

Avto šport

VOZILI SMO:

- Volvo EX90 Twin Motor Performance
- Opel Mokka GS 1.2 Turbo Hibrid 48V
- Renault Rafale esprit Alpine Hybrid
- Suzuki Swift 1.2 Elegance Allgrip
- Ford Puma ST-Line X 1.0 Hybrid
- KGM Tivoli 1.5 T-GDI Fresh
- Mini JCW Convertible
- Porsche Macan 4S



LAMBORGHINI FENOMENO

MotoGP, Formula 1, WRC

&

STORM
OLMA



Brabus Rocket GTC Deep Red // Ferrari Amalfi
Concours d'Elegance Kranjska Gora 2025
Bugatti Brouillard // Kia Sportage // Geely Cityray

ISSN 0353-8508



9 770353 850034

Te dni sem promoviral največje tri avtomobilске prireditve v septembru, ki so in bodo privabile vsaj 50.000 avtomobilskih navdušencev: Hrušica Hillclimb, Concours d'Elegance Kranjska Gora in prihajajoči Drag Race na letališču Lesce. Taka velika množica navdušencev za avtomobile ni naključje, saj nas je v Sloveniji preko milijon avtomobilistov in motociklistov. Smo največji družbeni razred in največji davkoplačevalci od plačila cestnin, davka na goriva, avtomobile, dele in seveda prometnih kazni. Pa kljub temu da smo najbolj pomembna družbena skupina pri Vladi Republike Slovenije, ne zasluži niti tega, da vlada prioriteto obravnava avtomobilnost. Predsednik vlade niti enkrat ni omenil pomembnosti avtomobilnosti. Niti duha ne sluha o reformi mobilnosti. Res so zdravstvena reforma, stanovanjska, pokojninska ... pomembne, a tudi reforma mobilnosti je prioriteta. Mi pa vsak dan čakamo v kolonah na cestah več ur. Kakšna grozna gospodarska škoda in nezadovoljstvo. Ni promet samo turizem, je transport ljudi in tovara. To je taka tragedija, da bi morala vlada uvesti izredne razmere. Naš voditelj pa v času prometne katastrofe dopušča v tujini in se pripravlja na poroko. Kakšno poniževanje za avtomobiliste in motocikliste! No, za to tragedijo ni kriva samo ta vlada, vse vlade, oblastniki in kvazi strokovnjaki od vsega začetka samostojne Slovenije so krivci. Vsi mediji od televizije do tiskanih medijev se v svojih člankih in intervjujih o prometu sklicujejo na neke avtomobilске strokovnjake, ki pa to niso in so člani lažne elite, brez znanja in izkušenj, ki v svojem življenju niso naredili niti kilometra ceste ali kaj podobnega. Lastna hvala, cena mala, ampak vseeno sem v treh tednih (!) s svojimi lastnimi sredstvi izgradil avtomotodrom po homologaciji FIA in o problemih s cestami, prometom in davkih za avtomobiliste javnost opozarjam že dolgih 30 let. A jaz nisem vreden, da slovenski javnosti pojasnim, kako je mogoče v štirih letih dograditi in popraviti slovensko cestno in avtocestno omrežje in postaviti normalen promet in ob tem omogočiti, da DARS poleg tega zasluži še 250 milijonov evrov dobička od upravljanja z avtocestami. Kvazi strokovnjakom se to še sanja ne. Le o ribah sodi naj »ribič«, kot je nekdaj rekel največji Slovenec France Prešeren, ko je napisal, da o čevljih sodi naj kopitar.

Matjaž Tomlje



“Avtomobili in ceste”

Novosti:

- 8 Geely Cityray
- 9 Kia Sportage
- 18 Bugatti Brouillard
- 24 Lamborghini Fenomeno
- 28 Ferrari Amalfi
- 30 Brabus Rocket GTC Deep Red

Zanimivosti:

- 14 Voznikovi modni dodatki
- 34 Concours d'Elegance Kranjska Gora

Testi:

- 42 Porsche Macan 4S
- 46 Mini JCW Convertible
- 50 Volvo EX90 Twin Motor Performance
- 54 Ford Puma ST-Line X 1.0 Hybrid
- 58 Renault Rafale esprit Alpine Hybrid
- 62 Opel Mokka GS 1.2 Turbo Hibrid 48V
- 66 KGM Tivoli 1.5 T-GDI Fresh
- 70 Suzuki Swift 1.2 Elegance Allgrip

Navtika:

- 74 Pershing GTX70

Šport:

- 80 Mark Müller
- 84 Formula 1 - VN Italije
- 88 WRC - rally Paragvaj
- 92 MotoGP - VN Avstrije, VN Madžarske, VN Katalonije



8



14



54



58



18



24



62



66



28



30



70



74



34



42



80



84



46



50



88



92

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

Poština plačana pri pošti 1122 Ljubljana

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

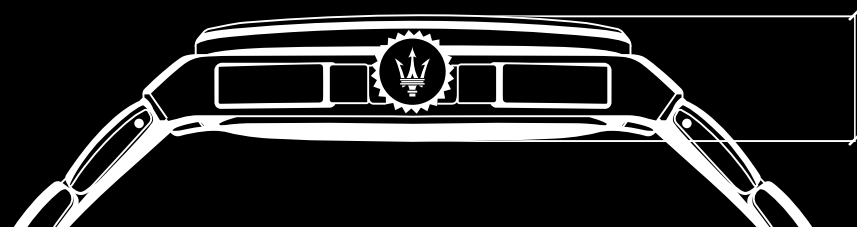
Na podlagi zakona o davku na dodano vrednost (ur.l. RS št. 89/98) sodi mesečnik med proizvode, za katere se obračunava DDV po stopnji 5 %.

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



Maserati

KOLEKCIJA VELOCITÀ SLIM
Ø 41mm, KRONOGRAF.



9,9 mm





Geely Cityray

Geely je premierno predstavil povsem novi Cityray, kompaktni križanec, ki v svojem razredu dviguje standarde. Kombinacija sodobnega dizajna, bogate opreme in napredne tehnologije spremeni vsako vožnjo v varno, udobno in vznemirljivo pustolovščino. Zasnovan je za vsakodnevne mestne izzive in sproščujoče vikend izlete ter prinaša popolno ravnoesje med udobjem, zmogljivostjo in praktičnostjo. Cityray, razvit na preverjeni platformi, ki so jo podpisali švedski in kitajski inženirji ima vgrajen bencinski motor s turbopolnilnikom z močjo 128 kW (174 KM) in 290 Nm navora, povezan s 7-stopenjskim samodejnim menjalnikom z dvojno sklopko, s čimer pospeši od 0 do 100 km/h v samo 7,9 sekunde. Voznik ima na voljo 13,2-palčni 2K zaslon proti z odlično resolucijo in digitalni 10,2-palčni zaslon, ki na prvi pogled prikazuje vse ključne informacije. Panoramska streha, brezžično polnjenje in ambientalna osvetlitev z 72 odtenki še dodatno dopolnjujejo izkušnjo, ogrevani, električno nastavljivi sedeži pa dodajo še nekaj dodatnega udobja. Cityray ima tudi bogato varnostno-asistenčno opremo, med drugim samodejno zaviranje v sili, prilagodljivi tempomat, pomoč pri ohranjanju voznega pasu, nadzor mrtvega kota in opozarjanje na zapustitev voznega pasu poskrbijo za varnejšo in mirnejšo vožnjo. Novi Geely Cityray je na voljo po promocijski ceni 28.990 evrov (redna cena 30.990 evrov) s popustom 2.000 evrov za najhitrejše kupce ob lansiranju, pri 10 pooblaščenih prodajalcih po Sloveniji.



Kia Sportage

Kia Sportage je že tri desetletja najbolj prodajani model korejske znamke, z več kot sedmimi milijoni prodanih primerkov.

Po štirih letih je peta generacija doživela prenovu. Zunaj prinaša le minimalne spremembe mer – dolžina se je podaljšala za 25 milimetrov – a precej bolj opazne so oblikovne novosti. Spredaj so povsem nove luči, ki spominjajo na električne modele, prepoznavna maska ostaja velika, svežino pa dopolnjujejo prenovljena zadnja svetila in platišča med 17 in 19 palci.

Notranjost se ponaša z volanom z dvema prečkama ter dvojno 12,3-palčno digitalno armaturo. Sistem podpira brezžično povezljivost Android Auto in Apple CarPlay, razširjen je tudi sistem Kia Connect z digitalnim ključem. Projekcijski zaslon prikazuje več podatkov, piano plastiko je nadomestila imitacija aluminija, materiali so izboljšani, na voljo pa je tudi poln nabor asistenčnih sistemov. Prtljažnik s 587 litri prostornine ostaja med večjimi v razredu.

Motorna ponudba trenutno obsega 1,6-litrski štirivaljni: turbobencinski s 150 ali 180 KM ter turbodizelski s 136 KM. Pogon je lahko sprednji ali štirikolesni, menjalnik ročni ali robotiziran. Hibrid in priključni hibrid bosta na voljo proti koncu leta; slednji bo ohranil 13,8 kWh baterijo z dosegom okrog 60 kilometrov in ponujal večjo skupno moč 287 KM.

V Sloveniji je na voljo pet paketov opreme in devet barv. Cene segajo od 29.799 do 44.999 evrov. Čeprav je Sportage nekoliko dražji kot pred prenovu, prinaša bogatejšo opremo in ostaja ena bolj privlačnih izbir v razredu C-SUV.



Land Rover Defender Octa Black

Lansko leto je Land Rover razkril novo različico svojega neustavljivega SUV-ja Defenderja. Octa je ohranil škatlasto obliko s kratkimi previsi in druge prepoznavne elemente, kot so dodatna guma na zadku in vseterenske gume, vendar so mu oblikovalci obenem preoblikovali odbijače, zaščitili podvozje, povečali oddaljenost od tal in razširili kolesni lok. Iz samega štarta so želeli ustvariti vzdržljiv in trpežen avtomobil, ki obvladuje tudi skrajne temperature in situacije, kot je vožnja po blatu, pesku, reki ali kakšnem drugem off-road terenu. Za kupce, željne še bolj vpadljivega videza, so Britanci sedaj kreirali črno interpretacijo paradnega konja iz družine Defender, ki sliši na ime Octa Black. Preobrazba prinaša več kot 30 zunanjih elementov v globoki črni barvi, ki so serijsko zaključeni v visokem sijaju, stranke pa lahko izberejo tudi opsijsko mat črno izvedbo. Dramatično temno zunanost dopolnjuje kabina z usnjenim črnim oblazinjenjem.



Hyundai Ioniq 6 N

Hyundaijev nov oblikovalski jezik je leta 2022 uvedla električna kupejevska limuzina Ioniq 6, ki je izražala senzualno športnost – to je besedna zveza, s katero so pri korejski znamki opisali unikatno oblikovanje. Da je navdušilo tudi evropske kupce, dokazuje dejstvo, da so tedaj nabavili vseh 2.500 primerkov prve modelne izvedbe v manj kot 24 urah. Sedaj je napočil čas za novo poglavje z modelno izvedenko N, ki želi postavljati smernice v segmentu zmogljivih električnih vozil. Pri Hyundaiju so svoj drugi električni model iz športne linije N predstavili na festivalu hitrosti v Goodwoodu, kjer so se obiskovalci lahko ob njegovem pohodu na legendarno hribovito stezo v živo prepričali o implementaciji znanja iz znamkinega motošport programa. Aerodinamična oblika in odlična vodljivost omogočata stabilnost in samozavest pri visokih hitrostih – tudi ko Ioniq 6 N drvi proti končni hitrosti 257 kilometrov na uro.

Mazda CX-5

Križanec CX-5 je bil predstavljen leta 2012 kot prvi model, ki je v celoti prevzel Mazdino oblikovalsko temo Kodo in pogonsko tehnologijo Skyactiv. Od takrat je postal znamkin najboljše prodajani model, ki je prisoten v več kot 100 državah in regijah po svetu, njegova skupna svetovna prodaja pa presega 4,5 milijona enot. CX-5 so stranke vzele za svojega zaradi dinamičnega dizajna, skrbno izdelane notranjosti in vozne izkušnje »Jinba-Ittai«, ki želi pričarati tesno stikano povezavo med voznikom in vozilom. CX-5, ki je do prihoda SUV-jev CX-60 in CX-80 zasedal mesto največjega predstavnika Mazde, je v tretji generaciji pridobil subtilne modifikacije zunanjega stila, a izboljšave so vidne predvsem v kabini, ki je prostornejša, uporabnejša in tišja. Večjega pomena so tudi novosti na področju povezljivosti in voznih sistemov, ki prispevajo k varnosti in udobju. Novi CX-5 bo na evropska tržišča zapeljal konec letošnjega leta.

Opel Frontera

V Rüsselsheimu so pozornost zahtevali leta 1991, ko so ustanovili nov razred vozil s Frontero, štirikolesno gnanim SUV-jem. Debitiral je na avtomobilskem salonu v Ženevi, kmalu postal vodilni na trgu in sprožil razmah štirikolesnega pogona po Evropi. Lani je ime Frontera dobilo novo nadaljevanje, saj je CEO Opla Florian Huettl v Istanbulu predstavil novo generacijo modela, ki je elektrificirana. Prostoren kompaktni SUV želi prepričati predvsem z dostopno ceno – pri nas je vstopna različica na voljo od 19.690 evrov. Petsedežni Fronteri se sedaj približuje sedemsedežna, ki je primerna za prevoz ekipe, prijateljev ali večje družine in za katero je potrebno doplačilo le 850 evrov. Praktična dodatna sedeža v tretji vrsti je mogoče posamezno zložiti, ko nista v uporabi. Tako še vedno ostane prostor za kovčke in torbe. Po potrebi je mogoče vse zadnje sedeže zložiti in ustvariti raven prtljažni prostor s prostornino približno 1.600 litrov.





Pershing praznuje 40 let

Pershing praznuje štirideset let strasti do premagovanja valov v stilu. To je obletnica, ki priča o razvoju znamke z revolucionarnim vplivom na svet navtike, s pomočjo ikoničnih modelov z drznimi dizajni, s sodobno tehnologijo in z vrhunsko zmogljivostjo, po kateri slovi širom sveta. Pershing je izraz športnega razkošja in italijanskega sloga, ki ustvarja zapomnljive izkušnje na krovu že od zgodnjih 80. let. Tedaj je trojec prijateljev ustanovil podjetje Cantiere Navale dell'Adriatico 1°, ki je bilo sprva fokusirano na renovacijo čolnov iz laminiranega lesa. Preboj se je zgodil leta 1985 s predstavitvijo Pershinga 45, hitrega kot gliser in prostornega kot jahta, v sodelovanju z oblikovalcem Fulviom De Simonijem. Uspeh modela je znamko postavil v središče pozornosti in kmalu je postala sinonim za inovacije, moč in oblikovanje. V devetdesetih letih pa se je s pridružitvijo koncernu Ferretti začela Pershingova globalna širitev.



600 tisoči primerki razreda G

Od leta 1979 razred G med luksuznimi terenskimi vozili postavlja nove standarde. Poleg limuzinskih bratov S in E je ena najdlje proizvedenih serij osebnih avtomobilov v zgodovini Mercedes-Benza. Prvi model G je združeval vrhunske terenske zmogljivosti z udobjem vožnje na cesti in visokimi varnostnimi standardi, v zadnjih štirih desetletjih pa se je model razvil iz komercialnega vozila v simbol življenjskega sloga, vendar je ob tem ohranil svoj nezamenljiv značaj in tipičen videz. Pogon na vsa kolesa, zapora diferenciala in robusten okvir so del razreda G že od samega začetka, kot tudi prepoznavni oblikovni elementi, kot so okrogli žarometi, izpostavljeno rezervno kolo na zadnjih vratih in škatlasta silhueta. S proizvodnega traku v tovarni v Grazu je nedavno zapeljal 600 tisoči primerki terenske ikone, ki dokazuje trajno priljubljenost vozila, ki se domače počuti tako v urbani džungli kot na zahtevnem terenu.

Kitajski velikan se je predstavil: Coligen

Julija se je v Hotelu Slon, ob organizaciji Kitajske gospodarske zbornice, predstavilo kitajsko podjetje Coligen. Svetovni velikan na področju razvoja in proizvodnje kamer, parkirnih senzorjev ter mikrovalovnih radarjev za avtomobilsko industrijo oskrbuje vse avtomobilске tovarne na Kitajskem, v Evropi pa sodeluje zlasti s skupino Volkswagen in z Mercedesom. Predstavitve je otvoril podpredsednik Kitajske gospodarske zbornice, gospod Li Zhi. Glavni direktor Coligena, Dong Guibin, je orisal 32-letno pot podjetja, od ustanovitve do danes, ko je vodilno v svoji panogi. Predsednik Kitajske gospodarske zbornice, gospod Li Gang, je izpostavil odprtost Slovenije za kitajske naložbe. Pozdravil je tudi predstavnike kitajske ambasade, potencialne partnerje iz podjetij GMT in Prigo ter legendarnega avtomobilista Matjaža Tomljeta. Coligen bo na Dalmatinovi ulici v Ljubljani odprl svojo evropsko pisarno in razstaveni prostor.

Predaja reševalnega motorja BMW ZD Bled

Osnovno zdravstvo Gorenjske, OE Zdravstveni dom Bled, je od BMW Slovenija in fundacije Karl-Monz prejel donacijo v višini 22.000 evrov, s katero so kupili reševalni motor BMW F 900 GS-P. Ta bo pomembna pridobitev, zlasti v poletnih mesecih, ko se promet na območju Bleda z okolico močno zgosti, zastoji pa podaljšajo čas dostopa nujnega reševalnega vozila do pacientov. Z novim reševalnim motorjem bodo reševalci nujne medicinske pomoči Zdravstvenega doma (NMP ZD) Bled hitreje in lažje reševali življenja prebivalcev in turistov na območju občin Bled, Bohinj, Gorje in Radovljica. Reševalci se dnevno soočajo z izzivi nujne vožnje v gostem prometu in zastojih, pa tudi z razpršeno poselitvijo prebivalstva na območjih, ki so težko dostopna ali nedostopna za reševalno vozilo, na primer sprehajalna pot okoli Blejskega in Bohinjskega jezera, nova kolesarska steza Bled – Bohinj, ceste proti planinam ...





Alpine x H. Moser & Cie.

Motošport divizija Alpine nadaljuje svoje sodelovanje s švicarsko urarsko hišo H. Moser & Cie., ki je kreirala dve novi interpretaciji časomera Streamliner, ki združujeta visoko urarstvo in sodobno tehnologijo. Uri se med seboj precej razlikujeta, a ju družijo podoben avantgarden duh. Kronograf Alpine Drivers Edition izraža mehanično moč in se poklanja tradiciji s skeletom verzijo hišnega gibanja, medtem ko se pametna ura Alpine Mechanics Edition prilagaja sodobnim potrebam. Oba merilca časa, pod katera se je podpisal urar z dvestoletno zgodovino, bosta ekipi Alpine Formula 1 pomagala pri njihovih prizadevanjih za natančnost in zmogljivosti.

Bugatti Calandre

Bugattijev urarski partner Jacob & Co. je ustvaril novo ekskluzivno uro, ki pa tokrat ne bo krasila zapestja, temveč prestižne rezidence. Eden od ključnih sadov sodelovanja je luč sveta ugledal marca 2020; tedaj so navdušenci nad urami prejeli novega favorita, ki se zgleduje po francoskem superavtomobilu Chironu. Unikatna mojstrovina se je namreč ponašala s svojevrstnim motorjem W16, z izredno kompleksnim gibanjem tourbillon. Znamki sta sedaj s pomočjo francoskega podjetja Lalique, specializiranega za luksuzne skulpture iz kristala, ustvarili nov urarski presežek z namizno uro Bugatti Calandre, ki je plod treh let raziskav in razvoja.



TAG Heuer x Festival of Speed

TAG Heuer se je vrnil na festival hitrosti v Goodwoodu kot uradni časomerilec, s čimer je še utrdil svojo povezavo z motošportom. Letošnji festival obeležuje 75 let Formule 1, kar je prav primerno, saj TAG Heuer z letošnjo sezono ponovno prevzema svojo zgodovinsko vlogo pri merjenju časa v kraljici motošporta. V počastitev te priložnosti je podjetje iz La Chaux-de-Fonds lansiralo časomer Carrera Chronograph x Festival of Speed. Športen kronograf s številčnico v odtenku britanske dirkaške zelene, ki se lepo sklada z rdečimi poudarki in rjavim usnjenim paščkom, je omejen na samo 100 kosov, ki bodo sprva na voljo članom kluba Goodwood Road Racing.



NA
VOLJO
ŠE 7 ENOT

VRSTNE HIŠE ZADOBROVA

V bližini vzhodne ljubljanske obvoznice v Zgornji Zadobrovi nastaja novo naselje vrstnih, kvalitetno zgrajenih in sodobno zasnovanih stanovanjskih hiš. Hiše se nahajajo na zunanjem robu avtocestnega obroča, s čimer so umaknjene od mestnega vrveža in tako zagotavljajo mirno in sproščeno bivalno okolje ter nešteto možnosti za športne aktivnosti.

- **zemljišče:** od 243 m² do 305 m²
- **bivalna površina:** 148,58 m²
- **nadstropje:** P+1
- **št. spalnic:** 4
- **št. kopalnic:** 2
- **pokrito parkirno mesto:** 2
- **terasa + vrt**

STOPITE V STIK Z NAMI

GT PROJEKTI, tel: +386 31 389 965, e-naslov: gtprojektidoo@gmail.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 konveksno oblikovano steklo, ohišje iz nerjavečega jekla in dvobarvni prikaz so popolni za vsakogar.

slowatch.si

SIMPLY
THE BEST



PRI BUGATTIJU SO S SVOJIM NAJNOVEJŠIM PRODUKTOM DOKAZALI, DA JIM V SVETU AVTOMOBILIZMA NI PARA.

LUČ SVETA JE NAMREČ UGLEDAL HYPERAVTOMOBIL BROUILLARD, KI JE NAJBOLJ EDINSTVEN IN EKSKLUZIVEN

PREDSTAVNIK MODERNE ERE FRANCOŠKEGA PROIZVAJALCA.

Veščine izdelovanja karoserij po meri se že od nekdanj prepletajo z Bugattijevim DNK-jem. Od brezčasnih avtomobilskih dizajnov Jeana Bugattija do mojstrskih skulptur Rembrandta Bugattija je prizadevanje za edinstveno avtomobilsko oblikovanje zaznamovalo znamko vse od njene geneze. Tradicija coachbuildinga, ki je zacvetela v 20. letih prejšnjega stoletja, je zaslužna za nekatere najbolj dovršene karoserije v zgodovini avtomobilizma. Kot primer vzemimo slavni model Type 57 SC Atlantic,

katerega šasija je omogočila raznolike izvedenke, vse od štirivratne limuzine do dvosedežnega kabrioleta in kupeja.

V Molsheimu so se tako v letu 2025 odločili, da je napočil čas za vrnitev Bugattija k svojim koreninam, zato so otvorili oddelek Programme Solitaire, ki je predan izdelavi resnično unikatnih vozil po meri, ki slavijo bogato dediščino znamke, hkrati pa premikajo meje mogočega. S svojimi stvaritvami bo razvajal le največje mecene Bugattija, ki bodo v zameno za vplačilo



***BROUILLARD JE UTELEŠENJE VSEGA, KAR JE ETTORE OBČUDOVAL:
HITROSTI, LEPOTE IN GRACIOZNOSTI.***



Spektakularen dvosedežni kupe
Brouillard je poklon ljubljenu
konju **Ettoreja Bugattija**.



vrtočlavih zneskov pridobili možnost sooblikovanja svojega posebneža, da bo resnično perfekten dodatek njihovi kolekciji briljantov na štirih kolesih.

Prvi plod novonastale divizije, ki znatno presega dosedanje funkcije personalizacijskega programa Bugatti Sur Measure, je spektakularen dvosedežni kupe Brouillard, ki je poklon ljubljenu konju Ettoreja Bugattija. Poimenovan po njegovemu zvestem spremljevalcu, ki je lahko s pomočjo specialnega mehanizma, ki ga je zasnoval Ettore, samostojno odpiral vrata svojega hleva, ta hyperavtomobil slavi ustanoviteljevo veliko ljubezen do konjarstva. Čistokrven konj z dlako, belo kot sneg, okrašeno z nežnimi temnimi lisami, Brouillard ni bil kar običajen konjič; bil je utelešenje vsega, kar je Ettore občudoval: hitrosti, lepote in gracioznosti.

Brouillard je kot sodobna inkarnacija coachbuilding pristopa zgrajen na Bugattijevi platformi z motorjem W16, ki z asistenco štirih turbopolnilnikov razvija navadnim smrtnikom težko predstavljivih 1.600 konjskih moči. Gre za najvišjo stopnjo razvoja projekta W16, ki vključuje skoraj dve desetletji inženirske odličnosti in izpopolnjevanja.

Izziv oblikovanja vozila je bil vse prej kot lahek, kajti zasnova je morala vključevati vse potrebne tehnološke vidike, vso termodinamiko in aerodinamiko pristnega hyperavta, hkrati pa je morala slediti temeljnemu etosu, ki ga je izbral naročnik: da je Brouillard prežet z dostojanstvom. Ob ogledovanju končnega produkta lahko rečemo, da je Bugattijevi ekipi z vodjo dizajna Frankom Heylom na čelu, naloga uspela z odliko. Proporcije so nič manj kot idealne, saj odnos med elementi kreira takojšnjo vizualno atrakcijo. S skrbnim premislekom o porazdelitvi volumna so spodnjo tretjino vozila upodobili v temnih tonih. Velik del vizualne zaznave avtomobila tako izvira iz zgornjih



**Notranja izdelava z Brouillardom
dosega nove višine, saj se ponaša z
izjemno kombinacijo materialov,
ki pojejo slavo tradiciji inovativnosti.**

dveh tretjin, kar pomaga ustvariti vtis dinamične, nizke in razpotegnjene silhuete. Aero filozofija medtem brezhibno integrira funkcionalne elemente v karoserijo. Za optimizacijo učinkovitosti hlajenja dovod zraka spredaj poteka skozi zajetne odprtine, fiksno krilo v obliki račjega repa pa zagotavlja aerodinamično ravnoesje in obenem postavi estetsko piko na i.

Notranja izdelava z Brouillardom dosega nove višine, saj se ponaša z izjemno kombinacijo materialov, ki pojejo slavo tako tradiciji kot inovativnosti. Tkanine po meri, pridobljene iz Pariza, vključujejo tartanske vzorce, zeleno obarvana ogljikova vlakna pa so združena s komponentami iz aluminija. Predanost obrtniški izdelavi je očitna tudi v detajlih, kot so vezene in z motivi konj na vratnih oblogah in naslonjahlj sedežev. Vrhunec kabine predstavlja prestavna ročica, izdelana iz enega samega bloka aluminija s steklenim vložkom z miniaturno skulpturo Ettorejevega najljubšega konja in soimenjaka tega avtomobila. Brouillard je v vseh pogledih delo avtomobilske visoke mode, prežeto z neomejeno kreativnostjo Bugattijevih oblikovalskih in inženirskih mojstrov.

V oddelku Programme Solitaire so tako že v prvo zadeli, a ostali patroni Bugattija bodo morali kar lepo počakati na začetek uresničevanja njihove vizije, saj bosta iz sedeža znamke letno zapeljala le dva unikata, s čimer bodo ustvarjalci zagotovili, da vsak prejme absolutno pozornost, ki si jo zasluži.

*Tekst: Ava Tomlje
Foto: ISC*



LAGOON KATAMARANI IN BREZSKRIBNO LASTNIŠTVO S KRAMER YACHTING

Vas vleče na odprto morje? Si želite več svobode, kakovostno preživljanje prostega časa in hkrati premišljeno investicijo? Potem so katamarani Lagoon odlična izbira. S svojim prepoznavnim dizajnom, stabilno plovbo in prostornostjo že desetletja navdušujejo ljubitelje morja po vsem svetu in veljajo za ene najbolj iskanih katamaranov v svojem razredu.



STORITEV NA KLJUČ
VI UŽIVATE, MI POSKRIBIMO
ZA VSE OSTALO

ZAGOTOVLJENA DONOSNOST
12 % LETNI GARANTIRAN DONOS



LAGOON 38
KOMPAKTEN, UDOBEN, DOSTOPEN



LAGOON 60
RAZKOŠJE NA VODI



LAGOON 43
SODOBEN IN PRILAGODLJIV

NOV MANIFEST



PROIZVAJALEC AVTOMOBILI LAMBORGHINI PREDSTAVLJA FENOMENO, OMEJENO SERIJO 29 AVTOMOBILOV, KI SLAVI DEDIŠČINO EKSKLUZIVNIH MODELOV ZNAMKE, VRHUNSKE ZMOGLJIVOSTI, TEHNIČNE INOVACIJE IN IKONIČNO OBLIKOVANJE LAMBORGHINI CENTRO STILE. PRED 20 LETI JE TA OBLIKOVALSKI ODDELEK V SANT'AGATI BOLOGNESE ZASNOVAL PRVI AVTOMOBIL, KI JE V CELOTI NASTAL POD NJEGOVIM VODSTVOM.

Fenomeno je Lamborghinijev »oblikovalski manifest«, ki najbolj značilne slogovne elemente znamke popelje do skrajnosti. Poleg edinstvene zasnove in prilagojene aerodinamike je Fenomeno opremljen z najmočnejšim motorjem V12 v zgodovini Lamborghinija, kombiniranim s tremi elektromotorji. Skupna moč znaša 1.080 KM, od tega rekordnih 835 KM prispeva atmosferski V12, preostalih 245 KM pa zagotavljajo elektromotorji. Avtomobil odlikuje izjemna moč, ki jo voznik lahko v celoti izkoristi, zahvaljujoč inovativnim tehničnim rešitvam, kot sta 6D-senzor in karbonsko-keramične zavore CCM-R Plus. »Ko smo leta 2007 predstavili Reventón, je bil naš cilj ustvariti vrhunski superšportni avtomobil, ki bi utelešal Lamborghinijevo identiteto,« pravi Stephan Winkelmann, predsednik in izvršni direktor Automobili Lamborghini. »Fenomeno nadaljuje to filozofijo edinstvenosti in inovativnosti, ki je del našega DNK-ja.«

Fenomeno, zvezda dogodka Monterey Car Week 2025, je vrhunski izraz Lamborghinijeve tradicije omejenih serij. Začelo se je z Reventónom (2007), sledili so Sesto Elemento (2010), Veneno (2013), Centenario (2016), Sián (2019) in Countach (2021). Ime Fenomeno, kot je v Lamborghinijevi tradiciji, izhaja iz legendarnega bika, ki se je leta 2002 v Morelii v Mehiki boril v bikoborbi. Zaradi svojih izjemnih lastnosti je bil bik pomiloščen. V italijanščini in španščini »Fenomeno« pomeni »fenomenalno«, kar simbolizira nekaj resnično izjemnega in edinstvenega.

»Fenomeno je izjemen avtomobil, ki združuje vrhunske zmogljivosti, slog in prelomne inovacije Lamborghinija. Ustvarjen je za praznovanje vrednot naše znamke in namenjen strankam, ki pričakujejo največjo ekskluzivnost,« je dodal Winkelmann. »Poleg izjemne zasnove in moči, Fenomeno uvaja tehnične rešitve, ki vozno izkušnjo povzdignejo na edinstveno raven.«



V italijanščini in španščini »Fenomeno« pomeni »fenomenalno«, kar simbolizira nekaj resnično izjemnega in edinstvenega.



Pogonski sklop je vgrajen v inovativno monokok šasijo, ki jo navdihuje aeronavtika. Monokok je izdelan iz več tehnoloških ogljikovih vlaken, sprednja struktura pa je iz kovanega kompozita, posebnega materiala iz kratkih ogljikovih vlaken, prepojenih s smolo. Ta material Lamborghini uporablja že od Reventóna, ki je bil pionir futuristične karoserije iz ogljikovih vlaken.

Fenomeno vključuje tehnologije, značilne za dirkalne avtomobile, ki optimizirajo dinamiko in vozniku zagotavljajo najboljšo izkušnjo za volanom motorja V12 doslej. Zavorni sistem CCM-R Plus s karbonsko-keramičnimi koluti zagotavlja vrhunsko učinkovitost na cesti in dirkališču. Kovana platišča z eno matico prispevajo k izjemni okretnosti, posebne pnevmatike Bridgestone, razvite za dirkalne razmere, pa zagotavljajo izjemen oprijem. Športno nastavljeno vzmetenje omogoča natančno in stabilno vožnjo pri visokih hitrostih.

Zahvaljujoč tem lastnostim, je Fenomeno najhitrejši Lamborghini vseh časov. Pospešek od 0 do 100 km/h doseže v 2,4 sekunde, od 0 do 200 km/h pa v 6,7 sekunde. Največja hitrost presega 350 km/h. Razmerje med težo in močjo je rekordno: 1,64 kg/KM.

Fenomeno je nov »oblikovalski manifest«: nepričakovana, hiperelegantna tema v superšportnem modelu z dolgim repom. Lamborghinijev ikonični in prepoznavni oblikovalski DNK ostaja svež in vznemirljiv. V središču njegove italijanske duše je silhueta z eno samo sredinsko linijo, ekstremna arhitektura kabine in futurističen videz iz vseh zornih kotov. Čiste, odločne linije in visokozmogljive površine združujejo vrhunsko funkcionalnost z estetsko dovršenostjo: oblika sreča zmogljivost.

Tekst: Matjaž Tomlje
Foto: ISC





LA DOLCE VITA

PO PRESTIŽNEM OBMORSKEM LETOVIŠČU, KJER SE VISOKE PEČINE DOTIKAJO MODRINE SALERNSKEGA ZALIVA, JE IME DOBIL NAJNOVEJŠI ČLAN DRUŽINE IZ MARANELLA – AMALFI, KI ZAMENJUJE POL DESETLETJA STARO LINIJO ROMA. S TEM MODELOM FERRARI MOJSTRSKO ZDRUŽUJE ESTETIKO IN ZMOGLJIVOST, NAMENJENO OSVAJANJU NOVIH CILJNIH SKUPIN IN DOKAZOVANJU, DA »DOLCE VITA« ŠE ŽIVI.

Na prvi pogled Amalfi kaže v smeri elegantne zrelosti – linije so skulpturirane, minimalistične, sprednji del z dolgim pokrovom motorja in s subtilno zatemnjeno masko med ostrimi žarometi pa ustvarja občutek tehnične sofisticiranosti, ne zgodovinske nostalgije. Izgubil je perforiran dizajn Rominega nosu in ga nadomestil z bolj umirjenim pristopom, ki sledi novemu oblikovnemu jeziku Ferrarija. Srce atraktivnega kupeja, ki predstavlja vstopno točko v svet poskakajočega konjiča, je osmak twin-turbo iz

pogonske družine F154, ki je v novejši avtomobilski zgodovini prejel največ mednarodnih nagrad. Tokrat sicer v markantno izboljšani specifikaciji: z lažjimi komponentami in s hitreje vrtečimi turbinami razvija 631 konjskih moči. Enota je sparjena z 8-stopenjsko avtomatiko, ki poskrbi za pospeševanje kot po maslu: iz mirovanja do stotice v 3,3 sekunde ali še naprej do dvestotice v vsega devetih sekundah. Če kateremu bogatašu to preprosto ne bo dovolj za dvig utripa, lahko najnovejšega Ferrarija, ki se pohvali z najboljšim

AMALFI PONUJA FERRARIJU NOV ZAČETEK: MODERNO ELEGANCO

PRI ZUNANJOSTI IN PREMISLJENO ERGONOMIJO V KABINI.

razmerjem med močjo in težo v segmentu (2,29 kg/kM), potisne vse do hitrosti 320 km/h. Medtem sistem aktivne aerodinamike z novim integriranim zadnjim spojlerjem zagotavlja stabilnost pri visoki hitrosti in pomaga pri optimizaciji dinamične zmogljivosti.

Več pozornosti kot pri Romi so namenili vožnji brez motenj: na volan so ponovno namestili običajne fizične tipke, vključno z ikoničnim rdečim gumbom za vžig – simbolom znamke. Ferrari je namreč priznal, da so na dotik občutljive haptične ploščice iz predhodnika preprosto preveč nerodne. Notranji ambient je pridobil na digitalizaciji z zaslonom za sovoznika, na ekskluzivnosti z dodatki karbona in na uporabnosti s konfiguracijo 2+, pri čemer lahko na zadnjih sedežih počivajo potovalke ali mlajša otroka.

Amalfi ponuja Ferrariju nov začetek: moderno eleganco pri zunanosti, premišljeno ergonomijo v kabini in ravno pravšnjo konjenico pod kapo motorja. To ni avtomobil, ki razburja z ekstremnimi številkami, temveč takšen, ki daje občutek voziškega ravnovesja – prefinjene moči brez vriskanja. Za Ferrarijevo široko bazo entuziastov, tako tistih iz preteklosti kot novincev, je to vstopnica v galaksijo, kjer se srečajo brezčasna lepota, razumna zmogljivost in priokus ekskluzivnosti.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



V.SVOJI 1. ligi

BRABUS, KI GA V SLOVENIJI ZASTOPA PRIGO IZ BREZOVICE, JE V ZADNJIH LETIH POVEČAL SVOJ PORTFELJ IN VKLJUČIL PRAVO MEŠANICO LUKSUZNIH ZNAMK, VKLJUČNO S PORSCHEJEM IN Z ROLLS-ROYCEOM. KAR ZADEVA SVOJO GLAVNO ZNAČILNOST, SE BRABUS DRŽI TISTEGA, KAR NAJBOLJE ZNA: IZBOLJŠANEGA MERCEDESA. ČEPRAV NJEGOV NOVI »HYPER GRAN TURISMO CABRIO« VERJETNO NE BO OSVOJIL TOLIKO OBOŽEVALCEV KOT PREDHODNI MODELI. NITI Z IDEJO, DA MORA NASTALI AVTOMOBIL NUJNO OHRANITI POGONSKI SKLOP S 1.000 KM, KI JE ODLIKOVAL BRABUS ROCKET GTS. ALI CELO, DA BI SE TA AVTOMOBIL MORAL IMENOVATI ROCKET GTC DEEP RED.



Constantin Buschmann, ki je lastnik in CEO Brabusa, pravi, da bo novinca izdeloval po naročilu in da je njihova priporočena maloprodajna cena za vozilo na fotografiji 697.800 evrov pred davki. Za referenco, to je znaten prihranek v primerjavi s 789.000 evri, kolikor bi vas stal Rocket GTS, razlika, ki jo je verjetno

mogoče pripisati času in energiji, porabljeni za izdelavo strehe po meri tega modela. V GTC-ju je ohranjena elektrohidravlično upravljana platnena streha. Seveda pa je veliko drugačnega. Kot prvo, nova karoserija je v celoti izdelana iz ogljikovih vlaken in prekrita s prozornim rdečim premazom. Toliko kompozita je enostavno

ceniti, če pomislimo, da so različne "sophisticirane aerodinamične komponente" Rocketa in potreba po ogromnih 21/22-palčnih pnevmatikah s presekom 335 (zadaj) znatno povečale širino avtomobila. Verjetno ste opazili tudi zadnji spojler v polni širini, da ne omenjamo štirih titanovih izpušnih cevi, ki so za vaše uživanje

osvetljene rdeče. Tudi iz njih ne bi smelo manjkati zvoka. Kot bi lahko pričakovali, ima GTC enak močno izboljšan 4,5-litrski dvojni turbopolnilnik V8 kot Rocket GTS, ki sam po sebi zmore 796 KM in do 1.820 Nm navora. Znani hibridni sistem Mercedes-AMG-ja, ki ga sestavljajo elektromotor, dvostopenjski menjalnik in izjemno



Karoserija je v celoti izdelana iz ogljikovih vlaken in prekrita s prozornim rdečim premazom.

hitro polnilna baterija z zmogljivostjo 6,1 kWh, doda dodatnih 204 KM in zadosten največji navor, da Brabus omeji skupno izhodno moč sistema, da ohrani komponente pogonskega sklopa – med njimi verjetno tudi devetstopenjski samodejni menjalnik. Tudi z elektronskim lasom okoli njega bo štirikolesno gnani GTC pospešil od 0 do 100 km/h v 2,6 sekunde in dosegel omejeno najvišjo hitrost 317 km/h. Ob navedenem pospešku od 200 km/h v 9,5 sekunde Brabus koristno poudarja, da zaradi vsega tega Rocket postane eden najhitrejših hibridov z odprto streho na svetu. In zahvaljujoč notranjosti eden najbolj rdečih. Samoumevno je, da je kabina v celoti oblazinjena v fino usnje, večinoma prešito, kar je v nasprotju z več ogljikovimi vlakni.

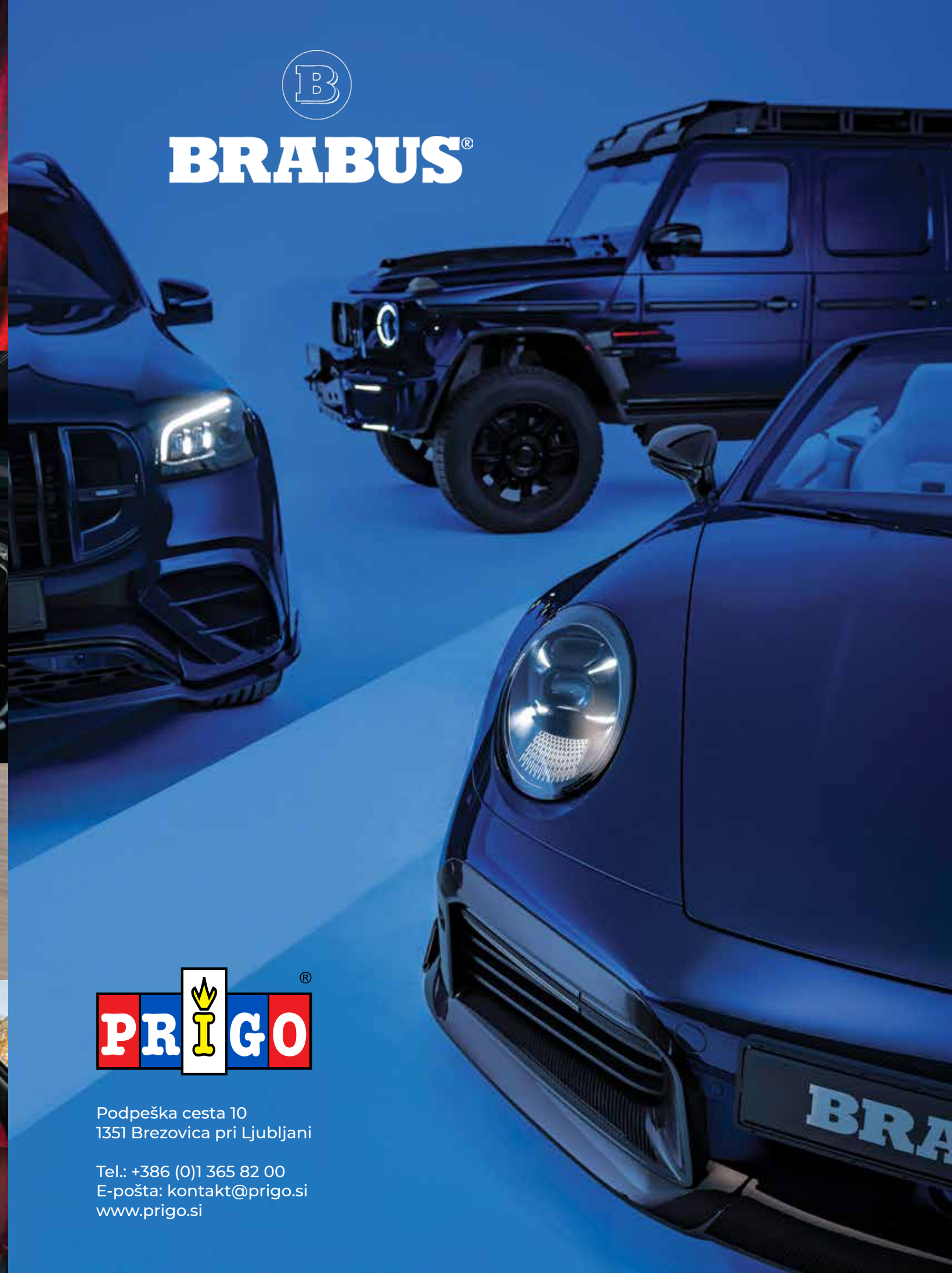
*Tekst: Matjaž Tomlje
Foto: ISC*



32 Avto+šport



BRABUS®



Podpeška cesta 10
1351 Brezovica pri Ljubljani

Tel.: +386 (0)1 365 82 00
E-pošta: kontakt@prigo.si
www.prigo.si

Velikanski uspeh v alpskem biseru

V KRANJSKI GORI, NAŠEM OSUPLJIVEM ALPSKEM BISERU, JE PRVIČ ZABLESTEL CONCOURS D'ELEGANCE - PRAVA EKSTRAVAGANCA, KJER SO JEKLENI LEPOTCI ZASIJALI V VSEM SVOJEM VELIČASTJU! TISOČGLAVA MNOŽICA JE Z OGNJEVITIM NAVDUŠENJEM POTRDILA SLOVENSKO STRAST DO AVTOMOBILSKIH MOJSTROVIN, NE ZGOLJ VOZIL, TEMVEČ PRAVIH UMETNIN NA ŠTIRIH KOLESIH, KI SODIJO MED NAJBOLJŠE IN NAJLEPŠE NA SVETU. GLAVNI ORGANIZATOR MATJAŽ TOMLJE JE KAR ŽAREL OD PONOSA OB PLAZU POHVAL OBISKOVALCEV, RAZSTAVLJAVCEV IN SPONZORJEV.





**Slovenska premiera modela
Mercedes-Maybach SL 680 Monogram**

Parkirišče in trata okoli hotela Kranjska Gora sta bila do zadnjega kotička napolnjena z dihamajajočo parado avtomobilskih zvezd: najmanj 10 sijočih Ferrarijev, 10 divjih Lamborghinijev, elegantni Aston Martini, mogočni Bentleyji in, poglejte to, slovenska premiera razkošnega Maybacha SL cabrio. Kralj dogodka? Porsche, kjer so modeli GT3 RS vladali v vsej svoji mogočnosti. Ni manjkalo niti eksotičnih



**AutoBroker je na ogled postavil
16 osupljivih lepotev**

Lotusov, surovih Mercedesov Black Series, lahkotnih Caterhamov in ročno restavriranega Mustanga iz leta 1967, ki je vzbujal nostalgije vzdihljaje.

Zvezda med razstavljalci? Ljubljanski virtuoz elitnih avtomobilov AutoBroker, ki je na ogled postavil kar 16 osupljivih lepotev – od bleščečih Lamborghinijev in Ferrarijev do zapeljivih Maseratijev. Vsak avto je bil prava paša za oči, kot da bi stopil v avtomobilski raj.

Tudi Hotel Kranjska Gora je odigral glavno vlogo. Obiskovalcem so ponudili vrhunske kulinarične užitke in osvežilne pijače, medtem ko so VIP-goste razvajali na razkošni terasi. Zepterjev mojster kuhinje Damir Sertič je v posodah Zepter pripravljali zdrave mesne in zelenjavne mojstrovine, ki so jih gostje poplaknili z izbranim vinom Monterosso. Vrhunski proizvajalec salam Biosing iz Ribnice je navdušil z izjemnimi divjačinskimi in svinjskimi salamami, medtem ko je Destilacija Aura iz Buzeta za tiste, ki niso sedli za volan, postregla z osvežilnimi koktajli, ki so dvignili vzdušje v nebo.

Turizem Kranjska Gora je prireditev ovenčal s pohvalami, zato že snujemo veličastne načrte za naslednje leto. Z našo revijo bomo dogodek povzdignili na novo raven in zavzeli celo Kranjsko Goro. Prihodnje leto vabimo tudi starodobnike, motocikle in kopico tujih

**Bojan Paldauf je pripeljal svojega
Mercedesa GT Black Series**



gostov s prestižnimi avtomobili. Pripravi se na še bolj spektakularno avtomobilsko pravljico. V okviru Tomljetove strastne podpore avtomobilizmu se je v soboto pred Concours d'Elegance odvila adrenalinska gorska dirka Hrušica Hill Climb, kjer je skoraj 100 atraktivnih vozil drvelo proti cilju v lovu za najhitrejšim časom. V sklopu promocije avtomobilizma, kjer ključno vlogo igra tudi naša revija, pa se 20. septembra obeta še Drag Race na Letališču Lesce, kjer se bodo najhitrejši vozniki pomerili v pospeševanju na letalski stezi. Tako bo zaokrožen najbolj prestižen avtomobilski september v Sloveniji - prava poslastica za vse ljubitelje hitrosti in elegance!

Tekst in foto: Rok Tomlje



Prototip Wolf dirkača Marka Ivanova



Ford Mustang letnik 1967, katerega je ročno obnovil Marko Borštner



Repliki Suzuki Walter Wolf RG500 Gamma in Walter Wolf Aprilia RS125



G-SHOCK CENTRAL CEE

BUILT
DIFFERENT



GA-2100BM | CASIO®

ZAMENJAL **GORIVO** ZA KILOVATE

LEGA NA CESTI JE ODLIČNA, ZAJETEN NAVOR ELEKTRIČNEGA POGONSKEGA SKLOPA PA JE NA VOLJO TAKOJ.



PORSCHE SE JE ODLOČIL, DA BO SVOJ NAJBOLJE PRODAJANI SUV MACAN ELEKTRIFICIRAL IN TAKO JE NOVA GENERACIJA NA VOLJO ZGOLJ IN IZKLJUČNO KOT ELEKTRIČNO VOZILO. PAMETNA ODLOČITEV ALI STREL V KOLENO? ČAS BO POKAZAL SVOJE, DEJSTVO PA JE, DA NOVI MACAN NI NIČ MANJ PORSCHE KOT OD NJEGA PRIČAKUJEMO.



Testni primerek, ki smo ga preizkusili, je bil odet v črno barvo karoserije, ki jo lepo dopolnjuje notranjost v svetlem, bež usnju, ki je del razširjenega paketa oblazinjenja, ki stane kar 4.145 evrov. Tipično za Porsche je, da eleganca nikoli ni poceni – vedno ima ceno. Tako je treba za 22-palčna lita platišča odšteti 4.232 evrov, za panoramsko streho 1.693 evrov, za črne napise na karoseriji pa 500 evrov. Opcijski HD LED žarometi svetijo vrhunsko, projektni zaslon z obogateno resničnostjo (2.237 evrov) poskrbi, da voznik nikoli ne izgubi fokusa, sovoznikov zaslon (1.476 evrov) pa je ... no, bolj kot ne, nepotreben. Seštevek dodatne opreme pri tem vozilu? Več kot 38 tisoč evrov – kar je več, kot stane, denimo, solidno opremljen Golf GTI. Pohvalim naj adaptivna športna sedeža, nastavljiva v 18 smereh, ki sta lahko ogrevana kot tudi hlajena. A pod gladko karoserijo se skriva tisto, kar Porsche

dela Porscheja. Macan 4S razvija 448 konjev, s funkcijo Launch Control pa kar 516. Rezultat? Pospešek do stotice v 4,1 sekunde in končna hitrost 240 km/h. Številke, ki bi bile še pred nekaj leti domena športnih kupejev, so danes realnost v skoraj petmetrskem električnem SUV-ju. Zasluge za izjemno lego in kompromisom med udobnostjo in agilnostjo gredo na račun zračnega vzmetenja, ki je del opreme za doplačilo. To omogoča, da se Macan brez težav giblje med športno čvrstostjo in udobjem, primernim za vsakodnevne vožnje. Lega na cesti je preprosto odlična, zajeten navor električnega pogonskega sklopa pa je na voljo takoj – občutek pospeševanja je intenziven, a vedno nadzorovan. A brez števil o bateriji in polnjenju pri električnih avtih ne gre. Macan 4S je postavljen na 800-voltno arhitekturo, ki omogoča hitro polnjenje od 10 do 80 odstotkov v približno 20 minutah. Doseg? Po uradnih podatkih okoli

Črno karoserijo lepo dopolnjuje notranjost v bež usnju, ki je del razširjenega paketa oblazinjenja.

500 kilometrov, kar je za športnega SUV-ja več kot solidno. Seveda bo v realnosti številka nižja, sploh če boste izkoriščali ves potencial Launch Controla, brez težav pa boste z enim polnjenjem prevozili vsaj 400 kilometrov brez kakršnih koli kompromisov pri sami vožnji. Morda najbolj kontroverzna odločitev pri novi generaciji Macana je dejstvo, da je Porsche model ponudil izključno kot električnega. Macan je bil dolga leta njihov najbolje prodajani model, zato so se številni ljubitelji znamke upravičeno spraševali, ali je pametno najuspešnejšega konja v hlevu odrezati od pipice, po kateri teče bencin. Pri Porscheju trdijo, da je to korak v prihodnost in da električna različica ponuja enako mero voznških užitkov kot klasična, če ne celo več. A dvom vseeno ostaja – predvsem med tistimi, ki še vedno prisegajo na zvok in karakter šestvaljnikov iz Stuttgarta.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Macan 4S razvija 448 konjev, s funkcijo Launch Control pa kar 516.

Tehnični podatki

motor	električni
baterija	380 kW (516 KM)
moč	100 kWh
navor	820 Nm
menjalnik	1-stopenjski samodejni
pospešek	4,1 s (0-100 km/h)

največja hitrost	240 km/h
poraba	19 kWh/100 km
mere	4.784 / 1.938 / 1.622 mm
teža	2.345 kg
prtljažni prostor	540 l
cena vozila	135.639 EUR

CESTNA RAKETA ZGORAJ BREZ

JCW CABRIO DO STOTICE POSPEŠI V 6,4 SEKUNDE, KONČNA HITROST PA ZNAŠA 246 KM/H.



MINI JCW CABRIO ZDRUŽUJE KULTNI BRITANSKI ŠARM Z IMPRESIVNO ŠPORTNO ZMOGLJIVOSTJO, V KOMBINACIJI Z ZNAČILNO PLATNENO STREHO, S ČRNIMI KONTRASTNIMI DETAJLI IN Z RDEČIMI POUČKI. CABRIO RAZLIČICA PRINAŠA UŽITEK V VOŽNJI, PREPOZNAVNO ESTETIKO IN ŠPORTNI DUH V KLASIČNEM MINIJEVEM SLOGU ZGORAJ BREZ IN Z VETROM V LASEH.



Posebnost testnega avtomobila je bila tudi platnena streha, ki nosi vzorec britanske zastave, ki se subtilno ponovi tudi v zadnjih LED lučeh.



POD POKROVOM MOTORJA SE SKRIVA 2,0-LITRSKI TURBOBENCINSKI MOTOR, KI ZDAJ RAZVIJA 231 KM IN 320 NM NAVORA.

tonom, ki se vklopi v voznem programu Sport. Cabrio izvedba dodaja še občutek odprte vožnje in dinamično vozno izkušnjo še podkrepi z vetrom v laseh. Notranjost je prenovljena z minimalističnim pristopom, poudarjenim z materiali iz tkanine in detajli na armaturki, ki dajejo svež in sodoben videz. Sprednja športna sedeža ostajata integrirana z vzglavnikom, oblazinjena z usnjem in dopolnjena s kontrastnimi rdečimi šivi, kar ustvarja prepoznavno tematiko JCW. V ospredju ostaja ovalni osrednji zaslon, ki ga je mogoče upravljati zgolj na dotik. Zunanost Cabrio izvedbe ohranja praktično identičen zadek kot predhodnik, z eno osrednjo izpušno cevjo, poudarjen zadnji difuzor pa še dodatno zaokrožuje dirkalni karakter avtomobila. Mini JCW Cabrio je tako idealna kombinacija urbane okretnosti, odprte vožnje in impresivne zmogljivosti.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Modelna izvedenka JCW pri Minijih predstavlja vrh ponudbe, je najzmožljivejša in najbolj športno naravnana različica kultnega cestnega gokarta, zdaj je na voljo tudi v odprti Cabrio izvedbi. Testni primerek v rahlo umazanem odtenku bele barve s črnimi črtami na pokrovu motorja, črnimi platišči, črno masko in črnimi ohišji ogledal ter z rdečimi zavornimi čeljustmi in enojnim izpuhom na sredini zadnjega odbijača, že od daleč nakazuje, da gre za najbolj divjo Minijevo različico JCW. Posebnost testnega avtomobila je bila tudi platnena streha, ki nosi vzorec britanske zastave, ki se subtilno ponovi tudi v zadnjih LED lučeh, kar doda avtomobilu značilen in

prepoznaven pečat. Kultni Mini s prednjim pogonom, kratkima previsoma, širokimi boki, z nizkim težiščem in majhno težo ostaja pravi cestni gokart tudi v novi generaciji, v različici JCW Cabrio pa je to še toliko bolj izrazito. Pod pokrovom motorja se skriva 2,0-litrski turbo bencinski motor, ki zdaj razvija 231 KM in 320 Nm navora, moč pa se izključno preko samodejnega 7-stopenjskega menjalnika prenaša na sprednji kolesi. JCW Cabrio do stotice pospeši v 6,4 sekunde, končna hitrost pa znaša 246 km/h. Kljub impresivni konjenici je avto izgubil del zvoka in živahnega karakterja, ki ga je imel predhodnik. Izpušna cev je sedaj na sredini, v zadnjem difuzorju, zvok motorja pa je delno nadomeščen z umetno generiranim



Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	1.998 ccm
moč	170 kW (231 KM)
navor	380 Nm pri 1.500 vrt./min.
menjalnik	7-stopenjski samodejni
pospešek	6,4 s (0-100 km/h)
največja hitrost	245 km/h

poraba	7,4 l/100 km
emisije CO ₂	155 g/km
mere	3.879 / 1.970 / 1.431 mm
teža	1.500 kg
posoda za gorivo	44 l
prtljažni prostor	215 l
cena vozila	50.076 EUR

DH Leasing

Skupina
Delavska hranilnica

informativni izračun mesečnega obroka: 585,65 EUR*

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

5 metrov tihe moči in elegance



NOVI, POPOLNOMA ELEKTRIČNI VOLVO EX90 TWIN MOTOR PERFORMANCE ULTRA, JE VRHUNSKI SEDEMSSEDEŽNI SUV, KI ZDRUŽUJE SKANDINAVSKO OBLIKOVNO ČISTOST, PROSTORNOST IN UDOBJE Z VRHUNSKO KAKOVOSTJO IZDELAVE. Z VELIKIMI, AERODINAMIČNIMI 22-PALČNIMI PLATIŠČI IN S TIHIM, POPOLNOMA IZOLIRANIM POTNIŠKIM PROSTOROM V RAZREDU PRESTIŽNIH ELEKTRIČNIH SUV-JEV POSTAVLJA NOVE STANDARDE.



Posebno pozornost je Volvo posvetil zvočni izolaciji. Kabina je neverjetno tiha, skoraj popolnoma neprebojna za hrup okolice.

Novi Volvo EX90 je takoj prepoznaven kot sodoben predstavnik švedske filozofije oblikovanja, kjer forma sledi funkciji. Avtomobil navduši s svojo monumentalno prisotnostjo na cesti, ki jo poudarjajo velika 22-palčna platišča in elegantne linije karoserije. Kljub velikosti in dolžini preko petih metrov, EX90 deluje suvereno in nudi občutek stabilnosti in varnosti, ki ga voznik takoj začuti čim sede za volan in z avtomobilom opravi prve metre.

Kabina je vrhunski izraz skandinavskega minimalizma in hkrati prostorskega razkošja. Notranjost navdušuje s kakovostjo materialov, kjer v večini prevladuje svetlo usnje, mehke površine in elegantni detajli pa dajejo občutek prestiža in topline. Prostornost je izjemna – sprednja sedeža omogočata udobno sedenje in hkrati nudita zadostno oporo, za dodatno sprostitev med vožnjo pa poskrbi še masažna funkcija, medtem ko je zadnja klop dovolj prostorna tudi za prevoz treh odraslih potnikov. Tretja vrsta dveh skritih sedežev omogoča prevoz do sedmih oseb in tudi v sedem-sedežni konfiguraciji ostaja v prtljažnem prostoru presenetljivo veliko prostora. Ko sta slednja pospravljena v ravno dno, pa prtljažni prostor razpolaga s kar 697 litrskim volumnom, s čimer je EX90 nadpovprečno prostoren družinski avtomobil. Posebno pozornost je Volvo posvetil zvočni izolaciji. Kabina je neverjetno tiha, tudi pri višjih hitrostih se šum vetra in cestne podlage ne prenese v potniški prostor, kar omogoča sproščeno, umirjeno in luksuzno vožnjo. V kombinaciji z vrhunskim ozvočenjem



BOSE, se EX90 spremeni v svojevrsten mobilni salon, kjer užitek za potnike ne pozna nobenih kompromisov.

Zračno vzmetenje ublaži vsakršne neravnine, hkrati pa ohranja stabilnost in nadzor v ovinkih. Kljub masi in dimenzijam voznik občuti, da krmili premišljen, uravnotežen avtomobil, pri čemer elektronika zagotavlja, da so hitre situacije obvladljive in varne. Na sredinski konzoli je ogromen vertikalni zaslon na dotik, ki omogoča intuitivno upravljanje vseh funkcij, medtem ko projiciran prikaz na vetrobranskem steklu vozniku nudi ključne informacije brez odvrčanja pozornosti s ceste.

Pogonski sklop Twin Motor Performance Ultra sestavljata dva elektromotorja in baterija kapacitete 111 kWh, ki v teoriji omogoča doseg do 600 kilometrov, v praksi pa smo jih sami prevozili vsega le okoli 400 z enim polnjenjem. Na voljo je tudi hitro polnjenje DC z močjo do 250 kW. Električna vožnja z EX90 je izjemno uglajena, pospeševanje je progresivno in kljub znatni teži preko 2,8 tone se avtomobil premika dinamično in tako voznik kot sopotniki še vedno dodobra občutijo popeške, ki jih ponavadi teža avtomobila in sami gabariti znajo dodobra zakriti. Zaradi natančne

porazdelitve moči med sprednjo in zadnjo osjo je lega v ovinkih stabilna, občutek vozne varnosti pa izjemen v vsaki vozni situaciji. Novi popolnoma električni Volvo EX90 pod črto združuje izjemno prostornost, vrhunsko kakovost izdelave in najvišjo raven udobja, kar ga uvršča med najbolj prepričljive električne luksuzne SUV-je na trgu danes.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	električni
baterija	380 kWh (517 KM)
moč	111 kWh
navor	910 Nm
menjalnik	1-stopenjski samodejni
pospešek	4,9 s (0-100 km/h)

največja hitrost	180 km/h
poraba	23 kWh/100 km
mere	5.037 / 1.964 / 1.744 mm
teža	2.787 kg
prtljažni prostor	697 l
cena vozila	115.299 EUR

PUMA, KI ZNA UGRIZNITI



FORD PUMA ST-LINE X 1.0 ECOBOOST HYBRID JE EDEN REDKIH MANJŠIH SUV-JEV, KI PONUJA ODLIČNO VOZNIŠKO IZKUŠNJO, PRI KATERI NE SPREJEMA NOBENIH VEČJIH KOMPROMISOV. V SVETLO SIVI PREOBLEKI S ŠPORTNO ZASNOVANO NOTRANJOSTJO IN HIBRIDNO UČINKOVITOSTJO ZDRUŽUJE ELEGANCO, DINAMIKO IN VSAKODNEVNO UPORABNOST.



Fordova Puma se je že ob prihodu na trg zapisala kot eden izmed najbolj atraktivno oblikovanih križancev svojega razreda, oprema ST-Line X pa dodaja še ščepec športne drznosti. Tokrat smo jo preizkusili z motorjem EcoBoost s 155 konjskimi močmi, s 7-stopenjskim samodejnim menjalnikom in z blago hibridnim sistemom, ki poskrbi za več prožnosti ter nižjo porabo.

Svetlo siva barva daje avtomobilu sodoben, prefinjen videz, ki se lepo ujame s športnimi detajli zunanosti. Črno satovje maske, dvobarvna lita platišča in športni odbijači pa dinamičen videz samo še potencirajo.

Ko odpremo vrata, nas pričaka notranjost, ki se po kakovosti lahko meri z razred večjimi tekmeci. Sedeži iz črne alkantere in delnega usnja so udobni, a hkrati lepo objamejo telo. Rdeči šivi dajejo prostoru športno energijo, digitalni merilniki pa sodoben pridih. Osrednji zaslon z odzivnim in preglednim multimedijским sistemom je enostaven za uporabo, celotna ergonomija pa izkazuje Fordovo natančnost pri oblikovanju voznškega okolja. Na novo so zasnovali tudi volanski obroč z le dvema krakoma, ki bi lahko bil malenkost manjši.

Ford je veliko pozornosti namenil tudi majhnim detajlom, kot so kakovostno oblazinjeni paneli, premišljeno umeščena stikala in dovolj odlagalnih mest. Prostornost v kabini je za razred zadovoljiva, prtljažnik pa s svojo praktično zasnovo ponuja dovolj prostora za vsakodnevne potrebe. Ko vse to združimo z odličnimi voznimi lastnostmi, dobimo avtomobil, ki v segmentu malih mestnih križancev z naskokom narekuje smernice. Pod pokrovom motorja se skriva 1,0-litrski trivaljni EcoBoost, ki z blago hibridno podporo razvije 155 KM. Motor se izkaže kot živahen in kultiviran, električni navor ob speljevanju pa dodaja nekaj pomoči. 7-stopenjski samodejni menjalnik se lepo poda k značaju motorja, saj



Rdeči šivi dajejo prostoru športno energijo, digitalni merilniki pa sodoben pridih.

prestavlja hitro in tekoče, skoraj neopazno. Največja odlika Pume ST-Line X ostaja podvozje. Ford je že tradicionalno znan po odličnem občutku v vožnji, in tudi tu ne razočara. Krmiljenje je neposredno, voznik prejema jasne povratne informacije, lega v ovinkih pa je presenetljivo stabilna za vozilo tega razreda. Čeprav so vzmeti nekoliko trše in na slabših cestah udobje malenkost trpi, vozni užitek na ovinkastih cestah to hitro odtehta.

Poraba goriva je v povprečju znašala okrog dobrih 6 litrov, ni rekordno nizko, ni pa tudi pretirano. Resda bi si kdo želel še nekoliko večje varčnosti, blago hibridna tehnologija tu poskrbi predvsem da motor deluje bolj uglajeno in odzivno, še posebej pri mestni vožnji. Poudarim naj tudi razmerje med velikostjo vozila in vozniki občutki. Puma se s svojimi zunanji merami



uvršča med kompaktne križance, a za volanom daje vtis bolj zrelega avtomobila, hkrati pa ohranja agilnost, ki pride prav tako v mestni gneči kot na podeželskih cestah. Ta dvojnost – lahкотnost manjšega avtomobila in stabilnost večjega – je eden glavnih razlogov, zakaj se Puma tako dobro znajde v vseh vrstah voznih situacij. Ford Puma ST-Line X 1.0 EcoBoost Hybrid je avtomobil za voznike, ki si želijo več kot le praktičnega malega mestnega križanca, temveč stavijo predvsem na voznisko izkušnjo. Navdušuje s športnim značajem, kakovostjo izdelave in z zanesljivo tehnologijo, zaradi česar se uvršča med najbolj prepričljive izbire v svojem razredu.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Tehnični podatki

motor	trivaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	998 ccm
moč	114 kW (155 KM)
navor	240 Nm pri 2.500 vrt./min.
menjalnik	7-stopenjski samodejni
pospešek	8,7 s (0-100 km/h)
največja hitrost	200 km/h

poraba	6,4 l/100 km
emisije CO₂	125 g/km
mere	4.186 / 1.930 / 1.550 mm
teža	1.368 kg
posoda za gorivo	42 l
prtljažni prostor	456 l
cena vozila	31.040 EUR

informativni izračun mesečnega obroka: 363,02 EUR*

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



**HYPERLIGHT
OPTICS®**





NOVI ZASTAVONOŠA RENAULTA

RENAULT RAFALE NI ZGOLJ NOV MODEL V PONUDBI RENAULTA, TEMVEČ SIMBOL AMBICIJ FRANCOŠKE ZNAMKE V VIŠJEM RAZREDU, KATEREGA NAPADAJO S POLNO PARO. S KUPEJEVSKO OBLIKO, HIBRIDNO TEHNOLOGIJO IN PRESTIŽNIM PRIDIHOM ALPINE DOKAZUJE, DA RENAULT MERI PROTI PREMIJSKIM TEKMECEM IN SE JIM S SAMOZAVESTJO POSTAVLJA OB BOK.

Renault je novi Rafale premierno razkril na letališču Le Bourget pri Parizu, kar ni naključje. Ime modela črpa iz letalske zgodovine znamke, njegova silhueta pa resnično spominja na aerodinamične linije sodobnih letal. Gre za kupejevski SUV, zasnovan na arhitekturi CMF-CD, ki z drznim nastopom širi Renaultovo ponudbo v razredu D in

tako postaja novi paradni konj znamke. Testni primerek v izvedbi esprit Alpine pritegne pozornost že na prvi pogled. Bleščeča modra kovinska barva mu daje izrazit karakter, medtem ko ogromna 21-palčna platišča poudarjajo športno držo. Zunanost je polna ostrih potez, prečiščene silhuete in drznih podrobnosti, s katerimi Rafale kaže novo oblikovalsko smer znamke.

Bogata oprema je eden ključnih adutov različice esprit Alpine. Mednje sodijo številni asistenčni sistemi, napredna LED osvetlitev, digitalna instrumentna plošča in kakovosten avdio sistem. Kabina sledi zunanosti in navduši z občutkom prestiža. V ospredju je alcantara in usnje, ki prevladujeta na sedežih, armaturi in oblogah vrat. Občutek na dotik je

vrhunski, vizualno pa vse skupaj popestrijo številni detajli Alpine, okrašeni v francoskih barvah. Prostornost je ena največjih prednosti Rafala: na sprednjih sedežih razkošno udobje, na zadnji klopi pa dovolj prostora tudi za višje potnike, s prostorom je izjemno radodaren tudi prtljažni prostor s prostornino 627 litrov. Vse skupaj dopolnjujejo pametno umeščeni odlagalni prostori in napreden



multimedijski sistem z Google integracijo, ki vozniku in potnikom močno olajša vsakdan, multimedijski vmesnik je odziven, ponaša se z odlično resolucijo, prav tako je zelo intuitivno zasnovan.

Pogonski sklop E-Tech Full Hybrid 200 se v praksi izkaže kot izredno uravnotežen in kot več kot zadovoljljiva izbira za tovrsten avtomobil. Baterija se redno polni med vožnjo, zato Rafale velik del poti prevozi zgolj na elektriko. Rezultat je presenetljivo nizka poraba goriva, ki jo je mogoče ob umirjeni vožnji brez težav držati pod petimi litri na sto kilometrov. Ko pa voznik pritisne na stopalko za plin, hibridni sistem združi moč bencinskega in električnega motorja ter zagotovi odzivnost, ki jo v tem segmentu redko srečamo. Čeprav v ponudbi obstaja tudi še zmogljivejša priključno hibridna različica s 300 KM, je že 200-konjski Rafale več kot dovolj prepričljiv in zmogljiv, odlično pa se v praksi izkaže tudi štirikolesno krmiljenje 4Control.

Vožnja z Rafalom je uglajena, a hkrati dinamična, udobna in hkrati ravno prav čvrsta. Volanski mehanizem natančen, lega na cesti je stabilna tudi pri višjih hitrostih. Kljub velikim 21-palčnim kolesom udobja ne zmanjka, saj blaženje dobro opravi svoje delo. Rafale zato ne nagovarja le voznika, temveč tudi vse potnike, ki uživajo v mirni, prostorni in kakovostno zasnovani kabini.

Novi Renault Rafale esprit Alpine E-Tech Full Hybrid 200 je tako več kot le še en SUV v ponudbi. Je izraz francoskega oblikovanja, dokaz tehnološke dovršenosti in predvsem avtomobil, ki združuje varčnost, zmogljivost in udobje v prepričljiv celoten paket.

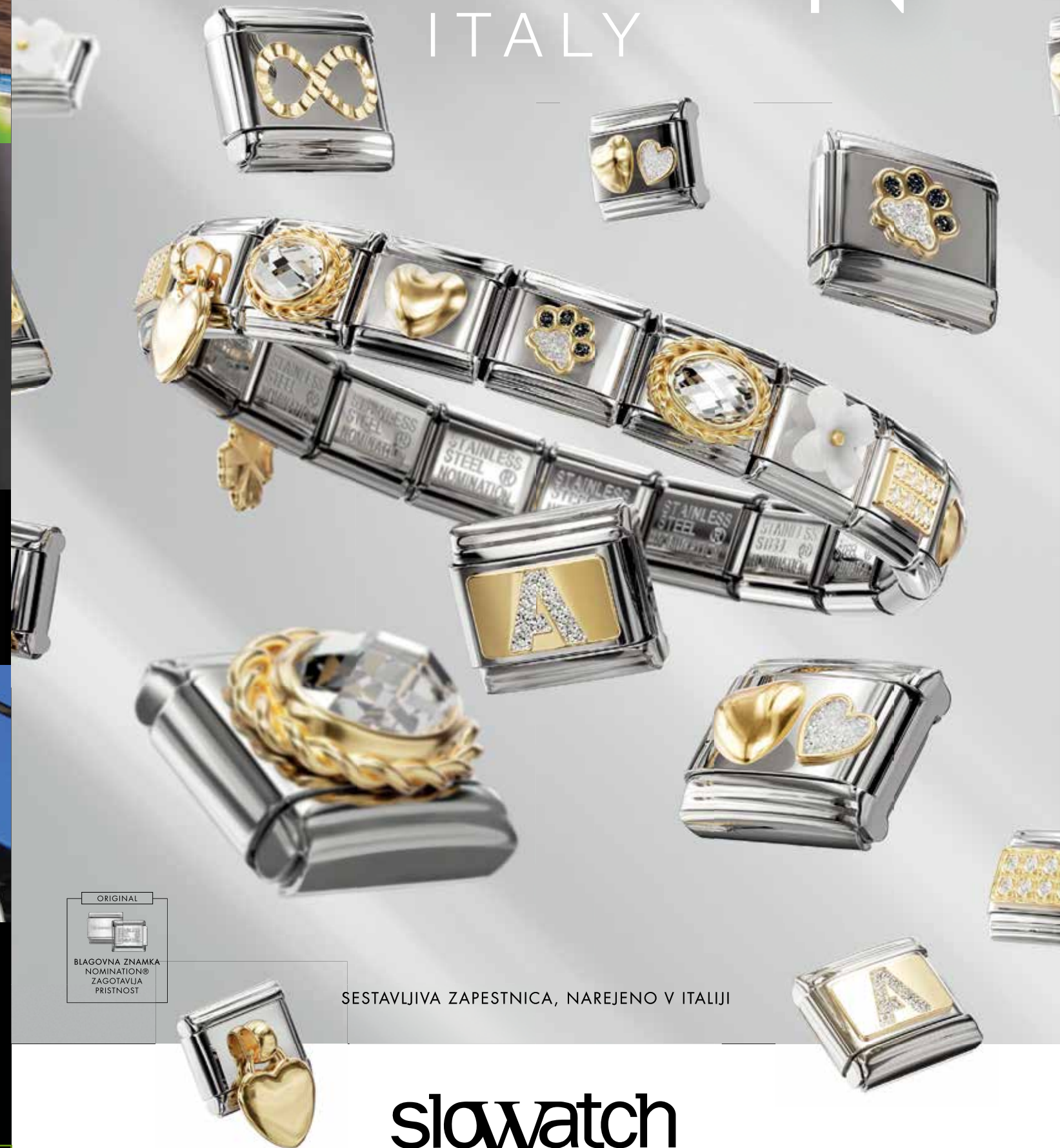
Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	trivaljni, vrstni, turbobencinski + električni
prostornina	1.199 ccm
moč	147 kW (200 KM)
navor	205 Nm pri 1.750 vrt./min.
menjalnik	brezstopenjski samodejni
pospešek	8,9 s (0-100 km/h)
največja hitrost	180 km/h

poraba	6,2 l/100 km
emisije CO₂	109 g/km
mere	4.710 / 1.866 / 1.613 mm
teža	1.653 kg
posoda za gorivo	55 l
prtljažni prostor	627 l
cena vozila	56.050 EUR

NOMINATION ITALY



ORIGINAL
BLAGOVNA ZNAMKA
NOMINATION®
ZAGOTAVLJA
PRISTNOST

SESTAVLJIVA ZAPESTNICA, NAREJENO V ITALIJI

slowatch
www.slowatch.si

MODRA. MLADOSTNA IN DRZNA

OPEL MOKKA JE ZDAJ NA VOLJO IZKLJUČNO Z BENCINSKIMI IN BLAGO HIBRIDNIMI BENCINSKIMI MOTORJI.



OPEL MOKKA V DRUGI GENERACIJI NASTOPA DRZNO IN SODOBNO, TOKRAT V KOMBINACIJI Z NOVIM 1,2-LITRSKIM TURBO HIBRIDOM (48V). NA TESTU SMO VOZILI RAZLIČICO GS V PRIVLAČNI MODRI BARVI S KONTRASTNIMI ČRNIMI POUDARKI, KI POSKRBIJO ZA ŠPORTEN VIDEZ.

Mokka je eden najbolj prepoznavnih Opelovih SUV-jev in model, ki je znamki v zadnjih letih prinesel veliko pozornosti. Grajena je na multienergijski platformi koncerna Stellantis, kar pomeni, da si številne tehnične rešitve deli s sorodnimi modeli skupine. Če smo nedavno spoznali električno Mokko, smo tokrat sedli za volan različice z novim 1,2-litrskim turbo hibridnim motorjem (48V), ki ponuja svež kompromis med zmogljivostjo in učinkovitostjo.

Oblikovno Mokka ostaja med najbolj prepoznavnimi vozili v razredu. Testni primerek je bil v atraktivni modri barvi, ki jo dopolnjujejo črni kontrastni poudarki – streha, ogledala in 18-palčna platišča. Takšna kombinacija ji daje športno in dinamično držo, ki je v mestnem okolju vedno opazna. Zunanost zaznamujejo ostre linije,

prepoznaven vizor na prednjem delu in nizka silhueta, ki je bližje kupejevskim SUV-jem kot klasičnim mestnim križancem.

Kabina združuje sodobne in klasične rešitve. Voznika pričakata dva povezana digitalna zaslona, medtem ko so osnovne funkcije, kot je upravljanje klimatske naprave, še vedno dosegljive preko fizičnih stikal – kar pomeni večjo praktičnost. Oblikovalsko se interier nekoliko že kaže kot kandidat za osvežitev, vendar osnovna ergonomija ostaja dobra. Prostornost je povprečna za razred: spredaj dovolj udobja, zadaj nekoliko manj, prtljažnik s 350 litri pa bo zadovoljil tipične mestne potrebe in krajše izlete.

Največja sprememba v ponudbi je na področju motorjev. Dizla ni več – Opel Mokka je zdaj na voljo izključno z bencinskimi in blago hibridnimi bencinskimi motorji, kar jasno nakazuje prihodnost, usmerjeno k elektrifikaciji.

Zunanost zaznamuje ostre linije, **prepoznaven vizor** na prednjem delu in nizka silhueta.



Glede na urbano usmerjenost modela, v ponudbi z novo generacijo opcije štirikolesnega pogona ni več. Na cesti Mokka z 1,2-litrskim turbo motorjem in blago hibridno podporo deluje živahno in prožno. Menjalnik dobro sodeluje, vožnja pa je uravnotežena med udobjem in čvrstejšim podvozjem, ki poskrbi za nekaj več samozavesti v zavojih. V mestnem okolju navduši z okretnostjo, na avtocesti pa se izkaže kot zanesljiv sopotnik. Ob višjih hitrostih ostane presenetljivo tiha, dodatna hibridna podpora prinese nižjo porabo goriva, ki se brez težav giblje okoli šestih litrov.

Pri vsakodnevni uporabi Mokka navduši s preglednostjo s sedeža voznika, z dobro nastavljenim volanom in odzivnimi zavorami. Čeprav ni športno vozilo, ponuja dovolj natančen občutek pri vodenju, da se voznik v zavojih počuti samozavestno in sproščeno. Opel Mokka 1.2 Turbo Hibrid 48V GS v modro-črni kombinaciji tako predstavlja osveženo in privlačno izbiro za tiste, ki iščejo mestni SUV z mladostnim videzom, sodobno tehnologijo in racionalnim motorjem.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	trivaljni, vrstni, turbobencinski + električni
prostornina	1.199 ccm
moč	107 kW (145 KM)
navor	230 Nm pri 1.750 vrt./min.
menjalnik	6-stopenjski samodejni
pospešek	8,2 s (0-100 km/h)
največja hitrost	209 km/h

poraba	6,3 l/100 km
emisije CO ₂	110 g/km
mere	4.150 / 1.987 / 1.535 mm
teža	1.362 kg
posoda za gorivo	42 l
prtljažni prostor	350 l
cena vozila	30.640 EUR

NAJBOLJ **PRIJAZEN** IN MODERN **FITNES** V MESTU

NAJVEČ FITNESA V **FIT13**

- DVE LOKACIJI V LJUBLJANI: **BRNČIČEVA IN RUDNIK**
- 2500M² VADBENIH POVRŠIN • BREZPLAČEN PARKING
- 150+ UR VODENIH VADB NA TEDEN • NOVA OPREMA
- IZKUŠENI TRENERJI • SAVNA, SONČNI STUDIO IN BAR

FRESH ***mestni*** ***SUV***

V MESTNEM OKOLJU IZSTOPA Z OKRETNOSTJO, S PREGLEDNOSTJO IN S KOMPAKTNIM RADIJEM OBRAČANJA.



NOVA ZNAMKA KGM PREDSTAVLJA SVEŽO PREOBRAZBO NEKDANJEGA SSANGYONGA, ZDAJ USMERJENO V SODOBEN, URBANO USMERJEN SEGMENT SUV-JEV. TESTIRALI SMO TIVOLI 1.5 T-GDI Z OPREMO FRESH, V BEŽ KAROSERIJI, KI VOZILU DAJE PREFINJEN IN MLADOSTEN VIDEZ.

KGM Tivoli ostaja kompakten mestni SUV, ki združuje vsestranskost in prepoznavno urbano SUV obliko. Zunanost v bež barvi deluje elegantno in nevtravno, medtem ko SUV silhueta in dinamične linije vozilu zagotavljajo uravnotežen in mladosten videz. Kromirana obroba okoli stekel, subtilni sprednji žarometi in trije barvni detajli pod prednjim pokrovom motorja ustvarjajo eleganten, a energičen vtis, ki izstopa v mestnem okolju. Notranjost je praktična in dobro premišljena. Armaturka je pregledna, gumbi in kontrolne tipke pa dosegljivi, kar olajša upravljanje med vožnjo. Ekran sicer deluje zastarelo, njegova odzivnost in resolucija ima v prihodnje tako veliko prostora za izboljšavo. Prtljažnik s 350 litri in zadnja klop nudita zadovoljivo mero uporabnosti za mestno uporabo in krajše izlete. Tivoli ni zasnovan kot družinski SUV z veliko prtljage, a za par ali posameznika nudi povsem ustrezno vsakodnevno funkcionalnost. Pod pokrovom motorja je 1,5-litrski turbobencinski T-GDi motor, ki zagotavlja zadostno moč za mestno in avtocestno vožnjo. Motor je bil v testnem primeru povezan z ročnim, 6-stopenjskim menjalnikom, ki ne prestavlja ravno najbolj gladko, a še vedno zadovoljivo za tekočo vožnjo in zmerno porabo goriva. Vozilo vključuje osnovne varnostne sisteme, kot so pomoč pri zaviranju, opozorilo za trk in nadzor stabilnosti, kar dodatno povečuje občutek varnosti in zanesljivosti. Vožnja Tivolija je malo topo malo hladno, pelje se povsem korektno, podvozje je vseeno malce na bolj trdi strani, prav tako preko volanskega mehanizma voznik ne dobi informacij s cestišča kot bi si želel, občutek na volanu je, po domače povedano, bolj prazen. V mestnem okolju izstopa z okretnostjo, s preglednostjo in kompaktnim radijem obračanja, zaradi česar so manevri enostavni in sproščeni. Na daljših poteh je miren in tih, motor se odziva predvidljivo, z zalogo 163 KM pa je vozniku na voljo vedno dovolj navora in moči. KGM Tivoli 1.5 T-GDi Fresh v bež karoseriji predstavlja prepričljivo izbiro za dostopnejši mestni SUV, ki združuje sodoben dizajn in zanesljivo vozno izkušnjo, hkrati pa nudi dovolj tehnologije, praktičnosti in vizualnega karakterja, da svoje potnike ne bo razočaral, sploh ne ob ceni dobrih 20 tisočakov.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Armaturka je pregledna, gumbi in kontrolne tipke pa dosegljivi, kar olajša upravljanje med vožnjo.

Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	1.497 ccm
moč	120 kW (163 KM)
navor	280 Nm pri 1.500 vrt./min.
menjalnik	6-stopenjski ročni
pospešek	10,4 s (0-100 km/h)
največja hitrost	193 km/h

poraba	8,7 l/100 km
emisije CO ₂	159 g/km
mere	4.225 / 1.810 / 1.615 mm
teža	1.375 kg
posoda za gorivo	50 l
prtljažni prostor	395 l
cena vozila	21.999 EUR

informativni izračun mesečnega obroka: 257,28 EUR*

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

NOVO!

ALPHA

Čistilec zraka

**VSE KAR POTREBUJEŠ
ZA ZRAK, KI TE OBJAME!**



ZAKAJ ALPHA



DVOJNA FUNKCIJA

Čiščenje in vlaženje zraka.



PAMETNI NAČIN DELOVANJA

Samodejno prilagajanje glede na kakovost zraka.



NAPREDNO 3-STOPENJSKO ČIŠČENJE

HEPA filter, aktivno oglje in UV-C svetloba.

ŠVICARSKA KAKOVOST STYLIES!

MALČEK Z VELIKIM ZNAČAJEM



NOVI SWIFT SE V ČETRTI IZDAJI NI BISTVENO SPREMENIL V OSNOVNI ZASNOVI, A JE BIL NA ŠTEVILNIH PODROČJIH POSODOBLJEN. KOMPAKTNA KAROSERIJA, DOLGA LE 3,8 METRA, OSTAJA PREPOZNAVNO OBLIKOVANA, NOVOSTI PA SO OPAZNE PREDVSEM NA PREDNJEM DELU Z VITKEJŠIMI ŽAROMETI IN OSVEŽENO MASKO. TESTIRALI SMO RAZLIČICO V ATRAKTIVNI MODRI BARVI, OPREMLJENO S PAKETOM ELEGANCE, Z ROČNIM MENJALNIKOM IN S ŠTIRIKOLESNIM POGONOM ALLGRIP.

Novi Swift na prvi pogled ne prinaša oblikovne revolucije, temveč preudarno nadgradnjo prejšnje generacije. Spredaj so opazni vitkejši žarometi in nova maska, celoten vtis pa je bolj usklajen in svež. Testni primerek v izraziti modri barvi je vizualno izstopal in hkrati poudaril igriv značaj modela. V notranjosti Suzuki ostaja zvest uporabniku prijazen zasnovi. Čeprav so dodali sodobne tehnologije, merilniki niso povsem digitalni, temveč delno analogni, kar ohranja preglednost. Osrednji zaslon stoji na vrhu armaturne plošče, klimatska naprava pa se upravlja preko fizičnih stikal – rešitev, ki jo bodo številni vozniki pozdravili. Glede na zunanje mere je Swift v prvi vrsti presenetljivo prostoren, zadnja klop pa je bolj namenjena krajšim vožnjam ali otrokom. Prtljažnik z 265 litri zadostuje osnovnim potrebam mestnega avtomobila.

Paket Elegance prinaša dobro mero opreme, vključno z varnostnimi asistenti, multimedijским sistemom na dotik in s kamero za vzvratno vožnjo. To Swiftu daje občutek celovitosti, ki ga v tem razredu ni vedno lahko najti.

Pod pokrovom motorja je 1,2-litrski atmosferski motor s tehnologijo MHEV. Z 62 kW (83 KM), v kombinaciji z maso pod tono, poskrbi za zadovoljivo zmogljivost in predvsem varčnost – povprečna poraba se vrti okoli petih litrov. Ključen poudarek testnega vozila je ročni 5-stopenjski menjalnik, ki je povezan s štirikolesnim pogonom AllGrip.

Na cesti Swift ostaja lahkoten in igriv, a prav AllGrip mu dodaja novo dimenzijo. Pogon na vsa štiri kolesa poskrbi za občutek večje stabilnosti v zavojih, predvsem pa vozniku vliva zaupanje na mokrih ali spolzkih cestah. V zimskih razmerah se tako Swift lahko zanesljivo prebija čez sneg, kjer številni konkurenti zmorejo precej manj, hkrati pa ostaja preprost za upravljanje, saj sistem deluje samodejno in od voznika ne zahteva dodatnih posegov. To pomeni, da Swift ni le mestni malček, temveč povsem resen spremljevalec tudi na podeželskih cestah ali v zahtevnejših razmerah.

Swift ostaja posebnost med mestnimi avtomobili: majhen, lahek, varčen, a hkrati presenetljivo vsestranski.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	1.242 ccm
moč	66 kW (88 KM)
navor	120 Nm pri 4.400 vrt./min.
menjalnik	5-stopenjski ročni
pospešek	11,9 s (0-100 km/h)
največja hitrost	180 km/h

poraba	6 l/100 km
emisije CO ₂	98 g/km
mere	3.840 / 1.735 / 1.495 mm
teža	840 kg
posoda za gorivo	37 l
prtljažni prostor	265 l
cena vozila	21.290 EUR



SALES | SERVICE | CHARTER

40 YEARS PERSHING



GTX70

WALLY

FERRETTI YACHTS

PERSHING

Itama

Riva

CUSTOM LINE



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

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

www.mennyacht.com

MORSKI GRAND TOURER

KO JE PERSHING OB SVOJI 40. OBLETNICI PREDSTAVIL MODEL GTX70, JE BILO JASNO, DA ITALIJANSKA LADJEDELNICA NE LANSIRA LE NOVEGA PLOVILA, TEMVEČ TUDI NOVO FILOZOFIJO. V ČASU, KO SE LUKSUZNE JAHE VSE BOLJ NAGIBAJO K EKSTREMNEMU UDOBJU IN PREMIŠLJENEMU STILU, GTX70 PONUJA RAVNOTEŽJE MED TRADICIJO HITROSTI IN NOVIM Poudarkom NA PROSTORNOSTI, ODPRTOSTI IN POVEZAVI Z MORJEM.

GTX70 meri dobrih 21,8 metra v dolžino in 5,4 metra v širino, a številke ne povedo vsega. Pershing obljublja do 30 odstotkov več zunanjega prostora v primerjavi s konkurenco, kar je doseženo s pametno razporeditvijo palub in odprtih površin. To pomeni, da jahtanje na GTX70 ni zgolj vožnja, temveč izkušnja prostega gibanja, sončenja in druženja.

Silhueta je hkrati športna in elegantna: skoraj navpičen premec prehaja v zaobljen trup, medtem ko se nežno izbočena linija bokov zgleduje po vitkih jadrnicah. Nadgradnja z velikimi panoramskimi okni ustvarja aerodinamičen vtis, hkrati pa prinaša notranjosti obilico svetlobe.

Najbolj osupljiv del jahte je njen večnivojski krmni del. Tam najdemo beach club, ki se z zložljivimi bočnimi terasami razširi na kar 23 kvadratnih metrov. Plavalna ploščad ima dvizni sistem, s katerim je mogoče spustiti jet ski oziroma tender ali preprosto razširiti prostor za sprostitev ob morju. Je kaj lepšega od namakanja stopal ob srkanju francoskega šampanjca?

Na športno zasnovanem flybridgu se medtem razprostira 16 kvadratnih metrov velika paluba, ki je kot oder za druženje – kombinacija krmilne postaje,

NA ŠPORTNO ZASNOVANEM FLYBRIDGU SE RAZPROSTIRA 16 KVADRATNIH METROV VELIKA PALUBA, KI JE KOT ODER ZA DRUŽENJE.



Silhueta je hkrati športna in elegantna: navpičen premec prehaja v zaobljen trup, linija bokov pa se zgleduje po vitkih jadrnicah.

jedilnega koticika in ležalnega prostora. Za zaščito pred sončnimi žarki se lahko lastnik tudi pri najmanjšem članu Pershingove družine GTX odloči za inovativen električno upravljen bimini top s karbonskimi palicami.

Čeprav je zunanost oblikovana kot športni avtomobil na vodi, notranjost ne skriva želje po razkošju. Steklene stene in drsna vrata ustvarjajo občutek, da so dnevni prostori preprosto razširitev zunanjih. Salon z dvema kavčema deluje kot prestižna dnevna soba, ki se brez napora povezuje s kokpitom.

Pod glavno palubo najdemo tri zelo udobne in še bolj vizualno dovršene kabine z lastnimi kopalnicami, ki nudijo zavetje šestim srečnežem. Prostorna lastniška suita se nahaja proti krmu, VIP kabina v premcu in dvojna kabina na sredini – vse so zaključene s tipičnim italijanskim občutkom za estetiko.

Pershing je ostal zvest svojemu slovitemu etosu: hitrost ostaja ključnega pomena. GTX70 poganja trio motorjev Volvo Penta D13 IPS1200, ki skupaj razvijejo približno 2.700 konjskih moči. Rezultat je najvišja hitrost 36 vozlov, medtem ko je križarjenje najbolj komfortno in varčno pri potovalni hitrosti 30 vozlov.

Pershing se je skozi desetletja uveljavil kot sinonim za ekstremno hitre jahte, ki so prebijale valove s skoraj dirkaško drznostjo. GTX70 pa pomeni spremembo perspektive. Še vedno gre za hitro plovilo, a pravo





srce modela je doživetje prostora – odprte palube, povezanost z morjem, uživanje v dolgih postankih na sidrišču. V tem smislu GTX70 uteleša idejo morskega grand tourerja: jahte, ki ni namenjena le hitrim skokom med marinami, temveč daljšemu potovanju, ki ponuja maksimalen užitek.

Za italijansko znamko je GTX70 manifest – poklon štiridesetim letom inovacij in hkrati obljuba, da bo prihodnost luksuznega jahtanja manj fokusirana na zmogljivostne številke in več na zgodbe, ki jih bodo lastniki pisali na odprtem morju.

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



The
BIGG-R
is everywhere



CELJE | KOPER | PIRAN | bigg-r.com



MOTOKROS KOT STIL ŽIVLJENJA

MARK MÜLLER, ENERGIČEN DOMŽALČAN, ROJEN LETA 2006, JE EDEN IZMED OBETAVNIH SLOVENSКИH MOTOKROSISTOV, KI Z ODLOČNIMI KORAKI STOPA NA MEDNARODNI ODER. SVOJO LJUBEZEN DO MOTOKROSA JE ODKRIL ŽE PRI ROSNIH ŠTIRIH LETIH, KO JE PRVIČ ZAJAHAL MOTOR, TEKMOVALNI DUH PA JE V NJEM VZPLAMTEL PRI DEVETIH. DANES, KOT EDEN REDKIH SLOVENCEV, Z NEVERJETNO PREDANOSTJO KROJI SVOJO POT NA PRESTIŽNEM ITALIJANSKEM DRŽAVNEM PRVENSTVU, KJER SE MERI Z ELITNIMI TEKMOVALCI EVROPSKIH IN SVETOVNIH PRVENSTEV.

*Mark Müller piše zgodbo, ki navdihuje – zgodbo o mladem junaku, ki na dveh kolesih lovi **svoje sanje**.*



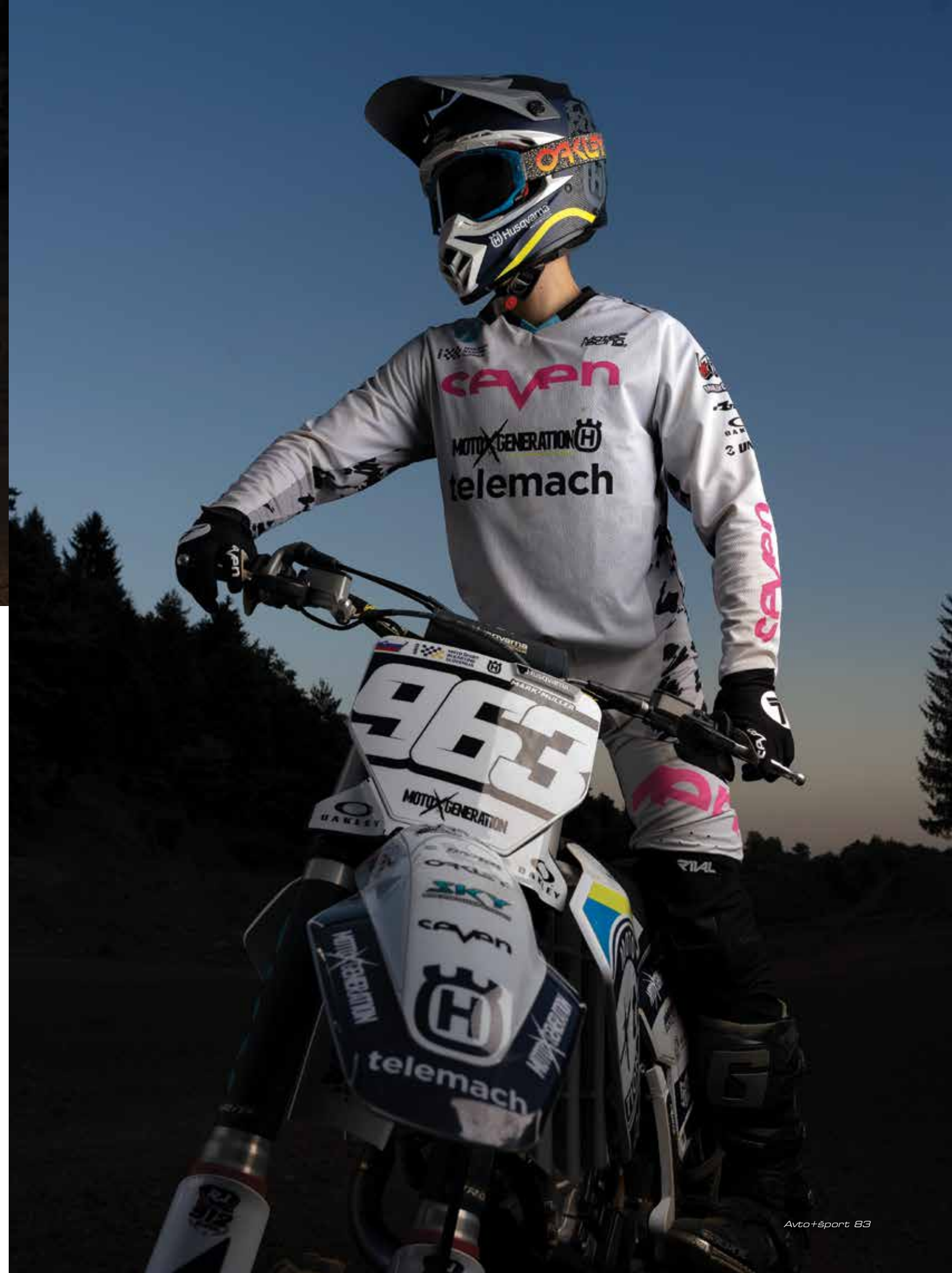
Za volanom Husqvarne 250 Mark blesti na tekmovanjih, medtem ko za treninge uporablja zmogljivo Husqvarno 450. Pri doseganju vrhunskih rezultatov mu z zanesljivo opremo in podporo stoji ob strani MotoXgeneration. Poleg italijanskih dirk se Mark udeležuje tudi izbranih preizkušenj slovenskega državnega prvenstva, pokala MX ter dirk na avstrijskih in čeških progah, kjer vedno znova dokazuje svoj talent.

Neizprosni trening za popolnost: mnogi zmotno menijo, da je motokros zgolj vprašanje moči in hitrosti, usedeš se na motor, pritisneš na plin in zmaga je tu. A resničnost je veliko bolj zapletena in očarljiva. Vsak krog na progi je edinstvena zgodba, polna spreminjajočih se ovinkov, kjer vsaka najmanjša napaka lahko drago stane - bodisi izgubljene sekunde ali celo padec. Na stezi se Mark sooča z do 40 tekmovalci, ki vsi hlepijo po istem: za vsak centimeter, za vsako priložnost za prehitevanje in sladko zmago. Tekme, ki obsegajo dve 30-minutni vožnji z dodatnima dvema krogoma, niso le preizkus hitrosti, temveč prava bitka vzdržljivosti, osredotočenosti in mentalne moči. Markovi treningi so neprekinjen ples discipline skozi vse leto, brez dolgih premorov. Pozimi se odpravi v Italijo, kjer na sloviti progi Maxland pod budnim očesom izkušenega trenerja Romana Jelena izpopolnjuje svojo tehniko in gradi temelje za novo sezono.

»Motokros je zame vse,« z iskrkami v očeh prizna Mark. Ob tem na daljavo obiskuje srednjo ekonomsko šolo, a njegov svet se vrti okoli motociklizma. Prosti trenutki so redki, a ko si jih vzame, se rad sprosti z igranjem golfa na prestižnem igrišču Royal Bled, kjer najde trenutke miru in ravnovesja.

»Na motorju sem predvsem tehničen in varen, za kar skrbijo nauki Romanove šole. Verjamem, da hitrost pride z izkušnjami, če delaš pravilno. V motokrosu je ključna pamet,« razkrije Mark, ki ve, da vrhunski rezultati zahtevajo zbranost in dovršeno tehniko. Njegov vzornik je Tim Gajser, ne le zaradi njegovih izjemnih dosežkov, temveč tudi zaradi njegove skromnosti, prijaznosti in predanosti navijačem. Mark je imel čast trenirati z Gajserjem na različnih progah, tudi na njegovi domači progi Tigaland 243, kar mu je prineslo neprecenljive izkušnje in še dodatno spodbudo za njegove sanje. Markov cilj je jasen: postati stalni konkurent v ospredju italijanskega državnega prvenstva, z očmi pa že pogleduje proti evropskemu prvenstvu, kjer želi pustiti svoj pečat. Z neizmerno strastjo, disciplino in podporo svoje družine Mark Müller piše zgodbo, ki navdihuje - zgodbo o mladem junaku, ki na dveh kolesih lovi svoje sanje.

*Tekst: Matjaž Tomlje
Foto: ISC*



VERSTAPPEN PONOVRNO NA VRHU

Rezultati VN Italije:

- | | | | | | | | | |
|----|---|-----------------------------------|----|---|----------------------------|----|---|----------------------------------|
| 1. |  | Max Verstappen
Red Bull Racing | 4. |  | Charles Leclerc
Ferrari | 7. |  | Alexander Albon
Williams |
| 2. |  | Lando Norris
McLaren | 5. |  | George Russell
Mercedes | 8. |  | Gabriel Bortoleto
Kick Sauber |
| 3. |  | Oscar Piastri
McLaren | 6. |  | Lewis Hamilton
Ferrari | 9. |  | Kimi Antonelli
Mercedes |



DIRKO ZA VELIKO NAGRADO ITALIJE JE V MONZI PRESENETLJIVO LAHKO DOBIL MAX VERSTAPPEN. MCLARNOV DVOJEC JE BIL TOKRAT POVSEM BREZ MOČI PROTI NIZOZEMCU. LANDO NORRIS JE KONČAL NA DRUGEM MESTU, OSCAR PIASTRI PA NA TRETJEM.

Dirka je sicer ponudila razburljiv začetek, kjer je glavno vlogo odigrala četverica najhitrejših iz kvalifikacij. Norris je z drugega mesta odlično štartal in se postavil ob bok vodečega Verstappna. Ta je dirkača McLarna malenkostno že potisnil na travo, a do prvega ovinka sta bila ponovno drug ob drugem. Prva šikana je izjemno tesna in velikokrat prostora za dva dirkača ni. Tudi tokrat je bilo podobno. Verstappnu je zmanjkalo prostora, zapeljal je izven steze in ohranil vodstvo. Odlično je začel tudi Leclerc, ki mu je ob štartu uspelo priti mimo Piastrija. A Avstralec je zelo hitro dobil svoje mesto nazaj, ko je v slovitem Lesmu po zunanji strani vzel mero dirkaču Ferrarija.

Komandni pult Red Bulla je v izogib neljubim posledicam hitro naročil svojemu varovancu, da spusti Norrisa naprej. Verstappen je na ciljni ravnini res prepustil vodstvo, a takoj poskušal z napadom. S tem je ravno toliko oviral Piastrija, da je mimo Avstralca ponovno smuknil Leclerc.

V četrtem krogu je bilo spet vroče v prvem ovinku. Verstappen je ponovno poskušal priti v vodstvo. Norris je odreagiral pametno in se ni pustil zaplesti z Nizozemcem, ki nima kaj izgubiti. Na drugi strani bi še ena velika izguba točk verjetno dokončno zapečatila usodo Britanca glede boja za naslov. Dva kroga kasneje je na podoben način do tretjega mesta prišel Piastri.

Dirka se je po atomskem začetku umirila. Verstappen se je presenetljivo lahko odlepil dirkačema McLarna. Na postanek se je odpravil v 38. krogu, pri moštvu iz Wokinga pa so očitno pripravili drugačno taktiko. Poskušali so s kasnejšim postankom in z najmehkejšimi oziroma najhitrejšimi pnevmatikami, da bi pokrili Leclerca, ki je bil tako in tako za obema dirkačema v oranžnem. Piastri je na menjavo odšel v 46. krogu, Norris pa krog kasneje. Račun se jim ni ravno najbolje izšel. Sprednja leva guma pri Norrisu je delala težave in 25-letnik iz Bristola v Veliki Britaniji je izgubil dragocene sekunde. Iz boksov je prišel za Piastrijem na tretjem mestu. A vodstvo McLarna je vodilnemu v prvenstvu naročilo, naj svojega moštvenega tekmeca zavoljo poštenosti spusti naprej. Tako sta pet krogov pred koncem zamenjala mesti. Oscar Piastri je do cilja pripeljal na tretjem mestu, Lando Norris pa na drugem. Skoraj dvajset sekund pred obema je dirko za Veliko nagrado Italije končal Max Verstappen. To je bila njegova tretja zmaga letos, obenem pa je bila to najhitrejša dirka v zgodovini. Nizozemec je za zmago potreboval 1 uro, 13 minut in 24 sekund, povprečna hitrost pa je bila več kot 250 km/h.

Pod odrom za zmagovalce sta na sveti progi za italijanske navijače ostala oba Ferrarija. Leclerc je bil četrti, Hamilton šesti. A to pot sta naredila vse, kar je bilo v njuni moči. Vmes je na petem mestu končal Russell. Sedmi je bil Albon, osmi Bortoleto, deveti Antonelli in deseti Hadjar.

Z dirko v Monzi se formula ena za letos poslavlja od Evrope. Sledile bodo namreč le še dirke v Aziji in Ameriki, tako Severni kot Južni.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC



*Vodstvo **McLarna** je vodilnemu v prvenstvu naročilo, naj svojega moštvenega tekmeca zavoljo poštenosti spusti naprej.*



DIESEL[®]
FOR SUCCESSFUL LIVING

OGIER NABIRA TOČKE

ZMAGOVALEC PREMIERNEGA RALLYJA PARAGVAJ JE SEBASTIEN OGIER V TOYOTI. TESEN OBRAČUN ZA DRUGO MESTO S TREMI VOZNIKI HYUNDAIJA JE NA KONCU ZA ENO SEKUNDO DOBIL ELFYN EVANS. NA TRETJEM MESTU JE KONČAL THIERRY NEUVILLE.



Zadnji dan rallyja je bil povsem v znamenju Ogierja. Dobil je vse štiri hitrostne preizkušnje in se veselil svoje četrte letošnje zmage.

Prvenec Paragvaja v svetovnem prvenstvu v rallyju se je izkazal za zelo zahtevnega. Odločilno vlogo so odigrale pnevmatike, ki so poskrbele za kar nekaj osmoljencev. Makadamska podlaga sicer ni bila groba, a vseeno sta dva svetovna prvaka rally zapuščala s sklonjenima glavama. A prvi, ki je naletel na prebito pnevmatiko, je bil do tedaj vodilni Adrien Fourmaux, za volanom Hyundaija. Na sedmi hitrostni preizkušnji je naletel na skalo, ki se ji ni uspel izogniti. Zaradi predrte pnevmatike je izgubil slabih dvajset sekund in posledično seveda tudi vodstvo. Tako je prvi dan v vodstvu prenočil Kalle Rovannerä. Fourmaux je zaostajal 7.1 sekunde, Ott Tänak na tretjem mestu pa 7.6 sekunde. Razlike so bile majhne, saj je na šestem mestu Thierry Neuville za vodečim Fincem zaostajal le 25 sekund.

V soboto je prvi zabredel v težave Ott Tänak. Najprej je sicer prehitel Fourmaxa in se prebil na drugo mesto, a že v naslednji hitrostni preizkušnji tudi sam naletel na predrto pnevmatiko. Ker se je to zgodilo le nekaj kilometrov pred ciljem, je odpeljal do konca in izgubil slabih štirideset sekund. Padel je na peto mesto. Na drugo mesto se je prebil Sebastien Ogier, tretji je bil Fourmaux. Na vrhu Rovannerä ni popuščal, zdelo se je, da mu zmago lahko odnese le okvara materiala oziroma predrta pnevmatika ali lastna napaka. Na njegovo smolo mu je zagodla prav sprednja desna pnevmatika. Izguba časa je bila velika, več kot dve minuti in pol. Kar naenkrat se je v vodstvu znašel stari lisjak, sedemkratni svetovni prvak Sebastien Ogier. Pred Fourmauxem je imel prednost desetih sekund, zaostanek Evansa na tretjem mestu je znašal 34 sekund.

Zadnji dan rallyja je bil povsem v znamenju Ogierja. Dobil je vse štiri hitrostne preizkušnje in se veselil svoje četrte letošnje zmage. Drugo mesto je po ogorčenem boju s Hyundaijevo trojico osvojil Evans, na odru za zmagovalce je stal še Thierry Neuville.

Položaj v svetovnem prvenstvu se vse bolj zapleta. Vodi Evans s 198 točkami. Na drugem mestu je Rovannerä, ki jih ima sedem manj. Ogier je trenutno pri 189 točkah, v boju za naslov ostaja tudi Tänak s 180 točkami.

Dirkači bodo sezono nadaljevali v Južni Ameriki, saj čez štirinajst dni sledi Rally Čile.

Tekst: Gregor Osredkar

Foto: ISC



FOSSIL

Prodajna uspešnica v novi preobleki.

MACHINE CHRONOGRAPH



slowatch
www.slowatch.si



MARQUEZ

NADALJUJE POHOD DO NASLOVA

OSEMKRATNI SVETOVNI MOTOCIKLISTIČNI PRVAK MARC MARQUEZ JE RAZRED ZASE IN KOT KAŽE, PRAVE KONKURENCE LETOS NIMA. DEVETEMU NASLOVU PRVAKA JE IZ DNEVA V DAN BLIŽJE, LAHKO GA OSVOJI ŽE V MISANU. NAJBLIŽJI TEKMEC 32-LETNIKA JE NJEGOV MLAJŠI BRAT ALEX MARQUEZ, KI JE V PRVI POLOVICI SEZONE NAVDUŠIL Z REDNIMI UVRSTITVAMI NA ZMAGOVALNI ODER. DVAKRAT JE LETOS CELO PREVZEL VODSTVO V SKUPNEM SEŠTEVKU, JE PA NJEGOV REZULTATSKI NIZ NA ZADNJIH DIRKAH NEKOLIKO USAHNIL. TRETJE MESTO V SKUPNEM SEŠTEVKU ZASEDA FRANCESCO BAGNAIA, KI LETOS ŠE NE NAJDE PRAVIH OBČUTKOV, DA BI LAHKO KONKURIRAL STAREJŠEMU, PA TUDI MLAJŠEMU IZMED BRATOV MARQUEZ.



Marquez po premoru še vedno v odlični kondiciji

Marc Marquez tudi po treh tednih premora kaže odlično formo in na 13. letošnji preizkušnji na VN Avstralije napada svojo prvo zmago v Spielbergu, kar mu je tudi uspelo, saj je že šesti dirkaški vikend zapored pobral najvišji možen izkupiček točk. Marco Bezzecchi se mu je dolgo upiral in vztrajal v vodstvu, nato pa moral priznati premoč in se na koncu sprijazniti s tretjim mestom, saj ga je ugnal tudi Fermin Aldeguer. Premor za Bagnaio ni prinesel nič novega, ponovno se je znašel pod pritiskom, ko je na nedeljski preizkušnji zabeležil osmo mesto, na sprint dirki pa po veliki napaki na startu, ko je zdrsnil na 14. mesto in se po polovici dirke soočil z novimi težavami, zaključil v garaži. Dobrega vikenda ni imel niti Jorge Martin, ki je po padcu končal v pesku. Iz njegove ekipe so sporočili, da je z njim vse v redu, a slab rezultat zagotovo boli. Prednost Marqueza pred mlajšimi dirkači dvakratni svetovni prvak Casey Stoner vidi v tem, da je Španec še iz časov, ko elektronika na motociklih ni bila tako pomembna, zato se nanjo ne zanaša toliko kot ostali. Kot pravi sam Marc Marquez, elektronike ne moreš uporabljati z namenom, da boš hiter, ampak le z namenom, da dirkaš varneje. Če

elektroniko uporabljaš, da boš hitrejši, nisi na pravi poti, še pravi osemkratni svetovni prvak.

Novo dirkališče na Madžarskem osvojil Marc Marquez

Da je Marc na pravi proti, je dokazal tudi na 14. preizkušnji, ki se je odvijala na Madžarskem, na povsem novem dirkališču Balaton Park, ki je gostilo prvo Veliko nagrado v tej državi po letu 1992. Marc Marquez je postavil najhitrejši krog madžarske steze in zanesljivo ugnal konkurenco, drugo mesto je zasedel Marco Bezzecchi, tretji je bil Fabio Di Giannantonio. Zelo slabo je v kvalifikacijah nastopil Francesco Bagnaia, ki se je uvrstil na 15. mesto. Razlog za slab rezultat pa so bile težave z nadzorom motocikla. Na sprinterski preizkušnji je Marc povedel že takoj po startu in se vse do ciljne črte ni oziral nazaj, kjer se je odvijala drama, ki jo je zakuhal Fabio Quartararo, ko je v prvi ovinek vstopil brezkompromisno in pri prehitevanju zadel ob Eneo Bastianinija ter končal v pesku. Marquez je še pred štartom predvidel, da lahko v prvem ovinku pride do takšnega incidenta, saj gre za dirkačem nepoznano stezo, poleg tega pa je prvi

ovinek zelo počasen in zahteva zelo močno zaviranje in se ognil katastrofi. Le ta se je odvijala tudi v ozadju, ko sta po trku dirko končala Johann Zarco in Bastianini. Drugo mesto na sprinterski preizkušnji je pobral Fabio Di Giannantonio, stopničke je dopolnil Franco Morbidelli. Marini je s četrtnim mestom prišel do svojega najboljšega sprinterskega rezultata s Hondo. Uspeh japonskega proizvajalca je s šestim mestom dopolnil še Joan Mir in s tem poskrbel, da je Honda prvič letos na sprintu imela dva svoja dirkača med najboljšo šesterico. Na nedeljski preizkušnji je bil španski dirkač Marc Marquez še enkrat več nepremagljiv, ko je vknjižil že svojo sedmo zaporedno nedeljsko zmago. Drugega mesta se je razveselil Pedro Acosta, na stopničkih je končal še Marco Bezzecchi. Je pa odlično predstavo prikazal tudi Jorge Martin, ki je štartal s 16. startnega mesta, se prebil vse do petega mesta, v zadnjih krogih pa uspešno obračunal še s četrtnim Morbidellijem in prišel do svoje najboljše uvrstitve letos. Morbidelija je ugnal še Luca Marini in s petim mestom prišel do svojega najboljšega dosežka, odkar dirka s Hondo. Eden izmed nedeljskih osmoljencev je bil Fabio Di Giannantonio, ki je po težavah z motociklom moral startati izpred garaž in s tem izgubil možnost za lep rezultat. Blestel ni niti Francesco Bagnaia, ki se je uvrstil na deveto mesto, prav tako ni bilo v ponos 14. mesto Alexu Marquezu.

Dirke v Brnu se je udeležila tudi naša novinarska ekipa.

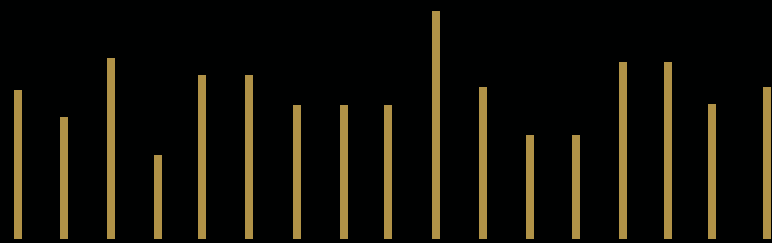


V Španiji slavje pripadlo bratoma Marquez

Na VN Katalonije domačini niso izpustili najvišje stopničke na zmagovalnem odru. V soboto si je sprint dirko po padcu brata, ki je vodil do osmega od dvanajstih krogov, zagotovil Marc Marquez, kot drugi je ciljno črto prečkal Fabio Quartararo, najhitrejšo trojico pa zaokrožil Fabio Di Giannantonio. Na nedeljski preizkušnji pa je z drugo zmago v sezoni Alex končal niz 15 zmag brata Marca, ki je tokrat končal na drugem mestu, tretji je bil Italijan Enea Bastianini. Na domači nedeljski preizkušnji je bil bolj zanesljiv mlajši od bratov Marquez, starejšega brata je prehitel v petem krogu in vodstva ni več spustil iz rok. Bagnaia, ki je imel slabo soboto z 21. kvalifikacijskim dosežkom in s 14. mestom v sprintu, je nedeljsko preizkušnjo končal na sedmem mestu. Le 20 novih točk za Marca Marqueza pomeni, da na naslednji preizkušnji, ki bo v Misani, ne bo mogel dokončno potrditi naslova prvaka. S tem pa Alex še vedno ostaja v boju za končni uspeh v sezoni 2025.

Tekst: Jana Mihor

Foto: ISC



KEUNE
THE ART OF HAIR DESIGN

POTREBNA SI FRIZERJA

KLEMEN: 041 501 543

SAŠO: 041 792 617

GREGA: 041 532 478

Vodnikova cesta 74, 1000 Ljubljana