

Avto+šport

VOZILI SMO:

- Hyundai Santa PHEV Impression
- Volvo XC90 T8 AWD Ultra Dark
- MG5 EV Long Range Comfort
- Dacia Bigster 4x4 Extreme
- Ford Puma Gen-E Premium
- Kia Sportage AWD GT-Line
- Lynk & Co 08 More
- Mini JCW E



LAMBORGHINI

FENOMENO ROADSTER

MotoGP, Formula 1, WRC

&

Ferrari Luce // Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé

Porsche Cayenne Coupé Electric // BMW serije 7

Riva 58' Capri // Rolls-Royce Project Nightingale

GMT

Castrol



ISSN 0353-8508



9 770353 850034

V Kranjski Gori, našem osupljivem alpskem biseru, je lani 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 mojstrov, ne zgolj vozil, temveč pravih umetnin na štirih kolesih, ki sodijo med najboljše in najlepše na svetu. Sam sem kar žarel od ponosa ob plazu pohval obiskovalcev, razstavljalcev in sponzorjev. Parkirišče in trata okoli hotela Kranjska Gora sta bila do zadnjega kotička napolnjena z dihamajočo

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 Lotusov, surovih Mercedesov Black Series, lahkotnih Caterhamov in ročno restavriranega Mustanga iz leta 1967, ki je vzbujal nostalgične 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 poplasknili z izbranim vinom Monterosso, medtem ko je Destilerija 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 letošnjo prireditev. Z našo revijo bomo dogodek povzdignili na novo raven in zavzeli celo Kranjsko Goro. Prihodnje leto vabimo tudi starodobnike, motocikle in kopico tujih gostov s prestižnimi avtomobili. Zadnji vikend v avgustu se pripravite na še bolj spektakularno avtomobilsko pravljico.

Matjaž Tomlje



“ Save the date: 26. avgust ”

Novosti:

- 6 BMW Motorrad Roadshow 2026
- 8 Mercedes-Benz GLC
- 9 Renault Twingo E-Tech electric
- 10 Hyundai Ioniq 6
- 18 Lamborghini Fenomeno Roadster
- 22 Ferrari Luce
- 24 Rolls-Royce Project Nightingale
- 28 Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé
- 32 Porsche Cayenne Coupé Electric
- 34 BMW serije 7

Zanimivosti:

- 16 Voznikovi modni dodatki
- 38 Concorso d'Eleganza Villa d'Este

Testi:

- 42 Lynk & Co 08 More
- 48 Hyundai Santa PHEV Impression
- 52 Ford Puma Gen-E Premium
- 56 Volvo XC90 T8 AWD Ultra Dark
- 60 Dacia Bigster 4x4 Extreme
- 64 Kia Sportage 1.6 T-GDi AWD GT-Line
- 68 Mini JCW E
- 72 MG5 EV Long Range Comfort

Navtika:

- 74 Riva 58' Capri

Šport:

- 80 Formula 1 - VN Miami
- 84 Formula 1 - VN Kanade
- 88 WRC - rally Hrvaška, rally Kanarskih otokov, rally Portugalska, rally Japonska
- 92 MotoGP - VN Španije, VN Francije, VN Katalonije, VN Italije



8



16



48



52



18



22



56



60



24



28



64



68



32



34



74



80



38



42



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: 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 (6 izvodov) znaša 65 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.

BMW Motorrad Roadshow 2026

BMW Motorrad je letošnjo motoristično sezono odprl v svojem tradicionalnem slogu – z dogodkom BMW Motorrad Roadshow 2026, ki je aprila obiskal Slovensko Bistrico in nato še salon Avtoval v Grosupljem. Prav tam pa je največ pozornosti požel povsem novi BMW F 450 GS, najmanjši član najbolj popularne moto družine GS, ki je že pred uradnim začetkom prodaje dvignil ogromno zanimanja. Čeprav se je prodaja modela uradno začela 26. aprila, so pri Avtovalu že v naprej zabeležili 16 oddanih naročil, kar jasno kaže, kako težko pričakovan je bil prihod novega avanturističnega motocikla.

BMW F 450 GS cilja predvsem na motoriste, ki si želijo pristnega GS značaja v bolj kompaktni, lahkotni in dostopnejši obliki. Motocikel združuje avanturistični videz večjih modelov z okretnostjo in uporabnostjo, ki bo blizu tako manj izkušenim voznikom kot tudi tistim, ki iščejo vsakodnevno vsestranskost. Že na prvi pogled deluje izrazito robustno, obenem pa ohranja moderno in dinamično podobo, značilno za aktualno generacijo modelov BMW Motorrad. Vstopna cena zanj znaša izjemno zelo dostopnih 7.090 evrov, z nekaj več opreme, kot je bil motocikel v salonu, pa cena nič kaj več kot osem tisoč evrov.

Dogodek Roadshow je obiskovalcem ponudil tudi vpogled v novo generacijo 1300-kubičnih modelov – med njimi roadsterja BMW R 1300 R, športno-potovalnega R 1300 RS ter prestižnega potovalnika BMW R 1300 RT. Kljub bogati floti pa je bil prav F 450 GS tisti, ki je vzbudil največ radovednosti, čeprav zgolj v salonu, na cesto ga namreč nismo smeli zapeljati. BMW Motorrad v Sloveniji beleži rekordno rast, saj so lani prodali več kot 500 motociklov, modela BMW R 1300 GS in BMW R 1300 GS Adventure pa sta osvojila vrh slovenskega trga.

Novi F 450 GS tako predstavlja pomemben korak za znamko, predvsem pri približevanju sveta adventure motociklov širšemu krogu motoristov.



Ko kupci iščejo ponudbe, naj bo vaša med njimi!

Kupci oddajajo povpraševanja preko portala Moj obrtnik.

Kot naročnik portala jih lahko pregledate in oddate svojo ponudbo. Kupci vas čakajo!

SOS obrtnik je opcija portala Moj obrtnik, kjer lahko kupci najdejo obrtnike za nujna opravila. Ti so na voljo 24/7. Bi se prijavi mednje?

Prijavite se še danes na mojobrtnik.com/postanite-ponudnik

mojobrtnik.com

info@mojobrtnik.com
T 080 12 42

Moj obrtnik
Ponudnik



Mercedes-Benz GLC

Povsem električni Mercedes-Benz GLC je zdaj na voljo tudi slovenskim kupcem. Začetek prodaje odpira različica GLC 400 4MATIC z vstopno ceno 73.900 evrov, medtem ko bodo preostale izvedbe na trg pripeljale v drugi polovici leta. Novi GLC predstavlja pomemben korak v elektrifikaciji znamke Mercedes-Benz, saj združuje prepoznavno SUV zasnovo, napredno digitalizacijo in električni pogon nove generacije. Električni GLC ostaja zvest klasičnim proporcom uspešnega SUV-ja, a jih nadgrajuje z izrazito sodobnim videzom. Največ pozornosti pritegne nova osvetljena maska vozila z 942 svetlobnimi elementi, ki ustvarja povsem novo identiteto znamke, dinamična silhueta, poudarjeni koloteki in prepoznavni svetlobni podpisi pa dodatno poudarjajo njegovo samozavestno podobo na cesti. V notranjosti najdemo novi MBUX Hyperscreen, ki se razteza čez celotno armaturno ploščo in meri kar 99,3 centimetra (doplačilo). Potniki bodo cenili tudi več prostora kot pri različici z motorjem z notranjim izgorevanjem, velik 570-litrski prtljažnik ter dodatni sprednji prtljažni prostor s prostornino 128 litrov. Za pogon skrbi nova 800-voltna električna arhitektura v kombinaciji z litij-ionsko baterijo uporabne kapacitete 94 kWh. Po podatkih proizvajalca lahko električni GLC z enim polnjenjem prevozi do 715 kilometrov, hitro polnjenje pa v desetih minutah zagotovi energijo za približno 345 kilometrov vožnje. K učinkoviti rabi energije prispevata tudi napredna rekuperacija in serijska toplotna črpalka.



Renault Twingo E-Tech electric

Ko je leta 1992 na ceste zapeljal prvi Renault Twingo, je hitro postal eden najbolj prepoznavnih mestnih avtomobilov svojega časa. S svojo simpatično podobo, s prilagodljivo notranjostjo in z dostopnostjo je preoblikoval segment najmanjših avtomobilov. Čeprav se je segment A v zadnjih letih močno zmanjšal, pri Renaultu verjamejo, da zanimanje za kompaktna mestna vozila ni izginilo. Kupci še vedno iščejo praktične, varčne in cenovno dostopne avtomobile, prilagojene urbanemu okolju.

Kljub kompaktnim meram novi Twingo ohranja lahkotnost in igrivost, po katerih je bil model vedno znan. Zaradi nizke mase, natančnega volana in udobnega podvozja se znajde tako v ozkih mestnih ulicah kot tudi na daljših primestnih vožnjah.

Novi Renault Twingo E-Tech electric je ohranil značaj izvirnega Twinga, hkrati pa ga nadgradil z električno tehnologijo. Z dolžino, prilagojeno mestnim ulicam, in s prostorno kabino ponuja presenetljivo veliko uporabnosti. Serijsko sta na voljo dva vzdolžno pomična zadnja sedeža, dodatno prilagodljivost pa zagotavlja poklopni sovoznikov sedež.

Električni pogon z močjo 60 kW poganja litij-železo-fosfatna baterija, ki omogoča do 263 kilometrov doseg. Posebnost modela je tudi funkcija »one pedal«, ki poenostavi vožnjo v morebitnih mestnih zastojih.

Twingo E-Tech electric uporablja multimedijski sistem OpenR Link z Googlovimi storitvami, kar je v tem razredu prava redkost.

Renault poudarja tudi dostopnost, saj začetna cena znaša manj kot 20 tisočakov, ob subvenciji pa celo pod 13 tisoč evrov. Twingo tako ostaja zvest svojemu DNK-ju in želi dokazati, da imajo majhni avtomobili tudi v električni prihodnosti svoje mesto.





Hyundai Ioniq 6

Hyundai je predstavil prenovljeni model Ioniq 6. Aerodinamična električna limuzina z izrazito kupejevsko silhueto zdaj deluje še bolj elegantno in sodobno, pri čemer izstopajo prenovljen sprednji del, novi odbijači, tanjši svetlobni elementi ter aerodinamično optimiziran zadnji spojler. Količnik zračnega upora ostaja izjemno nizek – le 0,21, kar Ioniq 6 uvršča med najbolj aerodinamične serijske avtomobile na trgu. Notranjost ostaja zračna in prostorna, k čemur prispeva skoraj trimetrski medosni razdalja ter povsem ravno dno platforme E-GMP. Voznika pričakajo dva 12,3-palčna zaslona nove generacije, prenovljena sredinska konzola s fizičnimi stikali za klimatsko napravo ter izboljšana ergonomija.

Za pogon skrbita dve baterijski izvedbi. Vstopni model uporablja baterijo s kapaciteto 63 kWh in elektromotor z močjo 170 KM, zmogljivejša različica pa premore novo baterijo s kapaciteto 84 kWh in do 229 KM pri izvedbi z zadnjim pogonom. Na voljo je tudi štirikolesno gnana različica AWD z 325 KM, ki do 100 km/h pospeši v zgolj 5,1 sekunde. Zahvaljujoč 800-voltni arhitekturi je omogočeno ultra hitro polnjenje, pri katerem se baterija od 10 do 80 odstotkov napolni v približno 18 minutah. Največji adut ostaja doseg. Različica z večjo baterijo in zadnjim pogonom lahko po merilnem ciklu WLTP prevozi do 680 kilometrov, kar Ioniq 6 postavlja med vodilne električne modele v svojem segmentu. Osnovni model je v Sloveniji na voljo za 46.940 evrov, za izvedbo z večjo baterijo je treba odšteti 51.340 evrov, različica AWD stane 55.140 evrov, medtem ko vrh ponudbe predstavlja športni Ioniq 6 N s ceno 76.660 evrov.



Nešteto vprašanj, en sam odgovor!

Hyundai TUCSON



 **HYUNDAI**

**Brezobrestno
financiranje**

BAYON že za
150 EUR/mes.

KONA že za
190 EUR/mes.

TUCSON že za
230 EUR/mes.

5 LET Garancije
brez omejitve kilometrov

8 LET Garancije
na baterijo

Povprečna poraba goriva: 4,947 – 7,947 l/100 km; emisije plinov CO₂: 118 – 180,26 g/km. Emisije onesnaževal zunanjega 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. / Primer reprezentativnega izračuna za vozilo: **BAYON** 1,0 T-GDi Life • vrsta financiranja: finančni leasing • predračunska vrednost predmeta financiranja: 18.900€ • lastna udeležba (polog): 9.900€ • znesek financiranja: 9.000€ • število obrokov: 60 • mesečni obrok: 150€ • stroški odobritve: 283,50€ • skupni znesek za plačilo brez lastne udeležbe in stroškov odobritve: 9.000€ • letna obrestna mera: 0,0% • efektivna obrestna mera: 1,2563% na dan 18.02.2026; **KONA** 1,0 T-GDi Style • vrsta financiranja: finančni leasing • predračunska vrednost predmeta financiranja: 22.900€ • lastna udeležba (polog): 11.499,99€ • znesek financiranja: 11.400€ • število obrokov: 60 • mesečni obrok: 190€ • stroški odobritve: 343,50€ • skupni znesek za plačilo brez lastne udeležbe in stroškov odobritve: 11.400€ • letna obrestna mera: 0,0% • efektivna obrestna mera: 1,2018% na dan 18.02.2026; **TUCSON** 1,6 T-GDi Trend • vrsta financiranja: finančni leasing • predračunska vrednost predmeta financiranja: 27.500€ • lastna udeležba (polog): 13.700,01€ • znesek financiranja: 13.800€ • število obrokov: 60 • mesečni obrok: 230€ • stroški odobritve: 412,50€ • skupni znesek za plačilo brez lastne udeležbe in stroškov odobritve: 13.800€ • letna obrestna mera: 0,0% • efektivna obrestna mera: 1,1922% na dan 18.02.2026 / Slika je simbolna. Več informacij je na voljo pri pooblaščenih prodajalcih vozil Hyundai. Pogoji garancije in podatki o specifični porabi goriva in emisijah CO₂ so na voljo na www.hyundai.si.



Novi Porsche Center

Porsche je v Ljubljani na Verovškovi ulici nasproti Audi centra odprl novi Porsche Center, ki je eden najsodobnejših in največjih Porsche centrov v tem delu Evrope. To je več kot le prodajni salon. Zasnovan je kot prostor doživetij, srečevanja, individualizacije, tradicije in prihodnosti ter skupnosti Porsche. Novi center je zasnovan v skladu s konceptom Destination Porsche in simbolizira dolgoročno prihodnost znamke Porsche v Sloveniji. Center bo tako imel dovolj zmogljivosti za predstavitev in servisiranje vozil na najvišjem nivoju. Porsche je na otvoritev povabil medije in kasneje tudi kupce teh prestižnih vozil. Center so otvorili Michael Kirsch, glavni izvršni direktor Porsche Central and Eastern Europe, Christian Lang, generalni direktor Porsche Inter Auto, in Vasja Potočnik, vodja znamke Porsche v Sloveniji. Dogodek so zaokrožili s posebnim presenečenjem: v Sloveniji so premierno predstavili nov model Porsche.

Range Rover SV Ultra

Range Rover SV Ultra predstavlja vrhunec prestiža, tehnologije in udobja v ponudbi znamke Range Rover. Zunanost opredeljuje ekskluzivna barva Titan Silver z učinkom tekoče kovine, dopolnjujejo pa jo elegantni kromirani detajli. Notranjost zaznamujejo kombinacija bele in sive iz materialov Ultrafabrics, lasersko oblikovani vzorci sedežev in nova dekorativna obloga iz furnirja ratana. Posebnost modela je svetovna premiera sistema SV Electrostatic Sound, ki kabino spremeni v koncertno dvorano. Skupaj s sedeži Body and Soul in z inovativnim podom Sensory Floor ustvarja novo zvočno izkušnjo, usmerjeno tudi v sprostitvev in dobro počutje potnikov. Range Rover SV Ultra bo na voljo kot priključni hibrid P550e ali z zmogljivim motorjem V8, še letos pa prihaja tudi povsem električna različica. Gre za najbolj prestižen in tehnološko dovršen Range Rover doslej.

Mercedes-Benz razred C

Znamka iz Stuttgarta je spisala popolnoma novo poglavje za razred C, enega najpomembnejših modelov znamke, ki je prvič 100-odstotno električen. Elegantna silhueta v slogu kupeja, osvetljena maska z več kot tisoč svetlobnimi elementi in izrazit zadek v stilu GT-ja, poudarjajo značaj najbolj dinamičnega C-ja doslej. Zahvaljujoč zračnemu vzmetenju in krmiljenju zadnje osi združuje agilnost z udobjem dolgih potovanj. Notranjost prinaša občutek prestižnega zatočišča z vrhunskimi materiali, z ambientalno osvetlitvijo in s 39-palčnim zaslonom MBUX Hyperscreen. Novi operacijski sistem MB.OS prinaša napredne funkcije umetne inteligence in brezžične posodobitve. Električni razred C z dosegom do 762 kilometrov in 800-voltno tehnologijo omogoča hitro polnjenje in v 10 minutah pridobi do 325 kilometrov dosega. Pri Mercedes-Benzu tako pravijo, da s tem modelom postavljajo nova merila v srednjem razredu električnih vozil.

Tokić odprl prodajni center

Tokić grupa iz Hrvaške, ki je prevzela prodajalca avtomobilov in gum Bartog, je odprla prodajni in skladiščni center v Šiški v Ljubljani. Odprtja so se udeležili veliki kupci in celo sam gospod Ilija Tokić, ki je zasnoval to uspešno podjetje. Tam sta bila tudi njegov sin, ki počasi prevzema vajeti grupe, in Ivan Šantorič, predsednik uprave grupe Tokić. Kot pozitivno stran odprtja moramo izpostaviti tudi to, da je lokalni skupnosti, gasilcem in šoli, daroval donacijo in kar je najbolj pomembno, da je odprtje požegnal župnik iz Dravelj. Skupina Tokić danes tvori največjo maloprodajno verigo avtomobilskih delov v regiji z več kot 120 prodajnimi mesti. V svojem asortimanu ponuja več kot 300 tisoč različnih artiklov, ki pokrivajo vse segmente avtomobilskega, komercialnega, industrijskega, kmetijskega in motociklističnega segmenta, skupaj s ponudbo navtične, orodne in servisne opreme ter pnevmatik za vse vrste vozil.





Nagrade Svetovni avto leta 2026

Nagrade World Car Awards že več kot dve desetletji veljajo za eno najprestižnejših priznanj v avtomobilski industriji. Letos je mednarodna žirija 98 avtomobilističnih novinarjev iz 33 držav za Svetovni avto leta izbrala BMW iX3, ki je bil hkrati najboljši v kategoriji električnih avtomobilov. Gre za drugo zmago znamke BMW v kategoriji Svetovnega avtomobila leta, potem ko je naslov leta 2006 osvojila serija 3. BMW je v zgodovini tekmovanja skupaj prejel že enajst nagrad, letos pa je bil nagrajen tudi CEO BMW-ja Oliver Zipse, ki je bil izbran za Svetovno avtomobilistično osebnost. Model iX3 je prepričal žirijo med 58 kandidati z vsega sveta, v finalnem izboru pa sta bila še Hyundai Palisade in Nissan Leaf. Nagrajeni so bili tudi Lucid Gravity, ki je blestel med luksuznimi avti, Hyundai Ioniq 6 med zmogljivostnimi, Firefly pa med urbaniimi. Posebne omembe je bila deležna še Mazda 6e, ki je bila okronana z nazivom Svetovni dizajn leta.

Mustang podrl rekord na Nürburgringu

Znamka modrega ovala je z modelom Mustang GTD Competition ponovno premaknila meje zmogljivosti na legendarni stezi Nürburgring Nordschleife. Ameriški športnik je krog prevozil v času 6:40,835 in s tem izboljšal lasten rekord za več kot enajst sekund. Izvedenka Mustang GTD Competition združuje tehnologijo dirkalnikov GT3 in cestnih superšportnikov, pri čemer izstopajo izboljšana aerodinamika, 826-konjski motor V8, lažja konstrukcija in nove visokozmogljive pnevmatike. Fordovi inženirji so razvoj osredotočili na povečanje oprijema, zmanjšanje mase in popolno aerodinamično ravnovesje. Poseben pečat dosežku daje tudi predanost ekipe Ford Racing, ki je mesece razvijala vozilo brez kompromisov. Mustang GTD Competition bo zaradi ekskluzivnosti na voljo le v omejeni seriji za severnoameriški trg ter predstavlja enega najbolj ekstremnih Mustangov doslej.

Dva milijona električnih BMW-jev

BMW Group je dosegel pomemben mejnik v električni mobilnosti – izdelal je že dvomilijonto popolnoma električno vozilo. Jubilejni avtomobil, BMW i5 M60 xDrive, v barvi Tansanit Blue, je zapeljal s proizvodne linije v tovarni Dingolfing in bo dostavljen kupcu v Španiji. Prav Dingolfing je danes osrednja BMW-jeva lokacija za proizvodnjo električnih modelov, saj tam nastajajo BMW iX, i5 in i7. Od začetka proizvodnje električnih vozil leta 2021 so tam izdelali že več kot 320.000 električnih avtomobilov. BMW Group pri razvoju ostaja zvest strategiji največje prilagodljivosti. V okviru koncepta BMW iFACTORY na istih proizvodnih linijah nastajajo vozila z različnimi pogonskimi sklopi, od klasičnih motorjev do električnih modelov. Električna mobilnost je tako stalnica v vseh nemških tovarnah BMW, podjetje pa pomembno prispeva k temu, da je Nemčija danes drugo največje svetovno proizvodno središče električnih avtomobilov.

Lamborghini praznuje 63 let obstoja

Automobili Lamborghini letos praznuje 63 let obstoja, obletnico pa je zaznamoval z velikim dogodkom Lamborghini Arena na dirkališču Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari v Imoli. Zgodba znamke se je začela leta 1963, ko je Ferruccio Lamborghini ustvaril vizijo avtomobila, ki bi konkuriral najboljšim, a hkrati ohranil popolnoma samosvoj značaj. Že istega leta je zaživel legendarni motor V12, kmalu zatem pa je bil predstavljen prvi prototip 350 GTV. Danes številka 63 predstavlja pomemben simbol identitete znamke in povezuje njeno zgodovino, ekskluzivne modele ter motošportne projekte. Pojavlja se v posebnih izvedbah, kot sta Aventador SVJ 63 in hibridni dirkalnik SC63, hkrati pa simbolizira povezovanje tradicije, inovacij in skupnosti ljubiteljev vozil Lamborghini po vsem svetu. Dogodek v Imoli je združil preteklost, sedanost in prihodnost znamke ter poudaril njen razvoj in avtomobilsko strast.





SEABOB x Automobili Lamborghini

SEABOB za Automobili Lamborghini predstavlja novo dimenzijo zmogljivosti na vodi, kjer se vrhunski inženiring združi z ikoničnim Lamborghini jevim oblikovanjem. Model SE63 je najmočnejši SEABOB doslej, zasnovan za ekstremne hitrosti, eksplozivne pospeške in popoln nadzor med vožnjo. Napredni materiali, kot so titan, magnezij in karbonska vlakna, zagotavljajo lahkotnost ter izjemno stabilnost. Oblikovanje povzema prepoznavne Lamborghini linije, športni karakter in ekskluzivne barvne odtenke. Digitalni kokpit ter izpopolnjena ergonomija ustvarjata občutek vožnje superšportnega avtomobila na vodi. SEABOB SE63 ni le vodni skuter, ampak luksuzna adrenalinska izkušnja za ljubitelje hitrosti in prestiža.

Pohištvo Riva x Exteta

Sodelovanje med Exteta in Riva je ustvarilo ekskluzivno kolekcijo zunanega pohištva, ki združuje vrhunsko izdelavo, brezčasno eleganco in navični življenjski slog. Kolekcijo je zasnoval Massimo Castagna, navdih pa črpa iz bogate, več kot 180-letne dediščine znamke Riva. Prestižni materiali, kot sta sijajni mahagonij sapele in nerjaveče jeklo, poudarjajo sofisticiran značaj vsakega kosa. Modularne sedežne garniture, lounge stoli, jedilne mize in dodatki ustvarjajo občutek lahkotnega razkošja ter udobja. Exteta x Riva prinaša duh italijanske dolce vite v sodobne zunanje prostore, kjer se dizajn, tradicija in umetnost bivanja združijo v harmonijo.



Ura TAG Heuer x Formula 1

TAG Heuer predstavlja nov časomer Connected Calibre E5 45 mm x Formula One, ki združuje digitalno tehnologijo in dolgoletno dirkaško dediščino znamke. Posebna izdaja je zasnovana za ljubitelje Formule 1 in prinaša popolnoma interaktivno izkušnjo spremljanja dirk. Dinamična številčnica se prilagaja posameznim Velikim nagradam, aplikacija Formula 1 pa omogoča dostop do rezultatov, urnikov in lestvic v realnem času. Ohišje iz titana poudarja športni značaj ure, rdeči detajli pa dodajo prepoznavno dirkaško energijo. Connected Calibre E5 združuje eleganco, povezljivost, GPS navigacijo in občutek adrenalina, značilen za svet najhitrejšega avtomobilističnega športa.



ZADNJA ENOTA



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 zunanem 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:** 3
- **terasa + vrt**

STOPITE V STIK Z NAMI

GT PROJEKTI, tel: +386 31 389 965, e-naslov: gtprojektidoo@gmail.com

POGON JE PRAV TAKO PRETIRAN, KOT BI PRIČAKOVALI. ATMOSFERSKI 6,5-LITRSKI V12 RAZVIJE 835 KM.

LEZA

izbrance



LAMBORGHINI JE OČITNO PRIŠEL DO TOČKE, KO MU »NORMALNI«¹ SUPERŠPORTNIKI NISO VEČ DOVOLJ. KO IMAŠ V PONUDBI ŽE MODEL, KI RAZVIJE VEČ KOT TISOČ KONJEV, POSPEŠUJE HITREJE KOT MISEL IN PRI TEM KRIČI SKOZI ATMOSFERSKI V12, MORAŠ ZA NASLEDNJI KORAK NAREDIRI NEKAJ POVSEM ABSURDNEGA. IN TOČNO TO JE FENOMENO ROADSTER. PETNAJST PRIMERKOV. BREZ STREHE. 1.080 KONJEV. IN CENA, PRI KATERI NITI MILIJON EVROV NE ZVENI VEČ POSEBNO DRAMATIČNO.

Fenomeno Roadster je nizek, širok, poln ostrih linij, ogromnih odprtih in heksagonalnih detajlov, ki kričijo »Lamborghini«.



To ni avtomobil, ki bi nastal zaradi tržne raziskave. Nihče ni sedel v konferenčni sobi in rekel: »Veste kaj trg res potrebuje? Hibridni V12 Speedster z aerodinamiko prototipa iz Le Mansa.« To je avto, ki obstaja zato, ker lahko obstaja. In ker Lamborghini še vedno razume, da mora biti vrh njihove ponudbe nekoliko nor. Fenomeno Roadster temelji na kupejevski različici,

predstavljeni lani, le da je zdaj vse skupaj še bolj teatralno. Strehe ni, vetrobransko steklo je nižje, za sedežema pa se dviga karbonska struktura – vse skupaj deluje, kot da bi nekdo križal lovsko letalo F-22 in dirkalnik iz sedemdesetih. Rezultat? Eden najbolj brutalnih Lamborghini-jev zadnjih let.

Pogon je prav tako pretiran, kot bi pričakovali. Atmosferski 6,5-litrski V12 razvije 835 KM pri norečih 9.250 vrtljajih, pomagajo pa mu še trije elektromotorji. Skupna moč sistema znaša 1.080 konjčkov, kar pomeni pospešek do stotice v 2,4 sekunde in več kot 340 km/h končne hitrosti. V teoriji. V praksi bo večina teh avtomobilov verjetno parkirana v klimatiziranih garažah v Dubaju ali Monaku, poleg kakšne jahte in ure Richard Mille.

A kljub ekskluzivnosti je najbolj fascinantno to, da Fenomeno ni zgolj oblikovalska vaja. Lamborghini je dejansko rešil problem aerodinamike pri odprtem avtomobilu s takšno močjo. Dodatni spojler nad vetrobranskim steklom in preoblikovan zadek omogočajo



enako raven podtlaka kot pri kupeju. Kar je približno tako enostavno, kot če bi poskušali tornado spraviti v akvarij.

Podvozje iz več vrst karbonskih vlaken, nastavljivi dirkaški blažilniki in Bridgestonove pnevmatike po meri jasno povedo, da je Fenomeno narejen za vožnjo. Resno vožnjo. Čeprav je skoraj škoda, da bi ga kdo dejansko uporabljal na dirkališču.

In potem je tu še videz. Fenomeno Roadster ni subtilen. Nikakor. Je nizek, širok, poln ostrih linij, ogromnih odprtih in heksagonalnih detajlov, ki kričijo »Lamborghini« že z razdalje sto metrov. V modri barvi Blu Cepheus z rdečimi poudarki deluje kot konceptni avtomobil, ki je po pomoti pobegnil iz salona v Ženevi. Kar je pravzaprav popoln opis tega avtomobila. Fenomeno Roadster ni racionalen. Ni praktičen. In prav zato je fenomenalen.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

FENOMENO ROADSTER NI RACIONALEN. NI PRAKTIČEN. IN PRAV ZATO JE FENOMENALEN.



ŠOK MARANELLA



PRIZNAJMO SI. KO FERRARI PREDSTAVI ELEKTRIČNI AVTOMOBIL, SE SVET AVTOMOBILSKIH NAVDUŠENCEV RAZDELI NA DVA TABORA. PRVI ZAVIJAJO Z OČMI IN IŠČEJO NAJBЛИŽJI V 12, DRUGI PA ODPREJO KALKULATOR IN ZAČNEJO RAČUNATI KONJSKE MOČI. NOVI FERRARI LUCE BO VERJETNO USPEL RAZJEZITI IN NAVDUŠITI OBE SKUPINI HKRATI.

To ni elektrificirana različica obstoječega modela. To je popolnoma nov Ferrari. Takšen, ki si ga v Maranellu pred desetimi leti verjetno niso upali niti narisati. Pet sedežev. Štiri vrata. Štirje elektromotorji. In nič manj kot 1.050 konjskih moči. Če se vam zdi, da je nekdo pomešal specifikacije hiperšportnika in luksuzne limuzine, imate prav. A Ferrari trdi, da Luce ni električni Ferrari. Je zgolj Ferrari, ki uporablja elektriko. Razlika je pomembna. Namesto,

da bi pod avtomobil preprosto stlačili baterijo in dodali nekaj zaslonov, so razvili povsem novo arhitekturo. Vsako kolo poganja svoj elektromotor, vsako ima lasten nadzor navora in možnost neodvisnega krmiljenja. Računalnik v ozadju sprejema odločitve 200-krat na sekundo. Verjetno hitreje, kot vi preberete besedo »Ferrari«. Rezultat? Sprint do stotke v 2,5 sekunde, do 200 km/h v 6,8 sekunde in maksimalna hitrost preko 310 km/h. To niso številke družinskega električnega križanca. To so



Ferrari Luce bolj spominja na koncept iz leta 2040 kot na serijski avtomobil.



**V MARANELLU SO POMEŠALI SPECIFIKACIJE HIPERŠPORTNIKA
IN LUKSUZNE LIMUZINE.**



številke, zaradi katerih začnejo superšportniki nervozno preverjati svoje specifikacije. Posebnost Luceja pa ni le brezkompromisna zmogljivost. Ferrari je želel ohraniti občutek mehanske povezanosti med voznikom in avtomobilom. Zato je razvil sistem zvočne kulise, ki temelji na dejanskih vibracijah elektromotorjev in pogonskega sklopa. Ne gre za posnetek motorja iz zvočnikov, temveč za avtentičen zvok, ustvarjen iz delovanja samega avtomobila. Malo

noro? Seveda. Ampak ravno zato je to Ferrari. Oblikovno je Luce nekaj povsem svežega. Ogromna steklena konstrukcija, lebdeči aerodinamični elementi in skoraj futuristična čistost linij bolj spominjajo na koncept iz leta 2040 kot na serijski avtomobil. A prav v tem je poanta. Ferrari ni želel ustvariti električne različice preteklosti. Želel je ustvariti bodočnost.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

Almetno st tišine



BRITANSKA HIŠA AVTOMOBILSKE VIŠOKE MODE ROLLS-ROYCE JE S PROJEKTOM NIGHTINGALE PREDSTAVILA AVTOMOBIL, KI NE DELUJE KOT OBIČAJEN PRESTIŽNI MODEL, TEMVEČ KOT MANIFEST SODOBNEGA RAZUMEVANJA LUKSUZA. GRE ZA BREZSTREŠNI ELEKTRIČNI DVOSED, OMEJEN

NA ZGOLJ STO PRIMERKOV, KI HKRATI ODPIRA NOVO POGlavJE ZNAMKINEGA PROGRAMA COACHBUILD COLLECTION – SVETA, NAMENJENEGA IZKLJUČNO NAJZAHTEVNEJŠIM NAROČNIKOM Z IZRAZITIM OBČUTKOM ZA OBLIKOVANJE, ARHITEKTURO IN BREZČASNO ESTETIKO.

Oblika je izrazito moderna, skoraj arhitekturna. Površine so čiste, monolitne in brez odvečnih linij.



Project Nightingale že na prvi pogled deluje bolj kot skulptura kot avtomobil. Dolg skoraj 5,8 metra, z izjemno nizko silhueto, s podaljšanim pokrovom motorja in s kabino, pomaknjeno globoko v osrednji del vozila, deluje kot sodobna interpretacija velikih eksperimentalnih Rolls-Royceov iz dvajsetih let prejšnjega stoletja. Oblikovalci so navdih našli pri prototipih iz obdobja art dekoja, s katerimi je Sir Henry Royce raziskoval nove meje hitrosti in elegance. A Nightingale ni retro avtomobil. Nasprotno – njegova oblika je izrazito moderna, skoraj arhitekturna. Površine so čiste, monolitne in brez odvečnih linij, navdih pa črpa iz oblikovalske smeri Streamline Moderne, kjer moč ne izhaja iz ornamentov, temveč iz proporcij, napetosti in popolnoma nadzorovanih površin. Ikonična maska Pantheon ostaja osrednji element vozila, a je



reinterpretirana kot skoraj meter širok kos poliranega jekla, obdan z ozkimi vertikalnimi svetlobnimi elementi, ki poudarjajo dramatično širino avtomobila.

Prava posebnost projekta pa se skriva v njegovem značaju. Električni pogon omogoča skoraj popolno tišino, kar pri odprtem avtomobilu ustvari povsem novo izkušnjo vožnje. Pri Rolls-Royceu pravijo, da so med testiranji vozniki kristalno jasno slišali ptičje petje. Prav to je navdihnilo ime avtomobila kot tudi notranji ambient »Starlight Breeze«, svetlobno instalacijo z več kot 10 tisoč drobnimi svetlobnimi elementi, katerih vzorec temelji na zvočnih valovih slavčevega petja.

Prve dobave projekta Nightingale, ki bo na voljo izključno mecenom znamke s povabilom Rolls-Roycea, so predvidene leta 2028. Toda že danes je jasno, da so Angleži postavili novo definicijo prestiža – takšno, kjer največji vtis ne nastane z glasnostjo, temveč s tišino.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



AMG TUDI V ELEKTRIČNI DOBI OSTAJA ZVEST SVOJEMU TEMELJNEMU NAČELU NEPOZABNE HITROSTI.

THE ALL-NEW MERCEDES-AMG
GT 4-DOOR COUPÉ



PRIHODNOST BO BRUTALNA

ČE STE MED TISTIMI, KI OB OMEMBI ELEKTRIČNEGA ŠPORTNIKA NAJPREJ POMISLITE NA TIŠINO, STERILNOST IN POMANJKANJE KARAKTERJA, POTEM IMA MERCEDES-AMG ZA VAS NOV ODGOVOR. IN NI NEŽEN. NOVI AMG GT 4-DOOR COUPÉ NAMREČ NI NASTAL ZATO, DA BI POMIRIL OKOLJEVARSTVENIKE ALI ZADOVOLJIL RAČUNOVODJE. NASTAL JE ZATO, DA POKAŽE, KAKO BRUTALNA JE LAHKO PRIHODNOST.

Pod futuristično štirivratno karoserijo se skriva nova platforma AMG.EA, AMG GT 4-Door Coupé pa je tudi prvi serijski model znamke, ki uporablja revolucionarne aksialne elektromotorje. Trije so. Eden spredaj in dva zadaj. Skupaj razvijejo osupljivih 1.169 konjskih moči. To pomeni, da se avto do stotice izstreli v zgolj 2,1 sekunde, do 200 km/h pa potrebuje le 6,4 sekunde. Če obkljukate še Driver's Package, se kazalec hitrosti ustavi šele pri 300 km/h. Toda številke same po sebi danes niso več dovolj. Električni

avtomobili znajo biti hitri. Izziv je, kako ostati hiter tudi po petem, desetem ali petdesetem pospeševanju. Prav tukaj AMG pokaže mišice. Nova 800-voltna baterija s kar 2.660 neposredno hlajenimi cilindričnimi celicami je nastala s pomočjo znanja iz Formule 1 in hiperšportnika AMG One. Rezultat? Polna moč ni na voljo le za nekaj sekund, ampak praktično ves čas. To ni sprinter. To je maratonec v šprint copatih. Še bolj impresivna je hitrost polnjenja. Na ustrezni infrastrukturi zmore več kot 600 kW polnilne moči, kar

pomeni, da v desetih minutah pridobi energije za več kot 460 kilometrov vožnje. V času, ko si naročite kavo in poiščete stranišče, je pripravljen na novo etapo. Ker pa AMG dobro ve, da številke same ne ustvarjajo čustev, so razvili program AMGFORCE S+, ki simulira značaj klasičnega bencinskega osmaka. Ne gre zgolj za zvok iz zvočnikov. Sistem ustvarja občutek prestavljanja, kratke prekinitev navora in globoko zvočno kuliso, zaradi katere odgovorni pravijo, da boste večkrat preverili, ali pod pokrovom motorja res ni osemvaljnika.

Zračno vzmetenje, aktivna aerodinamika in inteligentni štirikolesni pogon pa poskrbijo, da se vseh teh 1.169 konjičev ne spremeni v dim in paniko. Novi AMG GT 4-Door Coupé zato ni zgolj še en električni avtomobil. Je dokaz, da Affalterbach tudi v električni dobi ostaja zvest svojemu temeljnemu načelu: hitrost mora biti brutalna, učinkovita in predvsem nepozabna.

Tekst: Ava Tomlje

Foto: ISC

ŠTIRIVRATNI AMG GT SE DO STOTICE IZSTRELI V ZGOLJ 2,1 SEKUNDE, DO 200 KM/H PA POTREBUJE LE 6,4 SEKUNDE.



*V notranjosti AMG-ja
ni sledov kompromisov.*



NOVA DEDIŠČINA



PRI PORSCHEJU DOBRO VEDO, DA OBlikovalskih ikon ni mogoče ustvariti čez noč. Prav zato novi Cayenne Coupé Electric svojo zgodbo začne pri legendarnem modelu 911. Njegova značilna strešna linija, ki se elegantno spušča proti zadku, je že desetletja eden najbolj prepoznavnih avtomobilskih podpisov na svetu, zdaj pa prvič v celoti definira tudi Porschejevega največjega športnega terenca v električni izvedbi.



Rezultat je avtomobil, ki združuje mogočno prisotnost SUV-ja in eleganco športnega kupeja. S skoraj petimi metri dolžine deluje samozavestno in mišičasto, hkrati pa zaradi natančno izrisanih linij, širokih ramen in aerodinamično izklesane silhuete ohranja značaj športnega avtomobila. Količnik zračnega upora znaša 0,23, kar ni zgolj tehnični podatek, temveč pomemben prispevek k dosegu, ki lahko preseže 660 kilometrov.

Vstop v kabino razkrije sodobno interpretacijo luksuza, kjer digitalizacija ne prevzame glavne vloge, temveč služi vozniku. Kljub športni zasnovi Cayenne Coupé Electric ne pozablja na praktičnost. Prtljažnik meri do 1.347 litrov, sprednji prtljažnik pa ponuja še 90 litrov prostora.

Ob lansiranju bodo na voljo tri različice. Osnovni model razvije do 442 konjskih moči, različica S že 666, vrh ponudbe pa predstavlja Turbo Coupé Electric z mogočnimi 1.156 konjskimi močmi v načinu Launch Control. Pospešek do 100 km/h v zgolj 2,5 sekunde ga postavlja ob bok najhitrejšim športnim avtomobilom današnjega časa.

Posebno pozornost si zasluži tudi opcijski paket Lightweight Sport. Karbonska streha, ekskluzivna 22-palčna platišča, visokozmogljive pnevmatike, karbonski elementi in vzorec Pepita na sedežih ustvarjajo ambient, ki združuje dediščino znamke in sodobno tehnologijo. Novi Cayenne Coupé Electric je tako luksuzni grand tourer, oblikovan z enako strastjo, kot jo Porsche že desetletja vplaga v svoje najbolj zaželenne športne avtomobile.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



THE 7

7 OSTAJA LIMUZINA, KI JO JE UŽITEK VOZITI, HKRATI PA BREZHIBNO OPRAVLJA VLOGO AVTA Z VOZNIKOM.



BMW JE Z NOVO SERIJO 7 USTVARIL AVTOMOBIL, KI NE PREDSTAVLJA ZGOLJ EVOLUCIJE PRESTIŽNE LIMUZINE, TEMVEČ NAPOVED PRIHODNOSTI ZNAMKE. SEDMICA NAMREČ PRVIČ ZDRUŽUJE LUKSUZ NAJVIŠJEGA RAZREDA S TEHNOLOGIJAMI NOVE PLATFORME NOVE KLASSE, S ČIMER BAVARSKA ZNAMKA JASNO POKAŽE, KAKO SI PREDSTAVLJA PREMIUM MOBILNOST PRIHODNJEGA DESETLETJA.

Na prvi pogled je jasno, da nova serija 7 cilja na drugačen tip prestiža. V ospredje postavlja velike minimalistične površine in izrazito samozavestno držo. Nova osvetljena maska in izredno ozki žarometi ustvarjajo prepoznaven svetlobni podpis, medtem ko dolg pokrov motorja, elegantna bočna linija in povsem na novo oblikovan zadek dajejo avtomobilu občutek tehnološke skulpture na kolesih. BMW Individual prvič ponuja tudi dvobarvne kombinacije, izdelane z zahtevnim postopkom, ki že meji na obrtniško umetnost.

Pravi spektakel pa se začne v notranjosti. Kabina nove serije 7 deluje kot kombinacija luksuznega salona in digitalnega loungea. Mehko usnje, prefinjen les, kristalni detajli in kovinske površine ustvarjajo ambient, ki bolj kot na avtomobil spominja na sodoben penthouse. Novi panoramski ekran z operacijskim sistemom BMW OS X skupaj s sovoznikovim zaslonom uvaja povsem novo digitalno izkušnjo, medtem ko nadgrajeni Theatre Screen potnike zadaj spremeni v potnike prvega razreda. Pretočne vsebine v ločljivosti 8K, video klici, gaming in zvočni sistem Bowers & Wilkins ustvarjajo eno najbolj dovršenih multimedijskih okolij v avtomobilski industriji. BMW ob tem ni pozabil na bistvo znamke – vozniško izkušnjo. Nova serija 7 ostaja limuzina, ki jo je užitek voziti, hkrati pa skoraj brezhibno opravlja tudi vlogo avtomobila z voznikom. Adaptivno zračno vzmetenje, aktivno krmiljenje zadnjih koles in napredni asistenčni sistemi po besedah Bavarcev ustvarjajo občutek lahkotnosti, ki je glede na dimenzije avtomobila skoraj neverjeten. Električne različice i7 zdaj ponujajo več kot 720 kilometrov doseg, medtem ko ponudbo dopolnjujejo še blagi hibridi, priključni hibridi in športne izvedbe M Performance.



Nova osvetljena maska in izredno ozki žarometi ustvarjajo prepoznaven svetlobni podpis.

NOVA SERIJA 7 NI LE TEHNOLOŠKA DEMONSTRACIJA MOČI ZNAMKE BMW, TEMVEČ AVTO, KI POSKUŠA REDEFINIRATI SODOBNI LUKSUZ.



Nova serija 7 tako ni zgolj tehnološka demonstracija moči znamke BMW, temveč avtomobil, ki poskuša redefinirati sodobni luksuz. Ne z agresijo ali s pretiravanjem, ampak z občutkom popolnega nadzora, digitalne dovršenosti in elegantne samozavesti.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC





Prestiž *na jezeru*

NA OBALI JEZERA COMO, KJER SE JUTRANJA MEGLICA POČASI DVIGUJE NAD CIPRESAMI IN KJER ZVOK KLASIČNEGA MOTORJA ŠE VEDNO ZVENI KOT GLAS PRETEKLOSTI, JE LETOŠNJA IZVEDBA DOGODKA CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE PONOVRNO DOKAZALA, DA AVTOMOBILI ŽE DOLGO NISO VEČ ZGOLJ PREVOZNA SREDSTVA. SO KULTURNI ARTEFAKTI, PREMIČNE SKULPTURE IN ODSEV ČASA, KI JIH JE USTVARIL. POD SLOGANOM »FUTURE NEEDS HERITAGE« JE DOGODEK POSTAL NEKAJ VEČ KOT LE TRADICIONALNO SREČANJE NAJLEPŠIH AVTOMOBILOV SVETA – POSTAL JE DIALOG MED ZGODOVINO IN PRIHODNOSTJO.

Slavno lepotno tekmovanje je uspelo dokazati, da dediščina ni ovira napredku, temveč njegov nujni temelj.

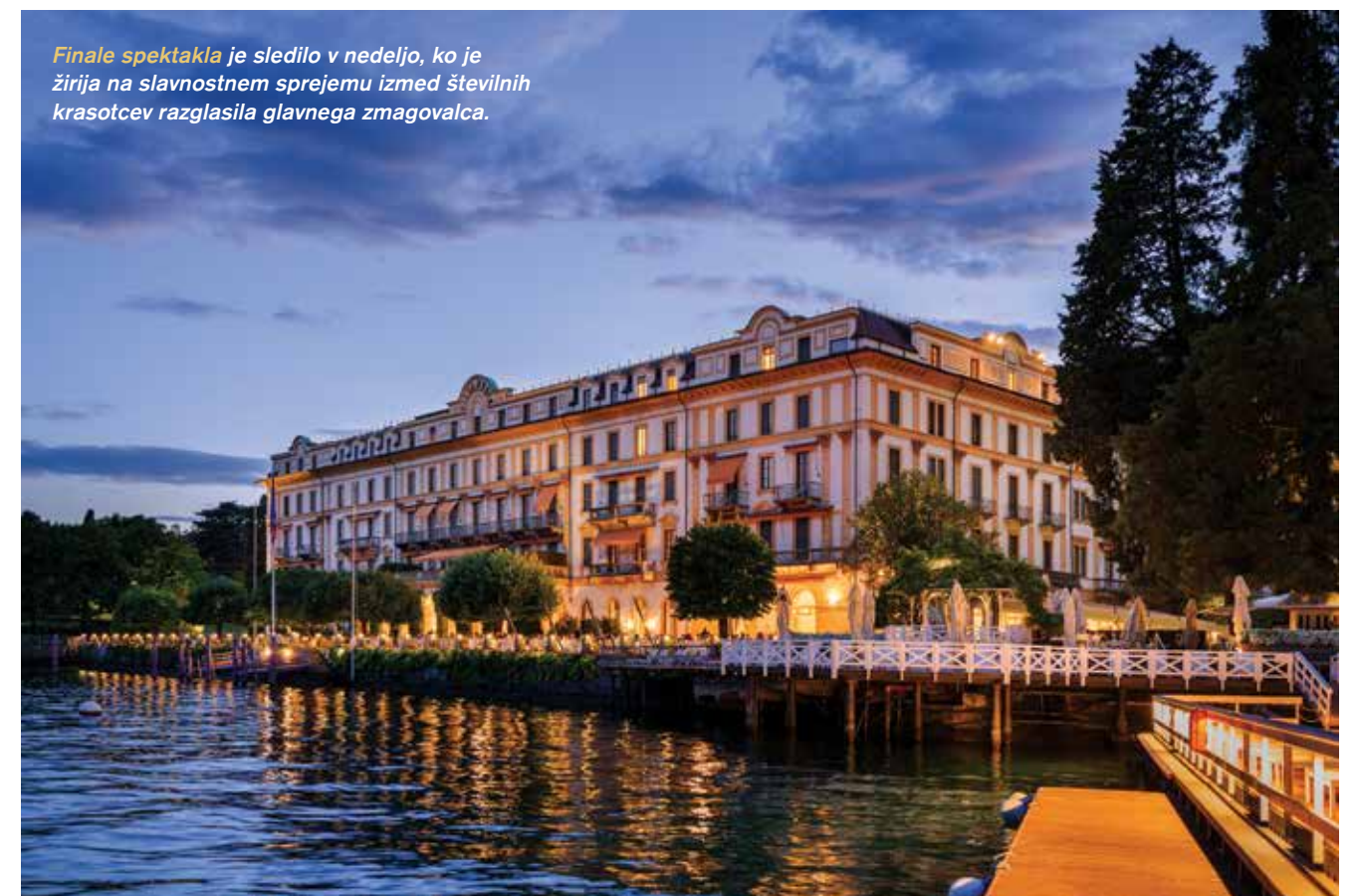


V središču pozornosti je stal avtomobil, ki bi ga danes težko ustvarili. BMW 328 »Bügelalte« iz leta 1937, enkratni roadster z izrazitim kovinskim robom nad blatniki, je osvojil prestižni naziv »Best of Show«. V svetu, kjer avtomobilska industrija vse bolj prisega na digitalno popolnost in aerodinamično sterilnost, je prav ta surova eleganca predvojnega dirkalnika delovala skoraj ganljivo. Njegov lastnik Stefano Martinoli je ob prevzemu nagrade prejel še posebno uro A. Lange & Söhne 1815 Chronograph – poklon rokodelstvu, ki v obeh svetovih, urarskem in

avtomobilskem, ostaja redka vrednota. Če je BMW osvojil strokovno žirijo, je občinstvo svoje srce namenilo drugemu simbolu avtomobilske romantike. Mercedes-Benz 300 SL Roadster iz leta 1963, eden zadnjih izdelanih primerkov legendarnega modela, je prejel nagrado publike Coppa d'Oro Villa d'Este. Morda ni presenetljivo. Malo avtomobilov tako popolno združuje glamur povojne Evrope, tehnično drznost in brezčasno privlačnost.

Toda Concorso d'Eleganza Villa d'Este danes ni zgolj pogled nazaj. Prav v tem je njegova moč. Med

Finale spektakla je sledilo v nedeljo, ko je žirija na slavnostnem sprejemu izmed številnih krasotcev razglasila glavnega zmagovalca.





Vision BMW Alpina



Na trati veličastnega hotela Villa d'Este se za tekmovanje v eleganci vsakoletno zberejo zgodovinski dragulji.

zgodovinskimi Ferrariji, elegantnimi Maseratiji in redkimi koncepti iz različnih desetletij, je BMW predstavil Vision BMW Alpina – gran turismo prihodnosti z dolgim kupejevskim profilom, z motorjem V8 in s subtilnim občutkom aristokratske hitrosti. To ni bil futuristični eksperiment brez duše, temveč avtomobil, ki je razumel pomen dediščine. Njegovi štirje ovalni zaključki izpuha so zveneli kot opomnik, da je emocija še vedno pomemben del vožnje.

Enako velja za motociklistični koncept BMW Motorrad Vision K18. Šestvaljni agregat prostornine 1,8 litra ni bil le tehnični element, ampak vizualno središče motocikla, oblikovanega okoli ideje vročice hitrosti. V času elektrifikacije in digitalizacije so Bavarci z njim sporočili nekaj presenetljivo drznega: da prihodnost avtomobilizma ne sme izgubiti občutka teatralnosti. Dogodek je obenem praznoval pomembne jubileje znamke belo-modrega propelerja – od 40 let modela M3 do 50-letnice serije 6 in zbirke BMW Art Cars. Med obiskovalci so se sprehajale legende motošporta, zbiratelji, oblikovalci in mlajša generacija navdušencev, ki avtomobile razume kot del širše kulture.

In morda je prav to največji uspeh tekmovanja v eleganci Villa d'Este. V svetu, obsedenem s prihodnostjo, je uspelo dokazati, da dediščina ni ovira napredku, temveč njegov nujni temelj.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



BMW 328 »Bügelalte«



Mercedes-Benz 300 SL Roadster



LYNK & CO 08 ŽE NA PRVI POGLED IZSTOPA Z DRZNO OBLIKO, Z BAKRENO-ROŽNATIM ODTENKOM KAROSERIJE IN S FUTURISTIČNIM VIDEZOM, KI DELUJE, KOT DA BI PRIPELJAL NEPOSREDNO IZ AVTOMOBILSKEGA SALONA PRIHODNOSTI. JE TRETJI MODEL ZNAMKE PRI NAS IN NEDVOMNO EDEN BOLJŠIH KITAJSKIH MODELOV, KI SMO JIH ZAPELJALI NA TEST.

NOVI STANDARD



Lynk & Co 08 je vozilo z močno identiteto in izrazito cestno prezenco.

Lynk & Co 08 je avtomobil, ki pozornost pritegne, še preden se premakne. Njegova kupejevsko zasnovana SUV silhueta združuje elegantne proporce z mogočnim nastopom, pri čemer pomembno vlogo odigrajo tudi ogromna 21-palčna platišča. Spredaj in zadaj izstopajo unikatni svetlobni podpisi, ki so pri drugih znamkah več ali manj kopija enih in drugih. Oblikovalci so si očitno upali stopiti izven ustaljenih okvirjev, rezultat pa je vozilo z močno identiteto in izrazito cestno prezenco.

Če zunanost deluje futuristično, je notranjost nekoliko bolj umirjena in vsakdanja. Kabina je zasnovana minimalistično, skoraj povsem digitalno, vendar pri tem ne deluje hladno ali sterilno, kot se pogosto zgodi pri nekaterih konkurentih. Res je, da je navdih pri Tesli opazen, a pri Lynku so uspeli ustvariti precej bolj prijeten in prestižen ambient.

Stikala najdemo praktično le še na volanu in vratih, pri čemer prav ta s svojo bakreno-rožnato obdelavo lepo popestrijo notranjost. Enake detajle najdemo tudi na volanu, armaturni plošči in celo na sedežih pod vzglavniki, ki so elegantno integrirani neposredno v naslonjalo. Svetlo krem usnje ustvarja občutek prestiža, kakovost izdelave pa navduši na vsakem koraku. Kjer koli se dotaknete površin, vas pričakajo usnje, mikrovlakna ali mehka plastika vrhunske kakovosti. Občutek je primerljiv z uveljavljenimi premijskimi znamkami.



LYNK & CO 08 JE EDEN REDKIH AVTOMOBILOV, KI NE NAVDUŠI LE Z OBLIKO ALI S TEHNOLOGIJO, TEMVEČ TUDI Z UPORABNOSTJO.

Središče dogajanja predstavlja 15,4-palčni osrednji zaslon. Preko njega upravljamo praktično vse funkcije vozila – od klimatske naprave in navigacije do multimedije. Na srečo je uporabniška izkušnja odlična. Grafika je moderna, odzivnost hitra, logika menijev pa intuitivna. Pripomb praktično ni, morda le dejstvo, da

je za nekatere osnovne funkcije potrebnih nekoliko preveč klikov. Odpiranje panoramske strehe bi denimo lahko reševal preprost fizični gumb na stropu, namesto brskanja po menijih.

Še večje presenečenje predstavlja pogonski sklop. Lynk & Co 08 poganja priključno-hibridni sistem s skupno močjo





Stikala z **bakreno-rožnato** obdelavo popestrijo notranjost.



345 konjskih moči, ki zagotavlja suverene zmogljivosti in hkrati izjemno učinkovitost. Pospeševanja so lahkotna, vožnja pa uglajena, tiha in pomirjujoča. Avtomobil daje občutek, da je bil ustvarjen predvsem za udobna dolga potovanja, pri čemer nikoli ne zmanjka moči za odločna prehitevanja, zlepa ne zmanjka tudi dometa. Prav baterija je tisti element, zaradi katerega model 08 konkretno izstopa od priključno-hibridnih konkurentov. S kapaciteto 39,6 kWh je ta približno dvakrat večja od baterij, ki jih srečamo pri konkurenčnih priključnih hibridih. Posledično omogoča do 200 kilometrov električnega dosega, kar je trenutno med najboljšimi rezultati v razredu in eden največjih adutov vozila. Skupni doseg naj bi v teoriji presegal 1.000 kilometrov.

V praksi te številke sicer nismo dosegli, a realnost ni bila daleč. Med testom smo zabeležili povprečno porabo okrog šestih litrov na 100 kilometrov, pri čemer je jasno, da bi ob rednem polnjenju in večji uporabi električnega načina lahko bila še občutno nižja. Lynk & Co 08 je zato eden redkih avtomobilov, ki ne navduši le z obliko ali s tehnologijo, temveč tudi z dejansko uporabnostjo. Združuje prestiž, napredno digitalizacijo, vrhunsko izdelavo in priključno-hibridni pogon, ki postavlja nova merila. Če je to smer razvoja prihodnjih priključnih hibridov, potem dizelski motorji počasi, a postopoma, res izgubljajo svoj smisel.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Tehnični podatki:

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski + električni	poraba	5,5 l/100 km
prostornina	1.499 ccm	emisije CO₂	23 g/km
moč	257 kW (345 KM)	mere	4.820 / 2.088 / 1.685 mm
navor	350 Nm	teža	2.112 kg
menjalnik	3-stopenjski samodejni	posoda za gorivo	60 l
pospešek	6,8 s (0-100 km/h)	prtljažni prostor	540 l
največja hitrost	185 km/h	cena vozila	53.990 EUR

MINISTER ZA ZDRAVJE OPOZARJA: PREKOMERNO PITJE ALKOHOLA ŠKODUJE ZDRAVLJU



Rosé de Rosé

TRIPPLE BLACK

HYUNDAI SANTA FE OSTAJA EDEN NAJBOLJ PROSTORNIH IN DRUŽINSKO USMERJENIH SUV-JEV NA TRGU.



ČE JE BIL PREJŠNJI SANTA FE VŠEČEN IN UGLAJEN DRUŽINSKI SUV, JE NOVA GENERACIJA PRAVA OBLIKOVALSKA REVOLUCIJA. HYUNDAI JE POPOLNOMA OBRNIL PLOŠČO IN USTVARIL AVTOMOBIL, KI Z OSTRIMI, OGLATO IZRISANIMI LINIJAMI IN S SVETLOBNIMI PODPISI V OBLIKI ČRKE H DELUJE KOT KONCEPTNI AVTOMOBIL, ZAPELJAN NEPOSREDNO NA CESTO. TESTNI PRIMEREK PA JE ŠEL ŠE KORAK DLJE – ODET JE BIL V POPOLNO ČRNINO, OD KAROSERIJE DO PLATIŠČ IN NAPISOV, TAKO IMENOVANA KOMBINACIJA »TRIPLE BLACK«.



Skoraj popolnoma škatlasta oblika ni zgolj modna muha, temveč prinaša tudi veliko *praktičnih prednosti*.



Nova generacija Santa Feja je eden tistih avtomobilov, ki na cesti pritegne poglede. Njegova skoraj popolnoma škatlasta oblika ni zgolj modna muha, temveč prinaša tudi veliko praktičnih prednosti. Zaradi navpičnih linij in dolge medosne razdalje je notranost izjemno prostorna, potniki pa imajo občutek, da sedijo v vozilu višjega razreda. Posebej navduši druga sedežna vrsta, kjer so nameščeni trije ločeni sedeži. To pomeni, da se lahko zadaj brez težav peljejo tudi trije odrasli potniki, kar danes ni več samoumevno. Po potrebi se v prtljažnem delu skrivata še dva dodatna sedeža, tako da je na voljo tudi konfiguracija 2+3+2 oziroma celo 2+2+2. Temačni zunanosti se je odlično podala svetla notranost. Kombinacija svetlega usnja, alkantere na stropu in kakovostnih materialov ustvari občutek prestiža, ki ga pri Hyundaiu pred leti nismo bili vajeni. Testni avtomobil z najvišjo stopnjo opreme Impression Calligraphy je bil opremljen s praktično vsem, kar si lahko zaželite. Gretje in hlajenje sedežev, električni pomiki, spominske funkcije, senčniki na zadnjih steklih, vrhunski avdio sistem in številni asistenčni sistemi ustvarjajo občutek potovanja v dnevni sobi na kolesih. Posebno omembo si zaslužijo tudi sedeži, ki poleg odličnega udobja ponujajo celo masažno funkcijo. Seznam dodatne opreme tako ni bil dolg, tu so bili digitalni ključ, mineralna črna barva in paket Calligraphy line. Podvozje je nastavljeno izrazito udobno, blaženje neravnin pa spada med najboljše v segmentu. Če bi iskali idealen pogonski sklop za takšen tip avtomobila, bi marsikdo še vedno pomislil na velik in uglajen dizel. Toda časi se spreminjajo in danes takšne motorje vse pogostejše nadomeščajo elektrificirani bencinski pogoni. Santa Fe PHEV združuje 1,6-litrski

turbobencinski motor in elektromotor, skupna sistemska moč pa znaša 253 konjskih moči. Pogonski sklop deluje uglajeno, tiho in dovolj prepričljivo za vsakodnevne naloge. Največjo prednost pokaže v mestnem okolju in na krajših relacijah, kjer lahko velik del poti opravi izključno na elektriko. Za električni del pogona skrbi baterija s kapaciteto 13,8 kWh, ki v idealnih razmerah omogoča okoli 40 kilometrov vožnje brez pomoči bencinskega motorja. To pomeni, da bodo številni uporabniki vsakodnevne mestne poti opravili izključno na elektriko, na daljših relacijah pa se prednosti priključnega hibrida pokažejo predvsem v nižji

porabi goriva in večji potovalni avtonomiji. Konkurentje imajo sicer občutno večjo baterijo in posledično skoraj dvakrat večji električni domet. Santa Fe tako ostaja eden najbolj prostornih in družinsko usmerjenih SUV-jev na trgu, v različici Impression Calligraphy pa obenem ponuja tudi precej prestiža. V popolnoma črni izvedbi pa morda izgleda še najboljše in prepriča tudi tiste, ki jim sicer novi dizajn avtomobila sprva ni bil po godu. Zanj je treba v takšni konfiguraciji odšteti 66.930 evrov.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski + električni
prostornina	1.598 ccm
moč	186 kW (253 KM)
navor	367 Nm
menjalnik	6-stopenjski samodejni
pospešek	9,3 s (0-100 km/h)
največja hitrost	180 km/h

poraba	6,5 l/100 km
emisije CO₂	38 g/km
mere	4.830 / 1.900 / 1.720 mm
teža	2.670 kg
posoda za gorivo	47 l
prtljažni prostor	985 l
cena vozila	66.930 EUR

RUMENA PUMA MED SIVO PLOČEVINO



FORDOVA PUMA ŽE KAR NEKAJ ČASA VELJA ZA ENEGA NAJBOLJ PRILJUBLJENIH PREDSTAVNIKOV RAZREDA MANJŠIH KRIŽANCEV, ZATO NI NOBENO PRESENEČENJE, DA JO JE FORD LANSIRAL TUDI V POPOLNOMA ELEKTRIČNI RAZLIČICI. MI SMO RAZLIČICO GEN-E PREIZKUSILI V ŽIVAHNI RUMENI BARVI, KI ODLIČNO POUKARI NJEN IGRIV ZNAČAJ IN MED CESTNO PLOČEVINO ODLOČNO IZSTOPA.

Puma Gen-E uspešno združuje vsakodnevno uporabnost, sodoben električni pogon in igriv karakter.



Električna Puma Gen-E na prvi pogled ostaja zvesta oblikovni zasnovi, ki jo poznamo že iz bencinskih različic. Razlike so diskretne, a dovolj opazne, kot je denimo zaprta maska hladilnika in nekoliko drugače oblikovan sprednji del. Tudi v notranjosti večjih revolucij ni. Ford je ohranil preverjeno ergonomijo, dodal nekaj sodobnejših rešitev ter prestavno ročico preselil ob volanski drog, s čimer je

Električni motor zagotavlja 168 KM,
kar se v vsakodnevni vožnji izkaže
za več kot dovolj.



na sredinski konzoli nastalo več uporabnega prostora. Testni primerek je bil opremljen z bogatim paketom Premium, ki že sam po sebi ponuja vse, kar pričakujemo od sodobnega avtomobila, dodatna oprema pa je končno ceno dvignila na 36.910 evrov. Kupci zaenkrat lahko računajo še na subvencijo.

Največja sprememba se seveda skriva pod pločevino. Električni motor zagotavlja 123 kW (168 KM), kar se v vsakodnevni vožnji izkaže za več kot dovolj, avtomobil je prav poskočen in s svojimi majhnimi gabariti izredno okreten, le volan, s katerim upravljamo, je malce nerodno velik in ne paše najbolj naravi avtomobila. Puma Gen-E navduši predvsem z uglajeno in lahkotno vožnjo, pospeševanja so izredno odzivna in intenzivna ter tudi med ovinki ni avtomobil, kljub večji teži, nič manj prepričljiv kot njegova bencinska različica. Podvozje uspešno združuje udobje in dinamiko, zato se Puma dobro znajde tako v mestu, na avtocesti in na ovinkastih

regionalnih cestah.

Baterija z uporabno kapaciteto 43 kWh omogoča do približno 400 kilometrov dosega po merilnem ciklu WLTP, v realnosti pa bo ta številka nekoliko manjša, sploh če boste zapeljali na avtocesto. Polnjenje z močjo do 100 kW pomeni, da se baterija od 10 do 80 odstotkov napolni v dobrih dvajsetih minutah, več ali manj pa boste Pumo priklopljali doma čez noč. Če te možnosti nimate, pa je skoraj gotovo bolje in ceneje, da posežete po bencinski različici.

Posebnost električne Pume ostaja tudi njena praktičnost. Prtljažni prostor je celo večji kot pri bencinski izvedbi, dodatno je na voljo še sprednji prtljažnik za shranjevanje polnilnih kablov. Tako Puma Gen-E uspešno združuje vsakodnevno uporabnost, sodoben električni pogon in igriv karakter, ki ga je vedno odlikoval ta Fordov model.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	električni
baterija	123 kW (168 KM)
moč	43 kWh
navor	290 Nm
menjalnik	1-stopenjski samodejni
pospešek	8,0 s (0-100 km/h)

največja hitrost	160 km/h
poraba	16,0 kWh/100 km
mere	4.214 / 1.805 / 1.555 mm
teža	1.563 kg
prtljažni prostor	574 l
cena vozila	36.910 EUR

informativni izračun mesečnega obroka: 428,42 EUR*

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

stylies⁺
OF SWITZERLAND

AURIGA

Lovilec komarjev

Uživajte v toplih večerih na balkonu,
terasi ali na vrtu – brez nadležnih pikov!

ZAKAJ AURIGA



UČINKOVITO UNIČUJE KOMARJE
z UV-svetlobo in električnim sunkom.



BREZ KEMIKAJIJ IN STRUPOV
Popolnoma varen za ljudi in hišne ljubljence.



PAMETEN SVETLOBNI SENZOR
Samodejno delovanje ponoči, mirovanje podnevi.



60 M² DOMETA
Idealno za balkone, terase in manjše vrtove.

ŠVICARSKA KAKOVOST **STYLIES!**

ELITNI KLUB

po skandinavsko



VOLVO XC90 ŽE VRSTO LET VELJA ZA ENEGA NAJBOLJ PREPOZNAVNIH PREMIJSKIH ŠPORTNIH TERENCEV, KI NAVDUŠUJE Z ELEGANTNO, BREŽČASNO SKANDINAVSKO OBLIKO, Z IZJEMNO VARNOSTJO IN S PREČIŠČENO NOTRANJOSTJO. V RAZLIČICI T8 AWD ULTRA DARK PA STOPI ŠE STOPNIČKO VIŠJE. S SKORAJ 13 TISOČ EVRI DODATNE OPREME IN KONČNO CENO, KI PRESEGA 100 TISOČAKOV, SE XC90 BREZ ZADRŽKOV POSTAVLJA OB BOK NAJPRESTIŽNEJŠIM PREDSTAVNIKOM RAZREDA.



Testni XC90 je bil odet v elegantno siv odtenek Vapour Grey, ki se odlično poda paketu Ultra Dark. Črni detajli na maski, ogledalih, strešnih nosilcih in okvirjih stekel ustvarjajo mogočen in hkrati uglajen videz. Siva barva je sicer presenetljivo brez doplačila, je pa zato treba doplačati kar zajeten kupček zelencev, da avtomobil izgleda tako kot ta na fotografijah in da se tudi nenazadnje pelje tako kot se. Kar 10.609 evrov je stal paket Premium Executive, ki povsem spremeni uporabniško izkušnjo. Vanj so vključena velika 22-palčna platišča z diamantno obdelavo, aktivno zračno vzmetenje, vrhunsko perforirano napa usnje, masaža prednjih sedežev in eno najboljših avtomobilskih ozvočenj na trgu – Bowers & Wilkins. Že po nekaj prevoženih kilometrih postane jasno, da gre za opremo, ki ni namenjena zgolj prestižu, temveč občutno izboljša vsakodnevno uporabo. Masažna sedeža poskrbita za sprostitev tudi na dolgih poteh, medtem ko vam zvočno kuliso vrhunsko predvaja Bowers & Wilkins z zares čistim in globokim zvokom.

Posebno pohvalo si zasluži tudi doplačilo za laminirana stranska in zadnja stekla, ki znaša 1.602 evra. Na papirju morda zveni veliko, v praksi pa je vredno vsakega centa. V kabini imaš občutek, kot da bi se svet ustavil izven avtomobila, ti pa si v svojem neprebojnem kokonu. Pri avtocestnih hitrostih je kabina skoraj neslišno tiha, zato potniki lahko uživajo v glasbi ali pogovoru brez motečega zunanje hrupa, ki z izjemo piša vetra mimovozečih avtomobil ne doseže njihovih ušes. Dodatno zasebnost zagotavljajo zatemnjena zadnja stekla, za katera je treba doplačati 754 evrov.

XC90 ostaja eden najbolj praktičnih premijskih SUV-jev, na voljo je namreč kot sedemsedežnik, pri čemer sta uporabna tudi sedeža v tretji vrsti. Prostora je dovolj za družinske izlete, 640-litrski prtljažnik pa poskrbi za prostornino, za prtljago je ne zmanjka tako zlahka.



Notranjost navduši z vrhunskimi materiali, s kristalno prestavno ročico Orrefors, s panoramsko streho, s štiripodročno klimatsko napravo, z ogrevanimi in s hlajenimi sedeži ter s subtilno ambientalno osvetlitvijo. Pod pokrovom motorja deluje priključno-hibridni pogonski sklop T8 AWD, ki razvije skupno 455 konjskih moči in kar 709 Nm navora. Rezultat je presenetljivo prepričljiv pospešek do stotice v zgolj 5,4 sekunde, kar je za skoraj petmetrski družinski SUV impresiven podatek. Štirikolesni pogon skrbi za odličen oprijem v vseh razmerah, električni del pogona pa omogoča vsakodnevne vožnje tja do približno 65 kilometrov brez

kapljice goriva. Še vedno je tudi tu prisotna Volvova filozofija varnosti, zaradi katere je najvišja hitrost elektronsko omejena na 180 km/h, zato se morda zdi tako zajetna konjenica povsem nepotrebna, saj bi pri tej hitrosti v praksi šele dobro zadihala.

XC90 T8 AWD Ultra Dark seveda ni poceni. S ceno 102.956 evrov vstopa v elitni prestižni klub, a v zameno ponuja eno najbolj dovršenih kombinacij udobja, tehnologije, varnosti in vsakodnevne uporabnosti, kar jih trenutno premore avtomobilski svet.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski + električni
prostornina	1.969 ccm
moč	335 kW (455 KM)
navor	709 Nm
menjalnik	8-stopenjski samodejni
pospešek	5,4 s (0-100 km/h)
največja hitrost	180 km/h

poraba	6,8 l/100 km
emisije CO₂	75 g/km
mere	4.953 / 2.140 / 1.767 mm
teža	2.350 kg
posoda za gorivo	71 l
prtljažni prostor	640 l
cena vozila	102.956 EUR

KO DUSTER POSTANE BIGSTER



DACIA JE Z MODELOM BIGSTER NAREDILA DOKAJ LOGIČEN NASLEDNJI KORAK. ČE JE BIL DUSTER ZA MARSIKOGA IDEALEN KOMPROMIS MED UPORABNOSTJO, ROBUSTNOSTJO IN DOSTOPNO CENO, BO BIGSTER NAGOVORIL PREDVSEM TISTE KUPCE, KI JIM JE DUSTER POSTAL PRETESEN. VEČ PROSTORA, VEČ UDOBJA IN ŠE VEDNO ODLIČNE TERENSKÉ SPOSOBNOSTI SO RECEPT, S KATERIM ŽELI DACIA OSVOJITI KUPCE V VSE BOLJ PRILJUBLJENEM SEGMENTU MALO VEČJIH DRUŽINSKIH SUV-JEV.



Bigster je s skoraj 22 centimetri oddaljenosti od tal terensko sposoben SUV.

Bigster že na prvi pogled deluje bolj mogočno in odločno. Ostre in oglate linije karoserije poudarjajo robusten značaj vozila, gozdno zelena barva testnega primerka pa mu pristaja »kot ata na mamo«. Avanturistični videz dodatno poudarijo bakreni detajli opreme Extreme, ki jih najdemo na zunanosti in tudi v notranosti vozila, zaradi česar dobi Bigster še nekaj tistega dodatnega faktorja X. S skoraj 4,6 metra dolžine predstavlja občutno večjo alternativo Dusterju. Razlika se najbolj pozna na zadnji klopi in v prtljažniku, kjer prostora ne zmanjka niti za večje družinske izlete v štiri- ali petčlanski zasedbi. Bigster tako brez težav prevzame vlogo glavnega družinskega avtomobila, pri čemer ostaja zvest filozofiji znamke Dacia – ponuditi čim več uporabne vrednosti za relativno malo denarja.

Notranjost je zasnovana predvsem z mislijo na vzdržljivost in praktičnost. Mehkejše materiale boste zaman iskali, saj prevladuje trša plastika, ki deluje robustno in pripravljeno na dolga leta uporabe. Tudi sedeži so izdelani iz umetnih materialov, ki jih je enostavno čistiti in vzdrževati, kar bodo cenili predvsem aktivni uporabniki in družine z otroki. Kljub temu je ergonomija dobra, digitalna zaslona pa poskrbita za sodoben občutek za volanom. Ne manjkajo niti Apple CarPlay niti Android Auto, dvopodročna samodejna klimatska naprava, kup asistenčnih sistemov, vsakodnevno uporabnost pa povečujejo še številna odlagalna mesta.

A pravi značaj pokaže Bigster šele izven asfaltiranih cest. S skoraj 22 centimetri oddaljenosti od tal in štirikolesnim pogonom gre za enega najbolj terensko sposobnih SUV-jev v svojem cenovnem razredu. Blato, makadam,



globoke kolesnice ali strmi vzponi mu ne predstavljajo večjih težav. Medtem ko številni sodobni križanci zgolj izgledajo terensko, je Bigster dejansko pripravljen tudi na bolj zahtevna brezpotja.

Pod pokrovom motorja testnega vozila je deloval 1,2-litrski trivaljni turbobencinski motor s 130 konjskimi močmi in z blagohibridno podporo. Motor se izkaže za presenetljivo živahnega in povsem zadostuje tako za vsakodnevne opravke kot tudi za daljša potovanja. V ponudbi je sicer tudi novi 1,8-litrski štirivaljni hibrid s samodejnim menjalnikom, vendar brez možnosti štirikolesnega pogona.

Naš testni primerek je bil opremljen s šeststopenjskim ročnim menjalnikom. Prav ta predstavlja največji kompromis vozila. Prestavna razmerja so zelo kratka, zato mora voznik med vsakodnevno vožnjo pogosto posegati po prestavni ročici. Tudi samo pretikanje ne deluje tako natančno in uglajeno, kot bi si želeli. Na drugi strani pa se takšna zasnova odlično obnese na terenu, kjer nižje hitrosti in boljši nadzor nad navorom pridejo še kako prav.

Dacia Bigster Extreme 130 4x4 za 32.540 evrov ponuja veliko avtomobila, dobresedno. Je prostoren, robusten, uporaben in eden redkih sodobnih SUV-jev, ki se tudi dejansko ne ustraši zahtevnejših podlag.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	trivaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	1.199 ccm
moč	96 kW (130 KM)
navor	230 Nm pri 2.250 vrt./min.
menjalnik	6-stopenjski ročni
pospešek	11,2 s (0-100 km/h)
največja hitrost	180 km/h

poraba	7,0 l/100 km
emisije CO₂	134 g/km
mere	4.570 / 1.813 / 1.711 mm
teža	1.515 kg
posoda za gorivo	50 l
prtljažni prostor	510 l
cena vozila	32.540 EUR

SPORTAGE

V NAJBOLJSI FORMI



KIA SPORTAGE ŽE VRSTO LET SODI MED NAJBOLJ PRILJUBLJENE ŠPORTNE TERENCE V EVROPI, S PRENOVO PA JE AVOMOBIL POSTAL ŠE BOLJ MODEREN IN VŠEČEN. TOKRAT SMO PREIZKUSILI RAZLIČICO V NAJBOGATEJŠEM PAKETU OPREME GT-LINE, KI Z ATRAKTIVNO SIVO KAROSERIJO, S ČRNIMI DODATKI IN S PRESTIŽNO ZASNOVANO NOTRANJOSTJO CILJA NA KUPCE, KI ŽELIJO VEČ KOT LE PRAKTIČEN DRUŽINSKI SUV ZA RELATIVNO RAZUMNO CENO.



Namreč, tudi Kia ni več tako zelo poceni, kot je bila včasih. Še vedno pa velja rek, da za ta denar dobite veliko avtomobila. V testnem primeru za 45 tisočakov, z vključenim popustom, kar je sicer daleč od ugodnega avtomobila, a je tudi vsebine neprimerljivo več in tudi same kvalitete. Prenovljeni Sportage ostaja zvest receptu, zaradi katerega je postal eden najuspešnejših modelov znamke Kia. Oblikovno je še naprej drzen in prepoznaven, prenova mu je prinesla sodobnejši videz z novimi svetlobnimi elementi in z osveženimi detajli. Testni primerek v elegantni sivi barvi z izrazitimi črnimi poudarki je deloval še posebej privlačno, športni paket GT-Line pa celotnemu vozilu doda malenkost več športnega značaja.

V notranjosti najdemo dvobarvno kombinacijo črnega in belega usnja na sedežih ter celo na volanskem obroču, kar je nekaj, kar običajno srečujemo pri precej dražjih znamkah. Kabina deluje svetlo, moderno in kakovostno izdelano, dodatno jo oplemenitita dva 12,3-palčna zaslona, ki sta združena v elegantno ukrivljeno celoto. Pohvaliti velja tudi brezžično povezljivost Apple CarPlay in Android Auto ter intuitivno uporabniško izkušnjo.

Sportage ostaja eden prostornejših predstavnikov segmenta C-SUV. Prostora je dovolj tako na sprednjih kot zadnjih sedežih, velik prtljažnik pa brez težav zadosti potrebam družin ali aktivnih posameznikov. Udobje je ena njegovih največjih vrlin, saj vzmetenje učinkovito blaži neravnine in poskrbi za sproščeno vožnjo tudi na daljših poteh.

Klasičen bencinski pogonski sklop je najmočnejši, kakršnega si lahko pri Sportageu omislite, turbo bencinar s 180 KM, ki moč preko 7-stopenjske avtomatike prenaša na vsa štiri kolesa. Motor je dovolj prožen in odziven,





**Prenovljena Kia
Sportage ostaja
zelo celovit paket.**



da samozavestno opravlja tako mestne kot avtocestne naloge, pri čemer navduši predvsem z uglajenim delovanjem in dobro zvočno izolacijo, pri umirjeni vožnji pa zna motor presenetiti z nizko porabo goriva. Moči je dovolj tudi pri polno obremenjenem vozilu, zato Sportage nikoli ne deluje podhranjen. Želel pa bi si, da bi samodejni menjalnik pri hitrejših spremembah tempa deloval bolj uglajeno in odločno. Kljub temu prenovljena Kia Sportage GT-Line ostaja zelo celovit paket. Ponuja prostornost, bogato opremo, sodobno tehnologijo, privlačen videz in varčen pogon.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	1.598 ccm
moč	132 kW (180 KM)
navor	265 Nm pri 1.500 vrt./min.
menjalnik	7-stopenjski samodejni
pospešek	9,0 s (0-100 km/h)
največja hitrost	203 km/h

poraba	8,0 l/100 km
emisije CO₂	168 g/km
mere	4.540 / 1.865 / 1.645 mm
teža	1.652 kg
posoda za gorivo	54 l
prtljažni prostor	591 l
cena vozila	44.999 EUR (s popustom)

SONY

α
ALPHA



© Paul Browning

α7_V

Nad standardi

Profesionalna prednost, na dosegu roke

ACS

A. C. S., d.o.o. • Ljubljana, Celovška cesta 108
tel. 070 555 108 • e-pošta: info@acs-sony.si
www.acs-sony.si



ELEKTRIČNI GOKART

ELEKTRIFIKACIJA JE POSEGLA TUDI V NAJBOLJ DIVJI DEL MINIJEVE PONUDBE. POLEG KLASIČNEGA ELEKTRIČNEGA COOPERJA IN COOPERJA S, SO LJUBITELJEM ZNAMKE PONUDILI ŠE NAJZMOGLJIVEJŠO, LEGENDARNO RAZLIČICO JCW V ELEKTRIČNI OBLIKI, KJER NAMESTO BENCINSKEGA MOTORJA ZA ZABAVO IN GOKART OBČUTEK SKRBI 258 ELEKTRIČNIH KONJSKIH MOČI.

*Kljub električnemu
pogonu Mini
ni izgubil svoje
identitete.*

Že ob prvem pritisku na stopalko za plin postane jasno, da je 258 električnih konjev za tako kompakten hatchback vrh glave. Pravzaprav jih je toliko, da prednji kolesi ob polnem pospeševanju pogosto vrtita v prazno, še posebej na gladkejšem asfaltu. Tudi pri višjih hitrostih je treba z navorom ravnati previdno, saj lahko voznik ob odločnem pritisku na stopalko za plin hitro začuti izgubo oprijema. Ko pa se pod kolesi znajde bolj grob asfalt z več oprijema, JCW E pokaže svoj pravi obraz. Pospešek do 100 km/h

pod šestimi sekundami, električni motor pa zvezno vleče vse do končne hitrosti 200 km/h. Občutek silovitosti je še izrazitejši kot pri številnih močnejših avtomobilih, saj je ves navor na voljo praktično takoj. Kljub električnemu pogonu Mini ni izgubil svoje identitete. Še vedno navdušuje z znamenitim gokart občutkom na volanu. Krmiljenje je hitro in neposredno, podvozje čvrsto, avtomobil se skozi ovinke pelje z lahkotnostjo in natančnostjo. Tudi pri hitri menjavi smeri ostaja stabilen in zanesljiv, zaradi kompaktnih mer pa je izredno okreten



Črna karoserija je bila odeta v številne rdeče poudarke, ki so zaščitni znak modelov JCW.



tudi v mestu. Testni avtomobil je bil prava paša za oči. Karoserija v globoki črni barvi je bila odeta še v številne rdeče poudarke, ki so zaščitni znak modelov John Cooper Works. Posebej izstopajo rdeča ohišja zunanijh ogledal, rdeče črte na pokrovu motorja, rdeči detajli na prednjem odbijaču in rdeče zavorne čeljusti, ki se skrivajo za črnimi litimi platišči v velikosti 18 palcev.

Prava posebnost je dvobarvna streha, ki se elegantno preliva iz rdeče v črno. Gre za detajl, ki avtomobilu doda še nekaj dodatnega faktorja X, ki ga JCW sicer ima že tako ali tako, v tem primeru pač še nekoliko več.

Tudi notranjost sledi enaki filozofiji. Prevladuje črno-rdeča kombinacija: športna sedeža z izrazitejšo bočno oporo, rdeči kontrastni šivi in številni detajli z oznako John Cooper Works. Ambient je izrazito športen, sedi se nizko, a je položaj za volanom še vedno tisti pravi, športni, kot da bi sedeli v gokartu. Za energijo skrbi baterija s kapaciteto 49,2 kWh bruto, ki po merilnem ciklu WLTP omogoča do 366 kilometrov dosega. V praksi pa bo voznik, odvisno od njegova stila vožnje, lahko računal na približno 250 do 320 kilometrov.

Na hitrih polnilnicah DC se baterija polni z močjo do 95 kW, kar pomeni polnjenje od 10 do 80 odstotkov v približno 30 minutah, na klasičnih polnilnicah AC pa ga boste lahko polnili s standardnimi 11 kW moči.

Mini John Cooper Works E dokazuje, da elektrifikacija ni nujno sovražnik voznikiških užitkov. Res je, da ima zaradi ogromnega navora včasih težave s prenosom moči na asfalt, a ko najde oprijem, ponudi super pospeške in odlično voznikiško izkušnjo, čeprav roko na srce, ta ne more



Mini John Cooper Works E dokazuje, da elektrifikacija ni nujno sovražnik voznikiških užitkov.



biti in nikoli ne bo primerljiva s tisto, ki jo ustvari bencinski motor. Zvok je vseeno nekaj, ki vožno izkušnjo popelje na drugo raven in v vozniku vseskozi vzbuja adrenalin. S končno ceno 45.302 evrov (brez subvencije) ni poceni, vendar za ta denar ponuja ogromno karakterja in zabave za volanom.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Tehnični podatki

motor	električni
baterija	190 kW (258 KM)
moč	49,2 kWh
navor	350 Nm
menjalnik	1-stopenjski samodejni
pospešek	5,9 s (0-100 km/h)

največja hitrost	200 km/h
poraba	17,0 kWh/100 km
mere	3.858 / 1.756 / 1.460 mm
teža	1.730 kg
prtljažni prostor	210 l
cena vozila	45.302 EUR



70 Avto+šport

DH Leasing

Skupina
Delavska hranilnica

informativni izračun mesečnega obroka: 525,83 EUR*

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

UGODEN, PROSTOREN, ELEKTRIČEN



V ČASU, KO CENE NOVIH AVTOMOBILOV VZTRAJNO RASTEJO IN KO ELEKTRIČNI MODELI POGOSTO PRESEGAJO MEJO 40.000 EVROV, JE MG5 EV NEKAJ POPOLNOMA DRUGEGA. Z UPOŠTEVANO SUBVENCIJO, S FINANCIRANJEM, S POPUSTI IN Z DODATNO OPREMO GA JE MOGOČE ODPELJATI ŽE ZA MANJ KOT 20 TISOČAKOV, KAR GA POSTAVLJA MED NAJUGODNEJŠE ELEKTRIČNE AVTE NA NAŠEM TRGU.

MG5 EV je eden redkih električnih karavanov, ki ponuja dovolj prostora za družine in vse, ki od avtomobila pričakujejo praktičnost, z uporabnostjo električnega družinskega potovalnika pa je treba skleniti nekaj več kompromisov. Karavani v električnem svetu ostajajo redkost, zato MG5 EV zaseda precej posebno nišo. Njegova oblika sicer

ne izstopa s futurističnimi linijami ali z oblikovalskimi presežki, a prav v tem je del njegove privlačnosti. Gre za klasično zasnovan družinski avtomobil, ki svojo električno naravo razkrije med vožnjo, na prvi pogled pa niti ne bi pomislil, da gre za električno gnan avtomobil. Zaradi karavanske zasnove MG5 EV ponuja velik in uporabno oblikovan prtljažnik, ki brez težav sprejme

družinsko prtljago, športno opremo in večje dnevne nakupe. Nakladalni rob je razmeroma nizek, odprtina pa široka, zato je vsakodnevna uporaba enostavna. Prav praktičnost je ena največjih prednosti modela MG5 EV, saj na trgu skorajda ni električnega avtomobila, ki bi za podobno ceno ponujal toliko prostora in uporabne vrednosti.

Različica Long Range je opremljena z baterijo kapacitete 61 kWh, ki v praksi omogoča približno 300 kilometrov dosega z enim polnjenjem. To je povsem dovolj za vsakodnevne opravke, vožnjo na delo in tudi občasne daljše poti. Pri tem velja poudariti, da MG5 EV navduši predvsem z uglajenostjo pogonskega sklopa. Električni motor zagotavlja takojšen navor, zato je avtomobil pri



Gre za klasično zasnovan družinski avtomobil, ki svojo električno naravo razkrije šele med vožnjo.



speljevanju in mestni vožnji zelo poskočen, pospeševanja so suverena in hitra, je pa res, da ob hitrejši vožnji hitro kopni napolnjenost baterije.

Nekaj več kompromisov se pokaže v notranjosti oziroma pri uporabniški izkušnji. Položaj za volanom bi lahko bil za višje voznike boljši, saj je prostora za optimalno nastavitev nekoliko manj, kot bi pričakovali, prav tako uporabniška izkušnja ne dosega izkušnje konkurenčnih tekmecev. Osrednji zaslon ni najbolj intuitiven, meniji zahtevajo nekaj privajanja in živcev, odzivnost pa bi tudi

lahko bila hitrejša.

Kljub temu MG5 EV ostaja izjemno zanimiva izbira. Težko je prezreti dejstvo, da za manj kot 20.000 evrov dobite prostoren električni karavan, ki ponuja solidnih 300 kilometrov doseg, prijetno vožnjo in uporabnost, kakršne pri električnih vozilih pogosto pogrešamo. Morda ni tehnološki presežek, je pa racionalen in cenovno skoraj neulovljiv paket.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	električni
baterija	115 kW (156 KM)
moč	61 kWh
navor	280 Nm
menjalnik	1-stopenjski samodejni
pospešek	7,7 s (0-100 km/h)

največja hitrost	185 km/h
poraba	19,0 kWh/100 km
mere	4.600 / 1.818 / 1.543 mm
teža	1.624 kg
prtljažni prostor	646 l
cena vozila	19.900 EUR (s popustom)

PRODAJATE ALI KUPUJETE NEPREMIČNINO?

Obrnite se na vašo lokalno

CENTURY 21[®]

nepremičninsko agencijo!

CENTURY 21 je globalna, zaupanja vredna nepremičninska znamka, ki z izkušenimi svetovalci nudi podporo v vseh korakih nepremičninskega procesa.



Več na: www.c21.si



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



Driven by *passion*.
Defined by *excellence*.
Built on *trust*.

Connected by *experience*.

SCAN ME FOR MORE INFORMATION:

MY SALES



MY SERVICE



MY CHARTER



MY USED BOATS



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

ELEGANCA *na vodi*



V SVETU LUKSUZNIH JAHT OBSTAJAJO PLOVILA, KATERIH NALOGA JE NAVDUŠITI Z VELIKOSTJO, IN TISTA, KI OČARAJO S PREFINJENOSTJO. NOVA RIVA 58' CAPRI NEDVOMNO SODI V DRUGO SKUPINO. NAJNOVEJŠI MODEL SLOVITE ITALIJANSKE LADJEDELNICE IZ SARNICA NI ZASNOVAN KOT DEMONSTRACIJA MOČI ALI EKSTRAVAGANCE, TEMVEČ KOT PREMIŠLJENA INTERPRETACIJA SODOBNEGA MEDITERANSKEGA ŽIVLJENJSKEGA SLOGA, V KATEREM SE ŠPORTNOST IN SPROŠČENOST PREPLETATA Z BREŽČASNO ELEGANCO.

Riva je skozi desetletja ustvarila oblikovalski jezik, ki ga poznavalci prepoznajo že na prvi pogled. Tudi pri modelu 58' Capri ostaja zvesta svojim koreninam, vendar jih interpretira na sodoben način. Dolga 17 metrov in široka skoraj pet, deluje izjemno uravnoteženo. Njeno silhueto zaznamuje značilna fiksna streha, ki se organsko zliva z linijo trupa in ustvarja občutek lahkotnosti, čeprav gre za resno morsko plovilo, namenjeno odprtemu morju. Trup v odtenku Shark Grey dopolnjujejo sijoči črni detajli, dolga zastekljena površina ob bokih pa skoraj povsem skriva okna in odprtine, kar jahti daje izčiščen, skoraj skulpturalen videz. Oblikovalca Mauro Micheli in Sergio Beretta iz studia Officina Italiana Design sta ponovno dokazala, zakaj že tri desetletja krojita identiteto znamke Riva. Vsaka linija ima svoj namen, vsak detajl svojo vlogo.



**58' CAPRI JE NADALJEVANJE TRADICIJE, KI ŽE
DESETLETJA DOLOČA STANDARDE ELEGANCE NA VODI.**



Srce življenja na krovu predstavlja prostoren kokpit pod zaščito elegantnega nadstreška. Velika sončna ploščad na krmi, družabni prostor z mizico v obliki črke L, bar z ledomatom in možnostjo hladilnika ter sodobna krmilna postaja ustvarjajo okolje, ki je enako primerno za popoldansko križarjenje ob obali kot za večerno druženje v marini. Posebno pozornost so namenili tudi udobju. Električno pomična platnena streha omogoča uravnavanje svetlobe in sence, zunanji klimatski sistem pa skrbi za prijetno temperaturo tudi v najbolj vročih poletnih dneh.

Pod palubo Riva nadaljuje zgodbo prefinjenosti. Notranjost prve izdelane enote zaznamuje visokosijajni les v odtenku čokolade, ki se prepleta s površinami iz ogledal in z nerjavečim jeklom. Salon deluje svetlo in odprto, čeprav ostaja izrazito intimen. Kuhinja je diskretno vključena v prostor, medtem ko skrbno oblikovani detajli ustvarjajo občutek ekskluzivnosti brez pretirane razkazovalnosti.

Namestitev obsega tri kabine. Lastnikov apartma na krmi ponuja presenetljivo veliko prostora in občutek zasebnosti, VIP kabina v premcu pa s svojo svetlobo in lastno kopalnico spominja na hotelsko suito. Tretja kabina je serijsko namenjena članu posadke, po želji pa jo je mogoče preurediti v dodatno kabino za goste.





Pod elegantnim videzom se skriva tudi športna plat. Standardna različica z dvema motorjema MAN V8-1000 razvije hitrost do 33 vozlov, zmogljivejša izvedba s 1.200-konjskima motorjema pa doseže impresivnih 37 vozlov. To pomeni, da lahko 58' Capri brez težav združi udobno križarjenje in hitro premagovanje daljših razdalj. Dodatni stabilizator Seakeeper NG6 zmanjšuje zibanje tako med plovbo kot na sidru in še dodatno poudarja občutek miru na krovu.

Riva 58' Capri ni jahta, ki bi skušala biti največja ali najglasnejša v marini. Njena privlačnost izhaja iz nečesa veliko težje dosegljivega: sposobnosti, da združi italijansko estetiko, sodobno tehnologijo in pristno uživanje na morju v celoto, ki deluje povsem naravno. Prav zato Capri ni zgolj nova Riva. Je nadaljevanje tradicije, ki že desetletja določa standarde elegancie na vodi.

Tekst: Ava Tomlje
Foto: ISC
www.menn yacht.com



The
BIGG-R
is everywhere



CELJE I LAŠKO I KOPER I PIRAN I bigg-r.com



ANTONELLI NEPREMAGLJIV V MIAMIJU

KIMI ANTONELLI NADALJUJE SVOJ ZMAGOVITI POHOD. NA DIRKI ZA VELIKO NAGRADO MIAMIJA JE ŠE TRETJIČ ZAPORED PREMAGAL VSO KONKURENCO. TOKRAT STA MU NAJBЛИŽJE PRIŠLA VOZNIKA MCLARNA. SVETOVNI PRVAK LANDO NORRIS JE KONČAL NA DRUGEM MESTU, OSCAR PIASTRI PA NA TRETJEM.



Norris in Antonelli sta se prehitevala v boju za zmago, a Mercedes je še vedno hitrejši od McLarna.



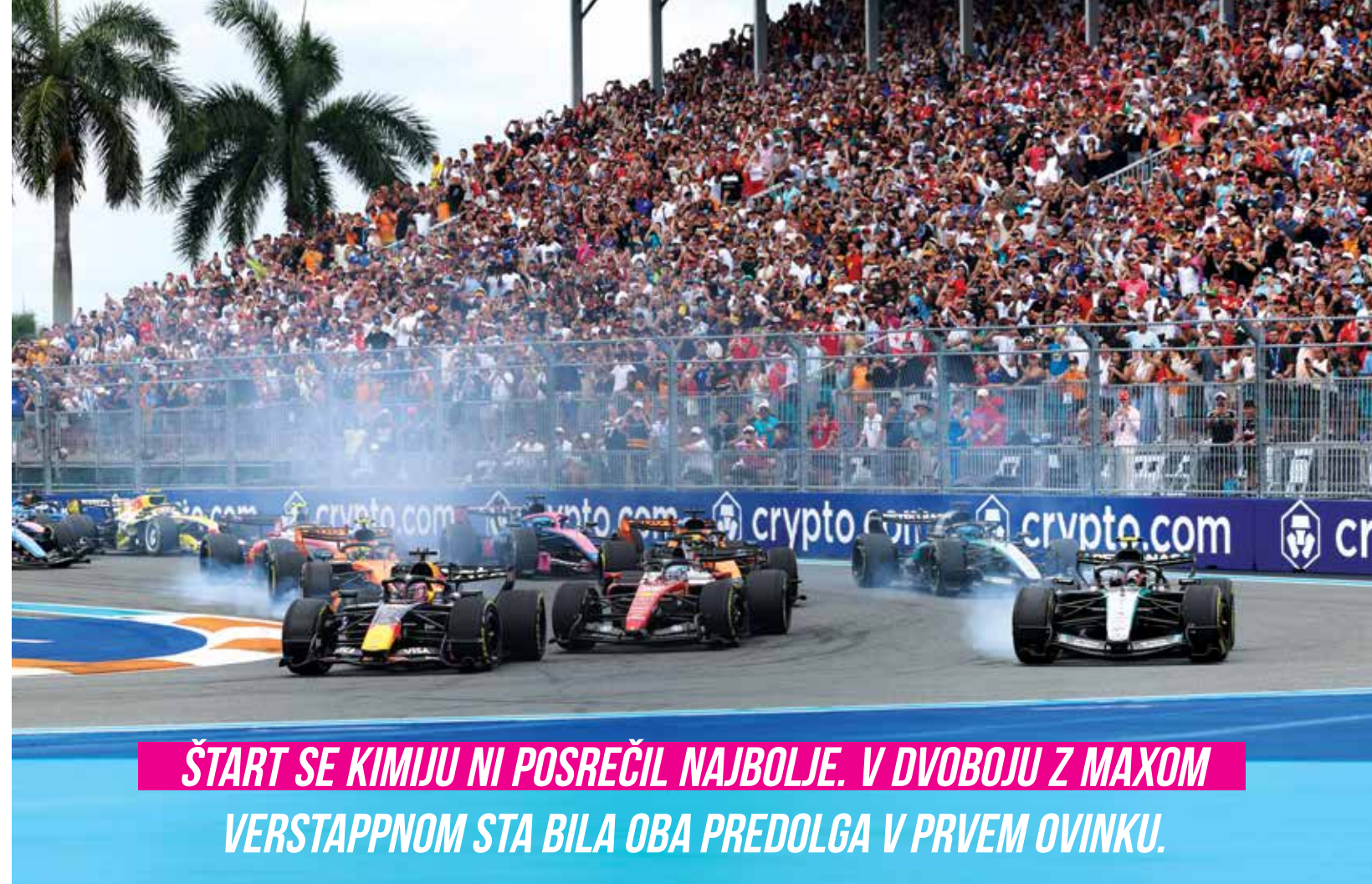
Vreme je v Miamiu zdržalo. Strah pred dežjem in nevihtami je FIO in organizatorje prisilil, da so dirko začeli tri ure pred načrtovanim začetkom. Tokrat so končno res odreagirali pravilno in četrto dirko sezone spravili pod streho. Nad Miamiem se je kasneje razbesnelo pravo neurje. Pravi vihar pa že tretjo dirko zapored povzroča mladi dirkač Mercedes. Kimi Antonelli je tudi v Miamiu začel iz »pole positiona«. Štart se mu ni posrečil najbolje. V dvoboju z Maxom Verstappnom, ki je agresivno zaprl Landa Norrisa, sta bila oba predolga v prvem ovinku. Italijana je odneslo izven steze in mimo je v vodstvo smuknil Charles Leclerc. Dirkač Red Bulla se je takoj zapodil za Monačanom, a pretiraval in se zavrtel. Mojsrsko je rešil situacijo z le nekaj mesti izgube.

V četrtem krogu je z napadi na Leclerca začel Antonelli. Dirkača Ferrarija je prehitel, a mu je Monačan vrnil že v naslednjem krogu. Vodilni dvojici se je približal tudi Norris in uspel prehiteti Antonellija.

Sledili sta dve nesreči v istem krogu. Najprej je v zaščitni ogradi končal Isack Hadjar, nekaj zavojev naprej pa sta trčila Liam Lawson in Pierre Gasly. Francoz se je celo prevrnil, dirkalnik je obstal na zaščitnih gumah. Na stezo je zapeljal varnostni avto. To je izkoristil Verstappen in opravil svoj edini postanek na dirki. Padel je na začelje in začel svojo dirko, polno prehitevanj.

Dirka se je ponovno nadaljevala v dvanajstem krogu, Piastri je takoj izkoristil priložnost in prišel mimo Russella na četrto mesto. Krog kasneje je prišlo do spremembe vodstva. Norris je prišel na prvo mesto, za drugo sta obračunavala Leclerc in Antonelli. Italijan je napredoval na drugo mesto, medtem ko je dirkača Ferrarija začel napadati še Piastri. Monačan je bil tudi prvi izmed vodilne trojice, ki je zapeljal na postanek. Vodilna Norris in Antonelli sta na menjavo gum prišla pet oziroma šest krogov kasneje. Britanec je iz boksov prišel pred Italijanom, a se mu ni mogel dolgo upirati. Medtem je vodstvo prevzel Piastri, ki še ni bil v boksih, kar na drugem mestu pa se je že znašel Verstappen. Ko je postanek opravil še Avstralec, je Nizozemec celo prevzel vodstvo, a to ni trajalo dolgo, Antonelli in Norris sta hitro prišla mimo.

Sledilo je igrakanje z baterijami, Norris in Antonelli sta se prehitevala v boju za zmago, a Mercedes je še vedno rahlo hitrejši od McLarna in je 19-letniku iz Bologne prinesel še tretjo zaporedno zmago. Dramatično je postalo v boju za tretje mesto. Najprej je v 47. krogu mimo Verstappna prišel



Leclerc, dva kroga kasneje pa še Piastri. A Avstralec se ni zadovoljil s četrnim mestom. V zadnjem krogu je prehitel Leclerca. Ko bi ta moral vrniti udarec, se je celo zavrtel, oplazil ogrado in poškodoval dirkalnik. Do konca je bilo le nekaj zavojev, a mimo nesrečneža sta prišla še Russell in Verstappen. Leclerc je bil po koncu dirke zaradi sekanja šikan kaznovan še z dvajsetimi sekundami. Tako je dirko končal šele na osmem mestu. Za peterico Antonelli, Norris, Piastri, Russell, Verstappen je končal Hamilton. Sijajno dirko je odvozil Colapinto in končal na sedmem mestu. Deveto in deseto mesto pa sta zasedla dirkača Williamsa, Sainz pred Albonom.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC

Rezultati VN Miamijs:

- | | | | | | | | | |
|----|--|----------------------------|----|--|-----------------------------------|----|--|----------------------------|
| 1. | | Kimi Antonelli
Mercedes | 4. | | George Russell
Mercedes | 7. | | Franco Colapinto
Alpine |
| 2. | | Lando Norris
McLaren | 5. | | Max Verstappen
Red Bull Racing | 8. | | Charles Leclerc
Ferrari |
| 3. | | Oscar Piastri
McLaren | 6. | | Lewis Hamilton
Ferrari | 9. | | Carlos Sainz
Williams |



EPSKI duel Mercedesov

NA PETI LETOŠNJI DIRKI SE JE ZMAGE ŠE ČETRTIČ VESELIL KIMI ANTONELLI. SENZACIJA IZ BOLOGNE JE VELIKO NAGRADO KANADE KONČALA PRED DVEMA ZVEZDNIKOMA FORMULE 1. LEWIS HAMILTON JE BIL DRUGI, MAX VERSTAPPEN PA TRETJI. KIMI JE Z ODPSTOPOM RUSSELLA SVOJO PREDNOST PRED BRITANCEM POVEČAL NA OGROMNIH 43 TOČK. VSEKAKOR JE HARMONIJE MED MERCEDESOVO DVOJICO KONEC IN VESELIMO SE LAHKO NASLEDNJIH DVOBOJEV. TOTO WOLFF BO IMEL ZAGOTOVO VELIKO DELA.



Rezultati VN Kanade:

- | | | |
|--|--|--|
| 1.  Kimi Antonelli
Mercedes | 4.  Charles Leclerc
Ferrari | 7.  Liam Lawson
Racing Bulls |
| 2.  Lewis Hamilton
Ferrari | 5.  Isack Hadjar
Red Bull Racing | 8.  Pierre Gasly
Alpine |
| 3.  Max Verstappen
Red Bull Racing | 6.  Franco Colapinto
Alpine | 9.  Carlos Sainz
Williams |



VODILNEGA V PRVENSTVU EVANSA ČAKA PRAVI MAKADAMSKI PEKEL, SAJ BO KOT VODILNI DIRKAČ V PRVENSTVU NA PRIHAJAJOČIH SEDMIH RALLYJIH VSEKOZI PRVI NA PROGI IN BO OPRAVLJAL VLOGO ČISTILCA. TO SEVEDA POMENI OGROMNO IZGUBO ČASA IN POSLEDIČNO SEVEDA TUDI SLABŠO UVRSTITEV IN IZGUBO TOČK. LANI GA JE PRAV TO STALO NASLOVA SVETOVNEGA PRVAKA.

VODILNI EVANS NA PREIZKUŠNJI



Po letu dni premora se je svetovno prvenstvo ponovno vrnilo na Hrvaško. Organizatorji so rally iz okolice Zagreba preselili v Istro in Kvarner, kar se je izkazalo za zadetek v polno. Že na prvi hitrostni preizkušnji je trdnost istrskih skal preizkusil drugouvrščeni v prvenstvu, Oliver Solberg. V moštvu Toyote si niso niti opomogli od začetnega šoka, ko je na tretjem HP-ju s ceste odneslo še vodilnega, Elfyna Evansa. V vodstvo se je tako prebil tretji dirkač za volanom Toyote, Sami Pajari. Suvereno je odpeljal preostanek petkovega dne in za sabo pustil Thierryja Neuvillea (Hyundai) za 13,7 sekunde.

V soboto se je drama nadaljevala. Pajari je vodil, Neuville in Katsuta sta mu sledila. A le do zloglasne 14. hitrostne preizkušnje, kjer se je znova vse obrnilo na glavo, glavno vlogo pa so odigrale gume. Po vrsti, eden za drugim, so gume prebili Armstrong, McElean, Paddon, Katsuta in tudi vodilni Pajari. Edini brez težav s pnevmatikami je bil Thierry Neuville, ki se je znašel v udobnem vodstvu. A tokrat svetovni prvak iz leta 2024 ni imel sreče. Na popeskanem delu je bil rahlo prehiter, zadel betonski blok in odtrgal sprednje desno kolo. Čeprav je odpeljal naprej, je bil odstop neizbežen. Do zmage, svoje druge, je tako prišel Takamoto Katsuta.

Sezona se je nadaljevala na asfaltu, Kanarski otoki so drugič gostili najboljše dirkače rallyja. Trasa rallyja na otoku Gran Canaria poteka na lepi asfaltni podlagi. Zavite in delno hitre ceste ne dopuščajo napak. Ograje so blizu, izletnih con praktično ni. To je na svoji koži najbolj grenko občutil Oliver Solberg, ki je bil do predzadnje hitrostne preizkušnje v boju za zmago. Ta je naposled pripadla Sebastienu Ogierju, ki je narekoval hud tempo od začetka. Vodstvo je prevzel že v uvodnem delu in ga do konca ni več izpustil iz rok. Prvi del rallyja je na drugem mestu končal Solberg z zaostankom 8,9 sekunde, na tretjem mestu je prenočil Sami Pajari. Njegov zaostanek za vodilnim Francozom je bil 15,9 sekunde.

V soboto se je takoj na tretje mesto prebil Elfyn Evans, odlično je vozil tudi Solberg. Razlika do vodilnega Ogierja je padala iz hitrostne preizkušnje v hitrostno preizkušnjo. Do konca sobotnega dne je ura kazala le še 3,8 sekunde v korist Ogierja. 24-letni Šved je izjemno hiter, a še vedno preveč vihrav.

V nedeljo je Solberg napadel na polno in dobil prva dva HP-ja. Razlika med vodilnima je padla na 2,2 sekundi in obetal se je odprt ter ogorčen dvoboj med dirkačema Toyote. A zgodilo se je prav nasprotno. V hitrem desnem ovinku je bil Solberg malenkost prehiter, zadel ograjo, odtrgal kolo in rallyja je bilo zanj konec. Pot do zmage je bila tako seveda tlakovana Ogierju, ki je dosegel 68. zmago v karieri.

Po dveh asfaltnih preizkušnjah so se dirkači preselili na makadam. Portugalski rally svetovnega prvenstva

je ponovno pokazal, kako dramatično zna biti vse do konca. Skozi štiri dneve naporov tako za dirkače kot tudi za dirkalnike, so se v vodstvu razvrstili kar štirje dirkači. Na koncu je zmago slavil Thierry Neuville za volanom Hyundaija. A začetek rallyja je pripadel njegovemu moštvenemu kolegu, Adrienu Fourmauxu. Francoz ima potrebno hitrost, a vedno gre nekaj narobe. Tokrat mu je v osmi hitrostni preizkušnji, ko je bil v vodstvu, dirkalnik enostavno ušel na hitrem delu, v reševanju izven proge je prebil dve pnevmatiki, časovna izguba pa je bila prevelika, da bi lahko ostal v boju za zmago. V vodstvu se je znašel njegov rojak, Sebastien Ogier.

V soboto je na sceno stopil Oliver Solberg. Mladi Šved je znan po tem, da se ne predaja in da je bliskovito hiter, včasih celo preveč, kar se odraža na prepogostih napakah. Na zadnjem HP-ju dopoldanskega dne je vodilnega Ogierja premagal za devetnajst sekund. Že dva HP-ja kasneje, je tudi Solbergu spustila pnevmatika, izgubil je skoraj devetnajst sekund in priložnost za zmago je splavala po vodi. Odlično pa je popoldanski del tretjega dne odpeljal Ogier in si zagotovil lepo prednost pred Neuvilleom. Le kdo bi napovedal, da se lahko tudi izkušenemu devetkratnemu prvaku v zadnjih kilometrih izmuzne zmaga. Na predzadnji hitrostni preizkušnji je prebil zadnjo desno pnevmatiko. Ponovno je imel odprto pot do zmage Thierry Neuville. Tokrat je zdržal in se veselil 23. zmage v karieri.

Sledil je rally na Japonskem, na domačih tleh Toyote, ki je ponovno deklasirala konkurenco. Na prvih štirih mestih so končali dirkači v Toyotah GR Yaris Rally1. Skozi celoten vikend je bil najhitrejši vodilni v prvenstvu, Elfyn Evans. Valižan je vodstvo prevzel na drugi hitrostni preizkušnji in ga obdržal do konca. V prvem delu rallyja mu je bil najbližje Oliver Solberg, a Šved je ponovno pretiraval, tvegati preveč in v soboto spet ostal ob progi z odtrganim kolesom. Po odstopu Solberga je vlogo lovca prevzel Sebastien Ogier. A Evans je ohranil trezno glavo in mirne živce ter rally rutinirano odpeljal do konca.

Trinajsta zmaga za Valižana je zelo pomembna zaradi nadaljevanje sezone, kajti sledi sedem makadamskih rallyjev. Z zmago na Japonskem ima sedaj dvajset točk prednosti pred Katsuto, a simpatični Japonec ni realen tekmelec v boju za naslov. Precej bolj sta nevarna Oliver Solberg, ki zaostaja 49 točk in seveda Sebastien Ogier, ki zaostaja 61 točk. Oba bosta imela na prihajajočih rallyjih precej boljši štartni položaj.

Najprej se bodo dirkači pomerili na znamenitem Rallyju Akropolis v Grčiji, ki je znan po svojem težavnem terenu. Grobe makadamske ceste bodo udeležencev zagotovo tudi letos povzročile nemalo težav. Rally bo na sporedu konec junija.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC



BEZZECCHI Z APRILIO NA VRHU KRALJEVE LESTVICE



PRVA EVROPSKA DIRKA LETOŠNJE SEZONE SE JE ODVIJALA V ŠPANSKEM JEREZU. NAJBOLJE JE LETOS ZAČEL MARCO BEZZECCHI, ZMAGOVALEC VSEH PRVIH TREH NEDELJSKIH DIRK IN DIRKAČ APRILIE, PRI KATERI SO LETOS NAŠLI REŠITEV, DA SE PREBIJEJO NA SAM VRH TER DOKAZALI, DA JE MOTOGP EKIPNI ŠPORT, SAJ JE ZA DOBER REZULTAT POMEMBNO SODELOVANJE MED TOVARNO, INŽENIRJI, MEHANIKI IN DIRKAČEM. ZMAGOVALEC JE TOREJ TISTI, KI MU USPE NAJBOLJE SESTAVITI PAKET. A APRILIA V JEREZU ŠE NI ZMAGALA, ZATO LETOS STAVIJO NA PREOBRAT.

V Jerezu je muhasto vreme dirkačem otežilo že kvalifikacije, na katerih se je najbolje odrezal aktualni svetovni prvak Marc Marquez, ki je osvojil najboljši štartni položaj, za njim sta se uvrstila Zarco, ki se je sprva znašel v počasnejši kvalifikacijski skupini, in Italijan Fabio Di Giannantonio. Zahtevni vremenski pogoji z močnejšim deževjem so še dodatno premešali karte nekaj krogov pred koncem sprint dirke za VN Španije v Jerezu. Marc Marquez je znova poskrbel, da se bo o njegovi drugi zmagi na sprint dirkah v sezoni 2026 govorilo še nekaj časa, saj nam je postregel z epsko predstavo, ko je še pred menjavo motocikla zdrsnil na tla, pobral motocikel, zapeljal v garažo in nato na motociklu s pnevmatikami za mokro stezo napredoval vse do prvega mesta. Na stopničke sta stopila še Francesco Bagnaia in Franco Morbidelli. Če je Marc Marquez na sobotnem sprintu po padcu prišel do zmage, pa ga je na nedeljski preizkušnji padec stal uvrstitve in z zmago si je za 30. rojstni dan pred domačimi navijači poklonil najlepše možno darilo Alex Marquez. Da je bilo po odstopu Marca Marqueza razočaranje znotraj tovarniške garaže Ducatija še toliko večje, je poskrbel Francesco Bagnaia, ki je sprva dirkal okoli desetega mesta, po polovici dirke pa je zaradi tehničnih težav moral zapeljati v garažo.

Dirkači so v ponedeljek v Jerezu opravili še z enodnevnim testiranjem, sledila je selitev v francoski Le Mans, kjer je španski dirkač Jorge Martin prikazal suvereno predstavo in se z osmega startnega položaja že v prvem ovinku izstrelil v vodstvo ter prišel do svoje druge letošnje sprinterske zmage. Drugi je sprint dirko osvojil zmagovalec kvalifikacij Francesco Bagnaia, ki si je uspel privoziti varno prednost pred tretjim Bezzecchijem. Do konca dirke se rezultat na prvih treh mestih ni več premešal, bolj zanimivo dogajanje se je odvijalo v zasedovalni skupini, v kateri je četrto mesto držal Acosta, za njim so blizu skupaj dirkali Quartararo, Mir in Marc Marquez. Aktualni svetovni prvak, ki je od vseh treh niral najboljše čase, je želel preveč, v zadnjem krogu ga je izstrelilo čez krmilo, ob tem je grdo treščil ob asfalt, ter staknil zlom v stopalu in z nastopanjem v Franciji končal, manjkalo pa je tudi na domači dirki v Kataloniji. Sobotno sprintersko slavlje je na nedeljski preizkušnji, kljub slabšemu startu, uspel ponoviti španski dirkač Jorge Martin in se na najvišjo stopničko vrnil prvič po letu 2024, po katerem se je soočal s številnimi poškodbami, zato čustev v cilju ni manjkalo. V ozadju smo do konca dirke videli še kar nekaj dogajanja. Acosta je v zadnjih krogih padel na peto mesto, četrto položaj je izgubil v boju z Di Giannantonijem. Na šestem mestu je dirko sklenil Quartararo, sedmi je bil Enea Bastianini, osmi pa Raul Fernandez. Deseterico sta dopolnila Fermin Aldeguer in Luca Marini. Točke so z uvrstitvijo med najboljših 15 osvojili še Johann Zarco, Alex Rins, Toprak Razgatlioglu, Franco Morbidelli in Jack Miller. Tudi tokrat padcev ni manjkalo, poleg Bagnaie so se na tleh znašli

še Alex Marquez, Joan Mir, Brad Binder in Diogo Moreira. Vsako dirko zaznamuje kaj posebnega, prav nič izjemnega pa ni dirkače doletelo na dirkaškem koncu tedna za Veliko nagrado Katalonije. Nasprotno, dirko si bomo zapomnili kot eno najbolj kaotičnih in nevarnih motociklističnih dirk zadnjih let s kar šestimi kaznovanimi dirkači, s tremi zamujenimi starti, z dvema dirkačema v bolnišnici in s svetovnim prvakom Jorgejem Martinom, ki se je fizično spravil na člane svoje ekipe. Zagotovo se je Alexu Marquezu za vedno vtisnila v spomin, pa ne toliko zaradi zmage, ki jo je pred domačimi navijači slavil na sprintu, temveč predvsem zaradi srhljive nesreče na nedeljski dirki. Grdo je bilo videti, ko je po tehničnih težavah Pedra Acoste z veliko hitrostjo priletel v rojaka, nato pa negiben obležal. Vsem je zastal dih, dirka je bila dolgo prekinjena, po drugem startu pa je sledil nov šok. V padec so se zapletli Luca Marini, Francesco Bagnaia in Johann Zarco, pri čemer jo je najhuje skupil Francoz. Na srečo sta bila tako Marquez kot Zarco izven življenjske nevarnosti. Španec je staknil marginalni zlom vratnega vretenca C7, utrpel pa tudi zlomljeno ključnico, zaradi česar je moral pod nož. Zarcoja, čigar noga se je pri nesreči zataknila pod Ducatijev motocikel Bagnaie, so prav tako odpeljali v bolnišnico, kjer so mu ugotovili poškodbo mečne kosti in kolenskih vezi, za kar je bila tudi potrebna operacija. Nedeljsko preizkušnjo je po tretjem startu zmagal Fabio Di Giannantonio, na drugo mesto je napredoval Fermin Aldeguer, na tretje Bagnaia, četrto mesto je zasedel trenutno še vodilni v skupnem seštevku Italijan Marco Bezzecchi. Dirkači so se po koncu nedeljske dirke v Kataloniji strinjali, da tokrat njihov izid ni tako pomemben kot to, da sta oba poškodovana v kar se da dobrem stanju. »V prvi vrsti smo ljudje, šele nato dirkači. Ni si bilo lahko nadeti čelade, ko smo vedeli, da sta naša prijatelja v bolnišnici. Psihično je bilo zelo težko dirkati,« je dejal Joan Mir, ki je sicer ciljno črto prečkal kot drugi, po kazni zaradi prenizkega tlaka pa ostal



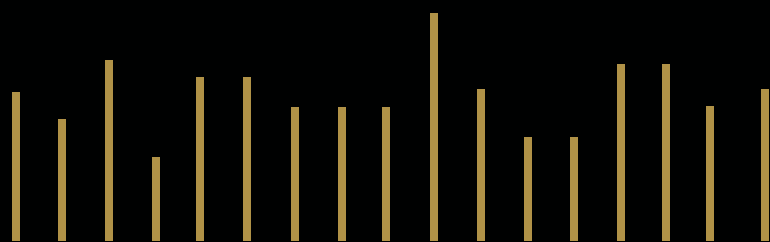
brez stopničk in zaradi 16 sekund pribitka zdrsnil na 13. mesto. Dirka za VN Katalonije ni bila dirka za zmago, bolj je spominja na dirko za preživetje in obstanek.

Mugello, spektakularna steza z dolgo ravnino, velja za eno izmed najbolj kulturnih prizorišč na koledarju motociklističnega prvenstva in je izredno priljubljena med italijanskimi dirkači, vročekrvni domači navijači pa iz leta v leto poskrbijo za izjemno vzdušje na dirkališču. Letos je tu svojo prvo sprintersko zmago dosegel španski dirkač Raul Fernandez, ki je sobotne kvalifikacije začel v počasnejši skupini, po napredovanju v hitrejšo skupino pa se je prebil celo v prvo startno vrsto. Odlično izhodišče je popoldne pretvoril v svojo

prvo sprintersko zmago, po kateri čustev ni skrival. Drugi je bil Jorge Martin, na stopničke pa je stopil še Fabio Di Giannantonio. Na nedeljski preizkušnji je razveselil domače navijače italijanski dirkač Marco Bezzecchi in slavil svojo četrto letošnjo zmago. Španec Jorge Martin je poskrbel za dvojno slavje Aprilie, stopničke pa je dopolnil še Francesco Bagnaia, ki je v zadnjih metrih odbil napad drznega Ogure, ki se je na četrto mesto prebil v boju z Marquezom, s Pedrom Acosto in s Fabiom Di Giannantonio.

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