

Avto + šport

VOZILI SMO:

- Mazda CX-80 e-Skyactiv Takumi Plus
- Nissan Qashqai e-power N-design
- Suzuki Vitara 1.4 Elegance Allgrip
- BMW M235 xDrive Gran Coupé
- Audi A6 Avant e-tron quattro
- MG ZS Hybrid+ Luxury
- BMW i4 eDrive40
- Mini Aceman E



BENTLEY SUPERSPORTS

MotoGP, Formula 1, WRC

Aston Martin DB12 S // Bugatti F.K.P. Hommage

Rolls-Royce Phantom Centenary // Ferrari SC40

Riva 112' Dolce Vita Super // Mercedes-Benz S

GMT

Castrol



ISSN 0353-8508



9 770353 850034

Dragi šoferji, kamionisti, motoristi, skuteristi, skiroisti, kolesarji, pešci ... Koga bomo volili na marčevskih parlamentarnih volitvah? Kdo od ponujenih obrazov se bori za naše pravice?

Volitve so praznik demokracije, saj ustava pravi, da v Sloveniji vlada ljudstvo. Pa je res tako? Daleč od tega! V Sloveniji vlada lažna elita, ki nam vse obljublja, v naslednjih štirih letih vladanja pa nič ne uresniči. Vozijo se z jeklenimi pticami in s črnimi limuzinami, gostijo se na dvorih svetovnih prestolnic in vse to za ljudstvo. Kakšna perfidna laž in manipulacija.

Še več, sedanja koalicija je pred prejšnjimi volitvami sprejela zavezo, da ne bo gradila nove cestne infrastrukture. Mi šoferji pa smo vsako poletje čakali v večurnih kolonah na naših avtocestah in plačevali drago cestnino, vinjete in predrago gorivo. Še več, dobra infrastruktura je pogoj za varno vožnjo, saj je slaba cestna infrastruktura največji vzrok za nesreče. Poleg vsega je odlična infrastruktura pogoj za industrijo in turizem in ne nazadnje velik prihodek za državo.

Tudi danes, ko so vse stranke polne obljub, nobena stranka ne obljublja izgradnje šest pasovnih obstoječih avtocest in nujno izgradnjo avtoceste Izola-hrvaška Istra, Kozina-Reka, Bič-Vinica itd.

Nobenemu politiku na misel ne pride, da bi pocenil liter bencina na 1 evro, saj vemo, da v rafineriji stane liter bencina pod 20 centov. Tudi elektrika za avtomobile je predraga vsaj štirikrat, ker v Sloveniji vlada elektro mafija, ki si je uzurpirala oblast nad elektro gospodarstvom, ki je v naši lasti, saj smo jo zgradili mi, naši starši, dedki in babice.

Dragi vozniki, ali se bomo postavili na noge in od strank zahtevali:

1. Izgradnjo cestne infrastrukture
2. Ceno litra bencina 1 evro
3. 4-krat cenejšo elektriko
4. Sorazmerne kazni za male prekrške
5. Nešteto drobnih poenostavitev

Dvignimo glave, združimo se vsi uporabniki cestne infrastrukture in zahtevajmo, kar nam gre, saj smo mi največji polnilci državnega proračuna in zato najbolj pomembni in morajo nas upoštevati!

Matjaž Tomlje



“Šoferji! Koga bomo volili?”



12



14



52



56



20



24



60



64



26



30



68



72



34



38



80



84



44



48



88



92

Revija za avtomobilizem, navtiko in motociklizem

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

Spletna stran:
www.avto-sport.net

Cena:
6,90 EUR

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

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

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

Fotografije:
ISC, Jan Grobelšek, Rok Tomlje

Sodelavci:
Jana Mihor, Janez Papež, Gregor Osredkar

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

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

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

Tisk:
Printerja, Sveta Nedelja

Distribucija:
Ekdis d.o.o., Ljubljana

Poštnina plačana pri pošti 1122 Ljubljana

Naročniška služba:
ava.tomlje@avto-sport.net
Letna naročnina (6 izvodov) znaša 65 EUR.
Postopek naročanja: z nakazilom naročnine na:
Fleetman d.o.o., Kadilnikova 1, 1000 Ljubljana,
IBAN: SI56 6100 0001 5999 818
Po plačilu prejmete račun po elektronski pošti.

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

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

Novosti:

- 6 BMW iX3
- 7 Hyundai Ioniq 9
- 14 Bentley Supersports
- 20 Mercedes-Benz razred S
- 24 Rolls-Royce Phantom Centenary
- 26 Ferrari SC40
- 30 Aston Martin DB12 S
- 34 Bugatti F.K.P. Hommage

Zanimivosti:

- 12 Voznikovi modni dodatki

Testi:

- 38 Audi A6 Avant e-tron quattro
- 44 BMW i4 eDrive40
- 48 Mazda CX-80 e-Skyactiv Takumi Plus
- 52 Suzuki Vitara 1.4 Elegance Allgrip
- 56 BMW M235 xDrive Gran Coupé
- 60 Mini Aceman E
- 64 Nissan Qashqai e-power N-design
- 68 MG ZS Hybrid+ Luxury

Navtika:

- 72 Riva 112' DolceVita Super

Šport:

- 80 Rally Dakar
- 84 Formula 1 - uvod v sezono
- 88 WRC - rally Monte Carlo
- 92 MotoGP - uvod v sezono

BMW iX3 in BMW x SipaBoards

BMW z novim električnim modelom iX3 naznanja novo dobo mobilnosti, ki so jo pri BMW-ju poimenovali Neue Klasse, iX3 pa je njen prvi serijski predstavnik. Frazo Neue Klasse so Bavarci uporabili že v 60. letih, ki je že takrat predstavljala temelj kreativnosti, športnosti in inovacij.

V novi generaciji vozil Neue Klasse vrhunec inovacij in tehnologije predstavlja model iX3, ki z vgrajenim AI asistentom omogoča vozniku in uporabnikom eno izmed najbolj naprednih in tehnološko povezanih izkušenj.

Nova generacija električnega iX3 tudi z oblikovskega vidika predstavlja smer, v katero bodo šli vsi preostali bavarski modeli, tako navzven kot tudi navznoter. iX3 se namreč ponaša s popolnoma prenovljenim vozniškim kokpitom, kjer je kakopak v ospredju minimalizem. Pred voznikom je namreč najnovejša generacija BMW-jevega vmesnika, še boljša in s pomočjo AI asistenta najbolj napredna do sedaj. Novost je še nova digitalna armatura v vlogi merilnikov in voznih informacij, ki se nahaja vzdolž celotnega vetrobranskega stekla. Slovenskim kupcem bo na voljo od 69.900 evrov naprej.

BMW je naznanil tudi sodelovanje s slovensko znamko SipaBoards, ki proizvaja električne supe, katerega soinvestor je tudi veliki inovator in eden izmed najbolj uspešnih slovenskih podjetnikov Ivo Boscarol. Električni sup je tako kot prvi serijski model Neue Klasse znanitelj nečesa novega, zato sta se znamki tudi povezali, s svojim vložkom pa je tehnologijo, znanje in izkušnje prispeval gospod Boscarol iz industrije letalstva.

Foto: Žiga Intihar



Ivo Boscarol in Aleš Suhorepec



Hyundai Ioniq 9

Hyundai Ioniq 9 predstavlja novo poglavje v Hyundaijevi električni zgodbi in jasno kaže, kam meri znamka v razredu velikih električnih SUV-jev. Gre za prostoren, tehnološko napreden in izrazito sodoben model, zasnovan na namenski električni platformi E-GMP, ki omogoča dolgo medosno razdaljo, ravno dno ter izjemno prostorno notranjost. Ta je v prvi vrsti namenjena udobju potnikov, ki lahko potujejo v 6- ali 7-sedežni konfiguraciji.

Zunanja podoba Ioniq 9 je mogočna, a hkrati elegantna. Čiste linije, pikselna svetlobna grafika in aerodinamično oblikovana karoserija ustvarjajo prepoznaven futurističen videz, ki jasno sporoča, da gre za povsem električno vozilo.

V notranjosti Hyundai stavi na minimalističen pristop, trajnostne materiale in visoko stopnjo digitalizacije, z velikimi zasloni ter naprednimi asistenčnimi sistemi najnovejše generacije.

Ioniq 9 je zasnovan kot pravi družinski potovalnik, zato ponuja tri sedežne vrste, obilico prostora za kolena ter veliko prtljage tudi pri polno zasedeni kabini. Električni pogon zagotavlja tiho vožnjo, polnilna tehnologija pa omogoča kratke postanke na daljših poteh.

Z Ioniqom 9 Hyundai cilja na kupce, ki želijo električno mobilnost brez kompromisov pri prostoru, prestižu in uporabnosti ter se z njim samozavestno postavlja ob bok najresnejšim tekmečem v tem razredu.

Za osnovni 7-sedežni model bo treba odšteti vsaj 69.900 evrov, medtem ko bo za 6-sedežno konfiguracijo s tremi vrstami po dva sedeža in z najvišjim nivojem opreme Calligraphy treba odšteti 86.900 evrov.





Hyundai Staria

Staria je prvi električni predstavnik Hyundaijeve futuristične linije MPV. Združuje brezemisijsko mobilnost, izjemno prostornost in visoko stopnjo vsakodnevnne uporabnosti. V središču zasnove je potniški prostor. Ravno dno, visoka strešna linija in široka zasteklitev ustvarjajo odprto, skoraj salonsko vzdušje, ki omogoča svobodno gibanje in visoko raven udobja. Notranjost je prilagodljiva različnim scenarijem – od družinskih potovanj do profesionalnih prevozov – ter zasnovana po načelu »Inside Out«, kjer je zunanja oblika podrejena izkušnji v kabini. Električni pogon sestavljata baterija s kapaciteto 84 kWh in 160-kilovadni elektromotor s prednjim pogonom. Zahvaljujoč 800-voltnemu električnemu sistemu je omogočeno hitro polnjenje (10-80 odstotkov v približno 20 minutah) ter doseg do 400 kilometrov. Staria ponuja tudi funkcijo V2L, vlečno zmogljivost do 2.000 kilogramov in celovit paket asistenčnih sistemov.



Volvo EX60

Novi EX60 je povsem električni srednje veliki SUV, s katerim Volvo vstopa v najpomembnejši segment električnih vozil. Petsedežni, družinam prijazen EX60 združuje dolg doseg, hitro polnjenje, napredno tehnologijo in konkurenčno ceno ter želi odpraviti enega največjih zadržkov pri prehodu na elektriko: skrb glede dosega. V najbolj zmogljivi različici s štirikolesnim pogonom EX60 ponuja do 810 kilometrov dosega z enim polnjenjem, kar postavlja nova merila v razredu. Na hitri polnilnici z močjo 400 kW lahko v desetih minutah pridobi do 340 kilometrov dosega. Avto temelji na novi električni platformi in uporablja osrednji sistem, ki povezuje strojno in programsko opremo ter omogoča nadgradnje na daljavo. Z značilnim skandinavskim oblikovanjem, s prostorno notranjostjo, z naprednimi varnostnimi sistemi in novim Googlovim AI pomočnikom Gemini EX60 predstavlja pomemben mejnik v električni preobrazbi znamke.

Opel Astra

Nova Astra in Astra Sports Tourer, zasnovana in izdelana v Rüsselsheimu, sta se svetu predstavila na avtosalonu v Bruslju z izrazito osveženim videzom in naprednimi tehnologijami. Prvič doslej bo Opelov logotip stalno osvetljen v prenovljenem Vizorju, skupaj z osvetljenim elementom Compassom, kar daje sprednjemu delu prepoznaven, skoraj futurističen značaj. Navdih prihaja iz koncepta Corsa GSE Vision Gran Turismo. Posebnost v kompaktnem razredu so žarometi Intelli-Lux HD z več kot 50.000 svetlobnimi elementi, prvič na voljo za Astra. V notranjosti izstopata nova ergonomska sedeža, izdelana iz 100-odstotno recikliranih materialov. Električna Astra z baterijo 58 kWh doseže do 454 kilometrov dosega in prvič omogoča tudi funkcijo V2L za napajanje zunanjih naprav. Prenovljeni modeli prinašajo jasno sporočilo: Opel vstopa v prihodnost z drzno svetlobno identiteto in s pametnimi, uporabniku prijaznimi rešitvami.

Kia EV2

Kia EV2 je doživel svetovno premiero kot šesti električni model znamke in hkrati njen novi vstopni model v električno mobilnost. Kompaktni B-SUV je zasnovan za urbano življenje, a kljub majhnim zunanjim meram ponuja presenetljivo prostorno notranjost. EV2 je namenjen predvsem prvim kupcem električnih vozil, vendar je dovolj vsestranski, da lahko služi kot glavni družinski avtomobil. Na voljo sta dve bateriji, ki omogočata do 448 kilometrov dosega kot tudi hitro polnjenje in funkcije, kot so načrtovalnik poti, Plug & Charge in dvosmerni sistem V2L. Oblikovno sledi znamkini filozofiji »Opposites United« z jasno identiteto, notranjost pa je zasnovana kot umirjen, funkcionalen prostor. EV2 posebno pozornost namenja digitalni izkušnji, saj vključuje napredne asistenčne sisteme in intuitiven uporabniški vmesnik, prilagojen vsakodnevni vožnji po mestu. S tem želi Kia električno mobilnost približati širšemu krogu voznikov.





Bugattijevo rekordno leto

Lansko leto je bilo za Bugatti najuspešnejše doslej. Znamka je dosegla rekordno proizvodnjo – največ izdelanih vozil v svoji zgodovini – hkrati pa utrdila temelje za prihodnost z razvojem novih projektov in tehnologij. Posebno mesto v letu je zaznamovalo praznovanje 20-letnice modela Veyron, ki je pred dvema desetletjema ustvaril razred hiperšportnikov. Ob tem Bugatti zaključuje obdobje legendarnega motorja W16 z modeloma Mistral in Bolide, ki predstavljata vrhunec zmogljivosti, individualizacije in dediščine znamke. Leto 2025 je prineslo tudi predstavitev ekskluzivnega programa Programme Solitaire za unikatna vozila ter začetek konfiguracij novega modela Tourbillon, ki napoveduje novo poglavje znamke z naprednim hibridnim pogonom. Vzporedno Bugatti širi svoj »Art de Vivre« tudi izven avtomobilizma – v življenjski slog, arhitekturo in luksuzna doživetja.

Aston Martin razvija luksuzni stanovanjski kompleks

Aston Martin je napovedal novo partnerstvo z družbo Valor Real Estate Development, ki se začneja z razvojem luksuznega stanovanjskega kompleksa Aston Martin Residences Daytona Beach Shores na Floridi. Projekt bo stal ob atlantski obali, v neposredni bližini znamenitega dirkališča Daytona International Speedway, in bo obsegal 86 prestižnih stanovanj v 18-nadstropni stavbi. Zaključek gradnje je predviden leta 2029. Novi projekt nadaljuje Aston Martinovo globalno nepremičninsko zgodbo, ki se je začela v Miamiju in razširila v Tokio. Razvoj poteka v tesnem sodelovanju oblikovalske ekipe Aston Martina in partnerja Valor, kar zagotavlja, da stanovanja odražajo prepoznavno estetiko, vrhunsko izdelavo in tehnološko dovršenost znamke. Zgornji nadstropji bosta namenjeni osmim ekskluzivnim penthousom z dvojno višino stropov, vsem stanovalcem pa bo na voljo neposreden dostop do plaže.

Številni jubileji Mercedes-Benz

Leto 2026 bo za Mercedes-Benz izjemno jubilejno leto, polno zgodovinskih mejnikov. Znamka obeležuje 140 let od rojstva avtomobila, 130 let motornega transporta in 100 let znamke Mercedes-Benz, ki je nastala leta 1926 z združitvijo družb Benz & Cie. ter Daimler-Motoren-Gesellschaft. Med pomembnimi obletnicami so tudi 50 let serije 123, predhodnice današnjega razreda E, in 20 let muzeja Mercedes-Benz, ki je postal ena najbolj obiskanih avtomobilskih destinacij na svetu. Koledar obletnic vključuje številne tehnološke, oblikovne in športne dosežke: od patenta Carla Benz za prvo motorno vozilo leta 1886, prvega tovornjaka in dostavnega vozila leta 1896, do varnostne karoserije Béle Barényija, prelomnih modelov 300 in SLK ter inovacij, kot so 4Matic in sodobni asistenčni sistemi. Pomembno mesto imajo tudi avtomobilski šport in rekordni dosežki na stezah.

50 let proizvodnje BMW serije 3

BMW serije 3 je že 50 let eden ključnih stebrov globalnega proizvodnega omrežja skupine BMW. Od začetka proizvodnje leta 1975 je bilo po vsem svetu izdelanih več kot 18 milijonov vozil v 18 tovarnah v 13 državah na štirih celinah. Model je od samega začetka uteljeval temeljna načela BMW iFACTORY: učinkovitost, prilagodljivost, digitalizacijo in trajnostno rabo virov. Osrednjo vlogo ima tovarna v Münchnu, kjer je proizvodnja serije 3 potekala neprekinjeno od leta 1975. S stalnimi tehnološkimi posodobitvami, z visoko stopnjo avtomatizacije, z uporabo robotov, digitalnih orodij in sistemov kakovosti, podprtih z umetno inteligenco, je obrat postal pionir sodobne avtomobilске proizvodnje. BMW serije 3 je pomembno prispeval tudi k rasti in internacionalizaciji proizvodnje. Proizvodnja se je razširila v Nemčiji ter kasneje v Južno Afriko, v ZDA, na Kitajsko, v Mehiko in druge države.



VOZNIKOVIMODNI DODATKI

Ure Mercedes-AMG

Mercedes-AMG je sinonim za prvovrstno zmogljivost in nepozabno zunanost. Trije novi modeli ur sedaj te lastnosti prinašajo na zapetje. Športna ročna ura, kronograf in ekskluzivni avtomatski kronograf jasno izražajo DNK znamke iz Affalterbacha. Vsi trije modeli so izdelani v Švici z uporabo visoko kakovostnih materialov, kot so lahek titan, na praske odporna keramika, nerjaveče jeklo in safirni kristal, zato predstavljajo maksimalno natančnost in prepoznavno švicarsko izdelavo. Zastavonoša kolekcije ur AMG je avtomatski kronograf, ki združuje tehnologijo in emocije ter športnost in klasično eleganco. Srce ure predstavlja gibanje Sellita, katerega se lahko občuduje skozi transparenten hrbet ure.



Dišava Bentley Become Zenith

Bentley je svoji uspešni liniji dišav dodal nov svež vonj, ki bo očaral modernega popotnika. Bentley je novo parfumsko vodo Zenith oklical za vznemirljivost potovanja, zajeto v steklenički. Gre za sodobno interpretacijo dišavne linije Bentley Become, ki jo je iz najboljših sestavin ustvarila parfumerka Violaine Collas. Združila je sveže note vijolice s sladkobo kardamoma, z aromatiko kakava in z značilnim podpisom Bentleyjevih dišav, z esenco usnja, kateri se pridružuje topla vanilija. Sofisticiran vonj je namenjen urbanemu popotniku, ki uživa v največjem luksuzu – svobodi. Svobodi, da raziskuje svet brez strahu pred novimi izzivi. Kot vedno, je Bentley parfum, ki stane 95 evrov, zajel v elegantno stekleničko, tokrat v vijoličnem odtenku in izdelano iz trajnostnih materialov.



Očala Bugatti Eyewear

Drzna, modna, ekskluzivna – s temi pridevniki bi lahko opisali kolekcijo sončnih očal izpod rok francoskega Bugattija. Ker gre za prvovrstne izdelke, namenjene tako moškimi kot ženskam, so orali ledino z uporabo novih materialov in proizvodnih tehnik. Linija se poklanja vrhunskemu vozilu Tourbillon in v skladu s tem bo na voljo v le 100 primerkih, ki bodo kupcem dostavljeni v po meri narejeni škatli iz karbona. Kralj nove izvedbe Bugatti Eyewear je model Tourbillon Limited Edition, ki se pohvali s 3D-natisnjanim okvirjem iz titana, katerega obliko je navdihnil aerodinamični zadek najnovejšega presežka iz Molsheima.



PONUDBA VSEH PONUDB!

Popusti do **13.000** EUR

EKO subvencija do **7.200** EUR

Izjemno financiranje **tudi brez obresti**

+4 zimske gume*



5 let tovarniške garancije brez omejitve kilometrov

 **HYUNDAI**

5 let Garancije brez omejitve kilometrov

8 let Garancije na baterijo

Povprečna poraba goriva: 0,00 l/100 km, emisije CO₂: 0,00 g/km. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Slike so simbolne. Akcija velja do razprodaje zaloga. Več informacij je na voljo pri pooblaščenih prodajalcih vozil Hyundai. Pogoji garancije in podatki o specifični porabi goriva, emisijah CO₂ ter ugodnosti pri financiranju so na voljo na www.hyundai.si. *Ob nakupu avtomobila prejmete 4 zimske gume za samo 1 evro, gum ni mogoče zamenjati za denar oz. za dodaten popust. Eko subvencija - preverite možnost pridobitve nepovratne finančne spodbude na www.borzen.si

BENTLEY*brez kravate*

TO NI ŠE ENA RAZLIČICA Z MALO VEČ MOČI IN NOVIMI PLATIŠČI, TEMVEČ POPOLNA SPREMEMBA ZNAČAJA.



PO NATANKO STOTIH LETIH OD ROJSTVA PRVEGA BENTLEYJA Z IMENOM SUPER SPORTS SO SE NA SEDEŽU PODJETJA V CREWU ODLOČILI ZA NEKAJ, KAR JE ŠE PRED KRATKIM ZVENELO KOT HEREZIJA. CONTINENTAL GT BREZ ŠTIRIKOLESNEGA POGONA. SAMO DVA SEDEŽA. BREZ HIBRIDOV. MANJ KOT DVE TONI TEŽE. IN JA — TO JE NAJOSTREJŠI BENTLEY VSEH ČASOV.

TO JE **NAJLAŽJI BENTLEY DOSLEJ** IN PRVI SERIJSKI
CONTINENTAL GT Z ZADNJIM POGONOM V ZGODOVINI.



Tudi streha je narejena iz ogljikovih vlaken, notranjost pa je ostala brez zadnjih sedežev. Manj teže, nižje težišče, več resnosti.



me mu je Supersports in je šele četrti v zgodovini. Kar pove vse. To ni še ena različica z malo več moči in novimi platišči, temveč popolna sprememba značaja. To je Bentley, ki je končno priznal, da želi voziti – ne samo lebdeti. Pod dolgim pokrovom motorja brni štirilitrski V8 z dvema turbinama, brez električne pomoči, brez opravičil. Razvije 657 konjev in 800 Nm navora, moč pa se prenaša izključno na zadnja kolesa preko osemstopenjskega menjalnika z dvojno sklopko. Rezultat? 0–100 km/h v

3,7 sekunde in končna hitrost okoli 310 km/h. Številke so impresivne, a pomembneje je nekaj drugega: občutek. To je najlažji Bentley doslej in prvi serijski Continental GT z zadnjim pogonom v zgodovini. Dodaj še elektronsko zaporo diferenciala, aktivno zadnje krmiljenje in športne nastavitve podvozja, ki ti dovolijo vse – od varnega zdrsa do popolnega kaosa – in dobiš Bentley, ki se zna igrati. Tudi karoserija je povsem nova zgodba. Ogromen sprednji splitter, karbonski in aerodinamični elementi, nov difuzor in fiksni zadnji spojler ustvarijo več kot 300

kilogramov dodatnega potiska k tlom, v primerjavi z že tako norim Continentalom GT Speed. Tudi streha je narejena iz ogljikovih vlaken, notranjost pa je ostala brez zadnjih sedežev. Manj teže, nižje težišče, več resnosti. Znotraj smo pričali estetsko privlačni igri usnja in karbona. Ideja oblikovalcev je bila na zmogljivost osredotočen minimalizem z novima športnima sedežema in s ploščico z zaporedno številko avtomobila. Vsak bo namreč eden izmed petstotih. Nobeden več, noben manj. To ni Bentley za na golf igrišče ali v opero. To je Bentley,

ki se bo brez slabe vesti zapeljal na dirkališče, odpihnil marsikateri superavto in se potem udobno odpeljal domov. Supersports ni pripoved o najvišji hitrosti (pa čeprav je bil originalni Supersports prvi predstavnik znamke, ki je presegel mejo 100 milj na uro). Gre za voznikovo angažiranost. Za nasmeh v ovinku. Če si vedno misliš, da so Bentleyji za stare prdce – no, zdaj nimaš več izgovora.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



+ Ideja oblikovalcev je bila na zmogljivost osredotočen minimalizem z dvema novima športnima sedežema.

Kralj. Limuzin



KO MERCEDES-BENZ PREDSTAVI NOVO GENERACIJO RAZREDA S, AVTOMOBILSKI SVET NE GOVORI LE O ŠE ENI POSODOBITVI, TEMVEČ O PREMIKU MERIL. NOVI S PRIHAJA OB SIMBOLIČNI OBLETNICI – 140 LET PO TEM, KO JE KARL BENZ SVETU DAL AVTOMOBIL – IN S TEM POTRJUJE SVOJO VLOGO KRALJA MED LUKSUZNIMI LIMUZINAMI. GRE ZA NAJOBSEZNEJSO EVOLUCIJO ZNOTRAJ ENE GENERACIJE

V ZGODOVINI MODELA. NAVZVEN SAMOZAVESTEN IN TEHNOLOŠKO NAPREDEN, Z OSVETLJENO ZVEZDO NA POKROVU MOTORJA IN NOVO SVETLOBNO GRAFIKO, RAZRED S OSTAJA ZVEST SVOJEMU BISTVU: BREZHIBNEMU UDOBJU, TIŠINI IN OBCUTKU, KI GA MERCEDES OPISUJE KOT »WELCOME HOME.« TO NI LE AVTOMOBIL, TEMVEČ REFERENČNA TOČKA ZA RAZKOŠJE NA ŠTIRIH KOLESIH.



**Novi razred S
ne sledi trendom – on
jih še naprej postavlja.**



krmiljenje zadnje osi poskrbita, da se skoraj petmetrska limuzina pelje z lahkotnostjo bistveno manjšega avtomobila. A morda je največja moč razreda S v tem, česar ni mogoče zapisati v tehnične podatke. Gre za občutek maksimalnega ugodja, za tišino pri avtocestnih hitrostih in za samozavest, ki jo avtomobil izžareva brez potrebe po razkazovanju. Novi razred S ne sledi trendom – on jih še naprej postavlja.

Pomemben del identitete je tudi personalizacija. Program Manufaktur kupcem ponuja skoraj neomejene možnosti barv, materialov in detajlov, s katerimi avtomobil postane odsev osebnega okusa lastnika. V dobi serijske proizvodnje znamka iz Stuttgarta poudarja vrednost ročne obdelave in individualnega pristopa.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

Novi razred S ni evolucija v klasičnem pomenu besede, temveč sistemska prenova. Srce vozila je novi operacijski sistem MB.OS, superračunalnik, ki povezuje vse – od pogonskih sklopov do asistenčnih sistemov in infotainmenta – v enoten digitalni ekosistem. Povezava z oblakom omogoča posodobitve na daljavo, kar pomeni, da se limuzina s časom ne stara, temveč razvija. Na cesti se tehnološki napredek kaže predvsem v naprednih sistemih MB.DRIVE. Razred S zna v določenih okoljih samostojno voziti od točke A do točke B, tudi v gostem mestnem prometu, tam, kjer zakonodaja to dopušča. Parkiranje je hitrejše, natančnejše in manj stresno, medtem ko digitalni žarometi noč spremenijo v inteligentno osvetljeno varnostno cono. Notranjost ostaja prostor, kjer razred S že desetletja nima prave konkurence. Novi MBUX Superscreen in četrta generacija uporabniškega vmesnika z umetno inteligenco omogočata naravno komunikacijo z vozilom, medtem ko zadnja sedežna konfiguracija First-Class kabino spremeni v mobilno sejno sobo ali umirjen zasebni salon. Pogonska paleta, od šest- in osemvaljnikov do priključnega hibrida z dosegom okoli 100 kilometrov, sledi isti filozofiji: moč brez napora. Zračno vzmetenje in



**MERCEDES ZNOVA DOKAZUJE, DA PRESTIŽ NI LE V MATERIALIH
ALI TEHNOLOGIJI, TEMVEČ V CELOSTNEM OBČUTKU.**





STOLETJE PHANTOMA

OB STOLETNICI MODELA PHANTOM JE ROLLS-ROYCE PREDSTAVIL ENO SVOJIH NAJBOLJ AMBICIOZNIH STVARITEV DOSLEJ: PHANTOM CENTENARY PRIVATE COLLECTION, OMEJENO SERIJO 25 AVTOMOBILOV, KI JE HKRATI ZGODOVINSKI ARHIV, OBLIKOVALSKI MANIFEST IN RAZKOŠEN OBJEKT ŽELJE.

O kroglu stoletje Phantom velja za avtomobilski ekvivalent industrijskega magnata – simbol uspeha, moči in zadržane elegance. Ob tej obletnici se Rolls-Royce ni odločil za nostalgičen poklon, temveč za celovito pripoved o času, ljudeh in idejah, ki so oblikovali ime Phantom. Rezultat je avtomobil, ki ne želi le navduševati, temveč tudi pripovedovati.

Projekt je nastajal več kot tri leta in zahteval več kot 40.000 ur dela. Oblikovalci, inženirji in mojstri ročnih spretnosti so raziskali stoletje arhivov — od zgodnjih prototipov iz dvajsetih let do sodobne interpretacije luksuza in te reference strnili v 77 ročno narisanih motivov. Ti se sedaj pojavljajo povsod: v lesu, usnju, tekstilu in celo svetlobi. Zunanost je poklon zlatemu obdobju Hollywooda, ko so Phantomi vozili filmske zvezde po rdečih preprogah.



Dvobarvna površina ima subtilen kovinski sijaj, dosežen z delci zdrobljenega stekla, tokrat obarvanimi v odtenek šampanjca. Na vrhu kulture kraljuje kipec Spirit of Ecstasy iz masivnega zlata, ki je bolj artefakt kot okras. Notranost deluje kot razkošna knjiga brez besed. Zadnja sedeža pripovedujeta zgodbo preko treh različnih plasti, pri katerih se visoko ločljiv tisk, razvit v sodelovanju z modnim ateljejem, družji z unikatnimi vezeninami s preko 160 tisoč šivi. Sprednja sedeža medtem krasijo lasersko vgravirane risbe, navdihnjene z oblikovalskimi skicami iz Phantomove zgodovine. Lesene površine, ki sodijo med najbolj kompleksne v zgodovini znamke, uvajajo ne eno, ampak tri novosti: tridimenzionalno intarzijo, tridimenzionalni večplastni tisk in 24-karatne zlate lističe,

s katerimi so vrisane poti ključnih zgodovinskih potovanj. Osrednji element armaturne plošče je tako imenovana Anthology Gallery: dramatična aluminijasta struktura, podobna odprti knjigi, sestavljena iz črk, ki tvorijo citate stoletne medijske hvale. Vse skupaj ni zgolj razstava tehnične odličnosti, temveč premišljen razmislek o tem, kaj pomeni dediščina v gibanju. Phantom Centenary Private Collection ne skuša posodobiti zgodovine. Raje jo elegantno, skoraj tiho, postavi v sedanji čas — in s tem nakaže, da bo ime Phantom tudi v naslednjem stoletju pomenilo mnogo več kot zgolj avtomobil.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

STOPI ASFALT



V MARANELLU SO SPET NAREDILI NEKAJ, KAR SE ZGODI Približno tako pogosto kot sončni mrk nad Monzo. Razkrili so nov unikat: SC40 in ja – že ime pove, kam meri. Naravnost v srce legendarnega F40. Le, da je ta oblečen v sodobno karbonsko obleko in ima dovolj tehnologije, da bi spravil v zadrego vesoljsko agencijo.



Spredaj SC40 izgleda, kot da te hoče prehiteti, še preden si ga opazil.

SC40 je berlinetta, osnovana na modelu 296 GTB. To pomeni sredinsko nameščen V6, hibridni pogon in podvozje, ki je že v serijski obliki nevarno dobro. A potem pride Ferrarijev oddelek Special Projects, v roke vzame škarje in platno, reče »brez kompromisov« in ustvari avto za enega samega človeka. Dobesedno. En primerek. Konec debate.

Oblikovno je SC40 ljubezensko pismo superavtu F40 iz leta 1987, napisano z laserskim rezalnikom. Ostre linije? Seveda. Kvadratni, mišičasti volumni? Absolutno. A vse skupaj je zmeščano ravno toliko, da ne izgleda kot »copy-paste«. Visok, fiksen zadnji spojler raste kar iz karoserije, zadek je odprt, mrežast in brez sramu razkazuje mehaniko. Motor se kaže skozi zatemnjene reže, centralni izpuh iz titana in ogljikovih vlaken pa je videti kot nekaj, kar bi lahko stopilo asfalt.

Ob pogledu na stransko linijo izstopajo ogromni dovodi zraka, poudarjeni s trikotnimi karbonskimi ploščami. Celoten dizajn deluje kot tehnična risba v treh dimenzijah – vse ima svoj namen. Spredaj SC40 izgleda, kot da te hoče prehiteti, še preden si ga opazil. Žarometi sedijo skrajno zunaj, spodnji zračnik pa se razteza čez celoten nos. Agresivno? Ja. Diskretno? Nikoli.

In barva karoserije? Posebej za ta projekt namešana hladna bela, ki na sončni svetlobi poudari linije in se lepo ujame z materiali v notranjosti. Detajli so natančni, logotipi minimalistični, platišča pa geometrijsko popolna. Interier je medtem čisti poklon F40: kevlar povsod. Na tleh, za sedeži, na volanu. Dodaj alkantaro, rdečo tkanino in ekskluzivne logotipe, vtikane v sedeže – in imaš kabino, ki kriči dirkanje, ne pa luksuz.

Če te je SC40 s svojo retro dušo, vendar novodobno identiteto navdušil, si ga lahko ogledaš v živo v Ferrarijevem muzeju v Maranellu. Avta sicer ne boš mogel kupiti. A lahko vsaj sanjaš ...

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



Centralni izpuh je videti kot nekaj, kar bi lahko stopilo asfalt.



MINISTER ZA ZDRAVJE OPOZARJA: PREKOMERNO PITJE ALKOHOLA ŠKODUJE ZDRAVJU



Rosé de Rosé

ELEGANCA hitrosti



Z MODELOM DB12 S BRITANSKA ZNAMKA PONOVO POTRjuje, DA ZNA VRHUNSKO ZMOGLJIVOST ZAPAKIRATI V BREZČASNO ELEGANCO. DB12 S, NOVI PARADNI KONJ VSEM AVTOMOBILISTOM POZNANE DRUŽINE DB, NI ZGOLJ NADGRADNJA ŽE IMPRESIVNEGA DB12, TEMVEČ IZRAZITO IZBRUŠENA INTERPRETACIJA SODOBNEGA SUPER TOURERJA – VOZILA, KI ENAKO PREPRIČA NA ALPSKEM PRELAZU, NA AVTOCESTI ALI PRED VHODOM V HOTEL S PETIMI ZVEZDICAMI.



DB12 S navduši predvsem z načinom, kako svojo moč podaja – z občutkom, z zveznostjo in s suvereno uglajenostjo.



pokrovu motorja in fiksni zadnji spojler niso zgolj estetski dodatki, temveč funkcionalni elementi aerodinamike. Štirje izpušni zaključki zadaj ustvarjajo vizualni podpis, ki ga spremlja globok, prepoznaven zvok – še izrazitejši z opcijskim titanovim izpušnim sistemom.

V notranjosti se razkošje sreča s športno ostrino. Poseben rdeč detajl na gumbu za vžig, unikatni šivi in izbira med več prestižnimi ambienty iz usnja in alkantere ustvarjajo okolje, ki je hkrati ekskluzivno in osredotočeno na voznika. DB12 S ni le najzmogljivejši DB doslej – je sodoben izraz aristokratskega avtomobilizma.

DB12 S je novi vrh ponudbe, namenjen tistim, ki zahtevajo popolnost brez kompromisov. Na voljo je v kupejski in kabriolet različici Volante – razlika med njima ni le v strehi, temveč v značaju. Kupe DB12 S deluje kot izklesan grand tourer – bolj intimen, osredotočen in izrazito atletski, idealen za voznike, ki uživajo v popolni povezanosti z avtomobilom. Volante pa ponuja drugačno razkošje: svobodo odprte vožnje, zvok osemvaljnika brez filtrov in občutek brezčasnega potovanja, kjer se zmogljivost sreča z življenjskim slogom. Električno zložljiva platnena streha ohranja elegantne linije, ne da bi žrtvovala prestiž ali dinamiko. Dva značaja, ena filozofija – izberete le, kako želite doživeti hitrost.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

Pod dolgim pokrovom motorja se skriva še bolj izpopolnjena različica štirilitrskega V8 z dvojnimi turbopolnilnikom, ki zdaj razvije okroglih 700 konjskih moči in 800 Nm navora. Pospešek do 60 milj na uro traja zgolj 3,4 sekunde, najvišja hitrost pa presega 325 km/h. Toda številke so le del zgodbe. DB12 S navduši predvsem z načinom, kako svojo moč podaja – z občutkom, z zveznostjo in s suvereno uglajenostjo, ki je postala zaščitni znak znamke Aston Martin.

Inženirji so se poglobili v vsako podrobnost vozne dinamike. Prenovljena nastavitve stopalke za plin, hitrejše menjave prestav in optimiziran sistem Launch Control ustvarjajo bolj neposredno povezavo med voznikom in avtomobilom. Podvozje z nadgrajenimi blažilniki in natančno prilagojeno geometrijo zagotavlja izjemno ravnovesje med agilnostjo in udobjem – lastnost, ki jo v tem razredu redko srečamo.

Eden ključnih poudarkov so karbonsko-keramične zavore, ki ne le izboljšujejo zavorno zmogljivost, temveč zmanjšajo maso za kar 27 kilogramov. Rezultat je boljša odzivnost krmiljenja, več stabilnosti in še bolj samozavesten občutek pri visoki hitrosti. Novi sistem nadzora zaviranja v ovinku dodatno izostrí natančnost pri vstopu v zavoj, tudi pri vožnji na limitu.

Zunanost DB12 S subtilno, a odločno sporoča svojo posebno vlogo. Novi sprednji splitter, odprtine na



POKLON LEGENDI

NOVI POKLON UPORABLJA NAJVIŠJO EVOLUCIJO ZNAMENITEGA MOTORJA W16 S 1.600 KONJSKIMI MOČMI.



BUGATTI VEYRON JE SPREMENIL RAZUMEVANJE MOGOČEGA V AVTOMOBILSKEM SVETU. S KAR TISOČ KONJSKIMI MOČMI, Z NAJVIŠJO HITROSTJO PREK 400 KILOMETROV NA URO IN S PREFINJENOSTJO, KI JE PREJ PRIPADALA LE LUKSUZNIM LIMUZINAM, NI BIL ZGOLJ ŠE EN SUPERŠPORTNIK. POSTAL JE KULTNI AVTOMOBIL, SIMBOL TEHNOLOŠKE AMBICIJE IN DOKAZ, DA SE LAHKO BRUTALNA ZMOGLJIVOST ZDRUŽI Z UGLAJENO ELEGANCO. Z NJIM JE BUGATTI USTVARIL POVSEM NOVO KATEGORIJO: HIPER-GT.

Danes se znamka Bugatti k tej dediščini vrača z modelom F.K.P. Hommage, drugim avtomobilom v okviru ekskluzivnega programa Programme Solitaire. Gre za poklon ne le Veyronu, temveč tudi njegovemu duhovnemu očetu, vizionarskemu inženirju Ferdinandu Karlu Piëchu, človeku, ki je nemogoče razumel kot izziv, ne kot omejitev.

Zamisel o motorju W, srcu Bugattijeve renesanse, se ni rodila v oblikovalskem studiu, temveč na japonskem hitrem vlaku, kjer je Piëch na list papirja skiciral arhitekturo, ki je pozneje prerasla v legendarni štirikratno turbinsko polnjen W16. Ta tehnični dosežek je omogočil kompakten, a izjemno zmogljiv avtomobil, ki je bil hkrati brutalen in presenetljivo civiliziran.

Ko je bil Veyron prvič predstavljen leta 1999, je izstopal tudi oblikovno. Medtem ko so drugi stavili na agresivne, klinaste silhuete, je Veyron deloval umirjeno, skoraj aristokratsko. Ta samozavestna, skoraj bauhausovska estetika se je izkazala za brezčasno – in prav nanjo se naslanja tudi F.K.P. Hommage.

Novi poklon uporablja najvišjo evolucijo motorja W16 s 1.600 konjskimi močmi, znano iz modela Chiron Super Sport, ter združuje dve desetletji tehničnega razvoja v silhueti, ki ostaja zvesta izvirniku. Zunanost je subtilno izčiščena, materiali so naprednejši, barvni nanosi globlji in bolj izrazni, a osnovni značaj ostaja nedotaknjen.

Notranost predstavlja skoraj popoln prelom s sodobnimi Bugattiji. Navdihnena z izvirnim Veyronom, a izvedena z današnjo natančnostjo, vključuje nič drugega kot prestižno ročno uro Audemars Piguet Royal Oak Tourbillon, integrirano v armaturno ploščo – simbol srečanja visoke mehanike in avtomobilske umetnosti.

F.K.P. Hommage ni nostalgichen pogled nazaj, temveč preiščen razmislek o tem, zakaj je Veyron postal legendaren. Bil je prvi svoje vrste – in v svetu zbirateljskih avtomobilov so prav takšni tisti, ki zares pišejo zgodovino.

Veyronov kulturni status danes presega svet avtomobilizma in se dotika širše kulturne zgodbe o ambiciji preloma tisočletja, ko je industrija še verjela v absolutni tehnološki napredek brez kompromisov. Bil je avtomobil, ki ni nastal iz tržne analize, temveč iz osebnega prepričanja, da mora tehnika slediti viziji, ne obratno. Prav zato Veyron ni le redek ali drag – postal je referenčna točka, merilo, s katerim se še danes primerjajo vsi hiperavtomobili. F.K.P. Hommage to dediščino ne reproducira, temveč jo interpretira: kot opomin, da resnične ikone nastanejo le, ko se drznost sreča z neomajno voljo.

Tekst: Ava Tomlje
Foto: ISC

F.K.P. Hommage se naslanja na samozavestno estetiko Veyrona.



SONY

NOVO
NA TRGU



WHAT HI-FI?
★★★★★

Sony WH-1000XM4
Avgust 2020

WH-1000XM4

Vodilni na področju digitalnega odpravljanja šumov*

Samo glasba. Nič drugega.
Procesor QN1 za odpravljanje šumov visoke ločljivosti

*Na voljo od 21. aprila 2020. Glede na rezultate raziskave družbe Sony Corporation; meritve opravljene v skladu s smernicami JEITA. Za trg slušalk z ovratno zasnovo in brezžičnim odpravljanjem šumov

ACS

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

'Sony' in njihovi logotipi so registrirane blagovne znamke ali blagovne znamke družbe Sony Corporation. Vsi drugi logotipi in blagovne znamke so last njihovih lastnikov.

NOVI STANDARD ELEKTRIČNEGA KARAVANA

KLJUB TEMU DA GRE ZA DRUŽINSKI KARAVAN, SO RAZMERJA IZJEMNO DOBRO URAVNOTEŽENA.



NOVA GENERACIJA AUDIJEVEGA RAZREDA A6 JE PRVIČ NA VOLJO TUDI V POPOLNOMA ELEKTRIČNI IZVEDBI IN SLEDNJA JASNO NAKAZUJE, DA AVTOMOBIL NE SKLEPA NOBENIH OBLIKOVNIH IN VOZNIH KOMPROMISOV. RAVNO NASPROTNO. KLJUB POGONU NA ELEKTRIKO, TA NA PAPIRJU OBLJUBLJA KAR 680-KILOMETRSKI DOSEG.



Električni pogon quattro poskrbi za takojšen odziv in zvezno pospeševanje brez sunkov.

Audi A6 Avant e-tron quattro na prvi mah deluje sila atraktivno in dinamično. Testni avtomobil v sivi antracitni barvi, v kombinaciji s črnimi poudarki in z dvobarvnimi nizkopresečnimi platišči, izžareva samozavest, z ostrimi linijami in aerodinamično silhueto pa je prava paša za oči vsakega mimoidočega, katerega pogled se ustavi na njemu. Kljub temu da gre za družinski karavan, so razmerja izjemno dobro uravnotežena, silhueta nizka in napeta, kar avtomobilu daje izrazito športno držo.

Prednji del zaznamuje oster pogled z vitkimi žarometi, ki so eden oblikovnih vrhuncev avtomobila. Audi je šel tu še korak dlje, saj lahko voznik v menijih vozila izbira grafiko dnevnih luči in zadnjih svetil. Gre za dejansko personalizacijo svetlobnega podpisa, kar je v tem razredu še vedno nekaj posebnega in nevsakdanjega. Voznik lahko tako avtomobil vizualno prilagodi svojemu okusu, zadaj pa dodatno izstopa tudi v rdečo barvo osvetljen logotip legendarnih štirih krogov.

Tehnična osnova modela je skupna platforma PPE (Premium Platform Electric), ki sta jo Audi in Porsche razvila posebej za električne modele nove generacije, A6 e-tron pa je eden prvih Audijev, ki to arhitekturo uporablja v praksi, kar se pozna na več področjih: nizko težišče, optimalna razporeditev mase in izjemna togost karoserije, ki skupaj ustvarjajo zelo suveren vozniški paket. Kljub velikosti in masi, avtomobil deluje lahkotno in natančno vodljivo.

Interier je natanko tak, kot bi ga pričakovali v avtomobilu s ceno preko 100 tisočakov. Kakovost izdelave je na zelo visoki ravni, materiali so mehki in prijetni, tako na pogled kot na otip. V kabini prevladuje alkantara, dopolnjena

s premišljeno umeščenimi dekorativnimi elementi, celoten ambient pa deluje moderno, a ne pretirano futuristično. Armaturna plošča je praktično identična tisti iz novega A5, kar pomeni tri zaslone: digitalni merilnik in osrednji zaslon za voznika ter dodaten zaslon za sovoznika, ki lahko samostojno upravlja multimedijo in nekatere druge funkcije v avtomobilu.

Med testom sem imel ves čas občutek, da vozim manjši avtomobil, skoraj športno utesnjenega značaja. Ta občutek bi prej pripisal modelu A4 kot klasičnemu A6. Če prostornost neposredno primerjam z BMW-jevo serijo 5 ali Mercedesovim razredom E, Audi ne deluje tako prostorno in zračno, predvsem na sprednjih sedežih, po drugi strani pa ta nekoliko bolj intimna vozniška pozicija prispeva k izrazitejšemu voznškemu občutku.

Zračno podvozje je eden večjih asov tega avtomobila, vožnja je izjemno udobna, avto neravnine požira suvereno, brez nepotrebne tresenja, hkrati pa v hitrih zavojih ohranja stabilnost in zanesljiv stik s cesto. Volanski mehanizem je odziven, natančen in lepo obtežen, kar dodatno poudari dinamičen značaj avtomobila. A6 Avant e-tron se tako pelje izjemno udobno na dolgih relacijah, a zna biti tudi presenetljivo igriv na zavutih cestah. Električni pogon quattro z dvema motorjema, z vsakim na eni osi, poskrbi za takojšen odziv in zvezno pospeševanje brez sunkov, moč je vedno na voljo takoj, oprijem je vseskozi odličen, vožnja pa izjemno tiha in umirjena.

Sistemska moč s funkcijo Boost znaša 340 kW (460 KM), kar je več kot dovolj za zelo suverene pospeške v vseh voznih režimih. Energijo zagotavlja večja baterija s kapaciteto 94,9 kWh, ki v teoriji omogoča doseg do 680





**HYPERLIGHT
OPTICS®**



**Audi je z A6 Avant e-tronom dokazal,
da elektrifikacija ni kompromis,
temveč evolucija.**

kilometrov, v praksi pa bo z enim polnjenjem realno možno prevoziti nekje okoli 500 kilometrov.

Hitro polnjenje z močjo do 270 kW omogoča, da se baterija v optimalnih pogojih v desetih minutah napolni za približno 250 kilometrov dosega, kar električno uporabnost postavlja na zelo visoko raven, predvsem na avtocestnih relacijah.

Prav ta kombinacija udobja, dinamike in tehnološke dovršenosti je tisto, kar A6 Avant e-trona postavlja zelo visoko v razredu prestižnih električnih karavanov. Audi je z A6 Avant e-tronom dokazal, da elektrifikacija ni kompromis, temveč evolucija. Gre za avtomobil, ki bo nagovoril tradicionalne kupce razreda A6, hkrati pa odprl vrata novi generaciji voznikov, ki iščejo tehnološko napreden, oblikovno drzen in vozniško prepričljiv električni karavan.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Tehnični podatki

motor	električni
baterija	340 kWh (460 KM)
moč	94,9 kWh
navor	855 Nm
menjalnik	1-stopenjski samodejni
pospešek	4,5 s (0-100 km/h)

največja hitrost	210 km/h
poraba	22 kWh/100 km
mere	4.928 / 1.923 / 1.505 mm
teža	2.488 kg
prtljažni prostor	502 l
cena vozila	100.981 EUR

DH Leasing

Skupina
Delavska hranilnica

informativni izračun mesečnega obroka: 1.166,60 EUR*

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

BIOPTRON®
LIGHT THERAPY SYSTEM By Zepter Group

www.zepter.com



KO JE MANJ VEČ KOT DOVOLJ

BMW I4 EDRIVE40 DOKAZUJE, DA ELEKTRIČNI PREHOD PRI ZNAMKI IZ MÜNCHNA NE PREDSTAVLJA KOMPROMISA PRI VOZNEM UŽITKU. GRE ZA ELEGANTNO GRAN KUPEJEVSKO LIMUZINO, KI ZDRUŽUJE KLASIČEN BMW-JEV ZNAČAJ Z UČINKOVITIM ELEKTRIČNIM POGONOM, Z VELIKIM DOSEGOM IN S PRESENETLJIVO PREPRIČLJIVO ZMOGLJIVOSTJO.



i4 je tehnično tesno povezan s serijo 4 Gran Coupé, kar pomeni, da ohranja silhueto športno-elegantne kupejske limuzine s petimi vrati in z nizko strešno linijo. Vizualno gre še vedno za znano štirico Gran Coupé, le da namesto motorja z notranjim zgorevanjem uporablja povsem električni pogon z veliko baterijo in s konkretnim električnim dosegom. To omogoča prilagodljiva BMW-jeva platforma, zasnovana za uporabo klasičnih, hibridnih in električnih pogonskih sklopov. Model i4 smo že vozili v brutalni hitri prvi električni M izvedbi M50, tokrat pa smo na test zapeljali bolj racionalno različico eDrive40, ki postavi nakup oziroma potrebo po električni različici M pod vprašaj. Slednja ima po novem oznako M60 in na cesti dostavi preko 600 električnih konjičev.

Različica eDrive40 predstavlja zlato sredino v ponudbi modela i4. Namesto brutalne moči in dveh elektromotorjev za pogon uporablja en sam elektromotor na zadnji osi, ki razvije 250 kW (340 KM) in 430 Nm navora. V praksi to pomeni pospešek do 100 km/h v 5,6 sekunde, kar je hitro in predvsem z instantnim navorom zelo suvereno – brez večje drame, a z resnim sunkom, ki spremlja vsak odločen pritisk na stopalko.

Srce avtomobila je litij-ionska baterija z uporabno kapaciteto dobrih 80 kWh, ki omogoča uradni doseg do 506 kilometrov po standardu WLTP, v realnem svetu pa to pomeni, da boste lahko prevozili približno 400 kilometrov brez posebnega odrekanja, kar i4 eDrive40 postavlja med uporabnejše električne limuzine tega razreda. Na hitrih polnilnicah lahko i4 polnite z 205 kW polnilne moči, kar pomeni, da se baterija od 10 do 80 odstotkov napolni v približno pol ure.

V vožnji eDrive40 navduši z uravnoteženostjo in lahkotnostjo. Ker ni štirikolesnega pogona in še dodatne



EDRIVE40 JE HITREJŠI,
KOT SI BODO MNOGI
SPLOH UPALI VOZITI.



mase, deluje bolj lahkotno in naravno. Zadnji pogon poskrbi za pristno BMW-jevsko dinamiko, volan je natančen, podvozje pa kljub veliki teži baterije ohranja visok nivo udobja. Prav tu se pokaže, da bi bila različica M za večino uporabnikov preprosto odveč – eDrive40 je hitrejši, kot si bodo mnogi sploh upali voziti.

BMW i4 eDrive40 je dokaz, da električni BMW ne potrebuje črke M, da bi prepričal zahtevnega kupca. Za vsak dan, dolge poti in užitek v vožnji je ta različica več kot zadovoljiva.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	električni
baterija	250 kW (340 KM)
moč	80 kWh
navor	430 Nm
menjalnik	1-stopenjski samodejni
pospešek	5,6 s (0-100 km/h)

največja hitrost	190 km/h
poraba	19 kWh/100 km
mere	4.783 / 2.073 / 1.448 mm
teža	2.125 kg
prtljažni prostor	470 l
cena vozila	83.511 EUR

LOGIČNA NADGRADNJA



MAZDA JE Z MODELOM CX-80 NAREDILA ZELO PREMIŠLJEN KORAK NAVZGOR. NE GRE ZA RADIKALNO NOV AVTOMOBIL, TEMVEČ ZA LOGIČNO NADGRADNJO ŽE ZNANEGA KONCEPTA, KI GA POZNAMO IZ CX-60, A Z JASNO USMERITVIJO K VEČJIM DRUŽINAM IN UPORABNIKOM, KI OD ŠPORTNO-ELEGANTNEGA SUV-JA PRIČAKUJEJO ŠE VEČ PROSTORA, ŠE VEČ UDOBJA IN ŠE VEČ VSAKODNEVNE UPORABNOSTI. CX-80 OHRANJA MAZDINO PREPOZNAVNO FILOZOFIJO VOZNIŠKE OSREDOTOČENOSTI IN KAKOVOSTI, HKRATI PA DODA TISTO, KAR JE CX-60 POGREŠAL – PRAVO MERO PROSTORNOSTI ZA SEDEM POTNIKOV IN PRTLJAŽNIK, KI OSTANE UPORABEN TUDI TAKRAT, KO JE AVTO POLNO ZASEDEN.

MAZDA CX-80 NI LE VEČJA CX-60, TEMVEČ BOLJ UPORABNA IN BOLJ DRUŽINSKO USMERJENA RAZLIČICA.



CX-80 je družinsko naravnani avtomobil, ki se ne odpoveduje elegantnim proporcem.

CX-80 je v osnovi tehnično in oblikovno zelo blizu modelu CX-60, a ključna razlika se skriva v zadnjem delu. Daljša medosna razdalja in podaljšan zadek omogočata vgradnjo tretje sedežne vrste, ki v prtljažniku skriva še dva dodatna sedeža. Ta nista namenjena vsakodnevemu prevažanju odraslih na dolgih poteh, a za otroke ali krajše relacije povsem dobro opravita svoje delo. Prav zaradi tega CX-80 postane bolj družinsko naravnani avtomobil, ne da bi se odpovedal elegantnim proporcem. Dolžina skoraj petih metrov na papirju daje vtis ogromnega avtomobila, a v praksi preseneti z lahkotnostjo upravljanja.

Prostornost je ena ključnih vrlin tega modela. Druga sedežna vrsta ponuja veliko prostora za kolena in glavo, sedeži so udobni in primerno oblikovani za daljša potovanja. V petsedežni konfiguraciji prtljažnik ponuja 687 litrov prostornine, kar pomeni, da družinski izleti, dopusti ali športna oprema ne bodo predstavljali nobenega izziva. Tudi, ko so v uporabi vsi sedeži, prtljažni prostor ostane dovolj velik za osnovno prtljago, kar je pri sedemsedežnih SUV-jih redkost. Električno odpiranje prtljažnih vrat in pametne rešitve za zlaganje sedežev še dodatno poudarjajo uporabnost in vsestranskost avtomobila.

Kljub velikosti CX-80 med vožnjo ne deluje okorno. Volanski mehanizem je natančen, preglednost dobra, številni asistenčni sistemi in 360-stopinjska kamera pa poskrbijo, da je manevriranje v mestih ali na ozkih parkiriščih bistveno manj stresno, kot bi pričakovali od avtomobila te velikosti.

Velik del zaslug za prijetno vožnjo gre predvsem pogonskemu sklopu. 3,3-litrski šestvaljni dizelski motor razvije 254 konjskih moči in kar 550 Nm navora, ki je na voljo že pri nizkih vrtljajih. Motor deluje izredno prožno, pospeševanja so lahkotna in suverena, o dizelski grobosti ni ne duha ne sluha. Zvok je umirjen, osemstopenjski samodejni menjalnik pa prestavlja mehko in neopazno.

Blaga hibridna tehnologija e-Skyactiv z 48-voltnim sistemom omogoča jadranje z ugasnjenim motorjem in pomaga pri speljevanju ter pospeševanju, kar se pozna tako pri uglajenosti kot pri nizki porabi goriva, ki se v praksi giblje presenetljivo nizko, glede na velikost in maso vozila. V času testa smo porabo brez težav držali pod sedmimi litri na sto prevoženih kilometrov, kar je izjemen rezultat.

Notranjost v paketu Takumi Plus prinaša svetlo bež usnje in v kombinaciji s svetlimi lesenimi detajli ustvarja občutek prestiža, ki se brez zadržkov postavlja ob bok premiumskim znamkam. Kakovost materialov, natančnost izdelave in umirjen, skoraj zenovski dizajn kabine dajejo CX-80 premium značaj. Opreme praktično ne manjka – od naprednih varnostnih sistemov, vrhunskega zvočnega sistema Bose, velikega osrednjega zaslona do ogrevanih in hlajenih, v vse smeri električno nastavljenih sedežev. Testni avto je imel na seznamu doplačil le rdečo kovinsko barvo Soul Red Crystal, za katero je treba



doplačati tisočaka in petdeset evrov, cena dotičnega testnega modela je tako znašala 71.190 evrov.

Mazda CX-80 ni le večja CX-60, temveč bolj zrela, bolj uporabna in bolj družinsko usmerjena različica, ki kljub dimenzijam ohranja dinamičen vozniki karakter, pri čemer je še vedno vse podrejeno udobju. Za tiste, ki potrebujejo prostor, a se ne želijo odpovedati udobju, kakovosti in varčnemu, a zmogljivemu dizlu, je to ena najbolj prepričljivih ponudb v razredu.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	šestvaljni, vrstni, turbodizelski
prostornina	3.283 ccm
moč	187 kW (254 KM)
navor	550 Nm pri 1.500 vrt./min.
menjalnik	8-stopenjski samodejni
pospešek	8,4 s (0-100 km/h)
največja hitrost	219 km/h

poraba	6,8 l/100 km
emisije CO₂	151 g/km
mere	4.990 / 1.890 / 1.713 mm
teža	2.230 kg
posoda za gorivo	70 l
prtljažni prostor	687 l
cena vozila	71.190 EUR

TEHNIKA, KI NE IŠČE POZORNOSTI



SUZUKI VITARA OSTAJA ZVESTA SAMA SEBI. OBLIKOVNO SKORAJ NESPREMENJENA, TEHNIČNO PREVERJENA IN BREZ DIGITALNEGA PRETIRAVANJA ZDAJ PRVIČ V ZGODOVINI PONUJA HIBRIDNI POGONSKI SKLOP. PRAV TA KOMBINACIJA ZNANEGA IN NOVEGA JO OHRANJA ZANIMIVO, PREDVSEM ZA KUPCE, KI CENIJO ZANESLJIVOST IN PREPROSTOST.

Vitara ostaja racionalna, preverjena izbira za tiste, ki avtomobil še vedno razumejo kot orodje in ne zgolj kot pametno napravo na kolesih.



časa poganja prednji kolesni par, ob zaznanem zdrs pa se navor samodejno in povsem neopazno razporedi tudi na zadnjo os. Sport izboljša odzivnost in stabilnost pri bolj dinamični vožnji po zaviranih cestah, Snow pa poskrbi za več nadzora na spolzkih podlagah, kjer se Vitara izkaže z zelo predvidljivim in natančnim obnašanjem. Na voljo je tudi način Lock, ki zaklene porazdelitev navora in omogoča počasno, nadzorovano premagovanje slabših podlag, kot so blato, sneg ali makadam.

Seveda Vitara ni namenjena resnemu terenu, a s solidno oddaljenostjo od tal, s kratkimi previsi in z učinkovitim AllGripom ponuja več realne uporabnosti kot večina mestnih križancev.

Notranjost ostaja izrazito analogna, klasičnih merilnikov, fizičnih stikal in preproste zasnove se bodo razveselili predvsem starejši vozniki, ki se ne želijo ukvarjati z zapletenimi meniji in ravno oni so ciljna publika Vitare. Ergonomija je logična, preglednost dobra, materiali pa solidni.

Paket opreme Elegance je zelo bogat in za ceno 27.450 evrov ponuja LED žaromete, 17-palčna aluminijasta platišča, ogrevana sedeža, usnjeno oblaginjenje, aktivni tempomat, varnostne asistencije, kamero za vzvratno vožnjo, navigacijo ter štirikolesni pogon. Vitara tako ostaja racionalna, preverjena izbira za tiste, ki avtomobil še vedno razumejo kot orodje in ne zgolj kot pametno napravo na kolesih.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Največja novost se skriva pod pokrovom motorja. Prvič v Vitari nastopa blagi hibridni pogonski sklop.



Posodobljena izvedba ostaja vizualno skoraj identična predhodnici, kar bo mnogim kupcem prej prednost kot slabost. Robustna, klasično SUV-jevska silhueta deluje domače, sinje modra barva testnega vozila pa doda ravno prav svežine sicer zelo zadržanemu dizajnu.

Največja novost se skriva pod pokrovom motorja. Prvič v Vitari nastopa blagi hibridni pogonski sklop, ki temelji na 1,4-litrskem turbobencinskem motorju Boosterjet,

podprtem z 48-voltno tehnologijo. Sistem ne obljublja električne vožnje, temveč bolj uglajeno delovanje, hitreje odzive in nižjo porabo v vsakdanjih razmerah. V kombinaciji s štirikolesnim pogonom AllGrip Vitara še naprej ponuja nekaj več terenske zmogljivosti, kar jo loči od večine mestnih SUV-jev.

AllGrip ni zgolj marketinška oznaka, temveč tehnično dodelan štirikolesni pogon s štirimi jasno ločenimi programi delovanja. V osnovnem načinu Auto večino

Tehnični podatki

motor	štirikolesni, vrstni, turbobencinski
prostornina	1.373 ccm
moč	81 kW (110 KM)
navor	235 Nm pri 2.000 vrt./min.
menjalnik	6-stopenjski ročni
pospešek	9,5 s (0-100 km/h)
največja hitrost	180 km/h

poraba	6,3 l/100 km
emisije CO₂	128 g/km
mere	4.185 / 1.775 / 1.600 mm
teža	1.180 kg
posoda za gorivo	47 l
prtlačni prostor	375 l
cena vozila	27.450 EUR

NI PRAVI M. PA KAJ?



POSODOBLJENI BMW M235 XDRIVE GRAN COUPÉ NAGOVARJA KUPCE, KI ŽELIJO IZRAZITI ŠPORTNI NASTOP, ZMOGLJIV MOTOR IN VSAKODNEVNO UPORABNOST, NISO PA PRIPRAVLJENI POSEČI PO ČISTOKRVNEMU M-U. FACELIFT PRINAŠA SVEŽ VIDEZ, TAKO NAVZEN KOT NAVZNOTER IN KAKOPAK DODELANO TEHNIKO.



Že na prvi pogled je jasno, da gre za osvežen model, tako prednji kot zadnji del sta bila deležna konkretnih sprememb, spredaj je povsem nova maska, z bolj vitkimi ledvičkami, bolj vitke so tudi prednje luči z novo svetilno tehniko, nova je tudi oblika odbijača, na zadku pa je največja sprememba ta, da luči ne povezuje več črna letvica. Konkretno so osvežili tudi interior, v skladu z novo generacijo vozil je ta praktično v celoti digitaliziran, fizična stikala pa so pri BMW-ju dokončno odšla v pozabo.

Testni avtomobil je bil odet v izstopajočo rdečo barvo Fire Red, ki Gran Coupéju izjemno pristaja in še dodatno poudari njegove mišičaste proporce. Dvobarvna 19-palčna M platišča avtu pašejo kot ata na mamo, rdeče zavorne čeljusti M Sport pa namigujejo, da ne gre za povprečno serijo 2. Zadek z integriranim spojlerjem in s črno obrobo prtljažnika ostaja oblikovno drzen, a facelift z osveženimi detajli deluje bolj zrelo in usklajeno kot prej. Srce avtomobila ostaja dvolitrski štirivaljni turbobencinski motor, ki razvije 306 konjskih moči. Gre za tehnično zelo izpopolnjen agregat, ki se v tej posodobljeni različici odziva še bolj uglajeno in natančno. Moč se prenaša preko 8-stopenjskega samodejnega menjalnika na vsa štiri kolesa, pri čemer ima sistem xDrive ključno vlogo pri prenosu navora na podlago. Zaradi njega je izjemno hiter, suveren in predvsem zelo predvidljiv avtomobil.

Pri speljevanju in pospeševanju xDrive praktično izniči zdrs koles. Avto se dobesedno izstreli iz ovinka ali križišča, občutek oprijema pa je zelo pomirjujoč tudi pri slabših voznih razmerah. Motor najlepše diha v višjih vrtljajih, kjer pokaže svoj športni značaj, medtem ko v nizkih vrtljajih deluje nekoliko bolj zadržano. Zvok je bolj zadržan, na žalost generičen in zaduščen, športno noto v kabini namreč ustvarjajo zvočniki.

Vožnja je tipično BMW-jevska, a z jasno noto M Performance. Na dobri cesti je Gran Coupé zelo natančen, volan ponuja soliden občutek, karoserija pa ostaja mirna tudi pri hitrih menjavah smeri. Na slabših cestah postane vzmetenje precej čvrsto, a nikoli ne deluje neudobno

Dvobarvna 19-palčna M platišča rdečo obarvanemu avtu pašejo kot ata na mamo.



do te mere, kot se denimo zna zgoditi pri čistokrvnih modelih M. Gre za športno naravnani avtomobil, ki udobje postavlja nekoliko v ozadje, je še vedno tu in omogoča nenaporno vsakodnevno vožnjo.

Voznik ima na voljo tudi vozne programe, ki jasno spremenijo karakter avtomobila – v načinu Comfort je M235 presenetljivo miren in primeren za vsakodnevne relacije, medtem ko se v načinu Sport zaostrijo odzivi motorja, menjalnika in volana.

Notranjost je znana iz najnovejših BMW-jev, a facelift jo dodatno osveži z izboljšano grafiko digitalnih merilnikov in novjšim uporabniškim vmesnikom. Testni avtomobil je bil opremljen z M športnimi sedeži, oblečenimi v kombinacijo alkantere in usnja, ki nudijo odlični bočni oprijem in hkrati udobje. Panoramska steklena streha poskrbi za več svetlobe, projektor Head-Up pa omogoča, da voznik ostane osredotočen na cesto, kjer ima na vidiku vse najbolj potrebne informacije.

Seznam dodatne opreme je obsežen: paket M Sport Pro, rdeče športne zavore M, električno nastavljivi sprednji sedeži s spominom, ogrevan volan, panoramska streha, paket inovacij z asistencami in še bi lahko našteval. Skupna vrednost dodatne opreme tako znaša 9.761 evrov, kar končno ceno testnega avtomobila dvigne tik pod mejo 69.000 evrov.

BMW M235 xDrive Gran Coupé v posodobljeni različici ostaja avtomobil za tiste, ki želijo hitro, vizualno izstopajoče in tehnološko dovršeno športno limuzino. Ni pravi M, a tega niti ne skriva – je pa zelo prepričljiv M Performance paket.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Konkretno so osvežili tudi interior, v skladu z novo generacijo vozil je ta praktično v celoti digitaliziran.



Testni avtomobil je bil opremljen z M športnimi sedeži, oblečenimi v kombinacijo alkantere in usnja.



58 Avto+šport



Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	1.998 ccm
moč	221 kW (300 KM)
navor	400 Nm pri 2.000 vrt./min.
menjalnik	7-stopenjski samodejni
pospešek	4,9 s (0-100 km/h)
največja hitrost	250 km/h

poraba	9,5 l/100 km
emisije CO ₂	173 g/km
mere	4.546 / 2.070 / 1.445 mm
teža	1.650 kg
posoda za gorivo	49 l
prtljažni prostor	430 l
cena vozila	68.706 EUR

DH Leasing

Skupina
Delavska hranilnica

informativni izračun mesečnega obroka: 793,74 EUR*

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

PREPROST, A ŠE VEDNO MINI



PREIZKUSILI SMO MINIJEVEGA ELEKTRIČNEGA KRIŽANCA, KI ZAPOLNJUJE VRZEL MED COOPERJEM IN COUNTRYMANOM. TOKRAT SMO NA TEST ZAPELJALI OSNOVNO RAZLIČICO E, KI NI NAREJENA ZA RAZKAZOVANJE IN NAPIHOVANJE MIŠIC, TEMVEČ ZA VOZNIKE, KI ŽELJO ZNAČAJ MINIJA V CENOVNO IN UPORABNO RAZUMNEM PAKETU.



Mini Aceman je prvi povsem samostojen model nove generacije znamke in obenem prvi Mini, ki je bil že v osnovi zamišljen kot izključno električen avtomobil. Po merah se umešča med klasičnega Cooperja in večjega Countrymana, s čimer cilja na kupce, ki jim je trivratni Mini premajhen, a klasični SUV prevelik oziroma preokoren. Različica Aceman E pri tem predstavlja najbolj racionalen vstop v svet nove Minijeve električne družine. Osnovni Aceman E poganja elektromotor z močjo 135 kilovatov oziroma 184 konjskih moči, ki energijo črpa iz baterije s kapaciteto 42,5 kilovatne ure. To zadošča za tovarniško obljubljen doseg 308 kilometrov, v izključno mestni vožnji pa bi v teoriji lahko prevozili več, blizu štiristo kilometrov. Pospešek do stotice v 7,9 sekunde in končna, elektronsko omejena hitrost 160 kilometrov na uro jasno povesta, da različica E ni noben športnik, je pa več kot suveren v vsakodnevnem prometu. Ključna prednost testnega avtomobila je njegova konfiguracija, ki je sicer med novinarskimi specifikacijami malo nenavadna. Ponavadi so namreč novinarski testni avtomobili do zob oboroženi z dodatno opremo, v tem primeru pa gre za vozilo, sestavljeno z mislijo na slovenskega kupca: brez pretiranih doplačil, brez dragih paketov in brez opreme, ki bi jo večina lastnikov uporabljala zgolj pavšalno. Serijski so že LED žarometi, Minijev digitalni vmesnik, osnovni asistenčni sistemi, parkirni pomočnik, DAB radio in pametna povezljivost.

Dodan paket XS prinese še ogrevana sedeža, brezžično polnjenje telefona in Mini Experience Modes, kar je praktično vse, kar voznik takšnega mestnega malčka potrebuje. Takšna zmernost se pozna tudi pri ceni. Aceman E v tej konfiguraciji stane dobrih 36 tisoč evrov z DDV, kar ga – ob upoštevanju subvencij in popustov – postavlja zelo konkurenčno v razred električnih mestnih križancev. Pomembno je, da ob tem ne deluje kot "osnovni model". Kakovost izdelave, materiali in digitalna izkušnja so na ravni dražjih različic, kljub temu da gre za različico, ki je v teoriji bolj špartansko opremljena. Tudi zunanja podoba deluje bolj zadržano, a se v osnovni sivi barvi Melting Silver odlično ujame s temnimi doplačljivimi 18-palčnimi platišči, ki avtomobilu dodajo malo večjo mero elegance. Oglati koloteki, črna obroba

ELEKTRIČNI POGON UMIRI DIVJI DEL MINIJEVEGA ZNAČAJA, A GOKART OBČUTEK NI IZGINIL – LE BOLJ UGLAJEN JE.

in kompaktna silhueta dajejo Acemanu bolj odrasel, a še vedno izrazito Mini značaj. Tudi na cesti Aceman E ohranja tisti pravi Mini občutek. Volan je natančen, podvozje čvrsto, a ne neudobno, težišče nizko. Električni pogon sicer umiri najbolj divji del Minijevega značaja, a gokart občutek ni izginil – le bolj uglajen in zadržan je. Aceman E je zato Mini za tiste, ki želijo značaj, obliko in tehnologijo znamke, a brez nepotrebnega finančnega balasta. In prav v tem je njegova največja prednost.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Tehnični podatki

motor	električni
baterija	135 kW (184 KM)
moč	42,5 kWh
navor	290 Nm
menjalnik	1-stopenjski samodejni
pospešek	7,9 s (0-100 km/h)

največja hitrost	160 km/h
poraba	17 kWh/100 km
mere	4.079 / 1.991 / 1.514 mm
teža	1.720 kg
prtlačni prostor	300 l
cena vozila	36.525 EUR



ČE BI MORAL IZPOSTAVITI EN AVTOMOBIL, KATEREGA SMO PRI NAŠI REVIIJ NAJVEČKRAT ZAPELJALI NA TEST, BI TO NEDVOMNO BIL NISSANOV QASHQAI. TOKRAT SMO VOZILI ZADNJO OSVEŽITEV AKTUALNE GENERACIJE MODELA, KI JE PRED SKORAJ DVEMA DESETLETJEMA POSTAVIL TEMELJE DANES NAJBOLJ MNOŽIČNEGA AVTOMOBILSKEGA SEGMENTA.

PIONIR
V NOVI PREOBLEKI



Posebnost testnega Qashqaija ostaja pogonski sklop e-Power.



Nissan Qashqai ima v avtomobilski zgodovini posebno mesto. Leta 2007 je kot prvi množični model dejansko odprl segment srednje velikih SUV-jev oziroma križancev in s tem spremenil tok razvoja avtomobilske industrije. Takrat praktično ni imel neposredne konkurence, danes pa je slika povsem drugačna – v tem razredu ima namreč praktično skoraj vsaka znamka vsaj enega svojega predstavnika.

Oblikovne spremembe so takorekoč zelo očitne. Qashqai sedaj deluje sodobneje in bolj samozavestno. Največ pozornosti so namenili sprednjemu delu, kjer izstopa preoblikovana maska z drobno strukturiranimi elementi ter drugače integriranimi dnevnimi LED lučmi. Vse skupaj deluje skoraj futuristično in predvsem japonsko oziroma samurajsko.

Zadek je ostal bolj zvest obstoječi obliki, a z osveženo svetlobno grafiko deluje sodobneje in bolj prečiščeno. Precej pomembnejše novosti se skrivajo v notranjosti. Nissan je izboljšal zaznano kakovost materialov, dodatno pozornost pa namenil tudi zvočni izolaciji. Ključna nadgradnja je nov multimedijski vmesnik, ki zdaj temelji na Googlovih storitvah. Integrirani Google Maps, Google Assistant in bolj logična struktura menijev poskrbijo za hitrejše in predvsem bistveno bolj intuitivno upravljanje, odzivnost sistema pa je občutno boljša. Uporabniška izkušnja je s tem končno na konkurenčni ravni.

Posebnost testnega Qashqaija ostaja pogonski sklop

prestavljanja – le da za energijo ne potrebuje polnilnega kabla. Električno zanj proizvaja 1,5-litrski turbobencinski motor, ki vseskozi deluje v optimalnem območju. Vožnja je zato uglajena in tiha, še posebej pri umirjenem tempu, ob odločnejšem pospeševanju pa je zvok bencinskega motorja sicer zaznaven, a nikoli moteč, kot smo bili tega navajeni pri nekdanjem menjalniku CVT.

S 190 konjskimi močmi in 330 Nm navora je Qashqai e-Power tudi povsem dovolj zmogljiv, lepo in zvezno pospešuje, predvsem v mestnem okolju pride do izraza električni značaj pogona, kjer so speljevanja tekoča in nenaporna. Še vedno je tu sistem e-Pedal, ki omogoča izrazitejšo regeneracijo energije, kar pomeni, da je večino vožnje mogoče opraviti skoraj izključno z eno stopalko. Testni primerek je bil oblečen v dobro založen paket opreme N-design. Velika 19-palčna platišča vizualno lepo zapolnijo blatnike in se odlično ujemajo z zeleno barvo karoserije, ki Qashqaiju doda nekaj individualnosti in športnega pridiha. N-Design prinaša še vrsto estetskih podarkov, temnejše detajle in bolj dinamičen videz. Zadnja osvežitve aktualne generacije tako ni le kozmetični popravek, temveč premišljena nadgradnja na ključnih področjih. Qashqai ostaja eden najbolj uravnoteženih predstavnikov razreda, pogon e-Power pa dokazuje, da je hibridna prihodnost lahko tudi drugačna – in vozniško zelo prepričljiva.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



e-Power. Gre za samosvoj hibridni koncept, ki se razlikuje od klasičnih hibridov. Pri tem sistemu vozilo vedno poganja izključno električni motor, medtem ko bencinski agregat nima mehanske povezave s kolesi. Njegova naloga je zgolj proizvodnja električne energije, ki se prek generatorja pretvarja in shranjuje ter nato napaja elektromotor. V praksi to pomeni, da se Qashqai e-Power pelje kot električni avtomobil – z linearnim pospeševanjem, s takoj razpoložljivim navorom in brez

Tehnični podatki

motor	trivaljni, vrstni, turbobencinski + električni	poraba	6,5 l/100 km
prostornina	1.497 ccm	emisije CO₂	119 g/km
moč	140 kW (190 KM)	mere	4.425 / 1.835 / 1.625 mm
navor	330 Nm	teža	1.803 kg
menjalnik	1-stopenjski samodejni	posoda za gorivo	55 l
pospešek	7,9 s (0-100 km/h)	prtljažni prostor	436 l
največja hitrost	170 km/h	cena vozila	41.300 EUR

HIBRIDNA PREOBRAZBA



MG ZS JE BIL PRVI PREDSTAVNIK MG-JA V SEGMENTU MAJHNIH CESTNIH TERENCEV, A GA JE ZOB ČASA HITRO NAČEL, ZATO SO PRVO GENERACIJO TEMELJITO OSVEŽILI IN V PRODAJNE SALONE POSLALI MOČNO OSVEŽEN MODEL. SVEŽ VIDEZ, SODOBNA NOTRANJOST IN POVSEM NOV HIBRIDNI POGON Z UGODNO VSTOPNO CENO 22.490 EVROV SO KAR PREPRIČLJIV PAKET ZA NEZAHTEVNEGA KUPCA.



**MG ZS HYBRID+ LUXURY JE ZRELA EVOLUCIJA MODELA,
KI JE BIL ŽE NEKOLIKO NAČET Z ZOBOM ČASA.**

Če je bil prejšnji ZS racionalna, a oblikovno in tehnološko zadržana izbira, je osveženi model precej bolj samozavestna in napredna izbira. Največ sprememb je doživel sprednji del, kjer nova, nizko nameščena maska, ostrejši žarometi in čistejše linije ustvarjajo sodobnejši in bolj evropski videz. Testni avtomobil je padel v oči predvsem z izrazito rdečo barvo karoserije, ki se lepo ujame z 18-palčnimi platišči in avtomobil naredi tudi vizualno zanimiv. Še večji preskok se zgodi v notranjosti. Kabina nima več občutka cenene plastike in zastarele grafike, temveč

deluje sodobno, urejeno in precej bolj kakovostno. Še vedno prevladuje plastika, z občutno več mehкими površinami, vse skupaj pa je realno, glede na ceno, povsem primerno. Digitalni merilniki in večji osrednji zaslon dajejo vtis, da je MG ujel korak s časom, materiali so prijetnejši na dotik, celotna arhitektura deluje bolj premišljeno. Kljub temu multimedijški vmesnik ostaja šibka točka. Nekateri prevodi v slovenščino so nerodni, oziroma neposrečeni, sistem pa ne deluje najbolj intuitivno niti tekoče. Uporabniška izkušnja je zato še vedno korak za

najboljšimi v razredu.

Je pa zato toliko boljša vozna izkušnja oziroma njen pogonski sklop. MG ZS Hybrid+ uporablja nov hibridni pogonski sklop, ki združuje 1,5-litrski bencinski motor, zmogljiv elektromotor in baterijo s kapaciteto 1,83 kWh. Elektromotor razvije 100 kW moči, bencinski agregat prispeva 75 kW, skupna moč pa znaša 145 kW oziroma 197 konjskih moči. V praksi je sistem zelo prijeten, zlasti v mestni vožnji, kjer avtomobil večino časa vozi električno in skoraj neslišno. Pospeški so zvezni, odzivnost dobra, moči pa je več kot dovolj za vsakodnevne potrebe.

Rekuperacija s tremi stopnjami učinkovito polni baterijo in omogoča presenetljivo dolge električne stinte. MG ZS Hybrid+ Luxury je tako zrela evolucija modela, ki je bil že nekoliko načet z zobom časa. Prenova mu je prinesla svežino, pogon pa dodal tisto prepričljivost, ki jo je prej pogrešal. Če MG še nekoliko izboljša programsko plat, bo ZS postal resen trn v peti konkurentom v svojem razredu, sploh če bo ohranil svoj glavni adut, in to je cena, za takole opremljenega bo namreč treba odšteti 26.490 evrov.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski + električni	poraba	6,5 l/100 km
prostornina	1.498 ccm	emisije CO₂	115 g/km
moč	145 kW (197 KM)	mere	4.430 / 1.818 / 1.635 mm
navor	465 Nm	teža	1.457 kg
menjalnik	3-stopenjski samodejni	posoda za gorivo	41 l
pospešek	8,7 s (0-100 km/h)	prtljažni prostor	358 l
največja hitrost	168 km/h	cena vozila	26.490 EUR

DH Leasing | Skupina
Delavska hranilnica

informativni izračun mesečnega obroka: 311,81 EUR*
*Natančne informacije na: www.dh-leasing.si

DOLCEVITA 11000



NA MORJU SE REDKO ZGODI RESNIČEN PRELOM. VEČINA JAHT PONUJA IZBOLJŠAVE, VEČ PROSTORA, BOLJŠE MATERIALE. NOVA RIVA 112' DOLCEVITA SUPER PA POSKUŠA NEKAJ AMBICIOZNEJŠEGA: NA NOVO OPREDELITI, KAJ POMENI ŽIVLJENJE NA KROVU – NE KOT ZAPOREDJE LUKSUZNIH PROSTOROV, TEMVEČ KOT NEPREKINJEN DIALOG Z VODO.

Dolcevita Super predstavlja evolucijo izjemno uspešnega modela 110' Dolcevita. A to ni zgolj podaljšana ali bogatejša različica. Gre za konceptualni premik v razmišljanju o prostornosti, pretočnosti in občutku bivanja, ki se v sodobnem jahtingu vse bolj približuje arhitekturi vrhunskih obmorskih rezidenc.

S skupno dolžino nekaj več kot 34 metrov in širino 7,27 metra jahta deluje hkrati vitko in samozavestno. Njene linije so izčiščene, skoraj kiparske, z izrazitim profilom, ki je postal zaščitni znak nove generacije Rivinih flybridge jaht. A pravi značaj se razkrije šele, ko stopite na krov.

Prvi stik je presenetljivo neposreden. Krmni beach club ni več le platforma, temveč pravi obvodni salon. Nizko nad morsko gladino, z odpirajočimi se bočnimi terasami in s površino skoraj 60 kvadratnih metrov (skupaj s kokpitom) ustvarja občutek odprtosti, ki briše mejo med jahto in morjem. To je prostor za kopanje, posedanje, tišino ali druženje – prostor, kjer se čas upočasni.

Kokpit je zasnovan kot dnevna soba ob vodi, prilagodljiva željam lastnika, z modularnim pohištvom, barom in diskretnimi tehničnimi rešitvami, ki ostajajo v ozadju. Premik vhodov in servisnih poti omogoča posadki učinkovito delovanje, ne da bi posegala v zasebnost gostov – detalj, ki pove veliko o filozofiji plovila.



DIZAJN DOLCEVITE SUPER SE VSE BOLJ PRIBLIŽUJE ARHITEKTURI VRHUNSKIH OBMORSKIH REZIDENC.

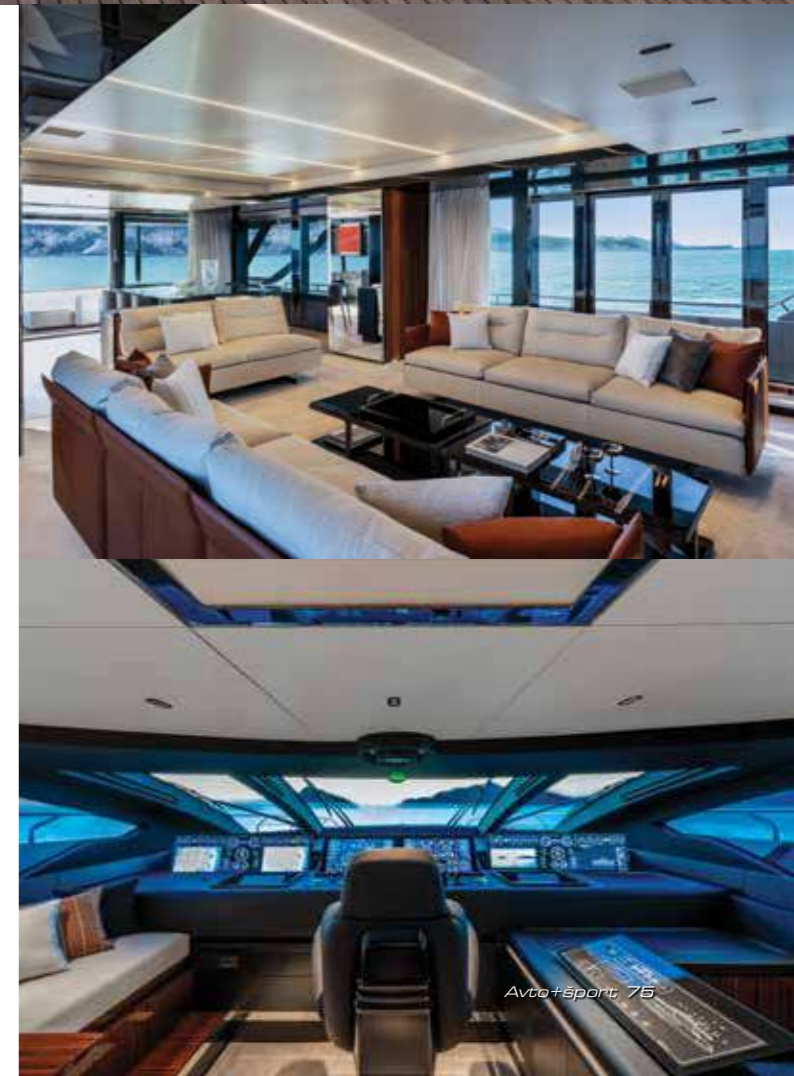


Na premcu prevladuje mir. Lounge prostor z velikim kavčem v obliki črke C in sončna terasa ponujata zavetje pred vetrom in pogledi, z možnostjo vgradnje jacuzzija, ki ne žrtvuje uporabnosti prostora. Gre za premišljeno razkošje, brez teatralnosti.

Glavna paluba razkriva osrednji bivalni prostor – več kot 50 kvadratnih metrov svetlega salona z visokimi stropi in s panoramskimi okni. Notranja oprema združuje visoko sijajni palisander, črno usnje in mehke svetle tone, ki ustvarjajo umirjeno vzdušje. Televizija ni več tehnološki poudarek, temveč del arhitekture prostora.

Spalni del na glavni palubi pripada lastniku. Obsežen apartma v premcu deluje kot hotelska suita in se ponaša z garderobo, z lepnotnim kotičkom, s kraljevo posteljo in s kopalnico iz marmorja. Velika okna omogočajo neposreden pogled na morje – tudi iz postelje – kar je morda najboljši povzetek ideje Dolcevite.

Spodnja paluba je namenjena gostom in posadki. Štiri kabine za goste, vsaka s svojo kopalnico, ohranjajo enako materialno in estetsko logiko kot zgornji prostori. Posebna pozornost je namenjena zvočni izolaciji: plovba in sidranje potekata v skoraj popolni tišini.



Flybridge, s 60 kvadratnimi metri površine, je krona plovila. Tukaj se srečata družabnost in razgled – z barom, jedilno mizo, ležalniki in elegantno zasnovano trdo streho, ki filtrira svetlobo. Gre za prostor, kjer se dnevi pogosto končajo.

Tehnološko je Dolce Vita Super klasična, a sodobna. Dva zmogljiva motorja MTU omogočata hitro in udobno plovbo – najvišja hitrost znaša 25 vozlov in potovalna 23 vozlov, stabilizacijski sistemi pa zagotavljajo mir tudi v manj idealnih razmerah. Vse je podrejeno enemu smotru: občutku lahkotnosti.

Riva 112' Dolce Vita Super ni kričeča. Ne tekmuje z velikostjo ali s hitrostjo. Njena ambicija je tišja, a morda bolj trajna: ustvariti jahto, ki se ne vsiljuje, temveč vabi. In v tem povabilu se skriva nova dimenzija življenja na krovu.

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



MENNYACHT
GROUP

76 Avto+šport

The
BIGG-R
is everywhere



CELJE | KOPER | PIRAN | bigg-r.com

MENNYACHT

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



FERRETTI YACHTS 720 NEW

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

DACIA PREMAGALA TOYOTO

NASSER AL-ATTIAH IMA ZDAJ ŠEST ZMAG NA DAKARJU S ŠTIRIMI RAZLIČNIMI PROIZVAJALCI.



KATARSKI ZVEZDNIK DACIE NASSER AL-ATTIAH JE LETOS DOSEGEL ŠESTO ZMAGO NA RALLYJU DAKAR, S ČIMER SE JE Približal NA DVE ZMAGI SKUPNEMU REKORDU, KI GA JE IMEL STEPHANE PETERHANSEL.



se prvič prebil na vrh lestvice. Kljub temu preboju je boj za skupno čast ostal odprt v drugem tednu in šele v 10. etapi se je Al-Attiyah začel izkazovati kot jasen favorit. Odločilni preobrat se je začel v drugi maratonski etapi, ko je Fordov dvojec Mattias Ekstrom in Mitch Guthrie zaradi navigacijskih napak izgubil precejšen čas. Dan pozneje je podobno usodo doživel štirikratni zmagovalec Carlos Sainz starejši, ki je zaradi zgrešene kontrolne točke prejel 15-minutno kazen, kar je še poslabšalo njegove težave. Al-Attiyahu je bila pot do zmage dejansko odprta v 11. etapi, ko je lanskoletni drugouvrščeni Henk Lategan prav tako odstopil od boja zaradi zlomljene kolesne matice, tako da je Nani Roma ostal njegov edini realni izzivalec. Oborožen z 12-minutno prednostjo pred zadnjima dvema dnevoma je Katarcu uspelo nadzorovati zaključne etape

in na koncu doseči ciljno črto z zmagovalno prednostjo 9 minut in 42 sekund. 55-letnik, ki ima zdaj šest zmag na Dakarju s štirimi različnimi proizvajalci (Volkswagen, Mini, Toyota in Dacia), se uvršča med najbolj odlikovane voznike v zgodovini rallyja cross country. Le še dve zmagi ga ločita od legendarnega Peterhansela, ki je poleg šestih uspehov na motociklu dosegel še osem zmag v kategoriji avtomobilov. Poleg tega je ta rezultat pomenil šele drugo skupno zmago skupine Renault na Dakarju, po zmagi Clauda Marreauja na reliju Pariz-Dakar leta 1982 z Renaultom 20 Turbo 4X4. Jean-Louis Schlesser je kasneje dosegel dve zmagi na Dakarju v samostojno izdelanih buggyjih z Renaultovim motorjem.

Tekst: Matjaž Tomlje, Foto: ISC

SPREMLJALI SMO ENEGA NAJBOLJ KONKURENČNIH RALLYJEV DAKAR V NOVEJŠI ZGODOVINI.



V prvem tednu rallyja se je Ford izkazal za resnega kandidata.

Na enemu najbolj konkurenčnih rallyjev Dakar v novejši zgodovini je deset različnih voznikov, ki so predstavljali pet proizvajalcev, doseglo posamezne etapne zmage, kar je v ostrem nasprotju z lanskoletnim dogodkom, na katerem je prevladovala Toyota. Al-Attiyah je imel med dvotedenskim rallyjem kar nekaj težav, a je kljub temu dosegel dve ključni etapni zmagi, hkrati pa se je izognil nesreči, ki je izločila številne njegove najbližje tekmece. V prvem tednu rallyja se je Ford izkazal za resnega kandidata, saj so vsi štirje tovarniški vozniki izkoristili nadgrajeni Raptor, da bi se nenehno kosali s Toyoto in z Dacio. Vendar je forma ameriške znamke iz dneva v dan močno nihala, podobno nedoslednost je imela tudi Toyota s svojim novim Hiluxom za leto 2026. Ta nestanovitnost je Al-Attiyahu omogočila, da je nastopil v 6. etapi, kjer je dosegel svojo prvo zmago na rallyju in





SE BODO KARTE PREMEŠALE?

V LETOŠNJEM LETU VSTOPA FORMULA 1 V SVOJO 77. SEZONO. TA PRINAŠA PRECEJ SPREMENB, KI UTEGNEJO PREMEŠATI RAZMERJA

MOČI MED ENAJSTIMI EKIPAMI, KI BODO NASTOPALE V LETU 2026.

Prav število ekip je prva izmed sprememb, ki bo vidna na štartni vrsti. Po desetih letih se bo za zmage in točke na dirkah borilo enajst ekip. V kraljico motošporta je vstopil ameriški velikan General Motors, z znamko Cadillac. Ekipa, za katero bosta vozila veterana Sergio Perez in Valtteri Bottas, bo za začetek uporabljala Ferrarijeve motorje.

Motorji so druga velika sprememba dirkalnikov z letnico 2026. Pogonska enota bo še vedno sestavljena iz 1,6-litrskega motorja s turbopolnilnikom in hibridnega dela (MGU-K), le razmerje moči je precej bolj izenačeno. Letos se bo moč motorja na notranje izgorevanje zmanjšala iz 850 konjskih moči na 540, medtem ko bo hibridni del proizvedel 470 konjčev, kar je skoraj trikrat več kot do sedaj. Vso to moč bodo dirkači morali

upravljati na več načinov. Verjetno bo še več razpravljanih z dirkaškimi inženirji med samimi dirkami, kajti treba bo ujeti prave trenutke za porabo energije, za varčevanje in za regeneracijo. V luči ohranjanja zdravega okolja bodo uporabljali tudi izredno draga popolnoma trajnostna goriva.

Novi dirkalniki bodo tudi trideset kilogramov lažji, dvajset centimetrov krajši in deset centimetrov ožji. Ožje bodo tudi pnevmatike. Poslavlja se sistem za lažje prehitevanje (DRS), bodo pa dirkalniki opremljeni s premikajočimi se sprednjimi in zadnjimi krilci, ki se bodo samodejno prilagajala in na ravninah tako omogočala zmanjševanje upora, v ovinkih pa dirkalnik bolj potiskala k tlom. Pri novi aerodinamiki vse teži k lažjemu prehitevanju, zato naj bi nova tehnična pravila zmanjševala količino tako imenovanega umazanega zraka izpod dirkalnikov, kar bi moralo privedi do lažjega sledenja dirkaču pred seboj. Pravila za letošnjo sezono prinašajo še bolj varne dirkalnike, saj bo moral kokpit zdržati še močnejše udarce ob morebitnih trčenjih. FIA se sicer trudi, da bi bilo dirkanje na najvišji ravni čim bolj zanimivo in seveda tudi varno. Bomo videli, če bodo nova pravila prinesla zelen učinek.

Vsekakor je v karavano Formule 1 letos prineslo kar nekaj starih/novih imen. Omenili smo prihod ekipe Cadillac, v partnerstvu z Red Bullom se ponovno vrača Ford. Velika pričakovanja imajo pri nemškem velikanu Audiju, ki se prvič preizkuša na najvišji ravni. Za vstop v Formulo 1 si je izbral moštvo Sauber, ki tako ponovno prepušča svoje mesto enemu od nemških gigantov. V popolnem obsegu se vrača tudi Honda, ki bo motorje nove generacije dobavljala ekipi Aston Martin. Za ukinitvev lastnega motorja so se odločili pri Renaultu in svoji ekipi Alpine zagotovili Mercedesovega. Prav neverjetno je, koliko avtomobilskih proizvajalcev za svojo dirkaško ekipo kupuje motorje od konkurence.

Na kadrovskem področju se z izjemo vrnitve veteranov Pereza in Bottasa ni zgodilo veliko. Z odhodom Hondy iz Red Bulla je zmanjkalo tudi sedeža za Yukija Tsunodo. Ob Maxu Verstappnu bo tako dirkal Isack Hadjar, talentiranega Francoza pa bo pri Racing Bullsih zamenjal Britanec Arvid Lindblad, ki v nižjih kategorijah presežka ni pokazal. Lansko leto je bil 18-letnik v svoji prvi sezoni Formule 2 le šesti.

Tudi letos bo sezona štela 24 dirk, začevši z Veliko nagrado Avstralije osmega marca. Izpadla je Imola, namesto nje smo dobili novo ulično dirko v Madridu. Svetovni prvak bo okronan v začetku decembra, ko bo ognjemet nad Yas Marino razglasil konec sezone.

Na dan žena, osmega marca, izgovorov ne bo več. Rdeče luči bodo ugasnile in ples se bo ponovno začel.

Tekst: Gregor Osredkar

Foto: ISC



Novi dirkalniki bodo trideset kilogramov lažji, dvajset centimetrov krajši in deset centimetrov ožji.

Koledar dirk FIA Formula 1 za sezono 2026

6.-8. marec		VN Avstralije (Melbourne)
13.-15. marec		VN Kitajske (Šanghaj)
27.-29. marec		VN Japonske (Suzuka)
10.-12. april		VN Bahrajna (Sakhir)
17.-19. april		VN Savdske Arabije (Džeda)
1.-3. maj		VN Miami (Miami)
22.-24. maj		VN Kanade (Montreal)
5.-7. junij		VN Monaka (Monte Carlo)
12.-14. junij		VN Katalonije (Barcelona)
26.-28. junij		VN Avstrije (Spielberg)
3.-5. julij		VN Velike Britanije (Silverstone)
17.-19. julij		VN Belgije (Spa-Francorchamps)
24.-26. julij		VN Madžarske (Budimpešta)
21.-23. avgust		VN Nizozemske (Zandvoort)
4.-6. september		VN Italije (Monza)
11.-13. september		VN Španije (Madrid)
24.-26. september		VN Azerbajdžana (Baku)
9.-11. oktober		VN Singapurja (Marina Bay)
23.-25. oktober		VN ZDA (Austin)
30.-1. oktober-november		VN Ciudad de México (Ciudad de México)
6.-8. november		VN São Paula (São Paulo)
19.-21. november		VN Las Vegasa (Las Vegas)
27.-29. december		VN Katarja (Lusail)
4.-6. december		VN Abu Dabija (Yas Marina)



Motorji so druga velika sprememba dirkalnikov z letnico 2026.



POEZIJA SOLBERGA

VELIKI ZMAGOVALEC UVODNEGA RALLYJA ZA SVETOVNO PRVENSTVO JE OLIVER SOLBERG ZA VOLANOM TOYOTE. V NEPREDVLJIVIH IN TEŽKIH RAZMERAH JE BIL RAZRED ZASE IN ZA SABO PUSTIL MOŠTVENA TEKMECA ELFYNA EVANSA, KI JE KONČAL NA DRUGEM MESTU, IN SEBASTIENA OGIERJA, KI JE KONČAL KOT TRETJI. IMPRESIVEN JE PREDVSEM SKALP DESETKRATNEGA ZMAGOVALCA RALLYJA MONTE CARLO, OGIERJA, KI GA JE 24-LETNI SVED UGNAL ZA VEČ KOT MINUTO IN POL.

Uvod v novo sezono WRC-ja ne bi moral biti bolj spektakularen. Rally Monte Carlo, nekoč strah in trepet vseh dirkačev, je bil po dolgih letih spet tisti pravi »Montek«, zimski, neizprosni, surov, nepredvidljiv, vse to, za kar si je v preteklosti prislužil strahospoštovanje med dirkači. Prav zato je zmaga Oliverja Solberga vredna še toliko več, kajti v izjemno težkih razmerah je deklasiral konkurenco, na čelu z devetkratnim svetovnim prvakom, Sebastienom Ogierjem.

Sneg je dodobra zamedel traso, na delih hitrostnih preizkušenj se je bohotil tudi tako imenovani črni led, poledica, kar dirkači najbolj sovražijo. Drsenja, piruete in izleti s ceste so bili vsakdanji sopotniki dirkačev. Verjetno ni dirkača, ki na letošnjem Monte Carlu ni bil vsaj enkrat v snegu. Tudi zmagovalec Solberg ni bil izjema. Zagotovo pa je imel veliko sreče, da se je vedno vse dobro končalo. Rally je bil tokrat razpotegnjen na štiri dni in prav neverjetno je, kako je Solberg konkurenci ušel že prvi dan. Že na drugem HP-ju je vse prehitel za več kot pol minute. Po četrtkovem delu je prednost pred Evansom znašala 44 sekund, Ogier je zaostajal že več kot minuto. Časovne razlike se v petek niso zmanjšale. Solberg je vozil odločno in prednost do konca drugega dne še povečal. Tedaj sta Evans in Ogier na drugem oziroma tretjem mestu zaostajala že več kot minuto. Na četrtem mestu je Hyundaijev dirkač Adrien Fourmaux zaostajal že grozljivih pet minut, Thierry Neuville pa na petem še minuto več.

Sobotni del je prinesel le štiri hitrostne preizkušnje. Razmere na progi so bile še vedno zahtevne, a do pretresov med vodilnimi ni prišlo. Podobno je bilo tudi v nedeljskem zaključku. Dirkači so se bolj ali manj osredotočali, da so obdržali dirkalnike na progi. Tako je dva nedeljska HP-ja dobil Matteo Fontana s precej šibkejšim dirkalnikom Ford Fiesta Rally3. WRC dirkalniki namreč spadajo v razred Rally1. Prav neverjeten dosežek 22-letnega Italijana.

Sijajne zmage se je na koncu veselil Oliver Solberg, novopečeni tovarniški dirkač Toyote. S tem je postal



Solberg je deklasiral konkurenco, na čelu z devetkratnim svetovnim prvakom, Sebastienom Ogierjem.

najmlajši zmagovalec rallyja Monte Carlo. Tudi na drugem in tretjem mestu sta končala dirkača Toyote. Elfyn Evans sezono začel na drugem, Sebastien Ogier pa na tretjem mestu. Mladi Šved je po kaljenju v nižji kategoriji Rally2 očitno dozorel in lanska zmaga v Estoniji kot kaže ni bila naključje. Vsekakor se lahko veselimo naslednje preizkušnje, ki bo sredi februarja v zasneženi Švedski.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC



NOVA SEZONA JE PRED VRATI

ZA VSE LJUBITELJE MOTOŠPORTA SE IZTEKA SUŠNO OBDOBJE IN NAJHITREJŠI MOTOCIKLI NA TEM SVETU SO ZNOVA ZAPELJALI NA STEZE IN NAM RAZGRELI SRCE KONEC JANUARJA, KO SO BILA V SEPANGU NA SPOREDU PRVA TESTIRANJA PRED URADNIM ZAČETKOM. KONEC FEBRUARJA SE BODO MOTOCIKLISTI PONOVRNO SREČALI NA TAJSKEM, KJER BO URADNI ZAČETEK NOVE SEZONE, ŠE PREJ PA BODO DIRKAČI V BURIRAMU OPRAVILI TUDI ZADNJA TESTIRANJA.



Tako kot lani nas bodo dirkači zabavali 22 vikendov in obeta se nam več kot zanimiva sezona. Vse oči bodo uprte v devetkratnega svetovnega prvaka, ki je lani prevzel krono na 17. dirki sezone v japonskem Motegiju, a že naslednji teden utrpel poškodbe rame ob trku z Bezzecchijem in predčasno zaključil sezono.

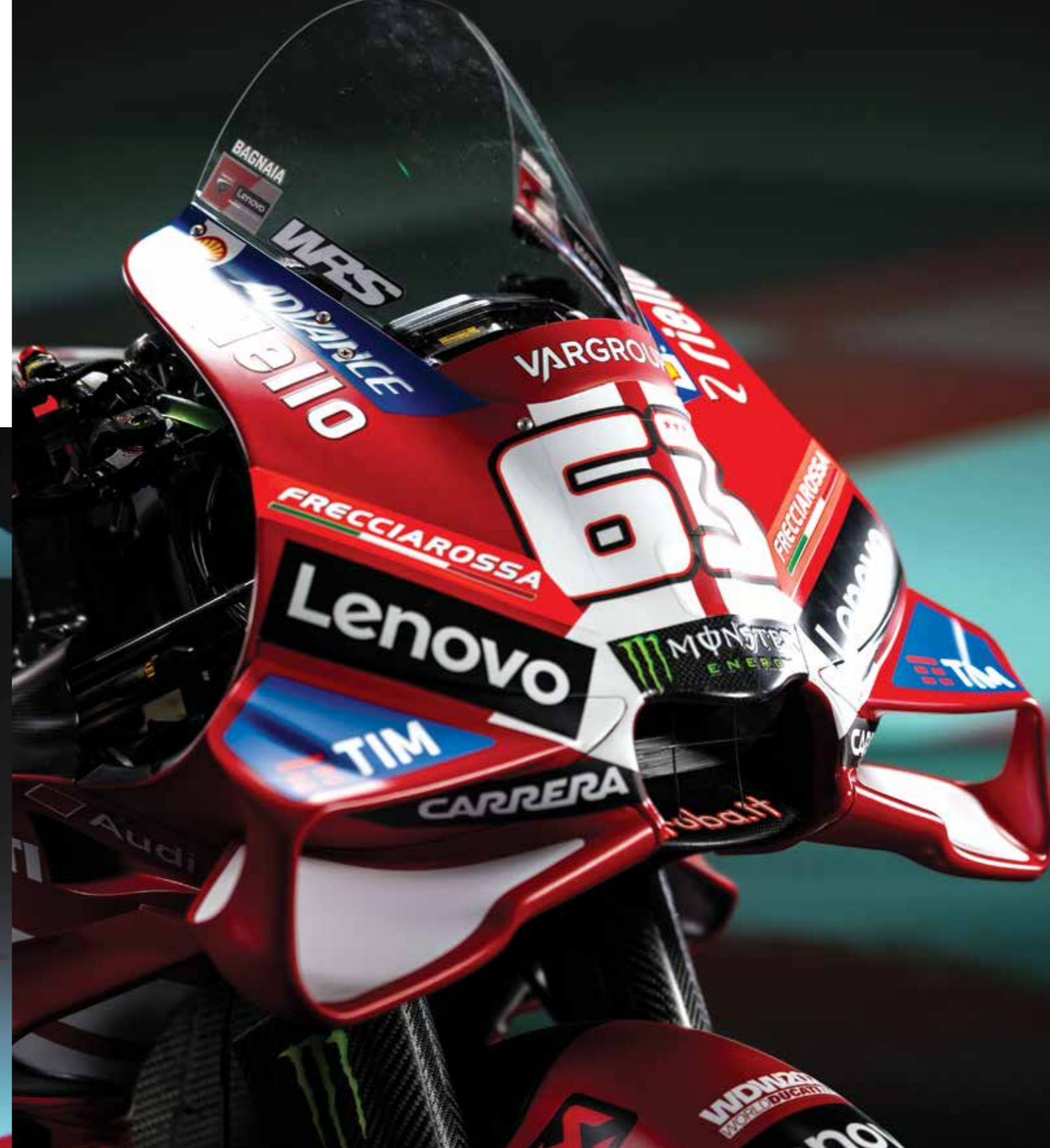
Letos ni korenitih sprememb med zasedbo dirkačev, odmeva le prestop dveh novincev, Moreire in Toprak Razgatliogluja, ki bosta moči združila z Zarcojem oziroma Jackom Millerjem.

Svoje barve motociklizma so letos prvi predstavili pri ekipi

Prima Pramac Yamaha. Sicer se v primerjavi s prejšnjo sezono barve na oklepah ne spreminjajo. Prevladuje vijolična, a bolj kot barve navdušuje prihod Topraka, aktualnega svetovnega prvaka v razredu Superbike, kjer je osvojil kar tri naslove svetovnega prvaka in bo v prihajajoči sezoni na svojem motociklu uporabil številko 7.

Tudi moštvo VR46 Racing Team je razkrilo svoje nove barve. Motocikel je letos svetlejši, rumeni barvi pa družbo dela črna, ki daje izjemno dirkaški pridih. Di Giannantonio in Morbidelli se navdajata z upi, da ju spremenjena obarvanost dirkalnika popelje med najhitrejše, saj sta

Vse oči bodo uprte v devetkratnega svetovnega prvaka, ki je lani prevzel krono na 17. dirki sezone v japonskem Motegiju.



bila lani edina Ducatijeva dirkača, ki nista dosegla zmage. Na koncu sta osvojila šesto in sedmo mesto v skupnem seštevku.

Po predstavitvi motociklov ekipi Pramac Yamaha in VR46 sta luč ugledala še tovarniška motocikla ekipe Aprilia. Motocikla sta javnosti v Milanu predstavila tretji dirkač lanske sezone, Marco Bezzecchi in prvak sezone

2024, Jorge Martin. Sezona 2025 je bila najbolj uspešna sezona za Aprilio. Prvič so v točkovanju za najboljšega proizvajalca presegli 400 točk in zaostali le za Ducatijem, zato si letos ob pomoči povratnika po poškodbi Jorge Martina obetajo napad na naslov. A premagati Ducati in mu iztrgati trojno krono lanske sezone, naslov med dirkači, ekipami in konstruktorji, ne bo lahko.



Nov dirkalnik za sezono 2026 Desmosedici v bolj mat rdeči barvi z belimi dodatki, ki namigujejo na bogato zgodovino znamke in nepremagljivo dvojico, ki jo sestavljata Marc Marquez, aktualni svetovni prvak, in Italijan Francesco Pecco Bagnaia, ki vstopa v že osmo sezono z Ducatijem, ki bo letos zagotovo na vse pretege branil uspehe pretekle sezone.

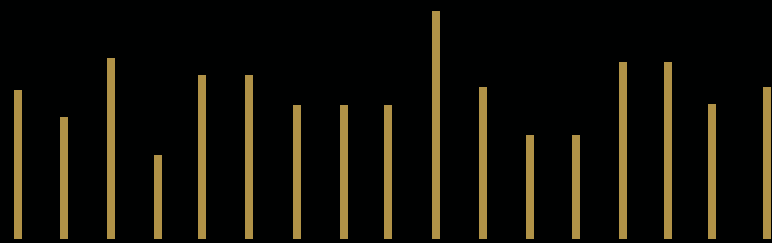
Podobnih upov kot Aprilia se zagotovo navdaja tudi Yamaha, ki je 21. januarja v Jakarti predstavila eno največjih tehničnih novosti zadnjih let, svoj prvi motocikel z motorjem V4, ki ga letos krasi več modre in bele barve, na katerega bosta znova sedla nekdanji prvak iz leta 2021 Fabio Quartararo in njegov moštveni kolega Alex Rins.

Ekipe Gresini z Alexom Marquezom, podprvakom sezone 2025, ter s Fermínom Aldeguerom, je svojo podobo za sezono 2026 predstavila 31. januarja v Kuala Lumpurju, tik pred začetkom prvega predsezonskega testa.

Honda je kot zadnja svojo podobo nove sezone razkrila februarja, glavna akterja ostajata Joan Mir in Luca Marini. Motocikli so pripravljeni, dirkači tudi, kaj pa vi? Kakšno navijaško barvo si boste nadeli?

Tekst: Jana Mihor

Foto: ISC



POTREBNA SI FRIZERJA

KLEMEN: 041 501 543

SAŠO: 041 792 617

GREGA: 041 532 478

Vodnikova cesta 74, 1000 Ljubljana