

# Avto šport

## VOZILI SMO:

- Citroën C4 X 1.2 PureTech Shine
- Nissan Qashqai e-Power Tekna+
- Kia Sorento 2.2 CRDi Limited
- Ford Focus ST Track Pack

[www.avto-sport.net](http://www.avto-sport.net)

Sledi nam:  



## ROLLS-ROYCE ARCADIA DROPTAIL

*MotoGP, Formula 1, WRC*

Bugatti Chiron Super Sport // Ferretti Infynito

Mercedes-AMG E 53 // McLaren Artura Spider

BMW Vision Neue Klasse X // Maserati GranCabrio

&



ISSN 0353-8508



9 770353 850034



“ Ne pomagajo niti barvaste gume. ”

Formula E, ki naj bi z ekološko osveščenimi promotorji (beri zaslužkarji) ogrozila svetovno prvenstvo Formule 1, klavrnو propada. Izjemni sponzorji, od bank, letalskih družb in elektro podjetij do županov in velemest, pod kapo mednarodne avtomobilistične organizacije FIA, ne morejo zagotoviti niti kanček spektakla, ki ga svetovnemu občinstvu nudi največji avtomobilski cirkus Formula 1. Premeteni promotor, bivši propadli španski politik in sedaj poslovnež Alejandro Tarik Agag Longo s sedežem v Londonu, je videl priložnost zase v prihajajočem valu mobilnostne elektrifikacije in leta 2014 začel s prvenstvom Formule E. Seveda mu je v športu pomagalo znanstvo s Flaviom Briatorejem, s katerim sta kupila TV pravice za Formulo 1, katero je takrat obvladoval Bernie Ecclestone. To poznanstvo je leta 2007 botrovalo skupnemu vlaganju Flavia Briatoreja, Bernieja Ecclestonea in Lakshmija Mittala, indijskega jeklarskega mogotca, z namenom nakupa angleškega nogometnega kluba Queens Park Rangers. Visoka znanstva so botrovala, da je Agag pridobil sponzorje in župane mest za dirkalno serijo električnih bolidov. Prva napaka, ki jo je Agag zagrešil, je, da ni zainteresiral avtomobilskih znamk, da nastopijo z lastnimi konstrukcijami dirkalnikov in je dal avto narediti kot mono marko z Renaultovo električno tehnologijo. Avto je imel premalo moči in dosega ter je dosegel le 200 km/h z motorjem z zmogljivostjo 200 kW in z baterijskim paketom zmogljivosti 28 kWh. Druga napaka je bila, da so bili ti dirkalniki počasni. Tretja napaka je bila, da so te dirkalnike vozili nepomembni dirkači, ki jih nihče ne pozna. Zato ta dirkalni format ni uspel. Tudi druga generacija dirkalnikov od leta 2019 do 2022 ni naredila preboja. Imeli so večje baterije s 54 kWh moči, a še premalo. Zadnja generacija, ki je v uporabi zdaj, ima iste šasije in pogonski sklop različnih proizvajalcev. Dirkalniki imajo dva motorja. Prednji motor je regenerator zavornega potenciala in zadnji motor s 350 kW je namenjen tudi kot zavora, saj zadaj zavira motor namesto hidravličnih zavor. Tudi baterije so ekološke in razgradljive. Dirkalnik je tehnično mnogo boljši kot pri prvi generaciji in doseže 350 km/h in za sekundo boljši pospešek do 100 km/h kot prva generacija. Pogonski sklop trenutno dobavljajo avtomobilske tovarne Porsche, Jaguar, Nissan, Mahindra in Stelantis, ki nastopajo s privatnimi moštvi. Da je Formula E nezanimiva, so spoznali pri Mercedesu, Audiju, Maseratiju, Nioju in BMW-ju, s tem, da največja imena avtomobilskega športa sploh niso pokazala interesa za Formulo E. Tako kot smo zapisali za serijske avtomobile v prejšnjem uvodniku, se tudi Formuli E v kratkem piše pogrom in niti barvaste gume in LED lučke jim ne bodo pomagale.

Matjaž Tomlje

## Novosti:

- 8 Hyundai Kona Electric
- 20 Rolls-Royce Arcadia Droptail
- 26 McLaren Artura Spider
- 30 BMW Vision Neue Klasse X
- 34 Mercedes-AMG E 53 4Matic+
- 38 Bugatti Chiron Super Sport
- 42 Maserati GranCabrio

## Zanimivosti:

- 10 BMW Arena 2024
- 11 Alfa Romeo in Maja Ferme
- 16 Voznikovi modni dodatki
- 48 Zgodovina Opla

## Testi:

- 58 Ford Focus ST Track Pack
- 64 Citroën C4 X 1.2 PureTech Shine
- 68 Kia Sorento 2.2 CRDi Limited
- 72 Nissan Qashqai e-Power Tekna+

## Navtika:

- 76 Ferretti Yachts Infynito 90

## Šport:

- 80 Formula 1 - VN Savdske Arabije
- 84 Formula 1 - VN Avstralije
- 88 WRC - rally Kenija
- 92 MotoGP - VN Katarja, VN Portugalske



8



10



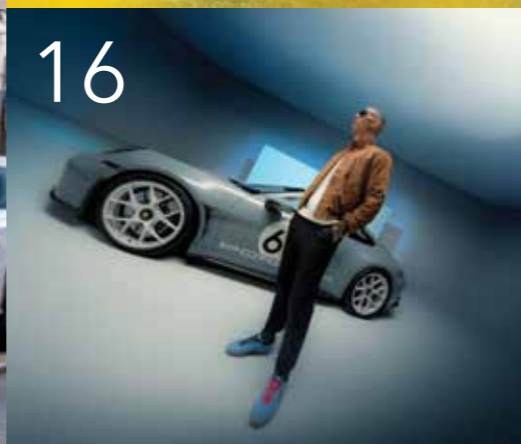
48



58



11



16



64



68



20



26



72



76



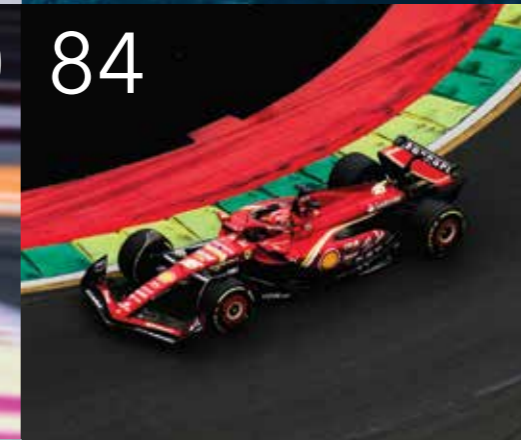
30



34



80



84



38



42



88



92

Revija za avtomobilizem, navtiko in motociklizem

E-naslov: jan@avto-sport.net

Spletna stran: www.avto-sport.net

Cena: 4,90 EUR

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

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

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

Fotografije: ISC, 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

Poština plačana pri pošti 1122 Ljubljana

Naročniška služba: ava.tomlje@avto-sport.net Letna naročnina (10 izvodov) znaša 49 EUR. Postopek naročanja: z nakazilom naročnine na: Fleetman d.o.o., 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.



*Maserati*



**KOLEKCIJA SFIDA**  
AVTOMATIK. VODOODPORNOST 100m



### Hyundai Kona Electric

Hyundaijeva električna Kona je popolnoma prenovljena in izboljšana na ceste zapeljala v svoji drugi generaciji. Ponaša se z enim izmed največjih električnih dometov v svojem razredu, z enim polnjenjem je namreč mogoče prevoziti do 514 kilometrov.

Kona druge generacije s povsem prenovljenim zunanjim in notranjim oblikovanjem je bila predstavljena že v prejšnjem letu, ponudbi pa se je letos pridružila še električna izvedenka. Njen videz ostaja minimalističen z zaprto masko in s prepoznavnim svetlobnim podpisom vzdolž celotnega prednjega dela.

Kona ima eno najširših palet pogonskih sklopov, na voljo je namreč z bencinskim kot tudi dizelskim motorjem, v ponudbi ne manjkajta niti klasični niti priključni hibrid, svoje mesto pa ima tudi popolnoma električna različica. Na voljo je z dvema kapacitetama baterije: 48,4 in 65,4 kWh. Manjša baterija razpolaga s 156 konjskimi močmi, medtem ko močnejša različica razvije 218 KM. Obe imata 255 Nm navora, ki se prenaša na prednji kolesni par. S hitrim polnjenjem s približno 100 kW se baterija od 10 do 80 odstotkov napolni v 41 minutah.

Na voljo sta dva nivoja opreme, Premium in Impression. Cena za vstopni model z majhno baterijo se začne pri 43.490 evrih, za prvih petdeset kupcev pa so pripravili promocijsko akcijo. Ceno osnovnega modela so znižali za 8.500 evrov, kar pomeni, da bo vstopna električna Kona na voljo za 34.990 evrov, preostale različice pa bodo za prvih petdeset kupcev znižane za 7.500 evrov. Različica z bogatejšim paketom opreme Impression in z večjo baterijo stane po ceniku 51.700 evrov, s promocijsko ceno pa bo lahko vaša za 44.200 evrov.



# Omejena serija s fiksno obrestno mero!

i10



i20



BAYON



Pohitite in izkoristite lepo priložnost, saj vam tokrat ponujamo še posebej ugodno financiranje vozil Hyundai. Pri tem izstopajo modeli i10, i20 in Bayon, ki se lahko pohvalijo z našo najnižjo fiksno obrestno mero. Z bogato serijsko opremo in možnostjo različnih pogonskih sklopov boste vsekakor našli tistega, ki je najbolj po vašem okusu.



**5** LET Garancije brez omejitve kilometrov

**8** LET Garancije na baterijo

Povprečna poraba goriva: 4,84 – 6,21 l/100 km, emisije CO<sub>2</sub>: 110 – 141 g/km.

Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM<sub>10</sub> in PM<sub>2,5</sub> ter dušikovih oksidov. Slike so simbolne. Več informacij je na voljo pri pooblaščenih prodajalcih vozil Hyundai. Pogoji garancije in podatki o specifični porabi goriva in emisijah CO<sub>2</sub> so na voljo na [www.hyundai.si](http://www.hyundai.si). Pridržujemo si pravico do napak.



## BMW Arena 2024

BMW je organiziral regionalni dogodek v sklopu že tradicionalne BMW Arene, kjer so nam predstavili najnovejše bavarske novosti. Na panoramsko vožnjo smo zapeljali ponovno oživiljeni model X2 – v električni kot tudi v M35i izvedbi – in povsem novega Mini Countrymana. BMW-jev oddelek Motorrad pa je pokazal novi električni motocikel CE 02.

Novi X2 je oblikovno popolnoma drugačen, kot je bila njegova prva generacija. Novi model je namreč oblikovno tipični kupejevski SUV, z visokim zadkom in nizko spuščajočo se streho, v stilu že obstoječih modelov X4 in X6, s to razliko, da ima novi X2 dizajnersko povsem samosvoj zadek z novo obliko in grafiko zadnjih luči. Notranjost avtomobila je že poznana in identična tisti v modelu X1, s katerim si tudi deli osnovno platformo. Na voljo bodo trije nivoji opreme, Base, M Sport Package in M Sport Package Pro, kar pa se tiče motorizacije, je identična kot pri modelu X1. Na voljo sta dva bencinska in dva dizelska motorja kot tudi električna izvedenka iX2. Vstopni model z osnovnim bencinskim motorjem bo na voljo od 45.474 evrov, kar je 1.200 evrov več kot pri osnovnemu X1.

Poleg novega X2 je BMW predstavil tudi popolnoma prenovljeno Minijevo družino, ki vsebuje tri modele, najmanjšega trivratnega Mini Cooperja in največjega Mini Countrymana, med njiju pa so dodali vmesni, povsem novi model Mini Aceman, ki bo na voljo izključno v električni izvedbi, na ceste pa bo zapeljal letos poleti. Pri Cooperju in Countrymanu bosta na voljo dve električni različici, dve bencinski, Countrymana pa bo mogoče izbrati tudi s klasičnim dizelskim motorjem in v 300-konjski izvedbi JCW.

Nova družina Mini je oblikovno in dimenzijsko ostala zvesta svojim koreninam, obliko so tako zgolj minimalistično izpopolnili in modernizirali, prav tako so temeljito prenovili notranjost, kjer v ospredju še vedno ostaja velik okrogel osrednji zaslon, ki po novem stoji popolnoma samostojno na sredini armaturke, pod njim pa je nameščenih zgolj pet osnovnih stikal, kot je bilo to pri prvem Minijevem modelu v šestdesetih letih, s čimer so se praktično vrnili nazaj k osnovni zasnovi kabine.

Premierno smo si lahko ogledali tudi manjši mestni električni motocikel CE 02 s povsem samosvojo oblikovno zasnovo, v osnovi gre za motocikel tipa skuter, a s svojo unikatno obliko deluje kot nekakšen prototip vesoljskega dvocikla. Na voljo bo v dveh verzijah, s 4 in z 11 kW moči. Močnejša verzija doseže 95 km/h, šibkejša pa 45 km/h. Domet slednje zadostuje za 45 kilometrov, z močnejšo različico pa bo mogoče prevoziti do 90 brezmijskih kilometrov. Za unikatni električni skuter v osnovni različici bo treba odšteti vsaj 8.000 evrov.



## Alfa Romeo in Maja Ferme

Znamka Alfa Romeo in modna oblikovalka Maja Ferme si delita strast do inovacij in kreativnosti. Obe znamki stremita k ustvarjanju edinstvenih izdelkov ter doseganju izjemnih rezultatov. Sodelovanje med italijanskim avtomobilskim proizvajalcem in slovensko modno hišo prinaša zanimive projekte in navdihujoče zgodbe. Uroš Mravinec, direktor podjetja Avto Triglav, je povedal: »Ni naključje, da smo za sodelovanje z znamko Alfa Romeo izbrali priznano modno oblikovalko Majo Ferme. Njene kolekcije odlikuje kakovost, brezčasna eleganca, tehnološka dovršenost in navdihujoč dizajn, vse omenjeno pa združuje tudi Alfa Romeo. Verjamem, da bo model Tonale navdušil in vzpodbudil njeno ustvarjalnost in bo pravi sopotnik na novih poteh. Ekskluzivna različica Veloce pa bo še poudarila šarm, izpiljen slog in eleganco svetovljanske Maje Ferme.«





### Abarth 695 75° Anniversario

Abarth bo kmalu dopolnil 75 let, kar predstavlja pomemben mejnik za znamko škorpijona. Obletnico so v Torinu izkoristili kot priložnost, da se poklonijo svoji dediščini ter številnim rekordom in zmagam v svetu motošporta. Omejena izdaja Abarth 695 75° Anniversario bo na voljo v 1.368 enotah, kar je simbolna referenca prostornini znamkinega motorja 1.4 T-Jet. Tokrat s pomočjo turbopolnilnika Garrett GT 1446 dostavlja 180 konjskih moči in 250 Nm navora. To bo dovolj, da poskočni Abarth iz mirovanja do 100 km/h pospeši v 6,7 sekunde, ob tem pa navdušuje z izrazitim zvočnim podpisom, za katerega skrbi izpuh Record Monza z aktivnim ventilom. Praznovorno izdajo bomo prepoznali po unikatni livreji, pri kateri prvič v zgodovini Abartha grafika škorpijona zavzema celotno streho avtomobila. Črno-zlata barva kombinacija se nadaljuje s 17-palčnimi platišči z Brembo zavornimi čeljustmi in s posebnimi logotipi.

### Ford Mustang

Ameriška ikona Mustang je bila prerojena in bo nove kupce želela osvojiti s še bolj drznim dizajnom, s posodobljeno digitalno izkušnjo in z izboljšano zmogljivostjo. Najbolje prodajani športni avtomobil na svetu bo v Evropi še vedno na voljo kot kupe in kabriolet. V značilen slog, ki že šest desetletij buri domišljijo voznikov, niso preveč posegali, a so ga le malenkost nadgradili z novim prednjim spojlerjem, ki izboljšuje aerodinamične karakteristike, z LED tehniko pa so posodobili prepoznavne tridelne zadnje luči. Prenova je bila bolj fokusirana na interier s povsem digitalnim kokpitom, ki ga sestavljata 12,4-palčna instrumentalna plošča in osrednji ekran v velikosti 13,2 palcev. Za nov nivo zmogljivosti bo skrbel 5,0-litrski motor V8, kateremu nov sistem dvojnega dovoda zraka omogoča, da bolj svobodno diha za hitrejši odziv. Najbolj atletski bo seveda Mustang Dark Horse, ki predstavlja osnovo za Fordov motošport program.



### Citroën C4 in C4 X Hybrid

Konec lanskega leta je Citroën uvedel novo 48-voltno hibridno tehnologijo za model C5 Aircross, zdaj pa je z njo opremil še modela C4 in C4 X Hybrid 136. Ta tehnologija združuje prednosti bencinskega in električnega pogona. Pogonski sklop s kompaktno in lahko tehnologijo Hybrid 48V zajema 48-voltno baterijo, ki se polni v določenih fazah vožnje, trivaljni motor s 136 konjskimi močmi, zasnovan za prilagoditev temu novemu hibridnemu sistemu, in novi elektrificirani menjalnik z dvojno sklopko, v katero je vgrajen električni motor z 21 kW, ki ga proizvajajo v Franciji. Tehnologija Hybrid 48V voziloma zagotavlja enostavno in vsestransko uporabo brez omejitev pri polnjenju, odlično izkušnjo udobja v vozilu ter za skoraj 20 odstotkov nižjo porabo goriva in emisij CO<sub>2</sub>. Model C4 Hybrid 136 bo mogoče naročiti od 25 tisočakov dalje, model C4 X Hybrid 136 pa od 25.700 evrov.

### Dacia Spring

Dacia je leta 2020 odprla novo poglavje v svoji zgodbi s predstavitvijo konceptnega vozila Spring, ki je nakazoval prvi povsem električno gnani serijski model. Ta je na evropski trg prispel v letu 2021, že v prihodnjem letu pa je postal tretji najbolje prodajani električni avtomobil posameznikom. Globalno gledano je od lansiranja model našel 140.000 kupcev, sedaj pa je napočil čas za novega Springa, ki je zvest znamkine filozofiji ponujanja enostavnih, modernih in zanesljivih vozil po zmerni ceni in ostaja električni avtomobil z najboljšim razmerjem med kakovostjo in ceno v Evropi. Kompaktni križanec je še vedno opremljen s 65-konjskim motorjem, katerega so pri Dacii uvedli v lanskem letu, je pa njegov dizajn postal bolj robusten, kar lepo dopolnjujejo elementi za zaščito karoserije. V interierju je v ospredju digitalizacija z 10-palčnim multimedijским osrednjim zaslonom in s 7-palčnimi prilagodljivimi digitalnimi merilniki.





### Najmočnejši serijski Porsche postavlja rekorde

Porsche širi družino svoje popolnoma električne športne limuzine Taycan z izvedenkama Taycan Turbo GT in Taycan Turbo GT s paketom Weissach. Slednji je izdelan za stezo in se odpoveduje zadnjim sedežem v korist še boljšega razmerja med močjo in težo. Prve enote, ki se ponašajo z več kot 1.100 konjskimi močmi, naj bi bile kupcem dostavljene to pomlad, a še pred tem si je Taycan Turbo GT s paketom Weissach na dirkališču Laguna Seca v Kaliforniji prislužil naslov najhitrejšega serijskega električnega avtomobila. Nedolgo pred tem pa je predproduksijska različica istega modela postavila rekord razreda na Nürburgringu. Tudi takrat je bil za volanom Porschejev razvojni voznik Lars Kern, ki je na stezi Nordschleife dosegel čas kroga 7:07,55 min. S tem časom Taycan Turbo GT ni le najhitrejši serijski električni avtomobil na dirkališču Nürburgring, ampak najhitrejši štirivratni avtomobil s katerim koli pogonskim sklopom.

### Suhorepec prevzema vodenje BMW Slovenija

Aleš Suhorepec bo s prvim majem 2024 postal Generalni direktor BMW Slovenije. Suhorepec se je skupini BMW pridružil leta 2013 kot Direktor prodaje za vozila BMW in MINI v Sloveniji. Z letom 2021 je ob prodaji prevzel tudi vodenje marketinga in s tem odgovornost za blagovne znamke, obenem pa je od vsega začetka aktivno vpleten v projekt direktne prodaje, ki bo v naslednjem letu zaživel tudi v Sloveniji za MINI. Preden se je pridružil skupini BMW, je deloval na več vodilnih pozicijah v avtomobilski branži, in sicer od financiranja prodaje vozil za več blagovnih znamk do odgovornosti za prodajo dveh avtomobilskih znamk za slovenski trg. Christopher Puth, ki je vodil BMW Slovenijo od avgusta 2019, bo nadaljeval svojo kariero kot Generalni direktor BMW Hellas v Grčiji, obenem pa bo tudi vnaprej odgovoren za uvoznike trge EU, in sicer za Malto, Ciper in Hrvaško.

### GA Adriatic postal sponzor kluba Cedevita Olimpija

GA Adriatic, uradni zastopnik znamke Renault, je postal novi sponzor košarkarskega kluba Cedevita Olimpija. Gre za blagovno znamko in košarkarski klub, ki sta prepoznala, da jih povezujejo skupne vrednote in ambiciozni cilji. Renault kot sodobna znamka vozil, ki premika meje mobilnosti, in Cedevita Olimpija, ljubljenska množica in uspešen košarkarski klub, predstavljata potencial za dolgoročno sodelovanje. Namen partnerstva je ustvarjanje atraktivne košarke za vse, hkrati pa tudi mladim nadobudnim košarkarjem ponuditi odlične pogoje za njihovo športno in osebnostno rast. Slovesen podpis pogodbe je potekal v dvorani Stožice, kjer so ljubljanski Zmaji, aktualni slovenski državni, pokalni in superpokalni prvaki, gostili podgoriško Budućnost VOLI. Pogodbo sta podpisala Ken Lalo, izvršni direktor avtomobilске divizije znotraj Taavura Holdings Ltd., in Davor Užbinec, predsednik Košarkarskega kluba Cedevita Olimpija.

### Bentleyjev luksuzni stanovanjski kompleks

Podjetje Bentley Motors je začelo z gradnjo Bentley Residences Miami, prve stanovanjske stolpnice s podpisom znamke Bentley, ki se nahaja na ekskluzivnem delu oceanske obale v Sunny Isles Beach. Luksuzni stanovanjski kompleks, ki se ponaša s štirimi inovativnimi dvigali za avtomobile in s steklenimi nadstropji, ki razstavljajo avtomobile kot umetnine v vsaki od 216 zasebnih rezidenc, bo obsegal 62 nadstropij in ponujal osupljive poglede na Atlantski ocean. Z izkoriščanjem dediščine blagovne znamke bodo Bentley Residences vzbudile občutek prvovrstnosti in prefinjenosti ter postavile nov precedens za luksuzno bivanje ob plaži z gostoljubnostjo in s storitvami s petimi zvezdicami. Odgovorni arhitekti biroja Sieger Suarez Architects so v dizajn eksterierja in interierja skrbno vključili Bentleyjeve najbolj značilne oblikovalske poteze, kot je denimo ikonični diamantno prešit vzorec. Zaključek projekta je predviden konec leta 2027.







### Očala Maybach Icons of Luxury

Vozila znamke Maybach predstavljajo ultimativno razkošje, enako pa velja za njihovo novo kolekcijo korekcijskih in sončnih očal. Opredeljujejo jo ekskluzivni materiali, prvovrstno rokodelstvo in vizualna privlačnost. Impozantna linija s podpisom Maybacha, ki je namenjena tako moški kot ženski klienteli z debelo denarnico, je na voljo v številnih barvnih kombinacijah, od katerih vsaka vključuje dodatke izbranih materialov: naravnega roga, plemenitega lesa, usnja, titana, 18-karatnega zlata in diamantov. Z največjo skrbnostjo ročno izdelan modni dodatek, ki stilu postavi piko na i, se kakopak ponaša tudi s slovitim emblemom Maybacha: z dvojnim M-om.

### Ura TAG Heuer Monaco

Tisti, ki uživajo v intenzivnem občutku ceste in avtomobila ter iščejo meje lastnih zmožnosti, bodo očarani nad novim TAG Heuerjevim časomerom Monaco v omejeni seriji Chronograph Night Driver, ki predstavlja moderen in inovativen poklon dirkaškemu duhu te kolekcije in uteleša čarobnost vožnje športnega avtomobila na odprti cesti ponoči. Najnovejša izdaja kvadratne vintage ure uporablja današnje materiale za izdelavo instrumenta, ki izboljša izkušnjo in zmožljivost tistih, ki se po sončnem zahodu odpravijo na vožnjo. Ponaša se z novo tehnično inovacijo za TAG Heuer – popolnoma svetlečo številčnico za še boljšo berljivost ponoči.



### Kolekcija Porsche 911

Porsche 911 je že šest desetletij utelešenje vznemirljivega oblikovanja in inženiringa. Športni avtomobil, ki so ga zasnovali mladi Ferdinand Alexander Porsche in njegova ekipa, je osvojil srca entuziastov po vsem svetu. Od leta 1963 do danes se je pojavilo osem generacij, kar dokazuje, da proizvajalec iz Stuttgarta nikoli ne miruje. Stalna optimizacija za še večjo zmožljivost na dirkališču in vsakodnevno udobje sta del recepta za uspeh modela 911. Skupina Porsche Lifestyle se ikoni poklanja z edinstveno kolekcijo, ki vključuje kronograf, superge, očala, usnjene jakne, polo majice ter dodatke za dom in pisarno. Vsi kosi so v stilu 911 brezčasni, klasični, a moderni, z elegantnimi detajli in s kakovostnimi materiali.



# HyperLight®

HyperLight. HyperLife.



**BIOPTRON®**   
LIGHT THERAPY SYSTEM By Zepter Group

www.zepter.si

slowatch

Več na: [www.slowatch.si](http://www.slowatch.si)



**BOSS**

**WATCHES & JEWELRY**

# SLAVLJENJE PURIZMA



NAJNOVEJŠA UNIKATNA EKSPRESIJA ROLLS-ROYCEA JE PO MERI NAREJENA ARCADIA DROPTAIL, KI UTELEŠA NEPRIČAKOVAN KODEKS RAZKOŠJA, SLAVI PURIZEM OBLIKE IN NARAVNE MATERIALE TER SLUŽI KOT DRZEN IZRAZ OSEBNEGA OKUSA NAROČNIKA IN NJEGOVE LJUBEZNI DO DIZAJNA V NJEGOVI NAJBOLJ ČISTI FORMI — BREZ NEPOTREBNIH OKRASKOV IN OLEPŠEVANJ.



Pri Arcadii Droptail smo pričali  
drznosti v minimalizmu, zadržani  
subtilnosti in preprosti eleganci.

O ddelek za naročila po meri Coachbuild predstavlja najvišjo odslikavo mojstrstva Rolls-Roycea, kateremu tako rekoč ni para v luksuznem sektorju. Nanj se v želji kreacije resnično edinstvenega vozila obračajo najvplivnejši posamezniki našega planeta, ki dobijo priložnost tesnega

sodelovanja z oblikovalci, inženirji in rokodelci znamke, s pomočjo katerih oživijo svoje zamisli. Skupaj ustvarjajo prvovrstne avtomobile, ki ne postanejo le cenjen del osebne zgodbe klienta, ampak prispevajo tudi k bogati zgodovini Rolls-Roycea, ki lahko tako svetu pokaže svoje velike ambicije in neprimerljive sposobnosti. Stranke

vplivajo na vse vidike teh skulptur na štirih kolesih, ki so plod dela ene najbolj nadarjenih ekip strokovnjakov v avtomobilski industriji. Ta popolnoma specifičen pristop Coachbuilda glede celovitega preoblikovanja značaja vozila odlično ponazarja najnovejše naročilo Droptail, ki tako kot prva dva odraža globoko razumevanje in interpretacijo osebnih preferenc patrona. Pri Arcadii Droptail smo pričali drznosti v minimalizmu, zadržani subtilnosti in preprosti eleganci, ki je v skladu z življenjskim slogom posameznika, ki ceni jasnost in natančnost na vseh področjih.

Unikatno naročilo je dobilo ime po mitološkem kraljestvu Arcadia, ki je v starogrški mitologiji prikazano kot »nebesa na zemlji«. Tako kot ta dežela je tudi Arcadia Droptail zamišljena kot prostor popolne harmonije in izjemne naravne lepote, ki bi služil kot zatočišče pred kompleksnostjo poslovnega življenja stranke.

Ko so definirali temo spokojnosti, so se oblikovalci

Coachbuilda lotili raziskovanja oblikovanja, kiparstva in arhitekture iz naročnikovih najljubših regij – vse od modernističnih tropskih vrtov v Singapurju, Indoneziji in Vietnamu do britanske biomimetične arhitekture, ki slavi organske oblike. Za karoserijo so razvili umirjeno, naravno dvotonsko barvno shemo. Strankina težnja je bila definirati brezčasno belo, ki je na prvi pogled videti kot enobarvna, a ob nadaljnji študiji pod naravno svetlobo ustvari stopnjo zanimivosti. Da bi dosegli ta poseben efekt, so barvo prepojili z delci aluminija in stekla. To se rezultira ne zgolj v živahnem bleščanju, ampak iluziji neskončne globine barve. V ključnem odstopanju od ostalih dveh po meri narejenih Droptailov so ogljikova vlakna, uporabljena za izdelavo spodnjih delov avtomobila, pobarvana v srebrno, s čimer so želeli vizualno okrepiti dinamične namere Arcadie. Finalni dotik zunanjemu oblikovanju predstavlja poklon historičnim Rolls-Roycem, ki so klienta fascinirali s sijajnim zrcalnim

**Unikatno naročilo je dobilo ime po mitološkem kraljestvu Arcadia, ki je v starogrški mitologiji prikazano kot »nebesa na zemlji«.**





*Arcadia med produkti Rolls-Roycea  
uživa poseben status.*



zaključkom poliranih elementov. Tudi interier je odraz individualne estetike naročnika in odraža slog, ki ga je kuriral v svojih rezidencah in poslovnih prostorih. Barvna paleta in obdelava materialov sta bila tako predvidena kot njegov takoj prepoznaven osebni podpis. Pri zasnovi notranjosti je bila osrednjega pomena uporaba lesa, pri čemer so po temeljitem razmisleku izbrali palisander, ki je prepričal z edinstvenim prepletenim vzorcem. Ker pa sta zanj značilna trdnost in visoka gostota, je uporaba predstavljala zahtevno nalogo za rokodelce znamke – le drobec nepredvidnega ravnanja je potreben, da se material pri strojni obdelavi uniči. Navkljub izzivom so namestili 233 kosov lesa po celotni Arcadii, vključno z aerodinamično funkcionalnim zadnjim delom, kjer je palisander položen pod kotom 55 stopinj. Skupno so za aplikacijo in lakiranje lesa porabili kar osem tisoč delovnih ur, saj so zaradi nameravane uporabe vozila v tropskem podnebjju morali razviti čisto poseben lak.

Toda lesene površine, perfektno usklajene s prestižnim rjavim in belim usnjem, niso najbolj impresiven vidik Arcadie. To mesto pripada najbolj kompleksni uri v zgodovini Rolls-Roycea, ki je s prefinjenim giljoširanim vzorcem iz neobdelane kovine s 119 fasetami nič manj kot ekspresija visokega urarstva.

Po štirih letih vložnega časa so se naposled le izplačale neprecenljive dividende in mecen avtomobilske umetnosti lahko uživa v svoji Arcadii, ki ima med produkti Rolls-Roycea poseben status.

*Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC*



**SKAGEN**  
DENMARK

slowatch  
WWW.SLOWATCH.SI

# 690 KONJEV & BREZ STREHE?!

ARTURA SPIDER SE S TEŽO 1.457 KG POHVALI Z NAZIVOM NAJLAŽJEGA SUPERAVTA BREZ STREHE.



NE DOLGO NAZAJ JE NA SCENO PRIDRVEL MCLARNOV PRVI HIBRID – ARTURA, KI JE ZDRUŽIL VEČ KOT POL STOLETJA ZNANJA S PODROČJA ČISTOKRVNIH DIRKALNIKOV IN CESTNIH POŠASTI V NOVO GENERACIJO SUPERAVTA, VENDAR JE KLJUB ŠOKU ELEKTRIKE OSTAL ZVEST ZAVZETOSTI ZA PURISTIČNO POVEZAVO VOZNIKA IN VOZILA, V KATERO VERUJE TUDI NJEGOVA NOVA BREZSTREŠNA SESTRA.

**Razmerje med močjo in težo 480 PS na tonu Spiderja perfektno pozicionira za optimizacijo vseh vidikov zmogljivosti.**



kanalov za večjo zavorno moč pri visokih hitrostih ter z novo zasnovano nosilca agregata za izboljšavo okretnosti in preciznosti, gre za ogromno nadgradnjo. Toda nismo omenili še ene najpomembnejših karakteristik McLarnovih vozil – lahke gradnje iz kompozitov. Artura Spider se pohvali z nazivom najlažjega superavta brez strehe, pri čemer je le za las obilnejša od svojega kupejevskega sorodnika, a ta dodatna teža je nujno zlo pri kabrioletih s trdo zložljivo streho. To se operira električno, proces pa je zaključen v 11 sekundah. In kaj torej prinese poroka 690 vrancev in 1.457 kilogramčkov? Razmerje med močjo in težo 480 PS na tonu, kar Spiderja perfektno pozicionira za optimizacijo vseh vidikov zmogljivosti, vključno z izkoriščanjem sredinsko nameščenega motorja in razporeditve šasije s pogonom na zadnja kolesa do maksimuma.

*Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC*



## **ARTURA SPIDER DODAJA NOVO VZNEMIRLJIVO DIMENZIJO MCLARNOVI LINIJI SUPERCAR.**

**D**a bi znamko pripeljali v novo dobo elektrifikacije, so bili McLarnovi inženirji in oblikovalci soočeni z izzivom stvaritve serijskega hibridnega superavtomobila, ki bi balansirali potrebe bodočnosti z vrhunskimi performansami, s katerimi so se dokazali dosedanja produkti britanskega proizvajalca. V mnogih pogledih je bila Artura za McLaren revolucionarna: ne samo da je prvi model, baziran na novi karbonski arhitekturi, optimizirani za hibridne pogonske sklope, prav tako uvaja nov šestvaljni in menjalnik ter svežo zasnovano kabine, pri kateri je vredno izpostaviti prilagodljive školjkaste sedeže in 8-palčni multimedijski zaslon.

Ker je eden od ključnih elementov McLarnove filozofije ultra lahka gradnja, je projekt ponudil mnogo priložnosti za inovacije, saj je Artura morala kljub dodatku električnega motorja in paketa baterij ostati manekensko vitka. Logično je sledil izreden shujševalni program, ki se je dotikal vseh faz razvoja vozila. Po dieti je Artura na vagi pokazala hvale vrednih 1.498 kilogramov, kar lahko osramoti še tako dovršene italijanske beštije, ki pa ne nosijo dodatne teže, ki jo prinaša hibridna zasnova.

Utripajoče srce Arture, ki zasleduje cilj surove zmogljivosti, ni poznani osemvaljni, ampak šestvaljni bencinar z dvema turbopolnilnikoma, ki je od slednjega 50 kilogramov lažji, obenem pa tudi krajši, s čimer omogoča dobrodošel prihranek prostora. Kompaktni 3,0-litrski V6 deluje v harmoniji z elektromotorjem, ki je s svojim takojšnjim navorom zaslužen za kot britev oster odziv in za dih jemajoče pospeševanje: 0-100 km/h v 3 sekundah, 0-200 km/h v 8,3 in 0-300 km/h v 21,5



sekundah. Te specifikacije so obljubile res noro izkušnjo za volanom 670-konjskega hibrida, ki neha vleči šele, ko digitalni kokpit izpiše cifro 330.

Seksi telescu so oblikovalci sedaj odrezali streho, s čimer je nastal Artura Spider, prvi hibridni kabriolet iz Wokinga, ki dodaja novo vznemirljivo dimenzijo McLarnovi prodajni liniji Supercar. Preobrazbo so izvedli z veliko mero elegancije, a kaj drugega tudi nismo pričakovali od proizvajalca, ki nas je v preteklosti razveselil s toliko spektakularnimi dizajni, ki so krasili stene naših otroških sob. A dela ni imela le oblikovalska ekipa z vizualnimi modifikacijami, temveč so garali tudi inženirji, ki so z rekalkibracijo pogonske enote omogočili naskok v moči v vrednosti 20 konjičkov. Morda se to ne sliši veliko, toda v povezavi s predelavo menjalnika za 25 odstotkov hitrejšo prestavljanje, s predružačenjem hladilnih





# PREROKBA SE UREŠNIČUJE

BMW SVOJE LEPOPNE IN TEHNOLOŠKE IDEALE IZUMLJA NA NOVO. NEUE KLASSE JE TERMIN, KI OZNAČUJE PRIHOD NOVE GENERACIJE MODELOV Z ZNAČKO BELO-MODREGA PROPELERJA, ZA KATERE BAVARCI TRDIJO, DA BODO POSTAVILI NOVE STANDARDE NA PODROČJU DIGITALIZACIJE, TRAJNOSTI IN OBLIKOVANJA. PIONIR ZA NOVO DOBO OSEBNE MOBILNOSTI JE PO LIMUZINSKI OBLIKI SEDAJ ZAŽIVEL ŠE KOT ELEKTRIČNI ŠPORTNI TERENEC Z IMENOM VISION NEUE KLASSE X.

**Z**Neue Klasse se BMW loteva največje naložbe v zgodovini podjetja. Lahko bi rekli, da ne bodo napisali le naslednjega poglavja zgodbe Bayerische Motoren Werke, temveč bodo spisali popolnoma novo knjigo, saj bo Neue Klasse vplival na vse bodoče modele v prodajnem katalogu, pri čemer naj bi se prvi od njih v serijski preobleki manifestiral in odšel v proizvodnjo v tovarni Debrecen na Madžarskem že v 2025.

Lansko leto razkrito limuzinsko vozilo Vision, ki deluje kot protagonist BMW-jeve strateške usmeritve v elektrifikacijo, digitalizacijo in krožno gospodarstvo, je dalo realen vpogled v izgled nove serije avtomobilov. Tudi pri drugem članu linije Neue Klasse, športnem terencu X, bo oblikovanje prihodnosti stavilo na izčiščene linije, a bo ohranilo dva prepoznavna oblikovna elementa. Malodane vsak ve, da je BMW-jeva vizitka maska v obliki ledvičk, ki so tokrat imaginirane

kot vertikalna 3D skulptura, a morda niste opazili, da imajo prav vsi modeli Münchenskega proizvajalca od leta 1961 dalje še en vizualni podpis – »Hofmeister kink«, ki uvaja ukrivljeno grafiko zadnjega stranskega okna. Estetska novost je – kot pri pionirju Vision Neue Klasse – skoraj monolitna karoserija vozila z zelo velikimi okni in s panoramsko stekleno streho, medtem ko svežo reinterpretacijo klasike predstavljajo dvojni žarometi z učinkom tridimenzionalne animacije, ki se sproži, ko se voznik približuje avtomobilu.

Inteligentna interakcija med človekom in strojem bo sicer v bodočnosti igrala še kako pomembno vlogo, zato so pri BMW-ju zasnovali inovativen head-up zaslon Panoramic Vision, ki ključne informacije projicira v vidno linijo voznika in se razteza kar po celotni širini vetrobranskega stekla. To pomeni, da bosta lahko tako voznik kot sovoznik komunicirala s prikazano vsebino in jo po želji s preprosto

*Oblikovanje  
prihodnosti  
stavi na  
izčiščene linije.*





*V želji dosega vrhunca v smislu ergonomije so oblikovalci izbrali tople odtenke.*



potezo premaknila na osrednji zaslon. Upravljanje v kabini, pri kateri so bili analogni gumbi reducirani na totalni minimum, bo mogoče tudi preko glasovnega asistenta. V želji dosega vrhunca v smislu ergonomije, so oblikovalci izbrali tople krem in lososove odtenke, ki poskrbijo za prijeten ambient. Nikakršnega sledu ni o usnju ali kromu, kar je seveda posledica optimizacije ogljičnega odtisa proizvodnega procesa, pri čemer bosta asistirali tudi uporaba recikliranih materialov in izdelava brez fosilnih goriv.

*Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC*

## **INTELEKTNO INTERAKCIJO MED ČLOVEKOM IN STROJEM**

## **UTELEŠA INOVATIVEN HEAD-UP ZASLON PANORAMIC VISION.**



SAXDOR 270 GTO

**SAXDOR**  
YACHTS

# USTVARJANJE VALOV S STILOM



DIZAJN  
VOM CREATIONS

NAVTIČNI ARHITEKT  
YUSTIN YACHT DESIGN

### ROJENI BITI DRUGAČNI

Saxdor 270 GTO\* je oblikovan po značilnem podpisu Saxdor, lahkem in mehkem dvojnem stopničastem trupu. Saxdor 270 GTO ponuja hitrostno zmogljivost in učinkovitost pri porabi goriva, ki sta dobro znani že iz prejšnjih modelov.

**VRTINC**  
NAVTIKA

Zastopnik Saxdor  
za Slovenijo in Avstrijo

+386 41 699 325  
www.vrtinc.si

**NEWERA**  
CHARTER

Osebnostno – Profesionalno – Zavedno

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

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



MALODANE VSAK AVTOMOBILIST VE, ZA KAJ STOJI KRATICA AMG: SUROVO MOČ, IMPRESIVNE ZMOGLJIVOSTI IN IMPOZANTEN IZGLED. TODA Z NEIZOGIBNIM PREHODOM V ERO E-MOBILNOSTI JE ZNAMKA IZ AFFALTERBACHA V SVOJE VRSTE SPREJELA TUDI DRUŽINO ELEKTRIFICIRANIH VOZIL, PRI KATERI STA NAJNOVEJŠA PREDSTAVNIKA PRIKLJUČNA HIBRIDA RAZREDA E, KI VOZNO DINAMIKO ZDRUŽUJETA Z RADODARNIM ELEKTRIČNIM DOSEGOM.

# E-STEREA

**Za željne ultimativnega izstopanja na cesti je na voljo karbonski paket, ki nadgradi vizualno impresijo.**



S ciljem prihranka prostora je v 9-stopenjski menjalnik integriran 120-kilovatni e-motor s 480 Nm navora, ki je na voljo instantno, kar zagotavlja E-ju izjemno okretnost tudi pri speljevanju.

Polnjenje 28,5 kWh baterije, ki domuje v zadku pod dnom prtljažnika, se preko hitrega polnilnika od 10 do 80 odstotkov zaključi v dvajsetih minutah. Voznik lahko doseg avtomobila podaljšuje tudi s prilagodljivim, tri nivojskim sistemom rekuperacije energije, pri čemer je v programu D- na voljo tudi način vožnje z enim pedalom, kjer uporaba pedala za zavore sploh ni potrebna.

Od malega morja klasičnih E-jev bosta limuzina in karavan z značko E 53 izstopala na račun specifičnih oblikovnih elementov, kot so maska z vzorcem rešetke, širši prednji blatniki, poudarjene zračne reže in kvartet izpušnih cevi, ki nakazujejo na športno naravo avtomobila. Za željne ultimativnega izstopanja na cesti je tu še karbonski paket, ki nadgradi vizualno impresijo posebnosti.

*Tekst: Ava Tomlje  
Foto: ISC*



Osnovo za živahno doživetje za volanom predstavlja prijateljevanje 3,0-litrskega šestvaljnika in električnega motorja, ki tvori hibriden sistem s skupno izhodno močjo 585 konjev, ki pa jo lahko voznik z vklopom funkcije Race Start (kakor AMG-jevci rečejo Launch Controlu) dvigne na 612 KM. Tem visokim številkam so primerne specifikacije pospeševanja: E 53 Hybrid 4Matic+ iz mirovanja do stotice pospeši v 3,8 sekunde in nadaljuje raziskovanje hitrosti do 280 km/h, pri čemer lahko izključno na elektriko vozi do 140 km/h. Za enkratno predstavo v vseh razmerah je vozilo že serijsko opremljeno z variabilnim štirikolesnim pogonom in aktivnim krmiljenjem zadnje preme.

**OSNOVO ZA ŽIVAHNO DOŽIVETJE ZA VOLANOM PREDSTAVLJA  
PRIJATELJEVANJE 3,0-LITRSKEGA ŠESTVALJNIKA IN  
E-MOTORJA S SKUPNO IZHODNO MOČJO 585 KONJEV.**



**R**azred E je že desetletja eden najbolj popularnih modelov AMG in to zgodbo o uspehu želijo sedaj okronati z novim priključnim hibridom E 53 Hybrid 4Matic+, ki bo na voljo v karoserijski obliki limuzine in karavana. Vozilo, ki je mnogo več kot klasični razred E, ponuja tipičen AMG užitek v vožnji z odlično odzivnostjo in vozno dinamiko, katerega spremlja športno oblikovanje. Temu značilnemu paketu je v skladu s časom trajnostne naravnosti dodan velikodušen električni doseg v višini do 100 kilometrov, kar pomeni, da je mogoče marsikatero vsakodnevno vožnjo opraviti izključno na elektriko.





# DIRKAŠKI

*redigirane*

PISALO SE JE LETO 1937, KO JE BUGATTI Z DIRKALNIKOM TYPE 57G TANK PRVIKRAT SLAVIL NA LEGENDARNI PREIZKUŠNJI 24 UR LE MANS. TODA LE REDKI VEDO, DA STA ŽE ŠEST LET PREJ ETTORE IN JEAN BUGATTI OKUSILA VZNEMIRJENJE DIRKALIŠČA CIRCUIT DE LA SARTHE S PIONIRSKO INOVACIJO TYPE 50S, KI JE RAVNOKAR INSPIRIRALA NOVO KREACIJO BUGATTIJEVE DIVIZIJE SUR MESURE.



**M**ed obiskom doma znamke v Molsheimu in po pogovoru z Jascho Straubom, glavnim oblikovalcem oddelka za naročila po meri Sur Mesure, je neimenovana stranka s težko mošnjo pojasnila, da je željna Chirona Super Sport, ki bi na edinstven način slavil dirkaški pedigree Bugattija. Takrat ga je očarala legenda o historičnem modelu Type 50S. Ta je v 30. letih predstavljal vrhunec Bugattijeve linije motorjev z veliko prostornino. V želji okušanja zmage na svetovnih tekmovanjih, so Francozi inovirali z uvedbo petlitrskega osemvaljnega motorja z močjo okoli 250 KM. Z vgradnjo v Type 50S je nastal ultimativen cestni

avtomobil – udoben in razkošen, vendar z zmogljivostjo, ki se pričakuje od dirkalnih avtomobilov. Potencial Typa 50S je bil tolikšen, da je Jean Bugatti verjel, da se lahko spoprime z najbolj naporno avtomobilsko dirko na svetu in zmaga. Leta 1931 je na 24 ur Le Mansa prijavil tri šasije, v celoti odete v črnino, kar je predstavljalo odmik od tradicionalne francoske dirkaške modre. Zmaga je bila na vidiku, ko pa je enemu od avtomobilov pri visoki hitrosti odpovedala guma in je tragično zletel s steze. Preostala dva tekmovalca je Jean umaknil iz dirke, da bi se izognil nadaljnjim nesrečam. Zgodba o dirkalniku s šasijo številke 50177, ki je bil okrašen s številko 5, je bila

**ZGODBA O DIRKALNIKU S ŠASIJO ŠTEVILKE 50177 JE BILA**

**KATALIZATOR, KI JE SPROŽIL USTVARJALNO POTOVANJE ZA KUPCA .**

katalizator, ki je sprožil ustvarjalno potovanje za kupca in Jascho, ko se je v njihovih mislih začela oblikovati vizija za sodoben poklon v obliki Chirona Super Sport. Tako kot izvirnik je tudi stvaritev oddelka Sur Mesure zaključena v bleščeči črni barvi s kontrastnim znakom »5«, ki lepoteči stransko linijo v spremljavi napisa »Le Mans 1931«. Na spodnji strani krila se skriva še ena posebnost – skica dirkališča Circuit de la Sarthe, pri čemer sta vsak

ovinek in ravnina natančno takšna kot v 1931. Osrednja točka dela strokovnjakov Bugattija je bila tudi pokončna maska s kvadratnim vzorcem in z naslikano številko »5«, ki je neusmiljeno zasnovana za aerodinamične in hladilne zahteve avtomobila, ki lahko kaže svojo premoč tudi pri astronomski hitrosti 440 km/h.

*Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC*



**Potencial Typa 50S** je bil tolikšen, da je Jean Bugatti verjel, da lahko zmaga na 24 urah Le Mansa.





**POŽIVI**  
vsako čustvo

ZNAMKA S SIMBOLOM TRIZOBA JE RAVNO OB ZAČETKU POMLADI IN LEPIH SONČNIH DNI PODALA UVID V SVOJEGA NOVEGA SPYDERJA, NAMENJENEGA NAVDUŠENCEM, KI ZAHTEVAJO NAJVIŠJO STOPNJO UDOBJA IN STILA. ZA TISTE, KI ŽELIJO ZA VOLANOM OBČUTITI ELEGANCO IN ZMOGLJIVOST, KI POŽIVITA VSAKO ČUSTVO.



udobja in razkošja na drugi. Pri tem so se oprli na šest desetletij znanja, ki je svoje korenine pognalo leta 1959, ko je na avtomobilskem salonu v Ženevi doživela kabriolet različica Maseratijevega prvega cestnega športnega avtomobila, znamenitega grand tourerja 3500 GT.

Izbrali so mehko streho iz blaga, na voljo v petih barvah, ki zavzame čim manj prostora, ko se ob pritisku na gumb samodejno pospravi v prtljažni prostor – v 14 sekundah in do hitrosti 50 km/h. Dovolj prostora je zagotovljeno tudi za štiri potnike, s čimer je kabriolet idealen za izlete v avtentičnem italijanskem slogu v dvoje ali s celotno družino. »Izkušnja na prostem« je izboljšana s toplotnim udobjem, ki ga nudi serijski sistem ogrevanja predela vratu s tremi nivoji intenzivnosti. Če bodo kupci dodatno razprli denarnico, pa bodo dobili še vetrno pregrado, ki ob spuščeni strehi zmanjša nastanek turbulence v potniškem prostoru in omogoča maksimalen izkoristek aerodinamičnosti vozila.

GranCabrio z letnico 2024 je tako uvedel nove



**POD POKROVOM MOTORJA BRBOTA ŠESTAVLJNI MOTOR,  
KI GENERIRA POŠASTNIH 642 KONJSKIH MOČI.**

**N**ajnovejša stvaritev iz Modene je dvojček GranTurisma, ki v primerjavi s svojim kupejevskim bratom osvaja z obljubo užitek, ki jih lahko pričara le vožnja s spuščeno streho. Še posebej, ko pod pokrovom motorja brbota šestavljni motor, ki iz trilitrške prostornine generira pošastnih 642 konjskih moči. Izredna zmogljivost pogonske enote Nettuno – najmočnejše, ki je bila kdajkoli izdelana za model GranTurismo – je v izvedenki Trofeo ponovno kombinirana s pristnim udobjem za premagovanje dolgih razdalj. Ta receptura je pri GranCabriu nadgrajena z vozno izkušnjo vetra v laseh, da lahko voznik kar najbolje doživi lepoto potovanja. Samo predstavljate si, da se v spremeljavi svoje izbranke po obalni magistrali peljete naproti petzvezdičnemu resortu, ob tem pa poslušate nezamenljivo simfonijo hrumečega srca avtomobila. Kaj je lahko še lepše?

Brezstrešnik z značko trizoba je zvest italijanski odličnosti s 100% proizvodnjo v državi tricolori, kjer so GranTurisma prelevili v GranCabria brez žrtvovanja zmogljivosti in športnosti na eni strani ter voznega

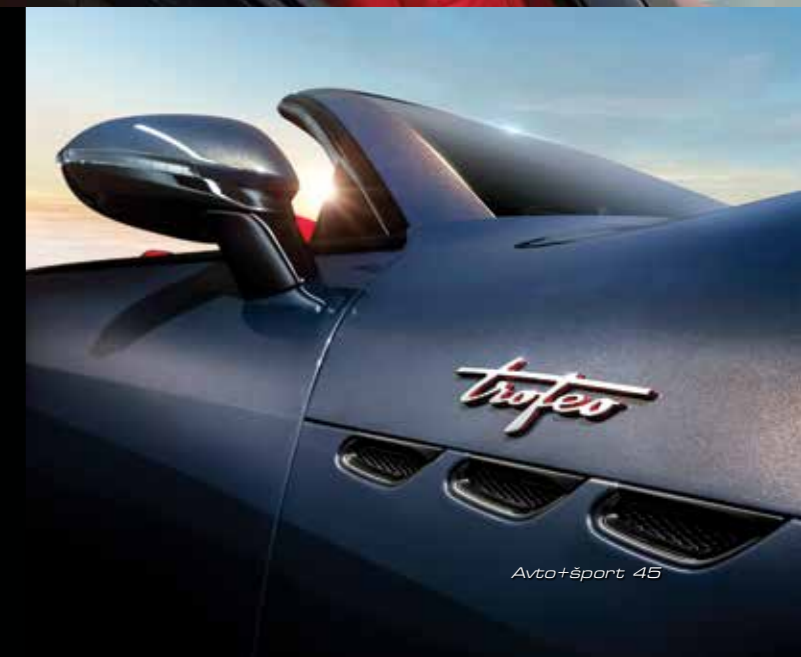


**Plemenito notranjost**  
zaznamujejo prvovrstni materiali in pedantna pozornost do podrobnosti.



tehnologije, a obenem ostal zvest svoji identiteti kot monarh stila s klasičnimi proporcijami, značilnimi za avtomobile iz Modene. Plemenita notranjost ni izdala tipičnega rokodelstva italijanskega podjetja, saj v tradiciji najbolj slavni predstavnikov Maseratija poudarja filozofijo »ravnovesja nasprotij«. Ta z uporabo prvovrstnih materialov in s pedantno pozornostjo do podrobnosti kreira idealnega sopotnika za neskončna potovanja, ki jih zaznamuje optimalno ravnovesje med estetskim pristopom in fantastično zmogljivostjo.

Tekst: Ava Tomlje  
Foto: ISC





# SECTOR

NO LIMITS



## KOLEKCIJA 230

AVTOMATSKI MEHANIZEM | DODATNI SILIKONSKI TRAK | VODOODPORNOST 10 ATM



# JUBILEJNO LETO ZA **OPEL**

LETO 2024 JE ZA OPEL POSEBNO LETO V ZNAMENJU ELEKTROMOBILNOSTI. PRVIČ V ZGODOVINI ZNAMKE BO VSAK MODEL ELEKTRIFICIRAN. A PODJETJE JE ŽE PRED 125. LETI POSTAVILO TEMELJE CENOVNO DOSTOPNE, INOVATIVNE IN V PRIHODNOST USMERJENE MOBILNOSTI NA ŠTIRIH KOLESIH.





**2** 1. januarja 1899 je Wilhelm Opel, sin ustanovitelja podjetja Adama Opla, podpisal pogodbo s ključavničarjem Friedrichom Lutzmannom iz Dessaua o nakupu njegove tovarne motornih vozil, kar je bil signal za začetek Oplove proizvodnje. S tem se je začelo novo obdobje, v katerem je Opel pisal zgodovino, ki je segala veliko dlje od Rüsselsheima – od takrat je namreč proizvodne obrate po vsej Evropi zapustilo več kot 75 milijonov Oplovih vozil.

Kupcem ponujati inovacije, povezane s čustvi in tradicijo – znamka z emblemom bliska je tej zavezi ostala zvesta vse do danes. Tekom let so avtomobiliste osvojili s številnimi modeli, od legendarnih odltimerjev, kot so 4/12 PS »Laubfrosch«, Kadett in Kapitän, do trenutnih prodajnih uspešnic, kot so Astra, Mokka in Corsa. Tako kot je bil Opel pionir v dvajsetih letih prejšnjega stoletja z uvedbo tehnologije tekočega traku, je nemški proizvajalec zdaj na poti, da postane blagovna znamka elektromobilnosti.

#### Začetki Opla: od šivalnih strojev do avtomobilov

Oplova zgodba se je začela leta 1862, ko je Adam Opel v Rüsselsheimu izdelal svoj prvi šivalni stroj in s tem postavil temelje podjetja. Opel se je kmalu razvil v enega največjih proizvajalcev šivalnih strojev v Nemčiji, ki jih je izvažal po vsej Evropi. S kolesom pa je Opel zapisal naslednje uspešno poglavje. Prvo »visoko kolo« (z značilnim velikim prednjim in majhnim zadnjim

kolesom) so v Rüsselsheimu izdelali leta 1886, s čimer je bil Opel eden prvih proizvajalcev koles v svoji domovini. V 20. letih 20. stoletja pa je postal največji svetovni proizvajalec koles, za kar sta bila odgovorna sinova takrat že pokojnega ustanovitelja podjetja.

Fritz in Wilhelm Opel sta zaslužna tudi za ključen prehod podjetja na motorizirano mobilnost – zaradi upada poslovanja s kolesi sta iskala nove izdelke in naletela na avtomobile. Leta 1897 sta obiskala prvi nemški avtomobilski salon v Berlinu in tam spoznala Friedricha Lutzmanna. Ta ključavničarski mojster je že od leta 1894 izdeloval avtomobile in je imel izkušnje, ki sta jih iskala brata Opel. Povabil ju je v svojo tovarno v Dessau, kjer sta Fritz in Wilhelm takoj prepoznala potencial za proizvodnjo avtomobilov. Čeprav so vsi vpleteni sprva razmišljali o sodelovanju, sta brata Opel Lutzmannu ponudila privlačno ponudbo za celotno proizvodnjo. 21. januarja 1899 sta podpisala pogodbo za kupnino v višini 116.887 mark, tovarna pa je postala Oplova last. Celotno podjetje, vključno z zaposlenimi in s stroji, sta iz Dessaua preselila na Oplov sedež v Rüsselsheim. S prevzemom proizvodnje in patentov je podjetje pridobilo dolgoletne izkušnje na področju izdelave motornih vozil.

#### Preboj v avtomobilski industriji

Proizvodnja avtomobilov se je v Rüsselsheimu začela s prvim Oplovim avtomobilom, ki se je imenoval »Patent-Motorwagen System Lutzmann«, do leta 1906

pa je bilo izdelano Oplovo tisoče vozilo. Končni preboj v avtomobilski industriji je prišel tri leta kasneje z modelom 4/8 PS, kateremu so ljubitelji podali nadimek »Doktorwagen« (zdravnikov avtomobil). S ceno 3.950 mark je stal polovico manj od vozil luksuznih tekmecev in je tako širšemu sloju prebivalstva utrl pot do lastništva avtomobila.

Opel je bil prvi nemški proizvajalec, ki je uvedel velikoserijsko proizvodnjo s tehnologijo tekočega traku, s katerega je leta 1924 premierno zapeljal 4/12 PS »Laubfrosch«. Ta je igral pomembno vlogo za podjetje, saj je bil zaradi racionalne proizvodnje iz leta v leto cenovno dostopnejši. Povpraševanje po vozilih Opel je tako še naprej raslo, leta 1931 pa je model 1.2 Liter postal prvi pravi ljudski avto.

Kmalu je sledila naslednja revolucija v proizvodnji. Leta 1935 je novi model Olympia dvignil veliko prahu kot prvo nemško masovno proizvedeno vozilo s povsem jekleno karoserijo, ki je zaradi nizke teže zagotavljalo izboljšane vozne lastnosti in nizko porabo goriva. Nova oblika je prvič omogočila tako imenovano poroko med karoserijo in agregati, celoten proizvodni proces pa je postal hitrejši in učinkovitejši.

#### Prodajne uspešnice in novi avtomobilski razredi

V naslednjih desetletjih je Opel vedno znova postavljajal trende z novimi modeli in različicami vozil ter ustvarjal prodajne uspešnice. Najbolj uveljavljena linija je slišala

na ime Kadett, katerega prva generacija je luč sveta ugledala leta 1936. Šestindvajset let kasneje je Kadett A dosegel milijonsko prodajo: kot kompaktni avtomobil je bil gonilna sila nemškega gospodarstva, v 12. generaciji – od leta 1991 pod imenom Astra – še naprej skrbi, da napredne inovacije najdejo pot v kompaktni razred.

Med Oplove mejnike štejemo tudi Olympio Rekord Caravan, mešanico »avta in kombija«, ki je predhodnik današnje Aste Sports Tourer. Leta 1953 je ob njenem debiju Opel kot prvi v avtomobilski industriji uporabil besedo »karavan« (»car and van«), ki jo danes pozna prav vsak. Toda Opel je bil prvi igralec tudi na področju gospodarskih vozil. Prvi povojni model, 1,5-tonski tovornjak Blitz, je tovarno zapustil leta 1946, danes pa so kombiji Combo, Vivaro in Movano elektrificirani, praktični in se ponašajo z velikim tovornim prostorom.

Znamka s simbolom bliska je prav tako dosegla velik uspeh z manjšimi modeli. V prvi vrsti govorimo o Corsi, ki je predlani praznovala častitljivo 40. obletnico. Kaj kmalu po lansiranju je postala najbolje prodajano vozilo v svojem segmentu, v aktualni generaciji, ki je prvič elektrificirana, pa se je znova pozicionirala kot prodajni »bestseller«.

Pozornost konkurentov so v Rüsselsheimu zahtevali leta 1991, ko so ustanovili nov razred vozil s Frontero, štirikolesno gnanim SUV-jem, ki je debitiral na avtomobilskem salonu v Ženevi in takoj postal vodilni na trgu in sprožil razmah štirikolesnega pogona po Evropi.

Opel Patent-Motorwagen System Lutzmann



1953



Opel Olympia Rekord Caravan

Opel Kadett A



1962

1972



Opel Manta

Opel Corsa Electric



2019

2022



Opel Astra Sports Tourer

1899



Rikky von Opel

### Varnost in udobje – prioriteta Opla

Varnost in udobje v vseh razredih vozil sta bili vedno Oplovi prioriteta. Od leta 1930 dalje je samonosna karoserija naredila Olympio, Kadetta in Kapitana stabilnejše in lažje. Naslednjo inovacijo je predstavil Rekord C, prvi Oplov avtomobil, ki je imel vijačne vzmeti na zadnji osi. Poleg tega je teleskopski varnostni volanski drog postal standard v Oplovih modelih že leta 1968.

Leta 1991 je bila Astra opremljena z varnostnim sistemom za zaščito pred bočnim trkom, štiri leta kasneje pa je Opel kot prvi nemški proizvajalec uvedel zračne blazine polne velikosti za voznika in sovoznika, ki so bile del serijske opreme pri vseh novih modelih.

Opel je oral ledino z uvedbo napredne tehnologije osvetlitve v razredih srednjih, kompaktnih in majhnih avtomobilov, ki je bila prej na voljo le v premium vozilih z veliko višjimi cenami. Leta 2003 je kot prvi proizvajalec vozil v srednji razred vpeljal dinamične luči (AFL), leta 2015 pa je Astro opremil s prilagodljivimi matičnimi lučmi Intelli-Lux LED, ki so zagotovile natančno osvetlitev, ne da bi pri tem zaslepile druge udeležence v prometu. Vozniki Oplov lahko poleg varnosti računajo tudi na udobje. Ergonomski sedeži, ki so na voljo v številnih modelih, niso samo nastavljeni na mnoge načine ter ponujajo funkciji prezračevanja in masaže – prejeli so

tudi certifikat neodvisne organizacije AGR, s ciljem spodbujanja zdravja hrbta.

### Športni avtomobili, ki vzbujajo čustva

Čustva, ki jih lahko prebudijo izjemni avtomobili, je nedavno pokazal Manta GSe ElektroMOD – elektrificiran poklon športnemu kupeju Manta, ki je dosegel kulturni status v 70. in 80. letih prejšnjega stoletja. Manta je že takrat navduševala s svojim dizajnom in z značilnim prednjim »vizirjem«, ki danes kot Opel Vizor krasi vse nove modele znamke.

A v Rüsselsheimu so že prej pridobili sloves proizvajalca posebno dinamičnih serijskih modelov. Leta 1965 so na avtomobilskem salonu IAA v Frankfurtu predstavili Experimental GT, prvo konceptno vozilo evropskega proizvajalca. Atraktiven dvosed je navdušil z evolucijo tradicionalnega evropskega oblikovanja avtomobilov. Tri leta pozneje je s proizvodnega traku zapeljal prvi serijski Opel GT, ki je na račun zmogljivosti, edinstvenega dizajna in privlačne cene postal ikona in je še danes sanjski avto mnogih entuziastov.

Iskanje rekordov s športnimi avtomobili – to poslanstvo je bilo vedno del Opla. Najbolj spektakularen primer iz prvih dni je 23. maja 1928 postavil Fritz von Opel, najstarejši vnuk Adama Opla, ki je z avtomobilom RAK

2 na dirkališču Berlin Avus dosegel hitrost 238 km/h. V ospredje motošporta pa je Opel stopil pred petimi desetletji. Za to je zaslužen Walter Röhrl, ki je leta 1974 postal evropski prvak v rallyju z Ascono SR, leta 1982 pa je z Ascono 400 zmagal na slovitom rallyju Monte Carlo in na koncu sezone osvojil naslov svetovnega prvaka. Dirkalnik Corsa-e Rally trenutno dokazuje, da se zmogljivost in trajnost ne izključujeta. Opel je kot prvi razvil baterijski električni rally avtomobil, ki od leta 2021 tekmuje v ADAC Opel e-Rally Cupu, prvem svetovnem pokalu v rallyju enega proizvajalca na električni pogon.

### Od standardnega katalizatorja do električnega pogona

Opel se zaveda svoje odgovornosti do okolja in družbe, zato nenehno v svoje avtomobile vpeljuje novosti, ki doprinesejo k višji kakovosti življenja vseh. Že leta 1985 je predstavil Corso 1.3i, prvi evropski mali avtomobil s tristesnim katalizatorjem, spomladi 1989 pa je kot prvi evropski proizvajalec serijsko opremil vse modele – od majhnih avtomobilov do velikih limuzin – s sistemom za naknadno obdelavo izpušnih plinov. Da bi dodatno povečal trajnost vozil in uporabljenih materialov, je uvedel še recikliranje sintetičnih materialov.

Opel je že dolgo nazaj na cesto pripeljal električni pogon – in to z rekordno hitrostjo. Leta 1971 je Elektro GT na dirkališču v Hockenheimu namreč postavil šest senzacionalnih svetovnih rekordov za električne avtomobile. Opel je nadaljeval svojo vlogo električnega pionirja tudi pri serijskih vozilih. Z elektrificirano Ampero, evropskim avtomobilom leta 2012, je tradicionalna znamka vzpostavila nov segment na evropskem avtomobilskem trgu. Z dosegom okoli 500 kilometrov je bil kupejevski štirisedežnik prvo vozilo na električni pogon, primerno za vsakodnevno uporabo. Leta 2019 je na tržišče prispela Corsa-e, prvi popolnoma električni kompaktni avtomobil znamke, ki je cenovno dostopno e-mobilnost omogočil strankam po vsej Evropi. Linija električnih modelov Opla od takrat vztrajno raste, v letošnjem letu pa bodo vsi modeli na voljo tudi v elektrificiranih različicah.

### Novodobna prodajna uspešnica

Medtem ko Opel obeležuje 125. obletnico proizvodnje avtomobilov in se usmerja v prihodnost, s proizvodne linije prihaja Astra – avtomobil kompaktnega razreda z elektrificiranimi pogonskimi sklopi. Posebej dinamični izvedenki prodajne uspešnice iz Rüsselsheima sta

Opel GT



priključna hibrida Astra GSe in Astra Sports Tourer GSe. Karavan, eden prvih v tem segmentu, impresionira s svojo obliko, udobjem in prostornostjo, še posebej pa s svojimi zmogljivostmi. S skupno močjo sistema 225 konjskih moči – 1,6-litrski štirivaljni bencinski motor razvije 180 KM, elektromotor pa prispeva do 110 KM – in z največjim navorom 360 Nm nova Astra GSe postavlja merila v svojem razredu. Zagotovljeno je hitro speljevanje, ko zasveti zelena luč, največja hitrost pa je primerljiva s športnimi avtomobili. Odličen paket zaključujejo napredne tehnologije, kot sta v razredu vodilna osvetlitev z žarometi Intelli-Lux LED s 168 elementi LED ter sistem Intelli-Drive 2.0 s polavtomatsko menjavo voznega pasu in z inteligentnim prilagajanjem hitrosti.

#### Opel in urednik revije Avto+šport

Znamka Opel bo večno vtisnjena v spomin našega urednika Matjaža Tomljeta. Več let je njegov oče vozil Oplova modela Kapitän in kasneje Admiral, ki ga je nešteto krat vozil tudi Tomlje in bil z veliko limuzino zelo zadovoljen. Njegov sanjski avto je bil Opel GT, ki ga je ogledoval v tujih avtomobilističnih revijah in v jugoslovanskih turističnih krajih, kjer so se z njim vozile prelepe nemške turistke. V osemdesetih letih pa so jih kupili tudi slovenski ljubitelji avtomobilizma, kot na primer tovarnar Povše iz Šentruperta. Matjaž je leta 1974 na dirki Formule 1 v avstrijskem Zeltwegu občudoval temno zelen bolid, ki ga je vozil Rikky von Opel, pravnuk Adama Opla, graditelja koncerna Opel. In prav zato lahko v reportaži vidite fotografije Admiral in GT-ja ter bolid Rikkyja von Opla.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



Opel Manta GSe



Opel Astra Sports Tourer GSe



Opel Corsa Electric



# CESTNA DIRKAŠKA POEZIJA



KLASIČNE KOMBILIMUZINE OZIROMA HOT HATCHI SO PRAKTIČNO LEP ČAS ZE PASE, V TEM VELIKOSTNEM RAZREDU NAMREČ  
PREDNJACIJO VIŠJE OD TAL POSTAVLJENI MESTNI KRIZANCI, ZATO JE SKORAJDA ŽE NOSTALGIČNO, KO NA TEST ZAPELJEMO  
KLASIČNO KOMBILIMUZINO Z ZMOGLJIVIM BENCINSKI MOTORJEM IN OZNAKO ST.

FOCUS Z IKONIČNO OZNAKO ST JE TRENUTNO NAJZMOGLJIVEJŠI HOT HATCH V FORDOVI PONUDBI.

In slednjo smo verjetno vozili zadnjič, tako kot pred kratkim Meganovega R.S.-a. Zaradi strogih emisijskih standardov in evropskih nesmislov je naslednji pripravljen za odstrel Fordov Focus z ikonično oznako ST, ki je trenutno najzmogljivejši hot hatch v Fordovi ponudbi, pred njim pa je ta naziv nosil še bolj

brutalni, že odpisani Focus RS. Na poslovljni test smo tako zapeljali najbolj nabritega Focusa v ponudbi, ki je bil za nameček opremljen še s paketom Track, ki doprinaša dodatno (ročno) nastavljivo vzmetenje, ki ga lahko s posebnim orodjem še dodatno znižate. Bilo bi veliko lažje, če bi lahko to storili s pritiskom na gumb,



**Ročni menjalnik s hitrimi, kratkimi hodi celotni vozniki izkušnji doda tisto piko na i.**

a boste za to potrebovali dvigalo, sneti boste morali pnevmatike, predvsem pa boste morali vedeti, kaj počnete ali pa zadevo raje prepustite izkušenemu mehaniku oziroma pustite vzmetenje tako, kot ga je zastavil Ford v osnovi.

Tu so še velike Brembove zavore z rdečimi čeljustmi in poldirkalne pnevmatike z lažjimi 19-palčnimi platišči, a ker smo ga vozili v zimskem času, so bile nanj nameščene klasične zimske. Kot že rečeno, so objemale velika, v črno barvo odeta posebna večkraka 19-palčna platišča, ki so lepo sovpadala s številnimi drugimi črnimi detajli, ki so ustvarjali popoln kontrast z živo zeleno barvo avtomobila, ki je poskrbela, da so se mimoidoči obračali za njim in nanj kazali s prstom. Na zadku konkretno izstopata tudi dve zajetni izpušni cevi, vsaka na svoji strani, iz katerih vseskozi glasno ropota. Ko pa voznik ujame pravi trenutek pri prestavljanju navzdol, nekje med tremi in štirimi tisoči obrati, pa znata tudi konkretno zapokati.

Ob izbiri paketa Track je na voljo izključno ročni menjalnik in prav užitek se je bilo en teden rokovati z njim, saj na karakter avtomobila paše veliko bolj kot samodejni ter celotni vozniki izkušnji doda tisto piko na i in dodatno poveže voznika z avtomobilom. Hodi so hitri, kratki in natančni, prav svojevrsna, zabavna, predvsem pa zasvojljiva, je elektronska simulacija tehnike »heel and toe« v načinu Sport. Tehnika peta-prsti v praksi pomeni, da voznik pred vstopom v ovinek s prsti desne noge zavira, s peto pa istočasno pritiska na stopalko za plin, s čimer dvigne vrtljaje motorja, še preden menjalnik prestavi v nižjo prestavo, s čimer ohranja obrate avtomobila v optimalnem območju. In ravno to, v načinu Sport, Focus ST stori sam, namesto nas. Elektronika namreč poskrbi, da se ob prestavljanju v nižjo prestavo obrati samodejno dvignejo, še preden voznik dokončno prestavi v nižjo prestavo, kar se v praksi na



**MOTOR Z 280 KONJSKIMI MOČMI JE VEDNO NA PREŽI,  
NAJBOLJE PA SE POČUTI NAD 3.000 VRTLJAJI NA MINUTO.**



cesti prenese v bolj udobno dinamično vožnjo.

Praktično vsi Fordovi modeli so znani po tem, da imajo nadpovprečno dobro oziroma natančno uglašeno podvozje, Focus ST s športnim vzmetenjem in z vrhunskim turbobencinskim motorjem je vožno še stopničko višje in seveda povsem razred zase. Krmiljenje je kirurško natančno, sploh, ko vklopiš športne nastavitve kar preko tipke S na volanu in avtomobil poženeš skozi ovinke. Na zaviti cesti se tudi najbolje počuti, tam pride najbolj do izraza podvozje, ki avtomobil krepko drži k tlom brez kakršnega koli nagibanja karoserije in poskrbi, da je vsak ovinek odpeljan z nasmehom in v iskanju limita v naslednjem zavoju.

Moč prihaja iz 2,3-litrskega štirivaljnega turbo bencinarja, kakršen se vrti tudi v Mustangovem EcoBoostu, prav tako se je vrtel v različici Focusa RS, le da so ga za ST-ja malenkostno zadušili oziroma ukrotili. Razvija namreč 280 konjskih moči in 420 Nm navora, kar je dovolj, da s funkcijo Launch Control ST pospeši z mesta do sto v 5,7 sekunde in doseže končno hitrost 250 km/h. V prav vsakem območju obratov je motor odziven, zdi se, kot da je vedno na preži, nad 3.000 vrtljaji na minuto pa se počuti najbolje. Takrat namreč tako silovito pospešuje, da moraš kaj hitro poseči po aluminijasti prestavni ročici, saj se hitro znajdeš v rdečem polju med 7 in 8 tisoč vrtljaji. Da med pospeševanjem ne plešeš sem in tja po kabini,



poskrbijo vrhunski športni sedeži Ford Performance, odeti v usnje in alkantaro z integriranim vzglavnikom z izdatno bočno, ledveno in ramensko oporo.

Športna nota je poleg sedežev v kabini ovekovečena še z rdečimi kontrastnimi šivi, aluminijastimi stopalkami in aluminijastim stranskim pragom z napisom Ford Performance, sicer pa je interior identičen kot pri klasičnem modelu, s skoraj popolno digitalizacijo. Vse funkcije so namreč prenešene na osrednji ekran, tudi tiste najbolj osnovne, kot je denimo upravljanje s klimatsko napravo. Digitalni so tudi merilniki, voznik pa ima na voljo še tretji zaslon HUD, ki stoji na armaturki in ni projiciran direktno na vetrobransko steklo.

Focus ST z dotično konfiguracijo in s purističnim paketom Track bo vašo denarnico olajšal za 45 tisočakov, a tako dobro vodljivega, vozniško izpopolnjenega, zmogljivega, glasnega in vpadljivega hot hatcha ni več tako enostavno najti in vprašanje je, koliko časa bo ST sploh še ostal v Fordovi ponudbi.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Številni črni detajli so ustvarjali popoln kontrast z vpadljivo živo zeleno barvo avtomobila.



## Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski	poraba	13,0 l/100 km
prostornina	2.261 ccm	emisije CO <sub>2</sub>	185 g/km
moč	206 kW (280 KM)	mere	4.393 / 1.825 / 1.454 mm
navor	420 Nm pri 3.000 vrt./min.	teža	1.437 kg
menjalnik	6-stopenjski ročni	posoda za gorivo	52 l
pospešek	5,7 s (0-100 km/h)	prtljažni prostor	358 l
največja hitrost	250 km/h	cena vozila	45.960 EUR

informativni izračun mesečnega obroka: 514,19 EUR\*

\*Natančne informacije na: [www.dh-leasing.si](http://www.dh-leasing.si)

**DH Leasing**

Skupina  
Delavska hranilnica

# Taprav redni servis.

100% OKUSA,  
1% MAGIJE.

[www.taprav.si](http://www.taprav.si)

**TAPRAV  
DRIVE-IN**

**Celovška 335**  
1210 LJUBLJANA-ŠENTVID

**VSAK DAN  
10-23**



# LIMUZINA X KRIŽANEC

MODEL C4 S PRIPISOM X ZAPOLNJUJE VRZEL MED MODELOMA C4 IN NAJVEČJIM  
MODELOM ZNAMKE, C5 X. MED NJIJU SE UVRŠČA TAKO PO VELIKOSTI KOT  
TUDI PO CENI TER PO VZORU NAJVEČJEGA ZDRUŽUJE UDOBJE  
LIMUZINE IN POPULARNOST SUV-JEVSKEGA KUPEJA.



**C**4 je v svoji prvi generaciji na ceste zapeljal leta 2004. Takrat je bil model zasnovan kot klasična kombilimuzina oziroma hatchback, prav tako njegova druga generacija, ki je nastopila leta 2010. Vmes je bil C4 na voljo tudi kot družinski enoprostorec s pripisom Picasso in kot avanturistični križanec Cactus z značilnimi vratnimi zaščitami Airbump,

ki pa je kot celota deloval nekoliko ceneno. No, po desetih letih so pri Citroënu tretjo generacijo C4 oblikovno popolnoma spremenili in ga lansirali kot višje od tal postavljenega križanca s priskekanim in z malenkostno kupejevsko zašiljenim zadkom.

In kaj kmalu so na trg poslali še njegovo različico X, ki je od klasičnega C4 daljša za konkretnih 14 centimetrov.

Avtomobila sta vse do stebrička C popolnoma enaka, 14 dodatnih centimetrov pa je namenjenih občutno daljšemu zadnjemu previsu. Posledično to pomeni, da ima različica X kakopak večji prtljažnik, 510 litrov sprejme, v primerjavi s skromnimi 380 litri pri klasičnem C4. Je pa res, da je prtljažna odprtina pri X-u manjša in težje dostopna, saj je avtomobil zasnovan kot štirivratna

limuzina, pri čemer se prtljažnik odpira samostojno, brez zadnjega stekla, kakor pri petvratni kombilimuzinski zasnovi modela C4.

Poleg večjega prtljažnika ima X še bolj kupejevsko zašiljen zadek z bolj strmo streho in zadnjim steklom, pri čemer na račun bolj elegantnega videza trpi preglednost nazaj. Doplačilo za stilsko in prostorsko nadgradnjo X znaša

Doplačilo za stilsko in prostorsko nadgradnjo X znaša 700 evrov.



vsega 700 evrov, zato odločitev kupca, ali mu več pomeni kombilimuzinska praktičnost ali dodatni limuzinski litri, ne bo težka, seveda pa se bodo nekateri odločali zgolj glede na izgled, ali ti je lepši ta ali oni.

Oba imata povsem identičen interier, za volanom se nahaja manjši ekran v funkciji digitalnih merilnikov, na osrednjem delu armaturne plošče pa je ekran, upravljen na dotik. Ni med najhitrejšimi niti ne med najpočasnejšimi, je pa zato njegova zasnova oziroma praktičnost samega upravljanja s funkcijami ne najbolj intuitivna, lahko pa se pohvali z meniji, prevedenimi v slovenski jezik.

Za Citroënove modele je od nekdaj veljalo, da so udobni in pri C4 X ni nič drugače. Avtomobil oziroma njegova vožnja sta udobna iz dveh razlogov, prvi je izredno mehko nastavljeno podvozje, svoje pa dodajo še mehki in udobni sedeži.

C4 X je pogonjal večkrat preizkušeni PSA-jev turbobencinski trivaljni z 1,2 litri prostornine, ki razvija 130 konjskih moči, povezan pa je z 8-stopenjsko avtomatiko. Ustreza mu umirjena vožnja, kjer se izkaže z relativno nizko porabo z dobrimi šestimi litri, priganjanje v visoke obrate pa botruje h glasni in z gorivom potratni vožnji.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



**K udobni vožnji poleg podvozja pripomorejo mehki in udobni sedeži.**

## Tehnični podatki

<b>motor</b>	trivaljni, vrstni, turbobencinski
<b>prostornina</b>	1.199 ccm
<b>moč</b>	96 kW (130 KM)
<b>navor</b>	230 Nm pri 1.750 vrt./min.
<b>menjalnik</b>	8-stopenjski samodejni
<b>pospešek</b>	9,4 s (0-100 km/h)
<b>največja hitrost</b>	200 km/h

<b>poraba</b>	6,5 l/100 km
<b>emisije CO<sub>2</sub></b>	129 g/km
<b>mere</b>	4.600 / 1.800 / 1.525 mm
<b>teža</b>	1.406 kg
<b>posoda za gorivo</b>	50 l
<b>prtljažni prostor</b>	510 l
<b>cena vozila</b>	30.420 EUR

informativni izračun mesečnega obroka: 340,33 EUR\*

\*Natančne informacije na: [www.dh-leasing.si](http://www.dh-leasing.si)



[www.slowatch.si](http://www.slowatch.si)

BELEŽIMO SPOMINE

**ORIENT**

# Skok v premium vode

SORENTO JE KIIN NAJVEČJI, NAJPRESTIŽNEJSI IN SEVEDA TUDI NAJDRAŽJI KRIŽANEC, KI SE OB BOK POSTAVLJA NEMSKIM TEKMECEM VELIKEGA RAZREDA SUV. V SVOJI ČETRTEI GENERACIJI JE KAKOPAK NAJBOLJSI DO SEDAJ, A ZA TAKO VELIK AVTO JE PO NOVEM TREBA ODSTETI TUDI VELIKO DENARJA.



**S**icer so nemški konkurenti še za odtenek ali dva dražji od Kiinega Sorenta, zato s tega vidika med glavnimi tekmeci vidim modele, kot so Škodin Kodiaq, Mazdin CX-60 in sestrski Hyundaijev Santa Fe. A je vseeno Sorento s ceno tik pod 70 tisočaki med dražjimi, res pa je, da Kia ponuja še svoje skrite popuste, s čimer lahko avtomobil pocenite za 10 tisočakov.

Sorento je od leta 2002 prevozil kar dolgo pot in od nekdanje najbolj všečnega, velikega, okornega avtomobila, je prerasel v elegantnega in vpadljivega družinskega

cestnega terenca. Prednji del z veliko mrežasto masko z ozkimi lučmi in vitkimi, posebej ločenimi dnevnimi LED-icami ustvarja agresiven videz, medtem ko je njegov zadek, predvsem pa oblika in postavitev zadnjih luči, bolj elegantno oblikovan, malenkostno spominja celo na Roycevega Cullinana.

Temni barvni shemi se lepo podajo kromirani detajli, predvsem tisti okoli stranskih stekel. Najmanjše steklo, tisto, ki sega že v prtljažni prostor, nosi še dodatno poudarjen kromiran detajl, ki s strani izpostavi eleganco avtomobila. V zadku je v petsedežni različici za preko 600

litrov prostora, ob doplačilu 800 evrov pa lahko Sorento ponuja sedem sedežev.

In to je tudi edino izmed področij, kjer Sorento blesti, prostornost. Druga sedežna vrsta je vzdolžno pomično nastavljiva, naslonjala zadaj pa lahko spreminjajo tudi naklon. Prostora je tako na pretek za kolena, ramena, glave, zlahka ga prav tako ne zmanjka v prtljažniku. Tudi v prvi sedežni vrsti je občutek prostornosti izjemen, prav tako je odlična preglednost izven vozila. Kabina ni samo prostorna, temveč s kakovostnimi materiali in z dobro končno izdelavo tudi razkošna. Sedeži so kakopak

oblečeni v usnje, za nameček pa so še dodatno prešiti z reliefnim vzorcem. Prednja sedeža sta izredno mehka in udobna, z možnostjo ogrevanja kakor tudi hlajenja. Na armaturki se nahajata dva povezana ekrana, še vedno pa so pri Kii ohranili veliko mero fizičnih stikal, ki so jih nametali malo tu, malo tam, zaradi česar deluje osrednji del armature kar malo preveč zaseden oziroma poln. Ne najbolj ergonomsko oziroma posrečeno oblikovani niso tudi pokončni, dvodelni zračniki.

Je bila pa zato toliko bolj posrečena izbira pogonskega sklopa v Sorentu, spredaj se je namreč vrtel klasični



**Sorento je prerasel v vpadljivega družinskega cestnega terenca.**



turbodizel z 2,2 litra prostornine in 202 konjskimi močmi. Kar 440 Nm navora proizvede, dostavlja pa ga na vsa štiri kolesa preko 8-stopenjskega samodejnega menjalnika. Verjetno bi si težko omislil bolj primeren avtomobil za daljše potovanje iz Ljubljane v 752 kilometrov oddaljeni Rim, tako z vidika prostornosti, udobja kot varčnosti pogonskega sklopa. Povprečna poraba je znašala sedem litrov, kar je za več kot tono in osemsto kilogramov težak avtomobil odlično. 67-litrska posoda za gorivo v praksi pomeni, da bo z njo mogoče prevoziti tudi do 1.000 kilometrov. S polnim rezervoarjem goriva sem najprej prevozil 752 kilometrov dolgo pot do Rima, ne da bi se moral ustaviti in dotočiti gorivo. Ko sem prispel na cilj, je potovalni računalnik kazal še približno 200 kilometrov dometa, kar je zares impresivno in dokaz, zakaj je in verjetno še dolgo bo, dizelski motor »tatamata« in daleč najboljša izbira za daljše poti.

*Tekst in foto: Jan Grobelšek*

### Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbodizelski
prostornina	2.151 ccm
moč	148 kW (202 KM)
navor	440 Nm pri 1.750 vrt./min.
menjalnik	8-stopenjski samodejni
pospešek	9,2 s (0-100 km/h)
največja hitrost	202 km/h

poraba	7,0 l/100 km
emisije CO <sub>2</sub>	169 g/km
mere	4.810 / 1.900 / 1.700 mm
teža	1.906 kg
posoda za gorivo	67 l
prtljažni prostor	616 l
cena vozila	68.619 EUR

informativni izračun mesečnega obroka: 719,71 EUR\*

\*Natančne informacije na: [www.dh-leasing.si](http://www.dh-leasing.si)



Skupina  
Delavska hranilnica



MINISTER ZA ZDRAVJE OPOZARJA: PREKOMERNO PITJE ALKOHOLA ŠKODUJE ZDRAVJU



*Rosé de Rosé*

# Na bencinsko elektriko

KO NA TEST ZAPELJE QASHQAI, VEDNO OMENIM, DA JE BIL RAVNO ON TISTI, KI JE PRED SKORAJ 20. LETI USTVARIL NAJPOPULARNEJŠI AVTOMOBILSKI SEGMENT ŠPORTNIH TERENCEV OZIROMA KRIŽANCEV. PO CESTAH SE VOZI AKTUALNA TRETJA GENERACIJA TEGA SE VEDNO IZJEMNO PRILJUBLJENEGA MODELA, KI JE EDINSTVEN ZARADI SVOJEGA POSEBNEGA HIBRIDNEGA POGONA.



**K**o je Nissan Qashqai v svoji aktualni, tretji generaciji zapeljal na ceste, je bil na voljo zgolj z enim pogonskim sklopom, in sicer z 1,3-litrskim turbobencinskim motorjem z blago hibridno tehnologijo, sedaj pa je ponudbo dopolnil še samostojni hibridni pogonski sklop e-Power iz električnega prodajnega hita Leaf. Gre za prvo

implementacijo te tehnologije na evropskem trgu, ki so jo za evropske kupce nadgradili z močnejšim 1,5-litrskim turbobencinskim trivaljnim motorjem.

Kaj to pravzaprav pomeni v praksi? To pomeni, da pogonski sklop sestavljajo bencinski motor, električni generator, inverter in električni motor. A za razliko od klasičnih hibridov, prednji kolesi poganja zgolj in izključno

električni motor, bencinski motor pa deluje kot generator električne energije, s katero polni 2,1-kilovatno baterijo, slednja pa z elektriko napaja 140-kilovadni elektro motor, ki poganja prednji kolesi. Sliši se zapleteno, a je v resnici sila preprosto. Qashqai se vozi kot električni avto, le da elektrike ne dobi preko polnjenja iz omrežja, temveč jo zanj ustvarja bencinski motor, ki ni povezan s pogonom.

Vožnja je tako vseskozi lahkotna in uglajena, saj se motor ne vklaplja in izklaplja direktno v pogon. Je pa zvok trivaljnika vseskozi prisoten, zato je med vožnjo težko sopotnikom objasniti, pa tudi roko na srce, samemu sebi, da za pogon skrbi izključno električna energija. Ob odločnejšem pritisku stopalke za plin s hitrostjo narašča tudi zvočna kulisa trivaljnika, ki se nemudoma



skriva v ozadje, ko voznik popusti stopalko. Vse skupaj spominja na delovanje klasičnega hibrida z brezstopenjskim menjalnikom CVT. Na voljo je tudi sistem e-Pedal za učinkovito regeneracijo električne energije, s katerim lahko tudi večino vožnje opravljate zgolj s stopalko za plin. Kot že prej omenjeno, je ta lahkotna in uglajena, avtomobil pa je, kot je za klasične električne avtomobile značilno, tudi precej poskočen in dinamičen, na račun praktično takoj dostopnega 330 njuten metrskega navora. Do stotice namreč pospeši v manj kot osmih sekundah, končna hitrost pa je omejena na 170 km/h, čeprav bi 190 konjskih moči z lahkoto zmoglo občutno več. V povprečju samostojni hibridni pogonski sklop porabi kakšni deciliter manj kot klasična

bencinska izvedenka, a razlika v porabi ni tako drastična, kot je denimo doplačilo za različico e-Power, ki stane dobre štiri tisočake več. Tako kot je prijetna sama vožnja, je prijetno tudi počutje v kabini, kjer prevladujejo mehkejši in kakovostnejši materiali kot v prejšnjih modelih, avtomobil pa je kakopak opremljen tudi z vsemi najpomembnejšimi varnostno-asistenčnimi sistemi in tehničnimi bonbončki. Izjemno udobni so v usnje odeti ogrevani sedeži s funkcijo masaže, kar je prej izjema kot pravilo za dotični segment avtomobilov. V dotični konfiguraciji se cena testnega avtomobila povzpne na 44 evrskih tisočakov.

*Tekst in foto: Jan Grobelšek*



## Tehnični podatki

<b>motor</b>	trivaljni, vrstni, turbobencinski
<b>prostornina</b>	1.497 ccm
<b>moč</b>	140 kW (190 KM)
<b>navor</b>	330 Nm
<b>menjalnik</b>	1-stopenjski reduktorski
<b>pospešek</b>	7,9 s (0-100 km/h)
<b>največja hitrost</b>	170 km/h

<b>poraba</b>	7,0 l/100 km
<b>emisije CO<sub>2</sub></b>	120 g/km
<b>mere</b>	4.425 / 1.835 / 1.625 mm
<b>teža</b>	1.699 kg
<b>posoda za gorivo</b>	55 l
<b>prtljažni prostor</b>	479 l
<b>cena vozila</b>	44.060 EUR

informativni izračun mesečnega obroka: 491,15 EUR\*

\*Natančne informacije na: [www.dh-leasing.si](http://www.dh-leasing.si)

**DH Leasing**

Skupina  
Delavska hranilnica

CASIO  
WATCH **50<sup>th</sup>**

IKONA NAŠEGA ČASA

slowatch

[www.slowatch.si](http://www.slowatch.si)

CASIO  
**VINTAGE**  
• SINCE 1974 •

# Brezmejno potovanje

NE GLEDE NA IZBRANO DESTINACIJO LAHKO INFYNITO 90 URESNIČI SKRITE ŽELJE NAVTIKOV, SAJ JIH POPELJE NA NEZASLIŠANE RAZDALJE IN JIM PONUDI INTENZIVNEJŠO »JUST LIKE HOME« KOT KDAJ KOLI PREJ. PRVEGA PREDSTAVNIKA NOVE MODELNE LINIJE PRIZNANE ZNAMKE FERRETTI YACHTS SO NAVDIHNILA RAZISKOVALNA PLOVILA, ZATO LAHKO KRIŽARI NA DOLGE RAZDALJE TAKO PODNEVI KOT PONOČI – IN TO V ABSOLUTNEM UDOBJU.

# YOUR SAFE HAVEN



Lastniki lahko s personalizacijo realizirajo svoje sanjsko plovilo.



dan tudi na uporabo zelenih materialov, kot so naravne tkanine iz bambusa, regenerirano usnje, ekološke barve in lamelni tik, ki krasi celotno zunanost. Pod dizajn edinstvene 27-metrске superjahte sta se podpisala dolgoletna prijatelja Ferrettija, arhitekt Filippo Salvetti in oblikovni studio Ideaeitalia, ki sta poskrbela za inovacije v razporeditvi prostorov in vizualno kontinuiteto med eksterierjem in interierjem. Pri Infynito 90 se notranje in zunanje površine zlivajo ena v drugo in ustvarjajo velikodušne prostore, ki temeljijo na številnih kombinacijah postavitve, med katerimi lahko lastniki izbirajo in tako realizirajo svoje sanjsko plovilo.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

Linija Infynito je naposled le dobila svojo formo: da predstavi filozofijo unikatnega doživetja na morju, podprtega s trajnostnimi cilji in totalno personalizacijo kupcu, je tu Infynito 90, prvi model v novem portfelju, ki je pripravljen začrtati novo pot in popeljati Ferretti Yachts v prihodnost. Novi model prinaša na trg paket okolju prijaznih rešitev križarjenja. Eden najpomembnejših je sistem, ki sončno energijo, zbrano s paneli, nameščenimi na nadgradnji jahte, shranjuje v energijski banki, sestavljeni iz litijevih baterij, ki zagotavljajo osem ur avtonomije na sidru v načinu brez emisij in hrupa. Poseben poudarek je bil





# DRUGA DIRKA, DRUGA ZMAGA VERSTAPPNA



MAX VERSTAPPEN JE TUDI NA PRVI ULIČNI DIRKI SEZONE Z LAHKOTO ZMAGAL. NA DIRKI ZA VELIKO NAGRADO SAVDSKE ARABIJE STA SE MU NAJBOLJ Približala Sergio Perez na drugem in Charles Leclerc na tretjem mestu.

## OBA RED BULLA STA ŽE NA ŠTARTU DIRKE NAKAZALA, DA TUDI TOKRAT NE BO MILOSTI ZA KONKURENCO.

**O**ba Red Bulla sta že na štartu nakazala, da tudi tokrat ne bo milosti za konkurenco. Perez, ki je štartal iz druge vrste, je takoj napadel Leclerca v boju za drugo mesto. Za nekaj trenutkov se mu je že uspelo preriniti mimo Monačana, a dolga ravnina po prvem ovinku je dirkaču Ferrarija omogočila, da je prišel nazaj na drugo mesto. Prav dolgo Leclerc vseeno ni zdržal na drugi poziciji. Sergio Perez ga je v četrtem krogu le uspel prehiteti in temelji za dvojno zmago Red Bulla so bili postavljeni.

V ozadju je bilo precej bolj adrenalinsko. Pozornost je zbujal predvsem Oliver Bearman. 18-letnik je zamenjal zdravniško odsotnega Carlosa Sainza v Ferrariju in v prvih krogih bil hud boj z Yukijem Tsunodo. Odlično se je veteranu Alonso zoperstavil mladi dirkač McLarna, Oscar Piastri, ki je brezkompromisno skočil na četrto mesto.

Številne aktivnosti v začetnem delu dirke je v šestem krogu prekinil Lance Stroll, ki je svojega Aston Martina poslal v ogrado. Na stezo je zapeljal varnostni avto, večina dirkačev pa se je odločila za postanek v boksih. Kaos v boksih je bil seveda zagotovljen, gneča je bila nepopisna. Tako je Leclerc izgubil kar nekaj sekund, ko enostavno ni mogel zapeljati iz mesta za postanek. Perez pa so mehaniki spustili ravno v trenutku, ko je mimo peljal Alonso. Posledično je Mehičan zaradi tega dobil kazen petih sekund.

Postanki v boksih so seveda dodobra premešali vrstni red. V vodstvu se je znašel Lando Norris, ki ni zamenjal gum. Za njim je bil Max Verstappen, tretji pa Lewis Hamilton, ki prav tako ni zapeljal na postanek. Kasneje se je sicer izkazalo, da to ni bila dobra taktična odločitev. V desetem krogu se je dirka nadaljevala. Red Bulla nista potrebovala dolgo časa, da sta se ponovno prebila na čelo kolone. V trinajstem krogu je Verstappen napadel Norrisa in prišel v vodstvo, Perez pa je preko Hamiltona



napredoval na tretje mesto. Ko je Mehičan pet krogov kasneje opravil še z Norrisom, je bila dvojna zmaga »rdečih bikov« zagotovljena.

Dobrih deset krogov pred koncem so postanke opravili še zadnji dirkači, s tem pa se je izoblikoval pravi vrstni red med dobitniki točk. Seveda sta najbolj po lestvici zdrsula Norris in Hamilton, ki sta padla na mesti osem in devet. Pričakovati je bilo, da bosta ujela Bearmana na sedmem mestu, a je mladi Britanec na štirideset krogov starih gumah uspel obdržati nekajsekundno prednost pred rojakoma.

Do konca se vrstni red na vrhu ni več spreminjal. Verstappen je s pol moči zmagal, Perez je tudi s pribitkom petih sekund ostal pred Leclercem. Četrto mesto je z odlično odpeljano dirko osvojil Piastri, peti je bil Alonso. Mesta od šest do devet so zavzeli vsi britanski dirkači na štartni vrsti. Šesti je bil George Russell, sedmi Oliver Bearman, osmi Lando Norris in deveti Lewis Hamilton. Točko za deseto mesto je dobil Nico Hülkenberg, ki mu je izdatno pomagal moštveni kolega Kevin Magnussen. Danec je zaradi različnih situacij na koncu dobil skupno dvajset sekund kazni, a se vseskozi boril za vsak košček steze in s tem onemogočal tekmeccem, da bi prišli mimo. Kljub kazni je končal na dvanajstem mestu.










Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC



Pozornost je zbujal **Oliver Bearman**, ki je zamenjal Sainza in na debiju v Ferrariju osvojil točke.



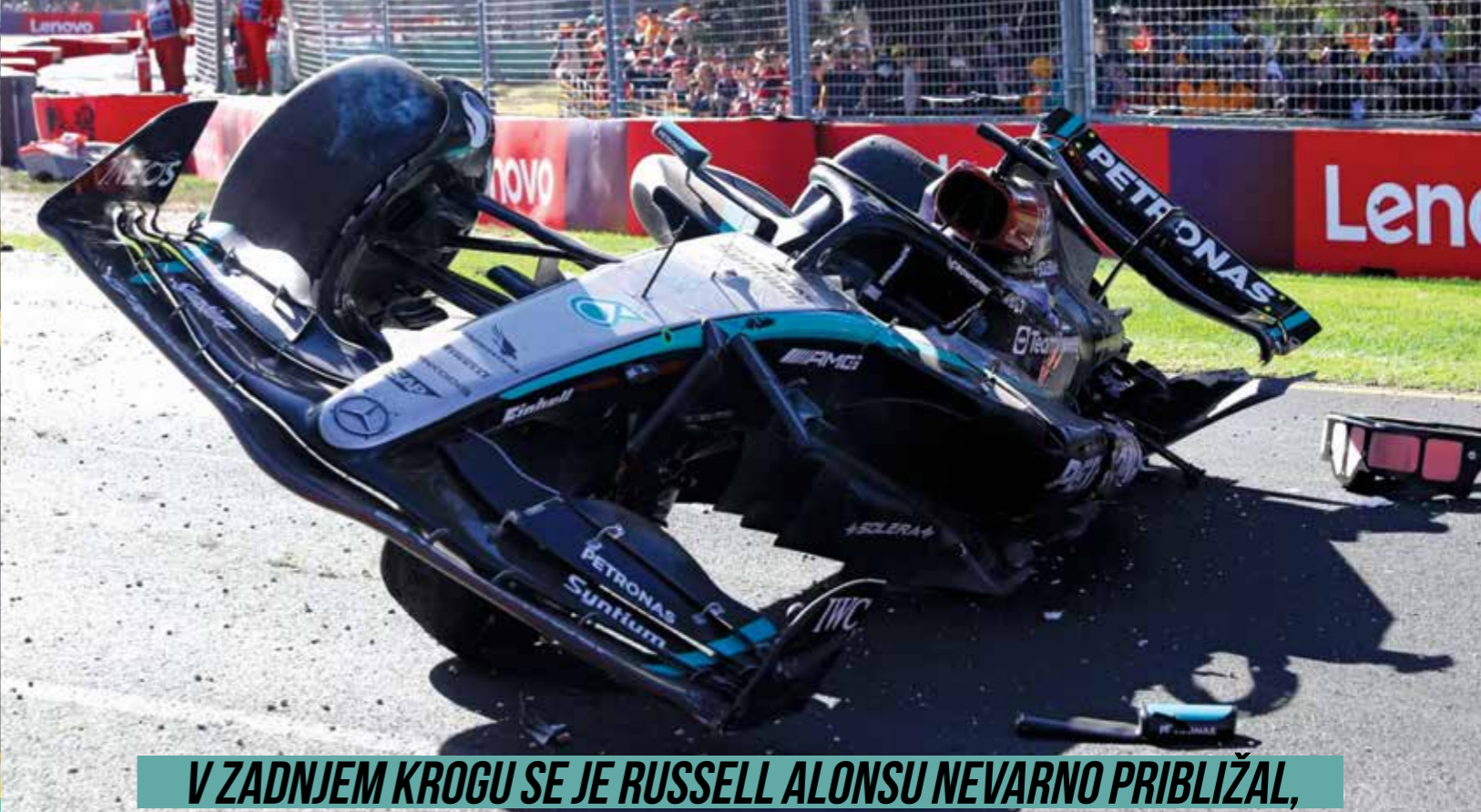
### Rezultati VN Savdske Arabije:

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

# DVOJNA ZMAGA FERRARIJA

ODSTOP MAXA VERSTAPPNA JE NA VELIKI NAGRADI AVSTRALIJE NAJBOLJ VNOVČIL CARLOS SAINZ V FERRARIJU. Z BREZHIBNO PREDSTAVO PO DIRKI ODSOTNOSTI JE UGNAL MOŠTVENEGA KOLEGA CHARLESA LECLERCA IN DIRKAČA MCLARNA, LANDA NORRISA.

**S**am začetek dirke sicer ni nakazoval, da se bo odvil po notah španskega dirkača Ferrarija, ki za prihodnjo sezono sploh še nima sedeža. Max Verstappen je suvereno odpeljal iz prvega štartnega položaja, sledila sta mu Sainz in Norris. Povsem nepričakovano pa je že v drugem krogu Španec prišel mimo dirkača Red Bulla. Le dva kroga kasneje je Nizozemec ob vidnih težavah z dirkalnikom zapeljal v bokse. Počasna vožnja in dim iz za zadnjega desnega kolesa sta dala slutiti, da Verstappen ne bo mogel nadaljevati. Mehaniki so v boksih goreč zadnji desni del njegovega dirkalnika pogasili, a trikratni svetovni prvak je lahko le nemočno zapustil svoje delovno mesto. Tako je nadaljevanje dirke minilo v znamenju Carlosa Sainza in Ferrarija. Med prvimi postanki je Leclercu uspelo priti mimo Norrisa na drugo mesto. Britanec je mesto izgubil tudi proti svojemu kolegu iz ekipe, domačinu Piastriju. A po navodilih iz ekipe je mladi avstralski dirkač McLarna v 29. krogu tretje mesto prepustil moštvenemu tekmeču. V 34. krogu je druge postanke v boksih med vodilnimi otvoril Leclerc. Sainz je na menjavo gum prišel precej kasneje, šele v 41. krogu, in njegova prednost se je stopila na dobro sekundo. A dirkača Ferrarija se nista spustila v nesmiseln boj. Leclerc si je hitro nabral nekaj sekund zaostanka in se do konca dirke ni več približal vodilnemu.












**V ZADNJEM KROGU SE JE RUSSELL ALONSU NEVARNO PRIBLIŽAL, A NATO IZGUBIL OBLAST NAD SVOJIM DIRKALNIKOM.**



Za adrenalinski zaključek pa sta poskrbela Fernando Alonso in George Russell. Dirkač Mercedesa je kar nekaj krogov izgubljal živce za dirkačem Aston Martina. V zadnjem krogu se mu je nevarno približal, a izgubil oblast nad svojim dirkalnikom. Po trčenju z ogrado je končal na boku sredi steze. Po dirki je bil Alonso kaznovan z 20-sekundno kaznijo, zaradi potencialno nevarne vožnje. Evidentno je sicer, da je zaviral prej kot v ostalih krogih in tako presenetil nič hudega slutečega Russella. Tako je dirko končal dve mesti nižje, in sicer na osmem mestu. Zmagovalcu dirke Carlosu Sainzu sta se ob koncu na stopničkah pridružila Charles Leclerc in Lando Norris. Četrto mesto je šlo v roke Oscarju Piastriju, peti je bil z blede predstavo Sergio Perez. Šesto mesto je osvojil Lance Stroll, sedmo Yuki Tsunoda. Za osmouvrščenim Alonsom sta se uvrstila oba dirkača Haasa, Hülkenberg pred Magnussenom.

Tekst: Gregor Osredkar  
Foto: ISC

### Rezultati VN Avstralije:

- |   |  |  |
|---|--|--|
| 1.  Carlos Sainz<br>Ferrari    | 4.  Oscar Piastri<br>McLaren        | 7.  Yuki Tsunoda<br>Racing Bulls    |
| 2.  Charles Leclerc<br>Ferrari | 5.  Sergio Perez<br>Red Bull Racing | 8.  Fernando Alonso<br>Aston Martin |
| 3.  Lando Norris<br>McLaren    | 6.  Lance Stroll<br>Aston Martin    | 9.  Nico Hulkenberg<br>Haas         |

# ROVANPERÄ DOBIL SAFARI

SLOVITI RALLY PO PROSTRANSTVIH KENIJE JE DRUGIČ V KARIERI DOBIL AKTUALNI SVETOVNI PRVAK KALLE ROVANPERÄ S TOYOTO. TO JE NJEGOVA PRVA ZMAGA LETOS. DRUGEGA MESTA SE JE VESELIL NJEGOV MOŠTVENI KOLEGA TAKAMOTO KATSUTA, PRAV NIČ MANJ PREŠERNE VOLJE PA NI BIL TRETJEUVRŠČENI ADRIEN FOURMAUX, KI JE FORDOV DIRKALNIK ŽE DRUGIČ ZAPORED PRIPELJAL NA STOPNIČKE.





**L**etošnji rally Safari je po treh izvedbah v poletnem času tokrat potekal v originalnem, spomladanskem terminu. Pričakovalo se je precej deževnega vremena in s tem prava blatna pustolovščina, a na začudenje vseh, v štirih dnevih ni bilo omembe vrednih padavin. Afriška avantura je seveda že brez padavin izjemno zahtevna in tudi tokrat ni bilo nič drugače. Dirkači so konstantno prebijali pnevmatike, uničevali vzmetenja svojih dirkalnikov in doživljali bližnja srečanja z bujno vegetacijo. Prav neverjetno je, da se je v veliki meri vsemu temu skozi celoten rally uspešno izogibal zmagovalec Kalle Rovannerä.

Medtem ko so se tekmeci mučili na zahtevnem terenu, je mladi Finec letel. Dobil je prav vse hitrostne preizkušnje prvega dne in si pred sobotnim nadaljevanjem nabral slabo minuto prednosti pred kolegom iz ekipe, Elfynom Evansom. Vsekakor mu je šlo na roko, da sta hitro odstopila Esapekka Lappi in Ott Tänak, ki sta mu bila v začetnem delu rallyja najbližje.

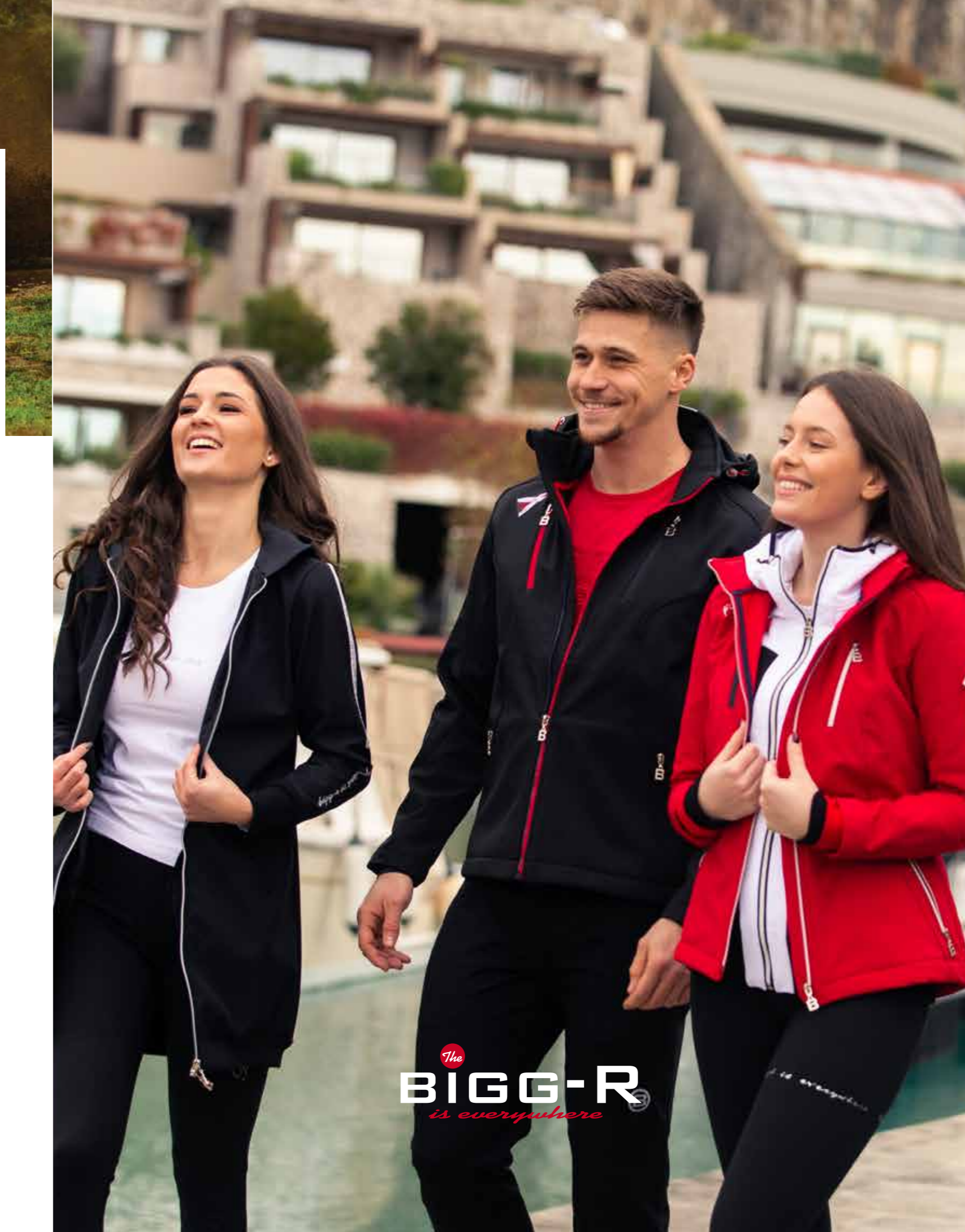
Sobota je prinesla nove težave dirkačem. Prednost Rovannere je rasla iz ene hitrostne preizkušnje v drugo, saj so se konkurentje zapletali eden za drugim. Najprej je gumo menjal drugouvrščeni Evans. Tako je na drugo mesto prišel Katsuta, a je v deseti hitrostni preizkušnji pnevmatiko moral menjati tudi sam. Na drugem mestu se je znašel Thierry Neuville, vodilni v prvenstvu. A tudi Belgijec ponovno ni imel sreče. Že na naslednji hitrostni preizkušnji je naletel na okvaro črpalke za gorivo in izgubil tri minute. Na vrhu je pred zadnjim, odločilnim dnevom seveda ostal Rovannerä, njegova prednost pred Katsuto pa je znašala že več kot dve minuti. Na tretje mesto se je s konstantno in zanesljivo vožnjo prebil Fourmaux. Zaostanek za vodilnim pa je bil že dobre tri minute.

Nedeljski zaključek rallyja ni prinesel sprememb. Rovannerä je modro upočasnil tempo in brez težav pripeljal v cilj. Dosegel je drugo zmago na znamenitem rallyju in prvo v letošnji sezoni. Japonec Katsuta je izenačil svojo najboljšo uvrstitev v karieri in potrdil, da se odlično znajde v zahtevnih razmerah. Ponovno je težave drugih kar se da maksimalno izkoristil dirkač Forda Adrien Fourmaux in se drugič zapored zavihtel na tretje mesto.

Pred začetom sezone zagotovo nihče ni pričakoval, da bo po treh odpeljanih rallyjih Fordov dirkač na skupno tretjem mestu v prvenstvu. V vodstvu je ostal Thierry Neuville, ki ima 67 točk. Evans zaostaja 6 točk. Omenjeni Fourmaux ima po dveh tretjih mestih in enem petem 46 točk.

Svetovno prvenstvo v rallyju sedaj prihaja v našo bližino. Sledi namreč četrta izvedba Rallyja Croatia, ki bo na asfaltne ceste naših južnih sosedov privabila najboljše dirkalnike in dirkače rallyja. Začela se bo 19. aprila.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC



The  
**BIGG-R**  
is everywhere

# BAGNAIA SLAVIL NA PRVI DIRKI SEZONE

PRED NAJBOLJŠIMI MOTOCIKLISTI SVETA JE NOVA SEZONA 2024, JUBILEJNA 75., KI SE JE NA DIRKALIŠČU V LUSAILU ZAČELA S PETKOVIMI TRENINGI. DEŽEVJE IN MOKRA STEZA STA MOTILA PETKOV PROGRAM IN SPREMENILA POTEK DOGAJANJA NA STEZI V LOSAILU, A V ZAHTEVNIH POGOJIH SE JE NAJBOLJE ZNAŠEL MARC MARQUEZ, KI JE BIL NA DRUGEM TRENINGU PRED VSEMI.



**NA SOBOTNI SPRINT DIRKI JE SLAVIL JORGE MARTIN, ZANJ JE**

**BILA TO JUBILEJNA DESETA SPRINTERSKA ZMAGA V KARIERI.**



**Z**a preboj v hitrejšo kvalifikacijsko skupino se upoštevajo najboljši časi prvih dveh prostih treningov, a zaradi vremenskega dogajanja so organizatorji sprejeli odločitev, da se bodo pri razvrščanju v kvalifikacijski skupini upoštevali tudi časi sobotnega tretjega prostega treninga. Kvalifikacije elitnega razreda je tako dobil Jorge Martin, za njim pa sta se v prvo štartno vrsto prebila še Aleix Espargaro in Enea Bastianini.

Sobota nam je postregla s sprint dirko, na kateri je slavil Jorge Martin, zanj je bila to jubilejna deseta sprinterska zmaga v karieri. Za slabo sekundo je Martin ugnal Južnoafričana Brada Binderja, tretji je bil Španec Aleix Espargaro. Aktualni šampion, Italijan Francesco Bagnaia, se je moral zadovoljiti s četrnim mestom, peto mesto je pripadlo Marcu Marquezu.

Obetaven začetek sezone je Marquez na nedeljski preizkušnji potrdil s četrnim mestom, ko je deset krogov pred koncem odbil vse napade Acoste. Slednji je na koncu moral priznati premoč tudi Alexa Marqueza in Enea Bastianinija ter na koncu pristal na devetem mestu.

Zmagovalec prve letošnje preizkušnje je bil aktualni prvak Francesco Bagnaia, sledila sta mu Brad Binder in na tretjem mestu Jorge Martin.

Rezultat z nedeljske preizkušnje je Martin popravil že na naslednji preizkušnji za VN Portugalske, ki se je odvijala v Portimau. Poleg zmage Martina sta bili glavni dejanji tistega vikenda trk med Francescom Bagnaio in Marcom Marqueзом ter padec Maverica Viñalesa. Aktualni prvak Francesco Bagnaia je na nedeljski dirki lovil drugo zaporedno zmago, saj je bil najhitrejši že v Katarju, a je po trku z Marcom Marqueзом predčasno zaključil dirko. Jorge Martin je z zmago prevzel vodstvo v skupnem seštevku, drugo mesto je zasedel Italijan Enea Bastianini, tretji pa je bil Pedro Acosta. Slednji si je svoje prve stopničke prislužil po padcu Viñalesa in s tremi prehitevalnimi manevri ter se tako v zgodovino zapisal kot tretji najmlajši dirkač, ki je stopil na oder za zmagovalce.

Po obetavni zmagi na sprint dirki in drugem kvalifikacijskem mestu se na nedeljski preizkušnji za Maverica Viñalesa zaradi padca žal ni izšlo po



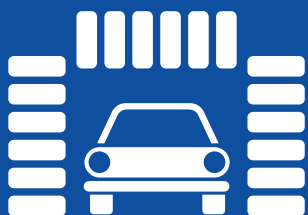
*Zmagovalec prve letošnje preizkušnje je aktualni prvak **Francesco Bagnaia**.*



pričakovanih. V Portimau sta bila na drugi sprint dirki sezone na zmagovalnem odru njegova rojaka Marc Marquez (Ducati Gresini) in Jorge Martin (Ducati Pramac). Kvalifikacije so pripadle Enei Bastianiniju, drugi najhitrejši je bil Maverick Viñales, tretji pa Jorge Martin. Aktualni prvak Bagnaia je bil četrti najhitrejši, Pedro Acosta pa je

kvalifikacije zaključil na sedmem mestu. Dirkači bodo imeli novo priložnost za popravni izpit ali potrditev forme 12. aprila, ko bo na sporedu VN Amerike v Austinu.

*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*