

Avto šport

VOZILI SMO:

- Hyundai Kona Hybrid 1.6 GDI Impression
- Ford Galaxy Hybrid 2.5 Duratec V-Line
- BMW M850i xDrive Gran Coupé
- Mazda CX-5 Newground

www.avto-sport.net

Sledi nam:  



PORSCHE 718 SPYDER RS

MotoGP, Formula 1, WRC

Aston Martin DB12 // Audi Q8 e-tron // Citroën AMI

BMW Concept Touring Coupé // Alpine A290_B

Concorso d'Eleganza Villa d'Este // Mazda CX-60

&



ISSN 0353-8508



9 770353 850034

Porsche je sinonim za športnost, sinonim za nemško kvaliteto in ikona, ki jo mora imeti sodobni uspešni moški. Seveda pritiče tudi damam in vse več jih vidim v Porschejih. Kot mladeniču mi je bilo razmišljanje o Porscheju seveda le v sferi sanj in nikoli si nisem mislil, da bom kdaj vozil Porsche, sploh mi pa na kraj pameti ni prišlo, da bom s Porschejem dirkal, a da bom dirkal na legendarni dirki 24 ur Le Mansa, je bila pa že znanstvena fantastika in posmeh vrstnikom. Da bom osvojil bronasto medaljo na tej prestižni dirki, je bila pravljica za otroke. No, saj zdaj že vsi, ki me poznate ali berete moje uvodnike, veste, da trdim, da je vse v naših življenjih tesno povezano z usodo, prav tako, kot je bilo to načrtano mlademu Ferryju Porscheju, ki se je rodil v Vratislavicah v takratni Avstro-Ogrski (današnji Češki) in postavil to ikonično znamko, ki je poleg Ferrarija najmočnejša avtomobilska znamka na svetu. Nikoli si nisem mislil, da bom v Le Mansu nekaj let kasneje spoznal Ferdinanda Piëcha, vnuka Ferdinanda Porscheja, največjega avtomobilskega strokovnjaka, ki je bil inženir in avtomobilski poslovnež, ki je postavil Volkswagen na piedestal največjega avtomobilskega proizvajalca na svetu. Z njim sem prijateljeval, se z njim srečeval na avtosalonih in v njegovem Salzburgu ter z njim delal projekte, ki se, žal, niso uresničili zaradi tega, ker je bilo tako usojeno. Ne morem mimo družjenja z njegovim asistentom Joergom Astaloschem, ki je kasneje zasedal visoke položaje v MAN-u in Italdesignu, danes pa živi v Londonu. Martina Plesnik me je povabila, da se pridružim formiranju Porsche kluba, ki je imel sedež v njenem hotelu v Logarski dolini. Za predsednika sem predlagal pokojnega Petra Rigla, ustanovna člana pa sta bila tudi celjska ljubitelj Porschejev, odvetnik Dušan Korošec in hotelski poslovnež Alex Jančar. Resnici na ljubo, je za klub zaslužen partner Martine Plesnik, Horst Koulen, bavarski avtomobilski poslovnež, ki je bil nekdanji lastnik predstavnitva Porscheja na Kitajskem. Ravno on je bil zaslužen, da je na otvoritev kluba v Hotel Plesnik prišel tudi dr. Andreas Offermann, ki je bil v tovarni Porsche zadolžen za prodajo. Ravno prijateljstvo z njim mi je prineslo možnost, da sem kupil najboljše, nedosegljive modele Porscheja in z njimi užival v vožnji in kradel poglede navdušencev, kamorkoli sem se pripeljal.

Matjaž Tomlje



“ 75 let Porscheja ”

Novosti:

- 8 Alfa Romeo Giulia in Stelvio
- 9 Audi Q8 e-tron
- 10 Mazda CX-60
- 11 Citroën AMI
- 20 Porsche 718 Spyder RS
- 24 Aston Martin DB12
- 30 Alpine A290_B
- 32 BMW Concept Touring Coupé

Zanimivosti:

- 14 Voznikovi modni dodatki
- 40 75 let znamke Porsche
- 50 Porsche in Avto+šport
- 52 Concorso d'Eleganza Villa d'Este

Testi:

- 56 BMW M850i xDrive Gran Coupé
- 62 Mazda CX-5 Skyactiv-G Newground
- 66 Hyundai Kona Hybrid 1.6 Impression
- 70 Ford Galaxy Hybrid 2.5 V-Line

Navtika:

- 76 BMW x Tyde The Icon

Šport:

- 82 Formula 1 - VN Miami
- 84 Formula 1 - VN Monaka
- 90 WRC - rally Portugalska
- 94 MotoGP - VN Francije



8



9



52



56



10



11



62



66



14



20



70



76



24



30



82



84



32



40



90



94

Revija za avtomobilizem, navtiko in motociklizem

E-naslov:
jan@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:
Printera, 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.

NA VOLJO V:

slowatch
www.slowatch.si

BOSS

WATCHES & JEWELRY





Alfa Romeo Giulia in Stelvio

Alfa je na slovenskih tleh predstavila dva svoja prenovljena prodajna asa, Giulio in Stelvia. Giulia je na trg vstopila leta 2016, leto kasneje se ji je pridružil še SUV Stelvio. Prvo subtilno prenavo sta doživela leta 2020, po treh letih pa sta dočkala malce večjo prenavo.

Nova je maska z drugačnim vzorcem, prav tako so spremenili sedaj polna LED matična žarometna z novim svetlobnim podpisom, nič drugače ni z odbijači, tako s sprednjim kot z zadnjim, sedaj s še bolj agresivnim dizajnom.

Prenova se je dotaknila tudi notranjosti, nov je manjši športni volanski obroč, prav tako so novi 12,3-palčni digitalni merilniki s tremi različnimi vizualnimi konfiguracijami.

Motorno paleto sestavljata dva motorja, 2.0 Turbo in 2.2 Multijet v dveh konfiguracijah, 160- in 210-konjski s štirikolesnim pogonom. Pogon je speljan bodisi na zadnji kolesi bodisi na vsa štiri kolesa, preko ZF-ovega 8-stopenjskega menjalnika.

Cena obeh modelov se začne pri 44.900 evrih, Stelvio z opremo Sprint in s 160-konjskim motorjem 2.2. Multijet, Giulia pa z opremo Super in z 280-konjskim motorjem 2.0 Multijet s štirikolesnim pogonom.



Audi Q8 e-tron

Audi je v svojo ponudbo športnih terencev dodal dva nova elektrificirana modela, model Q8 e-tron in njegovega kupejevskega brata Q8 Sportback e-tron; pravzaprav gre za naslednika obstoječih modelov e-tron in e-tron Sportback. Nova modela se ponašata z boljšim dosegom in z izboljšavami tako na oblikovnem kot na tehnološkem področju.

Oblikovne spremembe so bolj kot ne subtilne narave; najbolj opazne so na prednjem in zadnjem odbijaču, pri obliki maske in luči ter sami integraciji slednjih v bolj skladno enoto s prednjo masko. Na voljo so nove barve in večja je ponudba platišč, v velikosti od 19 do 22 palcev, prenovljene so tudi stopnje opreme. Osnovno basis so črtali, na voljo sta tako zgolj različici advanced in S line.

Nekaj kozmetičnih sprememb je mogoče zaslediti tudi v kabini, kjer najdemo nove dekorativne elemente in materiale ter rdeče šive na športnih sedežih, volanu, zunanjemu delu sredinske konzole in na vratnih oblogah. Električna modela prinašata novo strategijo označevanja modelov. Namreč na zadku bodo po novem zgolj oznake modelov, ne pa več njihove označbe za posamezno motorizacijo. Hkrati so pri Audiju spremenili logotip štirih krogov, ki so po novem v dvodimenzionalnem oblikovanju in ne več v 3D dizajnu.

Vstopni model z oznako 50 se ponaša z baterijo 89 kW in z 250 kW moči, cene zanj pa se začnejo pri 75.570 evrih (Q8 e-tron) oziroma 77.680 evrih (Sportback Q8 e-tron). Na voljo je tudi različica 55, z baterijo kapacitete 106 kW in z močjo 300 kW. Vrh ponudbe predstavlja športna različica SQ8 s tremi elektromotorji in s skupno močjo 370 kW, za katero bo treba odšteti približno 100 tisočakov. Maksimalno polnjenje manjše baterije poteka s 150 kW, pri močnejši različici pa je polnjenje mogoče s 170 kW moči. Dosegi za posamezne različice po standardu WLTP obljublajo med 500 in 600 kilometri prevožene razdalje z enim polnjenjem.



Mazda CX-60

Mazda je novega zastavonošo CX-60 že predstavila pred kratkim, po novem pa bo ta model poleg priključno-hibridnega sklopa na voljo tudi s 3,3-litrskim šestcilindrskim dizelskim motorjem, ki pri Mazdi predstavlja novost, saj so do njegovega prihoda znamkino pogonsko paleto sestavljali izključno bencinski motorji atmosferskega tipa. Dizelski motor s prostornino 2,2 litra bo v prihodnje na voljo tudi pri modelu CX-5.

Šestvaljnik je podprt z 48-voltnim blagim hibridnim sistemom, moč pa prenaša bodisi na zadnji kolesni par bodisi na vsa štiri kolesa preko 8-stopenjskega samodejnega menjalnika. Avtomobil je sposoben jadrati pri popolnoma ugasnjem dizelskem motorju, kjer vajeti pogona v svoje roke prevzame zgolj manjši elektromotor, ki učinkovito opravlja svoje delo tudi pri hitrostih okoli 100 km/h. Poskrbi tudi za boljše pospeševanje, nižje emisije in posledično nižjo porabo goriva. 3,3-litrski motor je na voljo v dveh različicah, 200-konjska je na voljo izključno v kombinaciji z zadnjim pogonom, medtem ko je zmogljivejša 254-konjska različica vedno v navezi s štirikolesnim pogonom.

Na voljo so štirje nivoji opreme (Prime Line, Exclusive Line, Homura in Takumi), pri čemer se cene za vstopno različico začnejo pri 46.490 evrih, za najbolj opremljeno in motorizirano različico pa je treba odšteti vsaj 62.890 evrov. Vstopna dizelska različica je v primerjavi s priključno-hibridno skoraj osem tisočakov cenejša.



Citroën AMI

Električni malček AMI je najnovejša Citroënova pridobitev, ki jo lahko vozijo osebe od 15. leta naprej z izpitno kategorijo AM.

Ponaša se z baterijo z močjo 5,5 kWh, ki naj bi zadostovala za 75 kilometrov dosega, čas polnjenja na klasični vtičnici pa naj bi do polne napoljenosti znašal do štiri ure. Mogoče je tudi polnjenje na javnih polnilnih mestih, za kar pa bo treba dokupiti poseben adapter.

Električni AMI ni klasični avto. Z maso, manjšo od 350 kilogramov, se namreč uvršča med lahka štirikolesna vozila. Prav tako je pogoj za uvrstitev v takšno kategorijo končna hitrost, katera ne presega 45 km/h, s čimer je njegova vožnja omejena zgolj na mestne ceste.

S kompaktnimi merami in z majhnim obračalnim krogom je primeren za mestna središča, cene zanj pa se začnejo pri 9.500 evrih. Na voljo je tudi različica Cargo, z zgolj enim sedežem in s prostorom za prevažanje manjšega tovora v velikosti 260 litrov prostornine, za katerega bo treba odšteti približno tisočaka manj.





Land Rover Defender 130 Outbound

Med vozila, ki lahko premagujejo še tako zahteven teren, zagotovo spada Defender. Kljub temu da se je ta leta 2016 poslovil, so ga pri Land Roverju dve leti kasneje oživili od mrtvih kot darilo samemu sebi za 70. rojstni dan in od tedaj zopet navdušuje oboževalce off-road vožnje. Družina terencev je sedaj pridobila novega člana – 130 Outbound, ki je perfektni kompanjon za ekstremne avanture, saj z njim lahko broдите po blatu, pesku in reki ter vlečete do tri tone težak tovor. Na voljo bo ekskluzivno s petimi sedeži, kar tistim z aktivnim in s pustolovskim življenjskim slogom omogoča, da na raziskovanja spakirajo čisto vse, kar potrebujejo. Z zmogljivostjo 4x4 na kakršni koli podlagi, ki jo omogočajo inteligentni širikolesni pogon, zračno vzmetenje ter sistema Terrain Response 2 in Adaptive Dynamics, je usklajen luksuzen interior z usnjenim oblazinjenjem, katerega je mogoče zaščititi z vzdržljivimi gumijastimi elementi.

Mercedes-Maybach Night Series

Mercedes-Maybach razvija svoj prodajni portfelj s paketom Night Series, ki že poznano prestižno estetiko kombinira z ekstravagantnimi temačnimi elementi na zunanosti in v notranosti vozil. Gorden Wagener, vodja oblikovanja Mercedes-Benz Group AG, pravi, da je bil njihov cilj ustvariti vznemirljiv nov slog, ki bo ponudil igriv občutek uporništvu, ki je nepričakovan glede na tisto, kar običajno vidite pri Mercedes-Maybachu. Rezultat je torej drzen videz, ki kljubuje konvencijam, zato bodo s paketom Night Series targetirali mlajšo in manj tradicionalno ciljno publiko. Maybachov nov paket, katerega bi lahko primerjali denimo z Rolls-Roycevo specifikacijo Black Badge ali Bentleyjevo Blackline, bo na voljo za tri modele znamke: za limuzino razreda S in športnega terenca GLS kot tudi za prvega električnega Mercedes-Maybacha – EQS SUV-ja, ki so ga predstavili letošnjega aprila.

Ford E-Tourneo Courier

Ford vztrajno širi svojo paleto električnih vozil s povsem novim modelom E-Tourneo Courier. Gre za novega člana družine Tourneo, petsedežno večnamensko vozilo, navdihneno s stilom športnih terencev. Njegova ključna prednost je, da kljub kompaktnim meram zagotavlja veliko prostora za potnike in njihovo prtljago. S tem se vozilo dobro izkaže v mestu, primerno pa je tudi za potovanja izven urbanih središč. Električni avtomobil, katerega bo mogoče na hitrih polnilnicah v manj kot 35 minutah napolniti z 10 na 80 odstotkov, poganja motor z močjo 136 KM. Vozilo ponuja tudi izbiro načina vožnje z eno stopalko, hkrati pa se ponaša z najboljšejšim naborom naprednih sistemov za pomoč vozniku v razredu. E-Tourneo Courier je eno od popolnoma električnih vozil, ki jih bo Ford ponudil v Evropi do leta 2024, saj želi do leta 2035 doseči ničelne emisije pri prodaji vseh vozil v regiji. Podjetje bo z investicijo v višini 50 milijard dolarjev po vsem svetu do konca leta 2026 poskušalo doseči več kot dva milijona 100% električnih vozil.

DS 9

Zastavonoša francoske prestižne avtomobilske znamke DS, model DS 9, je s prenovo pridobil nove tehnologije, novo opremo notranosti in prefinjeno izvedbo Esprit De Voyage. Ključnega pomena je uvedba novega multimedijskega sistema DS Iris System, ki prinaša 12-palčni zaslon na dotik, na katerem se prikazuje meni z gradniki, ki omogočajo dostop do vseh funkcij z eno kretinjo za upravljanje navigacije, klimatske naprave, avdio virov in podatkov o potovanju. Med nove tehnologije uvrščamo tudi 360-stopinjski prikaz slike ter povezljivo navigacijo, ki s spremljanjem prometnih razmer v realnem času vozniku pomaga izbrati najboljšo pot. Multimedijski sistem je povezan z mobilno aplikacijo MyDS, ki uporabnikom med drugim omogoča pošiljanje ciljev s pametnega telefona na zaslon vozila in nastavitve vnaprejšnjega klimatiziranja potniškega prostora ali polnjenja baterije. Limuzino DS 9 bodo od sedaj dalje kupci lahko opremili tudi z elegantno opremo Opera ali si jo omissili v ekskluzivni različici Esprit De Voyage.





Anita Horvat je ambasadorica podjetja MennYacht Group

Mednarodno podjetje MennYacht Group že več kot 25 let uradni in ekskluzivni zastopnik za plovila Ferretti Group, ki na enem mestu združuje nekatere izmed najboljših in najbolj luksuznih blagovnih znamk jaht na svetu – Pershing, Ferretti Yachts, Riva, Custom Line in Itama. Direktor podjetja Matjaž Murko in atletinja Anita Horvat sta 19. maja na razstavnem prostoru sejma Internautica v Marini Portorož podpisala pogodbo, s katero je Anita Horvat postala ambasadorica blagovne znamke in promotorka aktivnega življenjskega sloga, ki ga ponuja navtična panoga. MennYacht Europe AG kot vodilni v navtični industriji v regiji stremi k temu, da bosta odličnost in profesionalnost njihov prepoznavni znak, podobno kot atletinja Anita Horvat, ki cilje usmerja na doseganje vrhunskih rezultatov in uvrstitev na letošnjem svetovnem prvenstvu v Budimpešti in prihodnjih olimpijskih igrah, ki jih bo Pariz gostil leta 2024.

BMW-jev projekt Car2Car

Skupina BMW je začela nov projekt z državnim financiranjem, ki raziskuje krožno gospodarstvo v avtomobilski proizvodnji. Podjetje združuje moči s predstavniki industrije recikliranja, predelovalci surovin in sveta znanosti, da bi iskali načine za izboljšanje kakovosti sekundarnih surovin, pridobljenih z recikliranjem vozil ob koncu njihovega življenjskega cikla. Projekt Car2Car se s 6,4 milijona evrov vredno podporo nemškega Zveznega ministrstva za gospodarske zadeve in podnebne ukrepe osredotoča na aluminij, jeklo, steklo, baker in plastiko. V prihodnosti naj bi inovativne metode razstavljanja in avtomatiziranega razvrščanja omogočile, da bodo veliko večje količine virov, pridobljenih iz vozil ob koncu njihovega življenjskega cikla, primerne za uporabo v proizvodnji novih avtov, kot doslej. Ta projekt vključuje tudi celovito oceno tako ekoloških kot gospodarskih vplivov zaprtega kroga recikliranja materialov.

Rezidence Bugatti v Dubaju

Natančna pozornost Ettoreja Bugattija do podrobnosti je segala daleč onkraj njegovih avtomobilov. Skrbno je oblikoval Bugattijev življenjski slog, ki se je osredotočal na vrhunska doživetja v Bugattijevem domu, Château Saint Jean, vključno z razkošnimi zabavami z VIP povabljenimi gosti – z najbolj cenjenimi vozniki in s slavnimi osebami tistega časa. Bugatti zdaj ustvarja nasledstvo tega pristopa s projektom Bugatti Residence v Dubaju, katerega se bo lotil v partnerstvu z vodilnim nepremičninskim podjetjem Združenih Arabskih Emiratov – Binghatti. Z značilno arhitekturo, ki jo zaznamujejo drzni in kompleksni dizajni, je Binghatti vnesel v nepremičnine enako umetnost, s katero je Bugatti preoblikoval avtomobilsko industrijo. Podobno misleči znamki bosta v največjem mestu v ZAE ustvarili edinstveno rezidenco, ki bo Bugattijevo filozofijo in oblikovalski DNK »Art, Forme, Technique« prevedla v arhitekturno mojstrovino.

Volvo oblikovni studio v Šanghaju

Volvo je otvoril nov oblikovalski center v Šanghaju, v enem najbolj živahnih in ustvarjalnih mest na Kitajskem, ki se pridružuje obstoječima studioma v Göteborgu in Camarillu. Z novim objektom, ki se ponaša z vsemi funkcijami, potrebnimi za realizacijo celotnega procesa oblikovanja – od koncepta do proizvodnje – želi Volvo postaviti enega ključnih sedežev dizajna v Aziji. Tam bodo izdelovali tudi modele v realni velikosti za raziskovanje različnih karoserij, materialov in kabin. Poleg tridimenzionalnih tiskalnic in delavnic za izdelavo natančnih modelov, bodo imeli oblikovalci dostop tudi do okolij virtualne resničnosti, kjer bodo lahko svoj značilen skandinavski stil reinterpreterali v virtualnem svetu. Center, ki se razteza na 5.500 kvadratnih metrih površine, bo inovacije in kreativne ideje spodbujal že s samo zasnovo – z odprtim in minimalističnim konceptom z visokimi stropi, z velikimi okni in s širokimi stopnišči.





Superge McLaren x APL

Sodobne moške, ki so radi v stilu, so navdušile superge znamke Athletic Propulsion Labs, ki predstavljajo fuzijo sveta športnih avtomobilov in modnega oblikovanja. Pri snovanju so jih namreč inspirirali poželjivi produkti McLarna, predvsem aerodinamične linije revolucionarnega troseda Speedtail. Obutev za trening in prosti čas, ki lahko moškega spremljajo na vsakem koraku, opredeljujejo izčiščene linije, vrhunski materiali in funkcionalno oblikovanje. Pri APL so superge HySpeed s športno silhueto in z emblemom proizvajalca avtomobilov iz Wokinga lansko poletje ponudili v petih barvnih odtenkih, luksuzno kolekcijo pa sedaj dopolnjujejo s tremi novimi zanimivimi kombinacijami.

Kolekcija Brabus x Jobe

Nemški predelovalec Brabus se je leta 2018 podal v navtične vode. Skupaj s finskim proizvajalcem plovil Axopar Boats je pripravil visokozmogljivi gliser Shadow 800. A to je bil zgolj začetek, saj sta znamki do danes skupaj ustvarili celotno paleto vrhunskih plovil različnih velikosti. Ker je poletje pred vrati, se je Brabus odločil ponuditi še lastno športno opremo za nepozabne avanture na vodi, zato je sklenil partnerstvo z nizozemsko blagovno znamko Jobe, ki že od leta 1974 kreira pripomočke z najvišjo stopnjo varnosti. Pri novi kolekciji rešilnih jopičev, supov, seascooterjev, wakeboardov in napihljivih vlečnih tub je v ospredju tudi stilna nota, da bodo nositelji lahko v skladu s svojim plovilom Brabus Marine.



Ura Porsche Design Chronograph 718 Spyder RS

Ekskluzivno za kupce najhitrejšega in najmočnejšega predstavnika Porschejeve serije s sredinsko nameščenim motorjem, dvoseda 718 Spyder RS, je na voljo ročno izdelan kronograf iz Porschejeve lastne urarske manufakture v švicarskem Solothurnu. Lahko ohišje iz titana, številčnica iz karbona, pašček iz avtomobilskega usnja in dizajn na hrbtni strani v stilu platišč, so usklajeni s konfiguracijo vozila, ki kombinira kompaktne mere, nizko maso, dirkalno podvozje, zmogljiv motor GT3 in menjalnik s kratkimi prestavnimi razmerji za emocionalno doživetje vožnje. Avtomatsko gibanje s funkcijo flyback, ki je na ogled skozi transparenten hrbet ure, je certificiral švicarski testni inštitut COSC, kar garantira najvišjo preciznost in zmogljivost ure.



HyperLight®

HyperLight. HyperLife.



BIOPTRON® 
LIGHT THERAPY SYSTEM By Zepter Group
www.zepter.si



Calvin Klein



VRHUNEC SERIJE 718



NATANKO TRI DESETLETJA PO TEM, KO JE SVETOVNA JAVNOST NA AVTOMOBILSKEM SALONU V DETROITU Z NAVDUŠENJEM SPREJELA ŠTUDIJO BOXSTERJA, DVOSEDEŽNEGA ŠPORTNEGA ROADSTERJA, PORSCHE PREDSTAVLJA NAJMOČNEJŠO IN NAJHITREJŠO IZVEDENKO MODELA 718 SPYDER, KI JE NOVI POVELJNIK ČETE VOZIL S SREDINSKO NAMEŠČENIM MOTORJEM.



stabilnost tudi pri zasledovanju najvišje hitrosti 308 km/h. Voznemu doživetju piko na i postavi izpušni sistem iz legiranega jekla, v sodelovanju z opaznimi odprtinami za dovod zraka ob straneh za vzglavniki, ki ob eliminaciji zložljive strehe lahke konstrukcije voznika in sopotnika razveseljuje z emocionalnim zvočnim podpisom. Najmočnejši in najhitrejši brezstrešni model 718 vseh časov svoj športni duh izraža tudi v kabini s školjkastimi sedeži s karbonskimi elementi, ki črno usnje odlično kombinirajo s kontrastnim odtenkom karminsko rdeče. Za popoln efekt se s to barvno izbiro skladajo okrasni šivi in izvezen napis »Spyder RS«, da bo opazovalcem jasno, da gre za model, ki zmogljivost dviguje na novo raven.

Tekst: Ava Tomlje
Foto: ISC

Športno naravnani 718 Spyder RS je najmočnejši in najhitrejši brezstrešni model 718 vseh časov.

DVOSEDEŽNI ROADSTER IZ MIROVANJA

DO 100 KM/H POSPEŠI V ZGOLJ 3,4 SEKUNDE.



Za maksimalni užitek v vožnji s spuščeno streho so v Stuttgartu realizirali 718 Spyder RS, katerega ključna karakteristika je pridobitev visokoturažnega šestvaljnega bokser motorja z okroglimi 500 konjskimi močmi. Tega si je novinec sposodil od športno osredotočenega sorodnika 911 GT3, ki v dirkaški iteraciji tekmuje v prvenstvu Porsche 911 GT3 Cup. S tem so ljubitelji Porschejeve serije vozil

s sredinsko vgrajenim motorjem pridobili kabriolet alternativo impresivnemu kupeju 718 Cayman GT4 RS. Tudi tokrat za prenos 500 konjev in 450 Nm navora skrbi 7-stopenjski menjalnik s kratkimi prestavnimi razmerji, ki zagotovi, da dvosedežni roadster iz mirovanja do 100 km/h pospeši v zgolj 3,4 sekunde. To pomeni, da novi kralj družine, v primerjavi z modelom 718 Spyder brez kratice RS, ni le 80 KM močnejši, ampak ta podvig opravi pol sekunde hitreje. Zahvala temu ne gre samo na račun motorja, kajti svoje je k povečani zmogljivosti doprinesla tudi shujševalna dieta. 718 Spyder RS na tehtnici pokaže 1.410 kilogramov, kar je še manj kot RS-ovski brat Cayman, zato lahko rečemo, da predstavlja vrhunec modelne serije, ki je v ponudbi od leta 2016. V skladu s tem je za premagovanje ovinkastih cest podvozje športno nastavljeno, karoserija pa je znižana za 30 milimetrov. 718 Spyder RS odlikujejo natančnost krmiljenja, izjemna okretnost, dinamične vozne lastnosti in uravnotežena aerodinamika s komponentami iz kompozitnega materiala CFRP za

Komponente iz CFRP skrbijo za stabilnost tudi pri zasledovanju najvišje hitrosti 308 km/h.



REVOLUCIJA ASTONA

KDO ŠE NI SLIŠAL ZA LEGENDARNO MODELNO DRUŽINO DB IN NJENEGA NAJBOLJ SLAVNEGA ČLANA DB5, KATEREGA JE V SPOMIN AVTOMOBILISTOV ZA VEDNO VTISNIL SEAN CONNERY V VLOGI TAJNEGA AGENTA 007? NO, SEDAJ JE ČAS ZA REVOLUCIJO OZNAKE DB Z VARIACIJO 12, KI OZNAČUJE NAJBOLJ SPOSOBNEGA, DRZNEGA IN SAMOZAVESTNEGA PREDSTAVNIKA SVOJE VRSTE, ZATO SO GA PRI ASTON MARTINU OKLICALI ZA PRVI SUPER TOURER NA PLANETU.

S fuzijo brezhibnega dizajna in zmogljivosti DB12 vodi Aston Martin v novo dobo odličnosti.

Zgodovina Aston Martina je epopeja, vredna samega Jamesa Bonda, tajnega agenta njenega veličanstva, s katerim je znamka iz Gaydona tako neločljivo prepletena. In ko ima

znamka tako bogato preteklost, kot jo ima Aston Martin, jo je pomembno spoštovati. Ne z oziranjem nazaj, ampak z inoviranjem z enako mero strasti, kot je gnala ustanovitelje pred več kot stoletjem. S svojo najnovejšo

**S SVOJO NAJNOVEJŠO KREACIJO BRITANCI OŽIVLJAJO
ZNAMENITO RODBINO DB IN SE POSTAVLJAJO NA ZEMLJEVID
KOT PROIZVAJALEC RESNIČNO IZJEMNIH ŠPORTNIH VOZIL.**

kreacijo Britanci oživljajo znamenito rodbino DB in se postavljajo na zemljevid kot proizvajalec resnično izjemnih športnih avtomobilov. S fuzijo brezhibnega dizajna in zmogljivosti DB12 vodi Aston Martin v novo dobo odličnosti.

Pa veste, od kod sploh izhaja oznaka DB? Zgodba gre nekako takole: angleški industrialec Sir David Brown je leta 1946 ob prebiranju časopisa The Times opazil oglas za prodajo podjetja z motornimi vozili, čigar izključna cena

je znašala 30 tisoč funtov. Po nadaljnjem poizvedovanju je Brown odkril, da gre za podjetje Aston Martin, kar je pritegnilo njegovo pozornost. Le nekaj dni kasneje je obiskal sedež podjetja v Felthamu in se ob testiranju njihovega prototipa Atome odločil za nakup. Začel je s predelavo te štirivratne limuzine v serijski avtomobil in tako se je leta 1948 rodil prvi štirikolesnik, katerega ime krasijo začetnice angleškega gentlemana. DB1 je bil sicer daleč stran od tega, kar danes razumemo pod pojmom



Zmogljivi Super Tourer do 96 km/h
pridrvi v 3,5 sekunde.



DB, vendar je postavil temelje za moderne Grand Tourerje Astona. Malodane vsak takoj pomisli na šestnajst let starejši model, epski DB5, za volanom katerega je Sean Connery v celovečercu »Goldfinger« razvnel ljubezen občinstva do Aston Martina. V zgodbi DB so sledili mnogi mejniki, od katerih je bil morda najbolj očiten model DB9, ki je zagnal sodobno renesanso znamke slovitih kril. Pa ne pozabimo še na DB11, enega najlepših GT-jev, ki jih je svet kdajkoli uzrl. Z ostrimi potezami, dolgim pokrovom motorja, razširjeno ikonično masko, nizko strešno linijo in mogočnim dvanajstvaljnikom, je bil avtomobil pravi zvezdnik. A ker je še tako dober recept vedno mogoče izboljšati, so se v Gaydonu lotili dela in sedaj s ponosom predstavljajo njegovega naslednika, katerega so označili za prvi Super Tourer, ki razbija meje in postavlja smernice glede zmogljivosti, luksuza in stila. Njegova misija je vpeljati novo generacijo avtentičnih športnikov Aston Martina, ki bodo zadovoljili tudi najbolj zahtevne voznike. Napoved o DB12 prihaja ravno v času, ko blagovna znamka praznuje dve prelomnici: monumentalno 110. obletnico obstoja in 75. rojstni dan modelne linije DB.

Kje sploh začeti pri opisu tega čuda lepote in tehnike? Morda z informacijo, da gre za najbolj dovršen model DB v zgodovini. Blagoslovljen s kot britev ostro vodljivostjo in s fantastično zmogljivostjo osemvaljnika s kar 680 konjskimi močmi, je DB12 energični Aston Martin, ki sije s pristnostjo in strastjo ter zagotavlja izkušnjo vožnje, kot jo lahko pričarajo le redki avtomobili. Perfektno ekspresijo te moči, ki grand tourerja do 96 km/h potisne v 3,5 sekunde, zagotavlja odločen zunanji dizajn, ki v opazovalcu preprosto zbudi čustva.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

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 plovbo v vseh situacijah. Ta čoln predstavlja novo dobo užitka na vodi, saj se ponaša z odličnimi plovnimi 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

NAVTIČNI ARHITEKT
JUSTIN YACHT DESIGN

VRTINC
NAVTIKA

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

ALPINE NOVE DOBE

FRANCOSKO ZNAMKO ALPINE ASOCIIRAMO Z DINAMIČNIMI, OKRETNIMI IN VOZNIŠKO NAVDUŠUJOČIMI VOZILI – TO FILOZOFIJO POOSEBLJA TUDI NOVA OBLIKOVNA ŠTUDIJA A290_B, KLJUB TEMU DA NE GRE ZA ŠPORTNEGA DVOSEDA, TEMVEČ ZA ELEKTRIČNEGA URBANEGA HATCHBACKA.

Alpine širi svoje lovke in dokazuje, da lahko poleg športnih kupejev kreira tudi še kako atraktiven avto segmenta B. Ker gre za novo poglavje v zgodovini znamke, so modelni oznaki A290 dodali grško črko β. A tudi pri hatchbacku, zasnovanemu za mestne ulice, so ostali zvesti športnemu DNK-ju, kar se rezultira v zelo vpadljivemu oblikovanju. Pogonska tehnologija je v skladu s trenutnimi smernicami

električna, toda to ne pomeni, da novi Alpine vozniku ne bo ponujal značilnih vznemirljivih občutkov. Koncept, ki uteleša zavezanost znamke trajnostni športnosti, napoveduje rojevanje elektrificirane prodajne palete v letu 2024 s serijsko različico dinamičnega mestneža, s ciljem dostave športnosti tudi pri vsakodnevnih vožnjah.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

UŽIVAŠKI DVOSEDEŽNI ŠPORTNIK S PODALJŠANO RITKO NA GLAVO POSTAVLJA OBLIKOVALSKE NORME.

Reimaginacija FORMULE



PRI BMW-JU SO RAVNOKAR REINTERPRETIRALI FORMULO ELEGANTNEGA ŠPORTNEGA AVTOMOBILA. STE ŽE KDAJ SLIŠALI ZA DVOSEDEŽNI KONCEPT SHOOTING BRAKE? NA PRVO ŽOGO BI REKLI, DA BODO S TAKŠNO ZASNOVO BRCNILI V TEMO, A OB OGLEDVANJU MODELA Z VSEH ZORNIH KOTOV LAHKO POTRDIMO ODLIČNOST OBLIKOVANJA, KI PREPROSTO IZZAREVA SAMOZAVEST.

**BMW-jeva najnovejša kreacija
Concept Touring Coupé je
shooting brake v dvosedežni formi.**



bojda ustvaril kot poklon historičnemu predstavniku 328 Touring Coupé, ki je v 40. letih prejšnjega stoletja slavil na ikonični vzdržljivostni dirki Mille Miglia, čeprav bi mi rekli, da oblikovna ideja prej spominja na model Z3 Coupé, ki je tančico odvrigel leta 1997 na najpomembnejši nemški avtomobilski prireditvi, na frankfurtskem avtosalonu. Avtomobil je zaradi majhnega števila proizvedenih primerkov (okrog šest tisoč) ohranil svojo redkost in je skoraj neverjetno, da ga boste dandanes lahko ugledali na cesti. Zaradi nenavadnega stranskega profila se avtomobil ni najbolje prijel, nekateri kritiki so mu celo nadeli vzdevek »clown shoe« (slo. klovnski čevlji), po katerem je model znan še danes. Prav kakšna evolucija je mogoča, so se obiskovalci prestižnega srečanja lahko prepričali na lastne oči, saj se je med zgodovinskimi klasikami, ki že dolga leta navdušujejo svoje lastnike kot tudi ljubitelje oldtimerjev, nahajal tudi Z3 Coupé, ki so ga BMW-jevci postavili ob bok njegovemu novodobnemu spiritualnemu nasledniku. Fascinantno je bilo videti, kako so se trendi avtomobilskega oblikovanja spremenili v dveh desetletjih – oglate linije so zamenjale tekoče, odsekane površine pa emocionalno



Kapo dol! BMW-ju je zopet uspelo kreirati nekaj docela svežega in atraktivnega – shooting brake v dvosedežni formi. Za vse tiste, ki niste največji oboževalci Mercedesa in ne poznate termina »shooting brake«, naj pojasnimo, da gre za karoserijsko obliko, ki bi jo lahko oklicali za karavansko izvedbo kupeja. Glede na dizajn in zunanje dimenzije, gre običajno za uporaben družinski avtomobil, a pri BMW-ju so ta koncept postavili na glavo, kajti z le dvema sedežema je Concept Touring Coupé uživaški športnik s podaljšano ritko. Njegovo življenjsko poslanstvo je vozniku in sovozniku pričarati čim več čudovitih spominov ob premagovanju kilometrov, saj je ustvarjen za potovanja v stilu. No, glede na to, da



**AVTOMOBIL SO BAVARCI KONCIPIRALI KOT SIMBOL UŽITKA
V VOŽNJI, ZATO SO SI GA ZAMISLILI Z V6 MOTORJEM S
PREPOZNAVNI MI ŠPORTNIMI KARAKTERISTIKAMI.**

so naredili eden in edini primerek, ta svojega smotra ravno ne bo uresničil. Prej kot to bo poslušal vzdih in opazoval prikimavanje opazovalcev med statičnim počivanjem na kakšni fini razstavi, muzeju ali salonu. In ravno prvi vtis tega je Concept Touring Coupé doživel ob svojem debiju v Italiji, kjer je na perfektno pokošeni golfski trati tekmovanja starodobnikov Concorso d'Eleganza Villa d'Este skoraj oslepel od tolikšnega bliskanja fotoaparatorov in mobilnih telefonov. Publika si ga je z veseljem ogledovala, kljub temu da nadležen dež ob premieri kar ni in ni ponehal. Obiskovalci so vneto spremljali predstavitev avtomobila, ki ga je BMW



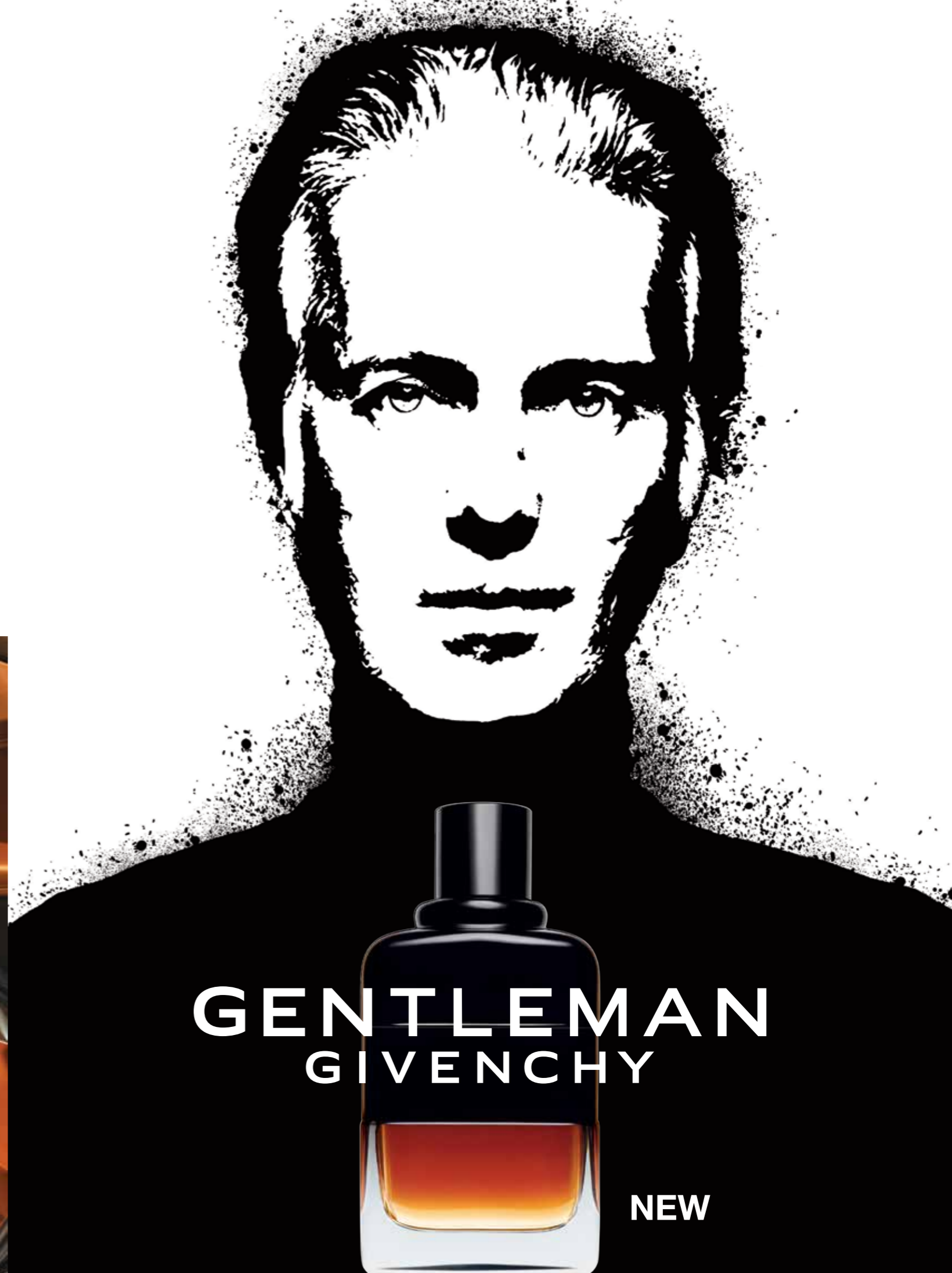


skulpturirane in tako je kljub podobnim proporcijam (dolga pokrov motorja, kupejevska silhueta, kratek zadek) končni izgled totalno drugačen. In tako si prav nihče ni drznil specialnega Concept Touring Coupé primerjati s smešnimi obuvami, kakršne nosijo klovnovi. Avtomobil so Bavarci koncipirali kot simbol čistokrvnega užitka v vožnji, zato so si ga zamislili s šestvaljnim motorjem s prepoznavnimi športnimi karakteristikami. V skladu z zgodbo o veselju do potovanja na štirih kolesih so tudi v dizajn kabine vložili veliko premisleka. Cilj prijetnega počutja potnikov so zasledovali z natančno pozornostjo do izbire materialov in barvne sheme. V sodelovanju z italijansko znamko Poltrona Frau, ki med drugim opremlja tudi interiere Rive in Pershinga, so izbrali dvobarvno kombinacijo, ki prostor horizontalno razdeli na dva segmenta. Temnorjavi toni v spodnjem delu kabine v ambientu ustvarjajo toplino, medtem ko svetlosiv odtenek na zgornjem delu armaturne plošče in vratnih panelov pripomore k osredotočenosti voznika na njegove vozne naloge. Z estetiko prostora je perfektno usklajen po meri narejen štiridelni set prtljage, pod katerega so se podpisali v usnjeni delavnici še ene priznane znamke iz dežele pašte – modenske Schedoni.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



Cilj prijetnega počutja potnikov so zasledovali s pozornostjo do izbire materialov in barvne sheme.



**GENTLEMAN
GIVENCHY**

NEW



T O M M Y
H I L F I G E R



ZGODOBA O UREŠNIČENIH SANJAH



SANJE SO ŽE OD VSEGA ZAČETKA NADVSE POMEMBEN DEL USPEHA ZNAMKE PORSCHE. KLJUB TEMU DA JE BILO V MEDVOJNEM ČASU S PODJETNIŠKIMI IDEJAMI ZELO TEŽKO USPETI, SE JE FERDINAND PORSCHE ODLOČIL SLEDITI SVOJIM SANJAM IN JE TAKO V ZAČETKU 20. STOLETJA USTANOVIL LASTNO PODJETJE IN PREDSTAVIL SVOJO PRVO KONSTRUKCIJO AVTOMOBILA. IZKUŠNJE SI JE NABIRAL NAJPREJ PRI DAIMLERJU, NATO PA JE IZDELOVAL MODELE ŠE ZA VOLKSWAGEN. ZA VEČNE ČASE JE SPREMENIL SVET AVTOMOBILIZMA S POMOČJO SINA FERRYJA, KI JE RAZVIL PRVI ŠPORTNI AVTOMOBIL PORSCHE, DANES LEGENDARNI 356/1. IN TOVRSTEN PODJETNI DUH PREDSTAVLJA KLJUČNIK GRADNIK PORSCHEJA TUDI DANES, KO BLAGOVNA ZNAMKA PRAZNUJE ČASTILJIVIH 75 LET OBSTOJA.



Ferdinand Porsche
1875-1951

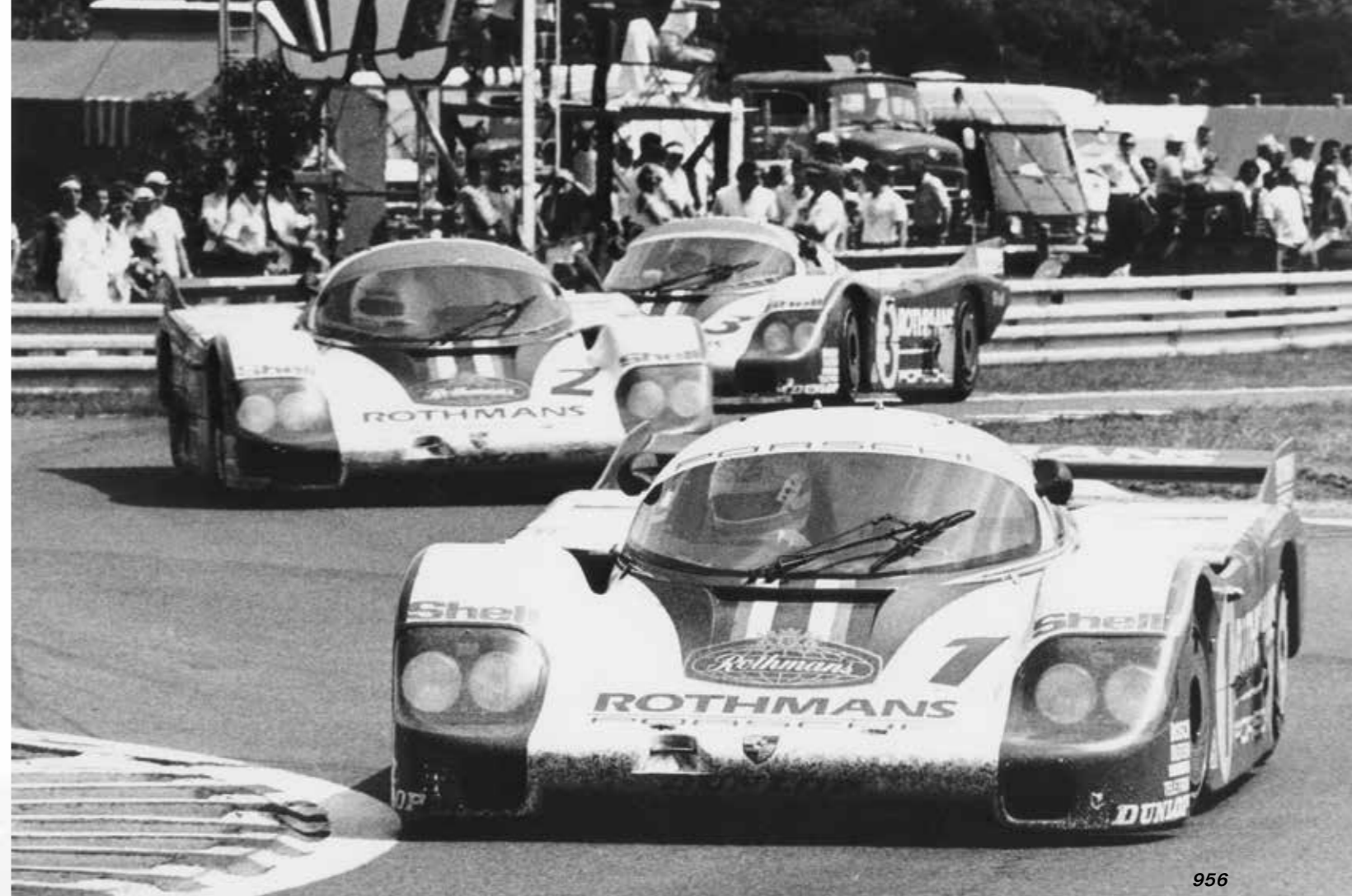
Ferry Porsche
1909-1998

**»POGANJAJO NAS SANJE,« JE SLOGAN IN POPOTNICA,
KI JO PORSCHÉ IZ PRETEKLOSTI Prenaša V PRIHODNOST.**

Ferdinand Porsche se je rodil 3. septembra 1875 nemškemu staršem v avstro-ogrskem mestecu Mattersdorf. Pri 31. letih je našel zaposlitev pri Austro-Daimlerju kot glavni oblikovalec, desetletje kasneje pa je napredoval na položaj direktorja družbe, prav tako pa je dobil častni doktorat Dunajske tehnološke univerze Doktor Ingenieur Honoris Causa. Uspešen je bil tudi pri dizajniranju dirkalnikov, saj je njegov dirkalnik iz leta 1922 zmagal na 43 dirkah od 53. Leta 1923 je Porsche zaradi razhajanj glede prihodnosti družbe odstopil.

Porsche, kakršnega poznamo danes, je nastal iz pepela druge svetovne vojne. Ferdinandov sin Ferry Porsche je v kraju Gmünd na avstrijskem Koroškem, kamor je leta

1944 zaradi bombardiranja Stuttgarta preselil celoten oblikovalski in konstruktorski oddelek, ustvaril prvega Porscheja, ki je imel oznako 356/1. Osmega junija 1948 je koroška oblast roadsterju izdala prometno dovoljenje in legenda je bila rojena. Lahek športni avto je nastal na osnovi projekta tekmovalnega modela Cisitalia, ki ga je Porsche starejši izdelal že pred vojno. Kompletno podvozje s sredinsko nameščenim štirivaljnim bokser motorjem s prostornino 1.232 ccm in z največjo močjo 26 kW (35 KM) ter z nesinhroniziranim menjalnikom so povzeli od Volkswagna. Pomanjkanje jeklene pločevine je Ferry pretvoril v veliko prednost. Iz skladišča uničene tovarne letal Messerschmidt je po ceni za odpadni material kupil vrhunske aluminijaste profile in pločevino.



956

356 SL



Prelomno je bilo leto 1950, ko se je avtomobilsko podjetje Porsche ločilo od matičnega konstrukcijskega podjetja in postalo samostojno. Leto pozneje je v starosti 75 let umrl Ferdinand Porsche, z njegovim delom pa je nadaljeval sin. Že istega leta se je Porsche lahko pohvalil tudi s prvo zmago na 24-urni dirki v Le Mansu, leta 1956 pa je Porsche zabeležil že štiristoto odlično

modelov ter je leta 1963 predstavilo nov model, ikonični športni dvosed 911, leta 1969 pa še model Type 917, ki je v dirkalnem svetu povzročil precejšnje vznemirjenje. Tisto leto je ostalo zapisano v zgodovini Porscheja prav zaradi dveh izjemnih dosežkov na področju motošporta: prvi je bila že druga zmaga znamke Porsche na svetovnem prvenstvu, drugi pa druga zaporedna zmaga



356



356 C



912

uvrstitev na različnih svetovnih dirkah. Istega leta so ob petindvajsetletnici obstoja proizvedli desettisoči avtomobil Porsche. Proizvodnja je naglo rasla in tako so do leta 1958 proizvedli že 25.000 avtomobilov. Podjetje Porsche je ogromno sredstev vlagalo v razvoj novih motorjev in

modela 911 na reliju v Monte Carlu. S svojimi zmagami je Porsche nadaljeval tudi leto pozneje, ko je z modelom 917 zmagal na vseh pomembnejših svetovnih dirkah. Strokovnjaki, zaposleni v Porscheju, so nadaljevali z razvojem in leta 1974 so predstavili nov model, imenovan 911 Turbo, s katerim je podjetje Porsche postavilo

temelje turbo motorjev v avtomobilizmu. Leta 1975 so predstavili še model 924, leta 1977 pa model 928, ki je nekaj časa veljal za naslednika modela 911. Leta 1982 je svoj zmagoslavni pohod na relijih začel model 956, eden najuspešnejših dirkalnih avtomobilov v zgodovini. Z zmagami je leta 1984 nadaljeval model

911 Carrera 4x4, s katerim je Porsche prvič zmagal na puščavskem reliju Pariz–Dakar in presenetil svetovno javnost. V naslednjih letih so se vrstile predvsem različne tehnične novosti, kot na primer tiptronic, štiristopenjski avtomatski menjalnik, ki so ga leta 1989 prvič vgradili v model 911 Carrera 2. Leta 1993 so na avtomobilskem



953



914



Cayenne



Taycan

salonu v Detroitu prvič predstavili prototip modela Boxster, v naslednjih letih pa še nekatere novosti tako na področju samih modelov kot na področju motorjev in opreme, vse skupaj pa je bistveno prispevalo k povečevanju proizvodnje.

Dvajsetega avgusta 2002 je goste na odprtju tovarne v Leipzigu presenetil popolnoma drugačen model Porsche, športni terenec Cayenne, ki je poleg modela 911 najbolj prodajano vozilo te avtomobilske znamke. Prodajnemu uspešnežu je sledil najzmogljivejši in najbolj ekskluzivni med vsemi Porscheji, to je model Carrera GT. Superšportnik s sredinskim motorjem, s karbonsko karoserijo in z dirkaškim desetvaljnikom s 612 konjskimi močmi je ob svojem nastanku leta 2003 zatresel hlače

tudi največjemu konkurentu, Ferrariju Enzu. Do leta 2006 so naredili le 1.270 takšnih avtomobilov, ki do 100 kilometrov na uro pospešijo v manj kot štirih sekundah, do 200 v manj kot desetih in drviijo z več kot 330 km/h. Še ena pomembnejša prelomnica je sledila devetnajstega aprila 2009, ko so si novinarji v 94. nadstropju šanghajskega finančnega središča lahko prvič ogledali nov limuzinski model Panamera. Proizvajalec iz Stuttgarta tudi v zadnjih letih beleži zavidanja vredne stopnje rasti, kar je posledica korenite odločitve za preusmeritev podjetja. Minilo je 70 let od ustanovitve, ko so pri Porscheju prišli do zaključka, da v svoje avtomobile ne bodo več vgrajevali dizelskih pogonskih enot in se bodo namesto tega raje osredotočali

na razvoj elektrificiranih modelov. Napovedali so, da bodo do leta 2022 v e-mobilnost investirali skupno več kot 6 milijard evrov, saj ocenjujejo, da bo do leta 2025 kar polovica njihovih novih avtomobilov hibridov ali 100% električnih vozil. Prvi produkt nove ofenzive, ki se

je v prehodu iz študije v serijsko vozilo preimenoval iz Mission E v Taycan, je še pred svetovnim debijem dvignil veliko prahu, saj se je po navedbah Porscheja več kot 20 tisoč ljudi registriralo za njegov nakup, še preden so sploh dobili vpogled v finalni dizajn. In po več kot štirih

Panamera



Carrera GT

letih raziskav in razvoja ter mesecih ugibanj in špekulacij je prestižno vozilo kamuflažo dokončno odvrгло jeseni 2019. Znanilec električne revolucije je kljub brezemisijem značaju ohranil zvestobo športnemu etosu znamke, kar je dokazal z rekordom za štirivratne električne avtomobile na najzahtevnejši dirkalni stezi – Nürburgringu. Šlo je za izvedenko Turbo S, ki predstavlja

vrh Porschejeve električne zmogljivosti in se hkrati uvršča med njegove najmočnejše serijske modele v trenutni prodajni paleti.

Pri Porscheju bodo že kmalu razširili svojo ponudbo na področju elektromobilnosti, saj se bo prvemu povsem električnemu predstavniku pridružil znamkin prvi električni SUV. Ne bo šlo za povsem nov model, kajti pri

Porscheju so se odločili, da bodo elektrificirali Macana, ki ga bodo sestavljali v tovarni v Leipzigu, tako kot Taycan pa bo baziran na novi električni platformi.

Znamka svoje jubilejno leto zaznamuje z vozilom Vision 357, ki je poklon Porscheju 356, kakršnega si je Ferry Porsche zamislil kot svoj sanjski avto. V sveži oblikovalski študiji je monolitna oblika posodobljena in prilagojena

današnjemu času. Osvobojeni zahtev, ki jim morajo ustrezati serijska vozila, so si oblikovalci ekipe Porsche Style dali duška in nakazali novo oblikovalsko filozofijo prihodnosti ter s tem dokazali, da sanje in drznost Porsche še vedno ženejo naprej.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



PORSCHE IN AVTO+ŠPORT

Revija Avto+šport in naš glavni urednik Matjaž Tomlje sta tesno povezana z legendarno avtomobilsko tovarno Porsche. Matjaž Tomlje je s Porschejem Carrera RSR nastopil na dirki 24 ur Le Mansa in osvojil bronasto kolajno. Z vodilnimi ljudmi iz tovarne Porsche smo vedno imeli odlične odnose in v naši reviji je bil Porsche vedno izpostavljen kot ena največjih športnih znamk na svetu. Naš urednik je vedno dobil najboljše modele Porscheja in skupaj s skupino Hastor odprl predstavništvo Porscheja v Bosni, ki je bilo najhitreje odprto predstavništvo Porscheja v zgodovini tovarne. Odlične odnose imamo s podjetjem Porsche Slovenija, katerega je dolga leta vodil Norbert Windisch. Danes uvoznitvo spada pod podjetje Porsche Inter Auto, katerega vodi Rene Vogl, dogoletni vodja znamke Porsche pa je avtomobilski strokovnjak Vasja Potočnik.



Oliver Blume je sedanji šef koncerna VW in obenem predsednik uprave tovarne Porsche. Danes je sinonim za evropskega avtomobilskega managerja.



Lutz Metsche (podpredsednik Porsche AG), Patrick Dempsey (ambasador Porscheja) in Matjaž Tomlje na VIP predstavitvi modela Porsche Mission R.

Dr. Ferdinand Piëch je bil dolga leta na čelu koncerna Volkswagen in je pustil neizbrisen pečat ne le pri nemškem Volkswagnu, temveč tudi na nemški in nedvomno nasploh svetovni avtomobilski industriji. Od leta 1963 to 1971 je delal v tovarni Porsche v Stuttgartu, kjer je razvil dirkalna modela 906 in 917.



Dr. Andreas Offermann je 17 let delal v tovarni Porsche in opravljal najvišje položaje v prodaji. V tistem času je prijateljeval tudi z Matjažem Tomljetom, kateremu je odobril kvote za najboljše modele Porscheja. Prav on je odločilen za odprtje predstavništva v Bosni, ki ga je speljal skupaj s Tomljetom. Kasneje je bil drugi človek Seata in v pokoj je šel kot drugi človek Bentleyja.



Wendelin Wiedeking je bil izvršni direktor Porsche AG od 1993 do 2009 in član nadzornega sveta Volkswagen AG od 2006 do 2009.



Detlev von Platen je od leta 2015 član izvršnega odbora Porsche AG, odgovoren za prodajo in marketing.





Brezčasna *eleganza*

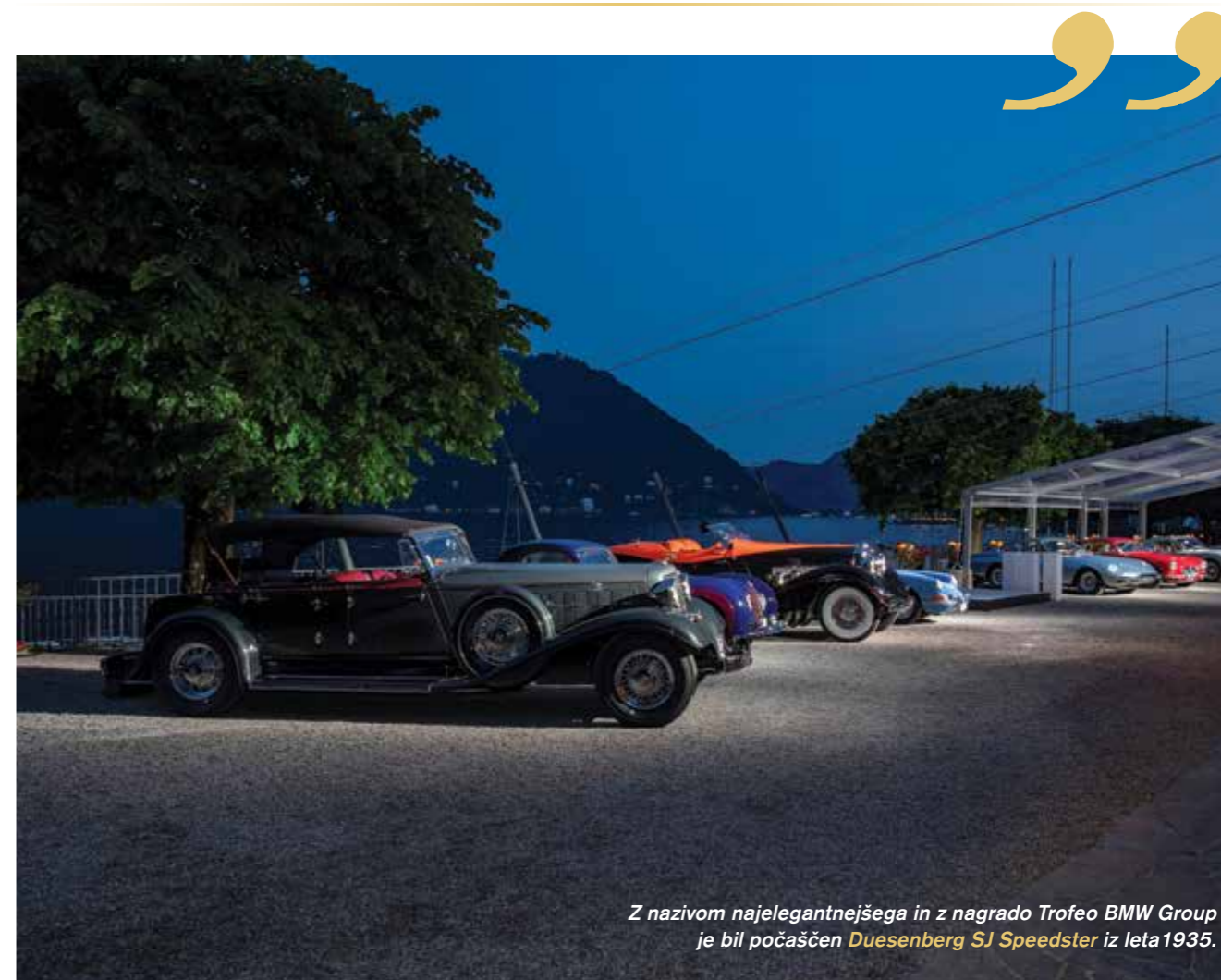
NAJBOLJ EKSKLUZIVEN FESTIVALSKI VIKEND ZA HISTORIČNE ŠTIRIKOLESNIKE JE GOTOVO CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE, KI JE TUDI LETOS SLEDIL SVOJI TRADICIJI RAZSTAVLJANJA NAJBOLJŠIH PRIMERKOV IZ AVTOMOBILSKE ZGODOVINE. NA SPEKTAKLU OLDTIMERJEV BREZ KONKURENCE JE TOKRAT V GLAVNI KATEGORIJI TROFEO BMW GROUP SLAVIL IMPOZANTNI KABRIOLET DUESENBERG SJ SPEEDSTER, S KATERIM SE JE V 30. LETIH PREJŠNJEGA STOLETJA NAOBKROG PREVAŽALA HOLLYWOODSKA SMETANA.

Hotel Villa d'Este, ki ga obkroža idilično posestvo in ob njem slikovito jezero Como, kreira popoln okvir, v katerem se kot dragoceni dragulji lesketajo najbolj izjemni avtomobili svoje ere. Avra edinstvenega dogodka s klasičnimi avtomobili, vrednost razstavljenih mojstrov in magičnost hotela, tvorijo simbiozo, ki vsakega maja združi tradicijo s sodobnostjo. Prav to je tisto, kar že od leta 1929 prireditvi Concorso d'Eleganza Villa d'Este zagotavlja poseben pridih.

Slovito tekmovanje v eleganci je med 19. in 21. majem na obalo jezera Como pritegnilo številne obiskovalce in svetovne medije, ki so bili nagajani z ogledovanjem predstavnikov osmih raznovrstnih kategorij, v katerih so se zgodovinski jekleni konjički potegovali za zavidanje

vredne nagrade. A le eden je bil počaščen z nazivom najelegantnejšega – mednarodna žirija strokovnjakov je z glavno nagrado Trofeo BMW Group razveselila lastnika Duesenberga SJ Speedster iz leta 1935. Nepozabni avtomobil je bil nekdanj ljubljeneč Garyja Cooperja, Clarka Gable, Jamesa Cagneyja in drugih igralcev zlatega obdobja Hollywooda, morda pa se ekstravagančnega kabrioleta z nadimkom Duesy spomnite iz celovečerca »Veliki Gatsby«, v katerem ga je imel priložnost zapeljati Leonardo DiCaprio. Svoje mnenje je izrazila tudi publika, ki je največ glasov oddala za prav tako brezstrešnega Ferrarija 250 GT Spyder California z letnico rojstva 1961, ki je očaral z ikoničnim dizajnom, pod katerega se je podpisala hiša Pininfarina. Z nastopom v komediji »Prosti dan Ferrisa Buelerja« si je dvosedežnik zagotovil status

Tridnevni festival brezčasne lepote je slavil entuziazem do avtomobilov, veselje do vožnje in vrhunske tehnične dosežke.



Z nazivom najelegantnejšega in z nagrado Trofeo BMW Group je bil počaščen **Duesenberg SJ Speedster** iz leta 1935.



enega najbolj kul avtomobilov 80. let, zato ljudska nagrada Coppa d'Oro Villa d'Este niti ne preseneča. Kljub dolgim koreninam dogodka, je žirija prvič podelila nagrado za najlepši zvok motorja, katero je Jonas Kaufmann, eden največjih tenorjev našega časa, izročil lastniku športnega prototipa Porsche 917 K iz leta 1970.

Letošnjo edicijo tridnevnega festivala brezčasne lepote, ki je slavila entuziazem do avtomobilov, veselje do vožnje in vrhunske tehnične dosežke, sta definirali tudi razstava herojev kulturne vzdržljivostne dirke 24 ur Le Mansa na eni strani ter kolekcija največjih zvezd Porscheja na drugi strani. Proizvajalec iz Stuttgarta namreč letos praznuje 75 let obstoja, zato se je na dogodku poglobil v svojo zgodbo uspeha, ki so jo zaznamovali prenekateri slavnostni trenutki.

Lep kontrast oldtimerjem so predstavljali novodobni avtomobilski biseri, med katerimi je največ pozornosti zahteval radikalno dizajnirani kabriolet W16 Mistral, ki ga je Bugatti postavil poleg njegovega predhodnika, malce bolj konzervativnega Type 57S Roadsterja iz leta 1936. Izpostave je zagotovo vreden tudi retro-futuristični koncept N Vision 74, s katerim se je Hyundai poklonil svoji oblikovni dediščini in hkrati opozoril na razvoj napredne tehnologije z gorivnimi celicami, ki uteleša vizijo za trajnostno zmogljivost.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



MENNYACHT
C H A R T E R



we make your dreams come true



SCAN THE QR CODE
FOR MORE INFORMATION
T +386 41 777 494
E charter@mennyacht.com
www.mennyacht.com

FERRETTIYACHTS

PERASHING

itama

Riva

CUSTOM LINE

ŠPORTNO- *poslovni*

gran turismo



PRED ŠTIRIMI LETI JE BMW PO TREH DESETLETJIH OBUDIL LEGENDARNO OZNAKO SERIJE 8, Z NOVIM ZMOGLJIVIM ŠPORTNIM GT-JEM Z IKONIČNO OZNAKO 850I, PRED NJO PA SO DODALI V SVOJEM MODERNEM STILU ŠE ZNAČKO M. NAJVEČJEMU IN NAJPRESTIŽNEJŠEMU KUPEJU ZNAMKE SO DODALI PAR VRAT IN ZADEVO PREIMENOVALI V SERIJO OSEM GRAN COUPÉ.

**M850i GRAN COUPÉ JE PISAN NA KOŽO UPORABNIKOM, KI SI ŽELIJO
HITER, UDOBEN, ŠPORTEN POTOVALNIK Z NEKAJ VEČ PRAKTIČNOSTI.**



Osmica Gran Coupé je tako pravi, čistokrvni športno-limuzinski kupe s štirimi vrati, ki nudi nekoliko več uporabnosti in prostornosti kot kupejevski brat z dvema vrati. Bolj je pisan na kožo poslovnim uporabnikom, ki si želijo hiter, udoben, športen potovalnik z nekaj več praktičnosti in prostornosti.

V ponudbi je kar nekaj različic motorjev, vstopna modela

nosita oznako 840i in 840d, poganja ju 6-valjni motor, 8-valjnik pa je rezerviran za dva modela, in sicer za M850i in za čistokrvnega M8. Po preizkusu praktično vseh, menim, da je ravno inačica M850i s 4,4-litrskim turbobencinskim osemvaljnikom tista najboljša, najbolj optimalna izbira in se najbolj poda karakterju avtomobila, bodisi 2-vratnemu kupeju bodisi 4-vratnemu Gran Turismu.

Motor razvija 530 konjskih moči in kar 750 Nm navora,



ki se preko odličnega, hitrega in natančnega 8-stopenjskega samodejnega menjalnika prenašajo na vsa štiri kolesa preko sistema xDrive. Poudarek je večino časa vselej na zadnjem kolesnem paru, kjer pri odločnejšem pritisku na plin zadek tudi minimalno zapleše, a čim sistem preračuna, da so kolesa izgubila preveč stika s podlago, se navor porazdeli še na prednjo os in tako avtomobil vedno ostane varno prikovan na asfalt. 530 konjev požene več kot dve toni težkega Gran Turisma z mesta do stotice v 3,9 sekundah, pospeševanje z limanjem hrbta v sedež pa se zaključi pri elektronsko omejenih 250 km/h, ki jih M850i GC doseže hitreje kot bi rekel keks. Štirivratna osmica je tako čistokrvni potovalnik, pravi luksuzni cruiser, kateremu najbolj odgovarjajo dolge avtocestne razdalje in odprta ovinkasta cesta, kjer si voznik lahko da duška pri pospeševanjih, ob vožnji pa ga spremlja še pravo hromenje osemvaljnega motorja, ki znova in znova riše tako vozniku kot potnikom nasmešek na obraz. Izjemna zvočna kulisa pride najbolj do izraza predvsem v jutranjih urah, s prvim zagonom motorja, takrat je bobnenje motorja zares izjemno, ali pa takrat, ko je motor že dodobra ogret.

Zaprti ovinki in hitro dinamično šviganje med njimi mu niso najbolj pisani na kožo, saj je avtomobil za tovrstno početje enostavno pretežak in predolg. Za kaj takšnega bodo bolj primerni modeli, kot so M2, M3 ali M4. Je pa poleg hitre vožnje in adrenalinskih pospeševanj osmica Gran Coupé lahko tudi prav prijetno tih, udoben in presenetljivo varčen potovalnik. V komfortnih nastavitvah namreč prilagodljivo podvozje M in nastavitve motorja pokažejo popolnoma drugačno, umirjeno plat avtomobila, ki se lahko brez večjega pompa in adrenalina vozi udobno, s porabo nižjo od 10 litrov na 100 prevoženih kilometrov.

Skoraj pet polnih metrov dolga

Skoraj pet metrov dolga športna kupejevska limuzina je prava paša za oči tudi zaradi malenkost privzdignjenega zadka.



športna kupejevska limuzina je prava paša za oči, zaradi svoje dolge havbe, elegantne linije in malce drugače zapeljanega, malenkost privzdignjenega zadka. Široki boki, nizko težišče, velika kolesa in agresiven prednji del, ki vključuje predružačene ledvičke, ki so po novem tudi osvetljene, na cesti pustijo zares markanten vtis. Seveda svoje doda tudi mat sivo-srebrna barva karoserije s črnimi vložki v maski in odbijačih. V črno barvo so odeta tudi aerodinamična ogledala M, ki so bila včasih rezervirana ekskluzivno za prave modele M.

Tako kot njegova zunanost, je tudi notranost prava paša za oči, prežeta z vrhunskimi materiali in izredno dobro premišljeno ergonomijo. Sedalni položaj za volanom je tako kot pri kupeju športno nizek, a nič kaj športno utesnjen. Osmica ima še vedno klasično armaturno ploščo z integriranim osrednjim zaslonom na vrhu in ravno pravšnje mero fizičnih stikal, za razliko od drugih, že prenovljenih modelov, ki si tako rekoč delijo velik ukrivljen zaslon in praktično popolnoma digitaliziran kokpit.

S tem je osmica ohranila nekaj več osebnosti in tistega pravega karakterja, ki se z monotono digitalizacijo hitro izgubi. Notranost enostavno navduši s svojo edinstveno eleganco, v kombinaciji s športno oblikovanimi sedeži, v dvobarvni, rjavo-črni usnjeni kombinaciji, piko na i pa dodajo še šivi na volanu in varnostnih pasovih v značilnih barvah oddelka M. Športno-poslovni štirivratni Gran Turismo s takšno motorizacijo in opremo seveda ni poceni, a je s 160 tisočaki še vedno med cenejšimi podobno zmogljivimi in luksuznimi GT-ji.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	osemvaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	4.395 ccm
moč	390 kW (530 KM)
navor	750 Nm pri 1.800 vrt./min.
menjalnik	8-stopenjski samodejni
pospešek	3,9 s (0-100 km/h)
največja hitrost	250 km/h

poraba	12,0 l/100 km
emisije CO ₂	249 g/km
mere	5.082 / 1.932 / 1.407 mm
teža	2.085 kg
posoda za gorivo	68 l
prtljažni prostor	440 l
cena vozila	164.860 EUR

informativni izračun mesečnega obroka: 1.710,09 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

TESTI

MAZDA CX-5 SKYACTIV-G 194 NEWGROUND

SREDNJE VELIK SUV CX-5 JE MAZDINA KLASIKA IN EDEN NJENIH NAJBOLJE PRODAJANIH MODELOV.

Mazdina klasika



MAZDA CX-5 JE BILA SE NEDAVNO MAZDIN ZASTAVONOŠA, S PRIHODOM VEČJEGA IN PRESTIŽNEJSEGA SUV-JA, MODELA CX-60, PA JE MORALA MESTO PRVEGA V HIŠI PREPUSTITI SLEDNJEMU.



CX-5 je tako rekoč Mazdina klasika, srednje velik SUV z raznovrstno paleto motorizacije, z odličnimi voznimi lastnostmi in udobno notranjostjo, je namreč eden izmed bolje prodajanih Mazdinih modelov. Medgeneracijsko so ga sproti osveževali s subtilnimi popravki, a so bistvo oblikovalci z vizijo oblikovanja KODO zadeli praktično že v prvo. Njen prednji del z velikansko masko v ospredju je markanten in atraktiven, maska pa je praktično skoraj v celoti obrobljena s kromom in se lepo povezuje z vitkimi žarometi. Vmes med kromom in pokrovom je tudi izrazita zareza, ki pripomore k ostremu, bolj agresivnemu videzu. K bolj športnemu in hkrati tudi k bolj elegantnemu videzu pa doprineseta na novo zastavljena odbijača. Prednji poskrbi za elegantno plat, zadnji, s sivim vložkom, pa za bolj športno-terenski videz. Za nekaj dodatne igrivosti in navihanega karakterja poskrbi še popolnoma nov nivo opreme Newground, ki se med sedmimi stopnjami opreme nahaja v zgornji polovici po opremljenosti. Pri Mazdi pravijo, da je oprema Newground namenjena naprednim pustolovcem, ki iščejo navdih v osupljivi naravi. Njena zunanost odraža robustnost raziskovalca, dopolnjuje pa jo energična notranjost z usnjenimi sedeži in ekskluzivnimi barvnimi poudarki. V praksi to pomeni, da ima takšen CX-5 na prednji maski v kotu ob levem žarometu štiri vložke, obarvane v limetino zeleno barvo, prav tako so v odtenek limete obarvane obrobe zračnikov v kabini, svoj pečat

pa Newground pusti tudi na oblazinjenju sedežev iz črnega umetnega usnja z zelenimi šivi in s črnimi vstavki iz semiša. Dotična barvna popestritev se mi vseeno zdi nekoliko preveč otročja za karakter avtomobila, kot je CX-5. Bolj si jo predstavljam, na primer, v igrivem, športnem roadsterju MX-5. Do slednje ugotovitve so prišli tudi sami vodilni možje pri Mazdi, ki so barvni lapsus hitro prepoznali in bodo dotični nivo opreme slej ko prej umaknili iz ponudbe.

Kabina je sicer že poznana, ergonomija na mestu, večjih sprememb in dodelav ni bila deležna. Nekoliko je večji ekran, ki po novem meri 10,25 palcev, a ga še vedno upravljamo preko vrtljivega stikala na medsedežni konzoli, podpira pa tudi povezljivost z aplikacijama Apple CarPlay in Android Auto. Kabina je prostorna, veliko prostora je predvsem v prvi vrsti, pa tudi potniki v drugi se nad prostornostjo ne bodo mogli pritoževati. Sedeži v drugi vrsti nudijo tudi prilagajanje nagiba in so deljivi v razmerju 40:20:40.

Občutek za volanom je, kot je za Mazdo že stalnica, odličen, krmilni mehanizem je odziven, podvozje pa ravno prav mehko, da je vožnja udobna, in ravno prav trdo nastavljeno, da se suvereno, nadpovprečno za razred SUV, pelje čez ovinke. Pohvalim tudi Mazdin sistem prilagodljivih žarometov (AFS), kateri porazdeljijo in prilagajajo osvetlitev glede na hitrost in položaj volana, pri čemer luči vedno svetijo v zeleni smeri vožnje.

V segmentu SUV-jev v veliki meri prednjačijo modeli z dizelskim motorjem, ki ponujajo veliko zalogo navora in moči ter hkrati dosegajo ugodno porabo goriva. Mi smo preizkusili Mazdin 2,5-litrski bencinski motor s 194 konjskimi močmi, ki predstavlja vrh ponudbe pri modelu CX-5, moč pa se je v našem primeru prenašala na vsa štiri kolesa preko 6-stopenjskega samodejnega menjalnika. Gre seveda za atmosferski motor, kar pomeni, da agregat diha brez pomoči turbine, a je zaloge moči dovolj, navora tudi, pri čemer motorju nikoli ne zmanjka sape, z osmimi litri na sto pa je zmerna tudi njegova poraba. Njegova posebnost je, da ob umirjeni vožnji pri nizkih vrtljajih izklopi dva od štirih valjev (prvega in četrtega) na račun doseganja nižje porabe in emisij. To se zgodi predvsem na mestnih in obmestnih cestah, kjer hitrosti načeloma ne presegajo 90 kilometrov na uro.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Kabino popestrijo elementi v limetino zeleni barvi.



Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, bencinski
prostornina	2.488 ccm
moč	143 kW (194 KM)
navor	258 Nm pri 4.000 vrt./min.
menjalnik	6-stopenjski samodejni
pospešek	9,3 s (0-100 km/h)
največja hitrost	195 km/h

poraba	8,0 l/100 km
emisije CO₂	182 g/km
mere	4.575 / 1.845 / 1.685 mm
teža	1.627 kg
posoda za gorivo	58 l
prtljažni prostor	522 l
cena vozila	43.780 EUR

ZELENA SREDINA



IZJEMNO POPULARNA, PRILJUBLJENA IN VSESTRANSKA HYUNDAIJEVA KONA JE NA VOLJO S ŠIROKO PALETO MOTORIZACIJE. POLEG BENCINSKIH IN DIZELSKIH MOTORJEV, JE NA VOLJO TUDI KOT POPOLNOMA ELEKTRIČNO VOZILO, VMESNO STOPNJO MED MOTORJEM NA NOTRANJE IZGOREVANJE IN ELEKTRIČNIM PA PREDSTAVLJA HIBRIDNA RAZLIČICA.



Kono oziroma vse njene inačice je pred dobrim letom dni doletela medgeneracijska prenova, s katero so modeli dobili večjo, bolj vitko masko in ožje luči, nova pa sta tako prednji kot zadnji odbijač. Na voljo so tudi nove barve karoserije. Po novem je vse barve mogoče kombinirati z dvobarvno karoserijo s kontrastno črno streho in s črnimi ogledali. Prenova se je dotaknila tudi notranjosti, kjer je sicer v osnovi vse ostalo na starem mestu, z izjemo večjega, tokrat 10,25-palčnega ekrana in novega infotainmenta. Pri hibridni različici so serijski digitalni merilniki, s prav tako 10,25-palčno diagonalo. Testna različica je bila opremljena z doplačljivimi usnjenimi sedeži v svetlo bež barvi z rdečimi šivi, ki so nudili tudi opcijo hlajenja – hvalimo!

Pravzaprav Koni manjka zgolj priključno-hibridna inačica, ki bi znala biti celo tista najboljša izbira. Za zelene voznike je, kot rečeno, na voljo popolnoma električna različica, poskrbljeno pa je tudi za dirkaško naravnane voznike s čistokrvno športno izvedenko N. Za vse tiste, ki zgolj na elektriko ne morejo shajati, konvencionalna motorja pa sta za njih že pase, je tu hibridna različica, ki združuje 1,6-litrski bencinski motor in elektro motor z 32 kilovati. Ker gre za klasični polni hibrid, se baterija polni preko rekuperacije zavorne energije, električni tok pa v samo baterijo lahko dodaja tudi bencinski motor, tako da je načeloma v bateriji vedno dovolj električne zaloge, ki avtomobil požene z mesta, nato pa se hitro vključi še bencinski motor. Za prenos moči skrbi že poznani 6-stopenjski robotizirani menjalnik, ki se v dotični hibridni konfiguraciji ni izkazal najbolje. Sistemsko moč 141 konjskih moči sicer dobro kroti, a mu manjka uglajenosti. Na voljo so različne stopnje rekuperacije, med katerimi lahko izbira voznik, kar še dodatno pripomore k učinkovitejšemu shranjevanju energije in posledično k manjši uporabi same zavorne stopalke.

V idealnih razmerah in ob dovolj visoki napoljenosti baterije, je z nežnim plinom, predvsem v načinu vožnje jadranja, mogoče voziti tudi izključno na elektriko. V trenutku, ko pa boste malenkost odločneje pohodili stopalko za plin, bo vajeti pogona prevzel bencinski motor. Vožnja, pod črto, ni neudobna, prav udobna in uglajena pa tudi ne, podvožje je namreč malce trše nastavljeno, 18-palčna lita platišča pa k večjemu udobju tudi ne pripomorejo kaj dosti.

Na področju varnosti za voznika in potnike skrbijo varnostno-asistenčni sistemi, združeni pod okrilje sistema SmartSense. Z bogatim paketom opreme Impression in s hibridno motorizacijo, bo za Kono treba odšteti konkurenčnih 31.680 evrov.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, bencinski
prostornina	1.580 ccm
moč	103,6 kW (141 KM)
navor	256 Nm pri 4.000 vrt./min.
menjalnik	6-stopenjski robotizirani
pospešek	11,3 s (0-100 km/h)
največja hitrost	160 km/h

poraba	6,0 l/100 km
emisije CO ₂	114 g/km
mere	4.165 / 1.800 / 1.565 mm
teža	1.451 kg
posoda za gorivo	38 l
prtljažni prostor	378 l
cena vozila	31.680 EUR

informativni izračun mesečnega obroka: 352,43 EUR*

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

DH Leasing

Skupina
Delavska hranilnica

SONY



α7C

Kompakten fotoaparati polnega formata

Sony predstavlja najmanjši in najlažji fotoaparati polnega formata na svetu*, **α7C**, ki združuje tehnologijo in slog in katerega lahko povsod vzamete s seboj. Sonyjeva priznana funkcija Eye AF v realnem času zagotavlja zanesljivo samodejno ostrenje s prepoznavanjem oči v realnem času za ljudi in živali, omogoča natančnejše ostrenje in neprekinjeno sledenje premikajočim se objektom. Zahvaljujoč 24MP in 4K video posnetkom lahko posnamete vsebino profesionalne kakovosti, ki bo vašo ustvarjalnost dvignila na novo raven.

SONY PREDSTAVLJA α7C

4K Exmor R CMOS Sensor

Odkrijte več na www.sony.si

EISA AWARD Best Product 2019-2020 PHOTO INNOVATION Sony Real-time Eye AF

BEST PHOTO INNOVATION TIPA WORLD AWARDS 2020 Sony Real-time Tracking technology

*Med digitalnimi fotoaparati polnega formata z zamenljivim objektivom in mehanizmom za optično stabilizacijo slike na fotoaparatu. Sporočilo za javnost septembra 2020. Sonyjeve raziskave.

ACS

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

*Sony, α in njihovi logotipi so registrirane blagovne znamke ali blagovne znamke družbe Sony Corporation. Vsi drugi logotipi in blagovne znamke so last njihovih lastnikov.



ŠTETI SO MU DNEVI

FORDOV NAJVEČJI DRUŽINSKI ENOPROSTOREC GALAXY JE MED AKTUALNIMI AVTOMOBILI IN MED POPLAVO ZDAJ ŽE DODOBRA ZAKORENINJENIH POPULARNIH SUV-JEV PRAVI AVTOMOBILSKI FOSIL, A ŠE VEDNO SVOJE POSLANSTVO OPRAVLJA Z ODLIKO, V VELIKO PRIMERIH CELO BOLJ OD MODERNIH SUV-JEV, A SO, NA ŽALOST, TUDI NJEMU ŠTETI DNEVI.

Enoprostorci so tisti avtomobili, ki so zaradi tipov avtomobila SUV praktično izgubili svoje mesto med kupci. Avtomobili SUV so jih dobesedno izkoreninili, a pri Fordu zaenkrat še vedno vztrajajo pri tem, nekoč za družine izredno popularnim konceptom uporabnega, prostornega tipa vozila, a ga bodi tudi sami poslali slej kot prej v pokoj. Ker še vedno obstajajo pet in več članske družine, ki v avtomobilu iščejo funkcionalnost in uporabnost, je Ford v ponudbi do danes obdržal dva enoprostorca, velikega S-Maxa in še večjega Galaxyja. Smisel enoprostornega avtomobila je ostal nespremenjen, prostorna in zračna kabina, radodarne dimenzije na vse strani, velike steklene površine in posledično preglednost iz vozila ter prostoren prtljažni prostor z dvema dodatnima sedežema, ki sta pri modelu Galaxy serijska.

Res da veliko avtomobilov ponuja sedemsedežno konfiguracijo, a je, roko na srce, pri večini tretja sedežna vrsta, kjer sta dva dodatna sedeža, prostorsko zelo utesnjena, kar pomeni, da tam lahko sedita zgolj manjša otroka, odraslo osebo pa bi s tem, ko bi jo posadili na sedež v tretjo sedežno vrsto, milo rečeno, kaznovali. No, pri Galaxyju je zgodba malce drugačna. Galaxy je namreč eden izmed bolj prostornih avtomobilov na trgu, njegov največji adut je ravno njegovo razpolaganje s prostorom. Tudi v tretji sedežni vrsti je na dveh usnjenih sedežih sposoben udobno prevažati dve odrasli osebi, hkrati pa še vedno nudi 300 litrov uporabnega prtljažnega prostora. V 5-sedežni konfiguraciji pa je družini na voljo kar 700-litrski prtljažni prostor. Notranjost je v celoti oblečena v usnje, tudi armaturna plošča, je pa sam interier že načel zob časa. Dizajn slednjega je namreč star



7-sedežni enoprostorec Ford Galaxy je eden izmed bolj prostornih avtomobilov na trgu.



skoraj desetletje, je pa ergonomija vseh stikal in bližnjic še vedno na svojem mestu. Za potovalno udobje poskrbijo praktično v vse mogoče smeri nastavljivi sedeži, prednja se poleg gretja ponašata tudi s funkcijo prezačevanja in masaže.

Počutje v kabini je tako naravnano na udobje. Velike steklene površine v prostorno kabino spustijo ogromno svetlobe, pred katero se potniki v drugi vrsti lahko skrijejo z dodatnimi senčnimi zastori, dodatno zračnost pa prinaša še doplačljivo panoramsko strešno okno.

Nekoliko bolj v koraku s časom pa je sam pogonski sklop tega avtomobilskega dinozavra. Gre namreč za hibridni pogonski sklop, ki ga sestavljata 2,5-litrski bencinski motor in elektro motor s sistemsko močjo 140 kW oziroma 190 konjskih moči. Moč se na prednji kolesi prenaša preko brezstopenjskega menjalnika CVT, ki pa, presenetljivo, svoje delo opravlja z odliko. Med navideznimi prestavami namreč prestavlja gladko, brezhibno in hitro, tudi pretiranega zaganjanja v vrtljaje med normalno vožnjo ni mogoče občutiti. Hvale vredna je tudi poraba goriva, ki se je v času testa vrtela med sedmimi in osmimi litri na 100 prevoženih kilometrov. Tudi sama lega je, glede na gabarite avtomobila, fantastična, vozna izkušnja pa je, pod črto, potovanje nazaj v preteklost, za ceno 52 evrskih tisočakov.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, bencinski
prostornina	2.488 ccm
moč	140 kW (190 KM)
navor	280 Nm pri 2.000 vrt./min.
menjalnik	brezstopenjski samodejni
pospešek	10,0 s (0-100 km/h)
največja hitrost	185 km/h

poraba	7,5 l/100 km
emisije CO ₂	148 g/km
mere	4.853 / 1.916 / 1.770 mm
teža	1.978 kg
posoda za gorivo	65 l
prtljažni prostor	700 l
cena vozila	52.210 EUR

informativni izračun mesečnega obroka: 580,83 EUR*

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



Skupina Delavska hranilnica

G-SHOCK



ZGRAJENA DRUGAČE

GA-2100 & GM-2100 | CASIO



slowatch
www.slowatch.si



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



GUESS



IKONA *horizonta*

BMW SI NADEJA REVOLUCIONALIZIRATI SFERO MOBILNOSTI IN DELOVATI KOT VODJA V RAZVOJU INOVATIVNIH REŠITEV ZA BREZEMISIJSKE LUKSUZNE PRODUKTE. A TO SE NE NANAŠA LE NA AVTOMOBILSKO INDUSTRIJO, TEMVEČ TUDI NA NAVTIČNO – BAVARCI PREDSTAVLJAJO SVOJO VIZIJO ELEKTRIČNE JAHE, KI SE BO UVELJAVILA KOT IKONA HORIZONTA.

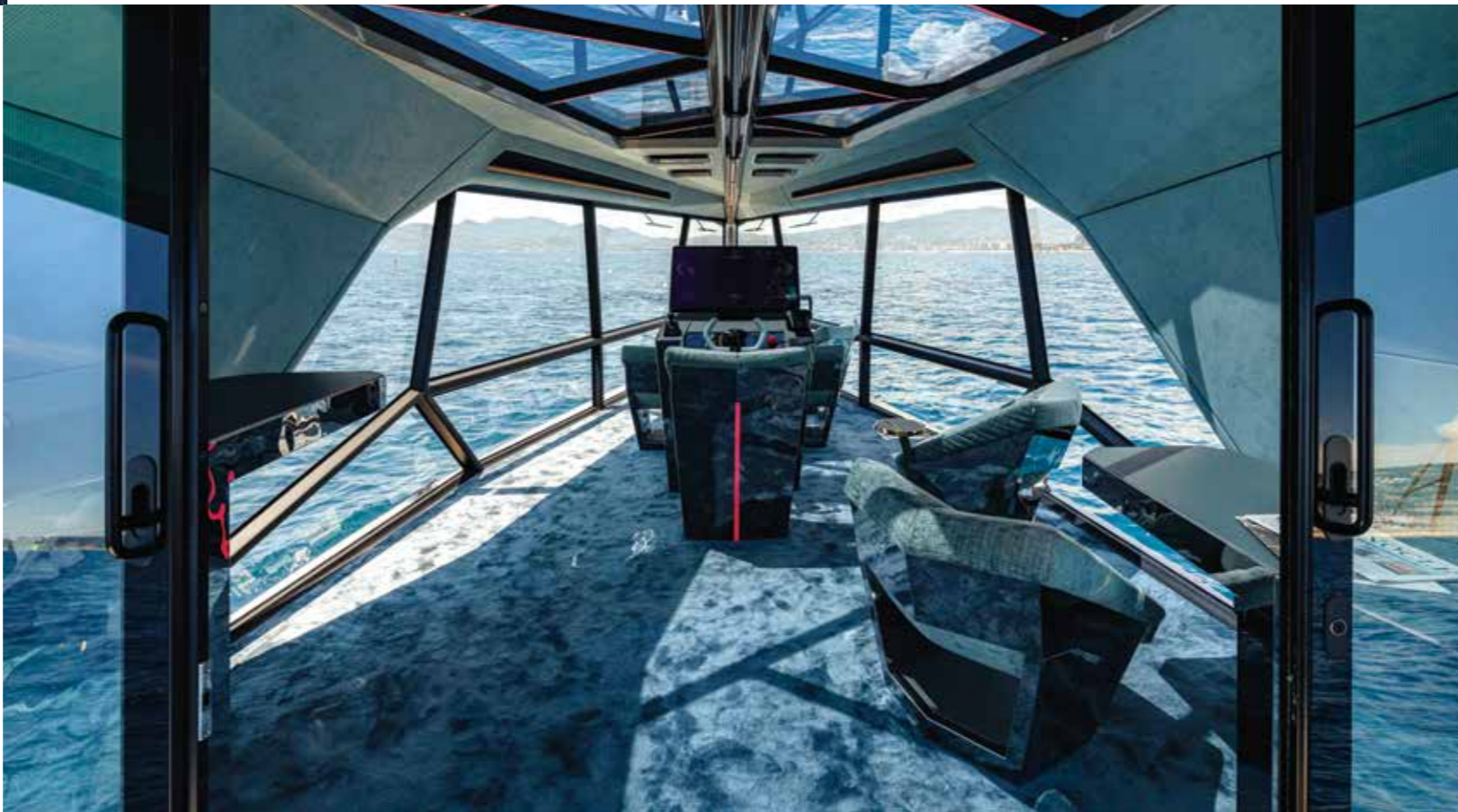


uresničiti prelomne rešitve in hkrati dokazati svojo zavezanost trajnostni mobilnosti, ki poleg cestnega prevoza, vključuje tudi potovanje po vodi. The Icon se poslužuje baterijsko-električnega pogonskega sistema, da postavlja nove standarde glede dekarbonizacije navtične industrije. Doslej je bila namreč pomorska električna mobilnost omejena na manjša, počasnejša plovila s sorazmerno skromnim dosegom, v segmentu hitrejših plovil z večjim

dosegom pa prevladujejo modeli z motorji z notranjim izgorevanjem. The Icon želi na novo opredeliti razmerje med dimenzijami, največjo hitrostjo in dosegom plovila na električni pogon. Uresničitev tega cilja omogoča inovacija iz področja dirkaških plovil: hidrogliserji. Ti zmanjšajo porabo energije do 80 odstotkov, v primerjavi z običajnim trupom, prav tako pa tehnologija, pri kateri se plovilo dvigne iz vode in na krilcih lebdi nad gladino, zagotavlja višjo raven udobja in višje hitrosti.

Za 76. izvedbo znamenitega filmskega festivala v Cannesu je bila načrtovana ena posebej spektakularna svetovna premiera, toda ne na kinematografskem platnu, temveč v pristanišču mesta na jugu Francije. Tam sta znamka BMW in proizvajalec čolnov Tyde predstavila The Icon, novo vrsto plovila za trajnostno mobilnost na vodi. Elita filmskega sveta je imela priložnost med prvimi uzreti progresivno jahto na baterijski pogon, ki združuje potovanje brez emisij z idejo razkošja.

S 13,15 metra dolžine in z najvišjo hitrostjo 30 vozlov, je The Icon pionir novega segmenta plovil z električnim pogonom. Zamislica je plod BMW-ja, ki je razvil osnovni koncept, toda celoten projekt je rezultat poglobljene izmenjave znanja med strokovnjaki iz številnih vej mobilnosti. Pod dizajn so se podpisali kreativci v središču inovacij Designworks, hčerinski družbi BMW Group s studii v Los Angelesu, Münchnu in Šanghaju, medtem ko je bila realizacija načrta zaupana prav tako nemškemu podjetju, proizvajalcu plovil Tyde. BMW je tako z združitvijo talentov z različnih področij uspel



Duet električnih motorjev z močjo 100 kW pretvori 240 kWh energije, ki jo dostavlja šest baterij iz avtomobila BMW i3, v doseg več kot 50 navtičnih milj (približno 100 km). Zmogljivo plovilo doseže potovalno hitrost 24 vozlov, toda največja hitrost znaša več kot spodobnih 30 vozlov. Zahvaljujoč naprednemu pogonskemu sistemu in tehnologiji hidrogliserjev, The Icon pospešuje skoraj brez glasu, treslajev in ustvarjanja valov. Da pa bi vseeno prepričali z zvočnim podpisom, so se BMW-jevci zopet obrnili na dobitnika oskarja, Hansa Zimmerja. Hollywoodski skladatelj je pripravil akustične stvaritve, ki v kombinaciji s sistemom Dolby Atmos z vrhunsko kakovostjo zvoka, prispevajo k dodatnemu vidiku uživanja na tem trajnostno osredotočenem plovilu. Kot pri avtomobilih s simbolom belo-modrega propelerja, tudi pri čolnu z duhom BMW-ja ni ključen le zmogljivostni vidik, ampak je še kako pomemben tudi oblikovalski. The Icon uvaja v prihodnost usmerjeno formo luksuza z edinstvenim vizualnim učinkom, ki pusti vtis na prvi mah. Ladijski trup, odet v barvna odtenka zlate in turkizne, spominja na figuro origami.

The Icon uvaja v prihodnost usmerjeno formo luksuza z edinstvenim vizualnim učinkom, ki pusti vtis že na prvi mah.



svetlobo na tla kot valovi na morju. Sedeži, vrtljivi za 360 stopinj, predstavljajo srčiko doživetja, fokusiranega na uporabnika, kateremu so vse bistvene funkcije na dosegu roke, kajti informacijsko-razvedrilni sistem upravlja preko tabličnega računalnika. S preprostim zasukom lahko potniki sedeže prestavijo in tako napravijo prostor za družabno interakcijo.

In najboljše od vsega, The Icon ni samo študija, temveč na serijsko proizvodnjo pripravljeno plovilo, katerega poslanstvo je spodbujati mobilnost na vodi brez emisij CO₂ – brez onesnaževanja okolja in hrupa, vendar z maksimalnim udobjem in razkošjem.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

Oblikovalska ekipa je izkoristila prednosti tehnologije hidroglicerjev, nadomestila običajne stranske dele plovila z velikimi steklenimi površinami in tako implementirala zanimiv transparenten arhitekturni element, da lahko potniki med drsenjem nad vodno gladino uživajo v presunljivem razgledu. A pomorska izkušnja se začne že prej, z vhodom v razkošen salon, zato so dizajnerji poskrbeli, da je ta z radodarno širino krme 4,5 metra resda impresiven. Steklена vrata omogočajo dostop do ekstravagančnega bivalnega prostora, ki navduši z umetniško oblikovanim pohištvo – vsak kos je izdelan iz delov pločevine, katerih struktura odbija sončno



THE
BIGG-R
is everywhere

SPRING *favorites*





VERSTAPPEN POKAZAL PEREZU, KDO JE GOSPODAR

KLJUB TEMU DA JE MAX VERSTAPPEN DIRKO ZAČEL IZ DEVETEGA, SERGIO PEREZ PA IZ PRVEGA ŠTARTNEGA MESTA, JE DIRKO ZA VELIKO NAGRADO MIAMIJA DOBIL NIZOZEMEC. »CHECO« JE PRECEJ RAZOČARAN KONČAL NA DRUGEM MESTU. TRETJE MESTO JE ŽE ČETRTE LETOS OSVOJIL FERNANDO ALONSO.

Dirkanje v Miamiu se je tudi tokrat pokazalo kot zadetek v polno. Zanimiva steza, speljana okrog štadiona moštva ameriškega nogometa, Miami Dolphins, je tudi letos poskrbela za vrsto prehitovanj in zanimivih dvobojev, včasih tudi trobojev. V glavni vlogi je bil aktualni svetovni prvak, Max Verstappen. Po smoli v kvalifikacijah, ki so se zaradi nesreče Leclerca predčasno končale in ni odpeljal hitrega kroga, je bilo na dirki popolnoma drugače. Štart iz pete vrste se mu sicer ni popolnoma posrečil, a nadaljevanje je bilo briljantno. V devetem krogu se je Nizozemec nahajal že na četrtem mestu. Pred njim je bila le še vodilna trojica, ki ji je načeloval njegov moštveni kolega, Sergio Perez. S slabima dvema sekundama zaostanka mu je sledil Fernando Alonso (Aston Martin), na tretjem mestu je vozil Carlos Sainz (Ferrari). Omenjena trojica je tudi obdržala pozicije iz kvalifikacij. Kot je bilo pričakovati, je prvi padel dirkač Ferrarija. Verstappen je odpeljal mimo v štirinajstem krogu. Le krog zatem je prehitel še drugega, bolj izkušenega Španca, Fernanda Alonsa. Ostal je le še vodilni Sergio Perez.










V 21. krogu je Perez zapeljal v bokse in Verstappen je prevzel vodstvo. Zaostanek »Checa« se je v nadaljevanju gibal okrog osemnajstih sekund, kar je pomenilo, da bi Verstappen ob menjavi gum vodstvo izgubil. Prav fascinantno pa je dejstvo, da je Nizozemec na še enkrat več starejših gumah pravzaprav vozil podobno hitro kot njegov tekmeč.

V 45. krogu je Verstappen kot zadnji pripeljal na menjavo gum. Po pričakovanjih je iz boksov pripeljal tik za Perezom in gledalci so z veliko nestrpnostjo čakali na boj »rdečih bikov« za zmago. Sergio Perez je drago prodal svojo kožo, Maxu ni dovolil lahkega prehitovanja, a v drugem poskusu je vendarle moral popustiti. Kljub temu da je imel v rokah izjemno dobre karte, mu jih ni uspelo vnovčiti.

Verstappen je suvereno odpeljal do nove zmage. Red Bulla sta bila tokrat razred zase. Tretji, Fernando Alonso, je končal s slabimi tridesetimi sekundami zaostanka. Zelo dobro dirko je odpeljal George Russell, ki je osvojil četrto mesto. Peti je bil Carlos Sainz, ki mu je kazalo boljše, a forma Ferrarija na dirki je bila spet preslaba. Leclerc je končal še dve mesti za njim. Vmes na šestem mestu najdemo Lewisa Hamiltona, dirkača Alpina pa sta končala na mestih osem in devet, Gasly pred Oconom. Deseto mesto je šlo v roke Kevina Magnussena.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC

Rezultati VN Miamijs:

- | | | | | | |
|----|---|----|--|----|--|
| 1. |  Max Verstappen
Red Bull Racing | 4. |  George Russell
Mercedes | 7. |  Charles Leclerc
Ferrari |
| 2. |  Sergio Perez
Red Bull Racing | 5. |  Carlos Sainz
Ferrari | 8. |  Pierre Gasly
Alpine |
| 3. |  Fernando Alonso
Aston Martin | 6. |  Lewis Hamilton
Mercedes | 9. |  Esteban Ocon
Alpine |



MONAKO ZAPLESAL PO NOTAH VERSTAPPNA



MAX VERSTAPPEN JE Z BREZHIBNO VOŽNJO PO ULICAH MONTE CARLA SUVERENO DOBIL DIRKO ZA VELIKO NAGRADO MONAKA. ZIMZELENI FERNANDO ALONSO JE Z DRUGIM MESTOM DOSEGEL NAJBOLJŠI REZULTAT V LETOŠNJI SEZONI. PRVIČ PO LETU 2021 PA JE NA STOPNIČKAH KONČAL ESTEBAN OCON.

Dirka v Monaku je vsakoletni vrhunec sezone in pričakovanja pred začetkom najprestižnejše dirke so vedno velika, sploh če je v igri tudi dež. A letošnja dirka je, bolj kot ne, razočarala. Vodilna trojica iz kvalifikacij je ohranila svoja mesta tudi po 78 krogih dirke. Štart je potekal mirno, nekaj prerivanja in odpadlih delov sprednjih krilc je bilo le v ozadju. V ospredju je za nekaj razburjenja poskrbel Carlos Sainz, ki je na vsak način hotel priti na tretje mesto mimo Estebana Ocona. A dirkač Ferrarija je bil v enajstem krogu malce preveč optimističen v šikani po vožnji iz tunela in kaj kmalu bi iz dirke spravil tako sebe kot dirkača Alpina. Ob trčenju je Španec poškodoval sprednje krilce, dirkalnik Francoza pa ni utrpel večjih poškodb, saj je Ocon lahko nadaljeval v odličnem ritmu. Medtem si je Verstappen nabral lepo prednost pred Fernandom Alonsom. Ta je v nekem trenutku znašala že več kot deset sekund. Obenem je španski veteran ohranjal varno razdaljo do lanskoletnega ekipnega kolega pri Alpinu, Estebana Ocona.

Zaradi možnosti dežja so strategji vseh moštev nervozno pogledovali v nebo in pozorno spremljali premike front na svojih ekranih v boksih. Napoved se je uresničila in v 52. krogu, torej dobrih dvajset krogov pred koncem dirke, je na posameznih delih steze začelo deževati. Nekateri dirkači do tedaj sploh še niso zapeljali na menjavo pnevmatik. Čakali so na razplet glede dežja in največji osmoljenec v teh trenutkih je bil Fernando Alonso. V 54. krogu je zapeljal v bokse in kljub temu da je steza postajala čedalje bolj mokra, mu mehaniki niso namestili gum za rahel dež. Ko je dirkač Aston Martina odhajal iz boksov, je tretjevrščeni Ocon prišel po gume za rahel dež. Sledil je kaos na spolzkih ulicah Monte Carla. Videli smo prav smešno počasne vožnje dirkačev z gumami za suho stezo, ki so se še morali privleči do boksov, ogromno drsenj in tudi nekaj vrtenj. Presenetljivo ni prišlo do nobene nesreče in tudi varnostni avto je imel dela prost dan.

Kljub kaotičnim razmeram se vrstni red med vodilnimi ni spremenil. Verjetno bi bilo drugače, če bi Alonso med svojim postankom dobil takoj gume za rahel dež in bi v tistem krogu skoraj zagotovo izničil prednost Verstappna, ki se je v boksih ustavil krog za Špancem. Tako je Nizozemec tudi na mokri stezi ohranil trezno glavo in dirko mirno pripeljal do konca. Dosegel je svojo 39. zmago v karieri in drugo v Monaku. Z drugim mestom je Fernando Alonso osvojil 103. stopničke, tretjič pa je na odru za zmagovalce stal Esteban Ocon.



Največji osmoljenec deževnih razmer je bil Fernando Alonso, ki je moral dvakrat v bokse.



Domačin Leclerc je končal na skromnem šestem mestu.












Pod odrom sta ostala oba dirkača Mercedesesa. Hamilton je bil četrti, Russell peti. Porazna dirka spet za Ferrari. Domačin Leclerc je končal na skromnem šestem mestu, Sainz je bil po seriji napak šele osmi. Vmes je na sedmem mestu končal Pierre Gasly. Do točk sta z devetim in desetim mestom prišla še oba McLarna, Norris pred novincem Piastrijem.

Kje je bil v Monaku Sergio Perez? Za njim je izredno slab vikend. Začelo se je z razbitim dirkalnikom na kvalifikacijah in posledično s štartom z zadnjega mesta. Tudi na dirki mu ni šlo nič kaj bolje. Rekordno petkrat je bil v boksih, večkrat se je zapletel v rahla trčenja, na koncu pa končal na neslavnem šestnajstem mestu. Za Verstappnom, s katerim naj bi se boril za naslov prvaka, je zaostal dva kroga.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC



Rezultati VN Monaka:

- | | | |
|--|---|--|
| 1.  Max Verstappen
Red Bull Racing | 4.  Lewis Hamilton
Mercedes | 7.  Pierre Gasly
Alpine |
| 2.  Fernando Alonso
Aston Martin | 5.  George Russell
Mercedes | 8.  Carlos Sainz
Ferrari |
| 3.  Esteban Ocon
Alpine | 6.  Charles Leclerc
Ferrari | 9.  Lando Norris
McLaren |

KIENZO

HOMME

THE NEW EAU DE PARFUM

KENZO SUPPORTS

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



PORTUGALSKI RALLY ZA SVETOVNO PRVENSTVO JE DOBIL LANSKOLETNI SVETOVNI PRVAK, KALLE ROVANPERÄ S TOYOTO, KI JE PRVIČ V LETOŠNJI SEZONI DEKLASIRAL KONKURENCO. NAJBLIŽJI ZASLEDOVALEC DANI SORDO (HYUNDAI) JE NA KONCU ZAOSTAL 54,7 SEKUND, TRETJEUVRŠČENI ESAPEKKA LAPPI (HYUNDAI) PA ŽE MINUTO IN DVAJSET SEKUND.

ROVANPERÄ DEKLASIRAL KONKURENCO

Prebita pnevmatika je iz boja za zmago izločila vodilnega Otta Tänaka.



Kalle Rovannerä v letošnji sezoni zaenkrat še ni pokazal predstev, ki jih je uprizarjal v lanski šampionski sezoni. Do Portugalske je bil pravzaprav le enkrat v boju za zmago, in sicer na uvodnem rallyju sezone v Monte Carlu. Tam je končal na drugem mestu, kasneje pa vknjižil tri zaporedna četrta mesta. Morda se bo po zmagi na Portugalskem krivulja zmag obrnila navzgor. Predstava tega vikenda je pokazala, da je mladi Finec še vedno osrednji kandidat za letošnji naslov. V vodstvo se je prebil po peti hitrostni preizkušnji, ko sta imela težave oba Fordova dirkača. Najprej je vodilnega Loubeta na cedilu pustila njegova Puma Rally1, ki se je celo rahlo vnela. Kasneje je prebita pnevmatika iz boja za zmago izločila še novega vodilnega, Otta Tänaka. 40-letni Dani Sordo, ki za moštvo Hyundaija opravlja le delni program, zagotovo ni mogel biti prava konkurenca 22-letnemu Fincu. A po prvem dnevu je za Rovanperero zaostajal le za deset sekund. 26 sekund zaostanka si je po slabi uri in pol dirkanja privozil Thierry Neuville na tretjem mestu. Zmagovalec hrvaškega rallyja Elfyn Evans se kot prvi na progi ni najbolje znašel in je hitro izgubil stik z vodilnimi. Na sedmi hitrostni preizkušnji je še zletel s proge in tako zaključil s portugalsko avanturo.

Kar je sledilo v soboto, je bila slika iz lanske dominantne sezone mladega Finca. Že na prvi jutranji hitrostni preizkušnji je najbližjega tekmeca premagal za skoraj trinajst sekund in nadaljeval v podobnem ritmu. Časovna razpredelnica je tako ob koncu drugega dne kazala vodstvo Rovanpere pred Sordom kar za 57,5 sekund. Tretji Thierry Neuville je zaostajal še deset sekund več. Esapekka Lappi je na četrtem mestu zaostajal dve sekundi za Belgijcem, peti Ott Tänak kot zadnji z dirkalnikom Rally1 pa je zaostajal že več kot dve minuti.

Popolnoma jasno je bilo, da v nedeljskem zaključku Rovanperi zmago lahko vzame le tehnična okvara njegove Toyote Yaris Rally1 ali napaka njega samega. A edina preostala Toyota je zdržala, aktualni svetovni prvak pa je mirno odpeljal še zadnje štiri hitrostne preizkušnje in dosegel pomembno zmago v boju za letošnji naslov. Drugo mesto je zaslužen osvojil Španec Dani Sordo, tretje pa Finec Esapekka Lappi. Thery Neuville je imel skozi nedeljski del ogromne težave z dirkalnikom. Nagajala naj bi turbina in dirkanja zanj zadnji dan rallyja sploh ni bilo. Končal je sicer na petem mestu, četrti je bil Ott Tänak.

Z zmago in s težavami vseh ostalih je Kalle Rovannerä prevzel vodstvo v skupnem seštevku. Njegova prednost pred Ottom Tänakom znaša osemnajst točk. Na tretjem mestu sta z zaostankom 29 točk Sebastien Ogier, ki na Portugalskem ni nastopil, in Elfyn Evans, ki je odstopil. Še točko več zaostaja Thery Neuville.

Tokrat smo videli, kako v letošnji izjemno izenačeni konkurenci lahko ena vrhunska predstava dirkača in kup ponesrečenih predstav ostalih dirkačev spremeni potek sezone. Sedaj sledi šest makadamskih rallyjev, ki bodo verjetno dali odgovor, če lahko kdo ustavi letečega Finca.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC



SUV za VSE okuse in pričakovanja

Res je, ni vse za vsakogar. A pri tako pestri ponudbi SUV modelov, kot jih ponuja Hyundai, boste vsekakor našli nekaj za **svoj okus**. In za **vsako priložnost**, saj Bayon, Tucson in Santa Fe izpolnijo vsa vaša pričakovanja in potrebe: tista od začetnikov do izkušenih voznikov kot od parov do večjih družin.

Tako vas bo **Bayon** kot blagi hibrid navdušil s svojo kompaktnostjo in preprosto vodljivostjo, malo večji **Tucson** Hybrid z drzno in sodobno podobo ter dovršeno notranjostjo, mogočni **Santa Fe** kot priključni hibrid pa s svojo mogočnostjo, eleganco ter udobjem na najvišji ravni.

To so Hyundai modeli SUV, ki prinašajo nekaj za vse okuse in pričakovanja.



Povprečna poraba goriva: 1,383 – 7,816 l/100 km, emisije CO₂: 31,40 – 181 g/km.

Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2.5} ter dušikovih oksidov. Slike so simbolne. Akcija velja do razprodaje zalog. Več informacij vezanih na akcijsko ponudbo je na voljo pri pooblaščenih prodajalcih vozil Hyundai. Pogoji garancije in podatki o specifični porabi goriva in emisijah CO₂ so na voljo na www.hyundai.si. Kupci ste v raziskavi QUDAL (Quality meDAL) terenskim vozilom Hyundai poddelili priznanje Najvišja raven kakovosti na slovenskem trgu. Vir: <https://www.qudal.com/SLOVENIA-653YP18>. Najboljši SUV srednjega razreda v velikem primerjalnem testu Prima. Rezultati Prima testa: <https://siol.net/avtomoto/testi/primerjava-12-suv-test-je-pokazal-najboljse-foto-591935>.



POVRATEK SVETOVNEGA PRVAKA



MOTOCIKLISTIČNA ELITA SE JE V MAJU POMERILA NA PETI LETOŠNJI PREIZKUŠNJI, NA PRIZORIŠČU V LE MANSU ZA VN FRANCIJE. TAKRAT SE JE VRNIL ŠESTKRATNI PRVAK RAZREDA MOTOGP MARC MARQUEZ, KI JE NA UVODNI DIRKI SEZONE ZA VN PORTUGALSKE PADEL IN SI POŠKODOVAL ROKO. PRI PADCU JE S SEBOJ ODNESEL DOMAČINA MIGUELA OLIVERO IN SI S TEM DEJANJEM S STRANI VODILNIH MOŽ FIM-A PRISLUŽIL KAZEN DVEH PODALJŠANIH KROGOV NA NASLEDNJI DIRKI, VN ARGENTINE.

Vse oči so bile tako celotni vikend na dirki za VN Francije uperjene v povratnika Marca Marqueza, ki se je vrnil ravno na jubilejno tisočo motociklistično preizkušnjo, saj so uradno začeli beležiti dirkanje od leta 1949. Marc Marquez se sicer lahko pohvali z zmago na eni izmed jubilejnih dirk, ko je leta 2017 slavil na VN Aragonije, ki je bila 900. dirka v zgodovini.

Podaljšani dirkaški konec tedna v Le Mansu se je začel s prostimi treningi vseh motociklističnih razredov. Na prvem se je v kraljevem razredu najbolj izkazal Avstralec Jack Miller, ki je na dirki za VN Španije osvojil tretje mesto. Sicer je sobotne kvalifikacije s časom 1:30,705 dobil Francesco Bagnaia pred Marcom Marquezom in tretjim Lucom Marinijem. Kvalifikacije je zaznamoval grd padec Aleixa Espargaroja, Marc Marquez je zabeležil zdrs s steze

dan prej, a brez hujših posledic. Sobotno sprint dirko je dobil Jorge Martin, za njim je končal Brad Binder in kot tretji je zaključil najboljši iz kvalifikacij, Francesco Bagnaia na Ducatiju.

Vrstni red iz sobotnih kvalifikacij se je na nedeljski preizkušnji po številnih padcih precej premešal. Začetek dirke je sicer potekal v mirnem ritmu, nato pa smo bili priča dvema padcema z dodanim kančkom prerivanja.

V prvem trku sta bila udeležena Francesco Bagnaia in Maverick Viñales, ki sta po tem, ko sta dirko končala v pesku, tudi fizično obračunala, a si na koncu le segla v roke in pogasila vroče strasti. Za njima sta kmalu zaključila tudi Luca Marini in Alex Marquez. V nadaljevanju dirke se je drama na stezi umirila in vodilni dirkač Marco Bezzecchi je svojo prednost le še povečeval. Marc Marquez je po nekaj težavah zopet ujel drugo mesto, na tretjem mestu

se je vozil Jorge Martin, ki je bil Špancu tik za petami. Sledilo je več obračunov za tretje mesto, a vrstni red vodilne trojice se ni spremenil, vse dokler dva kroga pred koncem dirke Marquez ni zaključil v pesku. Razočaranje navijačev je bilo veliko, toda kot pravi sam Marquez, DNK ostaja enak in ko dirka, napada z vso silo. Pričakovano je kot prvi ciljno črto prevozil Marco Bezzecchi, sledila sta mu Jorge Martin in domačin Johann Zarco. »Zelo sem vesel tokratne zmage, še posebej, ker je bila dosežena v suhih

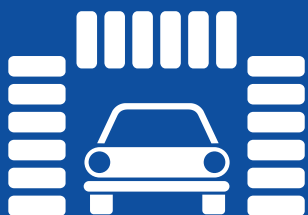
razmerah. To je sploh moja prva zmaga na suhi stezi,« je po drugem slavju v sezoni dejal Marco Bezzecchi, ki se je z novimi 25 točkami vodilnemu v skupnem seštevku svetovnega prvenstva Bagnai približal na vsega točko zaostanka. Točko razlike beležita tudi tretje uvrščeni na lestvici Brad Binder in četrti Jorge Martin.

Tekst: Jana Mihor

Foto: ISC

NA DIRKI ZA VN FRANCIJE, KI JE BILA JUBILEJNA TISOČA

MOTOCIKLISTIČNA PREIZKUŠNJA, JE SLAVIL MARCO BEZZECCHI.



AVTOPRALNICA BTC City

Delovni čas:
ponedeljek - sobota
7.00h - 22.00h
nedelja in prazniki
8.00h - 18.00h

- tehnologija najnovejše generacije nemškega proizvajalca **Christ**
- 6 krtač iz mehkega tekstila
- **Jet Stream** predpranje s 40 visokotlačnimi šobami
- trojno sušenje

BTC
CITY

**OD PONEDELJKA DO PETKA MED
20. IN 22. URO PRANJE 6 EUR!**