

Avto+šport

VOZILI SMO:

- Bentley Continental GTC Speed First Edition
- Ford Tourneo Custom Titanium 2.0 TDCi
- Opel Grandland GS 1.2 Turbo hybrid 48V
- Renault Captur Techno full hybrid E-Tech
- Dacia Duster Extreme TCe 130 4x4
- KGM Torres EVX Explore
- BMW M5 Sedan



GMT



BENTLEY GTC SPEED

MotoGP, Formula 1, WRC



Aston Martin DB12 Palm Beach // wallypower50

BMW M2 CS // Bentley Bentayga Speed // Geely EX5

Ferrari 296 Speciale Piloti Ferrari // Alpine A390



ISSN 0353-8508



9 770353 850034

Nagrada lepote – Concours d'Elegance je v Sloveniji neznan naziv in tak dogodek pri nas še ni bil organiziran. Concours d'Elegance je prestižen mednarodni dogodek, ki prikazuje nekaj najboljših klasičnih avtomobilov in najboljše, najprestižnejše avtomobile sedanosti na svetu. Takšen dogodek pritegne avtomobilске navdušence z vsega sveta, ki pridejo občudovat lepoto in eleganco razstavljenih vozil. Poleg avtomobilskega tekmovanja dogodek vključuje tudi vrsto drugih vznemirljivih dejavnosti, vključno z živo glasbo, s hrano in pijačo ter s priložnostjo za srečanje in interakcijo z drugimi avtomobilskimi navdušenci z vsega sveta. Ne glede na to, ali ste navdušenec nad avtomobili ali preprosto iščete zabaven in edinstven dan, tega ne smete zamuditi.

Tako bo največji avtomobilski dogodek letos »Nagrada lepote – Concours d'Elegance«, ki bo potekal v nedeljo, 7. septembra, v Kranjski Gori. V svetu so takšne prireditve, denimo Concorso d'Eleganza Villa d'Este, kjer ob jezeru Como v hotelu Villa d'Este od leta 1929 tradicionalno poteka tekmovanje klasičnih prestižnih avtomobilov. Konkurent tej prireditvi je Pebble Beach Concours d'Elegance, ki so ga organizirali že leta 1950 v Kaliforniji. Vsi poznate tudi Festival hitrosti v Goodwoodu, ki je festival motošporta, ki predstavlja sodobna in zgodovinska motorna dirkalna vozila, ki sodelujejo v vzponih in drugih dogodkih, poteka poleti v Goodwood House, od otvoritve leta 1993 dalje.

Zato naša revija organizira največji avtomobilski dogodek letošnjega leta v nedeljo, 7. septembra, pred Hotelom Kranjska Gora, kjer bo potekala »Nagrada lepote« – razstava najbolj atraktivnih športnih in luksuznih avtomobilov sveta. Uradno bodo nastopile tovarne Rolls-Royce, McLaren, Bugatti, Porsche in Ferrari in še prenekateri drugi. Kranjska Gora je biser Julijskih Alp. Dragulj v neokrnjeni alpski pokrajini je poln doživetij, ki jih želite preizkusiti tudi sami, od aktivnega preživljanja počitnic do mirnega odkrivanja naravne in kulturne dediščine.

V soboto, 6. septembra, pa bo potekala gorska avtomobilska dirka iz Hrušice na planino Mežakla, kjer se bodo pomerili najhitrejši športni avtomobili iz regije. To je že četrta dirkaška preizkušnja najhitrejših športnih avtomobilov v Sloveniji. Proga od Hrušice proti planini Mežakla je slikovita in zahtevna. Letos bo nastopilo preko 80 atraktivnih vozil, ki bodo rohnela in jemala dihljubiteljem avtomobilizma. Najbolj uspešni bodo dobili pokale, manj uspešni bodo obtičali v jarku. Pričakujemo več deset tisoč gledalcev.

Matjaž Tomlje



“

Nagrada lepote – Concours d'Elegance

”

KRANJSKA GORA

Novosti:

- 8 Geely EX5
- 20 Aston Martin DB12 Volante
- 24 BMW M2 CS
- 28 Ferrari 296 Speciale Piloti Ferrari
- 32 Bentley Bentayga Speed
- 34 Alpine A390

Zanimivosti:

- 16 Voznikovi modni dodatki

Testi:

- 40 Bentley Continental GTC Speed FE
- 46 BMW M5 Sedan
- 52 Opel Grandland GS 1.2 hybrid
- 56 Ford Tourneo Custom Titanium
- 58 Renault Captur Techno full hybrid
- 62 Dacia Duster Extreme TCe 130 4x4
- 66 KGM Torres EVX Explore

Navtika:

- 72 wallypower50

Šport:

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



8



16



56



58



20



24



62



66



28



32



72



80



34



40



84



88



46



52



90



94

Revija za avtomobilizem, navtiko in motociklizem

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

Spletna stran:
www.avto-sport.net

Cena:
4,90 EUR

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

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

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

Fotografije:
ISC, Jan Grobelšek, Rok Tomlje

Sodelavci:
Jana Mihor, Janez Papež, Gregor Osredkar

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

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

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

Tisk:
Printera, Sveta Nedelja

Distribucija:
Ekdis d.o.o., Ljubljana

Poštnina plačana pri pošti 1122 Ljubljana

Naročniška služba:
ava.tomlje@avto-sport.net
Letna naročnina (7 izvodov) znaša 49 EUR.
Postopek naročanja: z nakazilom naročnine na:
Fleetman d.o.o., Kadičnikova 1, 1000 Ljubljana,
IBAN: SI56 6100 0001 5999 818.
Po plačilu prejmete račun po elektronski pošti.

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

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

slowatch
www.slowatch.si

KOLEKCIJA SKYTRAVELLER



BOSS
WATCHES & JEWELRY



Geely EX5

Geely je na slovenski trg uvedel svoj tretji model, povsem električni SUV EX5, ki se pridružuje klasično gnanemu športnemu terencu Starayu in njegovemu kompaktnemu bratu Coolrayu.

Baziran je na novi arhitekturi GEA, ki je podprta z umetno inteligenco za pametno povezljivost vseh sistemov vozila, ki povečujejo varnost, učinkovitost in udobje. S posodobitvami programske opreme preko zraka lahko lastniki pričakujejo stalno nadgrajevanje funkcionalnosti brez potrebe po obisku servisa.

S svojim sodobnim zunanjim dizajnom, ki ga opredeljujejo minimalistična maska in aerodinamične linije, si je EX5 prislužil poznano nagrado Red Dot. Še večjega pomena je zasnova kabine, ki se ponaša s premijskim občutkom. Na sredini minimalistične armaturne plošče stoji 15,4-palčni ekran, kateremu se pridružujejo digitalni števeci v velikosti 10,2 palcev in velikodušen projicirni zaslon v velikosti 13,8 palcev, ki skupaj obljublajo kristalno jasno vizualno izkušnjo. K dobremu počutju v notranjosti vozila pripomorejo ambientalna osvetlitev z 256 barvami, prezračevanje, ogrevanje in masaža prednjih sedežev, dvostopenjska nastavitve zadnjih sedežev in 16-delni zvočni sistem, vključno z zvočnikom v vzglavniku voznikovega sedeža. EX5 blesti na področju prostornosti, ki je primerljiva z večjimi modeli iz D-segmenta. Ne le glede prostora za noge in glavo, temveč tudi trislojnega prtljažnika z ravnim dnom in z električnim odpiranjem, ki obsega 1.877 litrov v maksimalni konfiguraciji.

Električni pogon razpolaga z 218 konjskimi močmi, baterija s kapaciteto 60,2 kWh pa omogoča doseg do 430 kilometrov. Hitro polnjenje DC v 10 minutah poskrbi za dodatnih 135 kilometrov dosega, medtem ko se baterija od 10 do 80 odstotkov napolni v 28 minutah.



DIESEL®

FOR SUCCESSFUL LIVING



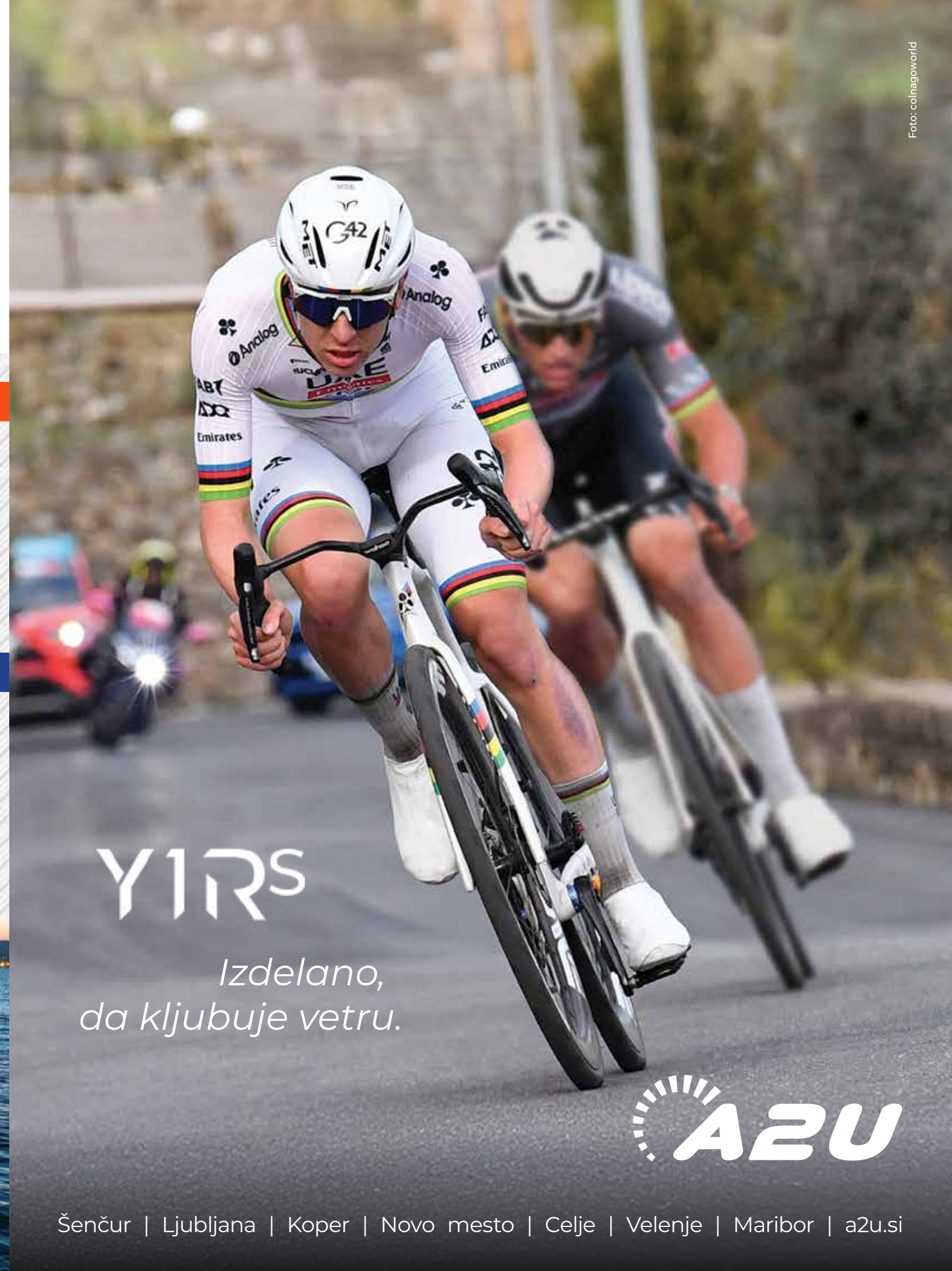


Sup Aqua Marina Go Turbo

Nova GO serija znamke Aqua Marina ponuja popolnoma novo izkušnjo SUP-anja, saj s svojim priloženim motorčkom Power Fin dovoli uporabniku potovati tudi brez veslanja. Motorček ima najvišjo hitrost 6 km/h, to doseže v višji prestavi, medtem ko v nižji prestavi obratuje s hitrostjo 4 km/h. Delovanje motorčka upravljate preko daljinskega upravljalnika. V primeru, da želite SUP-ati brez motorčka, sta priložena smernik in veslo, da z njima upravljate kot s klasičnim SUP-om. Priložena baterija s kapaciteto 97,8 kWh nudi 30 minut delovanja v višji prestavi in 60 minut v nižji. Priložen polnilec uspe popolnoma napolniti baterijo v 2 do 3 urah. Baterija je tako kot motorček izdelana iz trpežnega ABS materiala in nudi IP67 vodoodpornost. SUP Go Turbo, ki je na voljo v spletni trgovini www.toomuch.si, je narejen iz tehnologije Drop Stitch Light, ki poskrbi, da je deska lahka in tako enostavna za transport, kljub temu pa njena trdnost ni vprašljiva.

Sup Aqua Marina Glow

Glow je SUP deska namenjena zabavi. Odlikuje jo namreč inovativna tehnologija, ki poskrbi za ambientno osvetlitev v kar šestih različnih barvah (zelena, vijolična, oranžna, modra, rdeča in bela) in štirih različnih načinih osvetlitve ter tako prinaša posebno doživetje tako podnevi kot ponoči. Osvetlitev lahko varno in udobno upravljate s pomočjo daljinskega upravljalnika. Sprednja svetilka sveti tudi preko dva metra. Vsestranska zasnova deske zagotavlja enostavno uporabo v različnih vodah in vremenskih razmerah. Glow odlikujejo številne tehnologije, kot so tehnologija Woven Drop Stitch, posebna tehnika digitalnega tiska – Eco Print, ki omogoča dolgo obstojnost tiska in okolju prijaznejšo izdelavo, in tehnologija Heat Fusion Welding, ki poskrbi za spajanje ločenih delov PVC-ja s pomočjo toplotnega varjenja. Zavrlo je Glow vzdržljiva, trpežna, lahka in okolju prijazna SUP deska. Na voljo je v spletni trgovini www.toomuch.si.



YIRS

Izdelano,
da kljubuje vetru.

A2U



Mercedes-AMG Manufaktur Arctic Silver

Mercedes-AMG si je s široko paleto produktov in posledično z izpolnjevanjem raznolikih potreb strank prislužil izjemno priljubljenost na trgu zmogljivih vozil. Na področju športnih terencev ponuja model GLE kot vsestranski SUV ali elegantni kupejevski SUV ter model GLS kot zastavonošo med SUV-ji, ki izpolnjuje najvišja pričakovanja kupcev glede zmogljivosti, prostornosti in prestiža. Zdaj posebna izdaja Manufaktur Arctic Silver, omejena na 450 primerkov, odpira dodatne ekskluzivne možnosti. Novo mat srebrno barvo karoserije popestrijo črni in rdeči poudarki, ki ustvarjajo privlačne kontraste. Unikatna so tudi črna večkraka platišča v velikosti 22 palcev, s katerimi so usklajene rdeče zavorne čeljusti. Ponudba motorjev pri izvedbi Manufaktur ostaja enaka in vključuje dva šestvaljna turbomotorja, ki sta na voljo kot blagi ali priključni hibrid, ter legendarni osemvaljni agregat AMG, od katerih so vsi opremljeni s pogonom 4Matic.



Volkswagen Golf GTI Edition 50

Prihodnje leto bo Golf GTI, eden uspešnejših kompaktnih športnih avtomobilov, praznoval svoj 50. rojstni dan, ki ga bo znamka ljudskih vozil počastila z modelom GTI Edition 50. Gre za najmočnejši in najhitrejši serijski GTI doslej, ki so ga javnosti razkazali na 24-urni vzdržljivostni dirki na Nürburgringu. Ekskluzivni jubilejni model ima vgrajen dvolitrski turbomotor, ki razpolaga s 325 konjskimi močmi in 420 Nm navora, za bolj precizno vozno dinamiko pa poskrbijo na novo nastavljeno športno podvozje, zapora diferenciala na sprednji premi in progresivno krmiljenje. Stopnjo oprijema so medtem povečali z novimi pnevmatikami semi-slick. Edition 50 prinaša tudi vizualne posebnosti – zunaj gre za unikaten logotip GTI 50 ter v črno odeto streho, ohišja ogledal in obrobe izpušnih cevi, znotraj pa za športne sedeže s karirastim vzorcem, črto v zeleni barvi, elemente iz umetnega velurja in rdeče varnostne pasove.

Ford Collection Sound Edition

Ford Collection je omejena serija posebnih modelov, ki v enem paketu združujejo edinstvene oblikovne elemente z izboljšanimi specifikacijami. Prva izmed linij Ford Collection je Sound Edition, ki strankam omogoča, da izkusijo vrhunsko kakovost zvoka. Bazirana je na najvišji stopnji opreme ST-Line X, na voljo pa je pri popularnih SUV modelih Puma, Puma Gen-E in Kuga. Desetdelni zvočni sistem znamke B & O s 650 oziroma 700 vati moči dvigne zvočno izkušnjo na višjo raven. Zvočnike so specialisti Harmana natančno zasnovali in akustično uglasili za maksimalno zmogljivost pri različnih zvočnih virih in voznih pogojih. Nadgrajeno senzorično izkušnjo dopolnjujejo posebni vizualni elementi zunaj in znotraj, premium materiali in nove barvne kombinacije. Za promocijske fotografije avtomobilov Sound Edition so pri Fordu izbrali odtenek bele s perl zaključkom, ki se lepo sklada z notranjostjo v metalno sivi.

Audi Q3

Audi Q3 je dobro uveljavljen v prestižnem segmentu kompaktnih SUV vozil, a tretja generacija v marsičem postavlja nove standarde. Zunanost športnega terenca je z dinamičnimi proporci v znamenju samozavesti. Vizualne novosti se nanašajo predvsem na mrežo hladilnika, digitalne matrične žaromete z novo mikro tehnologijo ter zadnje luči z neprekinjeno LED pasico, kakor je sedaj v trendu. Osvetljeni so še ikonični štirje krogi, ki že od leta 1932 predstavljajo logotip znamke Audi. Obširna digitalizacija se nanaša tudi na asistenčne sisteme, ki povečujejo udobje in varnost za voznika in potnike, vozno izkušnjo pa dopolnjuje podvozje z novim sistemom blaženja. Vstopni model iz družine Q3 je štirivaljni bencinar s 110 kW moči in z blago hibridno tehnologijo, motorno paleto pa dopolnjuje priključni hibrid z 200 kW moči in z baterijo s kapaciteto 25,7 kWh, ki omogoča radodaren povsem električni doseg do 120 kilometrov.





Xiaomi podrl rekord na Nürburgringu

Avtomobilska divizija tehnološkega giganta Xiaomi je zabeležila zgodovinski dosežek: njen serijski model Xiaomi SU7 Ultra je na dirkališču Nürburgring Nordschleife postavil rekord in postal najhitrejša električna vozila višjega razreda s časom kroga 7:04,957 minute. Opremljena z opcijskim paketom za stezo, je premium limuzina SU7 Ultra v prvem poskusu osvojila legendarno dirkališče in se uveljavila kot nesporni zmagovalca na področju visokozmogljivih električnih vozil. Temelj za ta dosežek so postavile tri električne tehnologije – elektromotor, baterija in krmilna enota motorja – skupaj s sistemom nadzora vektorjev navora, z dovršeno šasijo in z aerodinamično zasnovano karoserije. Pogonski sklop, ki ga sestavlja trojec elektromotorjev, generira skupno izhodno moč 1.548 KM, kar omogoča osupljiv pospešek od 0 do 100 km/h v zgolj 1,98 sekunde in najvišjo hitrost preko 350 km/h.

AutoWallis v srednji in vzhodni Evropi lansira znamko NIO

AutoWallis utrjuje svoj položaj enega od vodilnih ponudnikov vozil in storitev mobilnosti v regiji z ekskluzivno distribucijo za električno blagovno znamko NIO. Zaenkrat je izbral trge z velikim potencialom za električna vozila v regiji, kot so: Madžarska, Avstrija, Češka, Romunija in Poljska. Šanghajska avtomobilska znamka je izzivalec v segmentu premium električnih vozil. Z inženirskim centrom v Združenem kraljestvu, razvojem asistenčnih sistemov za vožnjo v Kaliforniji in Berlinu ter oblikovalskimi studii v Münchnu NIO gradi globalno infrastrukturo, ki mu omogoča, da se lahko kosa z uveljavljenimi imeni v svetu prestižnih avtomobilov. Strateško partnerstvo z AutoWallisom pomeni ključno fazo za evropsko širitev poslovanja; na staro celino je sicer vstopil leta 2021 s prisotnostjo na Norveškem. AutoWallis je s podpisom dogovora medtem razširil svoj portfelj na 29 blagovnih znamk v 16 državah srednje in vzhodne Evrope.

Trimilijonti električni avtomobil Skupine BMW

V glavni tovarni Skupine BMW v Münchnu je s tekočega traku zapeljalo trimilijonto električno vozilo – šlo je za model 330e Touring v modri barvi, ki je namenjen britanskemu trgu. Podjetje je leta 2013 začelo serijsko proizvodnjo popolnoma električnih vozil z BMW i3. Električni mestni avtomobil so skoraj deset let proizvajali v tovarni v Leipzigu, skupaj s prvim priključnim hibridom, z dvosedom i8. Od takrat je koncern BMW vključil električne avtomobile v proizvodnjo v vseh svojih tovarnah po svetu. Številne so sprva na eni sami liniji sestavljale priključno-hibridne modele, ki so jih na fleksibilen način mešali z dizelskimi in bencinskimi različicami. Elektromobilnost predstavlja stalno naraščajoč delež obsega njihove proizvodnje, ki je leta 2024 presegel 25 odstotkov, pri čemer je približno tri četrtine teh vozil popolnoma električnih. Skupno so dobavili že milijon in pol električnih vozil znamk BMW, MINI in Rolls-Royce.

Film F1 že v kinih po Sloveniji

24. junija je potekala premiera filma F1, ki je resničen odraz dirk Formule 1 ter vseh dogajanj okrog dirk in usod največjih pilotov sedanosti. Da je film res pristen, kaže tudi soproducenstvo velikega prvaka F1, Georgea Hamiltona. Distributer filma je Blitz grupa. Film si boste lahko ogledali v Cineplexxovih dvoranh po Sloveniji in v celotni regiji. F1 je adrenalinska akcijska drama, ki jo podpisujejo Apple Original Films, legendarni producent Jerry Bruckheimer (Pirati s Karibov) in režiser Joseph Kosinski (Top Gun: Maverick). V glavni vlogi blesti Brad Pitt, ob njem pa še Javier Bardem, Damson Idris, Kerry Condon, Tobias Menzies in Kim Bodnia. V filmu se Brad Pitt postavi v čevlje Sonnyja Hayesa, nekdanjega voznika F1, ki se vrne nazaj na dirkališče, da bi sodeloval z novincem Joshuo Pearceom. Zasedba, ki vam bo jemala dih. Zvočni efekti, ki jih ne boste občutili na pravi dirki, ampak v zvočno prilagojenih dvoranh Cineplexxa.





Ura Chopard Mille Miglia Classic Chronograph

V hiši razkošnih ur in nakita Chopard so pripravili konjička za zapestje, ki se poklanja dirki Mille Miglia in britanskemu dirkaču siru Stirlingu Mossu. Glede na to, da je švicarsko podjetje že 38 let uradni časomerilec in glavni partner vzdržljivostne dirke, ki so jo mnogi oklicali za najlepšo na svetu, ta odločitev ne preseneča. Na tradicionalni preizkušnji je tako luč sveta ugledala nova izvedenka modela Classic Chronograph, na voljo v limitirani seriji 70 primerkov, kar je usklajeno s 70. obletnico zmage sira Stirlinga Mossa na slavni preizkušnji, ki poteka od Brescie do Rima. Tistega leta je slavil z rekordnim časom 10 ur, 7 minut in 48 sekund, s povprečno hitrostjo 157,65 km/h – rekord, ki velja še danes.

Kolekcija Lamborghini Balenciaga

Kaj se zgodi, ko se ljudje, ki načrtujejo vesoljske ladje za ceste, združijo z ljudmi, ki so redefinirali koncept luksuzne mode? Nastane avantgardna kolekcija, ki sta jo navdihnili mogočnost in lepota avtomobilov Lamborghini, oblikovali pa so jo v španski hiši mode Balenciaga, katere korenine segajo v leto 1937. Linija vključuje oblačila ready-to-wear, torbe, nakit in dodatke, zaključene v prepoznavnem stilu, ki prinaša inovacije v formi in tehniki. Med ključnimi kosi so športne bomber jakne in usnjene jakne z navdihom motošporta, katere dopolnjujejo puloverji s kapuco in majice s kratkimi rokavi s potiski Lamborghini Temeraria, hibridnega naslednika Huracána.



Surf Bentley

Bentley se je povezal s sorojaki, ki vodijo blagovno znamko trajnostnih lesenih surflov Otter Surfboards, da bi raziskoval pojem rokodelstva in pustolovščine. Pri projektu je sodelovalo tudi podjetje Marine Rays, ki organizira luksuzne počitnice na različnih surf destinacijah po svetu. S skupnimi močmi je trojec kreiral edinstveno ročno izdelano desko za surfanje iz furnirja Koa, ki izvira iz Bentleyjeve lesarske delavnice v Crewu, kjer se mojstri rokodelci posvečajo izdelavi notranjosti najbolj zaželenih visokozmogljivih grand tourerjev na svetu. Trajnostno pridobljen furnir Koa, izbran med devetimi drugimi Bentleyjevimi lesenimi furnirji, je poklon tradicionalnemu načinu izdelave desk za surfanje na Havajih.



HYPERLIGHT OPTICS®



BIOPTRON® 
LIGHT THERAPY SYSTEM by Zepter Group

www.zepter.com

EFR-575

SAMO OSEBNOST USTVARJA KLASIKO.

RETRO KRONOGRAF
IZ NERJAVEČEGA JEKLA.

EDIFICE
CASIO



Navdihnjen s klasičnim športnim avtomobilom, EFR-575 prinaša pridih brezčasne elegance v vsakem trenutku. Njegovo konvexno oblikovano steklo, ohišje iz nerjavečega jekla in dvobarvni prikaz so popolni za vsakogar.

slowatch.si

ELEGANCA NA KOLESIH



IZ BRITANSKE TRADICIJE IN AMERIŠKEGA GLAMURJA SE JE RODILA EKSKLUZIVNA RAZLIČICA AVTOMOBILSKE IKONE: ASTON MARTIN DB12 VOLANTE PALM BEACH EDITION. S SONCEM PREPOJENO FLORIDSKO MESTO, KJER JEKLO IN USNJE TEKMUJETA S SAFIRJI IN SVILO, JE IDEALNA KULISA ZA NAJNOVEJŠI UNIKAT IZ GAYDONA. PALM BEACH MORDA NIKOLI NE SPI, A KO ZAPELJE MIMO ULTIMATIVNI KABRIOLET DB12, SE ZA HIP ZAGOTOVO USTAVI.

Personalizacijski oddelek Q je s strani Aston Martinovega salona v Palm Beachu prejel naročilo za edinstvenega brezstrešnega DB12, ki bi idealno poosebljal navtično temo in luksuzen življenjski stil tamkajšnjih prebivalcev. Kot je bilo pričakovati, so bili mojstri nalogi kos. Produkt njihovega dela je vozilo, ki združuje tehnično dovršenost z oblikovno prefinjenostjo in je kot nalašč za bogataše, ki svoje avtomobile parkirajo poleg jaht in ne ob pločnikih. Vizualni podpis južne Floride so dosegli z ekskluzivno barvo karoserije, ki so jo označili za »Frosted Glass Blue«. Gre za bleščečo interpretacijo nebesno modre, ki na sončni svetlobi deluje kot draguljno steklo – ta očarljiv

efekt je zaradi kompleksnosti barve mogoče doseči le z ročnim nanašanjem, zato je že prvi korak v ustvarjanju zelene zunanje podobe zahteval precej časa. Nadgradili so jo s kot las tanko belo črto, ki se razteza od prednjega splitterja, čez stranske pragove do zadnjega odbijača ter skupaj s petkrakimi diamantno brušenimi platišči poudarja športno držo tega primerka avtomobilske odličnosti.

DB12 Volante že sam po sebi redefinira pojem »super gran tourerja«, toda različica Palm Beach gre še korak dlje. Notranjost, oblečena v najboljše usnje v modro-beli kombinaciji in radodarno okrašena z inserti lesa, ni zgolj prostor za parkiranje zadnjic, temveč občudovanja



Notranjost je oblečena v najboljše usnje v modro-beli kombinaciji in radodarno okrašena z inserti lesa.



KUPEC NE BO DOBIL LE PREVOZNEGA SREDSTVA, TEMVEČ

UMETNIŠKO DELO, PERFEKTNO USKLAJENO Z NJEGOVIM OKUSOM.



vreden morski ambient. Je kot prefinjen salon, kjer bi se zlahka posedel tudi Ian Flemingov James Bond – če bi si dovolil uživati v sproščeni vožnji ob obali. Tedaj bi bil le pritisk na gumb potreben, da se v natanko štirinajstih sekundah odpre mehka streha – dovolj hitro, da bi agent in njegova fatalna spremljevalka ujela zadnje sončne žarke, in dovolj tiho, da sistem ne bi zmotil njenega pogovora o najboljšem letniku šampanjca Bollinger. V srcu Volanteja se skriva moč, ki ne potrebuje razkazovanja: štirilitrski turbopolnjeni osmak, razvit v sodelovanju z AMG-jem, generira 671 konjičev in omogoča pospešek do 100 km/h v zgolj 3,7 sekunde. To je zmogljivost, ki je vedno pripravljena na nadvlado, a ni nikoli vsiljiva ali surova – kakor se pritiče za ciljnega kupca: pravega gentlemana. Ta bi znal ceniti ročno izdelano

razkošje, namenjeno redkim. Z nakupom avtomobila iz programa Q by Aston Martin je lahko prepričan, da ne bo dobil le prevoznega sredstva, temveč umetniško delo, usklajeno z njegovim okusom in – v tem primeru tudi – tematiko njegove ekstravagantne vile ob oceanu. Čeprav cena edicije Palm Beach ni bila javno razkrita, je jasno, da avtomobil ni namenjen zgolj kreditno sposobnim, temveč tistemu zbiratelju, ki razume pomen angleške dediščine in diskretnega luksuza. V svetu, kjer so superavtomobili pogosto agresivni izraz moči in statusa, DB12 Volante Palm Beach Edition ponuja nekaj redkega: šarmantnost elegance.

Tekst: Ava Tomlje

Foto: ISC





Šestavljenik generira kar **530 KM**,
s čimer prehodnika prekaša
za dodatnih 80 ponijev.

STROJ & VOZNIK

KJER SE INŽENIRSKA NATANČNOST SREČUJE Z OBLIKOVALSKO DRZNOSTJO, JE BMW ŽE DESETLETJA KLJUČNI IGRALEC. A KO SE ZNAČKA MODRO-BELEGA PROPELERJA ZNAJDE NA ZADKU MODELA Z OZNAKO »CS«, TO NI VEČ ZGOLJ ŠPORTNI AVTOMOBIL – TO JE IZJEMA. M2 CS JE NAMREČ MANIFESTACIJA NAJČISTEJŠEGA, SKORAJ ROMANTIČNEGA POGLEDA BAVARCEV NA VOZNIŠKO IZKUŠNJO.

Dandanes avtomobilska industrija vse bolj vztrajno prehaja na elektriko in digitalne vmesnike, toda BMW z M2 CS pošilja jasno sporočilo: mehanske vezi med voznikom in strojem še niso izumrle. CS z letnico rojstva 2025 stoji kot branilec analogne zabave na cesti, čeprav je v njem več elektronike, kot si avtomobilski puristi želijo priznati. Zunanost izvedenke CS predstavlja evolucijo že tako nore igrčke M2, in to brez nepotrebnih eksperimentov. Predelana maska z razširjenimi režami, agresiven difuzor in karbonska streha ne služijo le estetiki, ampak igrajo svojo vlogo. V drugi generaciji je jasno, da oblikovalci niso sledili trendom, temveč načelu forma sledi funkciji. Prednji del je nizek, razprto usmerjen proti asfaltu, kot da bi opozarjal vsako vozilo pred seboj, da je pravi športnik pravkar prispel. Agregat, ki poganja M2 CS, lahko opišemo kot relikvijo

– trilitrski šestvaljenik z dvema turbopolnilnikoma je brez električne asistence. Pri 530 konjskih močeh in 650 Nm navora ponuja brutalno pospeševanje, a hkrati izjemno linearno dostavo moči. Motor, sposoben doseči 7.200 vrtljajev na minuto, je tokrat še bolj odziven in še bolj surov. Številke, ki štejejo, so: od ničle do stotke v 3,8 sekunde; najvišja hitrost 302 km/h; masa vozila: 1.700 kg – relativno nizka glede na sodobne standarde, predvsem zaradi obsežne uporabe lahkih materialov. A cifre ne povedo vsega. Pravi čar M2 CS je v načinu, kako se pelje – kako prepričljivo, kako zvesto in kako strastno zavija. Ključna razlika med standardnim M2 in CS tako ni le v moči, temveč v karakterju. Je izredno dober približek dirkalniku za vsakdanjo rabo. Podvozje je bolj toga, a ne ekstremno – brez skrbi, svojega malčka boste lahko peljali v vrtec, četudi se bo kateri morda čudil nad



**V DIVIZIJI M SO S PREOBRAZBO ZAGOTOVILI, DA BO M2 CS SVOJO
TEMPERAMENTNO PERSONO MIMOIDOČIM SPOROČAL NA PRVI MAH.**



voznik prime športen volan iz alkantere. Dvojni zaslon je izčiščen, brez nepotrebnih grafičnih motenj, kar je v času digitalne poplave skoraj razkošje. Pa naj zaključim s sledečimi besedami: BMW M2 CS ni avtomobil za množice. Pa ne samo zato, ker bo njegova proizvodnja omejena in cena (pričakovano) visoka. Ampak zato, ker to ni avtomobil za racionalne voznike. To je stroj za tiste, ki še vedno verjamejo, da je vožnja lahko čustvena izkušnja – skoraj duhovna.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

avtosedežem v takšnem vozniško izpiljenem avtomobilu, ki ponuja natančno, skoraj telepatsko krmiljenje. Sklopka pri osemstopenjskem avtomatskem menjalniku, ki konjenico pošilja na zadnji kolesni par, deluje z izjemno hitrostjo, a BMW ni pozabil na čistune – em dvojko s pripisom CS je še vedno mogoče samostojno upravljati preko obvolanskih uhljev.

V notranjosti prevladujejo ogljikova vlakna v povezavi z rdečimi detajli. Informacijski sistem iDrive je v svoji najnovejši izvedbi, a se elegantno umakne v ozadje, ko



FOSSIL

Prodajna uspešnica v novi preobleki.

MACHINE CHRONOGRAPH



slowatch
www.slowatch.si

LE ZA VIP STRANKE



FERRARI JE ZNOVA NAREDIL NEKAJ, KAR SI NITI NE ZASLUŽIMO, KAJ ŠELE POTREBUJEMO. SPOZNAJTE 296 SPECIALE PILOTI FERRARI — AVTOMOBIL, KI JE TAKO BESEN, DA BI GA MORALI PRODAJATI SKUPAJ Z DEFIBRILATORJEM IN S PODPISANO IZJAVO, DA NISTE RAVNOKAR POJEDLI SENDVIČA, PREDEN STE PRITISNILI GUMB START.

Posebno barvno shemo, ki ne bo ostala neopažena, je navdihnil zmagoslaven dirkalnik iz preizkušnje 24 ur Le Mansa.



Najprej razčistimo: to ni navaden 296 GTB. Ne, to je tisti 296, ki je ravnokar popil deset espressov, zapeljal po Mugellu in ugotovil, da ima še veliko rezerve. Speciale Piloti je dirkaško navdahnjen priključni hibrid, narejen za Ferrarijeve VIP dirkače (beri: za ljudi, ki imajo več jaht kot težav v življenju). Temelji na 296 GTB, ampak z nekaj ... »dodatki«. Srce te norije predstavlja twin-turbo šestvaljnik z

dodatkom elektromotorja. Skupaj proizvedeta 868 konjev, kar je dovolj za potep od 0 do 100 km/h v 2,8 sekunde, in to z zvokom, ki zveni kot V6, ki se dere »Forza Ferrari!« s polnimi pljuči. Ampak ključna ni samo surova moč. Izvedenka Speciale Piloti je dobila še dirkaški komplet: bolj agresiven aero paket (zadnji spojler, ki bi lahko rezal pršut), več ogljikovih vlaken kot v vesoljski kapsuli in kakopak – posebno barvno shemo, ki ne bo ostala neopažena. Ker

če si lastnik Ferrarija in ne izstopaš, kaj je potem sploh smisel življenja? Notranjost je minimalistična. Volan, sedeži, ekran. Vse drugo je bilo verjetno izpuščeno, ker bi tehtalo več kot pet gramov. Ampak to je »point« – to je stroj za vožnjo, ne za Instagram. In zdaj vprašanje za milijon evrov – ali ga sploh lahko kupite? Ne, razen če imate Ferrarijev ključ v žepu že vsaj desetletje. Speciale Piloti je rezerviran izključno za

Ferrarijeve dirkaške stranke. Navadni smrtniki? Glejte, sanjajte, in če imate srečo – vidite enega na kakšnem ekskluzivnem dogodku. Končna misel? Ferrari 296 Speciale Piloti Ferrari je obred, skoraj religija za prave tifose. In čeprav je tehnično hibrid, je to hibrid, ki bi vas lahko pojedel za zajtrk. Z italijanskim temperamentom in s kančkom norosti.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC





VZBUJA ZAVIST

ČE STE EDEN TISTIH, KI BI RADI OKOLI SVOJEGA DVORCA KADARKOLI DOSEGLI 310 KM/H, MEDTEM KO VAŠ PES SPROSCENO DREMA NA SEDEŽU IZ PRVOVRSTNEGA USNJA, POTEM NAJ VAM PREDSTAVIM NOVO GENERACIJO BENTLEYJEVE BENTAYGE SPEED, KI JE MOJSTRSKA MEŠANICA NEUKROTLJIVE ZVERI IN RAZKOŠNE PALAČE.

Ampak začnimo na začetku. Vemo, da je Bentayga nekakšna britanska interpretacija ideje: »Kaj če bi Range Rover nosil kravato iz svile in pil samo škotski viski iz sodov, starih 50 let?« A različica Speed z letnico 2025 dvigne to mentaliteto v nebo – no, vsaj na nemški avtocesti, kjer hitrostnih omejitev ni.

Pod pokrovom se nahaja V8 s prostornino štirih litrov in z dvema turbopolnilnikoma, ki brunda kot zadovoljen lev, potem ko je pojedel kraljevi zajtrk. 641 konjev. 850 Nm navora. In vse to potisne dvotonski SUV do stotice v 3,6 sekunde. To je hitreje od številnih športnih avtomobilov,

ki pa nimajo prostora za golf palice ali smučarsko opremo. Notranjost? To ni kabina – to je gentlemanski klub. Obložen z diamantno prešitim usnjem in s furnirjem, ki bi ga zavidali tudi v Buckinghamski palači. Vse, kar potnike obdaja, je mehko, prestižno in prestrašeno tiho. Dokler ne pritisnete plina.

Vožnja z Bentaygo Speed ni primerljiva z običajnimi SUV-ji. Tam zunaj divjajo različni modeli, ki skušajo biti hitri in zabavni – ampak tole je Bentley. Ne kriči, ne maha z rokami, ne išče pozornosti. Namesto tega nežno privzdigne obrv, se zasmeje in z aristokratsko nonšalanco švigne mimo Porsche Cayenna Turbo GT, kot da svojega

lastnika pelje na popoldanski čaj.

Kljub masi in dimenzijam se Bentayga Speed pelje kot nekaj precej manjšega. Sistem zračnega vzmetenja, aktivne stabilizacije in štirikolesnega pogona skupaj delujejo kot osebni butler na steroidih – predvideva, prilagaja, izniči vsako slabost podlage. In potem so tukaj še karbonsko-keramične zavore, katere lahko klienti prvič v Bentleyjevi zgodovini sparijo z impozantnimi kolesi v velikosti 23 palcev. Ker seveda, ko voziš 300 km/h, se želiš ustaviti, preden prideš do kneževine Monako.

Ampak pri vsej tej zmogljivosti je nekaj skoraj komičnega. To ni športni avto. To ni terenec. To ni limuzina. To je vse

Akrapovičev izpušni sistem iz titana zagotavlja rjoveč zvočni podpis.

hkrati. In v tem se skriva njegova privlačnost. Ne temelji na razumu. Niti približno. Če iščete smisel, pojdite peš. Če pa želite nekaj, kar združuje moč dirkalnega gliserja in udobje petzvezdičnega hotela, potem... no, dobrodošli k ideji o nakupu Bentayge Speed. A če postavljate vprašanje cene, potem ta avtomobil ni za vas. Bentley ne meri v tiste, ki iščejo vrednost. Meri v tiste, ki jo ustvarjajo. Bentayga Speed vas ne bo le pripeljal na cilj – peljal vas bo tja, kot da ste kraljevi dedič, ki beži pred paparaci, z Mozartom v ozadju in z vonjem po francoskem parfumu. Bodimo realni: ne potrebujete ga. Ampak, oh, kako si ga boste želeli.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



Agregat V8 s 641 konji in z 850 Nm navora potisne dvotonski SUV do stotice v samo 3,6 sekunde.



PLAISIR *de conduire*

AVTOMOBILSKA INDUSTRIJA SKORAJ NA DNEVNI RAVNI ŽONGLIRA MED NOSTALGIČNO PRETEKLOSTJO IN VIZIJO ELEKTRIČNE PRIHODNOSTI IN LE REDKOKATERI PROIZVAJALEC SE PODA NA TO POT S TAKŠNIM OBCUTKOM ZA BALANS, KOT GA JE IZKAZAL ALPINE S SVOJO NAJNOVEJŠO KREACIJO – A390. ZA ZNAMKO, KI JE DOLGO SLOVELA PO LAHKIH ŠPORTNIH AVTOMOBILIH Z VRHUNSKO VODLJIVOSTJO, JE A390 KORAK V NOVO OBDOBJE. ELEKTRIČNO, A ŠE VEDNO SRČNO.

A390 je prvi povsem električni model proizvajalca iz francoskega Dieppa, ki ne izhaja iz obstoječe platforme. Zasnovan je kot del električne ofenzive Skupine Renault in pozicioniran kot križanec med kupejem in športnim terencem – oblikovna odločitev, ki se zdi skoraj svetoskrunska za znamko, ki je utemeljena na čistokrvnih športnikih, kot je legendarni dvosed A110.

Vendar A390 ni še eden izmed bledeh predstavnikov v današnji poplavi križancev. Z dolžino nekaj več kot štiri metre in pol, izrazito znižano silhueto ter dodelano aerodinamiko, bi ga le s težavo uvrstili med tradicionalne križance. Prav zato Alpine svojo novost opisuje kot »sport fastback«, zasnovan za dolge poti, hitre ovinke in kot pravijo Francozi, za »plaisir de conduire« – užitek v vožnji. Zunanost novega člana Alpinove sanjske garaže se opira na vizualne kode iz dirkaškega sveta – široka drža, usmerjevalniki zraka in izklesana stranska linija. Pa ne pozabimo še na edinstven svetlobni podpis, sestavljen iz trikotnikov, ki oživijo v pozdravni animaciji, ko se voznik približa svojemu A390.

Notranjost pripoveduje podobno zgodbo, saj je okolje posvečeno športnemu duhu. Kokpit je usmerjen k vozniku, pred katerim se nahaja multifunkcijski volan,

ovit v napa usnje v modrem odtenku, ki je že nekaj časa zaščitni znak znamke. Školjkasti sedeži izpod rok Sabelta, ki običajno zalaga ekipe iz motošporta, lahko po želji krasijo vstavki ogljikovega kompozita, s čimer se odlično ujemajo z dizajnom armaturne plošče in sredinske konzole. Vozniški položaj je nizek, volan čvrst, z občutkom, ki daje vedeti, da A390 – kljub višjemu težišču – resno misli.

Moč prihodnosti zagotavlja trojec električnih motorjev, ki pri vodilni različici GTS na vsa štiri kolesa pošilja 470 ponijev. Fastback do stotke poleti v 3,9 sekunde, kar je primerljivo s kupejem A110 R, ki je ponos znamke Alpine. Razporeditev električnih enot v konfiguraciji eden spredaj, dva zadaj, omogoča delovanje sistema Active Torque Vectoring, patentirane rešitve, ki igra pomembno vlogo pri vozni dinamiki in okretnosti ter avtomobil kljub njegovi večji velikosti in teži približa A110.

Alpine se je odločil za kreacijo povsem novega baterijskega sklopa s kapaciteto 89 kWh, s čimer so dosegli zastavljen cilj dometa nad 500 kilometri. Zahvaljujoč polnjenju z močjo 190 kW, se lahko A390 na hitrih polnilnicah DC v manj kot 20 minutah napolni toliko, da pridobi energijo za dve uri vožnje po avtocesti. Električni avtomobili pogosto trpijo za pomanjkanjem



Zunanost novega člana Alpinove sanjske garaže se opira na vizualne kode iz dirkaškega sveta.

ZASNOVAN JE ZA DOLGE POTI, HITRE OVINKE IN, KOT PRAVIJO FRANCOZI, ZA »PLAISIR DE CONDUIRE« – UŽITEK V VOŽNJI.

karakterja. A390 to težavo rešuje z lastnim pristopom: s prilagodljivim avdio sistemom, ki preko zvočnikov v kabini poustvari mehansko zvočno krajino, osnovano na podatkih o obremenitvi motorja in položaju pedala. Morda ne bo prepričal puristov, a izkušnja je po besedah Francozov prepričljiva.

A390 ni revolucija zgolj zaradi svoje električne narave. Gre za preoblikovanje identitete znamke. Ko se nekateri tekmeči še odločajo, ali naj elektriko sploh vzamejo resno, Alpine že ustvarja vozila, ki združujejo inženirsko

natančnost s čustveno atraktivnostjo.

Ali bo A390 osupnil pristaše znamke? Morda ne. A to vozilo ni namenjeno zgolj obstoječim kupcem. Gre za izziv, ki ga je proizvajalec postavil sam sebi – kako ostati relevanten v svetu, ki se spreminja. In če mu bo uspelo pritegniti tudi voznike, ki nikoli prej niso razmišljali o Alpine – potem je njegova naloga opravljena.

*Tekst: Ava Tomlje
Foto: ISC*



G-SHOCK CENTRAL CEE

BUILT
DIFFERENT



GA-2100BM | CASIO.

NOVA DOBA,

isti prestiž



Z NAJNOVEJŠO GENERACIJO CONTINENTALA GTC JE BENTLEY ZAKLJUČIL DOLGO IN ČUSTVENO POGLAVJE: 6,0-LITRSKI MOTOR W12 SE JE DOKONČNO POSLOVIL. A TO NI SLOVO OD ZMOGLJIVOSTI – DALEČ OD TEGA. S SVOJIM NOVIM HIBRIDNIM POGONSKIM SKLOPOM IN CENO, KI BI JO PREJ PRIPISALI KAKŠNI ENOSTANOVANJSKI HIŠI, JE GTC SPEED BENTLEYJEV DRZEN POSKUS ZDRUŽEVANJA KLASIČNEGA GRAND TOURINGA IN ELEKTRIFICIRANE PRIHODNOSTI. PREVERILI SMO, ALI SO BRITANCI ZGOLJ KLONILI PRED BRUSELJSKIMI DIKTATORJI ALI JE HIBRIDNA TEHNOLOGIJA RES PRIMERNA NADGRADNJA ZA TA LEGENDARNI MODEL.

GLAVNA NOVOST JE V8 Z DVEMA TURBINAMA, ZDRUŽEN Z ELEKTROMOTORJEM ZA IZHODNO MOČ 771 KM.

Zagotovo bodo prav vsi opazili kolosalna črna platišča, ki popolnoma zapolnijo blatnike in še stopnjujejo agresijo.



Že ob prvem pogledu na GTC Speed je jasno, da Bentley ni preveč spreminjal recepta. Linije so znane: gladke, mišičaste, z dolgim, s ponosnim pokrovom motorja in z držo, ki izraža tiho agresijo. A nekaj je drugače. Maska je bolj napadalna, žarometi tanjši, poteze bolj napete. Novi enojni žarometi z »obrvami« nadomeščajo staro četverno postavitve, kar daje sprednjemu delu minimalističen, bolj moderen videz. Zadnji del je prav tako deležen rahle osvežitve – od preoblikovanega odbijača, ovalnih zadnjih luči do diskretnega spojlerja v obliki račjega repa, ki doda ravno dovolj grozeče note. Večino novosti bodo najverjetneje opazili zgolj navdušenci. Zagotovo pa bodo prav vsi opazili kolosalna črna platišča, ki popolnoma zapolnijo blatnike in še stopnjujejo agresijo.

V notranjosti ni presenečenj, kar pa nikakor ni kritika. Govorimo o razkošju, če ne kar dekadenci v vseh dimenzijah. Pravzaprav kar v 20 dimenzijah, v katerih se lahko nastavljajo sedeži iz napa usnja z masažno funkcijo, ki odpravi stres dolge vožnje. Zadnja sedeža sta presenetljivo uporabna, le stisniti se mimo prednjih sedežev ostaja pravi izziv.

Voznikov digitalni zaslon dopolnjuje osrednji 12,3-palčni zaslon na dotik, ki se ponaša s prisrčnim trikom: s pritiskom na gumb se zavrti, skriva in vozniku pusti, da se posveti vožnji. Temu pravim digitalni detoks.

Pod pokrovom motorja leži srce zveri in glavna novost: štirilitrski V8 z dvema turbinama, združen s

140-kilovatnim elektromotorjem. Skupaj zagotavljata 575 kW (771 konjskih sil) in vrtoglavih 1.000 Nm navora. To je dovolj, da ta 2.636-kilogramski kabriolet iz mirovanja do 100 km/h pospeši v samo 3,4 sekunde – cifra, ki se zdi absurdno hitra za nekaj tako težkega. Hibridni sistem, ki si ga deli s Porschejem Panamera Turbo S E-Hybrid, ponuja tudi do 80 kilometrov električnega dosega, kar omogoča neslišno drsenje po mestnih ulicah. Nenavadna izkušnja je voziti Bentley v električnem načinu – z ugasnjenim osemvaljnikom, le z rahlim brenčanjem elektromotorja in s šelestenjem vetra nad odprto streho. Je spokojno, skoraj meditativno – dokler ne pritisneš na plin in sprostiš polno moč.

Na vijugastih alpskih cesticah se GTC Speed zdi kot paradoks – težkokategornik z gracioznostjo balerine. Povsem novi blažilniki z dvema komorama in sistem Bentley Dynamic Ride ohranjajo karoserijo pod nadzorom, medtem ko krmiljenje na vsa štiri kolesa naredi avtomobil bolj okreten, kot bi pričakovali glede na njegovo velikost. Preklopi v način Sport in vzmetenje se strdi, izpuh zabobni z namenom, osemstopenjski menjalnik z dvojno sklopko pa menja prestave brez milosti. Rjovenje agregata je globoko in duševno, s prijetnimi poki ob prestavljanju navzdol – čeprav nikoli ne zaide v kričeče ozemlje nekaterih tekmecev. Močno pritisni skozi ovinek in elektronski diferencial z omejenim



Novi Continental GTC Speed je hitrejši, bolj prefinjen in bolj vsestranski od svojega predhodnika.





zdrsom ter vektorsko porazdeljevanje navora opravita čudeže, kar ti omogoča samozavesten izhod iz ovinkov z nasmehom. Razporeditev teže v razmerju skoraj 50:50, zahvaljujoč baterijskemu sklopu v prtljažniku, daje avtomobilu občutek stabilnosti in uravnoveženosti – čeprav te pri močnem zaviranju hitro opomni na svojo gromozansko maso.

A kljub vsem zmogljivostim je GTC Speed najsrečnejši, ko ga preklopiš v način Comfort. Tu vzmetenje postane mehko kot blazina, ki vpija neravnine kot čarobna preproga. Med križarjenjem z zloženo streho in 2.200-vatnim avdio sistemom, ki kabino napolni s kristalno čistim zvokom, se je težko upreti občutku, da igraš glavno vlogo v svojem filmu. Ogrevalniki vratu v sedežih odganjajo mraz, ogrevan volan pa je pravi blagoslov, ko ugrizne alpski zrak. To je grand touring v svoji najboljši obliki, razkošen in popolnoma zasvajajoč. Seveda so tu tudi manjše pomanjkljivosti. Hibridni sistem doda težo, 183 kilogramov več kot pri prejšnjem GTC Speed z motorjem W12, in prtljažni prostor trpi zaradi voluminozne 25,9-kWh baterije. Tehnologija za pomoč vozniku, čeprav solidna, ni tako dovršena, kot bi pričakovali za to ceno; pomoč pri ohranjanju voznega pasu je lahko nekoliko nejasna. In ne slepimo se, poraba goriva 10,7 l/100 km v kombiniranem ciklu ne bo rešila planeta, hibrid gor ali dol. A če kupuješ Bentley, verjetno ne štediš na bencinski črpalki.

Kakšen je torej zaključek? Bentley Continental GTC Speed First Edition je zmaga presežka, ki jo uravnoteži ravno pravšnja mera razumnosti. Je hitrejši, bolj prefinjen in bolj vsestranski od svojega predhodnika, hibridni



**TO JE GRAND TOURING V SVOJI NAJBOLJŠI OBLIKI,
RAZKOŠEN IN POPOLNOMA ZASVAJAJOČ.**

pogonski sklop pa dodaja plast sodobne dovršenosti, kljub temu da na oltarju zelene prevare žrtvuje del svojega silovitega značaja. Ni popoln, a je zelo blizu – avtomobil, ki ti da občutek posebnosti vsakič, ko zložiš streho in se podaš na odprto cesto. Skupaj z vrtozlavo

ceno povprečnosti enostavno pokaže sredinec. »Conti« ostaja zlati standard.

*Tekst: Rok Tomlje
Foto: Jan Grobelšek*

Tehnični podatki

motor	osemvaljni, vrstni, turbobencinski + električni	poraba	10,7 l/100 km
prostornina	3.996 ccm	emisije CO₂	98 g/km
moč	575 kW (771 KM)	mere	4.894 / 1.966 / 1.392 mm
navor	1.000 Nm	teža	2.636 kg
menjalnik	8-stopenjski samodejni	posoda za gorivo	80 l
pospešek	3,4 s (0-100 km/h)	prtljažni prostor	134 l
največja hitrost	285 km/h	cena vozila	427.000 EUR

BMW JE Z NOVIM M5 DVIGNIL OGROMNO PRAHU IN POSKRBEL ZA BURNE DEBATE V AVTOMOBILSKIH KROGIH.



ZAMAJAL AVTOMOTO SVET

V DOBI ELEKTRIFIKACIJE, KO ŠTEVILNI LEGENDARNI ŠPORTNIKI IZGUBLJAJO SVOJO IDENTITETO, SO SE PRI BMW-JU ODLOČILI, DA BODO IGRALI EVROPSKO IGRO EMISIJ IN SO LEGENDARNI M5 OPREMILI S PRIKLJUČNO-HIBRIDNIM POGONSKIM SKLOPOM, V NASPROTNEM PRIMERU NAMREČ M5 NE BI ZAPELJAL IZ PROIZVODNEGA TRAKU.



V8 in elektromotor skupaj na vsa štiri kolesa dostavljata **727 KM** in pošastnih 1.000 Nm navora.



Zgodovina modela M5 sega v leto 1984, ko je prva generacija v elegantnem, skoraj nevsiljivem telesu E28 skrivala dirkaški stroj. Vsaka generacija M5 je od takrat naprej lovila ravnesje med vsakdanjo uporabnostjo in dirkaško brutalnostjo, medtem ko novi M5 ta kompromis dviguje na novo raven. S pomočjo priključno-hibridne tehnologije, izposojene iz modela XM Label Red, M5 vstopa v novo obdobje – s strelovito električno podporo in s še vedno značilno mehansko ostrino.

Hvala bogu, so pod pločevino še vedno ohranili vrhunski bencinski motor V8 z dvema turbinama, priključno-hibridni dodatek pa je tu v prvi vrsti zgolj zato, da so lahko pri BMW-ju zadostili evropskim emisijskim standardom, po drugi strani pa je z njim postal M5 še bolj uglajen, prijeten in umirjen za vsakodnevno vožnjo. Sicer je BMW z novim M5 zopet dvignil ogromno prahu in poskrbel za burne debate v avtomobilskih krogih. Glavna polemika oziroma očitek novemu M5 je namreč letel na samo težo vozila. Namreč v najnovejši generaciji masa superšportne limuzine presega 2,5 tone, kar se res ne sliši nič kaj športno, za nameček pa do stotice pospeši desetinko počasneje od predhodnega modela. In ne, tega dejansko ne boste občutili, avtomobil je namreč impresivno hiter, pospeški so pravzaprav pošastni in nekaj, kar je težko opisati zgolj z besedami.

Številke na papirju so eno, praksa pa nekaj povsem drugega. Da je avto zelo težek, se večinoma občuti zgolj ob zaviranju, pa še tam karbonsko-keramične zavore za skoraj 11 tisočakov poskrbijo, da z ustavljanjem 2,5 tone ne bo nikakršnih težav. Tudi med ovinki, da, občutiš, da voziš dolg in težak avto, a verjemite, da boste prej



vi popustili stopalko za plin sredi ovinka, kot da bi M5 izgubil oprijem. Prav fascinantno je, kako se tako težek in okoren avtomobil pelje skozi ovinke kot vlak na tirih. Da so inženirji med samo vožnjo in na limitih maso avtomobila tako dobro skrili, je zares nekaj posebnega in hvale vrednega.

Novi M5 je od predhodnega modela tudi večji in ko stojiš ob njem, vidiš, da gre za ogromen avto, preko pet metrov ga je v dolžino, širok je tudi kot sam ponedeljek. In če je morda oblika nove serije 5 nekoliko bolj konvencionalna in zadržana, to gotovo ne moremo reči za petico v konfiguraciji M z razširjenimi blatniki, z agresivnimi odbijači in s štirimi izpušnimi cevmi na zadku. In ko dodamo mat sivo barvo oziroma Frozen Deep Gray, ki bo mimogrede denarnico olajšala za dodatnih 4.199 evrov, pa črna platišča, znotraj katerih se skrivajo keramične zavore in zlate zavorne čeljusti, dobimo res agresivno-temačen izgled avtomobila. Zunanjo črnino sicer dobro razbije interior, odet v črno in živo rdečo barvo, vse skupaj pa deluje kot hudičevo delo, a ta temačna plat avtomobilu paše, ker odlično izžareva njegov karakter.

Pogon še vedno temelji na 4,4-litrskem motorju z dvema turbinama, ki sam razvije 585 KM, elektromotor, integriran v 8-stopenjski samodejni menjalnik, pa doda še 197 KM, skupaj tako na vsa štiri kolesa dostavljata kar 727 konjskih moči in pošastnih 1.000 Nm navora. Dovolj, da M5 do 100 km/h pospeši v 3,5 sekunde in dovolj, da



M5 je idealen za voznike, ki želijo nekaj več od surove hitrosti.



s paketom M Driver's doseže končno hitrost 305 km/h. Za električni del pogona skrbi baterija kapacitete 18,6 kWh, ki omogoča do 70 kilometrov vožnje zgolj na elektriko, v praksi bolj nekje okoli 50, kar je za vsakodnevne mestne izlete povsem dovolj. Vzmetenje temelji na adaptivnem sistemu M Suspension Professional, ki s pomočjo aktivnih stabilizatorjev uspešno kroti maso v ovinkih. Na voljo je cel spekter voznih načinov – od povsem električnega in hibridnega do športnega, denimo s pogonom zgolj

na zadnji kolesi. Voznik si še vedno lahko posamezne nastavitve shrani na dve bližnjici, rdeča gumba M1 in M2 na volanu.

Za voznike, ki želijo nekaj več od surove hitrosti – ki iščejo celovit stroj, sposoben urbane umirjenosti in dirkaške agresije – je M5 avtomobil, ki na tem področju postavlja nove standarde.

Tekst: Jan Grobelšek, Foto: BMW

Tehnični podatki

motor	osemvaljni, vrstni, turbobencinski + električni	poraba	12,0 l/100 km
prostornina	4.395 ccm	emisije CO₂	37 g/km
moč	535 kW (727 KM)	mere	5.096 / 1.970 / 1.510 mm
navor	1.000 Nm	teža	2.510 kg
menjalnik	8-stopenjski samodejni	posoda za gorivo	60 l
pospešek	3,5 s (0-100 km/h)	prtljažni prostor	466 l
največja hitrost	305 km/h	cena vozila	180.755 EUR

KO JE OPEL V LANSKEM LETU PREDSTAVIL NOVO GENERACIJO GRANDLANDA, JE BILO JASNO, DA NE GRE ZGOLJ ZA PRENOVLJEN CROSSOVER, TEMVEČ ZA POPOLNOMA NOVO GENERACIJO MODELA, KI JE Z ODLOČNOSTJO PRIPRAVLJEN, DA PONOSNO POSTANE ZNAMKIN NOVI ZASTAVONOSA.

NA POTA STARE SLAVE





Vzdolž celotne širine prtljažnega prostora se razteza LED svetlobni trak, prekinjen s 3D napisom OPEL.

Za izstopajoč faktor poleg svetlobnih elementov poskrbi »rose bakrena« barva.

Nova generacija Grandlanda je prav zares zelo grandiozna. Že začeni s samimi merami, od predhodnega modela je namreč daljši kar konkretnih 17 centimetrov, skupno v dolžino meri 4,65 metra. In če je imel prejšnji model s koncernskim bratom 3008 skupnih le nekaj stikal v kabini in preostalih malenkosti, je nova generacija Grandlanda postavljena na skupno, koncernsko platformo. Kljub temu da je sedaj v njem več francoskega pridiha, je ta temeljito skrit pod pločevino, Grandland pa je ohranil svojo nemško identiteto, vsaj navzven, za kar menim, da je bilo ključno za prihodnost znamke Opel. Zdi se, da se želijo pri Oplu s tem modelom odmakniti, kolikor se le da, od koncernskih znamk in »nemško strel« vrniti na pota stare slave. Oblikovno so z Grandlandom šli zares korak dlje. Spredaj najdemo povsem novi 3D vizor z osvetljenim logotipom in LED svetlobnim trakom ter vrhunske žaromete Intelli-Lux HD. Prav tako je povsem unikaten in atraktiven svetlobni podpis na zadku, kjer se vzdolž celotne širine prtljažnega prostora razteza LED svetlobni trak, ki je prekinjen s 3D napisom OPEL, kateri je prav tako osvetljen v rdeči barvi. Vse skupaj je tako spredaj kot zadaj lepo pospravljeno pod plastičnim ohišjem.

Oblikovno gledano je Grandland eleganten, proporcionalen, brez odvečnih agresivnih elementov. Za izstopajoč faktor poleg svetlobnih elementov poskrbi še »rose bakrena« barva, ki so jo pri Oplu poimenovali »impakt rjava« in se avtomobilu skupaj s kontrastno streho v črni barvi in še nekaj drugimi črnimi elementi zelo lepo poda. Notranjost je odziv na preteklost – in željo po boljši kakovosti. Kabina je povsem na novo zasnovana, nova sta oba ekrana, tako tisti za volanom kot osrednji, nista pa med seboj povsem povezana. Osrednji stoji na armaturki bolj samostojno, je bolj dolg in nizek. Višje so namestili medsedežno konzolo, ki je zelo prostorna s številnimi predali, v njej se skriva tudi prostor za brezžično polnjenje telefona s prosojnim oknom, da lahko lažje vidite, ali se telefon še polni ali ne. V kabini so uporabljeni številni mehki, trajnostni materiali, ki krasijo armaturko in predal prostora za polnjenje telefona. Še vedno so tu sedeži s certifikatom AGR, še vedno so izjemno udobni in nudijo odlično telesno oporo. Družinsko prostorna je druga sedežna vrsta, prav tako je družinsko naravnan prtljažni prostor, ki sprejme 550 litrov prtljage. Grandland ni zgolj samo lep in prostoren, temveč se dobro obnese tudi na cesti. Pogon je seveda Stellantisov in kot

večina njih, temelji na 1,2-litrskem turbobencinskem motorju s 136 KM, kateremu pomagata še baterija in elektromotor, s čimer skupaj tvorijo klasičen hibridni pogon. Avtomobil ne razganja ravno od moči, je pa povsem dovolj zmogljiv za vse cestne situacije. Kar je najbolj pomembno, je to, da je hibridni pogon izjemno učinkovit in predvsem varčen. Edino na avtocesti pri višjih hitrostih, trivaljni motor z vsega 1,2 litri prostornine ne blesti ravno kot najbolj uglajen in varčen, a se odkupi v bolj mirnih voznih režimih. Vožnja je vseskozi udobna, mestni režim lahko delno

poteka na elektriko – do 50 odstotkov časa znotraj mest, ob nežnem speljevanju in nežnem upravljanju s stopalko za plin. Moč se sicer na kolesa prenaša preko 6-stopenjskega samodejnega menjalnika e-DCT. Za tiste, ki iščejo družinskega SUV-ja, zvestega nemškimi koreninami z dovolj prostora, brezčasno eleganco, dovršeno tehnologijo in zmerno porabo, je vredno pogledati proti Grandlandu, se pa v takšni konfiguraciji s ceno približa meji 40 tisočakov.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	trivaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	1.199 ccm
moč	107 kW (145 KM)
navor	230 Nm pri 1.750 vrt./min.
menjalnik	6-stopenjski samodejni
pospešek	10,2 s (0-100 km/h)
največja hitrost	202 km/h

poraba	6,5 l/100 km
emisije CO₂	123 g/km
mere	4.650 / 1.934 / 1.665 mm
teža	1.600 kg
posoda za gorivo	55 l
prtljažni prostor	550 l
cena vozila	39.090 EUR



MULTI PRAKTIK

TOURNEO CUSTOM JE SINONIM ZA VELIKOPROSTORSKO VOZILO, KI ZDRUŽUJE FUNKCIONALNOST KOMBija S POTOVALNIM UDOBJEM ZA VEČJE DRUŽINE, KI POTREBUJEJO PREVOZNO SREDSTVO ZA AKTIVNO PREŽIVLJANJE PROSTEGA ČASA, HKRATI PA NA VOZNEM PODROČJU NE DELA PRETIRANIH KOMPROMISOV.

Z dolžino nad 5 metri in medosno razdaljo 3,1 metra je Tourneo prežet s prostorom. Z osnovno konfiguracijo s petimi vrati in z osmimi sedeži, lastniku nudi nešteto možnosti razporeditve. Sedeži na tirnicah omogočajo premik naprej/nazaj, posamezne sedeže je mogoče odstraniti ali obrniti proti zadku. S tem Tournea lahko spremenimo v pravi dostavnik z ravnim dnom, kamor lahko naložimo do pet kubikov tovora, vanj pa lahko, na primer, namestimo tudi ležišče in tako postane Tourneo bivalni potovalnik oziroma kamper za dve osebi. Možnosti je malo morje, vsak vikend sproti se lahko odločite, v kakšni konfiguraciji in za kakšen namen ga boste uporabili. Seveda je na voljo tudi vlečna kljuka, na katero lahko pripnete do 2,5 tone težak tovor, tako da boste s seboj na morje lahko peljali konkreten gliser, prav tako lahko na vlečno kljuko namestite nosilec za kolesa, slednji prenese do 100 kilogramov vertikalne obremenitve.

Oblikovno je Tourneo Custom še vedno tipičen potovalni kombi, ponuja pa udobje in prostornost tistega klasičnega enoprostorca. Zelo praktična so dvojna oziroma obojestranska drsna vrata, predvsem pri vkrčavanju otrok in opreme, nekaj več kompromisa pri odpiranju pa bodo zahtevala velika, težka prtljažna vrata, ki se odpirajo zelo na široko in visoko – odpiranje teh bo na parkiriščih in v garažnih hišah malce omejeno. Vožnja Tournea je glede na tip kombija velik približek klasičnim enoprostorcem, na žalost še vedno ni na nivoju kakšnega S-Maxa oziroma večjega Galaxyja, a kljub temu voznega udobja in nenazadnje vozne dinamike ne primanjkuje, še posebej na avtocesti ne. Vozi se stabilno in samozavestno, nekaj, kar je za Fordove produkte že tako ali tako stalnica oziroma pravilo. Za pogon skrbi odličen 2,0-litrski turbodizel EcoBlue, ki razvija zadovoljivih 170 KM in 390 Nm navora, kar je za tako veliko in težko vozilo povsem optimalno oziroma

predstavlja ravno pravi razmerje med zmogljivostjo in ekonomičnostjo. Za prestavljanje skrbi 8-stopenjska avtomatika, malce se zna menjalnik obotavljati pri speljevanju in pri vzvratni vožnji, ko pa vozilo enkrat ujame večjo hitrost, menjalnik deluje gladko in tekoče. Na testu smo zabeležili porabo med osmimi in devetimi litri na sto kilometrov, kar je več kot sprejemljivo za takšno vozilo.

Testno vozilo je bilo opremljeno z bogato založenim paketom opreme Titanium, ki doprinaša denimo boljše ozvočenje, ogrevane sedeže, zatemnjena stekla, izstopajočo masko in temna platišča. Vozniško okolje je praktično v celoti digitalizirano, vse funkcije so prenesli na osrednji ekran, upravljiv na dotik, poganja

pa ga Fordov najnovejši vmesnik SYNC4, ki deluje hitro, je pregleden in odziven. V kabini je nešteto odlagalnih površin in predalov, ne manjkajo niti vtičnice, tako tiste za priključke USB-C kot tudi 12- in celo 230-voltne. Ford Tourneo Custom z opremo Titanium ni zgolj velik potniški kombi – je pragmatičen, prostoren in presenetljivo prefinjen avtomobil. Če družina ali delovna ekipa potrebuje kombi, ki se lahko vozi kot družinski SUV ali kot pravi delavski dostavnik, je Tourneo Custom briljantna alternativa. Ford igra pustolovsko igro s kar dobrimi kartami, kjer stavi na prostornost, prilagodljivost, moderno tehnologijo in vozno dinamiko.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki:

motor	štirivaljni, vrstni, turbodizelski
prostornina	1.996 ccm
moč	125 kW (170 KM)
navor	390 Nm pri 1.750 vrt./min.
menjalnik	8-stopenjski samodejni
pospešek	16,0 s (0-100 km/h)
največja hitrost	175 km/h

poraba	8,8 l/100 km
emisije CO₂	212 g/km
mere	5.450 / 2.148 / 1.961 mm
teža	2.131 kg
posoda za gorivo	55 l
prtljažni prostor	632 l
cena vozila	58.110 EUR

VSE POD ENO STREHO



RENAULT CAPTUR OSTAJA EDEN NAJBOLJ PRILJUBLJENIH MANJŠIH MESTNIH SUV-JEV IN EDEN IZMED BOLJ POPULARNIH IN PRODAJANIH RENAULTOVIH MODELOV. PO PRENOVI CLIA JE »FACELIFT« DOČAKAL TUDI CAPTUR. GRE ZA PRENOVO ŠELE DRUGE GENERACIJE, NA POVSEM NOVI MODEL BOMO MORALI ŠE MALO POČAKATI.

CAPTUR FULL HYBRID ZDRUŽUJE VSE KLJUČNE ELEMENTE MESTNEGA AVTOMOBILA POD ENO STREHO.



Zadek ostaja praktično enak, z izjemo bolj modernega svetlobnega LED podpisa.

Capturjeva prenova prinaša zasnovo prednjega dela z nizkimi LED žarometi, »half-diamond« dnevno osvetlitvijo (navdihnjeno z logotipom) in novo, bolj pokončno in vitko masko, ki nosi Renaultov posodobljen logotip »Nouvel'R«. Nič kaj v koraku s posodobitvami prednjega dela pa ni šel zadek, ki ostaja praktično enak, kot je bil pred prenovo, z izjemo malenkostno bolj modernega svetlobnega LED podpisa. Kot že rečeno, za popolnoma nov avtomobil bo treba počakati na tretjo generacijo. Captur v različici opreme Techno ponuja tehnološko



napredno kabino, v središču katere je vertikalni 10,4-palčni zaslon OpenR Link z vgrajenim operacijskim sistemom Google. Za volanskim obročem se nahaja tudi 10,25-palčni digitalni zaslon, ki prikazuje informacije o hibridnem delovanju – stanje baterije, regeneracijo, način vožnje, skratka na njem so zbrane vse potovalne informacije. Tako Android Auto kot tudi Apple CarPlay sta na voljo brezžično, dodani so trije vhodi USB-C in brezžični polnilec. Klimatska naprava je kakopak samodejna, upravlja se še vedno preko fizičnih stikal na dnu vertikalnega zaslona. S prenovo so v kabino nekaj svežega vetra vnesli na račun na novo izbranih, bolj trajnostno usmerjenih materialov. Tako so povsem novo podobo dobili sedeži mehkega občutka na dotik in volnenega izgleda, ki prav lepo pašejo k cestno sivi barvi karoserije. Kar se prostornosti tiče, ne gre pričakovati čudežev, dimenzijsko ostaja še vedno vse enako kot prej.

Avtomobil temelji na osnovi Clia, kar pomeni, da druga sedežna klop ne ponuja prostorskega presežka. V prtljažnem prostoru se bo treba zadovoljiti s 348 litri uporabne prostornine. Prtljažni prostor lahko sicer občutno povečamo na račun vzdolžno pomične zadnje klopi, s čimer posledično izgubimo prostor za noge potnikov.

Srce modela je vrhunski 1,6-litrski bencinski motor skupaj s sistemom full hybrid E-Tech, ki razvija 145 KM in 148 Nm navora. Energetska enota združuje dva elektromotorja (36 kW glavni e-motor, 18 kW HSG) in 1,2 kWh baterijo. Sistem omogoča serijsko-paralelno delovanje z avtomatskim brezstopenjskim menjalnikom, kar pomeni, da Captur začne vožnjo izključno na elektriko in v urbanem ciklu zmore do 80 odstotkov časa voziti brez pomoči bencinskega motorja. Poraba se v praksi giblje okoli petih litrov, lahko celo manj, zgolj na elektriko pa je mogoče voziti do hitrosti 60 km/h oziroma pri višjih hitrostih se motor izklopi tudi v načinu jadrnanja.

V načinu Comfort je Captur udoben na mestnih in avtocestnih poteh, medtem ko način Sport poudari odzivnost stopalke in poskrbi za ostrejši občutek volana. Večina mestne vožnje, kot že rečeno, poteka na elektriko, hibridni sistem je zares zelo učinkovit, slednjega smo hvalili že pri novem Cliu, električnega toka pa je v bateriji vseskozi dovolj, saj se izjemno hitro polni sproti.

Renault Captur je odličen sopotnik nezahtevnih voznikov, s svojim višjim odmikom od tal in s kompaktnimi merami je primeren tudi za starejše uporabnike. Manevriranje z njim je enostavno in med manjšimi kompaktnimi križanci predstavlja enega najboljših kompromisov med praktičnostjo, varnostjo, zmogljivostjo in tehnologijo. Captur Techno full hybrid E-Tech s hibridno zmogljivostjo, premišljeno zasnovano kabino in sodobno opremo, združuje vse ključne elemente mestnega avtomobila pod eno streho, ki pa po prenovi s hibridnim motorjem ni tako poceni. Zanj je namreč treba odšteti dobrih 33 tisočakov, zato je morda smotno razmisliti o klasičnem bencinskem motorju, na račun katerega lahko prišparate kar lep kupček denarja.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski + električni	poraba	5,3 l/100 km
prostornina	1.598 ccm	emisije CO₂	103 g/km
moč	105 kW (145 KM)	mere	4.239 / 1.797 / 1.575 mm
navor	148 Nm pri 3.600 vrt./min.	teža	1.436 kg
menjalnik	6-stopenjski samodejni	posoda za gorivo	48 l
pospešek	10,6 s (0-100 km/h)	prtljažni prostor	348 l
največja hitrost	170 km/h	cena vozila	33.370 EUR



Skupina
Delavska hranilnica

informativni izračun mesečnega obroka: 390,27 EUR*

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

ZVEST SVOJEMU POREKLU



KO JE LETA 2010 NA TRG ZAPELJALA PRVA GENERACIJA DACIE DUSTER, NIHČE NI PRIČAKOVAL, DA BO ROMUNSKI SUV POSTAL EVROPSKI PRODAJNI FENOMEN. A S PREPROSTO ZASNOVO, Z ROBUSTNOSTJO IN Z UGODNO CENO JE DUSTER HITRO OSVOJIL PRAGMATIKE, SEDAJ PA SVOJE MESTO V NASIČENEM SUV SEGMENTU UTRJUJE S POPOLNOMA NOVO GENERACIJO.



Duster je z novo generacijo odvrzel rustikalno preprostost preteklih let in prejel bolj moderen, mišičast videz z bolj ostrimi linijami, novim svetlobnim podpisom in robustnimi obrobami blatnikov. Različica Extreme še dodatno poudarja pustolovski karakter – s kovinskimi zaščitami, črnimi dodatki in 17-palčnimi platišči deluje kot pravi avanturist in nič več zgolj kot budžetni SUV.

Podvozeje temelji na prenovljeni platformi CMF-B, ki si jo Duster deli z novim Joggerjem in manjšim Sanderom. Karoserija deluje kompaktno, a dobolj robustno, da si z 209 milimetri oddaljenosti od tal Duster tudi v tej generaciji ne bo belil glave z luknjami, s kamenjem ali z neurejenimi kolovozi. Najbolje se namreč po zaslugi štirikolesnega pogona počuti ravno na neurejenem cestišču, se pa zna povsem korektno voziti tudi po urejenem cestišču. Mestna vožnja mu sicer odgovarja bolj kot vožnja po avtocesti, višje hitrosti namreč poskrbijo za glasno delovanje motorja, posledično to pomeni več hrupa v kabini.

Tudi kabina je z novo generacijo doživela korenito prenovu. Materiali sicer še vedno ne skrivajo, da gre za cenovno bolj dostopen avtomobil, a vse skupaj deluje bolj dodelano, kljub temu da je večina površin odeta v plastiko. Na armaturki stoji povsem nov, večji ekran na dotik v velikosti 10,1 palca, ima izboljššan vmesnik, še vedno pa je na tem področju več kot dovolj prostora za izboljšave, namreč ni med hitrejšimi, nikakor tudi ne med odzivnejšimi.

Prostornost je ostala ena izmed ključnih odlik Dusterja. Tako spredaj kot zadaj je prostora dovolj, prtljažnik s 456 litri bo zlahka pogoltnil opremo za vikend pobeg. Različica Extreme doda praktične dodatke, kot so sedeži EasyFlex in držalo za telefon – slednje se namreč, ko telefon ni v njegovem objemu, aktivno oglašča ob vsakem

Duster deluje kot pravi avanturist in nič več zgolj kot budžetni SUV.



zavijanju, zato sem stojalo kar snel in pospravil v predal. Pod pokrovom motorja različice TCe 130 se skriva 1,2-litrski trivaljnik z 48-voltno blago hibridno podporo, razvija 130 konjskih moči in 230 Nm navora, kar zadostuje gabaritom avtomobila. V testnem primeru je moč na vsa štiri kolesa prenašal 6-stopenjski ročni menjalnik, voznik pa je lahko z vrtljivim stikalom izbral med različnimi voznimi programi.

Duster se, kot že rečeno, najbolj domače počuti na terenu, kjer so mu v pomoč prilagodljivi sistemi za nadzor spusta in elektronska pomoč pri vzponih, ki skupaj z visoko oddaljenostjo karoserije od tal omogočajo, da s tem avtom res lahko priplezaš dlje, kot si to drzne, oziroma je sposobna večina sodobnih SUV-jev.

Dacia Duster Extreme TCe 130 4x4 ostaja zvest svojim koreninam, a jih v novi generaciji presega z bolj dodelano estetiko, boljšo ergonomijo in ohranjeno robustnostjo. Cena bo – vsaj v Dacijinem slogu – bistveno nižja kot pri konkurenci, se je pa z leti in z novo generacijo Dusterja tudi Dacia približila cenovni meji 30 tisočakov. Za dotični testni avtomobil bo namreč treba odšteti okroglih 28 tisoč evrov.

Tekst: Jan Grobelšek, Foto: Gašper Miš - Volan



Tehnični podatki

motor	trivaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	1.199 ccm
moč	96 kW (130 KM)
navor	230 Nm pri 2.100 vrt./min.
menjalnik	6-stopenjski ročni
pospešek	11,0 s (0-100 km/h)
največja hitrost	174 km/h

poraba	6,5 l/100 km
emisije CO₂	135 g/km
mere	4.343 / 1.813 / 1.656 mm
teža	1.365 kg
posoda za gorivo	55 l
prtljažni prostor	456 l
cena vozila	28.000 EUR

NOVO IME, NOV ZAČETEK

ELEKTRIČNI KGM TORRES EVX SVOJE KVALITETE IN ADUTE PODKREPI Z IZJEMNO KONKURENČNO CENO.



NEKDANJI SSANGYONG PO NOvem SLIŠI NA IME KGM IN PO NOvem IMAJO KOREJCI V PONUDBI SVOJ PRVI POPOLNOMA ELEKTRIČNI MODEL, KATEREGA SO POIMENOVALI TORRES EVX.

Električni Torres je navzven tipičen SUV. V osnovi je ohranil robustne in ostre poteze klasičnega modela, kakor tudi višjo oddaljenost od tal in oglate koloteke. Je pa res, da se prednji del električnega modela kar konkretno razlikuje od bencinsko gnanena brata. Ker spredaj nima motorja na notranje izgorevanje in posledično ne potrebuje hlajenja, je celoten prednji del praktično zaprt. V zgornjem delu maske, kjer ima bencinski brat pokončne lamele v stilu Jeepa, ima električni Torrex EVX šest pravokotnih LED svetil, ki po sredini prednjega dela elegantno v eni liniji povezujejo izredno tanke in minimalistične žaromete, vse skupaj pa deluje dosti bolj skladno in moderno. Tudi notranjost je zasnovana v bolj minimalističnem stilu in zanimivo, ni povsem preslikana iz bratskega modela, kot je v navadi. Oblikovalci so električnemu modelu posvetili dodatne ure in zanj zrisali novo, bolj elegantno delovno okolje. Tako so odstranili spodnji ekran, ki je bil pri bencinskem modelu rezerviran samo za klimatsko napravo, ki je bila upravljiva na dotik, slednjo pa so prenesli na glavni osrednji ekran, ki skupaj s še enim ekranom v vlogi merilnikov tvori skladno celoto. Predružačili so tudi medsedežno konzolo. Tam namreč ni več fizične prestavne ročice menjalnika, temveč zgolj majhno stikalo, ki služi kot menjalna ročica elektromotorja. Vse skupaj deluje očem prijazno, lepo očiščeno vsega nepotrebne in koncept notranjosti



Električni Torres je ohranil robustne in ostre poteze klasičnega modela.



si zares zasluži pohvalo. Črn interior še posebej lepo popestrijo okrasni elementi na armaturki in medsedežni konzoli v bakreni barvi. Interior je z veliko odlagalnimi površinami uporaben, je tudi več kot dovolj prostoren, sploh v drugi sedežni vrsti. Pohvali se lahko z ogrevanimi sedeži tako spredaj kot zadaj, usnjeni imajo lahko funkcijo hlajenja, ne manjkajo niti vhodi USB-C, integracija Apple CarPlaya in Android



Auta. Izjemno prostoren je prtljažni prostor, v osnovi meri prostornina 703 litre z nameščeno prtljažno desko, brez nje pa naj bi celoten prostor nudil 839 litrov uporabne prostornine, tako navajajo pri znamki. Uporaben je tudi sam avtomobil v praksi, za kar skrbi 73,4 kWh baterija, ki omogoča polnjenje do 120 kW. Ni sicer med najhitrejšimi, a tako ali tako boste takšen avto polnili doma čez noč, drugače je nakup električnega avtomobila povsem nesmiseln. V praksi bo polna baterija zadostovala za dobrih 400 kilometrov dosega, pri zgolj avtocestni vožnji pa bo svoj davek terjala škatlasta zasnova in teža avtomobila, v tem primeru boste prevozili vsega dobrih 300 kilometrov. Moč elektromotorja znaša 152 kilovatov oziroma 204 KM, s čimer z lahkoto opravlja premikanje tega relativno velikega SUV-ja. Na prednji

kolesi se prenaša 339 Nm navora, s čimer je avtomobil vseskozi poskočen, prednji kolesi se znata zavrteti tudi v prazno, štirikolesnega pogona namreč pri modelu EVX ni na voljo. Vožnja je v vseh pogledih udobna in nikoli naporna, pregled iz vozila je odličen, vozniku so v pomoč številni asistenčni sistemi in kamere, tako da kot celota, je KGM-ov električni Torres odličen izdelek, ki svoje kvalitete in adute podkrepi z izjemno konkurenčno ceno. Zanj boste namreč morali v takšni sestavi opreme po ceniku odšteti 41 tisočakov, če pa k ceni prištejete še vse popuste in subvencijo, je takšen električni SUV lahko vaš za dobrih 30 tisočakov.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Tehnični podatki

motor	električni
baterija	152,2 kW (204 KM)
moč	73,4 kWh
navor	339 Nm
menjalnik	1-stopenjski samodejni
pospešek	8,1 s (0-100 km/h)

največja hitrost	175 km/h
poraba	19 kWh/100 km
mere	4.715 / 1.890 / 1.715 mm
teža	1.979 kg
prtljažni prostor	703 l
cena vozila	41.499 EUR



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



ISEO *supra*



PERSHING

Itama

Riva

CUSTOM LINE



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

AUSTRIA | MÜNCHEN | CZECH REPUBLIC | SLOVAKIA | HUNGARY | SLOVENIA | CROATIA | SERBIA | BOSNIA AND HERZEGOVINA | MACEDONIA | MONTENEGRO | ALBANIA

www.mennyacht.com

REDEFINIRA LUKSUZ



LADJEDELNICA WALLY, KI SI JE V ZADNJIH DESETLETJIH PRISLUŽILA SVETOVNI SLOVES, ZAHVALJUJOČ DRZNEMU OBLIKOVANJU IN NAVTIČNIM INOVACIJAM, JE PREDSTAVILA SVEŽO INTERPRETACIJO SVOJE NAJBOLJ ZNANE KOLEKCIJE – WALLYPOWER. NOVA 50-ICA JE ULTRA MODEREN MODEL, KI ELEGANTNO PREMOŠČA PREPAD MED ZMOGLJIVOSTNIM GLISERJEM IN BUTIČNIM DNEVNIM CRUISERJEM, PRI ČEMER OSTAJA ZVEST OBLIKOVALSKI DEDIŠČINI, KI JO JE WALLY UTEMELJIL S SVOJO AVANTGARDNO KARBONSKO JAHTO 118, PERFEKTNO ZA ZLIKOVCA IZ FRANŠIZE 007.

*Ladijski trup v obliki črke V
utira pot natančnemu
obvladovanju tudi pri
višjih hitrostih in v
slabših razmerah.*



ZA GIBČNO PREMIKANJE SKRBI DUET MOTORJEV
VOLVO PENTA Z 960 KONJI, KAR ZAGOTAVLJA
IMPRESIVNO NAJVIŠJO HITROST 36 VOZLOV.

50-čveljska različica iz slovite linije wallypower, znane po futurističnem oblikovanju in fokusu na zmogljivost, ni le vaja v minimalizmu. To je povsem na novo razvit model, ki združuje športno dušo z najnovejšimi tehnološkimi bonbončki. In vse to je zapakirano v Wallyjevo ikonično silhueto: izjemno nizko, kot britev ostrih linij, s stekleno nadgradnjo, ki bolj spominja na konceptno umetnino kot na motorni čoln. Wally je namreč ostal zvest načeloma »manj je več« in »forma sledi funkciji«, ki sta italijansko blagovno znamko postavila na svetovni zemljevid. Pod zasnovo se je poleg hišnega oblikovalskega tima podpisal Luca Bassani, ustanovitelj in vizionar, ki še vedno aktivno sooblikuje DNK vsakega novega plovila, ki odpluje iz sedeža podjetja v Monaku.

Na krovu se prepletata funkcionalnost in estetika, pri čemer se salon in kokpit brezhibno zlijeta v enoten odprt prostor. Velika ležalnika na krmu, stransko nameščena postavitev mize in skriti senčniki omogočajo hitro preobrazbo od sproščenega dnevnega križarjenja do elegantne večerje na morju.

Zunanji dizajn pa ni le lep – je tudi uporaben. Ladijski trup v obliki črke V utira pot natančnemu obvladovanju tudi pri višjih hitrostih in v slabših razmerah, medtem ko stabilizatorji zagotavljajo presenetljivo stabilnost, tudi ko je plovilo na sidru.

Ko smo že pri hitrosti, naj omenim, da za gibčno premikanje modela wallypower50 skrbi duet motorjev Volvo Penta IPS650 s skupno izhodno močjo 960 konjev,

kar zagotavlja impresivno najvišjo hitrost 36 vozlov. Sicer novinec ni najhitrejši predstavnik svojega razreda – niti ne želi biti. Njegova prava vrednost se skriva v načinu, kako jo doseže: tekoče in z občutkom nadzora, ki ga pričakujete v razredu mnogo večjih jaht. Na račun izredne



okretnosti pri nizkih hitrostih je vplutje v luksuzno marino enako natančno kot parkiranje avtomobila z vzvratno kamero. Sistem joystick upravljanja je že standard, nadgradnja s sistemom dinamičnega pozicioniranja pa omogoča stacionarnost brez sidranja, kar je idealno za kratke postanke ob restavraciji na obali ali opazovanje sončnega zahoda.



*Wally je ostal zvest načeloma »manj
je več« in »forma sledi funkciji«, ki
sta italijansko znamko postavila
na svetovni zemljevid.*



Kljub kompaktnim dimenzijam, interier 14,6-metrskega cruiserja wallypower50 preseneča s svojo prostornostjo. Kabinski prostor je oblikovan v skladu z Wallyjevo filozofijo izčiščenih linij, naravnih materialov in maksimalnega izkoristka naravne svetlobe. Precej velike steklene površine poskrbijo za občutek prijetnosti, medtem ko matirane površine iz tikovine, tkanine v natur odtenkih in subtilna svetila ustvarjajo harmoničen sodoben prostor. Zakonska postelja radodarne velikosti skupaj z mini salonom in lično urejeno kopalnico s tušem ponuja malodane vse, kar človek potrebuje za krasen vikend na vodi ali celo daljša križarjenja. Oprema je od a do ž po najvišjih standardih, kar pomeni, da lahko wallypower50 postane vaša sekundarna rezidenca, ki vas popelje na katerikoli sanjski otok na Jadranu. Res pa je, da bo verjetno večina lastnikov to plovilo uporabljala za dnevne avanture ali kot tender za svojo glomazno superjahto. In ob tem bodo vsem naokoli izražali, da so esteti, ki cenijo detajle in si želijo doživetja, ki prekaša zgolj hitrost in moč. In prav to jim wallypower50 postreže: redefiniran luksuz na 50 čevljih, kjer je vsak centimeter zasnovan z namenom in vsaka krivulja pove več kot tisoč besed.

Tekst: Ava Tomlje
Foto: ISC
www.mennyacht.com



The
BIGG-R
is everywhere



CELJE | KOPER | PIRAN | bigg-r.com



CONCOURS D'ELEGANCE — NAGRADA LEPOTE

Kranjska Gora, nedelja, 7. september

HRUŠICA HILLCLIMB — GORSKA DIRKA

Jesenice, sobota, 6. september

Največji avtomobilski dogodek letošnjega leta bo gorska avtomobilska dirka iz Hrušice na planino Mežaklja, ki bo potekala v soboto, 6. septembra, in kjer se bodo pomerili najhitrejši športni avtomobili iz regije. V nedeljo, 7. septembra, pa bo pred Hotelom Kranjska Gora razstava najbolj atraktivnih športnih in luksuznih avtomobilov sveta.



SPEKTAKEL NA STEZI

40-LETNEMU POLJAKU ROBERTU KUBICI JE S FERRARIJEM KONČNO, PO PETIH POIZKUSIH, LE USPELO OSVOJITI LE MANS, IN TO V PRIVATNEM MOSTVU AF CORSE, KI GA JE OBČUTNO PODPRLA POLJSKA NAFTNA DRUŽBA ORLEN.



**V najprestižnejšem razredu Hypercar
je naposled slavil Robert Kubica.**

Če ste kdaj sanjali, da bi vaše popoldne izgledalo kot Fast & Furious na steroidih, potem ste v soboto, 14. junija morali sedeti na robu stola. 24 ur Le Mansa 2025 je bila mešanica visokooktanskih strojnih pošasti, norih prehitevanj in toliko ognja iz izpuhov, da bi še zmaji postali ljubosumni. Skratka, vzdržljivostna preizkušnja prvenstva WEC je uspela in v lepem vremenu spet privabila preko tristo tisoč obiskovalcev s celega sveta in ni čudno, da slovi za najbolj obiskano dirko vseh dirk.

V najprestižnejšem razredu Hypercar je po petih letih truda naposled slavil Robert Kubica, kateremu sta pomagala sovoznika, Kitajec Yifei Ye in Anglež Philip Hanson. Drugi je bil Porsche Penske z vozniki Vanthoor, Estre, Campbell z zaostankom 14 sekund in tretji tovarniški Ferrari z 28 sekundami zaostanka. Cadillac, ki je imel »pole position«, je končal na četrtem mestu z dvema minutama in 18 sekundami zaostanka. Med prvih deset so se še uvrstili Toyota kot peta, sledili so ji Porsche, Cadillac, Porsche, zadnji mesti pa je zasedla Alpina.

Letošnjih 24 ur Le Mansa na slovitom dirkališču Circuit de la Sarthe je mimo, a ljubitelji in navijači že z navdušenjem pričakujemo 94. izvedbo slovite dirke!

Tekst: Matjaž Tomlje, Foto: ISC



SONY

NOVO



WH-1000XM5

Najboljše odpravljanje šumov v panogi*

Vaš svet. In nič drugega.

* Podatek za 1. januar 2022. Na podlagi raziskave družbe Sony Corporation, izmerjeno na podlagi smernic organizacije JEITA na trgu naglavnih brezžičnih slušalk z odpravljanjem šumov.

ACS

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

GEORGE RUSSELL JE Z MERCEDESOM SLAVIL NA VELIKI NAGRADI KANADE. DIRKO, KI SE JE ZARADI TRČENJA MED MCLARNOVIMA DIRKAČEMA KONČALA ZA VARNOSTNIM AVTOM, JE NA DRUGEM MESTU KONČAL MAX VERSTAPPEN. NA SVOJI DESETI DIRKI PA JE PRVIČ NA ZMAGOVALNE STOPNIČKE STOPIL MERCEDESOV MLADENIČ, KIMI ANTONELLI.

RUSSELL DO PRVE LETOŠNJE ZMAGE

Dirka na legendarnem dirkališču Gillesa Villeneuvea se je začela sorazmerno mirno. Iz prve vrste sta odlično štartala tako Russell kot Verstappen. Nizozemec ni imel nobene možnosti, da bi presenetil dirkača Mercedesa. Zato pa je drugi dirkač nemške ekipe, komaj 18-letni Antonelli, ki je štartal s četrtega mesta, z odličnim pospeševanjem in odločnim manevrom v prvem ovinku prišel pred Piastrija, ki je dirko začel mesto pred njim. Sprva je Verstappen še lahko sledil vodilnemu Russellu in zdelo se je, da bi lahko poskusil z napadom. A v nadaljevanju si je Britanec ustvaril majhno, a zanesljivo prednost. Tudi postanki v boksih, kjer so se najboljši ustavili dvakrat, niso vplivali na razplet dirke. Russell je z zrelo vožnjo nadzoroval Verstappna, na tretjem mestu

pa je svojo dirko vozil Antonelli. A bolj ko se je dirka bližala koncu, bolj je postajalo zanimivo za njegovim dirkalnikom. Po drugih postankih sta se mu namreč začela približevati oba McLarna. Bil je malenkost preveč agresiven z gumami v lovu za Verstappnom in vodilna dirkača v prvenstvu sta hitro zavohala kri. Najprej se mu je približal Piastri, a na njegovo srečo so Avstralcu veliko časa vzeli dirkači, ki jih je moral prehiteti za krog. Tako se je vodilnemu v prvenstvu za zadek prikradel tudi moštveni tekmelec, Lando Norris. Anglež, ki je za samozavest zagotovo krvavo potreboval dober rezultat v Kanadi, je bil hitrejši od Piastrija, a mimo mu kljub več poskusom do 67. kroga ni uspelo priti. Takrat je napad pripravil že v zavoju pred najdaljšo ravnino. Piastrija je odneslo na zunanjo stran, Norris je uspel priti mimo, a

neodločnost 25-letnika na ravnini, ki je sledila, je Piastriju ponovno omogočila, da je pri vstopu na štartno-ciljno ravnino ostal pred njim. Dirkača so ločili milimetri in Norris se je odločil, da poskusi po notranji strani priti mimo Avstralca. Pri visoki hitrosti je trčil v zadek Piastrija, ki je lahko nadaljeval z dirko, sam pa je končal v zidu, ki ločuje bokse od steze. Zagotovo nespametna in nepremišljena poteza, ki bi lahko vplivala tudi na njegov boj za naslov prvaka. Zaostanek za ekipnim kolegom je namreč zrastlel na 22 točk, povsem mogoče pa je tudi, da bodo pri McLarnu povlekli kakšne poteze. V senci trka med Piastrijem in Norrisom, ki je bil seveda ob takem poteku sezone neizbežen in je bil le vprašanje časa, je do svoje četrte zmage v karieri prišel George Russell. Mercedesov uspeh je s tretjim mestom dopolnil

Kimi Antonelli, v sendviču ekipe iz Stuttgarta pa je končal Max Verstappen. Oscar Piastri je kljub trčenju končal na četrtem mestu, peto in šesto mesto sta osvojila dirkača Ferrarija, kjer so ponovno poskrbeli za nezadovoljstvo Charlesa Leclerca. Monačanu so več kot očitno brez njegove vednosti spremenili strategijo. Kljub temu je končal pred Lewisom Hamiltonom, ki je večino dirke odpeljal s poškodovanim dnom dirkalnika. Za Ferrarijevo dvojico je na sedmem mestu končal Fernando Alonso, ponovno je bil med dobitniki točk z osmim mestom Nico Hülkenberg. Mesti med deseterico sta zaključila Esteban Ocon na devetem mestu in Carlos Sainz na desetem.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC



18-LETNI ANTONELLI JE Z ODLIČNIM POSPEŠEVANJEM IN Z ODLOČNIM MANEVROM V PRVEM OVINKU PRIŠEL PRED PIASTRIJA.



Rezultati VN Kanade:

1.		George Russell Mercedes	4.		Oscar Piastri McLaren	7.		Fernando Alonso Aston Martin
2.		Max Verstappen Red Bull Racing	5.		Charles Leclerc Ferrari	8.		Nico Hulkenberg Kick Sauber
3.		Kimi Antonelli Mercedes	6.		Lewis Hamilton Ferrari	9.		Esteban Ocon Haas

Rezultati VN Avstrije:

- | | | | | | | | | |
|----|---|----------------------------|----|---|-----------------------------|----|---|----------------------------------|
| 1. |  | Lando Norris
McLaren | 4. |  | Lewis Hamilton
Ferrari | 7. |  | Fernando Alonso
Aston Martin |
| 2. |  | Oscar Piastri
McLaren | 5. |  | George Russell
Mercedes | 8. |  | Gabriel Bortoleto
Kick Sauber |
| 3. |  | Charles Leclerc
Ferrari | 6. |  | Liam Lawson
Racing Bulls | 9. |  | Nico Hulkenberg
Kick Sauber |

ZMAGA NORRISA NAD PIASTRIJEM



MCLAREN SE JE PO SLABŠI PREDSTAVI V KANADI PONOVRNO POVZPEL NA VRH. DVOJNO ZMAGO STA NA DIRKI ZA VELIKO NAGRADO AVSTRIJE SLAVILA LANDO NORRIS IN OSCAR PIASTRI. BRITANEC JE NA RED BULL RINGU TESNO PREMAGAL SVOJEGA MOŠTVENEGA TEKMECA. ZA DIRKAČEMA MCLARNA JE V CILJ PRIPELJAL CHARLES LECLERC IN ČETRTEČ LETOS STOPIL NA ZMAGOVALNE STOPNICKE.

DVOBOJ OGIER/TÄNAK



ZAHTEVNO MAKADAMSKO PREIZKUŠNJO NA SARDINIJI JE ŽE PETIČ DOBIL SEBASTIEN OGIER S TOYOTO. NAJVEČJI KONKURENT MU JE BIL HYUNDAIJEV DIRKAČ OTT TÄNAK, KI SE JE PONOVRNO MORAL ZADOVOLJITI Z DRUGIM MESTOM. JE PA ESTONEC SLAVIL NA NASLEDNJEM RALLYJU V GRČIJI, KJER JE BIL S HITRO IN Z OSREDOTOČENO VOŽNJO PREDTRD OREH TUDI ZA SEBASTIENA OGIERJA.



Dvoboj Ogier/Tänak se je s Portugalske preselil na Sardinijo. Dirkača Toyote in Hyundaija sta na hitrih in ozkih makadamskih cestah sredozemskega otoka uprizorila izjemen boj za zmago. V začetnem delu rallyja se je v boj vmešal tudi aktualni prvak Thierry Neuville, a v peti hitrostni preizkušnji, ko je bil celo v vodstvu, je z zadnjim delom dirkalnika zadel bankino in odtrgal kolo. Odlično se je držal tudi Adrien Fourmaux, ki je petkov del končal na drugem mestu.

Zahtevne makadamske ceste so terjale izjemen davek. Tako so poleg Neuvillea že v petek odstopili trije dirkači Fordove ekipe. V težave so dirkači zabredli tudi v soboto. Fourmaux, ki je držal drugo mesto, je najprej prebil pnevmatiko in izgubil skoraj štiri minute. Očitno ga je to spravilo povsem iz tira, tako da je v naslednji hitrostni preizkušnji zletel s ceste in ponovno neslavno zaključil z rallyjem. V vodstvu je še naprej ostal Ogier, sledil mu je Tänak, na tretje mesto pa se je po napakah tekmecev prebil Kalle Rovanperä. A zaostanek Finca je znašal že skoraj eno minuto.

Finalni dan je prinesel dokončen razplet tretjega makadamskega rallyja sezone. Na koncu so na oder za zmagovalce stopili isti dirkači kot na Portugalskem. Tänak se je boril kot lev, pomagale mu niso niti težave Ogierja na zadnji hitrostni preizkušnji. Estoncu je zmanjkalo le sedem sekund do zmage. Tretje zmage letos se je veselil sedemkratni svetovni prvak, ki se je v skupnem seštevku pomaknil že na drugo mesto, pred Rovanperä, ki je končal na tretjem mestu. Četrto mesto je osvojil Elfyn Evans, ki ostaja vodilni v prvenstvu, a prednost se iz rallyja v rally manjša. Ogier zaostaja devetnajst točk, Rovanpera pa dvajset.

Konec junija so se dirkači pomerili na novi zahtevni

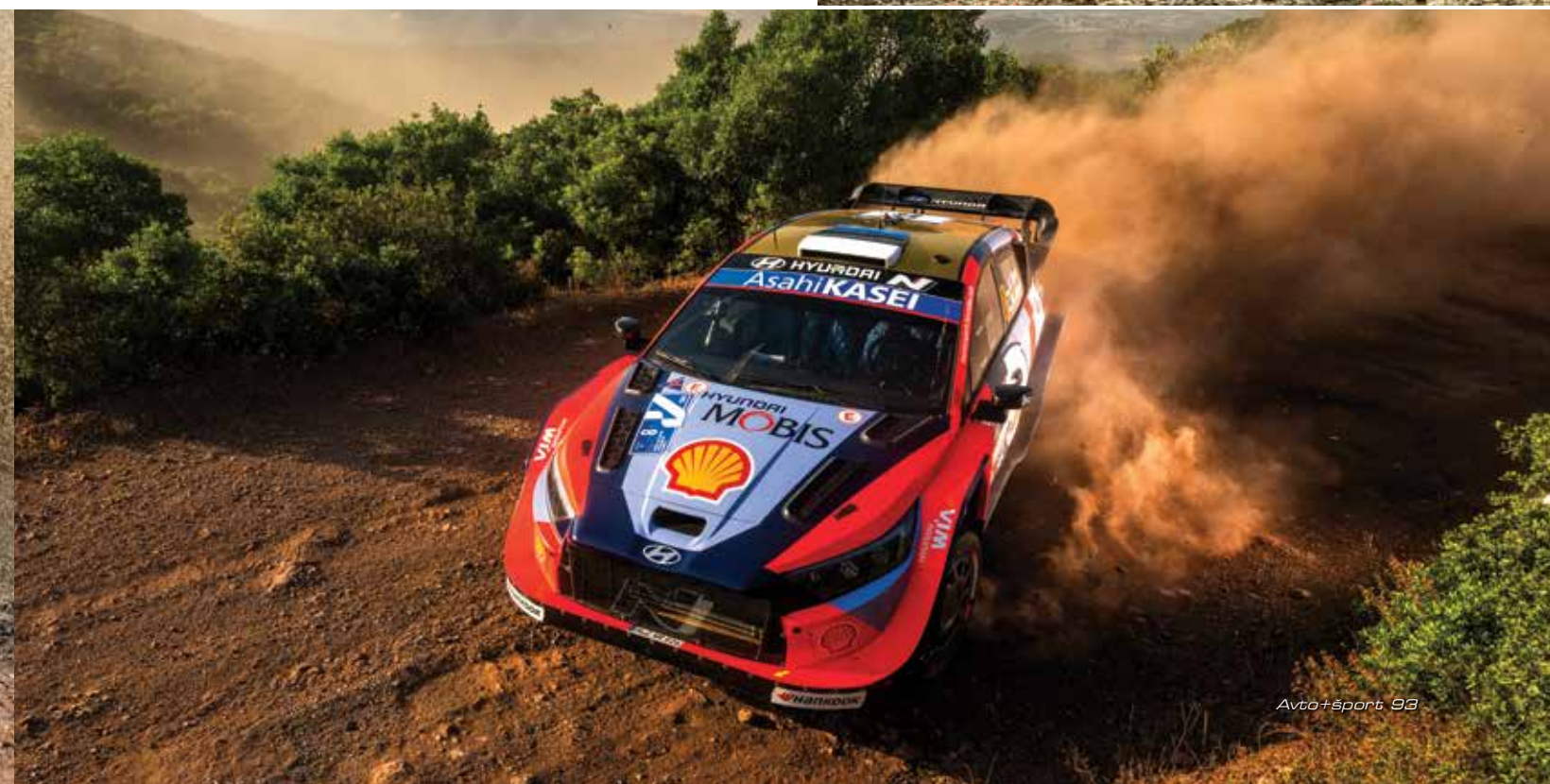
preizkušnji. Grški rally velja s svojimi razritimi cestami, polnimi velikih skal, za enega od težjih v prvenstvu. Začel se je spektakularno, pod atensko Akropolo je množica gledalcev uživala ob spremljanju vratolomnih voženj najboljših dirkačev rallyja. Najhitreje je začel Tänak, vmes sta za kratek čas vodstvo prevzela tudi Neuville in Ogier. Glede na zahtevnost je bilo povsem jasno, da bodo rally odločile gume, bodisi predrte bodisi odtrgane. Najprej se je s težavo soočil v tistem trenutku vodilni Neuville. Predrte pnevmatike ni menjal, odpeljal je do konca in izgubil 40 sekund. Prvi dan je tako na vrhu zaključil Tänak s prednostjo treh sekund pred Fourmauxem, 16,9 sekund je zaostajal Ogier na tretjem mestu.

Estonec tudi v soboto ni popuščal. Dobil je pet od šestih hitrostnih preizkušenj in utrdil svoje vodstvo. Iz igre za zmago je ponovno izpadel Adrien Fourmaux. Z zadnjim delom dirkalnika je zadel v skalo ter poškodoval kolo in vzmetenje. Počasi se je privlekel do cilja, a izgubil več kot eno minuto. Na njegovo srečo tudi drugi dirkači niso bili imuni na podobne težave in Francoz je izgubil samo eno mesto. Pred njega je prišel le rojak, Sebastien Ogier.

Prve zmage letos se je zaslužno veselil Ott Tänak, obenem je bila to tudi prva zmaga za Hyundai letos. Dobrih trideset sekund je na koncu na drugem mestu zaostal Sebastien Ogier, zaostanek Fourmauxa na tretjem mestu pa je bil že več kot tri minute.

Z zmago in drugim mestom sta se Tänak in Ogier še bolj približala vodilnemu v prvenstvu, Elfynu Evansu, ki je končal kot četrti. Francoz zaostaja le še devet točk, Estonec pa dvanajst. Naslednji rally za svetovno prvenstvo bo konec julija potekal v Estoniji, kjer bo Tänak zagotovo želel ponoviti zmago iz leta 2020.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC



Brata Marquez kraljujeta



ZA NAJBOLJŠIMI DIRKAČI MOTOCIKLISTIČNEGA SVETA JE ŽE DESETA PREIZKUŠNJA. V ARAGONIJI JE OSTAL RAZRED ZASE MARC MARQUEZ, NA DOMAČIH TLEH V MUGELLU SI JE VELIKO OBETAL FRANCESCO BAGNAIA, A MARC JE IMEL DRUGAČNE NAČRTE. TUDI DIRKA ZA VN NIZOZEMSKÉ JE PRINESLA MAKSIMALEN IZKUPIČEK TOČK PRAV MARCU MARQUEZU.

Osemkratni svetovni prvak Marc Marquez je v Aragoniji prepričljivo zmagal v kvalifikacijah in si z rekordom steze zagotovil že peti najboljši startni položaj letos. S konkurenco je opravil tudi na sprint dirki, kjer je kljub ponesrečenemu startu, ko se mu je zadnje kolo zavrtelo v prazno, uspešno držal tempo vodilnih in si v šestem krogu dirke že zagotovil prvo pozicijo, ko je švignil mimo brata Alexa. Slednji si je nabral nekaj prednosti pred zasledovalcem Morbidellijem, katerega je za najnižjo stopničko izzval Fermin Aldeguer in ga tudi prehitel ter si zagotovil zanj že drugo stopničko na sprint dirki. Morbidelli je popuščal in skoraj izgubil tudi boj za četrto mesto proti Acosti. Največje razočaranje na sprint dirki je doživel Francesco

Bagnaia, ki je dirko sklenil na 12. mestu in ostal brez točk. Slab vtis je popravil na nedeljski preizkušnji, ko je uspel obeležiti tretje mesto in slaviti na zmagovalnem odru skupaj z bratoma Marquez. To, kar je Marcu uspelo na domačih tleh, nismo videli vse od leta 2015, ko je prav dirkač iz Cervere na Veliki nagradi Nemčije osvojil vse treninge in preizkušnje na stezi. Na četrtem mestu je v cilj prišel Acosta, za peto mesto sta se borila Morbidelli in Aldeguer. Izkušeni Italijan je bil peti, novinec je zasedel šesto mesto, izvrstno sedmo mesto pa je osvojil Mir. V najboljšo deseterico so se zvrstili še Marco Bezzecchi, Fabio di Giannantonio in Raul Fernández. Binder, ki se mu je obetal najboljši rezultat sezone, je končal v pesku, predčasno se je poslovil tudi Fabio Quartararo.

Kljub tretjemu mestu in dobrim občutkom, si Bagnaia pred domačimi navijači za Veliko nagrado Italije v Mugellu ni postavljala prevelikih ciljev. Velika prepreka Bagnaie sta v Mugellu ostajala brata Marquez. Med njiju se je uspel vrniti le na kvalifikacijah, ki jih je sicer dobil Marc Marquez in osvojil zanj že 100. najboljši štartni položaj v karieri. Marc se ni pustil motiti niti na sprint dirki, ko je kljub težavi z napravo za znižanje zadka motocikla in slabšemu štartu, uspel nadoknaditi zamujeno in se že v prvem krogu približal vodilnima. Marc je švignil mimo Bagnaie in ugnal tudi brata ter stopnjeval tempo, katerega ni zmogel ogroziti nihče, ter že osmič letos ciljno črto na sprinterski preizkušnji prečkal kot prvi. Najhitrejši je bil tudi na nedeljski preizkušnji in kljub prepričljivi predstavi so nekateri navijači dogajanje pospremili z žvižgi, na kar se je odzval Davide Tardozzi in z lepo gesto pokazal, da je Marc rdeč in dirka za domače italijansko moštvo. »Zelo sem srečen in predvsem ponosen, da sem lahko v Mugellu branil rdeče barve,« je po osvojeni 93. zmagi v karieri dodal še Marc Marquez. Skupaj s Francescom Bagnaio sta v prvi polovici dirke držala občinstvo na nogah, ko sta si s prehitevanjem izmenjevala vodstvo, v dvoboju pa se je vključil tudi Alex Marquez. Bagnaia je na koncu izgubil tudi tretje mesto na zmagovalnem odru, ko ga je ugnal še Fabio Di Giannantonio.

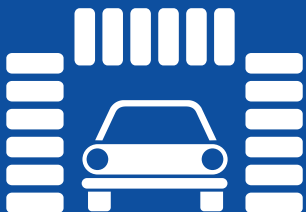
Ta je v boju za četrto mesto ponovno izrinil Bagnaio tudi na sprinterski preizkušnji za VN Nizozemske. Tretji je bil Marco Bezzecchi, za katerega so bile to prve sprinterske stopničke letos, drugo in prvo mesto sta ponovno zavzela brata Marquez. Kljub dvema padcema pri visoki hitrosti, prvi se je zgodil zaradi neogrete zadnje pnevmatike, drugi zaradi obrabljenosti sprednje pnevmatike srednje trdote in četrtemu štartnemu položaju, se je starejši izmed bratov Marquez v sprint dirko izstrelil kot iz topa in že v prvem krogu prevzel vajeti v svoje roke, kar ni uspel resneje ogroziti niti mlajši brat Alex, ki je nekaj krogov

bratu tesno dihal za ovratnik. Zmagovalec kvalifikacij Quartararo je sprint končal v pesku, po tem, ko se mu je obetala uvrstitev med najboljših pet. Šesto mesto je zasedel Maverick Viñales, točke so osvojili še Fermin Aldeguer, Franco Morbidelli in Pedro Acosta.

Nedeljsko preizkušnjo je zaznamovalo kar nekaj padcev, in sicer na tleh so se znašli Ai Ogura in Miguel Oliveira, Fermin Aldeguer, Joan Mir, Lorenzo Savadori, najbolj pa odmeva padec Alexa Marqueza, ki se je potegoval za višja mesta, a se je zapletel v motocikel Pedre Acoste in ob padcu utrpel zlom leve roke.

Zmagovalec razburljive dirke motoGP za VN Nizozemske v Assnu je Marc Marquez, ki ni klonil pred velikimi pritiski, za njim je z zaostankom 0,635 sekunde kot drugi ciljno črto prečkal Marco Bezzecchi, tretje mesto je uspel obraniti Bagnaia, četrty je bil Acosta.

Tekst: Jana Mihor, Foto: ISC



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

AVTOPRALNICA BTC City

- 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*