

Avto šport

VOZILI SMO:

- Renault Captur E-Tech Engineered
- Ford S-Max 2,5 Hybrid Vignale
- DS 7 E-Tense 300 4x4 Rivoli
- Mazda MX-5 G184 Takumi
- BMW X7 M60i xDrive

www.avto-sport.net

Sledi nam:  



AMG GT 63 COUPÉ

MotoGP, Formula 1, WRC

&

Bugatti Chiron »Golden Era« // Lamborghini SC63

Rolls-Royce La Rose Noire // Ferretti Yachts 580

Festival hitrosti Goodwood // Sejem mobilnosti IAA



ISSN 0353-8508



9 770353 850034

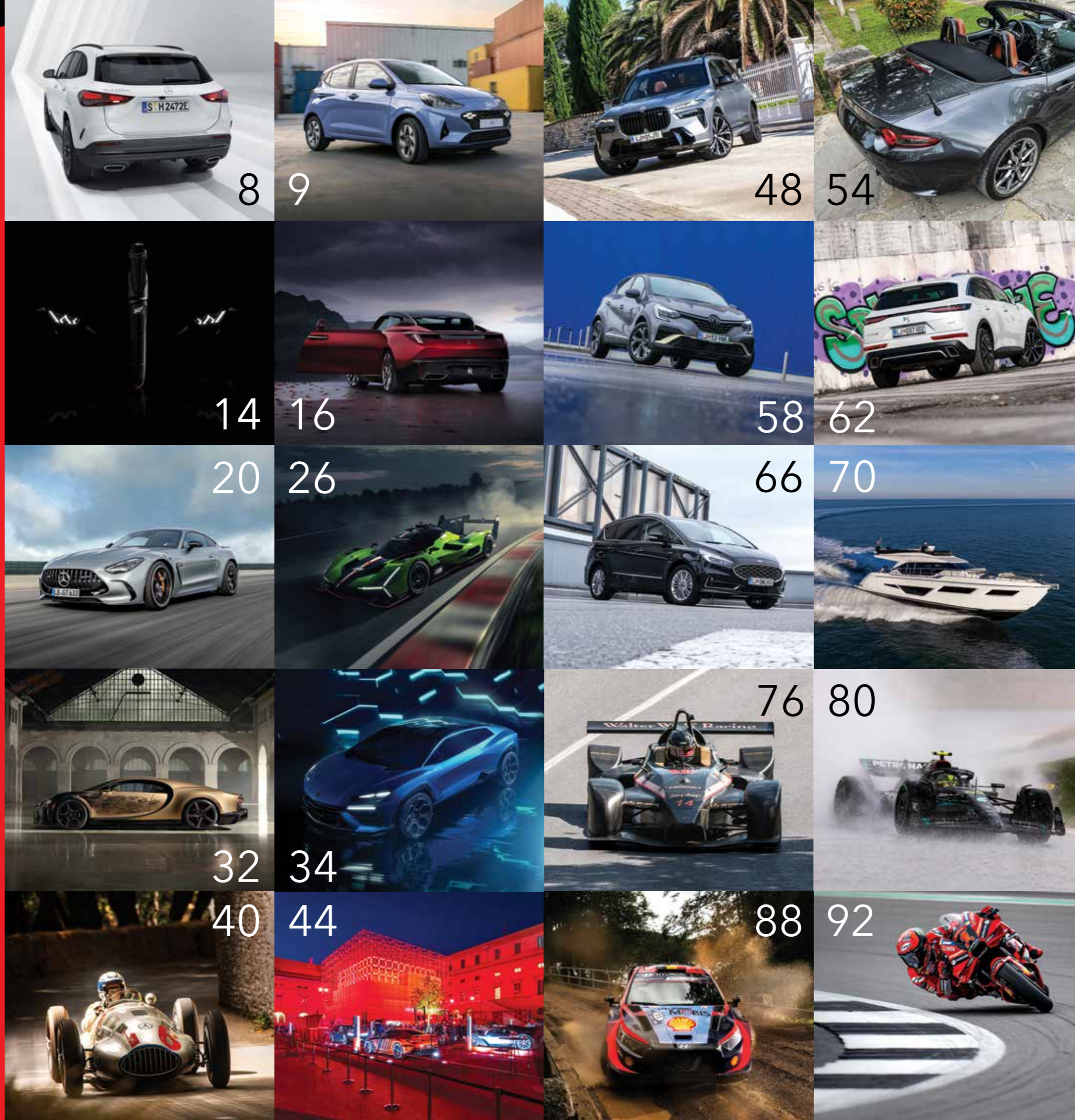
Ne samo pozor motoristom, ampak tudi avtomobilistom. Ko vidite motociklista, bodite previdni, ker je motociklist dosti bolj ogrožen udeleženec v prometu kot šofer avtomobila. Avtomobilisti imate pločevinasto zaščito okrog sebe, v notranjosti luksuz, klimatsko napravo in štiri kolesa, na katere je obešen avtomobil. Motociklist nima nikakršne zaščite, nima klimatske naprave in motocikel je obešen samo na dve pnevmatiki ter ne stoji samostojno. Zato morajo avtomobilisti bolj paziti na motocikliste, ker so to ogrožena vrsta. Tudi ceste so za dvokolesnike preveč izrabljene in luknjaste. Motocikel potrebuje lepo ravno cestišče in ne plastične reliefne oznake na cestiščih, ki lahko motociklista spravijo na tla. Pred kratkim sem imel možnost preizkusiti tako imenovan »težki« motocikel. Gre za 1.800-kubični BMW R18B, ki je težak skoraj 400 kilogramov. Na preizkus motocikla sem se odpravil v sobotni turistični gneči in se premikal v stoječi koloni kot polž. Samo zamislite si, kaj pomeni speljevati, ustavljati in držati 400-kilogramsko pošast. To je delo za orjaka in nikomer, ki ni težki športnik, ne priporočam, da vozi tak motor. Res bi lahko kršil prometne predpise, kot jih praktično kršijo vsi motoristi, ki v kolonah na avtocestah prehitevajo kolono po odstavnem pasu ali prehitevajo v sredini kolon. Ne, jaz sem se držal predpisov in se kot polž premikal po avtocesti in trpel s težkim motociklom, v obupni vročini in zastarelim BMW-jevim konceptom boxerja natančno izpred 100 let. Še vedno se dva ogromna bata, vsak z 900 ccm prostornine premikata sem in tja in vibracije so prevelike. Težka prestavna ročica in sklopka spada v stari vek. Od BMW-ja bi pričakoval pogonski stroj brez vibracij, še boljje električni motor in seveda avtomatski menjalnik. Tudi pametno razporejeno težo na prvo in zadnje kolo, da bi bil motocikel bolj lahkoten. Seveda je ob prazni cesti motocikel poskočen potovalni motor, ki razvije hitrost skoraj 200 km/h in je ob vožnji pri nezahtevnih ovinkih odličan potovalnik. Težja vožnja je po ozkih in zelo zavutih cestah, ker je za takšne ovinke motocikel enostavno pretežak. Vendar zastojkarskemu konju hvaležno nisem gledal v zobe. Poanta tega uvodnika je, da moramo biti motociklisti, avtomobilisti, cestarji in oblast solidarni eni do drugega in vsem udeležencem v prometu oskrbeti idealne pogoje za potovanje. V tem je vsa znanost!

Matjaž Tomlje



“ Pozor motoristi! ”





Revija za avtomobilizem, navtiko in motociklizem

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

Spletna stran:
www.avto-sport.net

Cena:
4,90 EUR

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

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

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

Fotografije:
ISC, Rok Tomlje, Jan Grobelšek

Sodelavci:
Jana Mihor, Janez Papež, Gregor Osredkar

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

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

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

Tisk:
Printera, Sveta Nedelja

Distribucija:
Ekdis d.o.o., Ljubljana

Poštnina plačana pri pošti 1122 Ljubljana

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

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

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



FOSSIL

84 ▲



slowatch
Več na www.slowatch.si



Mercedes-Benz GLC Coupé

Na slovenske ceste je zapeljala druga generacija Mercedesovega GLC Coupéja, ki ponuja bolj modno ozaveščen pristop, a si deli temelje s klasičnim GLC-jem. Padajoča strešna linija in preoblikovan zadek mu podata svojevrsten videz, ki nakazuje na dinamične zmogljivosti. Coupé je namreč zasnovan kot športni brat klasike, s čimer dobro zaokrožuje najbolj prodajano serijo vozil Mercedes-Benz. V Stuttgartu so najprej izboljšali aerodinamično učinkovitost, nato pa so SUV-ju elektrificirali pogonsko tehnologijo – GLC Coupé bo na voljo le v hibridni formi, bodisi kot blagi hibrid bodisi kot priključni hibrid, s približno 100-kilometrskim električnim dosegom. Serijsko je športno podvozje, pri modelih s polnilnim kablom pa tudi vsekolesni pogon 4MATIC. Vstopna izvedenka 200 4MATIC je opremljena s ceno 68.700 evrov, medtem ko bo za najzmogljivejšega GLC Coupéja 400 e 4MATIC potrebno odšteti približno 86 tisočakov.

Hyundai i10

Hyundaijev malček i10 je ohranil svoj trendovski dizajn, prenova pa prinaša dve ključni oblikovni novosti: široko masko, ki vključuje LED dnevne luči z vzorcem satovja, ter svetila na zadku, ki ponazarjajo obliko črke H. Pomlajeni i10 ponuja enega najbolj izpopolnjenih varnostnih paketov v razredu, ki ga sestavljajo sistemi za preprečevanje naleta, za samodejno ohranjanje voznega pasu in za opozarjanje na prisotnost potnikov na zadnjih sedežih. Prav tako i10 vodi na področju povezljivostnih tehnologij, do katerih je mogoče dostopati preko 8-palčnega zaslona – največjega izmed konkurence. Najmanjši Hyundai je na voljo z dvema motorjema: 1,0-litrskim trivaljnikom s 67 KM in 1,2-litrskim štirivaljnikom s 84 KM, pri čemer oba lahko sodelujeta s 5-stopenjskim ročnim ali avtomatskim menjalnikom. Osnovna cena znaša 13.950 evrov in se dvigne do 17 tisočakov za zmogljivejšega i10 z najvišjim paketom opreme Premium.

Mercedes-Benz GLA

Slovenskim kupcem je na voljo prenovljeni kompaktni SUV Mercedes-Benz GLA, ki kljub nadgradnjam ostaja zvest svoji vlogi mestnega avtomobila. Rahlo spremenjeni obliki sprednjega in zadnjega dela se pridružujejo novi žarometi LED, ki so del serijske opreme. Ta po novem prinaša še usnjen volan, kamero za vzvratno vožnjo, paket USB in dvojni prikazovalnik, katerega sestavljata 7-palčni instrument in 10,25-palčni osrednji zaslon. Bencinski motorji so elektrificirani – ponudba vključuje štirivaljne enote s 7- ali z 8-stopenjskimi menjalniki z dvojno sklopko, ki so na voljo serijsko. Blagi hibridi so opremljeni z 48-voltno tehnologijo, ki skrbi za agilnost pri speljevanju, priključno-hibridna izvedenka GLA 250 e pa se ponaša s povečanim električnim dosegom. Na voljo je tudi štirivaljni dizelski motor, in sicer v treh stopnjah moči in navora. Cene se začnejo pri 48.990 evrih (GLA 180 d) in se dvignejo do 83.990 evrov (GLA 45 S AMG 4MATIC).

Hyundai Ioniq 6

Hyundai je svojo električno divizijo Ioniq razširil z drugim modelom v ponudbi – z Ioniqom 6. Aerodinamičen dizajn je izrazito kupejevsko oblikovan, ponaša pa se z najnižjim koeficientom zračnega upora med vsemi Hyundaijevimi vozili. Tudi notranost vozila je minimalistično zasnovana, v ospredju za prikaz informacij skrbita dva povezana 12,3-palčna ekrana. Kupci lahko izbirajo med dvema baterijskima sklopoma (53 in 77,4 kWh) in dvema pogonskima opcijama, z motorjem zadaj in s pogonom na zadnji kolesni par, ali s še dodatnim motorjem, nameščenim spredaj, in s štirikolesnim pogonom. Za ultra hitro polnjenje ima Ioniq 6 vgrajen 800-voltni sistem polnjenja, ki omogoča, da se baterija iz 10 na 80 odstotkov napolni v zgolj 18 minutah. Cene za vstopno različico s šibkejšo baterijo se začnejo pri 45.100 evrih, za najbolj opremljeno, z večjo baterijo in s štirikolesnim pogonom, pa pri 60.700 evrih.





Mercedes-Benz CLE

Mercedes-Benz nadaljuje svojo tradicijo športno-elegantnih avtomobilov s povsem novo, samostojno serijo, ki bo kupce želela osvojiti z ekspresivnim dizajnom, z razkošnim udobjem, z radodarno individualnostjo in s športno vožnjo. Dvovratni model se poslužuje konceptualnih in tehničnih inovacij razredov C in E, zato so ga oklicali CLE, ki bo na voljo kot kupe in kabriolet. Dinamično oblikovanje z dolgo medosno razdaljo, s kratkim sprednjim previsom, s podarjenimi rameni in z velikimi kolesi, vestno sledi Mercedesovi oblikovni filozofiji »čutne čistosti«. Predvsem privlačen je prednji del, ki z nizkim pokrovom motorja z izrazitimi konturami in z novo zasnovano tridimenzionalno masko pooseblja atleško dušo avtomobila, katerega poganja družina blagih hibridov. Najzmogljivejša izvedenka CLE 450 4MATIC s pomočjo 3,0-litrskega šestvaljnika razvije 381 konjskih moči in 500 Nm Navora.

Porsche 911 S/T

Porsche praznuje 60. obletnico kultnega športnika 911 s posebno izdajo, kreirano za ultimativni užitek v vožnji. V omejeni seriji bo na ceste zapeljalo 1.963 primerkov, pri katerih zmogljiv štirilitrski boxer motor iz modela 911 GT3 RS svojo moč prvič prenaša preko športnega ročnega menjalnika s kratkimi hodi. Z izvedbo 911 S/T tako v Stuttgartu ciljajo na puriste, katere bodo želeli prepričati z lahko gradnjo – s 1.380 kilogrami gre za najlažji model generacije 992 – kot tudi z izredno agilnostjo in vožnjo dinamiko. Posebna devetstoena jstica se bo v nasprotju z dirkaško fokusiranim bratom GT3 RS najbolj domače počutila na zavutih podeželskih cestah, kjer pa bodo prav tako do izraza prišle vkomponirane tehnologije iz sveta motošporta, ki lepo sodelujejo s 525 konjskimi močmi. 911 S/T svojo ekskluzivno naravo nadaljnje poudarja z liverijo Heritage Design Package, ki navdih išče v 60. letih.

BMW 7 Protection

Po tem, ko je BMW leta 2021 na nemškem sejmu IAA Mobility razkril Concept iX5 Hydrogen Protection, prvo zaščitno vozilo s pogonom na vodikove gorivne celice, sedaj ponovno deluje kot pionir na področju mobilnosti brez emisij in za posameznike, ki potrebujejo posebno zaščito pred napadi s strelnim orožjem ali z eksplozivi, predstavlja novo generacijo luksuznih limuzin. Dva modela, razvita na podlagi nove serije 7, združujeta dodelan koncept zaščite z visokimi stopnjami udobja in prostornosti z vrhunsko zmogljivostjo, po kateri je znamka znana. Poleg izvedenke z motorjem z notranjim zgorevanjem, je zaživela prva zaščitna limuzina na svetu s povsem električnim pogonskim sistemom – i7 Protection. Oba modela, s konstrukcijo karoserije iz oklepne jekla, z dodatnimi oklepi za podvozje in streho ter z neprebojnim steklom, izpolnjujeta vse zahteve zaščite razreda VR9 brez kakršnih koli omejitev.

Fiat Topolino in Fiat 600e

Na rojstni dan Fiata 500 so v Lingottu proslavili uspešnost znamke Fiat v zadnjih letih, hkrati pa so dogodek izkoristili za debi razširjene družine 500e: manjšega modela Topolino in večjega 600e, s katerima italijanski proizvajalec nadaljuje svoje poslanstvo razvoja trajnostne mobilnosti. Električni malček Topolino je ustvarjen za mesta, saj z dolžino le 2,53 metra in z izredno okretnostjo omogoča dostop in parkiranje kjerkoli. Topolino na novo opredeljuje slog Dolce Vita in italijanskega oblikovanja, zato je Fiat pri njegovi predstavitvi sodeloval s petimi ikoničnimi znamkami: Armani, Damiani, Maserati, Sanlorenzo Yachts in San Pellegrino. Novi Fiat 600e medtem zaznamuje povratek Fiata v segment B, kjer bo na voljo v dveh električnih različicah: La Prima, ki uteleša prostorsko nadgradnjo modela 500e, in RED, ki predstavlja nadaljnji korak v sodelovanju z organizacijo (RED) za boj proti aidsu in globalnim pandemijam.



WE CHARGE NORTH AMERICA.

FAST. RELIABLE. SUSTAINABLE.



Zmogljivo polnilno omrežje za Severno Ameriko

Sedem vodilnih svetovnih proizvajalcev avtomobilov – BMW Group, General Motors, Honda, Hyundai, Kia, Mercedes-Benz Group, Stellantis – ustanavlja skupno podjetje za pospešitev prehoda na električna vozila v Severni Ameriki, tako da naredi polnjenje električnih vozil bolj priročno, dostopno in zanesljivo. Skupno podjetje bo vključevalo razvoj novega, zmogljivega polnilnega omrežja z najmanj 30.000 polnilniki, da bo vožnja brez emisij bolj privlačna za milijone strank. Cilj skupnega podjetja je postati vodilno omrežje zanesljivih visokozmogljivih polnilnih postaj v Severni Ameriki. Prve postaje naj bi odprli v ZDA poleti 2024, v Kanadi pa pozneje. Vsaka lokacija bo opremljena z več zmogljivimi polnilniki, kar bo strankam olajšalo potovanja na dolge razdalje. V skladu s trajnostnimi strategijami vseh sedmih proizvajalcev avtomobilov namerava skupno polnilno omrežje napajati izključno z obnovljivo energijo.

Navtično doživetje na Kornatih

Skupina MennYacht je julija svojim gostom na Kornatih v Konobi Opat, kjer so se na dogodku »Technohull Confidential« predstavili modeli luksuznih plovil, pripravila idealno uverturo v poletje. Skupina, znana po svojih luksuznih jahtah, je svojim partnerjem in sodelavcem priredila doživetje, ki je preseгло vsa pričakovanja prisotnih. Po lanski prireditvi »Summer Breeze« je tudi letošnji dogodek potekal v čudovitem ambientu Kornatov, kjer je bila idealna kulisa za to vrhunsko večerjo, na kateri se je predstavil izbor plovil Technohull. Dvodnevno dogajanje, ki je bilo prežeto z druženjem in različnimi aktivnostmi, se je začelo s primerno zdravico uspešni lanski in nadaljevanju letošnje sezone. Gostje so uživali ob razkošni pijači in vrhunskih sredozemskih dobrotah, kar jim je omogočilo druženje in povezovanje na najvišji ravni. Poleg tega sta impresiven pogled na sončni zahod in čudovita pokrajina ustvarila nepozabno vzdušje.

Cineplexx in Gran Turismo

Odzvali smo se prijaznemu vabilu gospodične Viktorije Martinovič za ogled premiere zdaj zelo popularnega filma Gran Turismo. Na premiero smo pripeljali prototip Wolf in cela ekipa je veliki množici zagretilih navdušencev filma delila občutke o dirkalnem športu. Akcijski film, ki temelji na resničnih dogodkih, govori o mlademu angleškemu navdušencu nad igro PlayStation. Prijavil se je na Nissanovo dirkaško akademijo, bil izbran in postal vrhunski avtomobilski dirkač, ki je v športnem življenju preživel hudo nesrečo s smrtno žrtvijo gledalca na dirkališču Nürburgring. Igralca Orlando Bloom in David Harbour sta poskrbela za zvezdniško zasedbo, ki ji je dirigiral režiser Neil Blomkamp v produkciji filmske hiše Sony, ki je v posredni lasti PlayStationa, ki je ustvaril video igro Gran Turismo. Film je izredno narejen in pričara občutke hitrosti in adrenalina, posebno še v novi dvorani Cineplexxa v Supernovi z odličnimi zvočniki.

Superavtomobili v Ženevi

V Ženevi, kjer smo včasih uživali ob ogledovanju lepih avtomobilov na ženevskem avtosalonu, smo zopet občudovali superavtomobile. Prizadevni organizatorji, ki so včasih organizirali dogodek Top Marques v Monaku, so zdaj zainteresirali vrhunsko urarsko znamko Franck Muller, da jim da na razpolago posestvo Grand Malagny v Ženevi za organizacijo razstave super športnih avtomobilov. Strateško partnerstvo je zaživelo in ni nam bilo žal, da smo dogodek obiskali. Komplex srednjeveškega dvorca, s pogledom na Ženevsko jezero, je že sam po sebi pravljica. Ideja o tem salonu je podobna kot razstava na jezeru Como, obali Pebble v ZDA ali v angleškem Goodwoodu. Prvič smo v Ženevi videli ameriško električno super limuzino Lucid Air, toda zvezda salona je bil zagotovo kalifornijski super športnik Czinger, ki se je prvič predstavil v Evropi. Gre za hyper vozilo s skupno močjo 1.250 konjskih moči.



Pisala Automobili Lamborghini 60°

Lamborghini je svoj 60. rojstni dan obeležil z ekskluzivno linijo nalivnih peres in kemičnih svinčnikov, ki jih je ustvaril v partnerstvu z rojakom Montegrappa, z vodilnim podjetjem v sektorju luksuznih pisal. Omejena kolekcija 720 primerkov Automobili Lamborghini 60° mojstrsko združuje napredne materiale, tehnično zmogljivost in futuristično zasnovo v poklon italijanski ikoni v letu njene okrogle obletnice. Oblikovanje po navdihu superavtomobilov prinaša čiste linije in proporce, kot tudi prepoznavne šestkotne vzorce in elemente v obliki črke Y. Tako odlične pisalne instrumente iz aluminija in karbona kupci prejmejo v prav posebni zbirateljski škatli.

Prtljaga McLaren TUMI

McLarnovi dirkači in inženirji vsako leto prepotujejo na tisoče kilometrov po vsem svetu v iskanju slave v motošportu. Tako kot se dirkač zanaša na svoj avtomobil, da ga pripelje čez ciljno črto, je ekipa odvisna od svoje prtljage, da jo pripelje do cilja. To je McLarna navdihnilo, da se poveže s podjetjem TUMI in da skupaj kreirata vrhunsko kolekcijo prtljage, ki jo kakopak opredeljuje McLarnova značilna oranžna. Ključna kosa sta kovček in potovalka, ki se zaradi svoje kompaktnosti lahko uporabljata kot ročna prtljaga. Predvsem impresiven je vsestranski kovček, narejen iz tegrisa, izjemno odpornega kompozitnega materiala, ki ga najdemo tudi v najboljših dirkalnih bolidih.



Dišava Bentley Beyond

Ljubitelji prestižnih avtomobilov znamke Bentley so dobili nekaj privlačnega, kar lahko nosijo pod svojimi oblečili: omamno dišavo, katero je navdihnila strast do potovanj in raziskovanja. Vsak izmed ekskluzivnih parfumov linije Beyond popelje čute nositelja na drugi del našega planeta – v Mehiko vodi eksotična mošusna kompozicija, odisejada v Indijo je prežeta z lesnimi notami, popotovanje v Indonezijo zaznamuje aromatičen vonj vetiverja, medtem ko nov dodatek kolekciji predstavlja pobeg v Panamo s toplimi notami jantarja. Kot se za Bentley spodobi, so dišave shranjene v dovršenih stekleničkah z dekorativno usnjeno pasico.



Mali véliki SUV.



Popolnoma nova KONA.

Slog, ki napoveduje prihodnost, dinamičen videz in veliko več prostora – dobrodošli v precej večji Koni druge generacije, ki je zdaj postala pravi mali véliki SUV! Kot drzni športni terenec izčiščenih linij vas bo zapeljala že s svojo zunanostjo, ergonomsko urejena notranjost s številnimi praktičnimi dodatki pa vas bo pustila brez besed. Zaradi izjemno prostorne potniške kabine, ki vam ponuja vrhunsko udobje, se boste v njej počutili, kot bi bili v vozilu višjega razreda. V vožnji boste uživali, kot še nikoli; še večji prtljažni prostor pa bo zadostil vsem, kar boste potrebovali za svoje nove dogodivščine. Nova Kona ponuja tudi najširšo motorno paletu v segmentu, kar pomeni, da boste zagotovo našli popolno zase.



5 LET
Garancije
brez omejitve kilometrov

8 LET
Garancije
na baterijo

Povprečna poraba goriva: 5,445 – 7,130 l/100 km, emisije CO₂: 123,40 – 161,55 g/km.

Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2.5} ter dušikovih oksidov. Slike so simbolične. 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.

LOVE STORY

MED LEGENDAMI ROLLS-ROYCEA JE SVOJE MESTO PONOSNO ZASEDEL KABRIOLET LA ROSE NOIRE DROPTAIL. KO OČI SREČAJO TO DRAMATIČNO OČARLJIVO EKSPRESIJO LUKSUZA, GRE PREPROSTO ZA LJUBEZEN NA PRVI POGLED ...



Naročilo za po meri narejeno vozilo je oddal par iz ugledne mednarodne družine. Želela sta si, da avtomobil na edinstven način odseva njuno strastno partnerstvo in pri Rollsu so – nič presenetljivega – zadeli žebeljico na glavico. Izid je tako fantastičen, da bi si navadni smrtniki lahko kaj podobnega zamislili le v najbolj bujnih fantazijah, kar priča o brezmejni kreativnosti in vrhunskih spretnostih oblikovalske ekipe. V zasledovanju večne romantike je kot vir inspiracije služila vrtnica Black Baccara, ki je s svojim bogatim karakterjem vplivala na barvno paleto. Zapeljiva roža je v senci videti skoraj črna, na svetlobi pa razkaže svoj rdeč biserni lesk. In tudi oblikovalcem je z razvojem povsem novega procesa barvanja karoserije

uspelo realizirati vtis spreminjanja barvnega tona ob opazovanju avtomobila z različnih zornih kotov. Glamurozni Droptail svoj karakter nadaljnje alterira s pomočjo strehe: brez nje je eleganten roadster, z njo pa se transformira v atraktiven kupe – v vsakem primeru so proporcije perfektne.

Za diskretno dekoracijo poskrbi ročna aplikacija rdeče barve na rešetke maske – ta prefinjen detalj je sicer viden le od blizu, toda odraža Rolls-Roycevo pedantno pozornost do detajlov. Na takšen način so okrasili tudi velika 22-palčna platišča, medtem ko so bili malce bolj drzni pri zaključevanju spodnje odprtine za zajem zraka, ki se ponaša z 202 rdečimi drobcami iz nerjavečega jekla. Kljub estetsko dovršeni zunanosti Droptaila, se najbolj

GLAMUROZNI DROPTAIL SVOJ KARAKTER ALTERIRA S POMOČJO STREHE:

BREZ NJE JE ELEGANTEN ROADSTER, Z NJO PA ATRAKTIVEN KUPE.



Najbolj impresivni vidiki se skrivajo v interierju z umetniškim delom iz furnirja, ki predstavlja padajoče cvetne liste vrtnic.



impresivni vidiki tega izjemnega vozila skrivajo v interierju, ki se pohvali z najbolj kompleksno uporabo leša v več kot sto letih obstoja znamke. Umetniško delo, ki predstavlja abstrakten izraz padajočih cvetnih listov vrtnic, je sestavljeno iz reci piši 1.603 trikotnikov iz furnirja, ki so asimetrično pozicionirani v zapletenem vzorcu, ki so ga ročno zaključevali več kot devet mesecev. Njegovo sestavljanje je zahtevalo celo tako intenzivno koncentracijo, da je lahko zadolžen strokovnjak delal le v enournih intervalih in skupno ne več kot pet ur na dan, da bi tako zagotovili, da ohrani osredotočenost, potrebno za popolno izvedbo. Hkrati je delal v čisti tišini v zvočno izoliranem prostoru. S tem je nastal dih jemajoč element, ki objema potnika, saj lepotiči armaturno ploščo kot tudi prostor za sedežema. V razkošno rdečo usnje odeta kabina pa skriva še en vrhunec: unikatno zapestno uro švicarske manufakture Audemars Piguet, ki je lično integrirana v armaturo. Njihov slavni model Royal Oak se z rdečimi poudarki povsem ujema z barvno shemo notranjosti in predstavlja še en aspekt odličnosti celotnega dizajna.

Da bi v velikem slogu nazdravila svoji novi pridobitvi, sta premožna lastnika v svoji najljubši francoski vinariji naročila ekskluziven letnik šampanjca, ki ga bosta lahko shranila na pravi temperaturi v Rolls-Roycevi skrinji za penino, ki omogoča povsem drugačno doživetje srkanja peneče kapljice.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



ZVEST DIRKAŠKIM GENOM

AMG GT OBLJUBLJA ZAPOMNLJIVO VOZNO IZKUŠNJO, KI RIŠE NASMEH NA OBRAZ TUDI POZNAVALCEM.



ZAPRISEŽENI AMG-JEVCI ŽE DOLGO TEŽKO PRIČAKUJEJO NOVO GENERACIJO DVOVRATNEGA ŠPORTNIKA GT IN PO OSMIH LETIH SO V AFFALTERBACHU NJIHOVE GOREČE ŽELJE USLIŠALI. PRI TEM SO VESTNO UPOŠTEVALI PROŠNJE GLEDE VEČJE VSAKDANJE UPORABNOSTI, KAR PA NE POMENI, DA NISO HKRATI NADGRADILI DINAMIČNIH VOZNIH KARAKTERISTIK, NA RAČUN KATERIH SI JE AVTOMOBIL NABRAL TAKO ŠIROK KROG OBOŽEVALCEV.

Pred več kot petimi desetletji je kot rezultat silne strasti do motošporta nastalo podjetje AMG. A kot Aufrecht, M kot Melcher in G kot Großaspach: imena za temi tremi črkami so bila izhodišče za hiter razvoj od poslovnega podviga z dvema zaposlenima do globalne blagovne znamke. Njeni zametki segajo v šestdeseta leta prejšnjega stoletja, ko sta inženirja Hans Werner Aufrecht in Erhard Melcher delala na dirkalnem motorju 300 SE v razvojnem oddelku Daimler-Benz, vse dokler podjetje ni opustilo dejavnosti v motošportu. A s tem srce Aufrechta in Melcherja ni prenehalo biti za dirkalne avtomobile, zato sta svoj celoten prosti čas namenila nadaljnjemu piljenju zmogljivosti motorja, in to kar v Aufrechtovi domači hiši v kraju Großaspachu v bližini avtomobilskega središča Stuttgart. Trdo delo se je že kmalu obrestovalo, saj je z motorjem 300 SE, ki sta ga razvila, Manfred Schiek, njun kolega pri Daimlerju, v letu 1965 tekmoval v nemškem



Prvič bo na voljo možnost postavitve sedežev 2+2, ki omogoča več praktičnosti in udobja.



AMG GT COUPÉ SE BO KOT PARADNI KONJ ZNAMKE DO STOTICE KATAPULTIRAL V VSEGA 3,2 SEKUNDE.

prvenstvu turnih avtomobilov in zmagal kar desetkrat. Schiekov triumf je bil temelj slovesa Aufrechta in Melcherja kot strokovnjakov za optimizacijo zmogljivosti vozil s simbolom trikrake zvezde, kar velja še danes, ko je AMG v celotni lasti koncerna Mercedes-Benz Group. Zadnja poglavja zgodbe AMG imajo v novem tisočletju pet mejnikov – pet neodvisnih serij: kulturnemu modelu SLS, ki je s svojo oznako »Super Light Sport« utelešal zmogljivostne cilje družbe, je leta 2014 sledila prva generacija dvoseda GT, ki je kasneje zaživel še kot štirivrtni kupe, ponudbo pa je dopolnil kabriolet SL, ki je migriral iz portfelja Mercedes-Benz. In potem je svet osupnil AMG One, dirkalnik Formule 1 za navadne ceste, ki je svojo superiornost dokazal s postavitvijo rekorda za serijska vozila na Nürburgringu. In peta neodvisna serija? Gre za drugo generacijo AMG GT-ja, ki ga lahko okličemo za paradnega konja družine, kajti One bo z omejeno proizvodnjo na voljo le izbrani skupini zbirateljev. Da ne bi hodil v zelnik modela SL, bo po novem Mercedes-AMG GT možno naročiti ekskluzivno v kupejevski preobleki, užitke v vožnji s spuščeno streho pa bo tako prepustil svojem kabriolet bratu. Oblikovno gledano je to največja sprememba, kajti nova generacija prinaša bolj evolucijo kot revolucijo stila. Držali so se preverjene forme, toda kljub znanemu videzu in proporcijam je avtomobil baziran na novi arhitekturi, narejeni iz aluminija, jekla in magnezija, ki prinaša važnejšo novost





v interierju. Poleg prostornejšega prtljažnika so namreč v AMG-ju kupcem prvič ponudili možnost postavitve sedežev 2+2, ki omogoča več praktičnosti in udobja.

Nasploh je kabina mesto, kamor so oblikovalci usmerili največ svoje energije. Odločili so se za fuzijo športnih genov in digitalnega sveta, pri čemer so z materiali in s pozornostjo do podrobnosti poudarili luksuzni vidik interierja.

Inženirji so medtem delali na optimiziranju aerodinamičnosti vozila, da bi zadostili zahtevam glede stabilnosti, zračnega upora in hlajenja, pri čemer pomembno vlogo igra zadnji spojler, ki spreminja svoj položaj za prilagoditev vozni situaciji. A ekipa je svojo stopnjo tehnološke usposobljenosti razkazala predvsem na področju razvoja variabilnega pogona AMG Performance 4MATIC+, ki moč premierno pošilja na vsa štiri kolesa in s tem omogoča več oprijema in stabilnosti pri vožnji na limitu. V kombinaciji s športnim vzmetenjem, z zaporo diferenciala, z zavornim sistemom iz lahkih kompozitov in z osemvaljnim motorjem je rezultat zapomnljiva vozna izkušnja, ki riše nasmeh na obraz tudi poznavalcem. Pa namenimo še nekaj besed pogonski enoti, ki jo v tovarni sestavljajo povsem ročno. Pri tem se držijo načela »One Man, One Engine«, ki narekuje, da vsak motor V8 izdelava ena oseba, dokončani izdelki pa so opremljeni z oznako, ki nosi podpis njegovega ustvarjalca. To pomeni, da je vsak izdelan motor edinstvena visokotehnološka mojstrovina, ki obljublja najboljše. Pri novem AMG GT Coupéju bo najboljše 585 konjskih moči, kolikor jih dostavlja močnejša izmed dveh modelnih izvedenk, ki iz mirovanja do 100 km/h pospeši v 3,2 sekunde. Vse lepo in prav, toda to pomeni, da bodo morali pravi fanatiki še malo počakati na bolj vroče iteracije, s katerim nam bodo Nemci zagotovo servirali v kratkem. Ko bi le zopet kreirali avtomobilistično ekskluzivo Black Series, ki je pri prvi generaciji AMG GT izražala brezkompromisno športnost in si z vpeljavo tehnologije iz motošporta prislužila naziv prvaka »zelenega pekla«.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

SAXDOR
YACHTS

SAXDOR 270 GTO

USTVARJANJE VALOV S STILOM



ROJENI BITI DRUGAČNI

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

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

DIZAJN
VOM CREATIONS

NAVIČNI ARHITEKT
JUSTIN YACHT DESIGN

VRTINC
NAVIKA

Zastopnik Saxdor
za Slovenijo in Avstrijo

+386 41 699 325
www.vrtinc.si

NEWERA
CHARTER

Osebnostno – Profesionalno – Zavedno

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



ROJEN ZA BORBO

LETOŠNJE LETO NE ZAZNAMUJE LE 60. ROJSTNI DAN LAMBORGHINIJA, AMPAK TUDI DESETO OBLETNICO NJENEGA MOTOŠPORT ODDELKA SQUADRA CORSE, KI JE ZAČEL IZ NIČLE IN V ZELO KRATKEM ČASU USPEL OSVOJITI NEKATERE NAJBOLJ PRESTIŽNE VZDRŽLJIVOSTNE DIRKE V KATEGORIJI GT. ZDAJ PA GA ČAKA NAJVEČJI IZZIV DOSLEJ, SAJ SE SPUŠČA V SRDIT BOJ Z NAJBOLJŠIMI PROIZVAJALCI NA SVETU V GLAVNI KATEGORIJI HIBRIDNIH PROTOTIPOV HYPERCAR.

Tri zmage na 24 ur Daytone in dve zaporedni zmagi na 12 ur Sebringa – to so odlični rezultati, ki jih je divizija Lamborghini Squadra Corse dosegla v kategoriji GT. A ne misli počivati na lovorikah, saj svoje lovke meče na najpomembnejšo kategorijo Hypercar, kjer pa ne bo tekmovala z dirkalnikom, baziranim na serijskih Lambotih, temveč je za ta namen kreirala totalno nov produkt. Oglejte si Lamborghinijev prvi hibridni prototip LMDh z imenom

SC63, ki se bo prihodnje leto pomeril na vzdržljivostnem prvenstvu FIA WRC in poskušal nadvladati lanskoletnega zmagovalca znamenite dirke 24 ur Le Mansa – Ferrari, kot tudi druga znana imena – Porsche, Toyota, Peugeot, Cadillac, BMW, Alpine ... Pri tem se bo oddelek Squadra Corse zanašal na partnerja Iron Lynx, katerega je prepričal tudi za vstop v ameriško vzdržljivostno prvenstvo IMSA WeatherTech Sportscar, ki je najbolj znana po preizkušnji 24 ur Daytone. Da so se projekta lotili izredno resno,

LAMBORGHINIJU JE USPELO NAROČITI USLUGE DVEH DIRKAČEV IZ FORMULE 1 – GROSJEANA IN KVYATA.

**LAMBORGHINIJEV PRVI HIBRIDNI PROTOTIP LMDH Z IMENOM SC63 SE BO
PRIHODNJE LETO POMERIL NA VZDRŽLJIVOSTNIH PRVENSTVIH
FIA WRC IN IMSA WEATHERTECH SPORTSCAR.**



Oblikovalski oddelek je dirkalniku vcepil Lamborghinijeve gene, od katerih so najbolj prepoznavna ostra svetila v obliki črke Y.

dokazuje dejstvo, da je italijansko moštvo uspelo naročiti usluge dveh zvezdnških dirkačev iz Formule 1 – Romaina Grosjeana in Daniila Kvyata, ki imata bogate izkušnje z vožnjo hibridov.

Priložnost, krojiti usodo najbolj prestižnega kroga motošporta, ni bila brez ovir, saj je bil pri snovanju svojega najbolj naprednega dirkalnika doslej Lamborghini precej omejen s pravilnikom FIE. Ta narekuje, da mora ogrodje vozila dostaviti eden od štirih proizvajalcev šasije: Dallara, Multimatic, Oreca ali Ligier. Kot partnerja so izbrali slednjega, saj je Lamborghini dovolil določitev zahtev in doprinos idej v smislu razvoja vzmetenja, porazdelitve teže in enostavnosti servisiranja kritičnih delov avtomobila. Dostavljenemu monokoku je oblikovalski oddelek Centro Stile vcepil Lamborghinijeve gene, od katerih so gotovo najbolj prepoznavna ostra

svetila v obliki črke Y. Da bi ohranili mentalno povezavo z uspešnim GT izzivalcem Huracán GT3, so hibridni bolid oblekli v zeleno, kot modni dodatek pa izbrali črno, rdečo in belo. Pri tem seveda niso pozabili na umestitev logotipa švicarskega urarskega podjetja Roger Dubuis, s katerim Italijani sodelujejo že dolga leta.

Tudi pri razvoju motorja z notranjim zgorevanjem in hibridnega sistema Lamborghini ni imel povsem proste roke, saj FIA zahteva, da lahko sistem skupaj razvija natanko 500 kW. Dirkalnik SC63 se tako poslužuje 3,8-litrskega osmaka, ki so ga razvili izključno za svoj dirkaški program. Velik poudarek so dali na specifično namestitve turbopolnilnikov, s čimer so dosegli boljše hlajenje in lažje servisiranje, kot tudi optimiziranje težišča dirkalnika, kar nadaljnje doprinese k maksimalnemu prijemu in ravnotežju. Mnogo ur je bilo vloženo tudi

v pripravo zavornega sistema, ki mora zagotavljati najvišjo raven zanesljivosti v vseh pogojih. Vzdržljivostne dirke namreč močno obremenjujejo zavore in glavni cilj je bil najti kompromis med težo, zmogljivostjo in učinkovitim hlajenjem. Še ena od omejitev pravilnika je, da je dovoljena samo ena konfiguracija karoserije, spremembe, ki jih ekipe lahko izvedejo na posamezni dirki, pa so omejene. Razvojna ekipa je morala zato upoštevati raznolike temperature okolja za optimalno upravljanje toplotne učinkovitosti vozila tudi na najbolj

agresivnih dirkalnih stezah prvenstev IMSA in FIA WEC. Lamborghiniju pa se ne gre zgolj za motošport slavo, temveč ta projekt razume kot dragocen poligon za najnovejšo tehnologijo, ki bo sčasoma našla pot tudi v serijske avtomobile znamke. Glede na to, da namerava celoten prodajni portfelj elektrificirati že do konca prihodnjega leta, bo hibridno znanje, pridobljeno v dirkaškem svetu, prišlo še kako prav.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

SECTOR

NO LIMITS



**LAMBORGHINIJU SE NE GRE ZGOLJ ZA MOTOŠPORT SLAVO, TEMVEČ
PROJEKT RAZUME KOT DRAGOCEN POLIGON ZA NOVO TEHNOLOGIJO,
KI BO SČASOMA NAŠLA POT TUDI V SERIJSKE AVTOMOBILE ZNAMKE.**



50 let KOLEKCIJE 230

AVTOMATSKO NAVIJANJE | RECIKLIRANO NERJAVEČE JEKLO | VODOODPORNOST 20 M

ZLATA era

BUGATTI CHIRON SUPER SPORT »GOLDEN ERA«



MALODANE VSAK VE, KAJ POMENI BUGATTI V SVETU LUKSUZA. IN DRAGULJ V KRONI ATELJEJA IZ MOLSHEIMA JE ZAGOTOVO CHIRON, KI JE LETA 2016 NA MESTU ZASTAVONOŠE ZAMENJAL VEYRONA, PRVEGA HYPER AVTOMOBILA NA NAŠEM PLANETU. TA IKONA SE SEDAJ POSLAVLJA, ZATO SO SE V HIŠI AVTOMOBILSKE VISOKE MODE LOTILI NAJBOLJ ZAHTEVNEGA PROJEKTA PO MERI DOSLEJ.

Neimenovan klient z debelo denarnico, ki že leta zbira Bugattijeve kreacije, si je zaželel brezčasen poklon čistokrvnemu motorju W16, kajti s slovesom Chirona odhaja tudi njegova pogonska enota, ki je poskrbela za tako veliko avtomobilskih užtkov. Pravzaprav je bilo le vprašanje časa, kdaj bo tudi Bugatti podlegel elektromaniji – kupci se bodo od sedaj pač morali zadovoljiti z dejstvom, da je njihov ultra dragi superavtomobil hibrid. In tako je pod dveh letih naporov luč sveta ugledal model Chiron Super Sport »Golden Era«, o kateremu lahko pišemo le v presežkih:

najlepši, najunikatnejši, najekskluzivnejši ... Z veliko pompa so ga razkrili na enem izmed najbolj priznanih tekmovanj v eleganci, kalifornijskemu dogodku Pebble Beach Concours d'Elegance, kjer se med starodobnimi in novodobnimi avtomobilskimi biseri vsako leto trejo najbolj spoštovani zbiratelji. Ti so bili enotni v mnenju, da Bugattijeva najnovejša stvaritev perfektno uteleša sposobnosti oddelka Sur Measure, ki uresničuje sanje klientov z neomajnimi personalizacijskimi možnostmi. Šli so celo tako daleč, da so zatrdili, da Chiron Super Sport »Golden Era« s svojo edinstveno podobo briše meje med

avtomobilizmom in umetnostjo, s čimer se moramo kar strinjati. Samo poglejte mojstrsko kombinacijo po meri ustvarjenega odtenka zlata in metalik črne, ki je služila kot baza za izkušene oblikovalce, ki so direktno na pobarvano karoserijo ročno skicirali prelomne trenutke iz Bugattijeve zgodovine. Dolgotrajen, kompleksen in zahteven proces, v katerega je bilo vloženih preko 400 delovnih ur, se je rezultiral v resnično avtentičnem avtomobilu, kateremu na svetu ni para.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

Chiron Super Sport »Golden Era« s svojo edinstveno podobo briše meje med avtomobilizmom in umetnostjo.



ULTRA GT



LAMBORGHINI SE JE PRED ČASOM ZAVEZAL, DA BO V TEM DESETLETJU NA CESTE SPRAVIL 100% ELEKTRIČNI AVTOMOBIL, KI BO KLJUB IZOSTANKU TRADICIONALNEGA MOTORJA Z NOTRANJIM ZGOREVANJEM OSTAL ZVEST VISOKOZMOGLJIVEMU ETOSU ZNAMKE. IN NE BO MU TREBA POJESTI SVOJIH BESED, SAJ JE POKAZAL UVID V SVOJO ELEKTRIČNO PRIHODNOST V OBLIKI PRIVLAČNEGA KONCEPTA LANZADOR, KI ODPIRA ČISTO NOV SEGMENT: ULTRA GT.



V stilu dvosedežnika Revuelta so linije napete, drzne in se izredno dobro podajo novim proporcijam.

svetila kot tudi interior. Ta zahvaljujoč obilici prostora in striktni uporabi trajnostnih materialov (merino volna ter recikliran najlon, karbon in plastika), predstavlja novo izkušnjo vožnje v Lamborghiniju, toda osredotočenost na voznika v kokpitu ostaja. Sam dizajn je docela futurističen, a ne pozabimo, da gre za konceptno vozilo, ki so ga navdihnili reaktivna letala.

Električni Gran Turismo bo po besedah Lambota zadržal zabavni vozni karakter, za kar bo poskrbel kupček inteligentnih tehnologij. Na vsaki osi so si zamislili električni motor, ki zagotavlja stalni štirikolesni pogon za samozavest in stabilnost v vseh pogojih in na vseh površinah. Elektrifikacijo so inženirji dojeli ne kot restrikcijo, ampak kot priložnost za razvoj, s čimer ne bodo delali kompromisov glede moči – povsem električni Lamborghini naj bi dostavljal nove dimenzije zmogljivosti. Navajajo variabilno razporeditev navora, aktivno aerodinamiko in vzmetenje, dodelan sistem za vozno dinamiko, novo generacijo baterije ... to pa je tudi vse, kar smo uspeli izvedeti od Italijanov, saj so natančne številke ostale skrite v sefu. A kljub zadržanosti so prepričani, da bodo s tehnološko naprednim paketom, ki odpira vrata v naslednje poglavje Lamborghinija, v prehod na elektro mobilnost prepričali lojalne stranke, kot tudi nov krog kupcev, ki so odražali v eri digitalizacije.

Tekst: Ava Tomlje
Foto: ISC



Veliko avtomobilskih fanatikov bo z žalostjo sprejelo vest, da tudi Lamborghini postaja električen. Z napovedjo strategije za prihodnost »Direzione Cor Tauri« so sicer že predlani izvedeli, da je dolgoročni načrt proizvajalca superavtomobilov dekarbonizacija in elektrifikacija in prvi korak v to smer je predstavljal »okolju prijazen« priključni hibrid Revuelto, ki rohni s pomočjo mogočnega dvanajstvaljnika. Pri prototipu Lanzador, ki napoveduje serijski model z letnico rojstva 2028, pa bo prepoznavni surovi zvok, ki postavi kocine pokonci, žal umetno generiran. A ne obupajmo prehitro in pogledjmo, kaj so skuhal v Sant'Agati Bolognese.

Svojega prvega električnega avtomobila niso želeli opredeliti kot križanca, ampak so ga pametni marketingarji oklicali za štirisedežni GT z visokim odmikom od tal. Skovali so besedno zvezo Ultra GT in naznanili, da bodo zopet podirali meje v smislu zmogljivosti. In prisega, da bo Lanzador ohranil Lamborghinijev DNK, je resnična (vsaj) glede oblikovanja, ki je še kako atraktivno. V stilu revolucionarnega Revuelta so linije napete, drzne in se izredno dobro podajo novim proporcijam, ki jih uvaja četrti model v prodajni paleti. Tipični elementi znamke s simbolom bika, kot sta Y in šesterokotnik, kakopak ostajajo in karakterizirajo zadnja





Maserati



NERJAVEČE JEKLO IN KERAMIKA

VISOKOOKTANSKA ZABAVA



FESTIVAL HITROSTI GOODWOOD BI LAHKO OPISALI KOT NAJVEČJO AVTOMOBILSKO VRTNO ZABAVO, KI LJUBITELJE BENCINSKIH HLAPOV NAVDUŠUJE ŽE OD LETA 1993. V GLAMUROZNEM OZADJU PODEŽELSKEGA DVORCA GOODWOOD, DOMOVANJA VOJVODE IN VOJVODINJE

RICHMONDA, SE V DRAMATIČNEM SLOGU RAZKAŽUJE NA STOTINE NAJBOLJ POMEMBNIH AVTOMOBILOV IZ DANAŠNJIH DNI IN BOGATE ZGODOVINE MOTOŠPORTA, KATERIM SE PRIDRUŽUJEJO NEKATERE NAJBOLJ LEGENDARNE OSEBNOSTI IZ VISOKOOKTANSKEGA SVETA.

Ker so letos praznovali okrogli 30. rojstni dan festivala, so organizatorji poskrbeli, da je imela preko sto tisoč glav množica veliko za občudovati – od adrenalinskega oglašanja do okretnega gibanja cestnih superavtov in čistokrvnih dirkalnikov, ki so se soočili z zahtevno 1,86-kilometrsko progo.

Največ akcije je morebiti dostavil Lamborghini, ki je dogodek izbral za dinamični debi svoje zastavonoše, revolucionarnega dvanajstvaljnega hibrida Revuelto, kateremu se je pri osvajanju hriba pridružil Huracán Sterrato, ki je bil v 1.499 primerkih kreiran za športne off-road podvige. Poleg tega so Italijani opazovalcem razkrili svoj novi projekt, s katerim se nadejajo dominirati svet vzdržljivostnega dirkanja v glavnem razredu Hypercar; futuristični SC63 je prvi hibridni dirkalnik LMDh oddelka Squadra Corse, ki se bo prihodnje leto, med drugim, podal na legendarno preizkušnjo 24 ur Le Mansa.

Navdušenci so pokali od veselja tudi ob opazovanju Bugattijevega čistokrvnega dirkalnika Bolide, ki se je premierno razkazal na britanskih tleh in očaral s simfonijo svojega srca s 16 cilindri. Podoben dirkaški ekstremizem je poosebljal McLarnov Solus GT, ki je bil sicer rojen v virtualnem svetu za video igro Gran Turismo Sport, a so se kreatorji odločili, da ga za 25 strank oživijo v realnosti. Kombinacija manekenske teže pod tisoč kilogrami in prosto dihajočega desetvaljnika z 840 konjskimi močmi je omogočila izstrelitev na prvo mesto na nedeljski dirki, s čimer so kravatarji McLarna kar žareli od ponosa ob praznovanju svoje 60-letnice; hkrati ni škodilo, da so na dogodku predstavili novi 750S, svoj najlažji in najmočnejši serijski model doslej.

Veselili so se tudi pri Lotusu, kjer so obeležili 75 let, odkar sta pionirski duh in predanost angleškega avtomobilskega konstruktorja Colina Chapmana botrovala nastanku znamke. Kot se spodobi, so organizirali defile svojih najbolj uspešnih zgodovinskih modelov kot tudi današnjih zvezd, vključno z novim električnim SUV-jem Eletre, ki je prvič pretegnil svoje noge v javnosti.

Svojo prisotnost na festivalu hitrosti je prav tako nakazal Mercedes, s tem ko je na Otok pripeljal nekatere najbolj zanimive motošport klasike iz svoje kolekcije. Srebrnim puščicam iz različnih zgodovinskih obdobji je družbo delal novodobni Mercedes-AMG One, ki je s senzacionalno ravno zmogljivosti preprosto vzel dah.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



Mercedes je na Otok pripeljal najbolj zanimive motošport klasike iz svoje kolekcije.



CESTNI SUPERAUTOMOBILI IN ČISTOKRVNI DIRKALNIKI SO SE SOOČILI Z ZAHTEVNO 1,86-KILOMETRSKO HRIBOVITO PROGO.

DIESEL[®]
FOR SUCCESSFUL LIVING



VPOGLED V PRIHODNOST

NEMČIJA JE KOT MEKA AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE GOSTILA MEDNARODNI AVTOSALON VELIKEGA RANGA, KI JE PONUDIL TEŽKO PRIČAKOVAN VPOGLED V NOVOSTI, KI SO TIK PRED VRATI IN TUDI TISTE BOLJ FUTURISTIČNE NARAVE, KI PRIKAZUJEJO, KAKO BODO NAŠE CESTE IZGLEDALE V PRIHODNJEM DESETLETJU.



Svojo zavezanost zelenemu transportu so izkazovali malodane vsi ključni igralci.



Bienalni sejem IAA (Internationale Automobil-Ausstellung), že nekaj časa ne domuje več v Frankfurtu, saj so ga organizatorji, v poskusu večje privabitve razstavljalcev in obiskovalcev, preselili v bavarsko prestolnico München. Temu je sledila evolucija dogodka IAA iz avtomobilske v mobilnostno platformo, ki svetu prikazuje inteligentne koncepte prometa in inovativna transportna sredstva, ki so trajnostno naravnana in prilagojena spreminjajočim se potrebam ljudi.

Za premiere novih vozil v Münchnu se je odločila lepa bera večjih igralcev, od katerih so, kakopak, prednjačili domači proizvajalci. Osrednji predmet obravnavanja BMW-ja, kateremu svojih šleperjev ni bilo treba poslati na dolgo pot, je bilo krožno gospodarstvo in z njim povezana manjša poraba virov. Protagonist štanta je bil gotovo futuristični koncept Vision Neue Klasse, ki združuje vse hišne inovacije s področja elektrifikacije in digitalizacije, katere naj bi že kmalu lahko doživeli s prihodom nove generacije modelov z značko belo-modrega propelerja. Zraven pionirja za novo dobo osebne mobilnosti so blesteli sveži modeli z elektrificiranimi pogonskimi enotami; poleg priključno-hibridnih iteracij najbolj uspešne premium poslovne limuzine, serije 5, sta se fotografskim objektivom nastavljala povsem nova in povsem električna Minija – trivratno klasiko je sicer streslo že pred nekaj časa, toda prvič se je s trajnostno dušo rodil največji član družine, Countryman.

Z elektrifikacijsko ofenzivo so nadaljevali pri njihovem glavnem konkurentu Mercedesu, ki je na ogled postavil celotno sedanjo in prihodnjo ponudbo eko mobilnosti – od kompaktnih modelov in večnamenskih vozil do luksuznih limuzin. Publika si je z zanimanjem ogledovala osvežene električarje EQA, EQB in EQV, ki so pridobili skupek nadgradenj, totalno v skladu s strategijo znamke: več izrazitega oblikovanja, tehnoloških posodobitev in



udobnega luksuza, ki naredijo vsakodnevne poti manj stresne. Toda naslov zvezde Mercedesovega razstavnega prostora pripada nekemu drugemu, konceptnemu avtomobilu, ki redefinira vstopni razred proizvajalca iz Stuttgarta. Concept CLA Class bo za Mercedes oral ledino, saj je prvo vozilo, bazirano na pred kratkim nastali modularni platformi, ki omogoča resnično impresiven električni doseg (več kot 750 kilometrov), hkrati pa uvaja progresivno estetiko in operacijski sistem MB.OS. Predhodniku nove družine modelov se je pod sojem žarometov pridružila off-road izvedenka priljubljenega razreda E, ki je v skladu z novodobnimi smernicami industrije prav tako elektrificirana.

Svojo zavezanost zelenemu transportu so prav tako izkazovali pri finalnem članu svete trojice, Audiju, ki je za svojo električno linijo e-tron obljubil nekaj revolucionarnega. Ljubitelji znamke štirih krogov so se

slinili nad prototipom športnega terenca Q6 e-tron, ki je uvedel arhitekturo PPE za električna vozila, katera služi kot osnova za reimaginacijo ideje, kaj pomeni razkošna kabina. Drugačen pogled se je rezultiral v kokpitu s tridimenzionalnim dizajnom, ki se osredotoča na ergonomijo, a ne zoperstavlja vidika vizualne privlačnosti. Občinstvo ni bilo presenečeno, da je tudi domačin Opel mednarodno avtomobilsko razstavo IAA uporabil kot magično kroglo, ki napoveduje prihodnost. Z osupljivo študijo Experimental je utelesil svojo vizijo za novo poglavje znamke, medtem ko je svoje trenutne rešitve za brezemisijsko mobilnost zajel z debijem kompaktne Corse Electric in karavanske Aste Sports Tourer Electric, ki že kmalu odhajata v prodajne salone in bosta tako okrepili okolju prijazno četo z znakom bliska.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



KO RAZUM ODPOVE

in poslušáš srce

ENKRAT ZA SPREMEMBO JE, OB POPLAVI ELEKTRIČNIH AVTOMOBILOV, TAKSNIH IN DRUGAČNIH HIBRIDOV, ZAPELJATI NA TEST GROMOZANSKI, PRESTIŽNI SUV S POPOLNOMA NERACIONALNO, POTRATNO, A VSEENO VRHUNSKO MOTORIZACIJO, PRAVA VOZNIŠKA POSLASTICA.

X7, kljub prihodu novega, najzmogljivejšega BMW-jevega cestnega terenca – XM-a, ostaja znamkin največji in najbolj prostoren voz. V dolžino meri skoraj 5,2 metra, širok je več kot 2 metra, njegovo medosje pa meri reci piši 3,1 metra.

Avtomobil je zares ogromen, je pravi cestni velikan, ki s svojo podobo konkretno izstopa na cesti in se po prenovi še bolj loči in postavlja stopničko višje od manjšega brata X5. Njegov adut je, kakopak, prostornost, je avtomobil za tiste, katerim je X5 premajhen in preutesnjen. Zanj se odločijo tudi takšni kupci, ki želijo še dodatno izstopati in ne biti ujeti v povprečju luksuznega SUV-ja, kakršnega predstavlja model X5. Po prenovi se od slednjega še bolj odločno razlikuje; spredaj ima nove ledvičke, ki so lahko tudi osvetljene, in popolnoma novo konfiguracijo prednjih luči, ki so sedaj dvonivojske, skoraj identične tistim v povsem novi seriji 7. V spodnjem nivoju svetijo matrični LED žarometi, nad njimi pa se nahajajo LED dnevne luči.

Veliko sprememb je doletelo tudi potniško kabino, armaturna plošča je po novem popolnoma prečiščena in dodobra oskubljena skoraj vseh fizičnih stikal. Ostalo je še praktično vrtljivo stikalo za glasnost multimedije, dva gumba za prehod med radijskimi postajami, vklop štirih smernikov in dva za ogrevanje stekla, prednjega in zadnjega. Vsa stikala za upravljanje klimatske naprave so se tako preselila na dvojni ekran, upravljiv na dotik. K sreči pa so na midsedežni konzoli še vedno ohranili vrtljivo stikalo, preko katerega se sprehajamo skozi menije popolnoma novega vmesnika iDrive8. Na sovoznikovi strani so dodali popolnoma nov ambientalni detalj v obliki logotipa M, ki se nahaja pod veliko karbonsko okrasno letvijo in sveti v poljubni izbrani ambientalni osvetlitvi. Pod osrednjim zaslonom se nahajajo tudi



Matirani srebrni barvi lep kontrast prinašajo črni dodatki in velikanska, kar 23-palčna platišča.

prenovljeni zračniki, ki so praktično popolnoma skriti, zaradi katerih pa sem imel veliko težav usmeriti zrak v točno določeno smer preko novega usmerjevalnika. Avtomobil vleče poglede na sebe že samo zaradi svoje prezenca in velikosti, ko pa ga odeneš v matirano srebrno barvo, kateri lep kontrast prinašajo črni dodatki, kot so maska, vložki v odbijaču, okvirji stekel in strešni nosilci, ter ga obuješ v velikanska, kar 23-palčna platišča in pod pokrov motorja namestiš osemvaljnik s 530 KM, kar razkriva označba M60i na zadku, potem si v središču pozornosti, kjer koli in kadar koli se pojaviš. Enormne številke, kot so več kot 5 metrov dolžine in skoraj 2,7 tone teže, ne govorijo ravno v prid vozni dinamiki, a je X7 dokazal, da se tudi 2,7-tonska gmota

na 5 metrih lahko v mejah normale pošteno zapodi v ovinek. Občutek na volanu je, glede na gabarite, zares presenetljivo fantastičen. Seveda voznik najbolj občuti, kako velik in težak je avtomobil, predvsem med zaviranjem, medtem ko bodo potniki brezpogojno uživali v lebdečem jadraniu, ki ga zagotavlja več ko tri metre dolgo medosje, zračno vzmetenje in seveda usnjeno udobje v izobilju. Kljub 23-palčnim platiščem, je vožnja neizmerno udobna, na račun vrhunskega motorja je lahko tudi izrazito dinamična, hitra in adrenalinska. V največjem udobju lahko X7 naokoli prevaža do sedem oseb. Kabina X7 je tako deljena na tri vrste, pri čemer tudi sedeža v tretji vrsti razvajata s prostornostjo, klimo, z naslonjali za roke, držali za pijačo, USB priključki



in električnim upravljanjem. Ob njunem podrtju je v prtljažnik mogoče shraniti radodarnih 750 litrov prtljage, v nasprotnem primeru ostane na voljo še zmeraj uporabnih 300 litrov. Tisti željni maksimalnega udobja in razvajanja, pa si lahko model X7 omislite v konfiguraciji 2+2+2, kjer imate v drugi sedežni vrsti dva, popolnoma ločena sedeža.

Kot že v uvodu omenjeno, je bila motorizacija testnega X7 totalno neracionalna, nerazumna in neprimerna za avtomobil takšnega ranga, sploh za evropske standarde. Logična izbira bi, seveda, bil turbodizelski agregat in ne

4,4-litrski turbobencinski osemvaljnik s 530 konjskimi močmi, ki v voznem režimu EcoPro na avtocestni relaciji, ob upoštevanih omejitvah, popije 13 litrov bencina na 100 prevoženih kilometrov. A razum pravi eno, srce pa drugo. A če imate 172 tisočakov za avtomobil, boste z lahkoto shajali tudi s povprečno 18-litrsko porabo, če si boste zaželeli takšen motor za svojega vsakodnevnega spremljevalca.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



V NAJVEČJEM UDOBJU IN RAZKOŠJU LAHKO

X7 NAKOLI PREVAŽA DO SEDEM OSEB.



Tehnični podatki

motor	osemvaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	4.395 ccm
moč	390 kW (530 KM)
navor	750 Nm pri 1.800 vrt./min.
menjalnik	8-stopenjski samodejni
pospešek	4,7 s (0-100 km/h)
največja hitrost	250 km/h

poraba	14,0 l/100 km
emisije CO ₂	292 g/km
mere	5.181 / 2.000 / 1.835 mm
teža	2.675 kg
posoda za gorivo	83 l
prtljažni prostor	750 l
cena vozila	172.004 EUR

informativni izračun mesečnega obroka: 1.659,21 EUR*

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

DH Leasing

Skupina
Delavska hranilnica

FRANCK MULLER

GENEVE



CX 40 T CTR 5N TT NR BR



Master of complications

www.franckmuller.com

TESTI

MAZDA MX-5 G 184 TAKUMI



Klasika STARE ŠOLE

PRI MAZDI MX-5 JE VSE PODREJENO VOZNIKU IN TEMU, DA NA CESTI Z AVTOMOBILOM POSTANE ENO.

MAZDINA MX-5 JE NA TRGU PRISOTNA ŽE VEČ KOT 30 LET IN V TEM ČASU SI JE SUVERENO PRIVOZILA NASLOV NAJBOJJE PRODAJANEGA ROADSTERJA VSEH ČASOV IN NASPLOH MED AVTOMOBILISTIČNIMI PURISTI VELJA ZA ENEGA IZMED NAJBOLJ PRILJUBLJENIH DVOSEDOV.



MX-5 se pelje suvereno, hitro in s konstantnim podrsavanjem zadka v vozniku vzbuja vznemirjenje.

dostavlja preko 6-stopenjskega ročnega menjalnika, po katerem je pravi užitek posegati, ročica menjalnika je namreč majhna, športno trda, z odlično preračunanimi prestavnimi razmerji, hodi med prestavami pa so, kakopak, športno kratki. Stik s cesto vsega tono težkega dvoseda zagotavljajo relativno majhna kolesa s širino 205 milimetrov, kar je bila seveda premišljena poteza s strani Mazde. So ravno dovolj široka, da omogočajo med ovinki vožnjo s polnim plinom, a ne pretirano široka, da lahko zadek vseskozi občutno, predvsem pa popolnoma



Mazda MX-5 je šolski primer, »stare šole«, kjer oblikovalci in inženirji avtomobila niso sestavljali po principu, kaj vse lahko vanj namečejo in mu dodajo, temveč po principu, manj je več, kjer je v ospredju zgolj in samo vozniki občutek. Vse je namreč podrejeno vozniku in temu, da na cesti z avtomobilom postane eno. In to jim je še kako dobro uspelo že pred tridesetimi leti in svojega recepta toliko let kasneje praktično niso spremenili.

Bolj agresivni športni avtomobili, ki so občutno hitrejši od Mazdinega roadsterja, od voznika zahtevajo popolno koncentracijo in tudi nekaj malega izkušenj, zato je načeloma hitra vožnja v takšnih avtomobilih nervozna, stresna in utrujajoča. Pri Mazdi pa je zadeva povsem drugačna. Inženirji so namreč opravili popolno delo na samem podvozju, na njegovi legi in pri varčevanju s težo, zaradi česar se Mazda na cesti kljub manjši konjenici pelje suvereno, hitro in s konstantnim podrsavanjem zadka v vozniku vzbuja vznemirjenje in zna pričarati adrenalinski nasmešek na obraz voznika.

Po prenovi dostavlja 2,0-litrski atmosferski bencinar nekaj malega konjev več, 184 jih sedaj premore, a so ti na zadnjih dveh kolesih tone težkega roadsterja še vedno povsem obvladljivi in nikoli preveč poskočni, da voznik avtomobilu ne bi zaupal. Na zadnji kolesi se moč



nadzorovano poplesava.

Tudi v kabini je vse podrejeno uživanju v vožnji. Enostavna, minimalistična in pregledna kabina ne vsebuje nobenega odvečno nepotrebne elementa. Volan, prestavna ročica, ročna zavora in tri okrogla stikala za upravljanje klimatske naprave. To je v grobem bistvo kabine. Na armaturki je tudi ekran z multimedijo, slednja je dodobra zastarela in nič kaj preveč intuitivna, a to v takšnem avtomobilu sploh ni pomembno, saj ga voznik kupi iz popolnoma drugačnih razlogov in če se mene vpraša, se kupci verjetno sploh ne bi pritoževali, če digitalizirane multimedije v avtomobilu sploh ne bi bilo. S tem bi avtomobil dobil še nekaj dodatnih purističnih točk, pa še kakšen gram na teži bi prišparali.

Posebnost Mazdinega roadsterja je tudi platnena streha, predvsem njen način odpiranja in zapiranja. Postopek

poteka namreč povsem ročno, odpreti in zapreti jo je mogoče zgolj z eno roko, le pravilni gib morate osvojiti. Vse skupaj pa traja reci piši pičlih pet sekund oziroma verjetno še manj.

Sam sem s svojimi 190 centimetri zato kar redno odpiral streho ob vsaki vožnji, saj sem tako imel ves prostor na nebu nad glavo. Ob zaprti strehi je bilo namreč za mojo višino za volanom nekoliko preveč utesnjeno. Sam volan, na žalost, ni nastavljen po globini, da bi si s tem ustvaril nekaj dodatnega prostora za kolena. A kot pri vseh stvareh, je treba sprejemati kompromise, ki pa so pri Mazdi MX-5 za višje biološke narave, za tiste pod 180 centimetri pa jih ni.

Tekst: Jan Grobelšek

Foto: Klemen Putar

Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, bencinski
prostornina	1.998 ccm
moč	135 kW (184 KM)
navor	205 Nm pri 4.000 vrt./min.
menjalnik	6-stopenjski ročni
pospešek	6,5 s (0-100 km/h)
največja hitrost	219 km/h

poraba	7,2 l/100 km
emisije CO₂	155 g/km
mere	3.915 / 1.735 / 1.230 mm
teža	1.025 kg
posoda za gorivo	45 l
prtljažni prostor	130 l
cena vozila	37.560 EUR



CAPTUR V POLNI BOJNI OPREMI

CAPTUR JE NA SLOVENSKIH TLEH NAJBOLJE PRODAJANI KOMPAKTNI KRIŽANEC, V NAJNOVEJSI GENERACIJI PA JE ŠE VEDNO NA VOLJO ZGOLJ Z RAZLIČNIMI BENCINSKIMI RAZLIČICAMI POGONA. V PRIKLJUČNO-HIBRIDNI IZVEDENKI SMO GA ŽE PREIZKUSILI, TOKRAT PA SMO ZAPELJALI NA TEST KLASIČNEGA HIBRIDA.

Testni Captur sliši na ime Captur E-Tech Engineered 145 Hybrid. E-Tech Engineered označuje nov najvišji nivo opreme. Gre torej za najbolje opremljenega Capturja in seveda hkrati tudi za najdražjega v ponudbi. Opremljen je bil praktično z vsemi hišnimi asistenčnimi sistemi in z doplačilnim paketom asistenčnih pomagala Easy Drive.

Testno vozilo je bilo odeto v antracitno sivo barvo s kontrastnimi poudarki v črni barvi, vse od strehe, zatemnjenih stekel, ogledal, zadnjega difuzorja in maske, vključno z logotipi in napisom CAPTUR na zadku. Dodaten kontrast sivo-črno zunanosti podajo detajli v zlati barvi, kot so spodnji del odbijača, stranska pragova, majhen detajl na platiščih in obrobo navideznih izpušnih cevi. Avtomobil kot tak na cesti konkretno izstopa in

deluje sila dinamično in športno. Sama vozna izkušnja je sicer daleč od dinamične, najbolj mu prija umirjena mestna in primestna vožnja. Na avtocesti se odreže malce slabše, pri čemer pogosto zagode menjalnik, ko bi bilo treba iz avtomobila iztisniti več moči, ob denimo odločnejših prehitevanjih in vožnji v klanec.

Da gre za hibridno različico, razkriva črno-zlata označba na zadku E-Tech Hybrid. Pomeni, da avtomobil poganja 1,6-litrski atmosferski bencinski štirivaljnik, v kombinaciji z električnim motorjem, s skupno sistemsko močjo 143 konjskih moči. Moči in navora je načeloma vseskozi več kot dovolj, avtomobil vedno štarta na elektriko, ob odločnejšem plinu pa se hitro aktivira še bencinski motor. Ob nižjih hitrostih je vožnja ob dovolj napolnjeni bateriji izključno električna, zgolj na elektriko pa gre



Lep kontrast antracitno sivi zunanosti podajo detajli v črni in zlati barvi.



tudi ob višjih hitrostih, v načinu t. i. jadrnja ob izredno nežnem dodajanju plina. Baterija se polni samodejno z motorjem in ob zaviranjih, s čimer je tako rekoč zaloga elektrike vedno na voljo. Na voljo je tudi način vožnje B, pri čemer avtomobil samodejno bolj aktivno zavira in shranjuje zavorno energijo.

Notranost Capturja ni sveže nova, idejno zasnovano smo prvič spoznali pri novem Cliu, a je še vedno dovolj moderna in tehnološko zanimiva. V ospredju je tako pokončen ekran na dotik z odlično grafiko, a z malo slabšo odzivnostjo in s počasnim zagonom. Delovanje multimedije zna na trenutke kar konkretno zmrzniti, prav tako ni nič kaj blesteče počasno nalaganje radijskih

postaj oziroma preklapljanje med njimi. Na lebdeči konzoli se še vedno nahaja fizična ročica za upravljanje brezstopenjskega menjalnika, nad njo pa klasična stikala za upravljanje klimatske naprave in nekaterih drugih funkcij vozila, kar je bilo, je in bo, vedno ostalo sila priročno in dosti bolj varno kot prenos vseh funkcij neposredno na ekran.

Captur v svoji novi preobleki in z učinkovitim hibridnim pogonskim sklopom ostaja eden izmed vodilnih igralcev med kompaktnimi mestnimi SUV-ji, za katerega bo treba v najbolj popolni opremi odšteti dobrih 30 tisoč evrov.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, bencinski + električni
prostornina	1.598 ccm
moč	105 kW (143 KM)
navor	148 Nm pri 3.600 vrt./min.
menjalnik	brezstopenjski samodejni
pospešek	10,6 s (0-100 km/h)
največja hitrost	170 km/h

poraba	6,5 l/100 km
emisije CO₂	106 g/km
mere	4.227 / 1.797 / 1.576 mm
teža	1.363 kg
posoda za gorivo	48 l
prtljažni prostor	326 l
cena vozila	30.930 EUR



THE
BIGG-R
is everywhere

SPRING *favorites*



TAKO KOT MANJŠI DS 4, TUDI DS-OV NAJVEČJI MODEL DS 7 NA CESTI ODLOČNO IZŽAREVA ELEGANCO IN EKSTRAVAGANTNO PREZENCNO, SPLOH PO PRENOVI, PO KATERI JE AVTOMOBIL Z MANJŠIMI LEPOTNIMI POPRAVKI ŠE BOLJ SKLADEN IN IZSTOPAJOČ.

VISOKA

MOOD

S prenovo je zunanost bolj skladna z ekstravagantno, premium notranostjo.



Hibridni pogon s 300 KM DS 7 do stotice požene v manj kot šestih sekundah in poskrbi za končno hitrost 235 km/h.



materialov, končni izdelavi kot samem počutju in ergonomiji v sam avtomobilistični vrh, je pa seveda tu in tam kakšen ergonomski lapsus, katerega bi lahko izboljšali, kot je denimo uporabnost sicer atraktivnih stikal za odpiranje stekel, ali pa bolj preprosto upravljanje s klimatsko napravo, ki je upravljiva izključno preko ekrana na dotik. Praktično vsak košček kabine je odet v mehko usnje, prešito z diamantnim vzorcem, izredno lep detalj pa je povezan prehod usnja iz armaturke na stranske vratne panele, ki ob zaprtih vratih deluje povezan v eno celoto.

Vožnja je vseskozi udobna, usnjeni sedeži so ogrevani, ventilirani, za povrh vsega pa vozniku in sovozniku nudijo še masažo.

Za pogon skrbi hibridni pogonski sklop, ki ga sestavljajo 1,6-litrski turbobencinski motor in dva elektromotorja, po vsak na eni osi. Skupaj tvorijo 300 konjskih moči in 520 Nm navora, s čimer DS 7 do stotice poženejo v manj kot šestih sekundah in poskrbijo za končno hitrost 235 km/h. Na voljo je tudi vklopljiv štirikolesni pogon, pri čemer zadnji kolesi poganja izključno elektrika. Na voljo je tudi v primeru, ko je 14,2 kWh baterija povsem prazna, takrat namreč črpa elektriko iz rezerve, katero vseskozi pomaga ohranjati s svojim delovanjem bencinski motor.

V teoriji naj bi polna baterija zadostovala za več kot 60 kilometrov električnega dosega, v praksi pa smo jih uspeli prevoziti maksimalno okoli 40. Tudi skupni kilometrski domet ni nič kaj blesteč, saj je posoda za gorivo relativno majhna, vanjo lahko spustimo vsega 43 litrov bencina, zaradi česar bo DS 7 pogosto obiskoval bencinske črpalke, s polnim tankom in polno baterijo boste namreč težko prevozili več kot 500 kilometrov.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

DS-ov največji prestižni cestni terenec je pred kratkim doživel manjšo medgeneracijsko prenovo, s katero so zunanjo obliko lepo izpilili in dodelali ter s tem modelu za nekaj časa podaljšali življenjsko dobo v aktualni generaciji. S prenovo je sedaj tudi zunanost nekako bolj skladna z ekstravagantno notranostjo, ki je bila že v prvo zasnovana imenitno, tako da oblikovalci v njej niso spremenili praktično nič.

Pomladitev je tako prinesla nekaj manjših kozmetičnih popravkov na karoseriji z novim odbijačem in s še večjo, malce preoblikovano masko z bolj ostrimi robovi, povsem nova pa je oblika in svetlobni podpis svetil. Popolnoma drugačne so vertikalne dnevne luči LED, ki so bolj podobne tistim na manjšem modelu DS 4, le da niso zavite kot okliji v samo sredino prednjega odbijača, temveč se elegantno spuščajo v vertikalno; pri DS-u so jih poimenovali »tančica«, opravljajo pa tudi funkcijo smerokazov. Tudi vsebina glavnih luči je nova, po novem LED moduli niso več vrtljivi kot pri prejšnjem modelu, katerih vrtljiva gesta je bila sila atraktiven vstopni pozdrav. Zadnje luči so ohranile diamantni videz, le njihovo ohišje je po novem bolj vitko in med seboj lepše povezano s črno letvijo, na katerem se po novem nahaja napis DS AUTOMOBILES in nič več del modelnega imena, Crossback, ki so ga popolnoma opustili.



S prenovo so razširili tudi nabor asistenčnih sistemov, ki omogočajo avtonomno vožnjo druge stopnje, nadgradili so infotainment in njegovo delovanje, pogonska tehnika pa je praktično ostala nespremenjena. Še vedno se »dees« sedmica lahko pohvali s prilagodljivim podvozjem, ki se prilagaja cestnim razmeram s pomočjo kamere, kamera pa ponoči projicira na ekran merilnikov tudi živo sliko, čemur pravijo »night vision« oziroma nočni vid.

V ekstravagantno zasnovani kabini je še vedno vse podrejeno udobju, kabina sodi tako po uporabi

Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski + električni
prostornina	1.598 ccm
moč	221 kW (300 KM)
navor	300 Nm pri 3.000 vrt./min.
menjalnik	8-stopenjski samodejni
pospešek	5,9 s (0-100 km/h)
največja hitrost	240 km/h

poraba	8,5 l/100 km
emisije CO ₂	27 g/km
mere	4.593 / 1.906 / 1.625 mm
teža	1.825 kg
posoda za gorivo	43 l
prtljažni prostor	555 l
cena vozila	66.930 EUR

ODHAJA V POKOJ?



FORD ZAENKRAT V SVOJI PONUDBI ŠE OHRANJA NEKOČ NEIZMERNO POPULAREN TIP DRUŽINSKEGA AVTOMOBILA – ENOPROSTOREC, A SO MU, TAKO KOT PRI VSEH OSTALIH ZNAMKAH, KI SO TAKŠNE AVTOMOBILE ŽE OPUSTILI, KONKRETNO ŠTETI DNEVI. V PONUDBI IMA KAR DVA, GALAXYJA TER VIZUALNO BOLJ VŠEČNEGA IN PRILJUBLJENEGA S-MAXA.



Fordov S-Max je dolgo veljal za najbolj priljubljenega družinskega enoprostorca, saj s svojo dinamično in športno zašiljeno silhueto nikoli ni deloval škatlasto in nepriljubljeno. Ravno nasprotno, od nekdanje imel športno držo in na račun prostornosti in uporabnosti ni sklepal prevelikih oblikovnih kompromisov.

Pri Fordu so mu na sredini življenjske poti dodelili tudi prestižni paket Vignale, ki cilja na bolj zahtevne in petične kupce. Slednji uporabniško izkušnjo popelje še na bolj unikatno raven s številnimi elegantnimi elementi, kot so izključno za to linijo oblikovana lita platišča, dodani kromirani elementi na karoseriji in v krom odeta velika maska z vzorcem satovja.

Podpis opreme Vignale je neizbrisljiv tudi v sami notranjosti vozila, kjer potnike pričakajo detajlno šivani svetli usnjeni sedeži, armaturna plošča, v celoti odeta v usnje, in usnjene stranske obloge vrat. K izdatnemu udobju prispevajo še funkcije ogrevanja, prezračevanja in masaže sedežev.

Je pa sama zasnova notranjosti že nekoliko za časom. Stara je namreč že skoraj polno desetletje, kar je najbolj opazno po številnih fizičnih stikalih, razporejenih po celotni osrednji armaturki in po malo manjšem (za današnje standarde) osrednjem zaslonu, ki je v duhu stare šole integriran v samo armaturko in ne stoji prosto na njej. Sam mu štejem, integriran ekran in fizične, roki takoj dostopne gumbje, v plus, le ergonomija bi lahko bila bolj v koraku s časom. A tega skoraj gotovo ne bomo dočakali, saj se takšen S-Max počasi poslavlja in

PRESTIŽNI PAKET VIGNALE, KI CILJA NA BOLJ ZAHTEVNE KUPCE,

UPORABNIŠKO IZKUŠNJO POPELJE NA UNIKATNO RAVEN.



EMPORIO ARMANI

SEE GREEN



Ideja o prostornem in uporabnem družinskem potovalniku se najbolj odraža v drugi sedežni vrsti.



skoraj gotovo odhaja v večni pokoj. Ideja o prostornem in uporabnem družinskem potovalniku se najbolj odraža v drugi sedežni vrsti, ki ima tri ločene sedeže, vse tri vzdolžno pomične in z možnostjo spreminjanja naklona naslonskega dela. Izredno prostoren je tudi prtljažni prostor. V osnovi meri kar 700 litrov, ob podrtju druge sedežne vrste pa je na voljo 2.200 litrov. Opcijsko je mogoče ob doplačilu 1.770 evrov v prtljažni prostor namestiti še dva dodatna sedeža.

Nekoliko bolj v koraku s časom je sam pogonski sklop tega avtomobilskega fosila. Gre namreč za hibridni pogonski sklop, ki ga sestavljata 2,5-litrski bencinski motor in elektro motor s sistemsko močjo 140 kW oziroma 190 konjskih moči, ki je tudi edina mogoča pogonska izbira. Moč se na prednji kolesi prenaša preko brezstopenjskega menjalnika CVT, ki, presenetljivo, svoje delo opravlja z odliko, med navideznimi prestavami namreč prestavlja tekoče in nezaznavno. Hvale vredna je tudi sama poraba goriva, ki je povsem primerljiva s konkurenčnim dizelskim motorjem. V povprečju je znašala med šestimi in sedmimi litri na 100 prevoženih kilometrov. Avtomobil vedno spelje v električnem načinu, nato pa se pogonu praktično neslišno pridruži še bencinski motor. Ob nižjih hitrostih in z nežnim dodajanjem plina poteka vožnja izključno na elektriko, prav tako se bencinski motor pridno izklaplja ob zaviranju oziroma ustavljanju vozila. Škoda, da tako odličen avtomobil, kot je S-Max, odhaja v pokoj. Vsekakor bi si zaslužil mesto na avtomobilskem trgu, kjer bi nedvomno lahko spisal še eno uspešno poglavje.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, bencinski + električni
prostornina	2.488 ccm
moč	140 kW (190 KM)
navor	200 Nm
menjalnik	brezstopenjski samodejni
pospešek	9,8 s (0-100 km/h)
največja hitrost	185 km/h

poraba	6,5 l/100 km
emisije CO₂	146 g/km
mere	4.804 / 1.916 / 1.710 mm
teža	1.827 kg
posoda za gorivo	65 l
prtljažni prostor	700 l
cena vozila	51.540 EUR

EMBLEM

razkošja



FERRETTIJEVO FLOTO
LUKSUZNIH FLYBRIDGE
JAHT JE DOPOLNILA
NOVA ČLANICA, KI JE
V STILU PRIZNANEGA
ITALIJANSKEGA
OBLIKOVANJA PRAVI
EMBLEM MODERNEGA
RAZKOŠJA. TAKO ODLIČNO
POOSEBLJA ZNAMKINO
FILOZOFIJO KRIŽARJENJA
KOT AVTENTIČNE IZKUŠNJE,
KJER PERCEPCIJA POSTANE
EMOCIJA, PLOVILO PA
PRIVATEN, EKSKLUZIVEN
PROSTOR ZA RELAKSACIJO,
DOBRO POČUTJE IN ODKLOP
OD VSAKODNEVNIH SKRBI.



Potovanje po morju v maksimalnem udobju – to je koncept, ki navdihuje oblikovalce znamke Ferretti Yachts ob ustvarjanju plovil, ki so inkarnacija osebnosti njihovega lastnika in njegovih srčnih želja. Tej filozofiji sledi tudi nova kreacija, ki v prodajnem portfelju zaseda mesto drugega najmanjšega Ferrettija, a se kljub temu razteza na dobrih 18 metrih dolžine.

580-ica je plod ideje arhitekta Filippa Salvettija; ta je za znamko zasnoval že mnogo plovil, zato je na prvi pogled razvidna stilna usklajenost s Ferrettijevo prepoznavno osebnostjo, ki jo gradijo izčiščene, vendar športne linije. Ključni element so obsežne steklene površine, ki v kombinaciji z dva metra visokimi stropi omogočajo odlično vidljivost, ki uokvirja nebo in morje v izjemno spektakularno panoramo.

Premišljena postavitev in stilistične izbire, ki se ujemajo s trenutnimi smernicami in potrebami lastnikov, omogočajo odličen izkoristek vsakega prostora na krovu – to pričara bivalno razkošje, kakršnega smo vajeni pri precej večjih plovilih. Inženirji Ferretti Yachts so ob tem za pravo mero funkcionalnosti vkomponirali tehnologije, razvite za paradne konje prodajnega kataloga.

Glavne novosti vključujejo široko paleto personalizacijskih možnosti, ki so na voljo ne le pri flybridgu v obliki dveh rešitev za senčenje (električno upravljanega bimini topa ali fiksnega hard topa), ampak tudi na spodnjem krovu, ki ponuja dve različni razporeditvi, obe s tremi kabinami. Prva ima glavno suito s kabinetom pozicionirano na

sredini, ob njej domuje kabina za goste, še ena takšna pa je na premcu, medtem ko pri drugem planu kabinet postane tretja kopalnica. Privatni apartma je rezultat posebnega razvojnega truda in se v standardni postavitvi razprostira na dveh nivojih, kar skupaj z naravno svetlobo, ki preplavlja celoten prostor, garantira zadovoljstvo lastnika.

Na pomoč pri dizajniranju interierja so sicer zopet priskočili v studiu Ideaeitalia, kjer so poskrbeli, da model 580 v segmentu 50 do 60 čevljev velikih jaht dostavlja še višje standarde udobja, dobrega počutja in sodobnega luksuza. Izbrana mešanica lesa in tkanin ustvarja prefinjen ambient, ki pa bo – kot smo sedaj pri Ferrettiju že vajeni – lahko klasičen ali moderen. Prvi se poslužuje bolj tradicionalnih toplih zemeljskih tonov, drugega pa inspirirajo mistične barve morja.

Svojo športno osebnost nova Ferrettijeva zvezda ne poudarja le z zunanjo podobo, temveč tudi s pogonsko konfiguracijo. Dvojec zmogljivih motorjev Volvo Penta D13 skupno generira zajetnih dva tisoč konjskih moči, zahvaljujoč katerim se atraktivna jahta požene v valove s hitrostjo vse do 32 vozlov. Da ob osvajanju najvišje hitrosti ne bo kompromitirano udobje na krovu, so



**POTOVANJE PO MORJU V MAKSIMALNEM UDOBJU – TO JE
KONCEPT, KI NAVDIHUJE OBLIKOVALCE FERRETTI YACHTS.**





Italijani veliko dela vložili v solucije za zmanjšanje hrupa in vibracij, zlasti v smislu zasnove strojnice in večje zvočne izolacije bivalnih prostorov. Trendovsko in funkcionalno dizajnirana 580 je že v konceptni fazi zabeležila prodajne uspehe, saj so pri Ferretti Yachts še pred realizacijo prodali sedem enot. To dokazuje, da je takšno plovilo brezčasna klasika in bo sedaj, po svetovnem debiju na navtičnem salonu v Düsseldorfu, brez dvoma v nakup prepričalo še mnoge druge navdušene navtike.

Tekst: Ava Tomlje
Foto: ISC



Ferretti Yachts 580 dostavlja še višje standarde udobja, dobrega počutja in sodobnega luksuza.



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



PERASHING

Itama

Riva

CUSTOM LINE

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

PRAVI PRISTOP

MI, NAVDUŠENI AVTOMOBILISTI, SI MISLIMO, KAKO JE AVTOMOBILSKI ŠPORT POMEBEN V SVETU. A POZABLJAMO, DA JE NAJVEČJI ŠPORT NA SVETU NOGOMET, KI GA SPREMLJA KAR POL ZEMLJANOV. SEVEDA POVSOD ŠE VEDNO DOMINIRAJO ZDRUŽENE DRŽAVE KOT VOJAŠKA, GOSPODARSKA IN ŠPORTNA SILA. NO, V AMERIKI NOGOMET NI NAJBOLJ POPULAREN ŠPORT, TAM JE TO AMERIŠKI NOGOMET. NAJMOČNEJŠA AMERIŠKA NOGOMETNA LIGA NFL DELA KAR 16 MILIJARD DOLARJEV PROMETA, SLEDI BASEBALL Z 11 MILIJARDAMI. DONČIČEVA NBA DELA 8,8 MILIJARD IN ŠELE ČETRTO JE ANGLEŠKA PREMIER LIGA S 7,3 MILIJARDAMI PROMETA. FORMULA 1, KI JE KRALJICA AVTOŠPORTA, DELA V PRIMERJAVI S TEMI GIGANTI SKROMNIH 2,7 MILIJARD DOLARJEV PROMETA IN JO TAKO PREKAŠA ŠE ČEFERINOVA UEFA LIGA PRVAKOV S 3,3 MILIJARDAMI PROMETA.



Tako tudi pri nas v Sloveniji ne moremo pričakovati, da bo avtošport prvi in najbolj gledan šport. A se prizadevni organizatorji in športniki trudijo, da bi naredili, kar je največ mogoče. Ne smemo pozabiti, da je slovenski avtomobilski šport s samo dvema milijonoma prebivalci premajhen za velike športne prireditve in velike svetovne rezultate. Jaz se res moram zahvaliti usodi, da sem naredil v svoji karieri toliko na področju športa. Smatram, da se mora Slovenija povezati z državami naše bivše skupne države, saj samo podobno razvite države lahko pošteno konkurirajo ena drugi in z medijsko pokritostjo lahko dvignejo ta šport na nivo, ki si ga zasluži. Ne smemo pozabiti, da ta šport potrebuje drago športno opremo in rekvizite in ni kot pri nogometu, kjer v vsakem klubu športniki dobijo zastoj ponošene kopačke in rabljeno majico, ali stare smučke in dirkaški kombinezon. Avtomobilizem potrebuje tudi objekte, katerih nimamo, a nogometno igrišče ima vsaka druga vas.

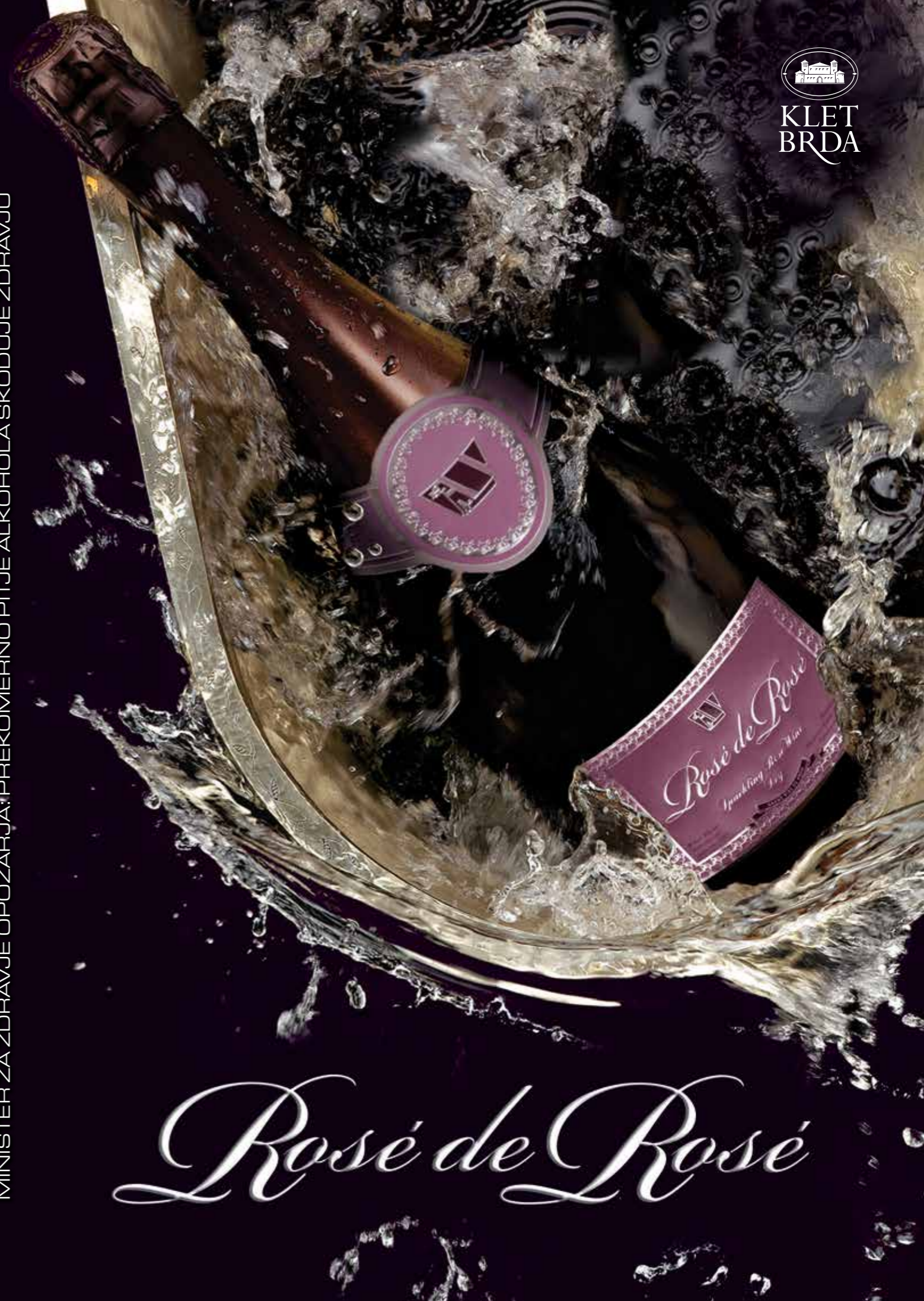
Imamo pa v Sloveniji zgleden primer, kako se je treba

lotiti avtošporta. Mladi avtomobilski zanesenjak in dirkač Mark Ivanov in njegov vodja moštva, manager in še kaj ... Uroš Hočevar, sta pokazala, kako je treba začeti. Samo da je dirkač nadarjen in da ima željo postati najhitrejši, ni dovolj. Treba je vzpostaviti pogoje. Treba je pridobiti športni rekvizit. Treba je imeti servisni objekt za avtomobil, kjer se ta pripravlja za dirke. Treba je trenirati in organizirati logistiko, prehrano. Danes brez PR in promocije ni rezultata. Treba je skrbeti za javno podobo, na družabnih mrežah, ker le tako moštvo opozori nase ter pridobi navijače in sponzorje. In to je našemu paru uspelo. Pridobila sta ekskluzivni dirkalni avtomobil prototip Wolf, ki je narejen popolnoma iz karbona in je ustvarjen za zmage. Letos bosta nastopila na domačih gorskih dirkah, a načrtov in sanj jima ne zmanjka. Želim jima uspešno kariero, tako športno za Marka kot managersko za Uroša. Samo smelo naprej, in to v šesti brzini.

Tekst: Matjaž Tomlje, Foto: Tim Kovač



MINISTER ZA ZDRAVJE OPOZARJA: PREKOMERNO PITJE ALKOHOLA ŠKODUJE ZDRAVJU



Rosé de Rosé

ZANDVOORT OSTAJA MAXOVA TRDNJAVA



KAOTIČNE VREMENSKE RAZMERE JE NA SVOJI DOMAČI DIRKI NAJBOLJE IZKORISTIL MAX VERSTAPPEN. ZANDVOORT, EDINSTVENA PROGA, STRELJAJ STRAN OD ATLANTIKA, TUDI V TRETJEM POSKUSU OSTAJA NEOSVOJENA ZA KONKURENTE DIRKAČA RED BULLA. NAJBOLJ SE MU JE PRIBLIŽAL FERNANDO ALONSO, KI SE JE PO ŠTIRIH DIRKAH VRNIL NA STOPNIČKE. IZJEMNO VESEL PA JE BIL TRETJEGA MESTA PIERRE GASLY.



S sijajnim prehitevalnim manevrom na ovalu se je na tretje mesto prebil Fernando Alonso.



Letošnja Velika nagrada Nizozemske se je začela »nadzvočno«. Dirkači so štartali na suhi stezi. Najbolje sta iz prve vrste potegnili Max Verstappen in Lando Norris. Domačin ni dopustil presenečenja in je ostal v vodstvu. S sijajnim prehitevalnim manevrom na ovalu se je na tretje mesto prebil Fernando Alonso. Kljub ozki stezi ni prišlo do večjih trkov v prvem krogu. A vreme se je tokrat dodobra poigralo z dirkači. Ob koncu prvega kroga se je močno ulilo, kar je najbolje izkoristil Sergio Perez, ki je kot prvi izmed dirkačev zapeljal na menjavo gum in seveda prevzel vodstvo. Nekateri dirkači so čakali z menjavo pnevmatik in na ta račun izgubili precej mest. Tudi Verstappen je padel po lestvici, a je vseeno z gumami za rahel dež dirkal izjemno. V nekaj krogih je že prišel na drugo mesto, a od vodilnega Pereza ga je ločilo kar nekaj sekund. Vozil je tudi štiri sekunde hitreje od Mehičana, in to na istih pnevmatikah. Tretje mesto je, zahvaljujoč menjavi gum, med prvimi držal Guanyu, četrti je bil Gasly, peti pa Alonso. Ker je dež prenehal, se je steza hitro sušila. Tako je Verstappen v 12. krogu ponovno menjal gume, tokrat seveda za suho stezo. Vodilnega Pereza so poklicali na menjavo krog kasneje. V enem krogu je izgubil ravno toliko časa, da je Verstappen prišel v vodstvo. Mehičan je bil vidno nezadovoljen z nastalo situacijo, vendar roko na srce, še enkrat več ni bil konkurenčen svojemu moštvenemu kolegu. Tri kroge kasneje je v zaščitno ogrado odneslo dirkača Williamsa, Logana Sargeanta, in na stezo je zapeljal varnostni avto. V 22. krogu se je dirka nadaljevala. Verstappen je ob letečem štartu ohranil vodilni položaj, takoj pa je Pereza napadel Alonso iz tretjega mesta, a mu ni uspelo.

Nadaljevanje je potekalo po Nizozemčevih notah. Brez težav je kontroliral Pereza. Čeprav je Mehičan odšel na nove postanke prej, se njegov zaostanek ni pretirano zmanjšal. Do spremembe pa je med postanki prišlo na tretjem mestu. Sainz je prišel pred rojaka Alonsa, a ni dolgo ostal pred njim. Vreme je vmes spet imelo svoje načrte. Dirkači so sami opazili čedalje temnejše oblake, tudi iz komandnih pultov so na možnost naliva opozarjali dirkaški inženirji.












Tako smo v 61. krogu res ponovno dočakali dež. Še preden je bila celotna steza mokra, so dirkači že odšli na menjavo gum. A tokrat je bil naliv precej močnejši kot na začetku in kot po tekočem traku je dirkače odnašalo s steze, začeni s Perezom. Sledila sta še Hamilton in Tsunoda. Prav vsi so dirko lahko nadaljevali. Manj sreče pa je imel Kitajec Guanyu, ki je z močnim trčenjem v zaščitno ogrado povzročil rdečo zastavo. Sledila je 40-minutna prekinitvev, dež je prenehal, ponovno se je dirka nadaljevala za varnostnim avtom. Pet krogov sprinta ni prineslo velikih sprememb. Verstappen je zmagal devetič zapored in s tem izenačil rekord Sebastiana Vettla in Alberta Ascarija. Za njim je v cilj pripeljal Fernando Alonso. Kot tretji je skozi cilj pripeljal

Sergio Perez, a bil že prej kaznovan s petimi sekundami zaradi prehitre vožnje v boksih. Tako je tretje mesto pripadlo presrečnemu Pierru Gaslyju. Peto mesto je z izjemno vožnjo v zadnjih krogih uspelo ubraniti Sainzu. Hamilton je na vse pretege želel mimo, a mu ni uspelo. Na sedmem in osmem mestu sta končala osmoljenca dežja iz začetka dirke, Lando Norris in Alexander Albon. No, vsekakor je osmo mesto Tajca v dirkalniku Williamsa sijajen dosežek, a danes bi bil izplen lahko še kakšno mesto boljši. Deveto mesto je osvojil Oscar Piastri, deseto pa Esteban Ocon.

Tekst: Gregor Osredkar
Foto: ISC

VREME SE JE DODOBRA POIGRALO Z DIRKAČI. ZARADI NALIVA JE KOT PO TEKOČEM TRAKU DIRKAČE ODNAŠALO S STEZE.

Rezultati VN Nizozemske:

- | | | | | | |
|----|---|----|---|----|---|
| 1. |  Max Verstappen
Red Bull Racing | 4. |  Sergio Perez
Red Bull Racing | 7. |  Lando Norris
McLaren |
| 2. |  Fernando Alonso
Aston Martin | 5. |  Carlos Sainz
Ferrari | 8. |  Alexander Albon
Williams |
| 3. |  Pierre Gasly
Alpine | 6. |  Lewis Hamilton
Mercedes | 9. |  Oscar Piastri
McLaren |



DVOJNA ZMAGA RED BULLA

VELIKO NAGRADO ITALIJE JE V TEMPLJU HITROSTI DOBIL MAX VERSTAPPEN. POPOLN USPEH KIPE
RED BULL JE Z DRUGIM MESTOM DOPOLNIL NJEGOV MOŠTVENI KOLEGA SERGIO PEREZ.
FERRARIJU ZA UTEHO NA DOMAČIH TLEH OSTAJA TRETJE MESTO CARLOSA SAINZA.












Prav Španec je dirko odlično začel. Štart iz prve pozicije se mu je dobro posrečil, za seboj je zadržal Maxa Verstappna, medtem ko je imel drugi dirkač Ferrarija, Charles Leclerc, kar nekaj težav z ubranitvijo tretjega mesta pred Georgeom Russellom. Navdušenje na tribunah je bilo seveda veliko, a realno ni bilo pričakovati, da bi poskočni konjiček lahko do konca zadržal za sabo srboritega rdečega bika. Prvič je Verstappen zelo na silo poskušal v šestem krogu, a ga je Sainz dobro obvladal. Nizozemec je vseskozi visel na difuzorju Špančevega dirkalnika in le vprašanje časa je bilo, kdaj bo dirkač Red Bulla ponovno napadel. Odločil se je za taktiko potrpežljivosti oziroma čakanja na napako Sainza, ki je bil vseskozi pod hudim pritiskom. V 15. krogu mu je v prvi šikani zablokiralo sprednje desno kolo, posledično je bil izhod iz šikane počasnejši in Verstappen je to izkoristil odprtih rok. Hitro si je nabral tudi nekaj sekund prednosti pred obema Ferrarijema, ki se jima je začel približevati Sergio Perez. V 20. krogu je s postanki med vodilno trojico začel Sainz, le krog kasneje sta edino menjavo gum opravila tudi Verstappen in Leclerc. Nizozemec je nadaljeval s svojo dirko, trojka za njim pa se je borila za vsak del steze. Perez je postajal čedalje večji v ogledalih obeh Ferrarijev in najprej je v 32. krogu padel Leclerc. Dirkalnik Red Bulla je seveda hitrejši od ponosa Italije, a Sainz je drago prodal

svojo kožo. Perezu se je zoperstavil podobno fanatično kot na začetku dirke Verstappnu, a v 46. krogu dirke je bil le premagan. A Španec se je moral za stopničke pošteno potruditi. Po boju s Perezom ga je napadel še moštveni kolega Charles Leclerc. Divja vožnja v zadnjih krogih Ferrarijevega dvojca je poskrbela za povišan utrip »tifofov«. Malo je sicer manjkalo, da v zadnjem krogu Leclerc ni spravil oba iz dirke, a na koncu se je sin dvakratnega svetovnega prvaka v rallyju veselil zaslužnega tretjega mesta. Pod stopničkami je torej končal Charles Leclerc, peto in šesto mesto je šlo v roke Mercedesu. Tokrat je Russell končal pred Hamiltonom. Spet je odlično dirko odpeljal Alexander Albon in svojega Williamsa pripeljal na sedmo mesto. Fant bi si zagotovo zaslužil mesto v kakšnem bolj konkurenčnem dirkalniku. Na osmem mestu najdemo edinega McLarna v točkah, Landa Norrisa, medtem ko sta zadnji dve točki osvojila veterana, Alonso na devetem mestu in Bottas na desetem. Max Verstappen je z deseto zaporedno zmago v sezoni postavil nov absolutni rekord. Petnajsto zaporedno zmago je slavilo tudi moštvo Red Bulla, upoštevajoč zmago na zadnji dirki lanske sezone.

*Tekst: Gregor Osredkar
Foto: ISC*

Rezultati VN Italije:

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

V VODSTVU OSTAJA ROVANPERÄ



V ESTONIJI SO DIRKAČI ODPELJALI OSMI RALLY LETOŠNJE SEZONE SVETOVNEGA PRVENSTVA. PONOVRNO JE BIL NAJHITREJŠI FINSKI DIRKAČ KALLE ROVANPERÄ, KI JE NA PRIZORIŠČU SVOJE KRSTNE ZMAGE VKNJIŽIL DRUGO ZMAGO V LETOŠNJEM LETU. DO DRUGE ZMAGE NA FINSKEM, NAJHITREJŠEMU RALLYJU SEZONE, PA JE PRIŠEL VALIŽAN ELFYN EVANS, KI JE PO ODPSTOPU VODILNEGA ROVANPERE PREVZEL VODSTVO IN GA SUVERENO OBDRŽAL DO KONCA.

V prvenstvu kljub ničli na finskem rallyju v vodstvu ostaja Rovannerä, a Evans je svoj zaostanek prepolovil - zaostaja za 25 točk.

Finski čudežni deček nezadržno koraka drugemu naslovu svetovnega prvaka naproti. Lahko bi rekli, da je sezono začel rahlo rezervirano, a nadaljevanje je spet podobno orkanu, ki ruši vse pred seboj. Estonski rally, ki služi kot uvod za najhitrejši rally sezone na Finskem, je dirkač Toyote dobil prepričljivo. Največja konkurenta je imel v obeh dirkaških ekipe Hyundai. Belgijec Neuville, ki mu sicer hitri makadamski rallyji ne ustrezajo, je kar malce presenetljivo na uvodu prevzel vodstvo. Rovannerä, ki je vozil kot prvi, je zaradi čiščenja steze izgubil nekaj sekund, a ostal popolnoma v stiku z vodilnim. V petkovem popoldnevu, ko je bila trasa že bolj zvožena, je stopnjeval ritem in do konca dneva prehitel Neuvillea. Zaostanek Belgijca je znašal le tri sekunde. Blizu sta bila tudi drugi dirkač Hyundaija, Esapekka Lappi, ki je zaostajal dvanajst sekund, in Rovannerin moštveni kolega, Elfyn Evans, ki je zaostajal štirinajst sekund. Sledila sta še sobotni in nedeljski del, ki sta bila povsem v znamenju Rovannere. Prav neverjetno, kako je v slogu pitbula nepopustljivo in drzno opravil s tekmeči in najbližjega zasledovalca na koncu prehitel za 52 sekund. Thierry Neuville je storil največ, kar je lahko, odpeljal odlični rally, a tokrat je bilo to dovolj za drugo mesto. Dodatnih sedem sekund je zaostal njegov moštveni kolega, Esapekka Lappi, in s tem zaokrožil lep uspeh korejske ekipe.

Jyväskylä ter okolica z nešteti jezeri in gozdovi sta bila prizorišče najhitrejšega rallyja v koledarju svetovnega prvenstva. Mesto v centralni Finski je tudi domači kraj aktualnega svetovnega prvaka Kalleja Rovannere. Ta je bil nesporno prvi favorit rallyja in domači navijači so seveda pričakovali in želeli zmago svojega junaka. Začelo se je dobro, dirkač Toyote je prevzel pobudo in bil po odpeljanih sedmih hitrostnih preizkušnjah v vodstvu. A že na naslednji hitrostni preizkušnji je sledil šok. Rovannerä se je prevrnil in dodobra poškodoval dirkalnik, v vodstvu pa se je znašel njegov moštveni kolega, Elfyn Evans, ki je imel 10,9 sekunde prednosti pred Thierryjem Neuvilleom.

Sobotno nadaljevanje je najbolje uspelo Evansu. Prednost dvakratnega podprvaka je narasla na 32 sekund in ob normalnem razpletu nedeljskega dne, zmaga ni bila vprašljiva. Zanimiv boj za tretje mesto pa se je obetal med Katsuto in Suninenom.

Nedeljski del ni postregel s presenečenji. Evans je dobil vse štiri hitrostne preizkušnje in dosegel drugo zmago na Finskem in drugo zmago v letošnji sezoni.



Tretjega mesta in prvega odra za zmagovalce v letošnji sezoni se je zelo razveselil Katsuta.



Neuville je ostal na drugem mestu, tretjega mesta in prvega odra za zmagovalce v letošnji sezoni pa se je zelo razveselil Katsuta.

V prvenstvu kljub ničli v vodstvu ostaja Rovannerä, a Evans je svoj zaostanek prepolovil. Tako sedaj zaostaja za 25 točk. Tretji Neuville ima še enajst točk manj.

Kljub svoji spektakularnosti in edinstvenosti, pa je na rallyju po Finski ponovno udarila na plan velika problematika svetovnega prvenstva v rallyju. Na štartu je bilo namreč le devet dirkalnikov razreda Rally1 (WRC) in ko je že prvi dan odstopila četverica, Tänäk, Loubet (oba Ford), Lappi (Hyundai), Rovannerä (Toyota), je ostalo v konkurenci le pet dirkalnikov! Žogica je na strani FIE. Morala bo zavihati rokave in pametno ukrepati.

*Tekst: Gregor Osredkar
Foto: ISC*

ESPARGARRO

DO 1. ZMAGE V SEZONI



DIRKAČI SO SE PO POLETNEM, 6-TEDENSKEM PREMORU VRNILI NA DIRKAŠKE STEZE. ČAKALO JIH JE ŠE 12 DIRK, PRVA IZMED NJIH JE BILA VELIKA NAGRADA VELIKE BRITANIJE, KJER SO SE SPRVA POMERILI NA PETKOVIH PROSTIH TRENINGIH NA STEZI V SILVERSTONU, NATO PA SO V SOBOTO SLEDILE KVALIFIKACIJE IN SPRINT DIRKA PRED NEDELJSKO VELIKO PREIZKUŠNJO.



prvak Fabio Quartararo ob dotiku z Luco Marinijem končal brez sprednje maske motocikla in zato, hočeš nočeš, moral v bokse na menjavo motocikla. V ospredju je kljub razmočenim tlem potekal trd boj za najvišja mesta, ko je dva kroga pred koncem Brad Binder prehitel Miguela Oliveira, ob vstopu v zadnji krog pa je s tvegano potezo pred Francesco Bagnaio zapeljal Aleix Espargaro, ki je prednost zadržal do konca in se razveselil prve zmage v letošnji sezoni. Zmagovalni oder je s tretjim mestom dopolnil Brad Binder, ki je tako kot zmagovalec Aleix Espargaro dirko začel iz 4. štartne vrste.

Bagnaia brez konkurence za VN Avstrije

Deseti dirkaški vikend je minil v duhu vodilnega v skupnem seštevku Francesca Pecca Bagnaie. Lanski svetovni prvak in trenutno vodilni v skupni razvrstitvi svetovnega prvenstva je svojo prevlado v kraljevskem motociklističnem razredu dokazal že na sobotnih kvalifikacijah, ko si je privozil najboljši štartni položaj, na sprinterski dirki na Avstrijskem Štajerskem pa je prevladoval od prvega do zadnjega kroga. Drugo uvrščeni Brad Binder mu je v prvem delu sprinterske preizkušnje dihal za ovratnik, a na koncu zaostal dve sekundi, tretjevrščeni Jorge Martin pa je zaostal za pet sekund. Osmoljenec sprint dirke je bil Italijan Marco Bezzecchi, trenutno tretji v skupni razvrstitvi

svetovnega prvenstva, ko je padel že v prvem krogu. Tudi na nedeljski preizkušnji ni šlo brez padcev, ko se je takoj po štartu zapletlo šest dirkačev, izmed katerih so Johann Zarco, Miguel Oliveira in Marco Bezzecchi končali na tleh. Italijan Bagnaia je vodstvo držal od začetka do konca dirke in se na koncu veselil novih točk. Na drugem mestu je dirko zaključil Brad Binder, ki je imel dve sekundi zaostanka, na tretje mesto pa se je z 12. prebil Jorge Martin. Marc Marquez, ki je dirko začel z 18. mesta, se je uspel prebiti naprej in na koncu zaključil kot deseti. Vodilnemu v skupnem seštevku Francescu Bagnaii za enkrat vse teče kot po maslu, ko na drugi strani nekdanjemu svetovnemu prvaku motoGP Fabiu Quartararoju zmanjkuje potrpljenja in Yamahi žuga s prstom, da ima le še eno priložnost, da ga zadrži.

Aleix Espargaro nepremagljiv tudi na VN Katalonije

Dirkač Aprilie Aleix Espargaro, zmagovalec sobotne sprint dirke na VN Katalonije v Barceloni, je svojo dobro pripravljenost potrdil tudi na nedeljski preizkušnji, ki jo je zaznamoval hud padec Francesca Bagnaie, ki je dirko začel odlično in v prvi ovinek pripeljal kot prvi. Za njim je že po prvem ovinku prišlo do množičnega padca, ki ga je povzročil Enea Bastianini in v pesku so končali še Alex Marquez, Johann Zarco in Marco Bezzecchi. Dva zavoja pozneje pa je po zdrsu zadnjega kolesa

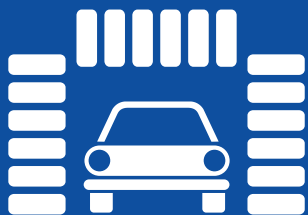
Petkov dopoldanski prosti trening in kvalifikacije je s časom 2:15.359 osvojil Marco Bezzecchi. Iz drugega štartnega položaja je s 27 stotinkami sekunde zaostanka dirko začel Jack Miller, prvo štartno vrsto je dopolnil še Alex Marquez. Vodilni dirkač prvenstva Francesco Bagnaia, ki je na kvalifikacijah grdo padel in jo na srečo odnesel brez poškodbe, je dirko začel s četrtega mesta. Po sobotnih kvalifikacijah je bila na vrsti še kratka sprint dirka. Zmagovalec 10 krogov dolge dirke je bil Alex Marquez, drugi je sprint dirko zaključil

Marco Bezzecchi, tretji je bil Maverick Viñales. Nedeljsko preizkušnjo je začinilo muhasto vreme, ki je namočilo stezo. Kot prvi je v pesku končal Hondin dirkač Joan Mir, 14 krogov do konca pa se je v ospredju, v premočni želji, da bi prehitel Bagnaio, v ovinku številka 15, zvrnil Marco Bezzecchi. Vse bolj mokra steza ni prizanesla niti Marcu Marquezu, ki je šest krogov pred koncem dirke trčil v Eneo Bastianinija in oba dirkača sta VN Velike Britanije končala v pesku. Nekateri dirkači so vmes že odšli na menjavo motocikla, medtem ko je nekdanji svetovni

grdo padel, čez nogi mu je zapeljal še Brad Binder in dirka je bila nemudoma prekinjena, saj so Bagnaio odpeljali v medicinski center na nadaljnje preiskave. Ponovljeni štart je najbolje uspel Jorgeju Martinu, a v nadaljevanju sta dirkača Aprilie, Aleix Espargaro in Mavericks Viñales, narekovala tempo in zasedla prvi dve stopnički zmagovalnega odra ter Aprilii pripeljala prvo zgodovinsko dvojno zmago v elitnem motociklističnem razredu, tretje mesto pa je pripadlo Jorgeju Martinu.

Dirkači so si po koncu oddahnili, ko so prejeli vest, da Bagnaia ni utrpel hujših poškodb in v znak spoštovanja je tokratni zmagovalec dirke za VN Katalonije Aleix Espargaro zmago posvetil prav njemu. V septembru dirkače čakajo še tri preizkušnje, nato še tri v oktobru in tri v novembru.

*Tekst: Jana Mihor
Foto: ISC*



AVTOPRALNICA BTC City

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

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

BTC
CITY

**OD PONEDELJKA DO PETKA MED
20. IN 22. URO PRANJE 8 EUR!**

**velja za program 1 in 2*