

Avto šport

VOZILI SMO:

- Citroën C5 X PureTech 180 Shine
- Ford Focus 1.0 EcoBoost ST-Line
- Nissan Juke 1.6 HEV Tekna
- Mercedes-Benz B 200 d
- BMW Z4 M40i

www.avto-sport.net

Sledi nam:  



BMW SERIJE 5

&

INTERVJU:

Christopher Puth

MotoGP, Formula 1, WRC

Rolls-Royce Ghost Extended // Porsche Mission X

Mercedes-Benz EQE SUV // Volkswagen Amarok

Range Rover Sport SV // Ferretti Yachts 1000



ISSN 0353-8508



9 770353 850034

Že najmanj dvajset let v svojih uvodnikih pišem o problemih slovenskega prometa in izpostavljam nujno izgradnjo avtocest. Že takrat sem jasno opozoril, tako bralce kot oblastnike, da je treba začeti z izgradnjo tretjega pasu in tretje avtocestne osi od Koroške do Bele Krajine. Ne samo takrat, vsako leto napišem kakšen uvodnik na temo nujne graditve cest, saj so ceste glavna rešitev, ne samo za normalen tok prometa, marveč tudi za našo varnost v prometu, saj lepe ravne ceste rešujejo življenja. In kaj so naredili naši veleumni oblastniki? Popolnoma nič! Pred volitvami se širokoustijo, kako pomemben jim je slovenski narod in kaj vse bodo spremenili v našo korist, a ne naredijo nič in skrbijo samo za svoje riti. Slovenec tej politični eliti ne zaupa več. Narod je spet prevaran od novih obrazov in zgodovina se ponavlja. V nedavni oddaji Tarča je voditeljica Erika Žnidaršič obravnavala temo prometa ter v oddajo povabila direktorja Darsa in ministre. Namesto da bi jih okrcala za njihovo nesposobnost in delo, se je skoraj strinjala z njimi. Ti politiki morajo svoje položaje zaradi nesposobnosti takoj zapustiti. Toliko časa moramo iskati nove ljudi, da bo na koncu prišel na oblast vizionar, ki bo v letu dni zgradil potrebne ceste. Prvi minister sploh ne obravnava našega cestnega problema kot enega največjih problemov danes. Takoj bi moral odpustiti nesposobne ministre, ki se vlačijo po vladnih pisarnah celo življenje in na čelo cestnega programa postaviti praktika, ki ima za sabo rezultate in ki ne prodaja megle, ampak konkretne in izvedljive rešitve. Dovolj je izgovorov! Mi šoferji, kar milijon in tristo nas je, smo največji davkoplačevalci v državi, in tudi mi se bomo priključili stavkajočim upokojencem in stavkajočim v zdravstvu. Mi, šoferji in motoristi, damo preko dve milijardi evrov v državno kaso in s tem denarjem zlahka v nekaj letih naredimo ceste. Ne navadne, z zlatom tlakovane, toliko denarja smo dali oblastnikom v zadnjih 32. letih svobodne Slovenije, da so jih zapravili za nepotrebne bedarije in ne za naše ceste. Neuspešni politiki se morajo skriti v mišje luknje, pa tudi iz teh jih bomo izbezali in jim dali vetra. Slovenski šofer ima dovolj gneč ter slabih in nevarnih cest. Tudi nam bo zavrelo in takrat bo prepozno za izgovore in prošnje!

Matjaž Tomlje



“ Kot bob ob steno! ”

Kazalo

Novosti:

- 8 Nov prodajni salon MINI
- 9 Volkswagen Amarok
- 9 Volkswagen ID.3
- 10 Emil Frey dinamični avtosalon
- 11 Jeep Avenger
- 12 Mercedes-Benz EQE SUV
- 13 SsangYong Musso Grand
- 28 BMW serije 5
- 34 Range Rover Sport SV
- 38 Rolls-Royce Ghost Extended
- 42 Porsche Mission X

Zanimivosti:

- 20 Intervju Christopher Puth
- 26 Voznikovi modni dodatki

Testi:

- 46 BMW Z4 M40i
- 52 Ford Focus 1.0 EcoBoost ST-Line
- 56 Mercedes-Benz B 200 d
- 60 Citroën C5 X PureTech 180 Shine
- 64 Nissan Juke 1.6 HEV Tekna

Navtika:

- 68 Ferretti Yachts 1000 Skydeck
- 74 Saxdor Yachts 270 GTO

Šport:

- 80 WEC - 24 ur Le Mansa
- 84 Formula 1 - VN Kanade
- 88 Formula 1 - VN Avstrije
- 90 WRC - rally Sardinija in rally Kenija
- 94 MotoGP - VN Italije, VN Nemčije in VN Nizozemske



Revija za avtomobilizem, navtiko in motociklizem

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

Spletna stran:
www.avto-sport.net

Cena:
4,90 EUR

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

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

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

Fotografije:
ISC, Jan Grobelšek, Rok Tomlje

Sodelavci:
Jana Mihor, Janez Papež, Gregor Osredkar

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

Založnik:
Fleetman d.o.o.
Sedež podjetja: 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.



FOSSIL

84 ▲



slowatch
Več na www.slowatch.si



Nov prodajni salon MINI

MINI je našel nov dom. Lokacijo v nakupovalnem centru BTC City je zamenjal za prodajni salon Wallis Motor Ljubljana, na Celovski cesti 182, v Ljubljani.

Salon je vrata odprl z začetkom meseca junija, stranke pa čakajo popolnoma prenovljeni prostori, oblikovani po modernih standardih blagovne znamke MINI. Enaka prodajna ekipa kot do sedaj bo v novem salonu ponujala bogato izbiro vozil MINI, kot tudi izdelkov Lifestyle za vse ljubitelje MINI. Na isti lokaciji je na voljo tudi pooblaščen servis za vozila MINI, ki zagotavlja uporabo originalnih delov, kvalificirano ekipo in transparenten servisni poseg, vse to pa podpirajo najsodobnejše digitalne napredne storitve. Stranke lahko pričakujejo celovito uporabniško izkušnjo, saj so jim na enem mestu na voljo diagnostične, kleparske, ličarske in ostale servisno-vzdrževalne storitve. Navdušence znamke v mesecu po odprtju salona čaka še prav posebno presenečenje. Na voljo sta dve posebni lokalni ediciji MINI, in sicer MINI Cooper SE Green Edition in MINI Cooper Countryman Final Edition, ki se ponašata z bogato izbiro opreme po posebni ceni. Pri obeh edicijah lahko ljubitelji znamke brezplačno izbirajo med vsemi poljubnimi barvami zunanosti.

»Znamka MINI odpira novo poglavje v svoji zgodovini in na to se pripravljamo tudi pri Wallis Motor Ljubljana. Vse znamke BMW Group, ki jih ponujamo v Sloveniji, so sedaj zbrane pod eno streho, strankam pa nudimo holistično izkušnjo skozi celotno življenjsko dobo njihovega vozila, vse od nakupa, dodatne opreme in servisiranja na eni lokaciji,« je povedal Blaž Urbanija, izvršni direktor Wallis Motor Ljubljana.



Volkswagen Amarok

Priljubljeni Volkswagnov pick-up Amarok s prenovo obljublja, da bo še bolje kos raznolikim nalogam tako pri delu kot v prostem času.

Da gre za orodje v obliki avtomobila, v prvi vrsti skrbijo zmogljivi motorji z močjo do 240 KM – na slovenskem trgu bodo na voljo dva štirivaljna in en šestvaljni dizelski motor, kot tudi serijski štirikolesni pogon z individualno nastavljivimi pogonskimi načini, katerega lastnosti izpopolnjujejo opcijska zapora diferenciala in inteligentni vozni režimi. Priklonpa obremenitev se je povečala na 3,5 tone, nosilnost pa na 1,19 tone. Hkrati se novi Amarok, ki je zasnovan kot štirivratni pick-up z dvojno kabino, ponaša z bolj premišljenim tovornim prostorom, ki ga je mogoče prilagoditi različnim potrebam.

Notranjost je funkcionalna s praktično zasnovanimi upravljalnimi elementi ter z digitalnimi zasloni z diagonalo do 12,3 palca. Uporabljeni materiali se navezujejo na SUV-je višjega razreda, za dodatno mero udobja pa glede na opremo (na voljo je pet različic) skrbi več kot 25 asistenčnih sistemov.

Vstopna cena znaša 48.942 evrov in se povzpne do 68 tisočakov za izvedenko Aventura, z motorjem 3.0 TDI.

Volkswagen ID.3

Oblikovno gledano, novi ID.3 ne uvaja revolucionarnih novosti, so pa linije malce izostrene in preoblikovan je sprednji del, ki sedaj bolj izrazito odraža oblikovalski stil električne družine ID. Tudi kabina na prvi pogled ni precej drugačna. V središču je trajnost, kajti notranja oprema je serijsko zasnovana brez uporabe materialov živalskega izvora in vključuje velik delež recikliranih materialov.

Prenova je medtem bolj močno vplivala na asistenčne sisteme, saj Volkswagen z modelom ID.3 že v kompaktnem razredu ponuja najnovejšo tehnologijo – opcijski sistem »Travel Assist z množicami podatkov« je naslednji korak na poti do visoko avtomatizirane vožnje. Električni hatchback je tovarniško opremljen z aktualno generacijo programske opreme, ki izboljšuje sistemsko zmogljivost ter omogoča brezžično prejemanje posodobitev.

Tudi pri drugi generaciji ID.3 bodo kupci lahko izbirali med dvema baterijama: med 58 kWh in 77 kWh, pri katerih doseg znaša do 426 oziroma 546 km (po ciklu WLTP), pozneje pa bo na voljo še ena baterija z manjšo kapaciteto. Elektromotor je nameščen zadaj in proizvede 204 KM moči in 310 Nm navora. Pogon na zadnji kolesi zagotavlja živahne krmilne lastnosti. Cene se začnejo pri 43.232 evrih za ID.3 z manjšo, 58 kWh baterijo, oziroma pri 49.112 evrih za izvedenko z večjo, 77 kWh baterijo.





Emil Frey dinamični avtosalon

Prvi Emil Frey dinamični avtosalon je upravičil visoka pričakovanja in pokazal, da raznolika mobilnost dvanajstih znamk Emil Frey pokriva najrazličnejše želje in potrebe sodobnega voznika. Številni obiskovalci so lahko med 70 različnimi avtomobili poiskali in preskusili svojega idealnega – glede na želje, zmogljivosti, prostornost, varnost in cenovno dosegljivost.

Avtosalon, ki je potekal v začetku meseca junija v AMZS Centru varne vožnje na Vranskem, je v treh dneh obiskalo več kot 6.000 obiskovalcev, ki so dobili priložnost osebnega srečanja z avtomobilsko prihodnostjo. Na vseh sedmih voznih preskusih je bilo videti navdušenost, neučakanost in vedoželjnost številnih voznikov in voznikov, ki so prišli po neposredno vozno izkušnjo. Opravili so več kot 20.000 testnih voženj in preskusov ter skupno prevozili več kot 63.000 kilometrov – cestnih, električnih, terenskih in varnostnih. Avtomobili predstavljenih znamk so dokazali, da znajo zavirati sami, da najdejo oprijem tudi, ko vsa štiri kolesa izgubijo stik s podlago, da jim zlepa ne zmanjka elektrike in da znajo jadrati v tišini. Na oder doživetij so bili postavljeni avtomobili znamk: Alfa Romeo, Abarth, Citroën, DS, Fiat, Honda, Jeep, Mercedes-Benz, Mitsubishi Motors in Peugeot. Obiskovalci so lahko prav tako spoznali tovarne velikane, kot sta Actros L, paradni konj ponudbe Mercedes-Benz Trucks, ter terenska legenda Unimog.

Emil Frey dinamični avtosalon je obiskalo tudi 800 otrok, ki so uživali na otroškem spretnostnem poligonu. Opravili so prve pomembne korake v promet in spoznali pot v svet avtomobilov. Seznanili so se z mrtvim kotom in več kot 350 otrok je ob tovarnem velikanu videlo, da voznik ne more videti vsega. Uvideli so, da s svojim dejanjem lahko tudi sami preprečijo morebitno nesrečo. Mnogi so prav tako dobili prvo simbolično vozniško dovoljenje.



Jeep Avenger

Jeepovi modelni paleti se je pridružil še peti model, popolnoma električni SUV razreda B, ki sliši na ime Avenger. Gre za prvo električno vozilo znamke Jeep in hkrati za najmanjši avtomobil v zgodovini znamke, z izjemo modela Willys. Avtomobil je 209 milimetrov oddaljen od tal, ima t. i. zaščito baterije in podvozja heavy duty, prav tako se ponaša z 20-stopinjskim vstopnim in 32-stopinjskim izstopnim kotom, kot se za pravega Jeepa tudi spodobi. Avenger ima značilno masko s sedmimi pokončnimi režami, ki so, kakopak, popolnoma zaprte, prednji del krasita še žarometi v dveh nivojih, ki svetita s tehnologijo Full LED. Tudi s strani je Avenger pravi Jeep z značilnimi trapezoidnimi obrobami blatnikov, ki so vseeno bolj zaobljene, in s poudarjenimi koloteki. Na zadku najdemo značilno Jeepov svetlobni podpis v obliki črke X. Avenger je na voljo s sedmimi barvami karoserije, tremi različnimi platišči in petimi kombinacijami notranjosti. Na voljo so trije nivoji opreme.

Notranjost je nekaj popolnoma novega za znamko Jeep, je prečiščena, moderna in minimalistična, s sedmimi ambientalnimi barvami osvetlitve. Na vrhu armature stoji velik 10,1-palčni ekran na dotik, ki je serijski pri vseh nivojih opreme. Pod njim se nahajajo fizična stikala za upravljanje klimatske naprave, še nivo nižje pa najdemo stikala za upravljanje s prestavami brezstopenjskega menjalnika. Tudi klasične merilnike je zamenjal zaslon, ki je na voljo v dveh velikostih, v 7- ali 10,25-palčni izvedbi. Avenger se ponaša z vsemi naprednimi varnostnimi sistemi, med njimi je tudi delno avtonomna vožnja, prav tako je na voljo aplikacija Jeep Connect, preko katere lahko upravljamo z nekaterimi funkcijami vozila, kot so na primer odklepanje in zaklepanje na daljavo.

Električni Jeep ima vgrajeno baterijo s kapaciteto 45 kWh, ki naj bi zadostovala za več kot 300-kilometrski domet, elektromotor pa razvija 115 kW oziroma 156 KM. Na enosmernem toku je mogoče polnjenje s 100 kW na polnilnicah DC, standardno polnjenje pa poteka s klasičnimi 11 kW.

Cene zanj se začnejo pri 37.490 evrih in po ceniku segajo do 41.990 evrov za najbolje opremljeno različico, seveda pred vsemi dodatki. V jeseni bo na voljo tudi povsem klasična, bencinska različica z ročnim menjalnikom.





Mercedes-Benz EQE SUV

Na slovenske ceste je zapeljal električni športni terenec Mercedes-Benz EQE SUV, ki limuzinskemu udobju modela EQE dodaja višji položaj sedenja, boljše preglednost in odlične terenske zmogljivosti.

EQE SUV je že na prvi pogled član električne družine EQ, ki glede dizajna v ospredje postavlja dinamičnost, eleganco in aerodinamičnost. Glavna prepoznavna karakteristika je povezan svetlobni podpis tako spredaj kot zadaj, zaradi katerih bomo avtomobil ponoči lahko identificirali brez težav. EQE SUV, ki je na voljo v dveh različicah opreme zunanosti (Electric Art in AMG Line), se ponaša z aero spojlerji in s kolesnimi pokrovi, ki zmanjšujejo upor zraka ter povečujejo električni doseg. Oblikovanje notranjosti sledi filozofiji modernega minimalizma, pri čemer potniška kabina nudi prostorno in dovršeno okolje za prijetno vožnjo. Opremljena je z usnjem, z lesenimi oblogami in s kovinskimi poudarki, ki ustvarjajo prestižen videz. EQE SUV ima v osnovi dva zaslona, opcijsko pa je na voljo tudi 56-palčni Hyperscreen, ki združuje kar tri zaslone.

Paleta motorjev je sestavljena iz šestih različic. Osnovna EQE 350+ SUV s ceno dobrih 90 tisočakov ima zadnji pogon in 215 kilovatov moči, najbolj zmogljiva izvedenka izpod rok AMG – EQE 53 4MATIC+ SUV – pa iz svojih dveh motorjev iztisne 505 kilovatov moči ter iz mirovanja do 100 km/h pospeši v le 3,5 sekunde. Zanj bo treba odšteti 149.900 evrov.



SsangYong Musso Grand

Znamka SsangYong je v Sloveniji začela s prodajo novega modela, delovnega pick-upa Musso Grand, ki nastopa v svoji drugi generaciji. Prva generacija Musso Grand do sedaj pri nas ni bila na voljo, saj avtomobil ni imel evropske homologacije.

Musso Grand je narejen na osnovi modela Rexton, ponaša pa se s terenskimi in z vlečnimi zmogljivostmi kot se za tip avtomobila pick-up spodobijo. S samodejnim menjalnikom znaša vlečna zmogljivost 3 tone, tovorna obremnitev v kesonu pa je do 1.140 kg.

Avtomobil je klasični pick-up, ki se postavlja ob bok Fordovemu Rangerju, Nissanovi Navari in VW-jevemu Amaroku, kupce pa bo poskušal zvbati na svojo stran z bolj ugodno ceno napram konkurenci. Vizualno je avtomobil z velikansko masko izjemno markanten in deluje robustno, notranjost pa je ukrojena v smeri elegancie in udobja ter je z novo generacijo popolnoma predrugačena in prečiščena. Osrednji ekran ni več integriran v samo armaturko, temveč stoji samostojeno na vrhu slednje v velikost do 12,3 palca, popolnoma digitalni so tudi 12,3-palčni merilniki, pod ekranom in vodoravnimi zračniki vzdolž celotne armaturke pa se nahajajo še lepo integrirana stikala klimatske naprave.

Avtomobil poganja turbodizelski motor 2,2 XDI z 202 konjskimi močmi in s 400 Nm navora, pogon je serijsko kakopak štirikolesni, ni stalni, temveč je delno štirikolesni, kar pomeni, da voznik aktivira štirikolesni pogon, ko ga zares potrebuje, vmes pa vozilo poganja zgolj en kolesni par. Da se avtomobil pelje dobro in udobno, tudi ko ni na terenu, poskrbi zadnje vzmetenje z listnatimi vzmetmi. Kupec lahko izbira med ročnim in samodejnim menjalnikom, oba pa imata šest prestavnih razmerij. Na voljo so tri opremske različice, Active, Venture in Ultimate, pri čemer se cene za vstopno različico pred dodatki prično pri 35.999 evrih.





Mercedes-Benz razred E Estate

Pomladi je luč sveta uzrla nova generacija limuzine razreda E, ki že več kot 75 let na tržišču postavlja standarde, sedaj pa se je pokazala še bolj vsestranska karavanska izvedenka. V primerjavi s predhodnikom, se ta ponaša z bolj dinamično zasnovano strešno linijo, s čimer pa ni bila ogrožena radodarna količina prtljažnega prostora. Progresiven dizajn novi E Estate izraža tudi s sijočim črnim elementom, ki povezuje tridimenzionalno masko z LED žarometi in ustvarja mentalno asociacijo z električnimi modeli Mercedes-EQ. Kot limuzina je tudi karavan prejel unikatno oblikovno podrobnost: motiv trikrake zvezde v zadnjih lučeh, ki poskrbi za prepoznaven svetlobni podpis. Novost je prav tako elektrifikacija pogonske palete – tradicionalni dizelski in bencinski motorji so z asistenco 48-voltne tehnologije postali blagi hibridi, ob lansiranju pa bo na voljo tudi priključni hibrid E 300 e z brezemisijским dometom preko 100 kilometrov.

Volvo EX30

Volvo predstavlja svoj najmanjši SUV doslej, popolnoma električni EX30, za katerega Švedi verjamejo, da bo v prihodnjih letih postal eden njihovih najbolj prodajanih modelov. Pomemben je tudi zato, ker predstavlja temelj strateške transformacije Volva v smeri celovite elektrifikacije. Prizadevajo si, da bi že sredi tega desetletja polovico njihove globalne prodaje sestavljali povsem električni avtomobili, do leta 2030 pa načrtujejo prodajo le tovrstnih modelov. EX30, s katerim Volvo premierno vstopa na hitro rastoč trg kompaktnih električnih premijskih SUV-jev, ostaja zvest prepoznavnemu minimalističnemu skandinavskemu oblikovanju zunanosti in interierja kot tudi značilni visoki stopnji varnosti z naprednimi tehnologijami. Eden najbolj atraktivnih vidikov avtomobila je začetna cena okrog 36 evrskih tisočakov, kar je podobno ekvivalentnim avtomobilom z motorjem z notranjim zgorevanjem.

Range Rover Evoque

Pred dvanajstimi leti so pri britanskem Range Roverju ustvarili nov segment prestižnega kompaktnega SUV-ja z modelom Evoque, ki je sedaj prejel medgeneracijsko osvežitev. Oblikovalci pri snovanju zunanosti niso imeli preveč dela, saj gre za blažjo evolucijo dizajna z novo masko, ki jo spremljajo zelo tanki LED žarometi. V notranjosti je v ospredju filozofija minimalizma v stilu večjega brata Velarja – nov je 11,4-palčni zaslon na dotik iz ukrivljenega stekla, ki s sistemom Pivi Pro2, s sistemom za brezžično posodabljanje programske opreme ter z vgrajeno aplikacijo Amazon Alexa10, obljublja brezhibno digitalno izkušnjo. Evoque je kot edini v svojem razredu na voljo s tkanino iz mešanice volne, ki je sodobna alternativa usnju, k dobremu počutju v kabini pa prispeva tudi napredna tehnologija za čiščenje zraka. Kupci lahko izbirajo med modeli Evoque S, Dynamic SE, Dynamic HSE in Autobiography.

Renault Rafale

Renault je na mednarodni razstavi aeronavtike in vesolja na letališču Le Bourget razkril svoj novi model Rafale – kupejevski SUV, ki bogati ponudbo modelov znamke s konstrukcijsko osnovo CMF-CD in s hibridnim pogonskim sklopom E-Tech. Z nedavno predstavljenim športnim terencem Austral, Renault osvaja segment C, sedaj pa se z novim paradnim konjem Rafalom loteva še ofenzive v večjem segmentu D, kjer bo pomagal tudi model Espace, ki se je letos prelevil iz enoprostorca v SUV-ja. V primerjavi z njim je novinec oblikovno bolj drzen in samosvoj – je prvi serijski avtomobil, v celoti oblikovan v skladu z novim oblikovnim jezikom, ki so ga uvedli od prihoda Gillesa Vidala na položaj direktorja oblikovanja znamke. Rafale bo sprva na voljo s pogonskim sklopom E-Tech full hybrid 200, kmalu pa bo dobil še zmogljivejšo različico motorja s kar 300 konjskimi močmi, ki se bodo prenašala na vsa štiri kolesa.





Aqua Marina katamaran Aircat

V današnjem tempu življenja veliko časa preživimo v zaprtih prostorih in stresnih situacijah. Odlično priložnost za pobeg v objemu narave nudijo vodna plovila. Model Aircat je najnovejši napihljiv katamaran proizvajalca Aqua Marina, ki je s svojo kompaktnostjo in lahkotnostjo idealno plovilo za varnost na vodi na daljših turah, kampiranju in družinskih vikendih. Katamaran ima izjemno stabilen trup in veliko prostora na krovu, navdušuje pa s svojo zmogljivostjo in sposobnostjo premagovanja vetra in valov pri visokih hitrostih. Aircat ima odprt premec in je zaradi tega še posebej priljubljen pri potapljačih in ljubiteljih ribolova, saj ponuja prostorno stojišče ali počivališče. Ima vgrajen sistem za pritrditev vesel (ki so priložena), da ta ne zdrsnejo v vodo. Krma je izdelana iz trpežnega lesa, da boste lahko namestili motor. Enostavno prenosljiv katamaran Aircat, ki sprejme 4 potnike, je na voljo v spletni trgovini www.toomuch.si.

Aqua Marina kajak Tomahawk

Model Tomahawk AIR-K je napredno plovilo z lastnostmi hitrega kajaka in udobnega kanuja, ki je primerno za dve osebi. Ustvarjen je za hitrost in se izkaže za izredno učinkovitega na vodi. Z njim z lahkoto premagujete tudi nekoliko bolj nemirne vode, saj zaradi svoje oblike lepo reže valove. Kajak oziroma kanu je primeren za vse pustolovce, ki radi veslajo tudi na daljše ture ter raziskujejo in odkrivajo skrite koticke na vodi. Zasnovan je tako, da nudi odlično udobje med veslanjem in plove z izjemno lahkotnostjo. Smerniki v obliki črke V poskrbijo, da zelo dobro drži svojo smer. Odlikuje ga tehnologija Drop Stitch Light, ki poskrbi, da je plovilo togo in stabilno, vseeno pa lahko in enostavno za transport. Na premcu in krmi sta ročaja za udobno nošenje, za dodatno varnost in udobje pa poskrbi tudi vrh. Model Tomahawk je v spletni trgovini www.toomuch.si na voljo s celotno opremo, ki jo potrebujete za čudovit dan na vodi.



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.



5 let
Garancije
brez omejitve kilometrov

8 let
Garancije
na baterijo

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

Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega 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 podelili 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>.



Ford v Kölnu odprl center za električna vozila

Ford je v Kölnu odprl center za električna vozila, visokotehnološki proizvodni obrat, kjer bodo izdelovali novo generacijo električnih osebnih vozil za evropske uporabnike. Ford je svojo zgodovinsko tovarno iz leta 1930 preoblikoval v sklopu naložbe v vrednosti dobrih 1,85 milijarde evrov. Obrat je na 125 hektarjih površine opremljen s povsem novo proizvodno linijo, montažo baterij ter z najsodobnejšimi orodji in avtomatizacijskimi sistemi, kar omogoča letno proizvodno zmogljivost več kot 250.000 električnih vozil. Gre za Fordov prvi ogljično nevtralni obrat za sestavljanje vozil na svetu in podpira zavezo podjetja, da do leta 2035 doseže ogljično nevtralnost v celotnem evropskem odtisu svojih obratov, logistike in neposrednih dobaviteljev. Po modelih Mustang Mach-E, E-Transit in F-150 Lightning, je znamka modrega ovala nedavno predstavila svoj četrti globalni električni avto, Explorer, ki bo kot prvi izdelan v Kölnu.

Hyundai se osredotoča na elektrifikacijo

Podjetje Hyundai Motor je na dogodku CEO Investor Day z delničarji, investitorji in mediji delilo svoje srednje- do dolgoročne poslovne in finančne načrte, ki temeljijo na novi strategiji »Hyundai Motor Way«, ki postavlja smernice za pospešeno elektrifikacijo. Podjetje bo izvajalo to strategijo in pospešilo svoj prehod v smeri ponudnika rešitev za pametno mobilnost, tako da bo v naslednjih desetih letih izvedlo obsežno naložbo v višini 109,4 milijona KRW (približno 76,8 milijard evrov). Poleg tega se je odločilo, da se osredotoči na prihodnje trende, kot so avtonomna vožnja, vodik, robotika in napredna zračna mobilnost, da bi si zagotovilo vodilni položaj v prihodnji industriji mobilnosti. Ključnega pomena bodo razvoj nove modularne platforme za novo generacijo električnih vozil, razširitev proizvodnje električnih vozil z gradnjo novih tovarn in z uporabo obstoječih tovarn ter krepitev celotne vrednostne verige za baterije.

Bentley ustanovil okoljsko fundacijo

Na podlagi strategije Beyond100 in dolgoročne zavezanosti k trajnosti, Bentley Motors oznanja ustanovitev okoljske fundacije Bentley, ki bo pomagala ustvarjati rešitve za okoljske izzive, s ciljem ogljične nevtralnosti. Podpirala bo široko paleto pobud, pri čemer začetni partnerski projekti vključujejo Project Drawdown, The Biomimicry Institute in Sustainable Surf. Vsakdo lahko podpre fundacijo z velikimi ali majhnimi donacijami, da bi povečali vpliv teh projektov na okolje. Podjetje Bentley Motors je letos doniralo tri milijone funtov, kar predstavlja prvi korak k podpori skrbno izbranih dobrodelnih in neprofitnih organizacij, ki bodo sodelovale z Bentleyjem pri doseganju trajnih in učinkovitih okoljskih sprememb. Fundacija ima tristranski pristop k dodeljevanju nepovratnih sredstev – pospeševanje razogljčenja, podpora ustvarjalcem okoljskih sprememb in reimaginacija trajnostnega razkošja.

BMW z igralno platformo AirConsole

Novi BMW serije 5 na trg prihaja z igralno platformo AirConsole, ki prinaša edinstveno igralno izkušnjo v vozilo. Vozniku in potnikom omogoča igranje tako imenovanih casual iger, medtem ko vozilo miruje, na primer kot način krajšanja časa med čakanjem na polnjenje vozila. Za izkušnjo igranja iger v avtomobilu igralci preprosto potrebujejo svoj pametni telefon, ki deluje kot krmilnik, in BMW Curved Display. Po zagonu aplikacije AirConsole v vozilu se povezuje med pametnim telefonom in vozilom intuitivno vzpostavi s skeniranjem kode QR na zaslonu avtomobila. Nato se lahko igralec ali igralci (aplikacija podpira več igralcev hkrati) takoj lotijo igranja – samostojno, v skupini ali v tekmovalnem načinu. Na voljo bodo igre, ki vključujejo dirke, šport, kvize, uganke in številne druge, saj se bo portfelj razpoložljivih iger nenehno širil. Poleg novega modela BMW serije 5, bo aplikacija AirConsole uvedena tudi v nadaljnje modele BMW.



BMW premika telo, srce in um

CHRISTOPHER PUTH JE S PRVIM AVGUSTOM 2019 POSTAL DIREKTOR BMW GROUP V SLOVENIJI IN REGIJSKI DIREKTOR ZA MALTO, CIPER IN HRVAŠKO. GOSPOD PUTH SE JE PRIDRUŽIL BMW GROUP LETA 2003, KJER JE DELAL NA RAZLIČNIH POZICIJAH V PRODAJI IN MARKETINGU NA MNOGIH LOKACIJAH V NEMČIJI IN PO EVROPI. SVOJO PROFESIONALNO KARIERO JE ZAČEL V PÖRRINGER + SCHINDLER LLC KOT VODJA PROIZVODNE TEHNOLOGIJE. KOT DIPLOMIRANI INŽENIR IN MAGISTER POSLOVNEGA MARKETINGA ZDRUŽUJE TEHNOLOŠKA IN MANAGERSKA ZNANJA, KI JIH USPEŠNO IMPLEMENTIRA V POSEL. Z GOSPODOM PUTHOM SMO SE POGOVARJALI O NAČRTIH IN CILJIH BMW-JA.





BMW je ena najbolj znanih in prestižnih avtomobilskih znamk na svetu. Nam poveste kaj več o filozofiji znamke BMW?

BMW se na trgu drži že več kot 100 let, in to zahteva voljo in sposobnost za spremembe. Naše poslanstvo pa ostaja enako: popeljati podjetje v uspešno prihodnost! Imamo sposobnost samostojnega delovanja in sprejemanja odločitev z dolgoročno perspektivo. To nas ne samo loči od drugih, ampak je tudi pravi privilegij, saj podjetniška svoboda povečuje našo odpornost in v negotovih časih postane celo konkurenčna prednost.

BMW Group obstaja, da premika telo, srce in um. Kako to delamo? S ponudbo najboljše izkušnje z navdihujočimi in inovativnimi izdelki, ki so vodilni na področjih pogonskega sklopa, krožnosti in digitalizacije. In če me vprašate, kakšen dolgoročni učinek želimo doseči? Individualno mobilnost želimo narediti bolj človeško, inteligentno in odgovorno ter tako ustvariti navdihujočo prihodnost za vse nas. Naš odgovor na to je Neue Klasse. Neue Klasse označuje začetek naslednje generacije modelov BMW, tako kot je to za našo sedanjo linijo leta 1961 storil zgodovinski NewClass. Temelji na naši novi platformi New Cluster Architecture (NCAR) in njenih zelo inovativnih integriranih modulih. Neue Klasse je povsem nova tehnološka platforma, ki bo osnova za vse električne modele in bo od sredine desetletja postavljala nove standarde za digitalizacijo, elektrifikacijo in krožnost.

Ima potencial za nadaljnjo pospešitev prodora e-mobilnosti na trg: to pomeni, da bi lahko pred letom 2030, 50 odstotkov globalne prodaje podjetja že lahko prihajalo iz popolnoma električnih vozil. Neue Klasse se bo začel v jedru velikega obsega znamke BMW z vozilom Sports Activity Vehicle in z limuzino v današnjem segmentu serije 3.

Ljudje BMW poznajo po limuzinah serije 3. Danes proizvajate tudi električne avtomobile. Ali to pomeni popolno predanost znamke električnim vozilom? Kaj vas je pripeljalo do te odločitve?

V celotnem letu naj bi baterijska električna vozila (BEV) predstavljala 15 odstotkov naših globalnih dobav. To je precej ambiciozno, saj bo to največje absolutno povečanje, ki smo si ga zadali do zdaj. Krepitev e-mobilnosti je za nas prednostna naloga. V Sloveniji imamo, na primer od letošnjega maja, 14-odstotni delež BEV v naši prodaji BMW.

Na cestah imamo že več kot 600.000 BEV – in ta dinamični zagon naj bi se nadaljeval: do leta 2024 bi moralo biti vsaj eno od petih novih vozil BMW Group BEV; do leta 2025 bo vsako četrto, do leta 2026 pa vsako tretje. Več

kot polovica vozil, ki jih prodamo po vsem svetu, bo pred letom 2030 popolnoma električnih.

Precejšnje zanimanje je tudi za vodik. Naš BMW iX5 Hydrogen ima zagotovo veliko za ponuditi, z električnim dosegom približno 500 kilometrov po ciklu WLTP in z možnostjo polnjenja vodika v treh do štirih minutah. Trenutno pošiljamo pilotno floto na izbrane trge, kjer preizkušamo to tehnologijo v vsakodnevni vožnji. Mimogrede, gorivne celice zahtevajo bistveno manj kritičnih surovin kot baterijske celice. Zaradi vseh teh dejavnikov je vodik privlačen in pomemben za številne industrije. Tako tovornjaki kot osebni avtomobili bi imeli koristi od skupne infrastrukture.

Naš svet je raznolik in hkrati zelo individualen – zakaj bi bila naša mobilnost drugačna? Verjamemo, da prihodnost mobilnosti poleg baterijsko-električnih pogonov potrebuje nekaj alternativ. Že zdaj je lahko videti, da vsak, ki se zanaša samo na e-mobilnost, tvega nove odvisnosti, zlasti kar zadeva surovine za baterije. To je kot vožnja po enosmerni ulici – če nekaj zadrži promet, se vse ustavi.

Z našim tehnološko odprtim pristopom vemo, da plavamo proti toku – vendar se slika počasi spreminja. Tako mediji kot analitiki prepoznajo pozitivne podnebne učinke, ki jih dosegamo. To nas hkrati postavlja tudi v najboljši položaj, da izpolnimo dejanske zahteve strank in upoštevamo regionalne razmere. Raznolikost pomeni odpornost. In odpornost pomeni uspeh – za podjetja in za zaščito podnebja.



V zadnjih letih se je trend nekoliko podobnih vozil v ponudbah avtomobilskih podjetij trdno ukoreninil. Čeprav je morda donosna izbira, s tem konceptom niso vsi zadovoljni. Ali verjamete, da bo ta vrsta oblikovanja ostala?

Naša ponudba izdelkov je mlajša, bolj raznolika in privlačnejša kot kdaj koli prej. To velja za vse naše znamke, vse segmente in vse vrste pogonov. Odraža raznolikost življenja naših strank in je najučinkovitejši način, kako lahko prispevamo k podnebnim ciljem – že danes!

Če govorimo o naši osrednji znamki BMW, bo leto 2023 v znamenju nove serije 5 in novega X2, vključno z njunima različicama BEV: i5 in iX2. In BMW serije 5 je najboljša poslovna limuzina z vsemi pogoni – z običajnimi in s popolnoma električnimi. Novi BMW serije 7, ki je bil predstavljen lani, je zdaj na voljo skupaj z novim BMW X1. Oba sta odlična primera, kako izpolnjujemo potrebe strank s široko paleto tehnologij; oba sta bila lansirana pravočasno glede na napovedane datume; in oba zmagujeta na svojih primerjalnih testih.

Zakaj ste izbrali kariero v avtomobilskem poslu?

Spomnim se, da so me že kot otroka vedno fascinirali avtomobili. O avtomobilih in avtomobilskih znamkah sem vedel vse na pamet, znal sem naštetati vse tehnične podrobnosti in vedel, kaj jih razlikuje in kateri je zame najhitrejši, najmočnejši ali najbolj zanimiv. Bil sem očaran nad njihovim dizajnom, vedel sem, kaj je značilnost oblikovanja vsake znamke, in bil sem očaran nad zmogljivostjo. BMW je bil vedno del mojega življenja, saj so moji starši vozili BMW, zato se ni bilo težko zaljubiti v znamko in produkte.

Kakšne lastnosti mora imeti uspešen menedžer?

Uspešen menedžer je na koncu dneva tako dober, kot je dober njegov tim, ki ga obkroža. Zato je treba zaupati vase in po drugi strani v ekipo. Z zaupanjem pride tudi odprta in poštena komunikacija, ki je ključna za motivacijo ljudi za doseganje veličine. Če ste predani ter imate visoko motivirano in predano ekipo, lahko premikate gore. Zato z zaupanjem, z odprtostjo in s predanostjo sledi uspeh.

Kaj vas motivira, da vložite maksimalen trud? Opišite situacijo, v kateri ste to storili.

Človek mora vedno imeti odlično vizijo o tem, kaj želi doseči. Vizija in predanost me ženeta in motivirata k doseganju ambicioznih ciljev. Razmišljati morate veliko in se nikoli ne ustaviti, da bi dosegli svoje cilje. Pomembno je postaviti konkretne mejnike na poti do cilja in če gre kaj narobe, ne obupati. Premislite, prilagodite ali spremenite svojo strategijo in nadaljujte.

Kakšen je vaš stil vodenja?

No, jaz sem Nemeč (smeh). Kar po eni strani pomeni, da težim k disciplini, redu in strukturi. Po drugi strani pa globoko razumem, kdaj in če je potrebna sprememba in preobrazba, zato bi moj stil lahko opisali kot transformacijski vodja, z močno in s trdno vizijo. Ponavadi zelo dobro spoznam svojo ekipo, vidim, katere so njihove prednosti, kje lahko najbolj koristijo podjetju in našim ciljem, nato pa jim dam svobodo, da postanejo najboljši. S tem pristopom rezultati pridejo in na koncu štejejo rezultati.

Kateri je bil najbolj vznemirljiv trenutek vaše kariere?

Najbolj vznemirljiv in nepozaben trenutek v moji kariere sega v moje dni v Niederlassung, v Nemčiji, ko je v naš razstavnici prišla zelo znana Nemka. Ne želim razkriti, kdo je, vendar mislim, da ni treba posebej poudarjati, da mi je bilo v veliko čast poskrbeti zanjo in njene želje. Ko sem izvedel, kaj si želi, je bilo še toliko bolj navdušujoče, saj si je želela legendarni BMW Z8. Pravzaprav sem ji prodal enega zadnjih BMW Z8 in še danes je po mnogih letih popolnoma zaljubljena v svoj avtomobil.

Katere lastnosti so najpomembnejše za uspeh?

Samodisciplina, samomotivacija in pripravljenost za doseganje ciljev.

Katero živo osebo najbolj občudujete?

Oseba, ki jo najbolj občudujem, žal, ni več med nami. To je bil moj stric. Bil je eden najbolj znanih testnih pilotov na svetu in občudoval sem, kar je počel. Prvič leteti z letali, pomeni veliko zaupati v svojo ekipo inženirjev, v materiale in vase.

Kaj je vaš moto?

Ne oziraj se nazaj, vedno naprej!

Kaj nam lahko poveste o Sloveniji in tukajšnjih ljudeh?

V Slovenijo sem se zaljubil. Neverjetno je, kako je lahko po velikosti majhna država tako velika po naravnih lepota in duhu. To, da lahko zjutraj smučaš in popoldne plavaš v morju, je privilegij. Rad imam tudi tukajšnje ljudi, čudovito hrano, neverjetna vina in verjamem, da je vaša kakovost življenja zelo visoka. Imate veliko razlogov za ponos. Mislim, da ima Slovenija veliko potenciala, zato je treba vanj verjeti.

In za konec še eno smešno vprašanje, kakšen avto vozite in kakšen je vaš sanjski avto?

Trenutno vozim BMW M850i Coupe. Dizajn, v kombinaciji z zmogljivim motorjem V8 in s 530 KM, je res sanjski. Mimogrede, to je moj prvi avto v zeleni barvi – barva je San Remo Green metallic! Vendar pa je moj sanjski avto BMW 507 ... ikona v najboljšem primeru.

Tekst: Matjaž Tomlje

Foto: BMW Group Slovenija





Superge Porsche x Puma California Pro 911

Porsche in Puma sta lansirala serijo superg v omejeni izdaji kot del praznovanja treh desetletij Porscheja na Tajskem. Kalejdoskopska kolekcija je bila zasnovana tako, da dopolnjuje posebno izdajo avtomobila 911 Carrera GTS – 30 Years Porsche Thailand Edition. Ta je luč sveta ugledal v začetku leta v sedmih različnih barvah, ki predstavljajo različne dneve v tednu v tajski kulturi, in postal razprodan že kmalu po lansiranju. Tako kot avtomobil, so tudi superge Porsche x Puma California Pro 911 Edition na voljo v sedmih odtenkih: rumeni, rubinasti, zeleni, oranžni, modri, vijolični in rdeči. V spomin na leto 1993, ko je Tajska uradno začela uvažati in distribuirati avtomobile Porsche, bo ustvarjenih le 1993 parov.

Očala Mercedes-AMG x ic! berlin

Proizvajalec športnih avtomobilov Mercedes-AMG se je že pred tremi leti povezal z enim od vodilnih podjetij na področju premium očal – ic! berlin, ki očala ročno izdeluje v lastni tovarni v Berlinu. Zdaj sta nemška akterja zopet pripravila estetsko in tehnološko dovršene kose, ki jih krasi prepoznaven logotip AMG. Kolekcija vključuje dva modela korekcijskih in dva modela sončnih očal, katere opredeljujejo visoka raven udobja, igra barv, dinamične oblike, prefinjeni detajli in nepričakovane kombinacije, kot sta fleksibilno nerjaveče jeklo in tridimenzionalno brušen acetat – še posebej v barvni kombinaciji oranžne in črne, s katero očara model AMG 10.



Slušalke Lamborghini x Master & Dynamic

Manufaktura Automobili Lamborghini svoje lovke steguje še na področje naprednih slušalk, kjer prav tako sledi svojemu vodilu tehnološke izpopolnjenosti. Lamborghini je leta 2020 začel sodelovati z newyorškim podjetjem Master & Dynamic, specializiranim za razvoj in proizvodnjo zvočnih orodij, ki pomagajo osredotočiti in navdihniti um uporabnika. Sedaj partnerja pod blagovno znamko Automobili Lamborghini predstavljata tretjo skupno kolekcijo sodobnih slušalk za zahtevne kupce. Premium linija, ki v ospredje postavlja kakovost, je sestavljena iz slušalk z odpravljanjem šumov, gaming slušalk in brezžičnih slušalk, ki se zgledujejo po značilnih oblikovnih elementih italijanskih superavtomobilov.



CRAFT PIVOVARNA VIZIR

DRUŽINSKA PIVOVARNA, KI NAVDUŠUJE Z INOVACIJAMI IN VRHUNSKIM PIVOM



VSTOPITE V PRVO CRAFT PIVOVARNO V SLOVENIJI, KJER Z DODELANIMI OKUSI, Z VISOKIMI STANDARDI PROIZVODNJE TER S STALNO INOVATIVNOSTJO IN IZOBRAŽEVANJEM SKRIBIMO, DA JE KAKOVOST NAŠEGA DELA OBČUTENA V PRAV VSAKEM POŽIRKU MNOGOKRAT NAGRAJENIH PIV VIZIR.

f i PIVOVARNA VIZIR

WWW.VIZIR.SI



USPEH JE NEIZOGIBEN ...



DALEČ NAJBOLJ USPEŠNA POSLOVNA LIMUZINA NA SVETU, BMW-JEVA SLOVITA SERIJA 5, JE BILA ŽE V PRETEKLOSTI SVETLOBNA LETA PRED ZASLEDOVALCI, SEDAJ PA MEČE ROKAVICO TUDI ELEKTRIČNIM TEKMECEM, SAJ JE V 8. GENERACIJI PREMIERNO NA VOLJO TUDI KOT POVSEM ELEKTRIČNO VOZILO. IN BREZ DVOMA VERJAMEMO, DA SE BO IZVEDENKA I5 UVELJAVILA KOT NOV SIMBOL PREMIUM TRAJNOSTNE MOBILNOSTI IN TAKO ZAVZELA POMEMBNO POZICIJO V TRANSFORMACIJI KONCERNA BMW GROUP.

Prilagodljiva arhitektura pogona je omogočila, da je serija 5 na voljo tudi kot **100% električno vozilo**.



KRALJ DRUŽINE JE I5 M60 XDRIVE, KI S POMOČJO

DVEH ENOT GENERIRA OKROGLIH ŠESTO KONJEV.

Korenine serije 5, ki danes med poslovnimi limuzinami postavlja standard, proti kateremu se merijo prav vsi ostali proizvajalci, segajo v leto 1972, ko je luč sveta ugledal model z interno oznako E12 in z željo zoperstaviti se predhodniku Mercedesovega razreda E. To uspešno počne že vrsto let, saj je za serijo 3 najbolje prodajan model iz prodajnega portfelja bavarske družbe, katerega so proizvedli v preko 5 milijonov primerkih. A apetiti

münchenskih izvršnikov so postali še večji s prihodom nove, že 8. generacije, ki ima pomembnega asa v rokavu – popolnoma električno izvedenko i5. Pa začnimo najprej pri oblikovanju nove iteracije BMW-jeve klasike. Največja sprememba na obrazu avtomobila se dotika maske, ki je nedvomno opaznejša, za nevarno preteč videz ponoči pa je na voljo možnost iluminacije ledvičk, ki jo poznamo že iz drugih modelov BMW. Značilna atletska drža ostaja nespremenjena, so se pa



zunanje mere kot tudi medosna razdalja, v zasledovanju cilja večje prostornosti v kabini, malenkost povečali. Hkrati je totalno preobražen zadek s privlačnimi lučmi v obliki črke L, ki še poudarjajo dinamično eleganco avtomobila. Ta se bo sicer prevesila v čistokrvno športnost ob izbiri opcijskega paketa M s posebnimi oblikovnimi elementi. Velik korak naprej so Nemci naredili predvsem na področju interierja, ki je bil vesel pridobitve nove zasnove kokpita z 12,3-palčnim ukrivljenim zaslonom, ki uvaja zanimivo novost – igralno platformo AirConsole, ki v vozilo prinaša edinstveno igralno izkušnjo. Poslovili so se fizični gumbi, katere zamenjuje nova interakcijska vrstica, osvetljena površina, ki se razteza po celotni širini armaturne plošče in ki ima poleg upravljalne funkcije tudi dekorativno. Pridih svežine v kabino dostavlja še prenovljen volan z novimi večfunkcijskimi tipkami, preko katerih se dostopa do znatno izboljšanih sistemov samodejne vožnje. Zanimiv je parkirni asistent, ki preko mobilnega telefona in aplikacije My BMW vozniku omogoča nadzor nad parkiranjem zunaj vozila – manevre, dolge vse do 200 metrov, medtem ko je tehnologija pomočnika za menjavo voznega pasu z aktiviranjem z očmi (s pogledom v zunanje ogledalo) preprosto revolucionarna, saj ustvarja novo raven interakcije med voznikom in vozilom.

V času, ko se svet vedno bolj obrača k trajnosti, BMW-



jevc v svoji ponudbi seveda niso smeli izpustiti opcije popolnoma veganske notranje opreme, s katero se ponša osnovna različica petice. Ob dodatnem odprtju denarnice in izbiri fiksne panoramske steklene strehe, bo dovršeno potniško kabino preplavila nežna svetloba, ob obkljukanju sistema Bowers & Wilkins Surround Sound System na seznamu dodatne opreme pa bodo poslovneži lahko na svojih poteh »groovali« ob ritmu svojih najljubših pesmi.

No, pa naj zaključimo z najpomembnejšo revizijo: s prilagodljivo arhitekturo pogona, ki je omogočila, da je po novem serija 5 na voljo tudi kot 100% električno vozilo – Mercedes-Benz EQE in Tesla Model S, pazita se! BMW i5

bo na globalni ravni na voljo od oktobra dalje, torej hkrati z lansiranjem ostalih pogonskih različic, bencinskih in dizelskih motorjev z 48-voltno blago hibridno tehnologijo, medtem ko se bodo priključno-hibridni modeli zasedbi priključili spomladi 2024. Kralj družine je brezemisijski i5 M60 xDrive, ki s pomočjo dveh enot na sprednji in zadnji osi generira okroglih šesto konjev in kar 820 Nm navora ter se do stotice katapultira v reci piši 3,8 sekundah – to definitivno ni klasični električni avto.

Tekst: Ava Tomlje
Foto: ISC



**PETICA JE BILA VESELA PRIDOBITVE NOVE ZASNOVE
KOKPITA Z 12,3-PALČNIM UKRIVLJENIM ZASLONOM.**



32 Avto+šport

SAXDOR
YACHTS

SAXDOR 270 GTO

USTVARJANJE VALOV S STILOM



ROJENI BITI DRUGAČNI

Saxdor 270 GTO* očara s svojim atraktivnim oblikovanjem v prepoznavnem stilu Saxdor, ki ga odlikuje inovativni dvojni stopničasti trup, zaslužen za udobno plovo v vseh situacijah. Ta čoln predstavlja novo dobo užitka na vodi, saj se ponša 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

NAVIČNI ARHITEKT
JUSTIN YACHT DESIGN

VRTINC
NAVIKA

Zastopnik Saxdor
za Slovenijo in Avstrijo

+386 41 699 325
www.vrtinc.si

NEWERA
CHARTER

Osebnostno – Profesionalno – Zavedno

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

PRVAK V ZMOGLJIVOSTI SE PONAŠA S 635 KONJSKIMI MOČMI IN DO 100 KM/H PRILETI V 3,5 SEKUNDE.

PRVAK V ZMOGLJIVOSTI



V ODDELKU ZA RAZVOJ POSEBNIH VOZIL SO POSKRBELE, DA SO ENERGIČNO OBLIKOVANJE, RAZKOŠNA KABINA IN DINAMIČNE LASTNOSTI RANGE ROVER SPORTA DOSEGLE NOV NIVO V RAZLIČICI SV, KI NE UVAJA ZGOLJ NOVOSTI ZNOTRAJ IKONIČNE MODELNE DRUŽINE RR, TEMVEČ TUDI SVETOVNE INOVACIJE, S POMOČJO KATERIH NAMERAVA ŠPORTNO-LUKSUZNI SUV TEKMECE PUSTITI V PRAHU.

**Range Rover Sport SV
prikazuje partnerstvo
športnosti in razkošja.**



Range Rover Sport je najpomembnejši model znamke Land Rover, zato ne preseneča, da Britanci veliko stavijo tudi na novo izvedenko SV, ki zaseda prvo mesto v lansko leto osveženi modelni liniji, saj predstavlja vrhunec glede surove moči kot tudi sodobnega razkošja. Kot prvak v zmogljivosti se uveljavi na račun vgradnje novega osemvaljnega motorja s 635 konjskimi močmi, kar predstavlja 60-konjski naskok, v primerjavi s predhodnikom SVR. Blago hibridna enota najbolj sposobnega Range Roverja doslej v voznem načinu SV do 100 km/h popelje v 3,6 sekunde in nadaljuje z dominiranjem, vse dokler števcji ne pokažejo cifre

290. Te impresivne specifikacije omogoča preplet funkcij, ki zagotavljajo zmanjšanje mase in povečanje aerodinamične učinkovitosti. Prvič na svetu bodo kupci svoj serijski avtomobil lahko opremili s 23-palčnimi platišči iz ogljikovih vlaken, ki prišparajo 76 kilogramov, obenem pa izboljšajo vodljivost in pospeševanje tega luksuznega SUV-ja. Za krotenje njegove surove moči so v Gaydonu pripravili lahke karbonsko-keramične zavore Brembo z 8-batnimi zavornimi čeljustmi, ki predstavljajo popolno novost pri Range Roverju. Ob omenjanju tehnologij za izboljšanje zmogljivosti ne smemo pozabiti na nov sistem zračnega vzmetenja 6D Dynamics, ki je po besedah podjetja najnaprednejši v

razredu. Spet gre za globalno inovacijo, prvo kombinacijo hidravlično povezanih blažilnikov, zračnih vzmeti z nastavljivo višino in nadzora nagibanja na svetu, ki ohranja skoraj vodoraven položaj vozila pri ekstremnem pospeševanju, zaviranju in zavijanju, hkrati pa povečuje oprijem in prispeva k udobju. Odlično vožno izkušnjo (pa naj bo ta nedeljsko počasna ali na limitu) zaokrožujejo edinstvene nastavitve inteligentnega štirikolesnega pogona in krmiljenja, vektorske porazdelitve navora in aktivnega zadnjega diferenciala. Da bo poleg dinamičnih zmožnosti na višji ravni tudi izgled Range Rover Sporta, inačica SV prinaša ekskluzivne modifikacije stila, ki naredijo vtis. Filozofija

minimalističnega oblikovanja sicer ostaja, toda v povezavi s funkcionalnimi materiali, kot so ogljikova vlakna, so še podkrepljene aerodinamične karakteristike vozila. Range Rover Sport SV, ki prikazuje odlično partnerstvo športnosti in razkošja, je bil v posebni različici Edition One že dodeljen dolgoletnim kupcem znamke, ki bodo znali ceniti še eno revolucionarno novost: sedeže Body and Soul Seat, ki s pomočjo umetne inteligence analizirajo glasbo, ustvarjajo unikatne zvočne vibracije in tako omogočajo večdimenzionalno zvočno doživetje.

*Tekst: Ava Tomlje
Foto: ISC*

VIZIJA

razkošja in elegance



NAJBOLJE PRODAJANI ROLLS-ROYCE V ZGODOVINI – TEMAČNO POIMENOVANI GHOST – SE JE REINKARNIRAL V OBLIKI UNIKATNEGA PRIMERKA, KI NA OGLED POSTAVLJA VRHUNSKO ROKODELSTVO, ODLIČNOST INŽENIRINGA, ISKRIVO USTVARJALNOST IN NESKONČNE PERSONALIZACIJSKE MOŽNOSTI HIŠE AVTOMOBILSKE MODE IZ GOODWOODA.



Leta 2009 so pri Rolls-Royceu naznanili novega člana svojega prodajnega portfelja, ki bi igral povsem drugačno vlogo kot zastavonoša Phantom. Produkt je bil blizu novi skupini kupcev, ki je cenila znamkino iskanje perfekcije v smislu dizajna, inženirstva in ročne izdelave, toda je iskala bolj sodoben izraz Rolls-Roycea. Ghost je tako dokazal, da avtomobili s slovitim ornamentom na pokrovu motorja ponujajo več kot zgolj izkušnjo, biti potnik na zadnjih sedežih, ki nima

nikakršnega stika z volanom. In ta ideja se je izkazala kot zmagovalna, saj se je Ghost uveljavil kot najbolj uspešen model v znamkini več kot stoletje dolgi zgodovini. Ghost je tako kot ostali produkti izpod rok Rolls-Roycea umetniško delo samo po sebi in kot tako ne potrebuje nikakršnih dodatkov. A ker se želijo Britanci v vseh pogledih prilagajati osebnim preferencam svojih bogatih mecenov, jim omogočajo, da pustijo domišljiji prosto pot, ko naročijo svoj edinstven avtomobil. Videli smo že

nič koliko posebnih primerkov (nekaterih bolj elegantno zamišljenih kot drugih), najnovejši unikat pa prihaja iz dežele, kjer se cedita med in mleko. V dubajski rezidenci Rolls-Roycea, ki je debi doživela pred enajstimi meseci, je nastala ideja za modifikacijo modela Ghost Extended, ki ideologijo prvovrstnosti prikazuje na purističen način. Z nočno panoramo dubajskih nebotičnikov se čudovito sklada dvobarven eksterier, ki v poklon skrivnostni arabski puščavi kombinira bež z zlato.

Oblikovalci so po navodilu naročnika sledili filozofiji manj je več, kar pa ne pomeni, da v razkošni kabini niso implementirali nikakršnih ekstravagantnih detajlov. In ko bo ponosni lastnik sedel v objemu najmehkejšega belega usnja, okrancljanega z zlatimi šivi in vezeninami RR, ter gledal v znameniti strop, posut z zvezdami, bo vedel, da je na svoji življenjski poti dosegel uspeh.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



UREŠNIČENE**SANJE**

S ŠTUDIJO MISSION X PORSCHE NAKAZUJE SVOJE NIČ KAR SKROMNE AMBICIJE GLEDE E-ZMOGLJIVOSTI.



OSMEGA JUNIJA 1948 JE KULTNI 356 ROADSTER POSTAL PRVI AVTOMOBIL Z IMENOM PORSCHE, KI JE PREJEL PROMETNO DOVOLJENJE, S ČIMER JE BILA LEGENDA O ZNAMKI ŠPORTNIH AVTOMOBILOV IZ STUTTGARTA ROJENA. SEDAJ, KO PRAZNUJE 75. ROJSTNI DAN, SE JE POČASTILA S PRAV POSEBNIM DARILOM: S SPEKTAKULARNO ŠTUDIJO ELEKTRIČNEGA HYPER AVTOMOBILA MISSION X.



MISSION X PONAŠARJA VRHUNSKO ZMOGLJIVOST, A SE ŽELI UVELJAVITI TUDI KOT PIONIR NA PODROČJU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI.



Porscheju so obljubili, da če bo Mission X prejel zeleno luč za proizvodnjo, bo utelešal štiri cilje: ponašal se bo z idealnim razmerjem med močjo in težo (približno en PS na kilogram), ponujal bo znatno izboljšano polnilno sposobnost z 900-voltno zasnovo, dosegal bo vrednosti podtlaka, ki celo presegajo tiste, ki jih zagotavlja sedanji 911 GT3 RS, in nenazadnje: postal bo najhitrejše vozilo na Nürburgring Nordschleife s cestnim dovoljenjem.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



V jubilejnem letu, ko manufaktura Porsche beleži 75 let obstoja, smo uzrli kar nekaj impresivnih novosti, a nobena ne seže do kolen temu, kar so Nemci razkrili osmega junija na otvoritvi razstave v Porschejevem muzeju. Dramatični dvosedeznik na prvi mah očara s fuzijo luksuznega dizajna in motošport DNK-ja. Finalni produkt je tako osupljiv prav zato, ker so bili oblikovalci ekipe Porsche Style osvobojeni zahtev serijskih vozil – gre namreč za študijo s pomembnim poslanstvom: postavitve temeljev za prihodnost. S tem Porsche nadaljuje svojo tradicijo drznega sanjanja in kreiranja inovativnih konceptov, ki dajejo uvid v športne avtomobile prihodnosti. Pa ne le glede dizajna, temveč tudi glede tehnologije. Pri

**BETTER
STARTS
NOW**



TSUYOSA NJ0150-81Z

Avtomatski mehanizem
Safirno steklo
Vodoodpornost 5 barov



Eco-Drive®

CITIZEN
BETTER STARTS NOW

ROADSTER BMW Z4 M40i IZ ČLOVEKA POVLEČE PRISTNA ČUSTVA VESELJA, NAVDUŠENJA IN VZHIČENJA.

BAT

MOBILE

BMW JE PRED ŠTIRIMI LETI NAZNANIL SODELOVANJE S TOYOTO IN SKUPAJ SO NA CESTE POSPREMILI NOVEGA Z4, V OBLIKI ROADSTERJA, IN TOYOTINO SUPRO, V OBLIKI DVOSEDEŽNEGA KÚPEJA. NA POLOVICI ŽIVLJENJSKE DOBE SO BAVARCI SVOJEMU DVOSEDEŽNEMU ROADSTERJU NAMENILI ZELO RAHLO, SUBTILNO MEDGENERACIJSKO PRENOVO.



Oznaka **M40i** namiguje, da se pod havbo skriva 3,0-litrski turbobencinski šestvaljnik s 340 KM in s 500 Nm navora.

Prav vse izvedenke Z4 so sedaj po novem serijsko opremljene s športnim paketom M Sport, vrh ponudbe pa še vedno predstavlja različica M40i, ki smo jo preizkusili tudi sami. Motorizacija se pod dolgo havbo ni nič spremenila. Oznaka M40i namiguje, da se pod njo še vedno skriva 3,0-litrski turbobencinski šestvaljnik s 340 konjskimi močmi in 500 Nm navora, ki avtomobil z mesta do stotice poženejo v 4,5 sekundah, moč pa se preko izvrstne 8-stopenjske avtomatike prenaša na zadnji kolesni par. Serijski je tudi t. i. Launch Control za še bolj eksploziven štart in dvig srčnega utripa pri vseh modelskih različicah. Moč je mogoče tako slišati, kot čutiti na volanu, a vseeno ropot skozi trapezoidne cevi ne prinaša tistega pravega, purističnega vznemirjenja kot nekoč, za kar se je treba zahvaliti evropskim ekološkim standardom. Očesu najbolj opazne so minimalistične vizualne spremembe, ki so zares blage in jih bodo opazili le avtomobilski zanesenjaki oziroma ljubitelji znamke, ali bolj natančno, ljubitelji te izjemne BMW-jeve serije. Ponavadi med prenovami oblikovalci malce spremenijo obliko same maske, dizajn luči in njihov svetlobni podpis, po možnosti še popolnoma predrugačijo odbijače, kar pa se v primeru prenove modela Z4 ni zgodilo. Oblikovalci so namreč zgoraj naštete elemente ohranili praktično nespremenjene, posegli so zgolj v vsebino maske, kjer so spremenili videz mreže znotraj tipičnih BMW-jevih ledvičk, v spodnjem delu odbijača pa so na robovih malenkostno spremenili obliko zračnih rež. To je praktično vse, kar se tiče vizualnih sprememb 3. generacije roadsterja Z4. Roko na srce, kaj veliko tako ali tako niso mogli spreminjati, ker so že leta 2019 z dizajnom zadeli v polno in zrisali pravi puristični dvosed, ki je že sam po sebi zelo nišen in tudi ni bilo za pričakovati, da bodo vanj



pretirano vlagali in ga spreminjali, ker je vprašanje, če bo sploh dočkal svojega naslednika v popolnoma novi, 4. generaciji. Sam, kakopak, stiskam pesti, da ga bo.

Aja, dopolnili so še barvno paleto, po novem so vanjo dodali matirno sivo barvo, oziroma kot so jo pri BMW-ju poimenovali, Frozen Grey iz nabora Individual, za katero je treba seveda doplačati. V kombinaciji z živo rdečima usnjenima sedežema, s temnimi platišči M Performance v velikosti 19-palcev in s črno poudarjenimi elementi paketa M Shadow Line, je avtomobil tako rekoč recept za avtomobilsko erotiko. Roadster izstopa kjerkoli se pojavi, na parkirišču, v garaži, med vožnjo po cesti, ob čakanju zelene luči na semaforju. Vsakdo, ki vidi avtomobil, ga pospremi s pogledom, bodisi z dvignjenim palcem bodisi z odprtimi usti in s kazanjem nanj s prstom, v pozitivnem smislu seveda.

Za pristno roadster vožnjo izkušnjo sem se odpravil do prelepe Dalmacije. Štart iz Ljubljane do Novega mesta, preko Črnomlja do Vinice, nato pa avtocesta vse do končnega cilja, največje marine na Jadranu, marine Dalmacija v Sukošanu. Nizko težišče, dolg pokrov motorja, 340 konjev na zadnjih kolesih in športno podvozje M so seveda recept za odlične vozne lastnosti in z nasmehom odpeljan praktično vsak kilometer ceste.

Dinamična vožnja je Z4 tako pisana na kožo, še toliko bolj, če pot vodi čez ovinkasto regionalno cesto, kjer Z4 močno zagriže v vsak ovinek in ga z lahkoto tudi spelje, pri čemer lahko zadek kljub vključeni elektroniki konkretno zapleše.

Po dobrih 340 kilometrih prevožene poti je potovalni računalnik ob razmeroma zmerni vožnji – na avtocestnem odseku sem vozil celo v načinu ECO PRO



s hitrostjo 137 km/h, pokazal, reci piši, 6,9 litrov na sto prevoženih kilometrov, sicer pa se je poraba ob prihodu v Ljubljano ustalila pri 10 litrih.

Ob prihodu na obalo je bil seveda tudi pravi čas za veter v laseh, kar ob zmernih temperaturah omogoča odprta platnena streha. Odpiranje in zapiranje slednje je namreč mogoče kar med vožnjo vse do hitrosti 50 km/h. Velik plus takšne strehe je, da tudi ko je spuščena, ne zavzame dodatnega prostora v prtljažniku, temveč je pospravljena v posebej prilagojenem prostoru. V prtljažniku je tako vedno na voljo 281 litrov prostornine. V praksi je to pomenilo, da sem v prtljažnik brez kakršnih koli težav pospravil dve večji potovalni torbi, torbo za na plažo, hladilno torbo, dve jakni in torbo za fotoaparati. Za nekaj manjših drobnarij je na voljo tudi manjši prostor za sedežema v kabini.

Takšno vozno doživetje, kot ga nudi BMW-jev roadster, ti lahko pričara zelo malo avtomobilov. Da iz tebe povlečejo pristna čustva veselja, navdušenja, vznihanja, ko držiš volan in avtomobil vodiš skozi ovinke, hkrati pa lahko uživaš pod svobodnim soncem v svežem zraku in



Avtomobil izstopa
kjer koli se pojavi, na plaži je bil prava
paša za oči mimoidočih.

pišu vetra, ob spremljavi 340 konjev na zadnjih kolesih, je nekaj, kar privoščim vsakemu avtomobilskemu navdušencu, da doživi vsaj enkrat. Če pa ima ta avtomobilski navdušenec 83 tisočakov viška, mu ga z največjim srcem privoščim tudi v njegovi garaži.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Tehnični podatki

motor	šestvaljni, vrstni, turbobencinski	poraba	10,0 l/100 km
prostornina	2.998 ccm	emisije CO ₂	183 g/km
moč	250 kW (340 KM)	mere	4.324 / 1.864 / 1.304 mm
navor	500 Nm pri 1.600 vrt./min.	teža	1.640 kg
menjalnik	8-stopenjski samodejni	posoda za gorivo	52 l
pospešek	4,5 s (0-100 km/h)	prtljažni prostor	281 l
največja hitrost	250 km/h	cena vozila	83.652 EUR



FOCUS SE POČASI POSLAVLJA



ATRAKTIVNA ŠPORTNA PREOBLEKA ST-LINE KONKRETNO Poudari FOCUSOVO ŠPORTNOST IN DINAMIKO.

FORD JE FOCUSA V SVOJI ČETRTI GENERACIJI NA CESTE POSLAL ZE PRED PETIMI LETI, LETA 2019 PA SE JE NJIHOV PRILJUBLJENI HATCHBACH PROSLAVIL TUDI Z NAZIVOM SLOVENSKI AVTO LETA 2019. LANSKO LETO JE BILA ČETRTA GENERACIJA DELEŽNA RAHLE, VERJETNO ZADNJE PRENOVE, S KATERO SI JE ŠE KAKŠNO LETO ALI DVE PODALJŠAL SVOJ ŽIVLJENJSKI STAŽ, PREDEN BO ZA VEDNO ODPELJAL IZ FORDOVEGA PRODAJNEGA PROGRAMA.



Focusova vozna dinamika je športno naravnana in verjetno najboljša v razredu.



postaj v celoti preselilo na nov, večji 13,2-palčni zaslon, ki ga upravljamo na dotik, v ozadju pa ga premika Fordov najnovejši operacijski vmesnik Sync 4. Slednji je dodobra izpopolnjen, je zelo hiter in izredno odziven, njegovo upravljanje je enostavno, z izjemo tega, da vozniku jemlje preveč pozornosti, kot vsi zgolj na dotik upravljavi osrednji ekrani.

Kljub temu da se pod pločevino nahaja Fordov sicer izredno priljubljeni, zgolj litrski trivaljni motor, ki po novem diha tudi s pomočjo blago-hibridne tehnologije in dostavlja prednjima kolesoma 125 konjskih moči, je Focusova vozna dinamika športno naravnana in verjetno najboljša v primerljivem razredu.

Krmiljenje je izredno natančno, lega avtomobila je po zaslugi tršega podvozja fantastična, naračun ne prevelikih, zgolj 17-palčnih platišč pa je vožnja ravno prav udobna. Priznam, da bi si sicer sam želel pod pokrovom motorja nekoliko večjo konjenico, ki bi dosti bolj sovpadala s športnim izgledom in karakterjem avtomobila. A za kaj takega bo treba poseči po čistokrvnem in dosti dražjem ST-ju. Neka vmesna izvedenka z okroglimi 200 konji bi bila verjetno idealna izbira. Po drugi strani je motor izredno tih, prožen, hkrati pa izredno varčen. V povprečju smo na testu zabeležili porabo okrog šest litrov na sto prevoženih kilometrov. Malce bolj dinamična vožnja jo bo dvignila še za kakšen liter, medtem ko jo bo mirna, ležerna vožnja spustila še za enega nižje.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Prenova je bila bolj kot ne subtilne narave, na prvi pogled je še najbolj opazen nekoliko spremenjen prednji del, kjer so oblikovalci prestavili logotip znamke s pokrova motorja malce nižje in ga tako integrirali v samo masko. Prenovili so tudi svetlobni podpis prednjih žarometov, ki po novem serijsko svetijo v LED tehniki in nič več halogenski, za doplačilo pa si je mogoče omisliti še boljše in učinkovitejše LED matricne žaromete.

Testni avtomobil je nosil športno preobleko ST-Line, ki konkretno poudari Focusovo športnost in dinamiko z nekoliko nižjim in s tršim podvozjem, z atraktivnim športnim prednjim odbijačem s poudarjenimi ostrimi potezami in z veliko zračno odprtino v spodnjem delu, s športnimi stranskimi pragovi in z bolj poudarjenim zadnjim difuzorjem. K dodatnemu športnemu izgledu prispevajo tudi antracitna lita platišča v velikosti 17 palcev in dvojni zaključek izpušne cevi na desni strani odbijača.

Tudi v potniški kabini pusti paket ST-Line svoj pridih v podobi popolnoma črne notranjosti z rdeče poudarjenimi šivi, ki jih najdemo na masivnem športnem volanu in na prestavni ročici menjalnika, ki je majhna, njen vrh pa je odet v kovino. Hodi menjalnika so izjemno kratki in čvrsti, v popolnoma športnem duhu. Prenova 4. generacije se je konkretno dotaknila tudi same ergonomije v interierju Focusa, s katero so praktično odstranili vsa fizična stikala. Tako se je upravljanje klimatske naprave in radijskih



Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	999 ccm
moč	92 kW (125 KM)
navor	170 Nm pri 1.400 vrt./min.
menjalnik	6-stopenjski ročni
pospešek	10,2 s (0-100 km/h)
največja hitrost	200 km/h

poraba	6,4 l/100 km
emisije CO₂	119 g/km
mere	4.392 / 1.825 / 1.452 mm
teža	1.358 kg
posoda za gorivo	52 l
prtljažni prostor	392 l
cena vozila	30.350 EUR



PISAN NA KOŽO DRUŽINAM

RAZRED B JE V MERCEDESOWI PONUDBI ŠE NAJMANJ TIPIČEN MERCEDES, A EDEN IZMED UPORABNEJŠIH IN PROSTORNEJŠIH, SAJ JE ŠE VEDNO NEKAKO ZASNOVAN PO KONCEPTU MODERNEGA DRUŽINSKEGA ENOPROSTORCA, ZAPAKIRANEGA V BOLJ ŠPORTNO OBLIKO.

Razred B seveda ni tipičen enoprostorec, dimenzijsko je manjši od značilnih predstavnikov družinskih enoprostorcev, nima drsnih vrat, prav tako ne more prevažati 7 potnikov, a ne glede na to, je njegova podoba nekakšen miks med klasičnim hatchbackom in enoprostornim vozilom. Avtomobil je namreč relativno visok z daljšim medosjem, kar v praksi pomeni izjemno prostorno notranjost, pa ne le zgolj v drugi sedežni vrsti. Ogromno prostora imata tudi voznik in njegov sopotnik na desni strani, s 455 litri prostornine je razmeroma prostoren tudi prtljažni prostor. Najbolj impresiven je prostor nad glavami potnikov, v razredu B bodo tako kljub visokemu, bolj kombijevskemu sedalnemu položaju za volanom brez večjih težav sedeli

tudi dvometraši. Obilo prostora je prav tako v drugi sedežni vrsti, brez težav se lahko dlje časa peljejo tudi tri odrasle osebe, prostora pa zlahka ne zmanjka še za kolena višjeraslih potnikov.

Testni razred B je bil opremljen s paketom AMG Line, ki daje avtomobilu izredno športno podobo, sploh v kombinaciji bele karoserije s črnimi detajli, kot so vstavki v prednjem odbijaču, ogledala, obrobe vrat, zatemnjena stekla in delno očrnjena 5-kraka lita platišča.

AMG paket doprinaša tudi bolj športen izgled prednjega odbijača in stranskih pragov, ter nekoliko nižje podvozje. Posledično to pomeni izredno nizek vstopni kot na prednjem delu. V praksi to pomeni, da prednji odbijač sedi zelo blizu tlom, celo preblizu, saj je poljub s tlemi

tudi ob manjši grbini, kot je na primer ležeči policaj, praktično neizogiben, zato je treba hitrosti prečkanja ovir izdatno prilagoditi oziroma zmanjšati. Nižje podvozje sicer doprinese k nekoliko bolj čvrsti, športni vožnji in boljši legi avtomobila med ovinki, a prednost družinsko naravnane razreda B bi po mojem mnenju moralo biti potovalno udobje na vseh področjih, iskanje športnosti pa bi moralo biti v drugem planu oziroma naj bo rezervirano za kakšne druge, po naravi bolj športne modele. Sicer pa je vožnja z razredom B v takšni konfiguraciji še vedno na strani udobja, kljub športnemu podvozju in velikim platiščem.

Testni razred B je nosil oznako 200 d, kar pomeni, da je bil v avtomobilu vgrajen Mercedesov čistokrvni turbodizelski motor s štirimi valji in z dvema litroma prostornine. Na prednji kolesi preko 8-stopenjske avtomatike prenaša 150 konjskih moči, dotični motor s to konjenico predstavlja tudi zlato sredino v modelni ponudbi ter je verjetno najboljša in najbolj optimalna izbira, glede na razmerje med zmogljivostjo in varčnostjo. 320 Nm navora poskrbi, da avtomobil stotico doseže v 8,5 sekundah, kar sicer ni najbolj pomemben podatek pri dotičnem avtomobilu. Bistveno je, da konjenica z lahkoto premika tono in šesto kilogramov težak avtomobil, pri vsem tem pa ne porabi pretirane količine nafte. V testnem povprečju smo zabeležili porabo okoli šest litrov na sto prevoženih kilometrov.

V notranjosti najdemo poznano Mercedesovo okolje, z dvema povezanimi ekranoma in večfunkcijskim sistemom MBUX, ki se ga po novem upravlja zgolj še na dotik preko ekrana oziroma preko manjše drsne tipke na volanu. Najbolj varno in intuitivno metodo preko drsne ploščice na sredini medseždežne konzole so namreč, na žalost, odstranili. Razred B ima vgrajen tudi najnovejši volanski obroč z dvema prečkama na vsaki strani volana, pohvale si zasluži še kamera, ki na križiščih samodejno prikaže živo sliko in tako omogoči olajšan pogled na semafor, minus pa si prisluži tempomat, ki pri končni ceni avtomobila 52 tisoč evrov ni imel funkcije samodejnega reguliranja hitrosti.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Testni razred B je nosil oznako 200 d, kar pomeni, da je bil v avtomobilu vgrajen Mercedesov čistokrvni turbodizelski motor.



Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbodizelski
prostornina	1.950 ccm
moč	110 kW (150 KM)
navor	320 Nm pri 1.400 vrt./min.
menjalnik	8-stopenjski samodejni
pospešek	8,5 s (0-100 km/h)
največja hitrost	219 km/h

poraba	6,2 l/100 km
emisije CO ₂	137 g/km
mere	4.419 / 1.796 / 1.562 mm
teža	1.608 kg
posoda za gorivo	43 l
prtljažni prostor	445 l
cena vozila	52.074 EUR

informativni izračun mesečnega obroka: 582,76 EUR*

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

DH Leasing

Skupina
Delavska hranilnica

SONY

α
ALPHA

ULTIMATIVNA IZKUŠNJA USTVARJANJA VSEBIN

Fotoaparati polnega formata za vloganje
z izmenljivimi objektivmi **ZV-E1**



USTVARJEN ZA VLOGANJE

ACS 30
LET

A.C.S. d.o.o. Ljubljana Celovška cesta 108
Tel. 01/5001587 e-pošta: info@acssony.si
www.acssony.si



NAVTIKA

CITROËN C5 X PURETECH 180 SHINE

OBLIKOVNO ZELO SAMOSVOJ CITROËN C5 X JE HIBRID MED LIMUZINO, KARAVANOM, KUPEJEM IN SUV-JEM.

NAZAJ

NA POTA STARE SLAVE



CITROËNOV NOVI ZASTAVONAŠA, MODEL C5 X, JE AVTOMOBIL, KI FRANCOŠKO ZNAMKO VRAČA NA POTA STARE SLAVE. NJEGOVI GLAVNI ADUTI SO PRVOVRSTNO UDOBJE, LAHKOTNA VOŽNJA, PROSTORNOST IN EKSTRAVAGANTNA ZUNANJA PODOBA.



POLEG DIZAJNA JE NEDVOMNO GLAVNI ADUT

CITROËNA C5 X UDOBJE.



Avtomobil, karoserijsko gledano, ni tipičen križanec, a je oblikovno povsem samovoj. Sam bi ga označil kot hibrida med limuzino, karavanom, kupejem in SUV-jem.

Njegova stranska linija je dolga kot ponedeljek in tipično limuzinska, kupejevsko spuščajoča se streha, ki se zaključuje v privzdignjen zadek, daje vtis karavana oziroma shooting brakea, nekoliko višja oddaljenost od tal pa mu doda nekaj SUV-jevskega, terenskega šarma. Oblikovno je avtomobil tako izredno zanimiv in kot tak na cesti tudi drastično izstopa. Treba je priznati, da so Francozi oblikovno z novim C5 X zadeli žebljico na glavico, nekaj kar jim pred časom ni ravno najbolje



uspelo z ekstravagantno limuzino C6. Skoraj 2,8-metrsko medosje poskrbi za izredno prostorno in udobno notranjost, v drugi sedežni vrsti je tako ogromno prostora tudi za kolena višje raslih potnikov, nekaj davka pa zaradi kupejevsko spuščajoče se strešne linije terja prostor nad glavami zadaj sedečih potnikov. Kokpit je večinoma digitaliziran, v ospredju je tako na vrhu armaturke velik, na dotik občutljiv ekran, za volanskim obročem pa je manjša digitalizirana instrumentalna plošča, ki ima na voljo še veliko prostora za izboljšave. Prikaz podatkov je namreč nekoliko skop in ne ravno

najbolj intuitiven. Velike pohvale gredo oblikovalcem, da so na osrednjem delu armaturke pod ekranom ponovno vgradili fizična stikala za upravljanje klimatske naprave, namreč pri ne dolgo nazaj testiranemu modelu C5 Aircross, so bila slednja v celoti prenešana v samo digitalizacijo ekrana.

Da je vožnja tako udobna kot je, gre zasluga predvsem aktivnemu vzmetenju Advanced Comfort, mirne vesti pa lahko zapišem, da je udobje vožnje primerljivo s tistimi avtomobili, ki se ponašajo z zračnim vzmetenjem, s to razliko, da C5 X ni zmožen spreminjati višine podvozja, nekaj kar sta bila v 90. letih zmožna modela XM in Xantina, ki sta že takrat veljala za sinonim francoskega udobja. Pred njima pa so bili to modeli DS, CX in BX. V praksi se ceste pod kolesi praktično ne čuti, tako voznik kot potniki imajo dobesedno občutek, kot da lebdi nad iztrošenim slovenskim asfaltom. Nedvomno je C5 X z naskokom eden izmed najbolj udobnih avtomobilov, kar smo jih preizkusili v zadnjem letu. K sila udobni vozniški izkušnji v veliki meri prispeva tudi izredno dobra zvočna zatesnitev kabine, kjer praktično vsi zunanji šumi tam tudi ostanejo, v kabini pa se počutiš kot v osebni oazi miru. Dodaten zen ustvarijo še udobni mehki sedeži, ki vozniku in sovozniku nudijo funkcijo masaže. Vozniku so na voljo tudi vsi najnaprednejši varnostno-asistenčni sistemi, ki pripomorejo k še bolj brezbržni in čim manj stresni vožnji.

Kupci lahko izbirajo med tremi pogonskimi sklopi, vsem pa serijsko streže 8-stopenjska avtomatika. Osnovni je 1,2-litrski bencinski trivaljnik s 130 konji, za katerega menim, da ne paše v tako velik in ekstravaganten avtomobil. Drugi je 1,6-litrski bencinski štirivaljnik s 180 konjskimi močmi, ki se je tudi vrtil pod dolgim pokrovom motorja in je verjetno iz cenovnega vidika, ter kompromisa med zmogljivostjo in varčnostjo, tudi najbolj optimalna izbira. Vrh ponudbe predstavlja priključno-hibridni pogonski sklop z 225 konjskimi močmi, ki že v štartu zahteva dodatnih 10 tisočakov, zato še enkrat poudarjam, da je srednji motor, s paketom opreme Shine, za 40 tisočakov najboljša in najbolj optimalna izbira.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	1.598 ccm
moč	133 kW (180 KM)
navor	300 Nm pri 1.900 vrt./min.
menjalnik	8-stopenjski samodejni
pospešek	8,8 s (0-100 km/h)
največja hitrost	230 km/h

poraba	6,5 l/100 km
emisije CO₂	147 g/km
mere	4.805 / 1.865 / 1.485 mm
teža	1.554 kg
posoda za gorivo	53 l
prtljažni prostor	545 l
cena vozila	40.050 EUR

NISSANOVA klasika

NISSAN JE S SVOJIM JUKEOM PRVE GENERACIJE PRED VEČ KOT DESETIMI LETI ODPRL POPOLNOMA NOV RAZRED MALIH SUVJEV OZIROMA KRIŽANCEV, KJER JE NA TRONU NEKAJ ČASA KRALJEVAL SAM, DRUGA GENERACIJA PA IMA OB ENORMNI KONKURENCI V NAJVEČJEM AVTOMOBILSKEM SEGMENTU V EVROPI PRECEJ TEŽJO NALOGO.

V drugi generaciji je Juke ostal zvest svojim koreninam, oblikovno je še vedno tipično prepoznaven po svoji mali, čokati, mišičasti postavi, kljub temu da je konkretno pridobil centimetre v vseh smereh. Pohvali se lahko tudi s kvalitetno vožnjo in prijetnim ambientom v prenovljeni kabini z veliko napredne tehnologije. Njegova zunanost je dobila več ostrih linij in potez, prednji del pa seveda večjo in lepše integrirano masko s kromirano obrobo, ki se povezuje s tankimi dnevnimi LED žarometi, pod njimi pa najdemo še tipične okrogle zasenčene žaromete. Lepo se mu poda tudi dvobarvna karoserija, v testnem primeru v modro-črni kombinaciji, ki jo lepo dopolnjujejo velika, 19-palčna lita platišča in poudarjene zaščitno-terenske plastike vzdolž vozila.

V kabini je v ospredju osrednji 8-palčni ekran na vrhu armature s posodobljenim operacijskim sistemom, pod njim pa se nahajajo okrogli turbinski zračniki, nova so stikala za klimatsko napravo, kakor tudi delno digitalni merilniki. Nasploh so v kabini uporabljeni kakovostnejši materiali, vključno z usnjenim oblazinjenjem s poudarjenim vzorcem. Novost je tudi zvočni sistem Bose, ki poleg klasičnih šestih zvočnikov, vsebuje še dva v voznikovem in sovoznikovem vzglavniku, ki pričarata boljše prostorsko glasbeno izkušnjo. Zaradi hibridnega pogonskega sklopa je kar konkretno zmanjšana prostornina prtljažnega prostora. Pod njim je namreč vgrajena baterija, ki vzame 68 litrov, skupni volumen prtljažnika tako znaša 354 litrov. Sprva je bil Juke v drugi generaciji na voljo zgolj z enim





pogonskim sklopom, litrskim trivaljnikom, sedaj pa so pogonski paleti dodali še 1,6-litrski bencinski motor brez turbine, ki v navezi z manjšim električnim motorjem tvori hibridni pogonski sklop s sistemsko močjo 143 KM, moč pa na prednji kolesi prenaša brezstopenjski menjalnik, ki deluje izredno uglajeno in tekoče. Električni motor v večini primerov pomaga pri speljevanju in pospeševanju – avtomobil vedno spelje na elektriko, v teoriji pa se lahko do hitrosti 50 km/h peljemo zgolj na elektriko. V praksi je to mogoče le ob izredno nežnem dodajanju plina,

ob večjem pritisku stopalke za plin se namreč nemudoma vključi bencinski motor. Ker gre za klasični hibrid, tega ni mogoče priključiti na polnilno omrežje, baterija se namreč samodejno polni med vožnjo ob zaviranjih. Voznik ima na sredini armaturke stikalo z napisom EV, s katerim pod pogojem, da je baterija dovolj napolnjena in da je hitrost primerna, lahko na svojo željo vklopi električni način vožnje. V praksi, v času testa, je sistem na aktivacijo zelenega načina EV večinoma odgovoril, da baterija ni dovolj napolnjena in da električni način vožnje ni mogoč. Zaviranje in dodatno učinkovito polnjenje baterije je mogoče tudi preko sistema e-Pedal, kjer avtomobil ob spustu stopalke za plin samodejno zavira in skoraj do popolnosti tudi povsem ustavi. Hibridni Juke, v primerjavi s klasičnim, zahteva 3.230 evrov več, z najvišjo stopnjo opreme Tekna, s praktično vsemi hišnimi asistenčnimi sistemi, z dvobarvno karoserijo in z naprednim sistemom Bose audio pa se končna cena povzpne na 31.730 evrskih tisočakov.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

NISSANU JUKE SE ZELO LEPO PODA DVOBARVNA KAROSERIJA.



Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, bencinski
prostornina	1.598 ccm
moč	105 kW (143 KM)
navor	148 Nm pri 4.000 vrt./min.
menjalnik	brezstopenjski samodejni
pospešek	10,1 s (0-100 km/h)
največja hitrost	166 km/h

poraba	6,0 l/100 km
emisije CO ₂	116 g/km
mere	4.210 / 1.800 / 1.595 mm
teža	1.287 kg
posoda za gorivo	46 l
prtljažni prostor	354 l
cena vozila	31.730 EUR

informativni izračun mesečnega obroka: 355,09 EUR*

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

DH Leasing

Skupina
Delavska hranilnica

DIESEL.COM

DIESEL®

FOR SUCCESSFUL LIVING



VEČ NA WWW.SLOWATCH.SI

slowatch

Nadgradnja *prodajnega* asa



POVELJNIK FLOTE FERRETTI YACHTS, VELIČASTNI MODEL 1000, JE KOT NAJVEČJE PLOVILO V ZGODOVINI ZNAMKE TRANSFORMIRAL PRISTOP DO BIVANJA NA KROVU. PO OSVOJITVI KUPCEV PO VSEM SVETU POTISKANJE MEJA NADALJUJE Z IZVEDENKO SKYDECK, KI JE S PREOBLIKOVANJEM ZGORNJE PALUBE PRIDOBILA PRED ELEMENTI ZAŠČITEN PROSTOR, V KATEREM BODO POTNIKI LAHKO UŽIVALI VSE LETO.



Odločenost Ferretti Yachts, da še naprej dviguje standarde udobja in kakovosti bivanja na krovu, je sedaj botrovala kreaciji nove različice paradnega konja – 1000 Skydeck, pri kateri so z delno zasteklitvijo flybrida pridobili sekundarni lounge, v katerem lahko lastniki in njegovi gostje uživajo v vsakem vremenu in ne glede na letni čas. Vrhunec interierja, ki se ponaša z enako mero elegancie kot primarna dnevna soba, predstavlja steklena streha za večerno občudovanje zvezdnatega neba. Svetel in multifunkcionalni prostor, ki je s teraso povezan preko

dvema različnima ambientoma: klasičnim, s toplimi, tradicionalnimi toni in subtilnimi kontrasti, ter sodobnim, z drznimi barvami in urbanimi vplivi. V vsakem primeru notranjost prepriča s skrbno izbrano opremo, ki želi pričarati dobro počutje v drugem domu na vodi. K temu bo pripomogla tudi personalizirana postavitve, podrejena željam in potrebam lastnika. Bivalni prostor na glavni palubi predstavlja perfektno kombinacijo šika in udobja. Okna, ki se raztezajo od tal do stropa, skupaj s steklenimi vrati na vhodu, razbijajo

FERRETTI YACHTS 1000 SKYDECK POOSEBLJA ZNAČILNI VREDNOTI ZNAMKE: VISOKO RAVEN UDOBJA IN BREZČASEN ITALIJANSKI DIZAJN.

Pred tremi leti je velikan navtične sfere Ferretti zajadril v neraziskane vode. Odločili so se namreč za stilno revolucijo svoje celotne prodajne palete in kot se spodobi, je sadove velikopoteznega podviga svetu pokazal novi zastavonoša, ki je z dolžino 100 čevljev obljubil veličastno prezenco. V srčki oblikovne filozofije se nahaja ideja bivanja v prijetnem, udobnem in brezčasno elegantnem okolju. Pod zunanji dizajn se je podpisal arhitekt Filippo

Salveti, medtem ko so koncept interierja domislili v studiu Ideaeitalia. Popolnoma italijanski projekt opredeljujejo minimalistične zunanje linije z radodarnimi steklenimi površinami, ki sicer sledijo smernicam najnovejših predstavnikov znamke. Model 1000 je tako velik odmik naredil predvsem z uporabo naprednih materialov; ob lansiranju je postal prvo plovilo Ferrettija, ki se v tako veliki meri poslužuje karbona.



drsnih steklenih vrat, je opremljen s klimatsko napravo, toda omogoča tudi naravno prezračevanje z odprtjem lamel v stehi.

Če bo lastnik na krov povabil 20 gostov in bo zasteklen lounge zaseden, se lahko srečni povabljeni namestijo tudi palubo nižje, kjer domuje glavni lounge, zasnovan v tipičnem italijanskem stilu. Glavna značilnost partnerstva s studiem Ideaeitalia je možnost izbire med

vizualne ovire, ki delijo zunanost in notranjost, ter poudarjajo tesno povezavo z morjem. Sofisticirani dnevni sobi in jedilnici se pridružuje ladijska kuhinja, ki potrjuje Ferrettijev zgleden pristop k ergonomiji. Vsestranska soba, ki je z 10 kvadratnimi metri za plovilo te velikosti brez primere, na račun široke ponudbe opreme zadovolji tudi petičneže. Nadaljnja zanimivost je električni sistem odpiranja stene, ki razkrije bar in ga združi z jedilnico.



Lastnik zavetišče najde v pravcatem luksuznem stanovanju na glavni palubi, ki se ponaša z lastno kopalnico in garderobno omaro. Na spodnji palubi lahko medtem v štirih kabinah bivajo gostje, ki bodo prav tako uživali v brezčasnem slogu in najboljših materialih. Raznolike nove rešitve tako podčrtajo mednarodno naravo zasnove, ki ustreza potrebam različnih trgov in

različnim namenskostim. Ferretti Yachts 1000 Skydeck je kot nalašč za vse od družinskih križarjenj do čarterskih storitev, na katerih bo 30-metrsko dih jemajočo jahto premikal dvojec motorjev MTU z 2.638 konjskimi močmi.

*Tekst: Ava Tomlje
Foto: ISC*



72 Avio+Sport



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



Z NASKOKOM POKORIL KONKURENCO

V SODELOVANJU S PODJETJEM VRTINC NAVTIKA SMO ŽE PREIZKUSILI DVE PLOVILI ZNAMKE SAXDOR, NAJMANJŠI MODEL 200 IN VEČJI CRUISER, MODEL 320 GTC. TOKRAT SMO SE ZAPELJALI Z MODELOM, KI SE UVRŠČA NEPOSREDNO MED NJIJU, Z 8 IN POL METRSKIM CRUISERJEM 270 GTO, OPREMLJENIM Z IZJEMNIM MERCURYJEVIM IZVENKRMNIM MOTORJEM V 10 S KAR 350 KONJSKIMI MOČMI.

Tudi model 270 GTO je kakopak zadržal prepoznavni športni dizajn znamke z dvojno zasnovanim stopničastim trupom in vrhunsko kakovost izdelave, hkrati pa je s pametnimi rešitvami za preživetje brezbržnih dni in noči na vodi konkretno vrgel rokavico vsem tekmečem v svojem razredu. Dvostopenjska konstrukcija trupa zagotavlja izjemno stabilnost plovila med samo plovo tudi v bolj razburkanem morju. Plovba je tako vseskozi udobna, neutrujajoča, z vrhunskim in zmogljivim Mercuryjevim 350-konjskim motorjem V10 pa je mehko rezanje valov enostavno, eksplozivno in hkrati tudi izjemno varčno. 300-litrski rezervoar za gorivo pa poskrbi, da ne boste najbolj reden gost na bencinskih črpalkah.

Malo je plovil, ki na dobrih osmih metrih omogočajo tako dobro razporeditev prostora vzdolž celotne palube, še toliko manj pa je takšnih, ki na tej dolžini pod palubo skrivajo prostorno kabino, kjer lahko prenočita dve odrasli osebi, na voljo pa jima je tudi navtično stranišče z umivalnikom.

Na premcu plovila se nahaja prostorna ležalna površina, za njo je pozicioniran kokpit z dvema vrtljivima sedežema, ki je zaščiten s steklom, ki odlično ščiti pred vetrom in pršem morja. Na armaturki sta lahko integrirana do dva 12-palčna Simradova ekrana. Mi smo navigacijo in karakteristike motorja spremljali zgolj na enem, ki popolnoma pregledno prikazuje vse potrebne informacije, upravljanje z njim pa je sila enostavno, hitro

Na račun bodo prišli tudi vsi ljubitelji adrenalina in hitre dinamične vožnje, saj plovilo s tem motorjem zlahka doseže in tudi preseže hitrost 50 vozlov.



Tehnični podatki

motor	desetvaljni, bencinski	število oseb	9
prostornina	5.700 ccm	max. obremenitev	1.950 kg
moč	350 KM	teža z motorjem	2.600 kg
največja hitrost	50+ vozlov	rezervoar za gorivo	300 l
dolžina	8,45 m	rezervoar sladke vode	50 l
širina	2,59 m	rezervoar črnih vod	50 l
število ležišč	2	cena plovila	od 99.700 € (brez ddv)



270 GTO JE ZADRŽAL PREPOZNAVNI ŠPORTNI DIZAJN ZNAMKE Z DVOJNIM STOPNIČASTIM TRUPOM IN VRHUNSKO KVALITETO IZDELAVE.



Malo je plovil, ki na dobrih osmih metrih omogočajo tako dobro razporeditev prostora.

in tekoče. Za lažje manevriranje v marinah in na pomolih, je bilo plovilo opremljeno tudi z bow thrusterjem, s katerim kapitan bodisi v levo bodisi v desno stran obrne premec.

Za kapitanovim prostorom je nameščena prostorna miza iz tikovine, ki se lahko tudi poklopi in s tremi ločenimi stoli tvori dodatno ležalno površino na krmu. Prostor med motorjem in krmno ploščadjo je elegantno ločen s stekleno pregrado, ki v prvi vrsti skrbi za varnost in preprečuje morebitni vdor vode na krmno ploščad, obenem pa iz estetskega vidika pripomore k elegantnemu videzu plovila.

Namesto treh ločenih stolov, si lahko lastnik omisli tudi enodelno klop, primerno za štiri osebe. Za mizo lahko

tako udobno sedi do šest oseb in na sidru v zalivu uživa v sveže pripravljene malici in ohlajeni osvežilni pijači. Ker si za zadnjimi sedeži opcijsko lahko omislite tudi wet bar s hladilnikom, z umivalnikom in z električno kuhinjsko ploščo, boste gostom lahko pripravili tudi sveže ulovljene ribe, morsko pašto oziroma kar koli vam srce poželi. Predstavljajte si, da vržete sidro v svoji omiljeni uvali v kristalno čisti sinje modri vodi, in ker imate na čolnu popolnoma vse potrebno za brezbržno preživeto noč, se vam ni treba vračati v marino, kjer te zbudijo glasni sosede na barkah, temveč preprosto noč preživite sami v zalivu, zjutraj pa vas zbudita umirjena simfonija morja in orkester škržatov.

Ko se zaliva naveličate, enostavno preko električnega



sidnega vitla dvignete sidro, obrnete ključ motorja in na krmi prijetno zarohni 350 konjskih sil iz Mercuryjevega najnovejšega motorja V10, ki vas hitro in hkrati varčno odpelje praktično na kateri koli del Jadrana. Potovalna hitrost z dotičnim motorjem znaša pri bolj umirjeni vožnji približno 20 vozlov, povsem udobno in lagodno pa lahko razdalje premagujete z višjo potovalno hitrostjo okoli 40 vozlov.

V prvem primeru bo motor porabil približno 1,3 litra goriva na navtično miljo, pri hitrejši vožnji pa okoli 1,8 litra. Seveda bodo na račun prišli tudi vsi ljubitelji adrenalina in hitre dinamične vožnje, saj plovilo s tem motorjem zlahka doseže in tudi preseže hitrost 50 vozlov. Plovba je tudi pri višjih hitrostih izredno stabilna, prav tako lahko samozavestno pri hitrosti več kot 40 vozlov močno spremenite smer vožnje; plovilo bo v ovinek zagrizlo agresivno, a hkrati varno in z mehkim rezanjem valov lahko nadaljete do svoje naslednje najljubše destinacije.

*Tekst: Jan Grobelšek
Foto: Vrtinc Navtika*

**OPCIJSKO JE NA VOLJO TUDI WET BAR S HLADILNIKOM,
Z UMIVALNIKOM IN Z ELEKTRIČNO KUHINJSKO PLOŠČO.**



DANIEL WELLINGTON

WATCHES & ACCESSORIES



NA VOLJO V:
slowatch
www.slowatch.si

100 LET ADRENALINA, HITROSTI IN VZDRŽLJIVOSTI

NA KOLEDARJU SVETOVNEGA VZDRŽLJIVOSTNEGA PRVENSTVA FIA WEC POMEMBNO MESTO ZASEDA LEGENDARNA DIRKA 24 UR LE MANS, ZANJO PA STA ZNAČILNA NASTOP NAJVEČJIH TALENTOV V AVTOMOBILSKEM ŠPORTU IN POSLUŽEVANJE NAPREDNIH TEHNOLOGIJ. K OBEMA S SVOJIM BOGATIM ZNANJEM IN IZKUŠNJAMI PRISPEVA GOODYEAR, KI POD SVOJIM IMENOM NOSI LEPO ŠTEVILO ZMAG IN JE EKSKLUZIVNI DOBAVITELJ PNEVMATIK V KATEGORIJ LMP2.

Letošnja izvedba 24 ur Le Mansa je bila še posebej posebna, saj je kulturna motošport preizkušnja praznovala okroglo 100. obletnico; ta pa je sovpadala še z enim pomembnim mejnikom, 125. obletnico Goodyeara. In ravno francoska vzdržljivostna klasika je ustvarila mnogo zlatih trenutkov za družino blagovnih znamk Goodyear, saj drži rekord 49 skupnih skupnih zmag za Goodyear, Dunlop in Avon. Od dirk s tovornjaki do Nascarja, od Formule 1 do Le Mansa, je Goodyear že dolgo močno vpet v svetovni motošport, pri čemer se lahko pohvali, da je dosegel več zmag v prvenstvu Formule 1 kot kateri koli drug proizvajalec pnevmatik, prav tako pa beleži impresiven niz zmag na Le Mansu in rekordno partnerstvo z Nascarjem.

Goodyear se je v letošnji, jubilejni stoti ediciji ene najprestižnejših dirk na svetu zopet pridružil vrhunskim ekipam, ki so se dokazovale z vzdržljivostjo, hitrostjo in taktiko, pri čemer jim je bil glavni cilj v 24 urah prevoziti čim večjo razdaljo. Na podlagi odličnih rezultatov v preteklosti, je bil Goodyear že drugo zelo zapored edini dobavitelj pnevmatik za kategorijo LMP2 in tako je skupno servisiral kar 24 ekip, in to s 24-urnim delovanjem, ki je omogočilo, da so ekipe imele prave pnevmatike ob pravem času. Goodyear je za dirkalnike LMP2 zasnoval enotno specifikacijo gladkih pnevmatik, ki so optimizirane za širok razpon temperatur. Poleg tega je Goodyearova pnevmatika za mokro vožnjo voznikom zagotovila vsestranskost in samozavest, ko je v prvih nekaj urah dirke deževalo. Letos so bile velikosti rezervoarjev za gorivo avtomobilov LMP2 povečane, kar pomeni, da je dolžina vožnje približno 10 odstotkov daljša kot v prejšnjih letih. Med enim najhitrejših nastopov je ekipa WRT v rokah Robina Frijnsa svoj najhitrejši krog opravila v svojem predzadnjem krogu pred vstopom v bokse, kar je poudarilo doslednost delovanja pnevmatik.

S podpisom triletno pogodbe, ki začne veljati leta 2024, pa bo Goodyear postal ekskluzivni dobavitelj tudi v kategoriji LMGT3. Za to kategorijo bo Goodyear razvil povsem nove pnevmatike in pri tem uporabil svoje bogate izkušnje v mednarodnih kategorijah GT3 in GTE. Na dirkah bo z Goodyearovimi pnevmatikami tako nastopilo nekaj najbolj prepoznanih in zaželenih znamk športnih avtomobilov na svetu, s čimer bo vodilni proizvajalec pnevmatik dodatno okrepil svoj položaj v mednarodnem motošportu.

Zmago v razredu LMP2 je osvojila ekipa Inter Europol Competition z vozno zasedbo Jakub Smiechowski/Albert Costa/Fabio Scherer, ki je dirkalnik s številko 34 pripeljala do kariraste zastave 53,8 sekunde pred dirkalnikom št. 41 ekipe WRC, toda na dogodku je veliko pozornosti požela tudi kategorija Garage 56, ki predstavlja sodelovanje med Nascarjem, Hendrick Motorsportsom, Chevroletom in Goodyearom. Gre za posebno kategorijo z enim samim udeležencem, ki ga



organizatorji dirke rezervirajo za konceptne avtomobile z inovativnimi tehnologijami prihodnosti. Dirkalnik NASCAR Next Gen Chevrolet Camaro ZL1 Garage 56 je vozil z dirkalnimi pnevmatikami, ki vsebujejo inteligentno funkcijo beleženja tlaka in temperature v pnevmatikah v realnem času. Te podatke so inženirji in vozniki med dirko uporabili za optimizacijo zmogljivosti vozila s sprotnim prilagajanjem nastavitvev vozila in pripravljenosti voznika. Razvoj pnevmatik za Garage 56 je potekal na dveh celinah, na desetih testiranjih v preteklih 12 mesecih pa je bilo prevoženih skoraj deset tisoč kilometrov. Projekt je bil izjemen uspeh, saj je Camaro ZL1 na dirki opravil 285 krogov in končal pred mnogimi izkušenimi ekipami kategorije LMGTE. Njegov najhitrejši čas kroga je bil 3 minute in 50,5 sekund, kar je primerljivo z najhitrejšim časom razreda LMGTE. Tempo dirkalnika je bil impresiven celoten vikend, toda še bolj kot to je navdušujoča pripravljenost celotne Goodyerove ekipe, ki je v Le Mansu poskrbela za vse logistične izzive nastopajočih. Še preden so bili dirkalniki postavljeni na štart jubilejne stote izvedbe vzdržljivostne dirke, so ekipe za seboj pustile na tisoče ur pripravljalnega dela. Goodyear je uporabil več kot 2.500 pnevmatik, katere je pripeljalo 10 tovornjakov, v Le Mans pa je potovalo tudi več kot 65 članov Goodyearove skupine, ki so podpirali tekmovalne ekipe. V zadnjih nekaj sezonah si je Goodyear sicer prizadeval zmanjšati skupno število uporabljenih

pnevmatik, kar dosega z razvojem in izpopolnjevanjem tehnologije pnevmatik za različne vremenske razmere. To odraža tudi njegov nagrajeni nabor cestnih pnevmatik, ki so zasnovane za najrazličnejše vremenske razmere.

Tekst: Ava Tomlje
Foto: ISC



The BIGG-R
is everywhere

SPRING *favorites*

V MONTREALU 100. ZMAGA RED BULLA

MAX VERSTAPPEN JE NA VELIKI NAGRADI KANADE SVOJI EKIPI PRIDIRKAL 100. ZMAGO V FORMULI 1. OBENEM JE BILA TO ZANJ 41., S ČIMER SE JE PO ŠTEVILU ZMAG IZENAČIL Z LEGENDARNIM AYRTONOM SENNO. V SENCI ZMAGE NIZOZEMCA STA NA STOPNIČKAH KONČALA FERNANDO ALONSO (CASTON MARTIN), KI JE BIL BOLJŠI OD LEWISA HAMILTONA (MERCEDES).





Ferrari je s četrtem mestom Leclerca in petim Sainza dosegel svoj maksimum.

Dirka na otočku Notre Dame se je začela z odličnim štartom Lewisa Hamiltona, ki se je iz tretjega mesta mimo Alonsa prebil na drugo. Slab štart Španca je skoraj izkoristil še Russell, a je dirkač Aston Martina vseeno uspel ohraniti tretje mesto. Zmagovalec kvalifikacij Max Verstappen je brez težav zadržal vodilni položaj. Tokrat se resda ni uspel odpeljati konkurenci. Po nekaj krogih je Hamilton zaostajal le tri sekunde.

Že v osmem krogu je zaradi ustavljenega dirkalnika Logana Sargeanta vodstvo dirke priklicalo virtualni varnostni avto. Štiri kroge kasneje pa je na stezo pripeljal pravi varnostni avto. Namreč George Russell je svojega Mercedesa poslal v ogrado in na stezi je ostalo ogromno delcev dirkalnika. Vodilni trije so v hipu odpeljali v bokse, pri čemer je bilo še posebej zanimivo ob izvozu Hamiltona iz mesta za menjavo gum. Mehaniki so ga spustili tik pred Alonsa in Španec je moral pošteno pritisniti na zavoro, da ni prišlo do trčenja. Štiri kroge kasneje se je dirka nadaljevala, za vodilno trojico Verstappen, Hamilton, Alonso, pa sta se znašla že oba Ferrarija, ki sta bila na taktiki le enega postanka. Sledil jima je še en osmoljenec deževnih kvalifikacij, Sergio Perez v drugem Red Bullu.

V 22. krogu je Alonso izkoristil zavetrje in se mimo Hamiltona prebil na drugo mesto. Britanec mu ni mogel

slediti in Špancu se je tako zopet nasmihalo drugo mesto. Svoja položaja sta ohranila tudi po drugi menjavi gum, ki sta jo opravila v 41. oziroma 42. krogu. Kljub temu da so Alonsu nataknili najtršo in posledično najpočasnejšo različico gum, ga Hamilton na srednji zmesi ni uspel ogroziti. Še več, Alonso je svoji ekipi dejal, da se gre boriti za zmago. No, dirkalnik Aston Martina je zaenkrat še preveč šibak za neposreden boj proti Red Bullu. Max Verstappen je tako do konca brez težav obdržal vodstvo in dosegel šesto zmago na osmi dirki sezone. Alonso nadaljuje z navdihujočimi predstavami, viden pa je tudi napredek Mercedesu. Ferrari je s četrtem mestom Leclerca in petim Sainza dosegel svoj maksimum. Dirko so taktično odlično izpeljali, je pa res, da so le četrta sila karavane. Šesto mesto Perez je še en slab rezultat Mehičana, ki se po dirki v Miami enostavno ne sestavi več. Fantastično dirko je odpeljal Alex Albon; sedmo mesto tajskega dirkača je odličen rezultat, tako zanj kot za ekipo Williams, ki je v dosedanjem poteku sezone osvojila le eno samo točko. Osmo mesto je osvojil Esteban Ocon, deveto Lance Stroll, prve točke po uvodni dirki v Bahrajnu pa je z desetim mestom osvojil Valtteri Bottas.

Pogled na lestvico je po dirki kazal na veliko premoč Verstappna. Razglašeni Perez je zaostajal že 69 točk, na

vsega devet točk zaostanka se mu je približal Alonso. Med konstruktorji je po preizkušnji v Kanadi vodil Red Bull, pred Mercedesom in Aston Martinom.

Tekst: Gregor Osredkar






Foto: ISC



V 22. KROGU JE ALONSO IZKORISTIL ZAVETRJE IN SE MIMO HAMILTONA PREBIL NA DRUGO MESTO.



Rezultati VN Kanade:

- | | | |
|--|--|---|
| 1.  Max Verstappen
Red Bull Racing | 4.  Charles Leclerc
Ferrari | 7.  Alexander Albon
Williams |
| 2.  Fernando Alonso
Aston Martin | 5.  Carlos Sainz
Ferrari | 8.  Esteban Ocon
Alpine |
| 3.  Lewis Hamilton
Mercedes | 6.  Sergio Perez
Red Bull Racing | 9.  Lance Stroll
Aston Martin |

Verstappen PONIŽAL konkurenco

Z BREZHBNO PREDSTAVO NA VELIKI NAGRADI AVSTRIJE JE MAX VERSTAPPEN NA DEVETI LETOŠNJI DIRKI DOSEGEL ŽE SEDMO ZMAGO. PRVIČ LETOS JE DO DRUGEGA MESTA PRIŠEL CHARLES LECLERC, NA TRETJEM MESTU PA JE KONČAL SERGIO PEREZ.

Rezultati VN Avstrije:

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

Letošnja Velika Nagrada Avstrije bo v spominu ostala po novi bleščeči predstavi Maxa Verstappna in dirkalnika RB19. Bolj ali manj je jasno, da gre za zelo težko premagljivo kombinacijo, kar je na začetku dirke občutil tudi Charles Leclerc. Štartal je iz drugega mesta, za Verstappnom, a na dveh dolgih ravninah po prvem ovinku poskusil priti mimo Nizozemca. Bil je enostavno preveč previden in dirkač Red Bulla se je mirno odpeljal naprej. Zaradi trčenj v ozadju je na stezo v

prvem krogu zapeljal varnostni avto. Dirka se je tri kroge kasneje nadaljevala in zdelo se je, da je na tretjem mestu Sainz hitrejši od svojega moštvenega kolega in bi morda lažje sledil vodilnemu, a so se pri Ferrariju odločili, da Španec ne sme napasti Monačana.

V 15. krogu je odpovedal dirkalnik Nica Hülkenberga in vodstvo dirke se je odločilo za virtualni varnostni avto. Vsi dirkači z izjemo Red Bullovih so zapeljali na menjavo gum in za trenutek se je zazdelo, da bi Ferrari končno

lahko premagal »rdeče bike«. Ko se je devet krogov kasneje Verstappen ustavil v boksih, sta Ferrarija vozila na mestih ena in dve. Dirkač Red Bulla ni potreboval dolgo, da je prehitel Sainza in nato še vodilnega Leclerca. Hkrati je iz ozadja stopničke začel napadati Sergio Perez, ki je dirko začel šele iz 15. mesta. Z odlično vožnjo se je do konca mimo Norrisa in Sainza prebil kar na tretje mesto. Charles Leclerc z drugim mestom dosegel maksimum, Sainz pa je zaradi kazni iz četrtega padel na šesto mesto.

Odkritje dirke je zagotovo Lando Norris, ki je končal na četrtem mestu kot najboljši izmed britanskih dirkačev. Precej klavrn nastop in le peto mesto je dosegel Fernando Alonso. Podobno velja za ekipo Mercedesa, saj sta Russell in Hamilton končala le na sedmem oziroma osmem mestu. Na devetem mestu je dirko zaključil Stroll, na desetem pa Gasly.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC

ROVANPERÄ DOBIVA ZAGON



PRVENSTVO WRC SE SPET VSE BOLJ OBRAČA V PRID ROVANPERE. ZASLEDOVALCEM BEŽI ŽE ZA 41 TOČK. PRIHAJAJO PA TRIJE RALLYJI, KI SO PISANI NA KOŽO ŠAMPIONU PRIHODNOSTI. NAJPREJ ESTONIJA, KJER JE LETA 2021 PRVIČ ZMAGAL IN ZMAGO PONOVI LANI, POTEM DOMAČA FINSKA IN V ZAČETKU SEPTEMBRA GRČIJA, KJER JE DOSEGEL SVOJO DRUGO ZMAGO V KARIERI.



V mistični Keniji je moštvo Toyote ponovno dokazalo svojo premoč.



Na šestem rallyju sezone na Sardiniji smo dobili še petega različnega zmagovalca. S težkimi razmerami, predvsem zaradi slabega vremena, se je na koncu najbolje spoprijel Thierry Neuville. Belgijec je uvodni del rallyja začel nekoliko rezervirano. Pobuda je pripadla Sebastien Ogierju (Toyota) in Esapekki Lappiju (Hyundai), ki sta narekovala tempo. V soboto je sledil popoln napad Neuvillea, večnega podprvaka. Iz hitrostne preizkušnje v hitrostno preizkušnjo je zmanjševal zaostanek za vodilnima. Ko je na predzadnji hitrostni preizkušnji s ceste odneslo Ogierja, je Neuville prevzel vodstvo.

Skozi celoten rally je dirkačem dirkanje precej otežil dež. Dopoldanski del je vsak dan potekal v suhem vremenu, popoldne pa je praktično ves dirkaški konec deževalo. Ker je bilo bolj ali manj že vse odločeno, saj so bile razlike prevelike, je nedeljski program minil v znamenju previdnih voženj in varnega prihoda v cilj. Tako je svojo prvo letošnjo zmago slavil Thierry Neuville, ki jo je seveda posvetil tragično preminulemu moštvenemu kolegu, Craigu Breenu. Dvojno zmago je ekipi Hyundaija zagotovil Esapekka Lappi, pomembne točke pa je za tretje mesto osvojil branilec naslova, Kalle Rovander.

Pot je dirkače v nadaljevanju vodila v mistično Kenijo, kjer je moštvo Toyote ponovno dokazalo svojo premoč. Zmage se je veselil Sebastien Ogier, drugo mesto je osvojil Kalle Rovander, tretji je bil Elfyn Evans, na četrtem mestu pa je končal Takamoto Katsuta.

Tudi 71. izvedba tega legendarnega rallyja se ni izneverila tradiciji. Sloves najtežje preizkušnje v prvenstvu WRC je rally upravičil tudi tokrat. Pravzaprav ni bilo dirkača, ki ni imel takih ali drugačnih težav. Poleg prebitih pnevmatik, ogromnih skal na trasi in globokih kolesnic so dirkači večkrat naleteli tudi na zebre, žirafe in ostale živali. Ko svoje doda še dež, se peščena brezpotja po prostranstvih Kenije spremenijo v pravo drsalnico. Ob visokih hitrostih so dirkalniki na spolzki površini večkrat zapeljali s proge, veliko dirkačev je svoje avtomobile preoblikovalo ob trkih z drevesi in grmičevjem. A kot je v navadi, se v najtežjih pogojih najbolje izkažejo prav tisti najboljši. Brez dvoma sta to osemkratni svetovni prvak Sebastien Ogier in njegov naslednik, aktualni prvak Kalle Rovander. Že na samem začetku rallyja sta pobegnili tekmeccem, ki so se vsak po svoje ukvarjali z različnimi tegobami.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC

Lačni?
Imamo vse za
nepozaben BBQ



ŠPENA BBQ – najboljša slovenska BBQ trgovina!

- Trgovino vodi najboljša slovenska BBQ tekmovalna ekipa vseh časov.
- V Krškem odpiramo novo BBQ trgovino – otvoritev bo 12.7.2023.
- Vse kar je naročeno do 12:00 na delovnik, se odpremi še isti dan.
- Prirejamo BBQ in pizza delavnice po dogovoru.
- Izdelujemo najboljše smokerje v Sloveniji – naši smokerji redno zmagujejo na BBQ tekmovanjih.
- Zastopamo priznane znamke: Angus&Oink, Kosmo's Q, Cozze, Blues Hog, B&B charcoal, PK grills, Suckle busters, NC Seasoning, Landmann, Valhal, Pixie, Croix Valley, Eddy's ...

Špena BBQ trgovina, Poljska pot 2 A, 8270 Krško
+386 51 696 310, info@spena.si

www.spena-bbq.si



MARQUEZ žanje vso pozornost

MARC MARQUEZ, POVRATNIK PO POŠKODBI, KI JO JE STAKNIL NA VN PORTUGALSKE, ŽANJE VSO POZORNOST, SAJ SVOJE TEKMECE RUŠI KOT ZA STAVO. VENDAR NE Z DOBRIMI REZULTATI IN TUDI NE POSEGA PO NAJVIŠJI STOPNIČKI NA ZMAGOVALNEM ODRU, AMPAK TEKMECE PREMAGUJE NA NENAVADEN NAČIN, KI SI GA VERJETNO NI NAČRTO ZAMISLIL. PRED VSAKO DIRKO SE LAHKO VPRAŠAMO, KDO IZMED DIRKAČEV BO TOKRAT ŽRTEV IZPOD KOLES MARCA MARQUEZA.

VN Italije se je za brata Marquez začela obetavno, saj sta oba presenetila, ko sta se s kvalifikacijami uvrstila v prvo štartno vrsto. Pred njima je bil le domačin Francesco Bagnaia, ki je ob najboljšem času kvalifikacij zrušil še rekord steze in svojo letošnjo dobro formo potrdil tudi na popoldanski sprint dirki. Na sprint dirki se ni dobro končalo za mlajšega od bratov Marquez, ko je po trku z Bradom Binderjem izgubil možnosti za boj za najvišja mesta. Marc Marquez se je zadovoljil s sedmim mestom, pred njim je zaključil Jack Miller na šestem mestu, peti je bil Luca Marini, četrti Johann Zarco, ki ga je iz zmagovalnega odra izrinil tretji, Jorge Martin, tik pod najvišjo stopničko pa je sobotno sprint dirko zaključil Marco Bezzecchi. Sprint dirke so za gledalce popestritev, a za dirkače nič kaj prijetnega. Številni dirkači že od samega začetka poudarjajo, da so skrajšane preizkušnje zanje nevarne in lahko terjajo hujše poškodbe, kot se je v Mugellu pripetilo Hondinemu dirkaču Alexu Rinsu, ko je utrpel zlom golenice in mečnice. Dirkači v tej kratki dirki dajo vse od sebe in motor spravijo do skrajnih meja, velikokrat pa se to, žal, ne izide po načrtih.

Po načrtu se ni izšlo bratoma Marquez, ki sta nedeljsko preizkušnjo zaključila v pesku. Starejši od bratov je po lastni napaki zapustil prizorišče 18 krogov pred koncem, dobrih 10 krogov pozneje, je napaka stala tudi Alexa. Ljubljenec domačega občinstva, Francesco Bagnaia, je imel vajeti v svojih rokah vse od štarta do cilja. Na zmagovalnem odru sta se mu pridružila Jorge Martin, ki je za dirko izbral mehkejšo različico pnevmatik in proti koncu dirke na povsem zlizanih pnevmatikah zelo

trpel, in na tretjem mestu Johann Zarco, s srednjo trdo pnevmatiko. Trša ali mehkejša – na koncu dirke so bile vse pnevmatike povsem uničene.

Povsem uničen je bil tudi motocikel Johanna Zarcoja, ko je vanj priletel Marc Marquez, po tem ko je izgubil nadzor nad svojim jeklenim konjičkom na prostem treningu sedme letošnje preizkušnje na Sachsenringu. Proste treninge je zaznamovala rdeča zastava po padcu Takaakija Nakagamija, kmalu sta padec zabeležila še Raul Fernandez in Miguel Olivera. A najhujše je bilo ob trku Marqueza in Zarcoja, ko je sprednji del Zarcojevega motocikla kar utrgalo. Na srečo sta jo oba dirkača odnesla brez resnih poškodb, kar pa za njuna motocikla ne moremo reči. Pester vikend na Sachsenringu za VN Nemčije se je za Marqueza ponovno zaključil še pred nedeljsko preizkušnjo, ko je na ogrevanju grdo padel, si zlomil prst in se po premisleku, tik pred zdajci, odpovedal dirkanju za VN Nemčije. Nekaj smole se je držalo tudi Mavericka Viñalesa, ko mu je tako kot na sobotni preizkušnji, tudi na zaključnem dejanju odpovedal motor. Nedeljska preizkušnja za VN Nemčije se je zaključila s slavljenjem 25-letnega Španca Jorgeja Martina, ki je premagal konkurenta že na sobotni sprint dirki, na nedeljski preizkušnji pa je za pol motorja dolžine ugnal vodilnega v skupnem seštevku, Francesca Bagnaia.

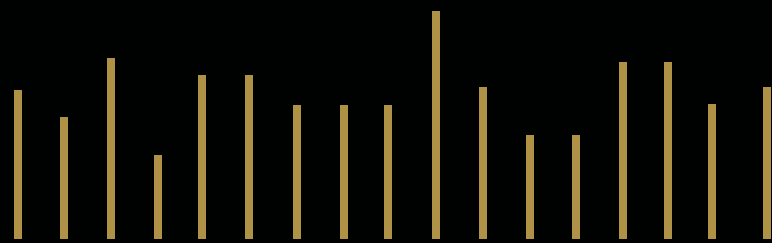
Dirkači so se konec junija pomerili na dirki za VN Nizozemske in ponovno je bilo nekaj smole za Marca Marqueza, ko je v počasnejši kvalifikacijski skupini trčil v Eneo Bastianinija, ko je ta upočasnil v želji, da bi predse spustil hitrejše dirkače po tem, ko se je soočal s težavami motocikla. Enako je storil tudi Marc Marquez, a



ob pogledu nazaj ni opazil, da je Bastianini pred njim že upočasnil. Kot je sam Marquez dejal, ko ima hudič mlade, jih ima res veliko. Ta pregovor zanj hudičeveo drži, namreč po sedmih dirkah v letošnji sezoni je dirkač Honde zbral le 15 točk, nastopil zgolj na treh dirkah, zaključil pa prav nobene. Na osmi letošnji preizkušnji za VN Nizozemske je slavil Francesco Bagnaia, ki je še povečal svojo prednost v skupnem seštevku, čeprav so bili mnogi prepričani, da bo Marco Bezzecchi prevlado na treningih, kvalifikacijah in sprint dirki, potrdil še z zmago na nedeljski preizkušnji. Po kazni Brada Binderja je tretjo stopničko zasedel Aleix Espargaro, Bradu je s pribitkom treh sekund zaradi prečkanja območja dirkališča oder za zmagovalce spolzel iz rok in zdrsnil je na nevhaležno četrto mesto. Dirke ni zaključil Jack Miller, ki je kmalu po štartu obtičal v pesku, nekaj trenutkov za njim sta trčila Johann Zarco in Fabio Quartararo, ki je doživel neljubi pripetljaj že tik pred Veliko nagrado Nizozemske, ko si je med tekom po ulicah Amsterdama zlomil palec na levi nogi, odstop pa je zabeležil tudi Miguel Olivera. Dirkače čaka daljši premor, nato pa bo 6. avgusta iz garaž ponovno zarohnelo.

Tekst: Matjaž Tomlje in Rok Tomlje

Foto: ISC



POTREBNA SI FRIZERJA

KLEMEN: 041 501 543

SAŠO: 041 792 617

GREGA: 041 532 478

Vodnikova cesta 74, 1000 Ljubljana