kakšna pa je sploh razlika med povprečnimi avtomobili in temi prestižnimi lepotci? Je kar velika, že samo, če pogledamo vožnjo. Ko se po naših slabih cestah voziš z avtomobilom nižjega ali srednjega razreda, vse trese in ruka. Ko pa se pelješ s premium vozilom, gre vse tekoče, brez tresljajev in rukanja v hrbet. To sem znoval izkusil na lastni koži, ko sem užival v vožnji najboljšega predstavnika Maybacha, ki ga poganja veličastni dvanajstvaljni motor. Ko sem želel pospešiti, me je ta Maybach S 680 katapultiral kot včasih najboljši Ferrari. Od 0 do 100 km/h se prestižneš premakne v osupljivih štirih sekundah, pospeševanje pa se lahko nadaljuje vse do 300 km/h, če si to želite. Dvanajstcilindrični agregat z dvema turbinama razvije 630 konjičev, ki jih prenaša na vsa štiri kolesa, v sodelovanju z odličnim 9-stopenjskim avtomatskim menjalnikom. Isti



Za lansiranje luksuznega prestižneža ni dovolj najboljše tehnološko znanje, potrebna sta tradicija in nasledstvo. To so zelo dobro prepoznali trije veliki avtomobilski koncerni: BMW, Volkswagen in Mercedes, ki obvladujejo najbolj elitne avtomobilski znamke. Ste vedeli, da je Rolls-Royce iz Bavarske, Bentley iz Ingolstadta in Maybach iz Stuttgarta? Trije največji koncerni si delijo trg avtomobilskega luksuza in samo ljubezen do določene znamke deli kupce prestižnih avtomobilov. Ko sem vozil vsa ta luksuzna vozila, nisem videl neke velike razlike. Vsi so namreč spolirani do potankosti in nobenemu





Od 0 do 100 km/h se prestižneš premakne v osupljivih štirih sekundah, pospeševanje pa se lahko nadaljuje vse do 300 km/h, če si to želite.



motor je včasih poganjal legendarnega športnika SLR, ki so ga pri Mercedesu razvili v partnerstvu z McLarnom. In da pri naštevanju razlik ne izgubljam besed o interierju, ki je zgodba zase. Od prekrasnega belega usnja, s katero je prevlečena celotna notranjost, do izjemno udobnih masažnih naslanjačev, prekrasnega ozvočenja in prefinjene osvetlitve z LED lučmi, ki po želji spreminjajo svoje barve. Toda, ali sploh kaj od naštetega

zares potrebujemo? Odgovor je: ne. Ali gre za napuh ali razkazovanje moči in bogastva? Najbrž res! No, za nekatere je resnična ljubezen do tehnike, oblikovanja in avtomobila kot ikone razvoja človeštva. In ravno takšen sem jaz!

*Tekst: Matjaž Tomlje
Foto: Jan Grobelšek*

Tehnični podatki

motor	dvanajstvaljni, vrstni, turbobencinski	poraba	16,0 l/100 km
prostornina	5.980 ccm	emisije CO₂	304 g/km
moč	450 kW (612 KM)	mere	5.469 / 2.109 / 1.510 mm
navor	900 Nm pri 2.000 vrt./min.	teža	2.330 kg
menjalnik	9-stopenjski samodejni	posoda za gorivo	76 l
pospešek	4,5 s (0-100 km/h)	prtljažni prostor	495 l
največja hitrost	250 km/h	cena vozila	285.000 EUR

informativni izračun mesečnega obroka: 2.881,55 EUR*

*Natančne informacije na: www.dh-leasing.si

dh DH Leasing

Skupina
Delavska hranilnica


**KLET
BRDA**

MINISTER ZA ZDRAVJE OPOZARJA: PREKOMERNO PITJE ALKOHOLA ŠKODUJE ZDRAVJU

Rosé de Rosé

JCW IZ DVOLITRSKEGA TURBOBENCINARJA IZTISNE KAR 231 KONJSKIH MOČI IN 320 NM NAVORA.



MINIJEV CESTNI DIRKALNIK

MODELNA IZVEDENKA JCW PRI MINIJIH PREDSTAVLJA VRH PONUDBE. JE NAJZMOGLJIVEJŠA IN NAJBOLJ ŠPORTNA OZIROMA DIRKAŠKO NARAVNANA RAZLIČICA KULTNEGA CESTNEGA GOKARTA S POTENCIRANO AGRESIVNO PODOBO IN Z MOČNO NAVITIM MOTORJEM.



NEKAJ DIRKALNEGA ŠMEKA DODATA DVE ZNAČILNI ČRNO-RDEČI ČRTI NA POKROVU, K AGRESIVNI PODOBI PA PRISPEVAJO TUDI OČRNJENI LOGOTIPI.

Kultnega Minija s prednjim pogonom, kratkima previsoma, širokimi bokmi, z nizkim težiščem in majhno težo, smo iz vozniškega vidika že večkrat poistovetili s pravim cestnim gokartom, v različici JCW pa je ta povezava še toliko bolj realna. Tako kot klasična športna izvedenka S, ima tudi še bolj dirkaško naravnani JCW spredaj vgrajen dvolitrski turbobencinski motor. A za razliko od modela S, uspe JCW iz njega iztisniti kar 231 konjskih moči in 320 Nm navora, ki se na prednji kolesi prenašajo preko 8-stopenjskega samodejnega menjalnika. S takojšnjim prenosom moči na kolesi in hitrim menjalnikom tako trivratni JCW do stotice pospeši v 6,1 sekunde in konkretno vleče vse tja do končne hitrosti 246 km/h. Avtomobil seveda ni hiter kot kakšen superšportnik ali kot čistokrvni bavarski M, a je občutek hitrosti v tako majhnem in lahkem avtomobilu nadpovprečen. Zaradi zajetne konjenice pod sprednjima kolesoma, se slednja rada zavrtita v prazno in tudi sprednji del zna ob previsoki hitrosti ob vstopu v ovinek hitro siliti iz prave smeri, zato ta mali cestni bombnik ob izkoristku njegovih zmožnosti zahteva za volanom malo bolj izkušenega voznika. JCW ima na račun boljše lege 10 milimetrov nižje podvozje, ki je kakopak na trši strani, a ni tako ekstremno, da bi vsakodnevna vožnja z njim bila utrujajoča. Zaradi strogih emisijskih standardov je izpušni sistem z dvema cevema, sredinsko nameščen



v zadnjem difuzorju, izgubil svojo pristno dušo, vseeno pa je motor športno glasen, njegov zvok še dodatno podkrepi umetno ustvarjen zvok iz zvočnikov, ki pride do izraza v voznem programu Sport.

Notranjost je Minijska klasika z ovalno osrednjo konzolo, znotraj katere je vodoravni zaslon, sistem infotainment pa je upravljen tako na dotik kot tudi preko vrtljivega stikala na medsežni konzoli. V ospredju sta izrazito športna prednja sedeža z integriranim vzglavnikom, oblečena v alkantaro, obrobjena s sivo barvo in poudarjena z rdečimi šivi.

Izrazito športna je prav tako njeno zunanjo podobo z agresivno črno masko z rdečim detajlom, odbijač in zračne odprtine pa nimajo le okrasnega značaja, temveč konkretno služijo optimalnemu dovodu zraka in hlajenju motorja. Za športno dirkalni videz poskrbita strešni spojler in izrazit difuzor na zadku, nekaj dirkalnega šmeška mu dodata še dve značilni črno-rdeči črti na pokrovu motorja, k agresivni podobi pa prispevajo tudi očrnjeni logotipi, dvobarvna platišča in rdeče zavorne kolote. Za cestno dirkaški paket s podpisom JCW bo treba odšteti dobrih 45 tisoč evrov.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	1.998 ccm
moč	170 kW (231 KM)
navor	320 Nm pri 1.450 vrt./min.
menjalnik	8-stopenjski samodejni
pospešek	6,1 s (0-100 km/h)
največja hitrost	246 km/h

poraba	8,5 l/100 km
emisije CO₂	151 g/km
mere	3.874 / 1.727 / 1.414 mm
teža	1.350 kg
posoda za gorivo	44 l
prtljažni prostor	211 l
cena vozila	45.662 EUR

IDEALEN DRUŽINSKI SOPOTNIK



C5 AIRCROSS JE PO ŠTIRIH LETIH DOČAKAL KORENITEJŠO PRENOVO, KI ZAVZEMA TAKO ZUNANJE KOT NOTRANJE ESTETSKE POPRAVKE, MEDTEM KO JE NJEGOVA MOTORNA PALETA OSTALA NESPREMENJENA. S PRIHODOM MODELA C5 X, JE AIRCROSS V CITROËNOVI PONUDBI IZGUBIL POLOŽAJ ZASTAVONOŠE ZNAMKE, ŠE VEDNO PA OSTAJA IDEALNA IZBIRA ZA DRUŽINSKO-POTOVALNI SREDNJE VELIK SUV.

CITROËN C5 AIRCROSS JE EDEN BOLJ UDOBNIH IN PROSTORNIH AVTOMOBILOV V NJEGOVEM SEGMENTU.

C5 Aircross je sredi svojega prodajnega cikla doživel temeljito prenovo, katera se je najbolj dotaknila njegovega prednjega dela. Namenili so mu namreč novo masko z bolj poudarjenim Citroënovim logotipom in opustili dvojne luči, zamenjale so jih nove v obliki črke V, ki so jih elegantno integrirali in povezali z dvonivojsko masko z novim reliefnim vzorcem. Nove luči je dobil tudi zadek, slednje so sedaj bolj zatemnjene in svetijo v novi grafiki, bočna linija pa je ohranila črne plastične zaščite Airbump, ki pokrivajo spodnji del vrat in stranska pragova. Zunanost krasi nov prednji odbijač z nekaj dodanega šminkerskega kroma v spodnjem delu, sicer pa je avtomobil v celoti obrobjen z zaščitno terensko plastiko. Kar nekaj sprememb se je zgodilo tudi v kabini. Najprej

pade v oči večji, 10-palčni osrednji zaslon, ki po novem ni več integriran v armaturko, ampak dokaj elegantno lebdi na njej, malo manj pa je elegantno njegovo upravljanje. V primerjavi s konkurenco je namreč relativno počasen in ne najbolj intuitivno naravn. V času testa je zaslon praktično za dva polna dneva popolnoma izgubil zavest, pri čemer mi je bilo onemogočeno njegovo upravljanje. To pomeni, da nisem mogel upravljati njegovih funkcij, denimo klimatske naprave, ki je vezana neposredno na ekran, s čimer v hladnih dneh nisem mogel povečati temperature oziroma zmanjšati jakosti ventilatorja. Lep pokazatelj, kako praktična in funkcionalna so še vedno nekatera fizična stikala. Se je pa sistem tretji dan ponovno samodejno zagnal s polno funkcionalnostjo, vmes pa naj bi se vklopil nekakšen varčevalni način. Poudarim naj tudi



to, da avtomobil v času prevzema ni imel praktično nič prevoženih kilometrov, kar pojasni neprijetno izkušnjo. V kabini najdemo novo stikalo, ki je zamenjalo prestavno ročico samodejnega menjalnika, katerega poznamo že iz Peugeotovih in Opelovih modelov, in bolj udobne usnjene sedeže kot v predhodnem modelu. Počutje, kakor tudi vožnja, sta naravnana na udobje in nedvomno je C5 Aircross eden izmed bolj udobnih avtomobilov v njegovem segmentu. Pohvali se lahko še z notranjo prostornostjo. Tudi po prenovi je namreč v drugi sedežni vrsti ohranil tri ločene sedeže, ki omogočajo 15-centimetrski vzdolžni pomik, prav tako so nastavljivi njihovi nakloni. S prostorom je radodaren tudi prtljažni prostor, ki meri 580 litrov, medtem ko priključno-hibridna različica razpolaga zgolj s 460 litri prostornine. Kot sem že v uvodu zapisal, so pri Citroënu s prenovo C5 Aircrossa v ponudbi ohranili vse tri opcije pogona, turbobencinsko, priključno-hibridno, kot tudi najbolj priljubljeno, turbodizelsko. Mi smo preizkusili najšibkejšo od vseh, trivaljnik z 1,2 litri delovne prostornine, s 130 konjskimi močmi in z vsega 230 Nm navora, katere v osnovi na prednji kolesi prenaša 6-stopenjski ročni menjalnik, ki ga je v testni različici zamenjal 8-stopenjski samodejni, za katerega je treba doplačati 1.800 evrov.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski	poraba	8,0 l/100 km
prostornina	1.199 ccm	emisije CO₂	147 g/km
moč	96 kW (131 KM)	mere	4.500 / 1.630 / 1.689 mm
navor	230 Nm pri 1.750 vrt./min.	teža	1.500 kg
menjalnik	8-stopenjski samodejni	posoda za gorivo	53 l
pospešek	10,3 s (0-100 km/h)	prtljažni prostor	580 l
največja hitrost	188 km/h	cena vozila	39.100 EUR

informativni izračun mesečnega obroka: 422,46 EUR*

*Natančne informacije na: www.dh-leasing.si



CORSA S PEUGEOTOVIM PEDIGREJEM

CORSA JE POLEG ASTRE V OPLOVI PONUDBI ENA IZMED TEH Z DALJŠIM ŽIVLJENJSKIM STAŽEM, NASTOPA NAMREČ ŽE V SVOJI SEDMI GENERACIJI, V KATERI JE POLEG BENCINSKE IN DIZELSKE RAZLIČICE ZAŽIVELA TUDI V POPOLNOMA ELEKTRIČNI PREOBLEKI.

Da gre za električni model, še najbolj razkrivajo v zeleno obarvane registrske tablice, ki so zaščitni znak električnih vozil, registriranih na Madžarskem. Avtomobil je izstopal tudi na račun vpadljive oranžne barve v kombinaciji s črno streho, izgled pa lepo dopolnijo zatemnjena stekla in temna platišča.

Ker je Corsa sedme generacije nastala pod okriljem PSA, si platformo deli s Peugeotom 208, od katerega je tako prevzela električni pogon, katerega sestavljata elektromotor s 100 kilovati moči in 50 kWh baterija. V idealnih pogojih naj bi električna Corsa s polno baterijo zmogla prevoziti približno 330 kilometrov, a realnost je nekoliko drugačna, zlasti ob nižjih temperaturah. Takrat bo številka 200 električnih kilometrov maksimum, preden boste morali narediti postanek na električni polnilnici. Na hitrih polnilnicah avtomobil omogoča polnjenje s hitrostjo do 100 kW, na klasičnih polnilnicah pa polnjenje poteka z 11 kilovati, pri čemer bo baterija do potankosti napolnjena predvidoma v štirih urah.

S sorodnim Peugeotom si električna Corsa deli tudi številne



KER JE CORSA-E NASTALA POD OKRILJEM PSA, SI PLATFORMO DELI S PEUGETOM 208, OD KATEREGA JE PREVZELA ELEKTRIČNI POGON.





S sorodnim Peugeotom si električna Corsa deli tudi številne detajle v notranjosti.



detajle v notranjosti, kot so prestavna ročica, sistem infotainment in stikalo za izbiro voznih programov. Sicer je kokpit zasnovan bolj klasično, s (pre)velikim volanskim obročem, z integriranim zaslonom na dotik ter z bolj praktičnimi in funkcionalnimi fizičnimi stikali za klimatsko napravo, v primerjavi z dvestoosmico, pri kateri se slednja upravlja zgolj preko dotika na osrednjem zaslonu.

Vožnja je, kot je za električne avtomobile značilno, tiha in prijetna, takojšen navor daje avtomobilu nekaj več igrivosti in poskočnosti, a zgolj pri nižjih hitrostih. Maksimalen izkoristek 100 kW moči je na voljo zgolj v voznem programu Sport, v običajnem je namreč na voljo 80 kW moči, v programu Eco pa je moč motorja omejena na le 60 kW.

Podvozje je razmeroma trdo, nekaj udobnosti mu odvzame še sama teža avtomobila, ki se na volanu kar precej pozna. Baterija, vgrajena pod zadnjo klop, terja nekaj davka tudi pri prtljažnem prostoru, ki je namreč nekoliko manjši kot pri bencinski oziroma dizelski različici.

Testna Corsa-e je bila opremljena s srednjim paketom Elegance in z nekaj dodatki, kot so matični LED žarometi in asistent za parkiranje s pomočjo kamere in senzorjev, ki končno ceno dvignejo na nič kaj skromnih 37 tisočakov, pred uveljavitvijo subvencije Eko sklada.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



THE BIGG-R
is everywhere

Tehnični podatki

motor | električni
moč | 100 kW (136 KM)
baterija | 50 kWh
navor | 260 Nm
menjalnik | 1-stopenjski samodejni
pospešek | 8,1 s (0-100 km/h)

največja hitrost | 150 km/h
poraba | 20 kWh/100 km
mere | 4.060 / 1.765 / 1.433 mm
teža | 1.530 kg
prtljažni prostor | 309 l
cena vozila | 37.128 EUR

DH Leasing

Skupina
Delavska hranilnica

informativni izračun mesečnega obroka: 401,15 EUR*

*Natančne informacije na: www.dh-leasing.si

SPRING *favorites*

KIENZO

HOMME

THE NEW EAU DE PARFUM

KENZO SUPPORTS

ORIN HARDY, FOUNDER OF BAMBOO U,
SUSTAINABLY RETHINKING ARCHITECTURE FOR A BEAUTIFUL WORLD.

VESOLJSKA ladja



PO TEM, KO JE WALLY »NAVIKOFIL« OSVOJIL Z ZABAVNIMI GLISERJI IN VELIČASTNIMI JADRNICAMI, SVOJE LOVKE MEČE ŠE NA PODROČJE SUPERJAHT, PRI ČEMER PREDLAGA DOCELA FUTURISTIČNO ZASNOVO, KI DOSTAVLJA DO 50 ODSOTKOV VEČ BIVALNEGA PROSTORA KOT TRADICIONALNA PLOVILA ENAKE VELIKOSTI. OB TEM SEVEDA NISO DELALI KOMPROMISOV GLEDE ZMOGLJIVOSTI, PO KATERI SLOVIJO ŠIROM SVETA.



Pri monaškem Wallyju, ki je že nekaj časa član vodilnega navtičnega koncerna Ferretti Group, so se predlani prvič lotili razvoja superjahte, ki pa je kot dan in noč v primerjavi s tedanjimi predstavniki segmenta. Prvi član nove linije polizpodrivnih plovil z imenom wallywhy, model 200, je z vesoljskim stilom in odlično potovalno hitrostjo 20 vozlov postavjal pod vprašaj tradicionalne predstave o tem, kakšna naj bi luksuzna jahta bila. Za arhitekturo 27-metrskega plovila so poskrbeli v biroju Laurent Giles; morda je malce ironično, da je eno najstarejših imen v oblikovanju plovil pripravilo enega najbolj futurističnih dizajnov, s katerim definitivno niso brcnili v temo.

Po uspešnem sprejetju novega koncepta so pri Wallyju logično začeli širiti familijo in so tako na canskem navtičnem festivalu razkrili načrte za wallywhy150, ki pa je mnogo več kot zgolj pomanjšan model 200, saj idejo totalnega izkoristka prostora razvije do perfekcije. Morda se je sprva zdelo, da pri Wallyju segajo po zvezdah, toda 24-metrška vesoljska ladja je dokazala, da odlično sledi stopinjam svojega predhodnika, ki razvaja z več kot 200 kvadratnimi metri notranjih prostorov in s skoraj toliko prostora na palubah. Vizionarska ekipa pod taktirko glavnega oblikovalca Luca Bassanija je poskrbela, da je količina uporabnih zunanjih površin preprosto osupljiva in omogoča doživetja, običajno rezervirana za precej

FUTURISTIČNO PLOVILO POD VPRAŠAJ POSTAVLJA TRADICIONALNE PREDSTAVE O TEM, KAKŠNA NAJ BI LUKSUZNA JAHTA BILA.



večja plovila. Zgornja paluba, ki je denimo prostorsko enakovredna tistim na 40-metrskih jahtah, goste vabi, da uživajo v slastnih griljajih »hors d'oeuvres« v zunanji jedilnici, kar lahko pospremi s srkanjem pristnega francoskega šampanjca v zasenčenem loungeu, ali pa se raje nastavljajo sončnim žarkom na udobnih ležalnikih. Pri Wallyju so ugotovili, da je tovrstna zasnova pri srcu zlasti sodobnim lastnikom, željnim močne povezave z vodo. Ker ti vedno bolj dajejo prioriteto aktivnemu preživljanju časa, je bilo jasno kot beli dan, da morajo v dizajn vkomponirati svojo prepoznavno in praktično rešitev – hidravlično operirano platformo na krmu, s čimer se tako imenovani »beach club« povsem spusti v morje. In tako lansiranje tenderja, supov, kajakov, jet skijev in drugih vodnih igrarč, ki so hranjene v skriti garaži, še nikoli ni bilo lažje.

Redefinicije pojma superjahta so se nadaljnje lotili z obilno uporabo stekla, ki dominira zunanjemu dizajnu 150-ice. Neprekinjene steklene površine so replicirane v notranjosti, zaradi česar se bodo gostje ob relaksiranju na zofi ali mlaskanju za jedilno mizo še vedno počutili, kot da so v tesnem stiku z naravnim okoljem. Uporaba tolikšne količine stekla je inženirje sicer postavila pred številne tehnične izzive, vendar so s tem v industriji podirali meje in postavljali smernice. To je razvidno tudi v pogumni odločitvi za vključitev najvišjega stropa doslej v dnevnem prostoru jahte tega segmenta, ki znaša



Redefinicije pojma superjahta so se lotili z obilno uporabo stekla, ki dominira zunanjemu dizajnu.

MENNYACHT
GROUP



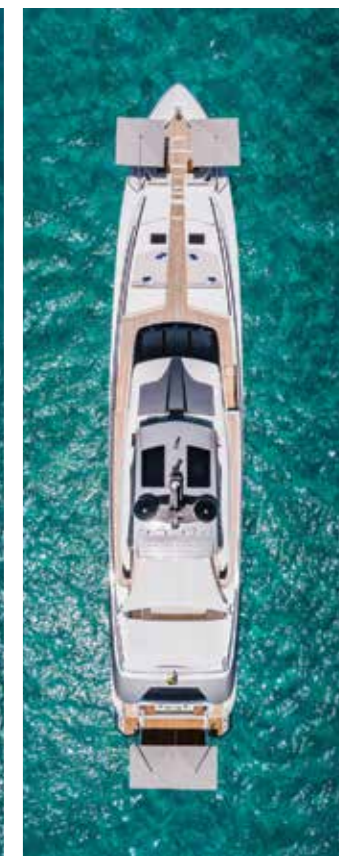
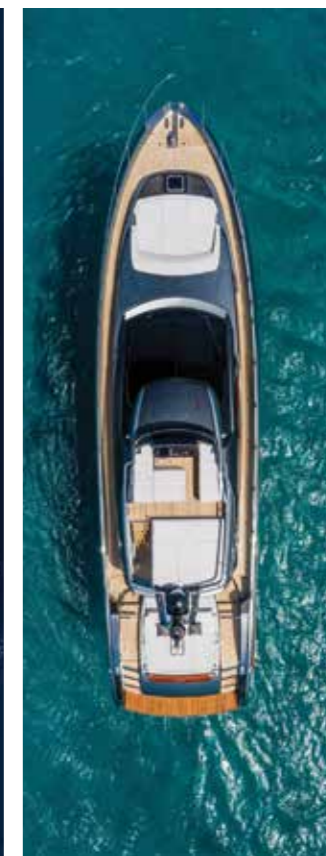
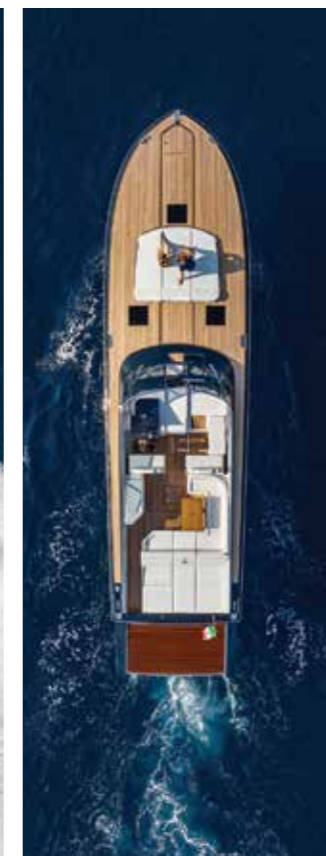
kar 2,5 metra. In s tem so uresničili zavezo o petzvezdičnem hotelu na vodi.

A to še ni vse. Le katera druga 24-metrška jahta ima lastnikovo suito kar na glavni palubi? Za »wow« efekt so jo umestili v premec in tako omogočili senzacionalne 270-stopinjske panoramske razglede na horizont. Občudovanje sončnega zahoda ali morebiti rezanja valov direktno iz udobja kraljevske postelje? Da, prosim! Ostali gostje se bodo morali pač zadovoljiti z bivanjem na spodnji palubi, kjer pa v dveh elegantnih kabinah ne bodo prikrajšani za sofisticirano moderno estetiko, katero je načrtoval tim oblikovnega studia A. Vallicelli & C.

Poveljnik bo ekstravagantno plovilo, ki deluje kot da ni s tega sveta, lahko s pomočjo trojca Volvovih motorjev Penta pognal do hitrosti 23 vozlov, s čimer Wally ostaja zvest svojemu slovesu prvovrstne zmogljivosti.

Bogataši, katere je nova paradigma superjahte prepričala, že nestrpno pričakujejo pomlad, saj z njo prihaja svetovna premiera modela wallywhy150, po kateri si bodo Monačani bržkone dobro napolnili žepe.

Tekst: Ava Tomlje
Foto: ISC



S A L E S | S E R V I C E | C H A R T E R

 FERRETTIYACHTS

PERASHING

Itama

Riva

CUSTOM LINE

T +386 31 375 904 | E sales@mennyacht.com | www.mennyacht.com



VELIKI bum

Z OBLJUBO NOVE ERE UŽITKA NA VODI JE SKANDINAVSKEMU PODJETJU SAXDOR YACHTS VSEKAKOR USPELO NAREDIRI VELIKI BUM. S PRVOROJENCEM DRUŽINE, KOMPAKTNIM MODELOM 200 SPORT, SO REVOLUCIONALIZIRALI SEGMENT MANJŠIH OSEBNIH ČOLNOV, Z NJEGOVIM BRATOM 320 PA SO DEKLARISALI TEKMECE V IZREDNO NASIČENEM RAZREDU SREDNJE VELIKIH ŠPORTNIH CRUISERJEV. A SEDAJ JE PRISPELA NOVA VZHAJAJOČA ZVEZDA SAXDORJA S POTENCIALOM, DA SE IZKAŽE ZA ZLATO SREDINO PORTFELJA.

Že na prvi pogled je jasno, da imajo Finci v rokah močan adut za boj s prenekaterimi konkurenti.



Resda so užitki v vožnji velika prednost plovila, vendar niso zapostavili vidika preživljanja časa na sidru.



Že ob samemu nastanku Saxdor Yachts je njegov prvi mož Sakari Mattila napovedal floto visokozmogljivih, a cenovno dostopnih plovil v različnih segmentih, ki bi zadostili takšnim in drugačnim okusom in potrebam. Če je 6-metrski dnevni cruiser 200 Sport s svojo enostavnostjo uporabe in transporta ter z ugodnostjo za vzdrževanje prepričal prve lastnike čolnov, je 10-metrski 320 navdušil prekajlene morske mačke z odlično plovbo tudi na

daljših potovanjih in v slabših vremenskih razmerah. Ko te odlične karakteristike povežemo z atraktivno ceno, ni težko razumeti, zakaj sta se plovila izkazala za svetovni uspešnici. Vse lepo in prav, toda pri Saxdorju so vedeli, da morajo pokriti še nič manj pomembno ciljno skupino navtikov, ki iščejo ravno nekaj vmes. In po napovedih o širitvi kolekcije je sedaj beseda meso postala z lansiranjem 8,45-metrskega modela 270 GTO, ki zapolnjuje vrzel v prodajni paleti.

Že na prvi pogled je jasno, da imajo Finci v rokah močan adut za boj s prenekaterimi konkurenti. Na področju oblikovanja niso odkrivali Amerike, temveč so se vestno držali koncepta, pod katerega se je podpisal nihče drug kot slovenski oblikovni studio J&J Design. Gotovo kakor amen je, da to ni nič slabega, kajti ekstrovertni značaj in izrazita podoba sta prvi gonilni sili, ki bosta stranke privabili k nakupu. Že poznan dvostopnični trup v obliki črke V, na katerega so integrirali soft top, ne izgleda samo blazno dobro, ampak s svojimi aerodinamičnimi linijami omogoča sanjsko kombinacijo doseganja visokih hitrosti na eni strani in ohranjanja presenetljivo nizke porabe na drugi. Saxdorjeva prepoznavna lahka, rigidna in stabilna konstrukcija je prav tako zaslužna za udobno plovbo v vseh situacijah – kot po maslu.

Atraktiven slog pa ni edina značilnost, ki je prenesena iz prejšnjih modelov. Da bi 270 postal takšen hit kot njegova





velikosti na tržišču, ki se ponaša s polno opremljenim wet-barom s hladilnikom in kuhalnikom, sistemom za svežo vodo in sedišči za šest oseb – impresioniranje prijateljev s pogostitvijo na vodi bo tako mala malica. Ob njihovem odhodu pa se bosta lastnik in njegova boljša polovica lahko spočila v prostorni, zračni in svetli premčni kabini, ki ima za večjo praktičnost dodan sanitarni kotiček z navtičnim straniščem in umivalnikom. S svojo novo senzacijo, ki bo očarala predvsem družine, pa Saxdorjenci še niso rekli zadnje besede, kajti na vidiku je serija modelov 400, zaradi katere se tekmeceem že tresejo hlače. Če bo kot zapriseženo res ponudila nekaj, kar navtični svet še ni videl, pa bomo izvedeli letošnjo jesen, ko bodo padle maske.

*Tekst: Ava Tomlje
Foto: ISC*

predhodnika, je moral kakopak podedovati tudi filozofijo športnih performansov. To realizira že vstopna pogonska različica z 225 konjskimi močmi, toda z veseljem lahko potrdimo, da krmo lahko krasi tudi Mercuryjev motor z napisom 350, ki morsko puščico popelje do vznemirljive najvišje hitrosti nad 50 vozli.

Resda so užitki v vožnji velika prednost plovila, vendar bi bila napaka zapostaviti vidik preživljanja časa na sidru. Tega se pri Saxdorju še kako zavedajo, zato so palubo naredili funkcionalno in udobno. Ima celo dva ležalnika za relaksacijo in sončenje – enega na premcu in drugega na krmi, ki se lahko preprosto spremeni v klop v času obedovanja. Takrat bo v ospredje prišel še en plus novinca 270 GTO. Je namreč praktično edini čoln te



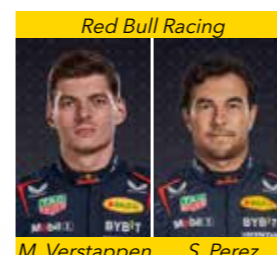
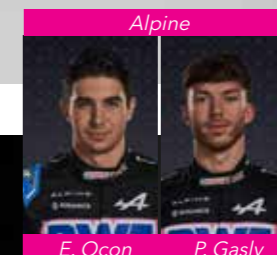
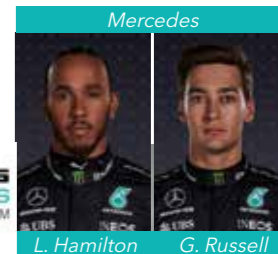
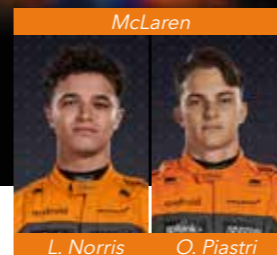
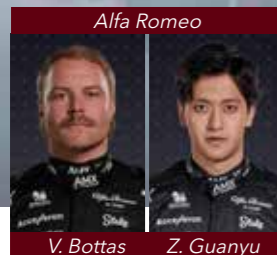

Maserati

KOLEKCIJA TRAGUARDO
KRONOGRAF. WR 100m

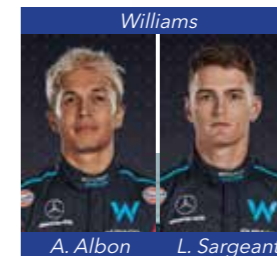
OROŽJA ZA NOVO SEZONO



DVA TEDNA PRED ZAČETKOM SEZONE FORMULE 1 SO VSA MOŠTVA PREDSTAVILA DIRKALNIKE ZA LETO 2023. SEVEDA SO NA PREDSTAVITVAH NEKATERI NAJBOLJ POMEMBNI DETAJLI OSTALI SKRITI, TAKO DA SMO PRVIČ LETOS PRAVE DIRKALNIKE UGLEDALI NA EDINEM TESTIRANJU V BAHRAJNU.



Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC



Prvi so svoje orožje za novo sezono predstavili pri Haasu. Ameriška ekipa s Ferrarijevim motorjem ima novega glavnega sponzorja in novega dirkača. Dolarji so zamenjali rublje, Kevinu Magnussenu pa se je pridružil Nico Hülkenberg. Naslednja predstavitev je sledila tri dni kasneje. Pompozno so se v New Yorku predstavili svetovni prvaki. Pri Red Bullu so cilji jasni, osvojitve obeh naslovov svetovnih prvakov. Dirkaškemu dvojcu Verstappen/Perez se je kot rezervni dirkač pridružil Daniel Ricciardo, ki je izgubil službo pri McLarnu. Še najbolj pomembna novica predstavitve je ta, da bo od leta 2026 v zadku Red Bullovega bolida rohnel Fordov motor. Sledila je predstavitev moštva Williams, ki je potekala kar preko spleta. Polega Alexa Albona bo v letošnji sezoni za volanom dirkalnika z Mercedesovo pogonsko enoto sedel 22-letnik iz Floride, Logan Sargeant. Dan za predstavitev Williamsa se je v Zürichu na ogled postavila ekipa Alfa Romeo. Ime italijanskega proizvajalca bo le še letos na štartni vrsti, kajti že od naslednje sezone bo Sauberjeva zapuščina prešla v roke Audijs. Dirkaška zasedba je za letos enaka lanski. New York je gostil tudi predstavitev druge ekipe iz Red Bullove družine, AlphaTauri. Privlačen dizajn dirkalnika in nov dirkač Nyck de Vries, ki je zamenjal Pierra Gaslyja sta bila glavna »highlighta« prireditve. Dan pred praznikom Svetega Valentina sta svoja dirkalnika pokazali dve britanski ekipi. Najprej smo videli McLarna MCL60, ki ga bosta v novi sezoni vozila Lando Norris in novinec Oscar Piastri. Novi šef ekipe je Andrea Stella, ki v ekipi iz Wokinga v različnih vlogah deluje že od leta 2015. Nekaj ur kasneje je bil v Silverstonu razkrit še Aston Martin. Seveda je glavna novost ekipe legendarnega imena dvakratni svetovni prvak Fernando Alonso, ki je zamenjal upokojenega Sebastiana Vettla. Španec si želi zmag in je prepričan, da bodo tudi prišle.

LAHKO KDO USTAVI RED BULL?

ZAČETEK NOVE SEZONE FORMULE 1 JE PRED VRATI. EKIPE SO SE ZATO ZBRALE V BAHRAJNU, KJER SO POTEKALI EDINI PREIZKUSI DIRKALNIKOV NA STEZI PRED ŠTARTOM UVODNE DIRKE. PRAV DIRKALIŠČE V SAKHIRJU, KJER BODO PRVIČ UGASNILE RDEČE LUČI, JE GOSTILO TRIDNEVNO TESTIRANJE, KJER JE PO NAPOVEDIH NAJBOLJŠO FORMO POKAZALO MOŠTVO RED BULLA.



Ferrari je na testiranjih pokazal močno predstavo in bo zopet glavni konkurent Red Bulla.

moštvu iz Brackleyja. Ti trije dnevi se za srebrne niso izšli najbolj po željah. Po težavah s hidravliko Georgea Russella in nekaj ostalih problemov, so tudi vodilni pri Mercedesu priznali, da malce tavaajo v temi.

»Vzpon viteza teme« pa bi po videnem lahko dejali za Fernanda Alonsa in Aston Martin. Če se po jutru dan pozna, bi lahko letos gledali precej uspešne predstave te britanske ekipe. Nekaj negotovosti prinaša kolesarska nesreča Lancea Strolla, ki ga je zato na testiranjih zamenjal rezervni dirkač, Felipe Drugovich, lanski prvak Formule 2.

Dobro formo sta v Bahrajnu prikazala tudi oba dirkača Alfe Romea. Guanyu je petkov popoldanski test končal celo na vrhu razpredelnice, Bottas pa je zadnji dan odpeljal absolutno tretji najhitrejši čas testne trilogije.



VODILNI PRI MERCEDESU SO PO TRIDNEVNIH TESTIRANJIH PRIZNALI, DA MALCE TAVAJO V TEMI.

Svetovni prvaki so začeli udarno. Že prvi dan testiranj je Max Verstappen nagnal strah v kosti tekmelem in nakazal, da bo tudi letos težko premagljiv. Svoje je z absolutno najhitrejšim časom testiranj pokazal tudi drugi dirkač, Sergio Perez. Skozi celotne tri dni testiranj ni bilo opaziti omembe vrednih tehničnih težav, kar jih v skupnem seštevku postavlja v vlogo absolutnega favorita. Sledilo naj bi jim moštvo Ferrarija. Absolutno sta Charles Leclerc in Carlos Sainz testiranja končala na četrtem in petem mestu. Opravili so veliko krogov, več le Williams in AlphaTauri. Nekaj skrbi jim povzroča čezmerna obraba gum. Prav različne zmesi gum in količina goriva v rezervoarjih seveda najbolj zamegljeno vplivata na relevantnost časov. Zadnji dan testiranj je tako odličen čas postavil tudi Lewis Hamilton z Mercedesom. Dosegel je drugi čas dneva in hkrati drugi čas absolutno, kar vliva nekaj optimizma



Da v sezono vstopajo malce rezervirano, so poskrbele težave s pogonsko enoto prav zadnji dan testiranj.

Z mešanimi občutki so tridnevno preizkušanje končali pri AlphaTauriju in Haasu. Italijansko moštvo je opravilo sploh največ kilometrov, težav z zanesljivostjo ni bilo, je pa malce vprašljiva hitrost dirkalnika. Podobni občutki navdajajo tudi ameriško ekipo.

Glede na začetek lanske sezone, se začetka veselijo pri Williamsu. Napredek je očiten, težav z dirkalnikom niso imeli, Albon pa je v pogovorih z zadovoljstvom ugotavljal, da je stanje precej boljše kot leto dni nazaj.

V največjih škripcih sta pred štartom prve dirke očitno ekipi Alpine in McLaren. Obe sta na repu tako glede prevoženih krogov kot tudi v časovni razpredelnici. Kaj so počeli narobe med zimskim premorom, je v tem trenutku težko reči. Oboji so pred težkim izzivom, saj je začetek sezone pred vrati. Moštvo iz Wokinga ima težave z aerodinamiko, Francozi pa z zadnjim delom dirkalnika, natančneje z osjo. Kako se bodo spopadali z omenjenimi težavami, bomo videli na prvih dirkah. Trije dnevi testiranj so dali nekaj informacij in smernic, a vendarle so bila to le testiranja. Zavese bodo odgrnjene, ko bo oder Formule 1 zavzelo dvajset dirkalnikov, ki bodo uprizorili premierno predstavo z letnico 2023.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC

Če se po jutru dan pozna, bi lahko letos gledali precej uspešne predstave Aston Martina.



ZIMSKA KLASIKA TÄNAKU

ZIMSKO KLASIKO NA ŠVEDSKEM JE DOBIL ESTONEC OTT TÄNAK. DIRKAČ FORDA JE TAKO NA SVOJI DRUGI DIRKI ZA VOLANOM PUME RALLY 1 DOSEGEL PRVO ZMAGO. KAR NEKAJ ČASA SE JE ZMAGA NASMIHALA CRAIGU BREENU V HYUNDAJU, A SE JE MORAL NA KONCU ZADOVOLJITI Z DRUGIM MESTOM. TUDI NA TRETJEM MESTU JE KONČAL DIRKAČ KOREJSKE EKIPE, BELGIJEC THIERRY NEUVILLE.



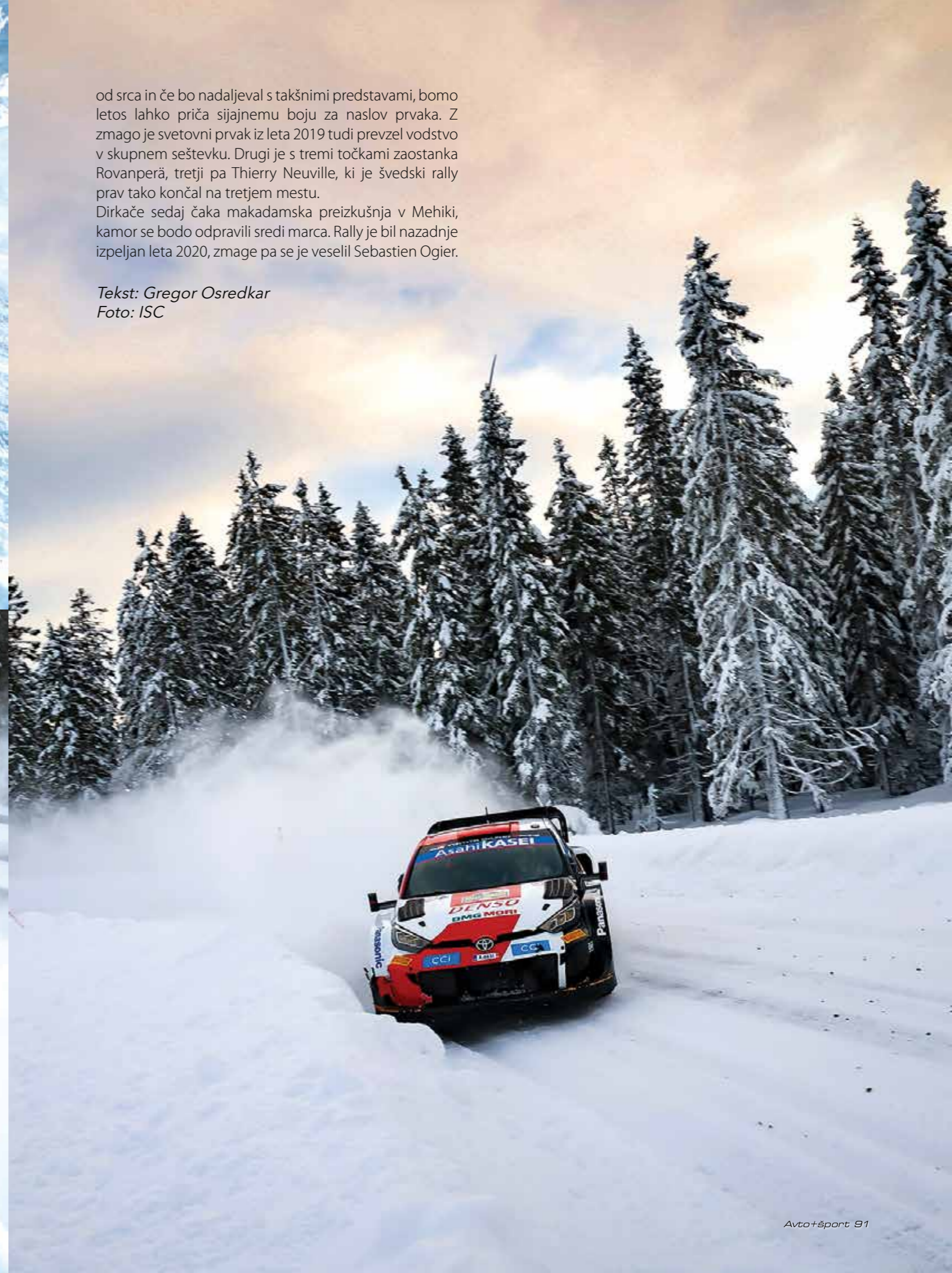


TRETI V PRVENSTVU JE THIERRY NEUVILLE, KI JE SVEDSKI RALLY PRAV TAKO KONČAL NA TRETJEM MESTU.

Ott Tänak zagotovo ni bil najhitrejši dirkač dirkaškega vikenda. Izmed osemnajstih hitrostnih preizkušenj je dobil le eno, a je bil skozi celoten rally daleč najbolj konstanten. To je odlika svetovnih prvakov. Lanski zmagovalec Kalle Rovanperä je po drugi strani dobil največ hitrostnih preizkušenj, namreč šest, a je rally končal na zanj skromnem četrtem mestu. Že uvodni dan rallyja si je nabral precejšen zaostanek, ki ga kasneje ni mogel več nadoknaditi. Medtem je po zasneženi pokrajini okrog mesta Umeå kar letel Craig Breen. Fantastične predstave petkovega dne so ga izstrelile na prvo mesto. Prednost pred prvim zasledovalcem, Tänakom, je bila sicer majhna, le 2,6 sekunde. Sledil jima je Esapekka Lappi, z zaostankom enajstih sekund.

Vprašanje, ki so si ga pred sobotnim delom zastavljali mnogi, je bilo, ali lahko Breen le doseže svojo prvo zmago v WRC. V preteklosti mu je namreč že nekajkrat zmanjkala le malenkost do krstne zmage. Na to vprašanje je odgovor kmalu podal Ott Tänak. Do konca drugega dne rallyja je stopil zaostanek za Ircem in zadnji dan rallyja začel s prednostjo dobrih osmih sekund. Lappi ni zdržal peklenskega tempa vodilne dvojice in je končal v snegu. Tako je na tretje mesto napredoval njegov moštveni kolega Thierry Neuville.

Nedeljski del je štel tri hitrostne preizkušnje. Ott Tänak jih je odpeljal rutinirano, zadržal prednost in dosegel osemnajsto zmago v karieri. Odvalil se mu je velik kamen



od srca in če bo nadaljeval s takšnimi predstavami, bomo letos lahko pričali sijajnemu boju za naslov prvaka. Z zmago je svetovni prvak iz leta 2019 tudi prevzel vodstvo v skupnem seštevku. Drugi je s tremi točkami zaostanka Rovanperä, tretji pa Thierry Neuville, ki je švedski rally prav tako končal na tretjem mestu. Dirkače sedaj čaka makadamska preizkušnja v Mehiki, kamor se bodo odpravili sredi marca. Rally je bil nazadnje izpeljan leta 2020, zmage pa se je veselil Sebastien Ogier.

*Tekst: Gregor Osredkar
Foto: ISC*



SEZONA MOTOGP JE VSE BLIŽE IN MOTORJI SO ŽE ZAHRUMELI NA MALEZIJSKEM DIRKALIŠČU V SEPANGU, KJER SO PRVO PRILOŽNOST PREIZKUŠNJE MOTOCIKLOV V LETU 2023 DOBILI TESTNI DIRKAČI IN EDINI NOVINEC V KRALJEVSKEM RAZREDU ŠPANEK AUGUSTO FERNANDEZ. MOŠTVA RAZREDA MOTOGP SO IMELA NA RAZPOLAGO TRI DNI, DA S TESTNIMI DIRKAČI KAR NAJBOLJE PRIPRAVIJO DIRKALNIKE ZA URADNA TESTIRANJA, KI SO POTEKALA OD 10. DO 12. FEBRUARJA, RAVNO TAKO V SEPANGU.

DUCCATI

DOMINIRA



**HITRO SE PRIBLIŽUJE ČAS, KO SE BO NOVA SEZONA PRVENSTVA
ZAČELA Z MARČEVSKO DIRKO V PORTUGALSKEM PORTIMAU.**



Najboljše čase je prva dva dneva testiranja nihal Cal Crutchlow z Yamaho, ki je preizkusil kar tri različice dirkalnika, ki jih bosta letos na dirkah vozila Fabio Quartararo in Franco Morbidelli. Zadnji dan testiranja se je Crutchlowu pridružil še drugi testni dirkač Katsuyuki Nakasuga in skupaj sta testirala predvsem prednjo masko in blatnik. Iz garaže ju je opazoval svetovni prvak iz leta 2021, Fabio Quartararo, katerega je razveselil podatek, da je Crutchlow dosegel

najvišjo hitrost 335 km/h, kar je za 5 km/h višja hitrost, kot jo je sam dosegel na lanski preizkušnji in za 8 km/h višja od lanskih testiranj. Med hitrejšimi na testiranjih je bil tudi Dani Pedrosa na KTM-u, ki je preizkušal nekatere aerodinamične novosti. Edini novinec v tej sezoni razreda MotoGP, Augusto Fernandez, ki je lani osvojil naslov svetovnega prvaka v razredu moto2, je imel priložnost, da prvič sede na novi motocikel moštva Tech3 GASGAS, in uspel mu je tretji najboljši čas. Zaostal je le za Calom

Crutchlowom in Michelejem Pirrom, ki je z Ducatijem testiral tudi dve različici izpuha. Za Aprilio, ki je v Sepang pripeljala kar 10 dirkalnikov, je testiral Lorenzo Savadori. Stefan Bradel je na Hondi preizkušal spremenjen okvir, s katerim pri japonskem moštvu upajo, da bodo dosegli boljšo vodljivost, okretnost in stabilnost dirkalnika. Tretji dan testiranja so ekipe iskale še zadnje izboljšave, preden so v petek, 10. februarja, vse te novosti na prvih uradnih zimskih testiranjih preizkusili tudi dirkači kraljevskega razreda.

Uvod v tridnevno testiranje je z najboljšim časom začel Italijan Marco Bezzecchi. Drugi najboljši čas uvodnega dne dogajanja v Sepangu je zabeležil Španec Maverick Viñales, za njim pa sta se zvrstila Italijana Enea Bastianini in Francesco Bagnaia ter Španec Jorge Martin. V ozadju sta bila Fabio Quartararo in Marc Marquez, ki sta zaključila na 11. oziroma 12. mestu. Pred njima so bili še Johann Zarco, Fabio di Giannantonio, Alex Marquez in Franco Morbidelli. Številni dirkači so prva testiranja izkoristili za preizkušanje novosti na motociklih. Quartararo je imel tako v garaži kar tri motocikle, Marquez štiri, enega od teh s tako imenovanim »ground effect« ohišjem. Novo ohišje je na svojem KTM-u preizkušal tudi Jack Miller. Največ pozornosti je Avstralec posvečal nadzoru

oprijema, geometriji motocikla in izhodom iz zavojev, a pravega ritma še ni našel, saj je vožnje končal na 16. mestu.

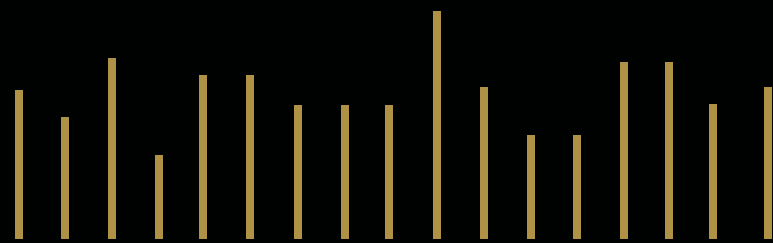
Zadnji dan testiranja je dirkačem ponagajal dež in razmočena steza seveda ni dovoljevala hitrih voženj. Najbolje se je na razmočeni stezi izkazal Španec Jorge Martin, ki je postavil najboljši čas tretjega dne testiranja v Sepangu. Za njim sta se zvrstila rojak Aleix Espargaro in Italijan Marco Bezzecchi, ki je bil vse dni v Maleziji med najhitrejšimi. Ko so se razmere izboljšale, so bili tudi časi drugačni in v ospredje je zapeljal Italijan Luca Marini, za njim pa sta se bila rojak Francesco Bagnaia in Španec Maverick Viñales, ki sta skupaj z Aleixom Espargarom razvila najvišjo hitrost na testiranjih, in sicer 337 km/h.

Tako hitro kot so dirkači na stezah, se približuje čas, ko se bo nova motociklistična sezona prvenstva začela z dirko v portugalskem Portimau konec marca, sezona pa nam bo postregla s kar 21 dirkami. Nekdanji prvak Fabio Quartararo je odločen, da bo v prihajajoči sezoni v kraljevskem razredu japonski ekipi lovoriko pridiral nazaj, kljub dejstvu, da bo Ducati s prvakom Francescom Peccom Bagnaio in Eneo Bastianinijem v prihajajoči sezoni branil trojno krono. Konstruktorsko in posamično v motoGP, pa tudi naslov v razredu Superbike. »Kot

stvari stojijo sedaj, se obeta nova sezona Ducatijeve dominanc«, pa je mnenja Giacomo Agostini. Dirkač, ki je tekmoval v 60. in 70. letih prejšnjega stoletja, osvojil osem naslovov svetovnega prvaka v razredu 500 kubičnih centimetrov (takratnem elitnem razredu), v

karieri privozil 68 zmag v kraljevem razredu, skupno pa kar 122. V motociklističnem svetu velja za avtoriteto in ko spregovori Agostini, drugi molčijo.

Tekst: Jana Mihor, Foto: ISC



KEUNE
THE ART OF HAIR DESIGN

POTREBNA SI FRIZERJA

KLEMEN: 041 501 543

SAŠO: 041 792 617

GREGA: 041 532 478

Vodnikova cesta 74, 1000 Ljubljana