

Avto šport

VOZILI SMO:

- Hyundai Kona Premium N Line
- BMW iX3 50 xDrive M Sport
- Volvo EX30 Cross Country
- Mercedes-Benz CLA 250+
- Renault 5 E-Tech electric
- Ford E-Tourneo Courier
- Mini Aceman JCWE



Lepas

MotoGP, Formula 1, WRC



Bugatti W16 Mistral // Rolls-Royce Spectre Series II

Lamborghini Urus SE Tettonero // Audi A6 allroad

Itama 54 // BMW M Concept Neue Klasse // Kia EV5

GMT

Castrol



ISSN 0353-8508



9 770353 850034

Leta so nas učili, da sta avtomobilska industrija in globalna geopolitika kot vrhunski šah – igra, v kateri zmagujejo tradicija, natančnost in stoletne izkušnje. Evropa je ponosno držala šahovnico, Detroit je narekoval ritem, Japonska pa je skrbela za tehnološko perfekcijo. Kitajska? Dolgo je veljala le za obrobne opazovalca, ki se v ozadju uči osnovnih potez in pridno sestavlja poceni dele za zahodne gigante. Danes je te iluzije konec. Učenec ni le prevzel šahovnice, ampak je spremenil celotna pravila igre. Kitajska dominacija v sodobnem svetu ni več napoved za prihodnost – je realnost, ki jo živimo tukaj in zdaj, ne glede na

to, ali govorimo o politiki, makrogospodarstvu ali našem najljubšem poligonu: avtomobilizmu. Peking je z dolgoročno, s skoraj kirurško natančno strategijo dosegel točko, ko Zahod preprosto nima več pravega odgovora. Ko govorimo o zelenem prehodu, Evropa sanja o brezemisijski prihodnosti, medtem ko Kitajska že zdaj nadzoruje več kot 70 odstotkov svetovne predelave litija, kobalta in redkih zemelj. Brez njih ni sodobnih baterij, ni pametnih telefonov in, ironično, ni evropskih električnih avtomobilov. S politično diplomacijo investicij – od Afrike do širitve bloka BRICS – si Kitajci tiho, a odločno tlakujejo pot v nov svetovni

red, kjer ameriški dolar in evropski standardi izgublajo svojo nekdanjo težo. A nikjer ta premoč ni bolj opazna in brutalna kot prav v avtomobilskem svetu. Prehod na električno mobilnost, ki ga je evropska politika tako samozavestno (in morda nekoliko naivno) zapovedala, je Kitajski na široko odprl vrata. Medtem ko so tradicionalne znamke desetletja pilile motorje z notranjim zgorevanjem, so kitajski vizionarji vlagali v baterijsko tehnologijo in programsko opremo. Rezultat? Danes Kitajska ne proizvaja več le poceni kopij, ampak tehnološko najbolj napredne, pametne in cenovno neulovljive avtomobile na planetu. Zahodni

poskusi obrambe z visokimi carinami spominjajo na postavljanje peščenih gradov pred plimskim valom. Kitajski giganti carinske prepreke že zdaj elegantno obidejo z gradnjo lastnih megatovarn neposredno na evropskih tleh. V avtomobilskem poslu danes velja kruto, a resnično pravilo: Če te ni na Kitajskem oziroma če ne razmišljaš in delaš kot Kitajci, te kmalu sploh ne bo več.

Matjaž Tomlje



“

Kitajski hegemon

”

Novosti:

- 8 Lepas L8
- 9 Kia EV2 in EV5
- 22 Rolls-Royce Spectre Series II
- 26 Audi A6 allroad
- 30 Lamborghini Urus SE Tettonero
- 34 Bugatti W16 Mistral
- 36 BMW M Concept Neue Classe

Zanimivosti:

- 10 BMW X5 / International Open 2026
- 18 Voznikovi modni dodatki

Testi:

- 42 BMW iX3 50 xDrive M Sport
- 48 Volvo EX30 Cross Country
- 52 Ford E-Tourneo Courier
- 54 Mercedes-Benz CLA 250+
- 58 Renault 5 E-Tech electric
- 62 Mini Aceman JCW E
- 66 Hyundai Kona Premium N Line

Navtika:

- 72 Itama 54

Šport:

- 80 WEC - 24 ur Le Mansa
- 84 Formula 1 - VN Monaka
- 88 Formula 1 - VN Katalonije
- 90 WRC - rally Grčija
- 92 MotoGP - VN Madžarske, VN Češke, VN Nizozemske



8



10



52



54



18



22



58



62



26



30



66



72



34



36



80



84



42



48



90



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

Poštšina 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.



PHILIPP PLEIN



slowatch
www.slowatch.si

TIMEPIECES 



Lepas L8

Vele avtomobilsko podjetje Benussi in njen direktor Danijel Benussi je svečano na elegantni terasi hotela Esplanade v Zagrebu predstavil znamko Lepas. Lepas, ki deluje pod okriljem avtomobilskega giganta Chery z 28-letno tradicijo tehnoloških inovacij, vstopa v Evropo z jasnimi cilji: ponuditi tehnološko dovršena in elegantna vozila, prilagojena zahtevam evropskih voznikov. V obdobju med septembrom in decembrom bo Lepas v Sloveniji lansiral kar pet modelov, osredotočenih izključno na priključne hibride, baterijska električna vozila in klasične hibride. Slovenski kupci bodo novo znamko lahko spoznali že septembra, ko na trg kot prvi prihaja model Lepas L8 PHEV. Gre za luksuzni športni terenec na meji med C in D segmentom, ki v dolžino meri 4.688 mm. Zahvaljujoč medosni razdalji 2.800 mm model L8 ponuja prostornost, ki je v vrhu njegovega razreda. Pogonski sklop PHEV (priključni hibrid) bo

voznikom zagotavljal izjemno brezskrbnost na dolгих poteh, saj njegov kombinirani doseg znaša več kot 1.300 kilometrov. Prihajata še modela L6 in L4: oktobra je na vrsti model L6 v dveh različicah – kot popolnoma električno vozilo (L6 BEV) in priključni hibrid (L6 PHEV). Gre za SUV C-segmenta z dolžino 4.550 mm. Novembra bodo predstavili dinamični L4 BEV, kompaktni SUV B-segmenta z dolžino 4.400 mm, namenjen predvsem urbanim voznikom. In leto se bo zaključilo z lansiranjem modela L4 PHEV, priključno-hibridne različice mestnega terenca, ki ohranja enake kompaktne dimenzije (4.400 mm). Filozofija znamke Lepas ne temelji na ponujanju poceni alternativ uveljavljenim znamkam, kot sta Audi ali Volvo. Namesto tega stavijo na koncept »tehnološke pravičnosti« – želijo ponuditi vrhunski dizajn, varnost in napredno tehnologijo po ceni, ki je dostopnejša širšemu krogu ljudi.



Kia EV2 in EV5

Kia je slovenski javnosti predstavila dva nova električna modela, ki nagovarjata povsem različne kupce. Na eni strani je povsem novi EV2, najmanjši in cenovno najbolj dostopen električni model znamke, na drugi pa večji in družinski usmerjeni EV5, ki se po merah uvršča med Sportaga in EV9.

Novi Kia EV2 meri nekaj več kot štiri metre in sledi najnovejšemu oblikovalskemu jeziku znamke z značilnim svetlobnim podpisom Star Map, oglati silhueto in robustnim videzom. V notranjosti ponuja dva 12,3-palčna zaslona in ločen 5,3-palčni zaslon klimatske naprave ter presenetljivo prostorno kabino za avtomobil tega segmenta. Na voljo sta dve bateriji: osnovna s kapaciteto 42,2 kWh omogoča do 317 kilometrov dosega, večja 61-kWh različica pa do 453 kilometrov po WLTP. Hitro polnjenje od 10 do 80 odstotkov traja približno 30 minut. V Sloveniji pa bo osnovni EV2 predvidoma stal okoli 28 tisoč evrov.

Povsem drugačno zgodbo piše Kia EV5, električni družinski SUV dolžine 4,61 metra, ki navdušuje z robustnim videzom in oblikovnimi elementi, povzeti po večjem EV9. Notranjost stavi na minimalistično zasnovo, kakovostne materiale ter obilico prostora za potnike in prtljago. Evropski EV5 uporablja baterijo kapacitete 81,4 kWh, ki omogoča do približno 530 kilometrov dosega, elektromotor z močjo 218 KM pa poganja prednji kolesni par. Kia z z EV5 meri predvsem na kupce, ki razmišljajo o prehodu iz klasičnih družinskih modelov, kot je Sportage, v svet električne mobilnosti, pri tem pa ne želijo sklepati kompromisov glede prostornosti in uporabnosti.

Kupci bodo za EV5 morali odšteti vsaj 44.999 evrov po ceniku, z upoštevanjem subvencije pa bo začetna cena znašala 38.499 evrov.



Danijel Benussi s soprogo

PREMIERA, PRESTIZ IN PRIHODNOST

MÜNCHEN JE TE DNI GOSTIL ENEGA NAJPOMEMBNEJŠIH BMW-JEVIH DOGODKOV LETOŠNJEGA LETA. V EKSKLUZIVNEM AMBIENTU BMW WELTA SMO SE UDELEŽILI EVROPSKE PREMIERE POVSEM NOVEGA MODELA BMW X5, KI ODPIRA NOVO POGlavJE ZA BAVARSKO ZNAMKO. GRE ZA Peto GENERACIJO ENEGA NAJUSPEŠNEJŠIH IN TAKO REKOČ PRVIH PREMIJSKIH ŠPORTNIH TERENCEV, KI JE PO IX3 POSTAL DRUGI MODEL, ZASNOVAN PO OBLIKOVALSKI IN TEHNOLOŠKI FILOZOFIJI NEUE KLASSE.



Susanne Kuhn – podpredsednica
produktnega vodenja za
luksuzni razred vozil BMW



*X5 prve generacije
leta 1999*



BMW X5 je od leta 1999 praktično ustvaril segment premijskih športnih terencev, zdaj pa vstopa v svojo peto generacijo, ki predstavlja največji tehnološki preskok v zgodovini modela. Novi X5 je po električnem iX3 drugi model, ki v celoti povzema oblikovalski jezik Neue Klasse in narekuje tempo tudi za vse nove prihajajoče modele. Že na prvi pogled je jasno, da gre za popolnoma novo generacijo, zadek deluje kot povečana različica iX3 – ozek svetlobni pas vzdolž celotne širine avtomobila, čiste površine in minimalistična grafika. Nekoliko bolj samosvoj je sprednji del, kjer izstopa povsem nov LED svetlobni podpis v obliki črke X, ozki in podolgovati LED osvetljeni ledvički pa smo že spoznali pri električnem iX3. Posebnost predstavljajo tudi nova vrata. Klasične kljuge so odšle v pozabo, nadomestili so jih majhni ročaji, vgrajeni v stebričke, vrata pa se odpirajo električno, zgolj z rahlim dotikom, za kar je bil iX3 prikrajšan. Notranjost je praktično preslikava iX3. Osrednji element predstavlja novi BMW Panoramic Vision, projekcijski zaslon, ki se razteza po celotni širini vetrobranskega stekla, družbo pa mu delajo novi prostostoječi osrednji zaslon in popolnoma prenovljen uporabniški vmesnik. Novi X5 bo na voljo s praktično vsemi mogočimi motorizacijami. Kupci bodo lahko izbirali med petimi različnimi pogonskimi sklopi, od klasičnih bencinskih in celo dizelskih motorjev pa vse do priključno-hibridnih in

povsem električnih izvedb. Sprva bosta na voljo zgolj dve različici in sicer bencinski X5 40 xDrive s šestvaljnikom z 48-voltnim blagim hibridnim sistemom in s 400 konjskimi močmi, za katerega bo potrebno odšteti vsaj 98.900 €, medtem ko bo ljubitelje dolgih avtocestnih poti razveselil tudi stari dobri dizel v različici X5 40d xDrive s 313 KM, ki bo na voljo od 95.900 evrov naprej. Nad njima bosta v ponudbi še dva priključna hibrida, X5 50e xDrive s sistemsko močjo 489 KM ter bolj športni naravnani M60e xDrive s kar 612 KM. Prvič v zgodovini modela bo na voljo tudi povsem električni iX5 60 xDrive s 578 KM, s 141-kWh baterijo in z do kar 845 kilometri dosega. Kasneje bo ponudbo dopolnil še vodikov iX5 Hydrogen, ki napoveduje še eno pomembno poglavje BMW-jeve prihodnosti. Preostale različice bodo v prodajne salone zapeljale v začetku prihodnjega leta. Naslednji dan smo se odpravili v BMW Welt in si ogledali posebno razstavo Belle Macchine, ki predstavlja poklon italijanskemu avtomobilskemu oblikovanju in njegovemu vplivu na BMW. Skozi številne konceptne študije, unikatne primerke in legendarne modele razstava prikazuje, kako so italijanski oblikovalski studiji skozi desetletja soustvarjali estetsko identiteto bavarske znamke. Gre za izjemno zanimiv vpogled v manj znano, a zelo pomembno poglavje BMW-jeve oblikovalske zgodovine, kjer se prepletata italijanska strast in nemška inženirska preciznost.

Kasneje smo se odpravili še v BMW-jevo tovarno v Dingolfingu, kjer so za nas organizirali dogodek »Driven by Luxury« ob začetku proizvodnje nove serije 7 kar predstavlja pomemben mejnik tako za tovarno v Dingolfingu kot tudi za BMW, saj se tehnologije in inovacije koncepta Neue Klasse prvič selijo v že uveljavljen serijski model. Gre za eno najboljšejših posodobitev v zgodovini znamke, ki prinaša naprednejšo digitalno arhitekturo, večji električni doseg in hitrejšo polnjenje modela i7, hkrati pa s kombinacijo najsodobnejše tehnologije in vrhunskega rokodelstva omogoča še višjo raven individualizacije, prestiža in ekskluzivnosti. Imeli smo priložnost pokukati v zakulisje ene najsodobnejših avtomobilskih tovarn na svetu, od ekskluzivnega dvobarvnega lakiranja, programa BMW Individual in vse do ročno izdelanih detajlov, ki danes predstavljajo vrhunec BMW-jevega prestiža. Dogodek pa ni bil zgolj avtomobilsko obarvan, BMW nas je namreč povabil tudi na prestižni turnir BMW International Open, katerega glavni pokrovitelj je že desetletja. Turnir v Golfclubu München Eichenried velja za enega najpomembnejših športnih dogodkov v Nemčiji in združuje vrhunski golf, prestiž in poslovno elito. V VIP okolju smo imeli priložnost spremljati najboljše evropske igralce golfa, se srečati z vodilnimi možmi BMW-ja in ob igrišču doživeti

povsem drugačno, bolj življenjsko plat bavarske znamke. BMW namreč že vrsto let uspešno povezuje avtomobilski svet z golfom, kjer se prepletajo natančnost, eleganca in vrhunske zmogljivosti – vrednote, ki jih po novem pooseblja tudi povsem novi BMW X5.

Tekst in foto: Jan Grobelšek





Mercedes-AMG GLE 63 S 4MATIC+ in GLS 63 4MATIC+

Osvežena športna terenca GLE 63 S 4MATIC+ in GLS 63 4MATIC+ ostajata zvesta legendarni moči motorja V8, hkrati pa vstopata v novo tehnološko obdobje. Pod pokrovom motorja deluje temeljito posodobljen 4,0-litrski biturbo osemvalnik s 612 konjskimi močmi in z 850 Nm navora, ki mu pri pospeševanju pomaga 48-voltni blagi hibrid z integriranim zaganjalnikom. GLE do stotice pospeši v 3,9 sekunde, večji GLS pa v 4,2 sekunde, oba pa dosežeta najvišjo hitrost 280 km/h. Prenova prinaša tudi osvežen videz z novo masko AMG, s prepoznavnim svetlobnim podpisom in z dodatnimi možnostmi personalizacije oddelka Manufaktur. Za vozno dinamiko skrbi prilagodljivo vzmetenje AMG Ride Control+, ki omogoča širok razpon med udobjem in športnostjo ter potrjuje status obeh modelov med najzmogljivejšimi luksuznimi SUV-ji na trgu.

Audi Nuvolari

Audi z modelom Nuvolari odpira novo poglavje svoje zgodovine. Gre za najmočnejši in najhitrejši serijski avtomobil, kar jih je znamka doslej izdelala. Omejena serija 499 primerkov združuje visokozmogljivi hibridni pogon s kar 1.001 konjskimi močmi, kar omogoča najvišjo hitrost preko 350 km/h. Novinec je tudi prvi Audijev superšportnik s hibridnim pogonom in simbolizira prihodnost filozofije »Vorsprung durch Technik« v dobi elektrifikacije. Poseben poudarek je namenjen aerodinamiki, naprednemu štirikolesnemu pogonu quattro predictive ride in tehnologijam, razvitim tudi na podlagi izkušenj iz Formule 1. Ime Nuvolari nosi v čast italijanskemu dirkaču Taziu Nuvolariju, znanemu po svoji neustrašnosti in tekmovalnem duhu. Novi superšportnik tako združuje tradicijo, tehnološke inovacije in izjemne zmogljivosti v avtomobilu, ki predstavlja novo vizijo Audijeve prihodnosti.

Maserati GranTurismo, GranCabrio in Grecale

Maserati ob stoletnici znamenitega logotipa Trident predstavlja prenovljene modele GranTurismo, GranCabrio in Grecale, s katerimi utrjuje svoj položaj v svetu prestižnih avtomobilov. Vsi trije modeli prinašajo osvežen oblikovalski jezik z ostrejšim in bolj športnim prednjim delom, navdihnjenim z modeli MCXtrema in GT2 Stradale. Športnega kupeja GranTurismo in brezstrešnika GranCabrio Trofeo poganja izboljšani 3,0-litrski motor V6 Nettuno z močjo 590 KM, ki omogoča najvišjo hitrost preko 320 km/h. Športni terenec Grecale prvič ponuja tudi 390-konjsko različico motorja Nettuno, ob tem pa združuje prostornost, dinamičnost in vsakodnevno uporabnost. Maserati je izboljšal tudi električno družino Folgore, pri vseh modelih pa poudarja trajnost z uporabo certificiranih materialov. Novost spremlja še napreden spletni konfigurator z realistično 3D izkušnjo.

BMW M2 M xDrive

Bavarski M2 je po novem na voljo v različici M xDrive, ki prvič v zgodovini tega kompaktnega športnika prinaša štirikolesni pogon. Pod pokrovom motorja ostaja znani trilitrski šestvaljnik s tehnologijo M TwinPower Turbo, ki razvije 480 konjskih moči. Za prenos moči na cesto skrbita sistem M xDrive in aktivni diferencial Active M Differential, ki inteligentno razporejata navor med kolesi in zagotavljata boljši oprijem in stabilnost. Čeprav je poudarek še vedno na vozniki izkušnji, značilni za modele M, novi pogon omogoča hitrejša pospeševanja, več samozavesti na spolzkih podlagah in boljšo vodljivost v vseh vremenskih razmerah. Sistem je zasnovan z izrazitim poudarkom na zadnjem pogonu, po želji pa lahko voznik prek menija M Setup izbere tudi način 2WD, pri katerem se vsa moč prenaša izključno na zadnji kolesi. Prodaja novega M2 M xDrive se bo začela konec poletja 2026.





Dirkaški simulator s podpisom Aston Martina

Aston Martin in Curv Racing Simulators sta predstavila AMR-C01-R Hypercar Edition, ekskluzivni dirkaški simulator, ki slavi nastop dirkalnikov Aston Martin Valkyrie na legendarni 24-urni dirki v Le Mansu. Izdelan bo v zgolj 24 primerkih, kupci pa lahko izbirajo med različicama #007 in #009, ki posnemata barvni podobi tekmovalnih Valkyriejev. Simulator je razvil Aston Martinov testni voznik Darren Turner, trikratni zmagovalec razreda v Le Mansu. Posebnost nove izdaje je volanski obroč, povzet neposredno iz modela Valkyrie, ki ga je mogoče individualno prilagoditi. Vozniški položaj posnema dirkalnik, za realistično izkušnjo pa skrbita ukrivljen 49-palčni zaslon in zmogljiva grafika NVIDIA RTX. Simulator AMR-C01-R je ročno izdelan v Veliki Britaniji in temelji na karbonski monokok strukturi. Cena tega zbirateljskega izdelka znaša 58.750 britanskih funtov brez davkov.

200 milijonov prevoženih kilometrov brez držanja volana

BMW-jev sistem Highway Assistant je dosegel pomemben mejnik, saj so uporabniki z njim po avtocestah prevozili že več kot 200 milijonov kilometrov brez držanja volana. Sistem omogoča vožnjo brez rok pri hitrostih do 130 km/h, pri čemer prevzame vzdolžni in prečni nadzor vozila, vozniku pa pomaga tudi pri samodejnih menjavah voznega pasu. Na voljo je v številnih modelih, med drugim v serijah 5 in 7, modelih iX, X5, X6, X7, XM in novem BMW iX3. Nova generacija sistema bo razširila uporabo v več kot 20 evropskih državah in omogočala podporo od vstopa do izvoza z avtoceste ob aktivni navigaciji BMW Maps. Varnost temelji na kamerah, visokoločljivostnih zemljevidih, redundantnih sistemih in stalnem nadzoru voznika. Ta ostaja odgovoren za vožnjo, medtem ko BMW Symbiotic Drive zagotavlja še bolj naravno sodelovanje med človekom in vozilom.



LPP elektrificiral Ljubljano

Dr. Rok Vihar, direktor LPP, je predstavil največjo investicijo v Ljubljani v zeleni prehod. Ljubljanski potniški promet v svoj vozni park vključuje 25 novih zgibnih električnih avtobusov Mercedes-Benz eCitaro. Investicija je vredna skoraj 24 milijonov evrov. Dr. Vihar je poudaril: »Prepričan sem, da bomo s takšnimi projekti še dodatno spodbudili uporabo javnega potniškega prometa in uspešno sledili cilju, da do leta 2030 v ljubljanskem mestnem prometu ne bo več avtobusov na dizelski pogon. Ob tej priložnosti se zahvaljujem Mestni občini Ljubljana, Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo ter vsem sodelavkam in sodelavcem, ki so s svojim znanjem in predanostjo omogočili izvedbo tega pomembnega projekta.« Dr. Vihar, ki je pred kratkim prevzel vajeti v LPP, uspešno nadaljuje delo dolgoletnega direktorja Petra Horvata, ki se je upokojil, a še vedno aktivno pomaga v podjetju. Nova vozila predstavljajo pomemben prispevek k zmanjševanju škodljivih onesnažil, izboljšanju kakovosti zraka in zmanjšanju hrupa v urbanem okolju. Hkrati bodo potnikom omogočala še udobnejšo, varnejšo in sodobnejšo uporabniško izkušnjo. Naložba sledi dolgoročni strategiji razvoja javnega potniškega prometa v Ljubljani, ki temelji na postopnem prehodu na okolju prijaznejše pogonske tehnologije. Mestna občina Ljubljana je vključena v evropsko pobudo Misija 100 podnebno nevtralnih in pametnih mest, v okviru katere si je zastavila cilj doseči podnebno nevtralnost do leta 2030. Pri uresničevanju tega cilja ima javni potniški promet eno ključnih vlog.





Ura Chopard Mille Miglia Classic Chronograph

Chopard nadaljuje svojo tesno povezavo z legendarno dirko Mille Miglia in predstavlja novo uro Mille Miglia Classic Chronograph Raticosa. Novost je poklon prelazu Raticosa, enemu najbolj znanih odsekov znamenite italijanske preizkušnje, ki ga je Enzo Ferrari označil za ključno točko dirke. Prelaz na 968 metrih nadmorske višine še danes ohranja prvotno traso iz leta 1955 in velja za simbol vozniške spretnosti in vzdržljivosti. Nova izvedba združuje navdih klasičnega avtomobilizma z vrhunskim urarstvom. Lakirana številčnica v nežnem kremnem odtenku, safirno steklo v slogu vintage kronografov, gravirana hrbtna stran ohišja in perforiran rjav usnjen pašček ustvarjajo brezčasen videz.

Očala Bugatti Eyewear

Bugatti Eyewear je v Milanu predstavil Collection Four, najnovejše poglavje svoje oblikovalske zgodbe, ki združuje vrhunsko inženirstvo, prefinjeno estetiko in brezčasno eleganco. Collection Four stavi na uravnotežene proporce, čistost materialov in diskretne oblikovne poudarke. Osrednjo vlogo ima nova konstrukcija iz titana, ki zagotavlja lahkotnost, vzdržljivost in udobje pri nošenju. Kolekcija prinaša sedem novih modelov okvirjev, pri katerih so natančna izdelava, ročno poslikani detajli in preišljena ergonomija združeni v izraz sodobnega luksuza. Rezultat so očala, ki navdušujejo s funkcionalnostjo in prepoznavno Bugattijevo estetiko.



Dišave Lamborghini x Xerjoff

Automobili Lamborghini in prestižna parfumska hiša Xerjoff sta združila moči pri ekskluzivni liniji treh dišav, ki povezuje svet nišne parfumerije in superšportnih avtomobilov. Kolekcijo sestavljajo Avanguardia, Fierezza in Perseveranza, dišave, ki odražajo ključne vrednote obeh znamk: inovativnost, odločnost, ponos in iskanje popolnosti. Razvoj parfumov je sledil pristopu, značilnemu za avtomobilsko industrijo, kjer se estetika prepleta s funkcionalnostjo, z raziskovanjem materialov in z ustvarjanjem edinstvene identitete. Tudi embalaža nosi Lamborghinijev pečat, saj vključuje prepoznavne barve znamke in celo košček usnja.





ART DIR: PAUL MARCIANO PH: GIORDANO NAGRO © GUESS®, LLC 2026 DISTRIBUCIJA: SLOWATCH



GUESS

PERFEKCIJA *je potovanje*



SPECTRE NI LE PRVI ELEKTRIČNI ROLLS-ROYCE. JE AVTOMOBIL, KI JE DOKAZAL, DA ELEKTRIFIKACIJA IN ULTIMATIVNI PRESTIŽ NE LE SOBIVATA, TEMVEČ SE MED SEBOJ DOPOLNJUJETA NA NAČIN, KI GA PRAKTIČNO PRI NOBENI DRUGI ZNAMKI NE POZNAMO. ZDAJ PRI ROLLS-ROYCEU PREDSTAVLJAJO PRENOVLJENI SPECTRE SERIES II – SUBTILNO IZPOPOLNITEV AVTOMOBILA, KI JE ŽE OB SVOJEM PRIHODU VELJAL ZA ENO NAJLEPŠIH IN NAJBOLJ ZAŽELENIH KUPEJEVSKIH KREACIJ SODOBNEGA ČASA.

Vsvetu Rolls-Roycea evolucije nikoli niso glasne. Napredek se meri v odtenkih, občutkih in detajlih, ki jih opazi le najbolj zahteven poznavalec. Prav zato Spectre tudi v drugi generaciji ostaja zvest svoji osupljivi fastback silhueti, dolgim elegantnim proporcem in brezčasni prisotnosti na cesti. Njegova zunanost je le rahlo oplemenitena z novimi oblikovalskimi poudarki, med katerimi izstopajo barva Ethereal Blue in prefinjena 23-palčna kovana platišča, katerih diamantno obdelane površine svetlobo lomijo skoraj kot dragoceni kristali. Prave spremembe se skrivajo pod elegantno karoserijo.

Inženirji v Goodwoodu so na novo optimizirali pogonski sklop, zaradi česar Spectre Series II ponuja do 628 kilometrov dosega. To pomeni do 18 odstotkov več dosega kot doslej, hkrati pa so za do 14 odstotkov skrajšali čas polnjenja. Električna tišina tako ostaja zaščitni znak avtomobila, a z dodatnim občutkom brezskrbnosti na daljših poteh.

Še bolj impresivna je različica Black Badge, saj gre za najzmogljivejši Rolls-Royce v zgodovini znamke. V načinu Infinity Mode sistem razvije kar 500 kilovatov moči, medtem ko Spirited Mode sprosti monumentalnih 1.100 njutonmetrov navora. Številke so sicer osupljive, vendar



*Spectre tudi v drugi generaciji ostaja zvest svoji **osupljivi fastback silhueti**.*

ČE JE BIL PRVI SPECTRE IMPRESIVEN, JE DRUGI ŠE BOLJ IZPILJEN, ŠE BOLJ PREFINJEN IN ŠE BOLJ ZAŽELEN NASLEDNJI KORAK.



bistvo ni v brutalnem pospeševanju. Gre za občutek neizčrpane zaloge moči, ki je na voljo v vsakem trenutku in brez najmanjšega navora.

Toda Spectre je predvsem platno za individualnost. Če je bil Phantom desetletja simbol najbolj drznih personalizacij, je Spectre danes model, pri katerem naročniki najpogosteje preizkušajo meje domišljije. Prav zato Series II uvaja nove materiale, texture in tehnike. Posebej izstopa Duality Twill, ekskluzivna tkanina iz bambusovih vlaken, katere izdelava zahteva do 25 ur ročnega dela, več kot 2,6 milijona šivov in skoraj 16 kilometrov niti. Rezultat je notranost, ki bolj spominja na ekskluzivni salon visoke mode kot na avtomobilsko

kabino. Nič manj impresivni niso perforirani usnjeni vzorci, ki ustvarjajo umetniške svetlobne efekte, podobne zvezdnatemu nebu. Novo poglavje predstavlja tudi osrednja ura, umeščena v posebno vitrino skupaj z osvetljeno figurico Spirit of Ecstasy.

Spectre Series II tako ni zgolj posodobitev uspešnega modela. Je demonstracija filozofije, po kateri Rolls-Royce že več kot stoletje ustvarja avtomobile. Popolnost ni cilj, temveč neprestano potovanje. In če je bil prvi Spectre impresiven, je drugi še bolj izpiljen, še bolj prefinjen in še bolj zaželen naslednji korak.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC

CESTNI VIKING

AUDI JE Z NOVIM A6 ALLROADOM STORIL NEKAJ, KAR ZNA LE PEŠČICA PROIZVAJALCEV. VZEL JE DRUŽINSKI KARAVAN, MU NATAKNIL POHODNE ČEVLJE, DODAL MIŠICE, GA OBOROŽIL Z NAJNOVEJŠO TEHNOLOGIJO IN USTVARIL AVTOMOBIL ZA LJUDI, KI IMAJO RADI ASFALT, A JIH OBČASNO ZAMIKA TUDI MAKADAM. VELIKO MAKADAMA.



Peta generacija modela A6 allroad je namreč bolj samozavestna kot kadarkoli prej. Karoserija je v primerjavi z običajnim A6 Avantom razširjena za kar 11 centimetrov, zaradi česar deluje skoraj tako, kot da je obiskala fitness in se vrnila s precej širšimi rameni. Velika platišča premera do 21 palcev, robustni zaščitni elementi in izrazito poudarjeni blatniki mu dajejo videz avtomobila, ki se ne bo ustrašil niti zasneženega prelaza niti blatne gozdne poti.

A videz je le del zgodbe. Prava čarovnija se skriva pod pločevino. Serijsko vgrajeno prilagodljivo zračno vzmetenje omogoča kar 55 milimetrov prilagajanja višine podvozja, kar pomeni, da lahko A6 allroad v nekaj trenutkih preide iz uglajenega avtocestnega križarja v resno terensko orodje. Od tal je oddaljen za 34 milimetrov več kot običajni A6 Avant, k temu pa svoje dodajo še štirikolesni pogon, posebni terenski programi vožnje in izboljšano krmiljenje zadnjih koles. Prav slednje

poskrbi, da se skoraj pet metrov dolg karavan pri mestnih hitrostih obrača presenetljivo lahkotno, medtem ko na avtocesti deluje še bolj stabilno in natančno. Skratka, velik avtomobil, ki se vozi precej manjše, kot je videti. Tudi pod pokrovom motorja ne manjka zanimivosti. Prvič v zgodovini je A6 allroad na voljo kot priključni hibrid. Kombinacija dvolitrskega turbobencinskega motorja in elektromotorja razvije sistemskih 367 konjskih moči ter 500 Nm navora. Baterija s kapaciteto 25,9 kWh omogoča

do 95 kilometrov električne vožnje, kar pomeni, da lahko večino vsakodnevnih opravkov opravite brez kapljice goriva. Za ljubitelje dolgih avtocestnih etap ostaja v ponudbi tudi trilitrski V6 TDI z 299 konjskimi močmi. Dizelski šestvaljnik uporablja blago hibridno tehnologijo in električni kompresor, ki odpravi zamik turbine ter poskrbi za odzivnost, kakršno bi pričakovali od precej bolj športnega avtomobila.



Notranjost medtem ostaja tipično Audijska. Digitalna, tehnološko dodelana in odlično izdelana. Veliki zasloni, digitalni matrični LED žarometi, OLED svetila, masažni sedeži, štiripodročna klimatska naprava in panoramska streha poskrbijo, da se boste na poti do smučišča ali jadrnice počutili skoraj kot v poslovnem razredu.

Novi Audi A6 allroad je tako eden redkih avtomobilov, ki resnično opraviči oznako »za vse priložnosti«. In če vas zamika svoboda brez načrtovanja, je to verjetno eden najbolj prepričljivih karavanov, ki so danes na trgu.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



SECTOR

NO LIMITS

KOLEKCIJA 230

KRONOGRAF | VODOTESNOST 10 ATM
SUPERLUMINISCENČNI INDEKSI IN KAZALCI



Lamborghini je pripravil šest posebnih zunanjih barv, od drzno vijolične do zavistno zelene, ki jo pri Urusu vidimo prvič.

ZVERINSKA EKSKLUZIVA

LAMBORGHINI JE OČITNO UGOTOVIL, DA NEKATERI KUPCI URUSA ŠE VEDNO NISO NAŠLI DOVOLJ NAČINOV, KAKO PORABITI SVOJ DENAR. ZATO SO PREZENTIRALI NOVO OMEJENO SERIJO URUS SE TETTONERO CAPSULE – BRUTALNO ZMOGLJIV HIBRIDNI SUV, KI POLEG 800 KONJSKIH MOČI PONUJA ŠE SKORAJ NESKONČNE MOŽNOSTI PERSONALIZACIJE.

Tettonero ni zgolj modna revija na štirih kolesih. Pod dolgim pokrovom motorja ostaja eden najbolj absurdnih SUV-jev na svetu.



Prva stvar, ki pade v oči, je seveda videz. Tettonero v prevodu pomeni »črna streha«, toda v resnici gre za precej več kot zgolj kontrastni zgornji del karoserije. Lamborghini je pripravil šest posebnih zunanjih barv, od drzno vijolične do zavistno zelene, ki jo pri Urusu vidimo prvič. Dodajte še šest različnih grafk, šest barv zavornih čeljusti, tri velikosti platišč in kopico karbonskih dodatkov, pa hitro ugotovite, zakaj govorijo o več kot 70 različnih kombinacijah.

Toda Tettonero ni zgolj modna revija na štirih kolesih. Pod dolgim pokrovom motorja ostaja eden najbolj absurdnih SUV-jev na svetu. Kombinacija štirilitrskega biturbo motorja V8 in elektromotorja razvije skupno 800 konjskih moči in 950 Nm navora. Rezultat? Pospešek do stotice v 3,4 sekunde in končna hitrost 312 km/h. Kar je približno toliko, kot potrebuješ za prehitevanje počasnejšega traktorja. Če bi ta traktor vozil po Nürburgringu. Električni del pogona ni namenjen zgolj zmanjševanju

emisij. Z baterijo kapacitete 25,9 kWh lahko Urus prevozi več kot 60 kilometrov brez pomoči bencinskega motorja. Torej lahko povsem neslišno odpelješ do prestižne restavracije, nato pa na poti domov prebudiš vseh osem valjev in polovico soseske. Inženirji niso pozabili niti na vozniško izkušnjo. Novi elektronsko nadzorovani sistem porazdelitve navora in aktivni zadnji diferencial omogočata nekaj, kar pri skoraj 2,5 tone težkem SUV-ju zveni skoraj neverjetno –

prekrmarjenje na zahtevo. Notranjost? Karbon povsod, posebne oznake obletnice programa Ad Personam in dovolj barvnih kombinacij, da lahko avtomobil uskladite z uro, jahto ali dnevno sobo. Le 630 primerkov bo našlo svoje lastnike. Kar pomeni, da bo Tettonero še vedno redek. Vsaj dokler ne pridete na parkirišče pred kakšno marino na Azurni obali.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC





UMETNIŠKA FANTAZIJA

PRI BUGATTIJU ŽE DOLGO NE IZDELUJEJO ZGOLJ AVTOMOBILOV. V MOLSHEIMU NASTAJAJO PREDMETI POŽELENIJA, TEHNOLOŠKE MOJSTROVINE IN ZBIRATELJSKI ARTEFAKTI, KI POGOSTO PRESEGAJO OKVIRJE AVTOMOBILSKEGA SVETA. MED NAJBOLJ IZJEMNIMI PRIMERKI ZADNIH LET JE NEDVOMNO W16 MISTRAL LE RETOUR DU JEUNE PRINCE, ENKRATNA STVARITEV ODELKA SUR MESURE.

Osnova je že sama po sebi nekaj posebnega. W16 Mistral predstavlja zadnji serijski Bugatti, ki ga poganja legendarni osemilitrski motor W16 s štirimi turbopolnilniki, eden najbolj ikoničnih pogonskih sklopov v zgodovini avtomobilizma. Toda pri tem avtomobilu številke niso v ospredju. Čeprav gre za enega najhitrejših brezstrešnih avtomobilov na svetu, njegova največja vrednost leži v zgodbi, ki jo pripoveduje. Vse se je začelo leta 2023, ko se je lastnik vozila, strasten zbiratelj Bugattijev in avtor literarnega dela Le Retour du Jeune Prince (Vrnitev malega princa), srečal z ekipo

oddelka Sur Measure. Namesto pogovora o zmogljivostih, platiščih ali izbiri usnja so razpravljali o simboliki lune, zvezd, svetlobe in domišljije. Nastala je ideja o avtomobilu, ki bi predstavljal nadaljevanje zgodbe Malega princa in hkrati odražal osebni svet njegovega naročnika. Rezultat je eden najbolj poetičnih Bugattijev doslej. Karoserija je odeta v povsem novo barvno kombinacijo toplih bakrenih in bronastih tonov. Površina ustvarja skoraj magičen odsev, ki se spreminja glede na svetlobo in okolico. Čez dan deluje kot prefinjena kovinska skulptura, ob večerni svetlobi pa spominja na odsev mesečine nad puščavo.



Znamenita podkvasta maska hladilnika je dobila posebno obdelavo.

Oblikovalci niso prepustili ničesar naključju. Tudi znamenita podkvasta maska hladilnika je dobila posebno obdelavo. Njene notranje linije sledijo toku pokrova motorja in ustvarjajo občutek gibanja, ki elegantno povezuje celoten prednji del vozila. Zlato obrobljen emblem Bugatti, bakreno obarvane zavorne čeljusti in ujemajoči se logotipi EB na sredini platišč delujejo kot dragoceni detajli na prestižni ročni uri. Največ pozornosti pa pritegne zadnji del avtomobila. Na bokih in zadnjem spojlerju je ročno ustvarjeno ozvezdje srebrnih zvezd, ki je bilo v lak vključeno skozi dolgotrajen proces večplastnega nanašanja in natančne



obdelave. Gre za delo, ki zahteva nešteto ur ročnega dela in mojstrstvo Bugattijevih specialistov. Če zunanost pripoveduje zgodbo, jo notranjost še poglobi. Kabina združuje dva kontrastna odtenka usnja. Svetlejši simbolizira svetlobo in toplino, temnejši pa predstavlja zemljo in stabilnost. Na vratnih oblogah je izvezen motiv lune, obdan z zvezdami, ki se nadaljujejo po vzglavniki sedežev in sredinski konzoli. Nebesna tematika se elegantno prepleta s karbonskimi vlakni. Pravi dragulj se skriva v prestavni ročici. V njej je ujeta miniatura srebrna vrtnica, ustvarjena s pomočjo tridimenzionalnega skeniranja prave rože. W16 Mistral Le Retour du Jeune Prince ni zgolj eden izmed zadnjih Bugattijev z motorjem W16. Je poklon domišljiji, literaturi in individualnosti.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



W16 Mistral Le Retour du Jeune Prince je poklon domišljiji, literaturi in individualnosti.



ELEKTRIČNI PREDATOR

ČE STE MISLILI, DA BO PRIHODNOST BMW M TIHA, STERILNA IN BREZ DUŠE, POTEM JE CONCEPT NEUE KLASSE PRIŠEL NARAVNOST NA DIRKALIŠČE LE MANS, DA VAM DOKAŽE NASPROTNO. RAZKRIT JE BIL NA LEGENDARNI 24-URNI DIRKI IN PREDSTAVLJA PRVI RESEN VPOGLED V NOVO GENERACIJO ELEKTRIČNIH MODELOV M, KI BODO SKUŠALI ZDRUŽITI VSE, KAR LJUBITELJI ZNAMKE PRIČAKUJEJO OD ZNAMENITE ČRKE M – NORE ZMOGLJIVOSTI, VOZNIŠKO VPLETENOST IN ŠPORTEN KARAKTER.



Na prvi pogled je jasno, da ne gre za običajen električni avtomobil. Široki boki, izraziti blatniki in agresivna drža delujejo kot neposreden poklon dirkalnikom, medtem ko nov oblikovalski jezik napoveduje smer, v katero bo BMW krenil v prihodnjih letih. Posebej izstopajo rumeni žarometi, ki jih navdihujejo vzdržljivostni dirkalniki in značilen »shark nose«, zaradi katerega je avtomobil videti, kot da napada asfalt, še preden se sploh premakne. Aerodinamika ni le modni dodatek. Od trimaranu podobnega odbijača do ogromnega difuzorja in izrazitega spojlerja je vsak element podrejen zmogljivosti. BMW pri tem uporablja tudi napredne kompozitne materiale, ki zmanjšujejo maso in obenem poudarjajo povezavo z motošportom. Notranjost je osredotočena na voznika. Štirje športni školjkasti sedeži, kombinacija modrih in rdečih odtenkov usnja ter detajli iz nubuk usnja ustvarjajo okolje, ki bolj



Aerodinamika ni le modni dodatek. Vsak element je podrejen zmogljivosti.



Kabina bolj spominja na dirkalnik kot na električni avtomobil.

spominja na dirkalnik kot na električni avtomobil. Največja zanimivost pa se skriva pod površjem. BMW M eDrive uporablja štiri elektromotorje. Vsako kolo prejema natančno odmerjeno količino moči, kar obljublja raven oprijema, odzivnosti in natančnosti, ki je pri klasičnih sistemih praktično nedosegljiva. Čistokrvni M iz linije Neue Klasse je tako jasen dokaz, da prihodnost oddelka M ne bo manj razburljiva. Le precej bolj elektrificirana.

Tekst: Ava Tomlje, Foto: ISC



CASIO®

EDIFICE



EFK-200
AUTOMATIC

slowatch

Za več informacij o novi uri EDIFICE EFK-200
obiščite: www.slowatch.si



NOVO POGLAVJE TU IN ZDAJ

NOVI BMW IX3 NI ZGOLJ NASLEDNIK DOSEDANJEGA ELEKTRIČNEGA ŠPORTNEGA TERENCA, JE AVTOMOBIL, S KATERIM BMW OBRAČA NOV LIST. GRE ZA PRVI SERIJSKI MODEL, RAZVIT PO FILOZOFIJI NOVE KLASSE, KI NE PREDSTAVLJA LE NOVE OBLIKOVALSKE SMERI, TEMVEČ BO ZACRTALA PRIHODNOST PRAKTIČNO VSEH PRIHODNIH BMW-JEV. NOVA PLATFORMA, POPOLNOMA DRUGAČEN NAČIN INTERAKCIJE Z VOZNIKOM, REVOLUCIONAREN KOKPIT IN ELEKTRIČNI POGON, KI KONČNO ODPRAVLJA NAJVEČJI POMISLEK KUPCEV – DOSEG.



Novi iX3 izžareva samozavest, futurizem in tehnološko naprednost.



Če se najprej lotimo zunanosti, je jasno, da je BMW ponovno pripravil avtomobil, ob katerem se bodo mnenja delila. Pravzaprav smo tega pri bavorski znamki že vajeni. Spomnimo se burnih odzivov ob predstavitvi podolgovatih ledvičk pri modelih M3 in M4, podobno usodo je doživela tudi nova serija 7, zdaj pa sta tarča razprav izjemno ozki, navpično postavljeni ledvički, ki marsikoga spominjata na bobrove zobe. Toda zgodovina nas uči, da se javnost na nove BMW-jeve oblikovalske smernice prej ali slej navadi. Osvetljeni ledvički, v kombinaciji z izjemno vitkimi žarometi in s čistimi površinami karoserije, v resnici delujeta precej bolj skladno kot na fotografijah. Novi iX3 izžareva samozavest, futurizem in tehnološko naprednost, predvsem pa jasno nakazuje smer, ki ji bodo sledili vsi prihodnji modeli znamke.

Še večja revolucija se skriva v notranjosti. BMW je popolnoma redefiniral vozniško izkušnjo. Najprej pogled pritegne nov volanski obroč z navpičnima krakoma, namesto klasičnih vodoravnih. Na prvi pogled deluje nekoliko nenavadno, a že po nekaj kilometrih postane jasno, da so ergonomiji namenili ogromno pozornosti. Volan odlično sede v dlani, upravljanje z njim pa deluje zares naravno in ergonomsko popolno. Bavarski inženirji zelo dobro vedo, zakaj so ubrali drugačno pot. Prava zvezda kabine je novi zaslon BMW Panoramic iDrive. Klasičnih merilnikov ni več, poslovil se je tudi dosedanja dvojna ukrivljena zaslon. Namesto tega je na sredini armaturne plošče nameščen zanimivo oblikovan osrednji zaslon, vse ključne vozne informacije pa so elegantno projicirane na širok digitalni pas pod vetrobranskim steklom, ki se razteza čez njegovo celotno širino. Rešitev je pregledna, izredno intuitivna in verjetno

najbolj futuristična, kar danes ponuja serijski avtomobil. Pogled ostaja usmerjen na cesto, informacije pa so vedno tam, kjer jih voznik potrebuje.

Na novo so zasnovani tudi sedeži, ki navdušijo z odličnim bočnim oprijemom in udobjem na dolgih poteh. Kabina je minimalistična, a hkrati izredno prijetna za bivanje. K temu pomembno prispeva tudi izvrstna zvočna izolacija, ki učinkovito izloči hrup vetra in pnevmatik. V kombinaciji z uglajenim podvozjem, natančnim volanskim mehanizmom in značilno BMW-jevo vožno dinamiko, je vožnja skoraj zenovska izkušnja.

Posebno poglavje si zaslužijo asistenčni sistemi. BMW je naredil velik korak proti avtonomni vožnji, namreč vozni asistent ne spremlja zgolj vozila pred seboj, temveč samodejno prilagaja hitrost glede na prometne razmere. Ob približevanju krožiščem, ostrim ovinkom ali križiščem avtomobil pravočasno zmanjša hitrost, nato pa po izhodu ponovno pospeši. Delovanje je izredno naravno, natančno in predvsem nemoteče. Voznik ima občutek, da sistem razume prometno situacijo in mu dejansko pomaga, ne pa da ga nenehno opozarja ali posega v vožnjo.

Največje presenečenje predstavlja električni pogon. Preizkusili smo različico iX3 50 xDrive z dvema elektromotorjema in s štirikolesnim pogonom, ki razvije 408 konjskih moči. Energijo shranjuje nova litijonska baterija z uporabno kapaciteto približno 113 kWh, zasnovana na 800-voltni arhitekturi, ki omogoča polnjenje z močjo do 400 kW. V idealnih razmerah je tako mogoče v desetih minutah pridobiti več kot 300 kilometrov dosega, kar predstavlja nov mejnik med električnimi športnimi terenci.

Še pomembnejše od števil pa je dejstvo, da BMW





končno dosega tisto, kar večina proizvajalcev obljublja le na papirju – izjemno realen doseg. Skoraj nikoli se še ni zgodilo, da bi bilo mogoče tovarniške podatke tako prepričljivo prenesti v vsakodnevno uporabo. V najzmogljivejši različici brez večjih težav doseže okoli 600 kilometrov, kar pomeni, da električni avtomobil prvič zares postane povsem konkurenčna alternativa bencinskim modelom tudi na daljših poteh.

To potrjuje tudi naša izkušnja. Iz Ljubljane smo se odpravili v Istro, tam opravili še nekaj dodatnih voženj, pri čemer je večina poti potekala po avtocesti. Vozili smo po omejitvah, med prehitevanji pa brez zadržkov izkoriščali zmogljivosti pogona. Klimatska naprava, multimedija

in vsi ostali porabniki energije so bili ves čas vključeni. Po skupno približno 350 prevoženih kilometrih je avtomobil ob vrnitvi v Ljubljano še vedno napovedoval okoli 250 kilometrov preostalega dosega. Takšne številke pomenijo, da je BMW z modelom iX3 odpravil enega največjih pomislekov kupcev električnih avtomobilov. Novi iX3 zato ni zgolj naslednji električni BMW. Je avtomobil, ki jasno pokaže, kako bodo videti, kako bodo delovali in se vozili prihodnji bavarski modeli. Neue Klasse ni le marketinško ime, ampak začetek novega poglavja znamke.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	električni
baterija	108,7 kWh
moč	345 kW (469 KM)
navor	645 Nm
menjalnik	1-stopenjski samodejni
pospešek	4,9 s (0-100 km/h)

največja hitrost	210 km/h
poraba	18,0 kWh/100 km
mere	4.782 / 1.895 / 1.635 mm
teža	2.360 kg
prtljažni prostor	520 l
cena vozila	87.804 EUR

MINISTER ZA ZDRAVJE OPOZARJA: PREKOMERNO PITJE ALKOHOLA ŠKODUJE ZDRAVLJU

Rosé de Rosé

SKANDINAVSKI RECEPT ZA AVANTURO

EX30 CROSS COUNTRY JE TEHNOLOŠKO NAPREDEN, MINIMALISTIČEN IN IZREDNO PRIJETEN ZA VOŽNJO.



CROSS COUNTRY JE PRI VOLVU ŽE DESETLETJA SINONIM ZA PUSTOLOVŠČINE IN NEKOLIKO BOLJ BREZPOTNI ZNAČAJ, ZATO NE PRESENEČA, DA SO ENAKO FILOZOFIJO PRENESLI SE NA ELEKTRIČNEGA EX30, KI Z NEKAJ TERENSKIMI DODATKI, VIŠJIM PODVOZJEM IN NAJZMOGLJIVEJSIM ELEKTRIČNIM POGONOM CILJA NA BOLJ AVANTURISTIČNE KUPCE.



V kabini gre za izrazito
minimalistično zasnovo.



Cepprav je EX30 Cross Country v osnovi dobro poznani električni Volvo EX30, so pri švedski znamki z nekaj premišljenimi posegi ustvarili precej bolj robusten in na videz pustolovski avtomobil. Podvozje je od tal dvignjeno za dodatnih 19 milimetrov, kar pomeni približno 19 centimetrov skupne oddaljenosti od tal, dodani so zaščitni elementi podvozja spredaj in zadaj ter razširjeni blatniki, ki poskrbijo za še bolj odločen nastop. Najbolj zanimiv detajl pa se skriva spredaj. Črna maska namreč ni zgolj okras, temveč nosi vgravirano topografsko karto švedskega gorovja skupaj z natančnimi koordinatami, ki vodijo do najvišjega švedskega vrha Kebnekaise. Simpatična oblikovalska domislica, ki lepo poudari skandinavske korenine in pustolovski značaj modela.

Cross Country je na voljo izključno z dvema elektromotorjema in s štirikolesnim pogonom, kjer vsak motor poganja svojo os. Skupna sistemska moč znaša kar 428 konjskih moči, kar je dovolj, da EX30 tudi danes ostaja eden najhitrejših serijskih Volvov vseh časov. Pospešek do 100 km/h traja vsega 3,7 sekunde, občutek za volanom pa je še precej bolj impresiven od števil na papirju. Ob vsakem močnejšem pritisku na stopalko za plin avtomobil izstreli naprej skoraj brez premora, brez prestavljanja in brez najmanjšega občutka naprežanja. Pospeševanje se pri višjih hitrostih občutno umiri, štirikolesni pogon pa poskrbi, da se vseh 428 konjev učinkovito prenese na podlago tudi na mokrem asfaltu ali neutrjenih podlagah. V ovinkih deluje izredno stabilno, voznik pa ima ves čas občutek popolnega nadzora. Vgrajeno ima baterijo s kapaciteto 64 kWh, ki v teoriji omogoča do 427 kilometrov doseg po lestvici WLTP, v praksi pa bo voznik lahko računal na okoli 350 do 400 kilometrov, odvisno od temperature, načina vožnje in deleža avtocestnih kilometrov. Na daljših poteh razveseli predvsem hitro polnjenje z enosmernim tokom do 175 kW, kar pomeni, da se baterija od 10 do 80 odstotkov napolni v dobrih 25 minutah, na domači ali javni AC-polnilnici z močjo 11 kW pa polnjenje od skoraj prazne do polne baterije traja približno osem ur.

**EX30 TUDI DANES OSTAJA EDEN NAJHITREJŠIH SERIJSKIH VOLVOV
VSEH ČASOV. POSPEŠEK DO 100 KM/H TRAJA VSEGA 3,7 SEKUNDE.**



V kabini bistvenih sprememb ni. Še vedno gre za izrazito minimalistično zasnovo, kjer praktično vse funkcije upravljamo preko pokončnega osrednjega zaslona na dotik in stikal na volanu. Analognih merilnikov ni, prav tako ni klasičnega avtomobilskega ključa. Voznik uporablja digitalni ključ v telefonu ali kartico NFC, ki jo mora ob vsakem vstopu položiti na natančno določeno mesto na sredinski konzoli. Šele takrat avtomobil prepozna voznika in dovoli speljevanje. Gre za rešitev,

ki zahteva nekaj privajanja, a sčasoma postane del vsakodnevne rutine. Cross Country tako ostaja tipičen EX30 – tehnološko napreden, minimalističen in izredno prijeten za vožnjo. Dodani pustolovski elementi pa mu dajo ravno toliko karakterja, da izstopa tudi med vse številčnejšo množico električnih športnih terencev.

Tekst in foto : Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	električni
baterija	64 kWh
moč	315 kW (428 KM)
navor	543 Nm
menjalnik	1-stopenjski samodejni
pospešek	3,7 s (0-100 km/h)

največja hitrost	180 km/h
poraba	19,5 kWh/100 km
mere	4.233 / 1.838 / 1.567 mm
teža	1.960 kg
prtljažni prostor	318 l
cena vozila	45.922 EUR



AVANTURIST

s kompromisom

ELEKTRIFIKACIJA JE DOSEGLA TUDI NAJBOLJ PRAKTIČNE DRUŽINSKE AVTOMOBILE. FORD E-TOURNEO COURIER OSTAJA IZJEMNO PROSTOREN, UPORABEN IN PREMISLJENO ZASNOVAN SOPOTNIK ZA AKTIVNE DRUŽINE. TODA ELEKTRIČNI POGON S SEBOJ PRINESE TUDI NEKAJ KOMPROMISOV. PREDVSEM PRI DOSEGU, KJER SE HITRO POKAŽE, DA SVOBODA POTOVANJA NI VEČ TAKO SAMOUMEVNA KOT PRI BENCINSKIH OZIROMA DIZELSKIH MODELIH.

E-Tourneo Courier na prvi pogled ostaja zvest svojemu poslanstvu. Kvadratno oblikovana karoserija je podrejena praktičnosti, kar pomeni ogromno prostora za potnike in prtljago. Kljub kompaktnim zunanjim meram preseneti z izjemno prostorno kabino, kjer zaradi visoke strehe tudi na zadnji klopi ne zmanjka prostora nad glavami. Občutek zračnosti dodatno poudarjajo velike steklene površine, ki notranjost napolnijo z naravno svetlobo. Velik adut ostajajo drsna bočna vrata, ki močno olajšajo vstopanje otrok ali nakladanje v tesnih parkirnih prostorih, še večja prednost pa je prtljažnik pravilnih, skoraj povsem pravokotnih oblik. Visoka nakladalna odprtina in velika prtljažna vrata omogočajo enostavno natovarjanje večjih predmetov, dodatnih 44 litrov prostora v sprednjem prtljažniku pa je kot nalašč za polnilne kable ali drugo drobnarijo, ki bi sicer zavzemala prostor v zadnjem delu.

Kabina je sodobna in digitalizirana, Fordov sistem

SYNC4 deluje hitro, povezljivost z mobilnimi telefoni pa je zgledna. Materiali so robustni in namenjeni aktivni uporabi, zato se avtomobil brez težav znajde tudi pri družinskih izletih ali športnih avanturah.

Največ vprašajev odpira električni pogon. Baterija s kapaciteto 43 kWh je med najmanjšimi v razredu, zato tudi uradni doseg, ki znaša nekaj manj kot 300 kilometrov, hitro postane zgolj teoretična številka. V realnih razmerah boste računali na približno 250 kilometrov, na avtocesti in s polno obremenjenim vozilom pa še občutno manj. To pomeni precej več načrtovanja poti in pogostejše postanke za polnjenje.

Če se večinoma vozite po mestu ali na krajših relacijah, bo E-Tourneo Courier svoje delo opravil odlično, za dolga družinska potovanja pa dizelska oziroma bencinska izvedba še vedno ponujata bistveno več brezskrbnosti in svobode.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Tehnični podatki

motor	električni
baterija	43,6 kWh
moč	100 kW (136 KM)
navor	290 Nm
menjalnik	1-stopenjski samodejni
pospešek	11,4 s (0-100 km/h)

največja hitrost	145 km/h
poraba	20,0 kWh/100 km
mere	4.337 / 1.876 / 1.817 mm
teža	1.724 kg
prtljažni prostor	570 l
cena vozila	25.192 EUR

Z ELEKTRIČNIM CLA SE BREZ POSEBNEGA NAČRTOVANJA LAHKO ODPRAVITE TUDI NA PRECEJ DALJŠE POTI.



ZVEZDA NOVE DOBE

MERCEDES-BENZ JE V SLOVENIJI NOVO GENERACIJO CLA-JA PREDSTAVIL NAJPREJ IZKLJUČNO V ELEKTRIFICIRANI IZVEDBI. GRE
ZA ELEGANTNO ELEKTRIČNO LIMUZINO S KUPEJEVSKIMI POTEZAMI, KI NAVDUŠUJE Z NAPREDNO TEHNOLOGIJO, VRHUNSKIM
UDOBJEM IN PREDVSEM Z ENIM NAJBOLJŠIH ELEKTRIČNIH DOSEGOV V TEM TRENUTKU.

Podobo dopolnjujejo **LED zvezdice** v žarometih in zadnjih svetilih, ki jih povezujeta svetlobna pasova.



Novi CLA je eden najbolj privlačnih Mercedesov zadnjih let. Testni primerek je bil odet v rdečo barvo, ki odlično poudari elegantne proporce avtomobila, medtem ko AMG Look, dvobarvna večkraka platišča, zatemnjena stekla, črni pokrovi ogledal in okvirji stekel poskrbijo za dodatno mero športnega aspekta.

Največ pozornosti pritegne osvetljena prednja maska, posejana z majhnimi zvezdicami, kjer na sredini kraljuje velika osvetljena Mercedesova zvezda. Ob odklepu avtomobil uprizoni pravi svetlobni spektakel, podobo pa dopolnjujejo še LED zvezdice v žarometih in zadnjih svetilih, ki jih povezujeta svetlobna pasova.

Tudi v notranjosti CLA deluje zelo prepričljivo in stopničko višje od prejšnjega modela. Kakovost materialov in končna izdelava sta na visokem nivoju, kakor tudi ergonomija. Posebnost predstavljajo beli dekorativni elementi na midsedežni konzoli in vratih, izdelani iz recikliranega papirja. Gre za nekaj povsem drugačnega, zanimivega tako na pogled kot tudi na otip.

Bistvo avtomobila se skriva pod pločevino. CLA 250+ poganja elektromotor z 272 konjskimi močmi, energijo pa črpa iz baterije s kapaciteto 85 kWh. Še bolj impresiven od zmogljivosti je doseg. Povsem realnih 500 kilometrov z enim polnjenjem danes še zdaleč ni samoumevnih, zato si Mercedes zasluži vse pohvale. Na hitrih polnilnicah z močjo do 320 kW je mogoče v desetih minutah pridobiti tudi do 300 kilometrov dosega.



Vožnja je izjemno udobna, hkrati pa tudi dovolj dinamična. Edina večja pripomba leti na preglednost skozi majhno zadnjo šipo. Tudi prostora na zadnji klopi ni v izobilju, precej bolj radodaren je prtljažni del. Zadaj je na voljo 405 litrov prostora, dodatnih 100 litrov pa ponuja še sprednji prtljažnik, kar brez težav zadostuje za vsakodnevne potrebe in daljša potovanja.

Še posebej CLA 250+ navduši na daljših poteh. Zaradi odlične aerodinamike, nizke porabe energije in učinkovitega upravljanja z baterijo, se voznik praktično nikoli ne obremenjuje z iskanjem polnilnic. Med testom se je poraba gibala na ravni, ki je omogočala povsem realnih petsto kilometrov dosega, kar električni Mercedes

postavlja med najbolj uporabne avtomobile v razredu. Tudi pri avtocestnih hitrostih ostaja doseg zelo prepričljiv, hkrati pa je potniško udobje na izredno visoki ravni. Podvozje učinkovito požira neravnine, zvočna izolacija pa je tako dobra, da je vožnja skoraj povsem neslišna. CLA zato ni zgolj električni avtomobil za mestne opravke, temveč povsem zrel potovalnik, s katerim se brez posebnega načrtovanja lahko odpravite tudi na precej daljše poti. Prav ta brezskrbnost in občutek, da električni pogon ne zahteva več velikih kompromisov, sta njegovi največji odliki.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

Tehnični podatki

motor	električni
baterija	85 kWh
moč	200 kW (272 KM)
navor	335 Nm
menjalnik	2-stopenjski samodejni
pospešek	6,7 s (0-100 km/h)

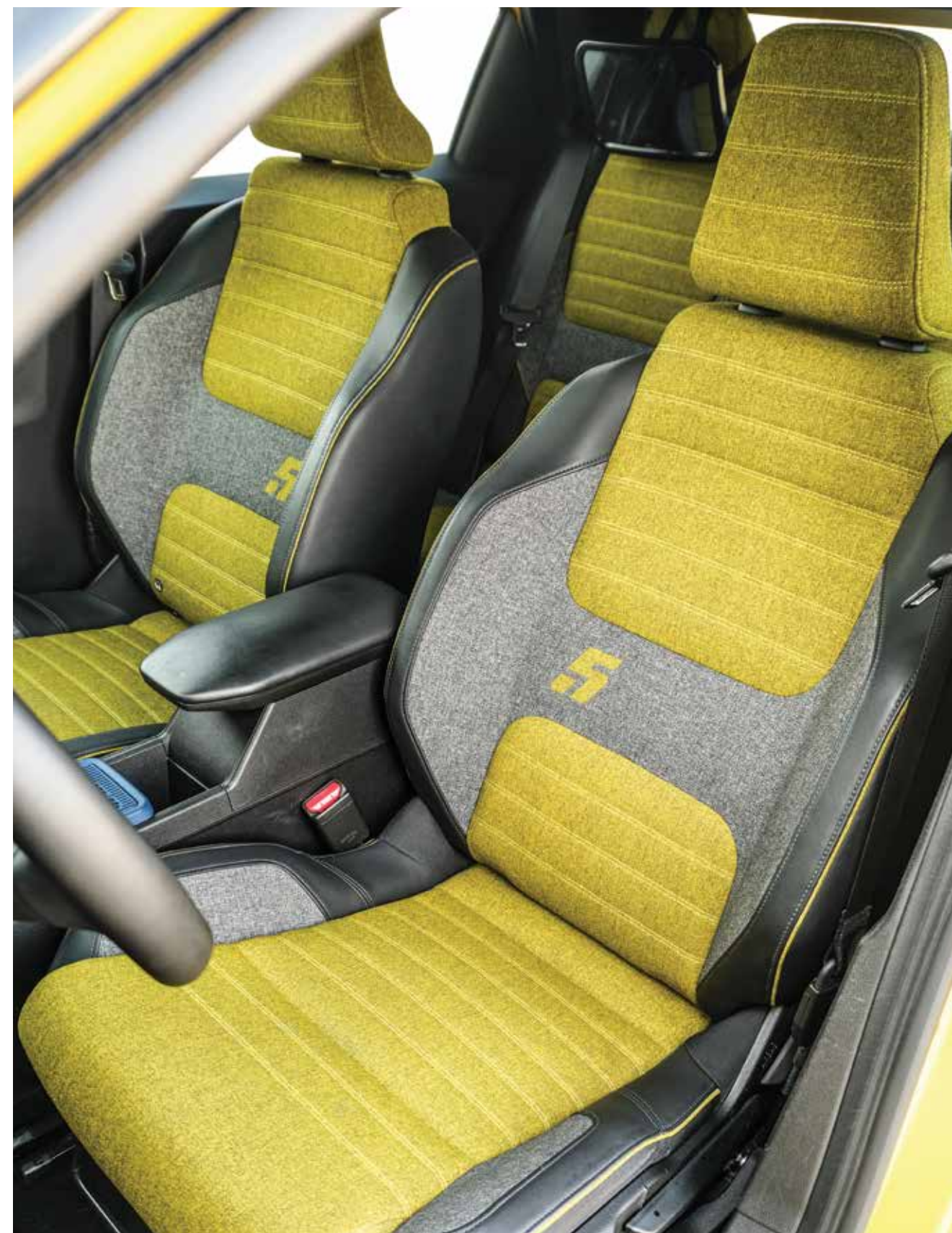
največja hitrost	210 km/h
poraba	16,0 kWh/100 km
mere	4.723 / 1.855 / 1.468 mm
teža	2.055 kg
prtljažni prostor	405 l
cena vozila	55.900 EUR

NAZAJ V PRIHODNOST



NEKATERI AVTOMOBILI SO ZGOLJ PREPROSTO PREVOZNO SREDSTVO, NOVI RENAULT 5 ELECTRIC PA JE NEDVOMNO NEKAJ VEČ. ŽE EN SAM POGLLED NANJ PREBUDI NOSTALGIJO, RADOVEDNOST IN ŠIROK NASMEH. FRANCOZI SO LEGENDARNO PETKO NAREDILI MODERNO, IGRIVO IN IZJEMNO PRIVLAČNO IN SO SE S TO REINKARNACIJO LEGENDARNEGA MODELA POKLONILI ORIGINALU IZ DEVETDESETIH.

NOVI RENAULT 5 DOKAZUJE, DA JE MOGOČE USTVARITI AVTOMOBIL Z ZNAČAJEM, KI PREBUDI ČUSTVA.





vožnji tudi več, medtem ko bo avtocesta, kot pri večini električnih avtomobilov, zahtevala nekaj več načrtovanja. Polnjenje je hitro in enostavno. Na hitrih DC-polnilnicah se baterija polni z močjo do 100 kW, kar pomeni, da jo lahko s 15 na 80 odstotkov napolnite približno v pol ure, za vsakodnevno uporabo doma ali v službi pa zadostuje 11-kilovatni izmenični polnilnik, ki poskrbi za udobno nočno polnjenje.

Poraja pa se mi eno ključno vprašanje. Kakšen prodajni uspeh bi Renault dosegel, če bi poleg električne različice ponudil še klasičen 1,2-litrski turbo bencinski motor? Prepričan sem, da bi se takšna različica prodajala kot vroče žemljice in verjetno bi povpraševanje dejansko preseglo ponudbo. Novi Renault 5 namreč ni privlačen zgolj zato, ker je električen, ampak predvsem zato, ker ima dušo. In prav to je njegova največja vrednost.

V času, ko številni avtomobili postajajo podobni drug drugemu in izgubljajo svojo identiteto, Renault 5 dokazuje, da je mogoče ustvariti avtomobil z značajem. Ni pomembno, ali ste nekoč vozili originalno petko ali pa ste zanj le slišali. Novi Renault 5 v vsakem primeru prebudi čustva. In če avtomobil že ob prvem pogledu izvabi nasmeh na obraz, potem je svojo nalogo opravil z odliko.

Tekst in foto: Jan Grobelšek

O bujanje avtomobilskih legend je vedno tvegana poteza. Oblikovalci pogosto pretiravajo z nostalgijo ali se od originala oddaljijo toliko, da z njim ostane skupno le še ime. Renault je pri novi petki našel skoraj popolno ravnovesje. Novi Renault 5 E-Tech electric je brez dvoma sodoben avtomobil, a hkrati v sebi nosi toliko značaja legendarnega prednika, da ga prepoznate že na prvi pogled.

Ikonične kvadrataste linije, pokončna silhueta, izraziti blatniki, zadnje luči in številni drobni oblikovni pokloni originalu ustvarjajo avtomobil, ki izstopa na vsakem parkirišču. Testni primerek v živahni rumeni barvi je bil prava paša za oči in je pritegnil več pogledov kot marsikateri precej dražji športnik. Eden najbolj simpatičnih detajlov je zagotovo številka 5, oblikovana iz LED diod na pokrovu motorja. Ne gre zgolj za oblikovni dodatek, ampak tudi za prikaz napolnjenosti baterije, kar je eden izmed najbolj domiselnih avtomobilskih detajlov. Podobno zgodbo nadaljuje notranjost. Tudi tam prevladuje igrivost. Rumeni dekorativni vložki, kontrastni šivi, kombinacija recikliranih materialov, blaga, umetnega usnja in kakovostnih plastičnih površin ustvarijo ambient, ki ni sterilen kot pri številnih sodobnih električnih avtomobilih. Kabina ima karakter, hkrati pa ostaja pregledna in prijetna za vsakodnevno uporabo.

Velik poudarek so Francozi namenili tudi tehniki. Renault 5 temelji na novi električni platformi, ki omogoča nizko težišče in zelo učinkovito izrabo prostora. Na voljo sta bateriji s kapaciteto 40 oziroma 52 kWh, slednja pa po tovarniških podatkih omogoča do 410 kilometrov dosega po merilnem ciklu WLTP. V praksi boste brez večjih težav računali na dobrih 300 kilometrov, v mestni

Testni primerek v živahni rumeni barvi je bil prava paša za oči.



Tehnični podatki

motor	električni
baterija	52 kWh
moč	110 kW (150 KM)
navor	245 Nm
menjalnik	1-stopenjski samodejni
pospešek	8,0 s (0-100 km/h)

največja hitrost	150 km/h
poraba	16,0 kWh/100 km
mere	3.922 / 1.774 / 1.498 mm
teža	1.450 kg
prtljažni prostor	326 l
cena vozila	37.610 EUR

TEST

MINI ACEMAN JCW E

RECEPT: KOMPAKTNE MERE, NATANČNO PODVOZJE, NEPOSREDEN VOLAN IN KANČEK MINIJEVEGA ŠARMA.



PRI MINIJU SE NISO ZADOVOLJILI ZGOLJ S TEM, DA BI SVOJE AVTOMOBILE ELEKTRIFICIRALI. POSKRBELE SO, DA JE SKUPAJ Z ELEKTRIČNIM POGONOM V NOVO OBDOBJE VSTOPIL TUDI ZNAMENITI JOHN COOPER WORKS. ŠPORTNI PODPIS TAKO DANES NAJDEMO PRI VSEH ELEKTRIČNIH MODELIH, OD COOPERJA, ACEMANA PA VSE DO NAJVEČJEGA COUNTRYMANA. TOKRAT SMO NA TEST ZAPELJALI ELEKTRIČNEGA ACEMANA JCW.

RDEČE-ČRNA DOZA ELEKTRIKE



**Črna platišča in številni rdeči poudarki
takoј razkrijejo njegov športni pedigree.**

Testni avtomobil je bil odet v temačno črno barvo, ki jo odlično dopolnjujejo črna platišča in številni rdeči poudarki. Rdeča streha, ohišji ogledal, detajli v odbijačih ter dve značilni črti na pokrovu motorja takoј razkrijejo njegov športni pedigree. Seveda niso manjkale niti rdeče zavorne čeljusti in zatemnjeni logotipi, zaradi katerih deluje mali križanec precej bolj agresivno. Tudi notranjost sledi enaki filozofiji. Prevladuje črnina, ki jo poživljajo rdeči detajli na armaturni plošči, sedežih in volanskem obroču. Vse skupaj deluje precej bolj športno, hkrati pa ostaja prepoznavno



minijevsko. Nova generacija kabine je sicer nekoliko bolj generično zasnovana kot nekoč, a kakovost materialov in mladostna zasnova ustvarita prijetno in sodobno okolje. Osrednji okrogli OLED zaslon ostaja še vedno prepoznavni znak znamke in tako Minija še vedno jasno ločuje od konkurentov. A pravi razlog za oznako JCW se skriva pod pločevino. Sprednji kolesi poganja elektromotor s 190 kilovati oziroma 258 konjskimi močmi in 350 Nm navora. Do stotice potrebuje le 6,4 sekunde, pospeševanje pa se ne ustavi vse do elektronsko omejenih 200 km/h. Za malega električarja kar impresivne številke, a kaj ko smo bili pri izvedenkah JCW vajeni, da je bilo vedno prisotne zraven še nekaj drame, ki pa so jo nam z električnim pogonom na žalost odvzeli. Vse, kar je prisotno dramatičnega, je škripanje gum na gladki podlagi, ki podležejo takojšnjim 350 Nm navora. Mini je tudi tu uspel ohraniti svoj znameniti gokart



občutek na volanu, zaradi katerega je vožnja po ovinkasti cesti pravo veselje. Volan je neposreden, podvozje čvrsto in izjemno natančno, avtomobil se v ovinke podaja z lahkotnostjo. Kljub skoraj 1,8 tone mase Aceman deluje lahkotno, igrivo in predvsem zabavno. Seveda športnost prinese tudi nekaj kompromisov. Pod dnom je nameščena baterija z bruto kapaciteto 54,2 kWh oziroma 49,2 kWh uporabne energije. Tovarniško obljubljen doseg znaša med 345 in 355 kilometri, v praksi pa lahko računamo na približno 280 do 320 kilometrov, odvisno od načina vožnje. Če boste pogosto izkoriščali vseh 258 konjskih moči, bo številka hitro padla pod 300 kilometrov. Polnjenje poteka z močjo do 95 kW na hitrih DC-polnilnicah, kjer se baterija od 10 do 80 odstotkov napolni v približno pol ure, doma oziroma na AC-polnilnici z močjo 11 kW pa za polno baterijo potrebuje nekaj več kot pet ur. Mini Aceman JCW E tako dokazuje, da električni avtomobili ne potrebujejo brutalnih številok moči, da bi bili zabavni. Dovolj je pravi recept – kompaktne mere, natančno podvozje, neposreden volan in kanček Minijevega šarma.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



**Mini je uspel ohraniti
svoj znameniti gokart
občutek na volanu.**

Tehnični podatki

motor	električni
baterija	190 kW (258 KM)
moč	49,2 kWh
navor	350 Nm
menjalnik	1-stopenjski samodejni
pospešek	6,4 s (0-100 km/h)

največja hitrost	200 km/h
poraba	18,0 kWh/100 km
mere	4.079 / 1.754 / 1.514 mm
teža	1.710 kg
prtljažni prostor	300 l
cena vozila	47.306 EUR



ELEKTRIKA? NE, HVALA.

HYUNDAI KONA KAŽE, DA IMA KLASIČEN TURBOBENCINSKI MOTOR TUDI DANES ŠE VEDNO SVOJE MESTO.



NOVA HYUNDAI KONA OSTAJA EDEN NAJBOLJ VSESTRANSKIH KOMPAKTNIH ŠPORTNIH TERENCEV NA TRGU. MEDTEM KO SE VEČINA PROIZVAJALCEV OSREDOTOČA SAMO NA ELEKTRIFIKACIJO, KOREJCI KUPCEM ŠE VEDNO OMOGOČAJO ŠIROKO IZBIRO POGONOV, MED NJIMI TUDI KLASIČNO BENCINSKO RAZLIČICO BREZ KAKRŠNIH KOLI ELEKTRIČNIH POMAČAL, ZA PIKO NA I PA POSKRBI ŠE ŠTIRIKOLESN I POGON HTRAC.

Hundai Kona je danes eden redkih modelov, ki ponuja praktično vse mogoče pogonske različice. Na voljo je kot popolnoma električna, hibridna in klasična bencinska izvedba, medtem ko so dizelski motor po prenovi dokončno upokojili. V času, ko skoraj vsak novi avtomobil uporablja vsaj blago elektrifikacijo, je testna Kona grajena po vzoru stare šole s klasičnim 1,6-litrskim turbobencinskim motorjem T-GDI s 180 konjskimi močmi in štirikolesnim pogonom HTRAC, ki samodejno razporeja moč in navor med sprednji ter zadnji kolesni par glede na trenutne vozne razmere in podlago. Motor navduši predvsem z neposrednim odzivom na stopalko za plin in zveznim pospeševanjem, brez občutka umetnega električnega posredovanja. Testna Kona je bila opremljena še s športnim paketom N Line, ki poskrbi za športen in dinamičen izgled. Športno oblikovana odbijača, poudarjen dvojni zaključek izpušnega sistema, posebna platišča in številni črni detajli poskrbijo za precej bolj dinamičen videz. Futuristični svetlobni podpis ustvarjata tanka LED trakova, ki se raztezata čez celotno širino vozila tako spredaj kot zadaj in Kono naredita takoj prepoznavno tudi ponoči.

Športni pridih se nadaljuje tudi v notranjosti. N Line prinaša sedeže z rdečimi kontrastnimi šivi, rdeče poudarke na armaturni plošči in okoli zračnikov ter bolj športen volanski obroč. Kabina ostaja sodobna, z dvema 12,3-palčnima zaslonoma, s preglednim uporabniškim vmesnikom in z dobro ergonomijo, pri kateri Hyundai še vedno ohranja velik kup klasičnih fizičnih stikal. Kona tako kaže, da ima klasičen turbobencinski motor tudi danes še vedno svoje mesto. Združuje preizkušeno tehniko, dovolj zmogljivosti, odličen štirikolesni pogon in privlačen športni videz, zato bo všeč predvsem voznikom, ki si želijo pristnega vozniskega občutka brez dodatne elektrifikacije. Zanj pa je treba odšteti 33.900 evrov.

Tekst in foto: Jan Grobelšek



Paket N Line poskrbi za športen in dinamičen izgled.



Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	1.587 ccm
moč	132 kW (180 KM)
navor	265 Nm pri 1.500 vrt./min.
menjalnik	7-stopenjski samodejni
pospešek	7,8 s (0-100 km/h)
največja hitrost	210 km/h

poraba	7,4 l/100 km
emisije CO₂	159 g/km
mere	4.350 / 1.825 / 1.585 mm
teža	1.450 kg
posoda za gorivo	47 l
prtljažni prostor	466 l
cena vozila	33.900 EUR



Skupina
Delavska hranilnica

informativni izračun mesečnega obroka: 388,37 EUR*

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

Zmagovalci. 0% obresti.

**+BON
1000 €**

*Do 1000 EUR
za rabljeno vozilo



KONA že za
190 EUR/mesec

TUCSON že za
230 EUR/mesec

SANTA FE že za
299 EUR/mesec



5 LET
Garancije
brez omejitve kilometrov

8 LET
Garancije
na baterijo

Povprečna poraba goriva: 4,947 – 7,947 l/100 km; emisije plinov CO₂: 129,41 – 180,26 g/km. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Primer reprezentativnega izračuna za vozilo: **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 / **SANTA FE** 49.990,00€ lastna udeležba (polog): 24.874,00 € • znesek financiranja: 25.116,00 € • število obrokov: 84 • mesečni obrok: 299 € • stroški odobritve: 749,85 € • skupni znesek za plačilo brez lastne udeležbe in stroškov odobritve: 25.116,00€ • letna obrestna mera: 0,0 % • efektivna obrestna mera: 1,2461 % na dan 16.3.2026 / 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. Akcija »Bon do 1.000 € za rabljeno vozilo« ni združljiva z nakupom popolnoma električnega vozila.



SALES | SERVICE | CHARTER



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

VRNITEV K BISTVU



V SVETU, KJER ŠTEVILNE SODOBNE JAHTE VSE BOLJ SPOMINJAJO NA PLAVAJOČE APARTMAJE, ITAMA OSTAJA ZVESTA SVOJEMU IZVORU. NOVA ITAMA 54 ZDRUŽUJE BREZČASNO ITALIJANSKO ELEGANCO, ŠPORTEN ZNAČAJ IN PRISTNO POVEZAVO Z MORJEM. GRE ZA PLOVILO, KI NE ŽELI ZGOLJ PREVAŽATI SVOJIH GOSTOV, TEMVEČ JIM PONUDITI PRAVO NAVTIČNO IZKUŠNJO.



**ITAMA 54 PREDSTAVLJA OPOMNIK, DA JE LAHKO NAJBOLJ
PRESTIŽNA STVAR NA KROVU ŠE VEDNO OBČUTEK VETRA V LASEH.**



Nekatere navtične znamke gradijo jahte. Druge gradijo življenjski slog. Itama že več kot pol stoletja počne nekaj tretjega – ustvarja plovila, ki poosebljajo italijanski odnos do morja. Zgodba znamke se je začela leta 1969, ko je Mario Amati v obmorskem mestu Gaeta ustanovil podjetje, katerega filozofija je bila preprosta: oblikovati hitre, elegantne odprte motorne jahte, ki bi bile enako privlačne na privezu v Portofinu kot med drvenjem skozi valove Tirenskega morja. Skozi desetletja je Itama postala sinonim za brezčasne linije, značilno temno modro karoserijo in tisto redko kombinacijo športnosti in prefinjenosti, ki jo Italijani tako dobro obvladajo. Danes znamka deluje pod okriljem Ferretti Group, a njen DNK ostaja nespremenjen.

Nova Itama 54 v dolžino meri 16,44 metra, široka pa je 4,73 metra. Za zunanje linije in notranjo arhitekturo je poskrbel oblikovalec Tommaso De Luca, ki je imel zahtevno nalogo: ustvariti sodobno plovilo, ne da bi pri tem izgubil identiteto, zaradi katere je Itama postala legenda.

Rezultat je izjemno prepričljiv. Že na prvi pogled je jasno, da gre za Itamo. Dolg, nizek profil ostaja zvest tradiciji, vendar ga dopolnjujejo številne sodobne poteze. Velika sončna ploščad na premcu je elegantno poravnana z linijo palube in ustvarja občutek neprekinjene silhuete. Krma je bolj nagnjena kot pri predhodnikih, kar plovilu doda občutek gibanja tudi takrat, ko miruje v marini.

Posebej izstopajo bočna stekla, ki se prvič raztezajo

vzdolž celotnega kokpita. Vizualno podaljšajo linijo plovila in ustvarijo precej bolj sodoben videz. Oblikovalci so se lotili tudi praktičnih izboljšav. Dostop do premca je zdaj urejen po desni strani, kar omogoča lažje gibanje po plovilu in večjo uporabnost odprtega strešnega okna.



A prava zgodba se začne na palubi. Itama 54 namreč na novo definira koncept odprte športne jahte. Zunanje površine so zasnovane kot dva ločena dnevna prostora. Na krmi se nahaja klasičen kokpit z mizo, ki jo je mogoče električno spuščati in dvigovati, medtem ko drugi kokpit ob vetrobranskem steklu ponuja zaščiteno prostor za druženje med plovbo. To je območje, kjer se lahko gostje sproščeno pogovarjajo tudi pri višjih hitrostih, brez vetra in morskih kapljic v obrazu.

Prostora povezuje velik barski modul na levi strani plovila,

ki postane naravno središče druženja. Nasproti njega se nahaja krmarsko mesto z udobnim sedežem in zanimivo zasnovano lebdečo armaturno ploščo, ki deluje skoraj futuristično.

Pod palubo je razporeditev racionalna in premišljena. Lastniška kabina na premcu ponuja dovolj prostora za večdnevna križarjenja, medtem ko je druga kabina na sredini plovila namenjena gostom. Dve kopalnici, kuhinjski del in prijeten salon zagotavljajo raven udobja, ki jo danes pričakujemo od premijskega plovila.



Že na prvi pogled je jasno, da gre za ltamo.
Dolg, nizek profil ostaja zvest tradiciji, vendar
ga dopolnjujejo številne sodobne poteze.

Kljub vsem oblikovalskim in bivalnim izboljšavam pa ltama ostaja predvsem plovilo za vožnjo. Standardno jo poganjata dva motorja MAN i6 z močjo 730 konjskih moči, ki omogočata najvišjo hitrost 33 vozlov in potovalno hitrost 28 vozlov. Za tiste, ki želijo več, je na voljo močnejša različica z motorjema MAN i6 850. Skupno 1.700 konjskih moči zadostuje za najvišjo hitrost okoli 37 vozlov in potovalno hitrost 33 vozlov.

To niso številke, namenjene zgolj katalogom. So številke, ki potrjujejo, da ltama ni pozabila svojih korenin. Nova 54 ni zasnovana kot plavajoča vila, temveč kot plovilo za ljudi, ki radi vozijo. Za tiste, ki uživajo v zvoku motorjev, pogledu na hitro izginjajočo obalo in občutku svobode, ki ga lahko ponudi le odprto morje.

V času, ko številni proizvajalci stavijo predvsem na prostornost in razkošje, ltama 54 predstavlja osvežujoč opomnik, da je lahko najbolj prestižna stvar na krovu še vedno občutek vetra v lasih.

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



The
BIGG-R
is everywhere

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



GMT

OLMA

***dh* DH Leasing**

***dh* Delavska Hranilnica**


KRAJSKA GORA
HOTEL

Avto+šport

CONCOURS D'ELEGANCE RAZSTAVA VRHUNSKIH AVTOMOBILOV

Sobota, 5. september, od 12. ure, v Hotelu Kranjska Gora

KRAJSKA  GORA

TOYOTA ZMAGOVALNA



TOYOTA JE V 94. IZDAJI 24-URNE DIRKE V LE MANSU IZVEDLA POPOLNO, UČBENIŠKO STRATEGIJO IN DOSEGLA SVOJO PRVO ZMAGO PO LETU 2022, S ČIMER JE DOSEGLA ŠESTO SKUPNO ZMAGO IN IZENAČILA ZMAGE BRITANSKE ZNAMKE BENTLEY. OB SPEKTAKULARNEM VZDUŠJU JE JAPONSKA DIRKAŠKA EKIPA TOYOTA RACING PRVIČ PO ŠTIRIH LETIH DVIGNILA IKONIČNI POKAL NA SONČNEM DIRKALIŠČU CIRCUIT DE LA SARTHE PRED VEČ NAJBOLJ ŠTEVILČNO MNOŽICO NAVIJAČEV DOSLEJ NA PRIZORIŠČU IN MILIJONI DRUGIH, KI SO DIRKO SPREMLJALI PO VSEM SVETU.

Vozniki Kamui Kobayashi, Nyck de Vries in Mike Conway so se na koncu dirke izkazali kot ekipa, ki je zmagala, in so Toyota št. 7 popeljali do zmage pred sestrsko ekipo Toyota Racing št. 8 ter ekipama BMW M Team WRT št. 20 in Cadillac Hertz Team JOTA št. 12 v epskem boju štirih tekmovalcev za zmago – kar je poudarilo status »platinaste dobe«, ki si ga gradi kategorija hiperšportnih avtomobilov.

Po kvalifikacijah je kazalo, da bo hiter BMW, a je Toyota osvojila prvi dve mesti, toda BMW-jev odločen pristop je zagotovil, da je vodilna ekipa v točkovanju na svetovnem vzdržljivostnem prvenstvu FIA – posadka št. 20 v sestavi Robin Frijns, René Rast in Sheldon van der Linde – osvojila skupno drugo mesto in dragocen kup točk za prvenstvo. Na dirki so bili v vodstvu tako Cadillac, BMW, Alpine kot Toyota, pohvale pa gredo zagotovo Cadillacu. Posadka št. 12 Cadillac Hertz Team JOTA, ki je bila ljubljenska občinstva ves teden, je dala vse od sebe v prizadevanju za zmago, tempo, ki so ga pokazali v Le Mansu, pa kaže, da bodo ostali kandidati za zmago še leta.

V razredu LMP2 je bil to spektakularen cilj, saj so se avtomobili Inter Europol Competition dobro odrezali čez noč in oba avtomobila pripeljali v boj za zmagovalni oder. Drugi dan je napad ekipe Forestier Racing by Panis vse napeljal na tesnobo. Po 24 urah dirkanja je poljski avtomobil št. 43 ORECA zmagal na predzadnji dirki v Le Mansu za ta avtomobil LMP2.

Corvette je znova ujel čarovnijo Le Mansa, ikonični rumeni Corvette št. 33, ki ga je vozil TF Sport, je osvojil lovorike v razredu LMGT3, Ben Keating, Jonny Edgar in Nicky Catsburg pa so se s priljubljenim skokom povzpeli na najvišjo stopničko zmagovalnega odra. To je prva zmaga v francoskem vzdržljivostnem razredu za Corvette GT3 in deseta za program Corvette Racing od njihove prve zmage v Le Mansu leta 2001. Corvette je zmagal v Le Mansu prvič po letu 2023, ko sta Catsburg in Keating zmagala za ekipo Corvette Racing v zadnjem letu razreda GTE Am s Corvette C8.R.

Tekst: Matjaž Tomlje, Foto: ISC



Vozniki Kamui Kobayashi, Nyck de Vries in Mike Conway so Toyota št. 7 popeljali do zmage.

SONY

NOVO



WH-1000XM5

Najboljše odpravljanje šumov v panogi*

Vaš svet. In nič drugega.

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

ACS

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

ANTONELLI JUNAK MONAKA



72. IZVEDBO VELIKE NAGRADE MONAKA JE V VELIKEM SLOGU DOBIL KIMI ANTONELLI Z MERCEDESOM. Z DEVETNAJSTIMI LETI JE POSTAL TUDI NAJMLAJŠI ZMAGOVALEC NAJPRESTIŽNEJŠE DIRKE SEZONE. ZMAGOVALNI ODER V KNEŽEVINI SI JE DELIL Z DRUGOUVRŠČENIM LEWISOM HAMILTONOM IN ISACKOM HADJARJEM, KI JE OSVOJIL TRETJE MESTO.

Mladi Italijan na šesti letošnji dirki ni imel pravega tekmeča. Ker se v Monte Carlu prehitevati skorajda ne da, je bila največja skrb Antonellija pravzaprav štart dirke. Za seboj je imel namreč Maxa Verstappna, ki je vedno nevaren in Lewisa Hamiltona, ki mu z letošnjim Ferrarijem uspevajo odlični štarti. A skrbi so bile odveč, Verstappnu je zatajil dirkalnik, Hamilton pa se tokrat ni tako hitro izstrelil iz štartnega mesta. Tako je imel dirkač Mercedesa že od začetka vse pod kontrolo in odprto pot do nove zmage. Kako močna je v tem trenutku naveza Antonelli/Mercedesa se je pokazalo v enajstem krogu, ko je vodilni že prehiteval tekmece za en krog. Bežal je tudi obema Ferrarijema. Najbližji zasledovalec Lewis Hamilton je imel že več kot pet sekund zaostanka. Britanec je tudi prvi

izmed vodilne trojke zapeljal po nove gume in si privoščil prehitro vožnjo v boksih, kar je pomenilo kazen petih sekund. Leclerc in Antonelli sta menjavo gum opravila v 36. oziroma 37. krogu. Dogajanje na letošnji dirki je bilo precej mirno, dokler ni v 60. krogu svojega Aston Martina v zadnjem zavoju v ograjo poslal Lance Stroll. Na stezo je zapeljal varnosti avto, dirkači so to izkoristili za nove menjave gum in odsluženje kazni. Ob koncu 65. kroga je varnostni avto zapustil stezo in dirka se je nadaljevala. A le za sekundo ali dve, saj je na popolnoma istem mestu kot Stroll, dirko v ogradi končal še Charles Leclerc. Razočaranje domačina je bilo seveda nepopisno. Dirka je bila prekinjena z rdečo zastavo, saj je asfaltno cestišče na mestu nesreče očitno začelo popuščati.

Dirka se je po nekaj desetih minutah ponovno začela. Vse je zanimalo, če lahko ob ponovnem štartu Hamilton ogrozi Antonellija. Mladenič se ni dal motiti, še enkrat je odlično potegnil iz prve pozicije in v slogu šampionov dobil svojo peto zaporedno zmago. Hamilton je ponovno osvojil drugo mesto, prvič letos pa je na stopničke stopil Isack Hadjar. Sicer je skozi cilj zapeljal kot četrti, a je bil Pierre Gasly kaznovan in padel na sedmo mesto. Vmes so na mestih štiri, pet in šest končali Oscar Piastri, Liam Lawson in Arvid Lindblad. Na osmem mestu je prvo evropsko dirko letos končal Alex Albon, na devetem pa Esteban Ocon. Presenetljivo je deseto mesto in prvo točko za Aston Martin osvojil Fernando Alonso. Kimi Antonelli je s peto zmago sezone še povečal svojo prednost v skupnem seštevku. Taj je po VN Monaka znašala

osupljivih in neverjetnih 66 točk pred Hamiltonom, ki s Ferrarijem zaenkrat prava konkurenca v boju za naslov res ni. Edini, ki bi glede na to, kako poteka sezona, lahko ustavil neverjetnega Italijana, je njegov moštveni tekmeč, George Russell. A zmagovalec uvodne letošnje dirke in prvi favorit za naslov svetovnega prvaka pred začetkom sezone, ima od Avstralije naprej neverjetno smolo. Po odpovedi dirkalnika pred dvema tednoma v Kanadi, je tokrat ponovno ostal brez točk. Razlog je res bizaren. Za prehitro vožnjo je sicer dobil pet sekund kazni, ki pa je po napaki moštva ni pravilno odslužil. Tako je dobil še eno kazen, vožnjo skozi bokse in točke so odplavale po vodi kot ribe ob Azurni obali.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC



Rezultati VN Monaka:

1.		Kimi Antonelli Mercedes	4.		Oscar Piastri McLaren	7.		Pierre Gasly Alpine
2.		Lewis Hamilton Ferrari	5.		Liam Lawson Racing Bulls	8.		Alexander Albon Williams
3.		Isack Hadjar Red Bull Racing	6.		Arvid Lindblad Racing Bulls	9.		Esteban Ocon Haas

TRIUMF HAMILTONA IN FERRARIJA

SEDEMKRATNI SVETOVNI PRVAK JE VNDARLE UKROTIL MUHASTEGA POSKOČNEGA KONJIČKA IN DOSEGE PRVO ZMAGO V RDEČEM. NA VELIKI NAGRADI KATALONIJE JE BIL PREPRIČLJIVO NAJHITREJŠI. DRUGI JE BIL GEORGE RUSSELL, TRETJI PA LANDO NORRIS.

Začetek dirke v Barceloni je minil mirno. Vodilna peterica je zadržala mesta ob štartu. Kolono je vodil Russell pred Hamiltonom in Antonelijem. Britanec v Mercedesu si je hitro nabral rahlo prednost pred Hamiltonom, medtem ko se vodilni v prvenstvu, Kimi Antonelli, nikakor ni mogel približati in ogroziti dirkača Ferrarija. Ta je že v dvanajstem krogu prvič pripeljal na postanek v boksih. Mehke gume je zamenjal za trde. Pri Mercedesu so se očitno odločili, da bodo postanek Hamiltona pokrili in Russell je v bokse pripeljal že v naslednjem krogu. Prav tako so mu nataknili najtršo različico gum, a Britanec je štartal na srednji zmesi gum in bi zagotovo lahko napravil še nekaj krogov več. A srebrne puščice so na izpitu padle v nadaljevanju. Presenetljivo se je Hamilton v boksih drugič ustavil že v 28. krogu. Dobil je gume srednje trdote. Britanec je vozil izjemno, tudi dve sekundi hitreje od vodilnih dveh, ki sta se zapletla tudi v medsebojno obračunavanje. Antonelli je dvakrat poskusil priti mimo Russella, a ni prišlo do spremembe vodstva. Ko sta opravila z menjavo gum v 37. in 38. krogu, pa je na tribunah završalo. V vodstvo je namreč prišel rdeč dirkalnik s številko 44. Njegova prednost je znašala petnajst sekund, ko je v 41. krogu ob stezi ostal Fernando Alonso. Prišlo je do virtualnega varnostnega avtomobila in Hamilton je to izkoristil za nov, že tretji postanek v boksih. Na stezo je prišel pred obema dirkačema Mercedes, prednost je znašala tri sekunde. Mercedes se je tokrat lahko boril le za drugo mesto in ponovno sta srdit boj uprizorila Russell in Antonelli. Mladi Italijan je bil uspešnejši in v 61. krogu prišel pred starejšega moštvenega kolega. A že v naslednjem krogu je obstal ob progi. Tako je do drugega mesta prišel Russell, tretji pa je skozi cilj pripeljal Norris. Zmago, prvo s Ferrarijem, pa je dosegel Lewis Hamilton. Dirkaško in taktično so tokrat nadigrali Mercedes in sedemkratni svetovni prvak je dosegel svojo stošesto zmago. Obenem je tako za Hamiltona kot za Ferrari to prva zmaga po skoraj dveh letih.

Tekst: Gregor Osredkar, Foto: ISC

Rezultati VN Katalonije:

- | | | |
|---|--|---|
| 1.  Lewis Hamilton
Ferrari | 4.  Max Verstappen
Red Bull Racing | 7.  Pierre Gasly
Alpine |
| 2.  George Russell
Mercedes | 5.  Oscar Piastri
McLaren | 8.  Liam Lawson
Racing Bulls |
| 3.  Lando Norris
McLaren | 6.  Isack Hadjar
Red Bull Racing | 9.  Arvid Lindblad
Racing Bulls |



RALLY ACROPOLIS

OGIERJU

ZAHTEVNI GRŠKI RALLY, OSMI V KOLEDARJU LETOŠNJE SEZONE, JE DOBIL AKTUALNI PRVAK, SEBASTIEN OGIER V TOYOTI. VEČJI DEL RALLYJA VODILNI THIERRY NEUVILLE S HYUNDAIEM JE PO TEŽAVAH V PREDZADNJI HITROSTNI PREIZKUŠNJI OSVOJIL DRUGO MESTO, NA STOPNIČKAH PA JE KONČAL ŠE TAKAMOTO KATSUTA (TOYOTA).



Letošnji rally Acropolis je postregel z lepim bojem za zmago med dvema svetovnima prvakoma. Na eni strani Thierry Neuville, 38-letna legenda Hyundaija, na drugi strani pa štiri leta starejši devetkratni svetovni prvak, Sebastien Ogier za volanom Toyote. Jasno je, da je Toyota že nekaj časa najboljši dirkalnik WRC, a pri Hyundaiju so že pred rallyjem napovedali, da bodo na zahtevnem grškem terenu bližje Japoncem. Tako je Hyundaijeva dvojica Neuville/Fourmaux v začetku rallyja res pokazala zobe. Žal so predrte pnevmatike Francoza hitro izločile iz boja za zmago, Belgijec pa se je odlično izmikal vsem težavam na hribovitem grškem terenu. V soboto se je nadaljeval tesen boj med Neuvillom in Ogierjem. Prednost Belgijca se je vseskozi gibala okrog desetih sekund, dokler ni na zadnjem sobotnem HP-ju Neuville s sprednjim delom rahlo zadel bankino ter poškodoval blatnik in hladilnik.

Nedelja seveda vedno mora prinesiti končno odločitev. Kazalo je, da bo napeto vse do konca. Ogier je napadel takoj zjutraj in prišel v vodstvo s prednostjo 1,3 sekunde. Na naslednji hitrostni preizkušnji sta oba dosegla popolnoma enak čas. Sledila sta še dva HP-ja. Odločitev o zmagovalcu je padla na predzadnji hitrostni preizkušnji, ko je Neuville predrl kar dve pnevmatiki. Izgubil je skoraj minuto. Ogier je rutinirano odpeljal še zadnji HP in se veselil druge letošnje zmage.

V skupnem seštevku vodi Evans, ki je grški rally končal na petem mestu. V nadaljevanju sledita dva najhitrejša rallyja sezone. Najprej Estonija sredi julija, kjer se bo morda vrnil Ott Tänak, in v začetku avgusta festival hitrosti in skokov v finski Jyväskylä.

Tekst: Gregor Osredkar

Foto: ISC

MARTIN PREVZEL VODSTVO NA LESTVICI

JORGE MARTIN JE PO DIRKI NA NIZOZEMSKEM PREVZEL VODSTVO V SKUPNEM SEŠTEVKU PRVENSTVA MOTOGP IN ZNOVA POTRDIL, DA SODI MED GLAVNE FAVORITE ZA NASLOV SVETOVNEGA PRVAKA. ŠPANEČ NAVDUŠUJE Z IZJEMNO KONSTANTNOSTJO, S HITROSTJO IN Z ZRELOSTJO NA STEZI, SAJ JE NA VEČ ZAPOREDNIH DIRKAH ZBIRAL POMEMBNE TOČKE. NJEGOVA PREDNOST PRED NAJBLIŽJIMI ZASLEDOVALCI SICER OSTAJA MAJHNA, A PSIHOLOŠKA PREDNOST JE ZDAJ NA NJEGOVI STRANI.





Velika nagrada Madžarske na Balaton parku je letos gostila 8. dirko v razredu motoGP. Madžarska steza ne ponuja prav veliko priložnosti za prehitevanje, zato so se dirkači še posebno trudili, da so osvojili dobro štartno izhodišče. Aktualni svetovni prvak Marc Marquez se je v uvodnih minutah kvalifikacij znašel na tleh, a svoj motocikel hitro pobral in nanizal nove hitre kroge ter ugnal rojaka Pedra Acosta in še drugič letos dobil kvalifikacije. Prvo startno vrsto je dopolnil še tretji Španec Fermin Aldeguer. Bagnaia, ki se je mučil s slabim oprijemom in ni imel dobrega nadzora nad zadnjim delom motocikla, je po neuspešnem petku moral nastopiti v počasnejši kvalifikacijski skupini, a uspel je sestaviti krog, ki mu je zagotovil preboj v hitrejšo skupino in naposled le uspel štartati iz druge startne vrste.

Sprint dirko za VN Madžarske je od prvega ovinka in vse do ciljne črte vodil aktualni svetovni prvak Marc Marquez, ki si je privozil tretjo letošnjo sprintersko zmago, drugo mesto je zasedel Pedro Acosta, po odličnem startu pa je na stopničkah stal še Marco Bezzecchi. Marc Marquez, ki je pred manj kot mesecem dni preživel operacijo zlomljenega stopala, ki si ga je poškodoval v Le Mansu, in desno ramo, s katero je imel veliko težav po lanskem padcu v Indoneziji, je po zmagi na kvalifikacijah in sprintu popoln dirkaški konec tedna na Madžarskem okronal s prvo letošnjo nedeljsko zmago, že stoto v svoji bogati karieri. To je bila tudi stota zmaga za Ducati. Drugo mesto je znova osvojil Pedro Acosta, na stopničke pa je stopil še Francesco Bagnaia. Kljub manjšim težavam na startu je s »pole position« najbolje potegnil Marc Marquez in povedel pred Pedrom

Acosto. Za njima je prišlo do nevarnega množičnega trčenja, vpleteni so bili Marco Bezzecchi, Jorge Martin, Raul Fernandez, Fabio Di Giannantonio in Fermin Aldeguer. Na srečo se ni nihče poškodoval, dirkanje pa se je lahko nemoteno nadaljevalo. Jorgeja Martina, ki je bil krivec za nastali trk, so kaznovali s kaznijo dveh dolgih krogov, kar je odslužil na naslednji dirki v Brnu, kjer je japonski dirkač Ai Ogura popravil rekord dirkališča za več kot pol sekunde in si s časom 1:51.139 zagotovil najboljši startni položaj. Iz prve startne vrste sta se v skrajšano sprint dirko in nedeljsko glavno dirko za VN Češke podala še Fabio Di Giannantonio in Francesco Bagnaia. Slednji je po odličnem začetku in suvereni predstavi slavil sprint dirko pred Oguro in Marcom Marquezom. Vodilni v prvenstvu Marco Bezzecchi je sprint končal v pesku in tako vknjižil še eno ničlo, kar je dalo njegovim

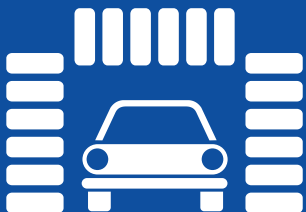
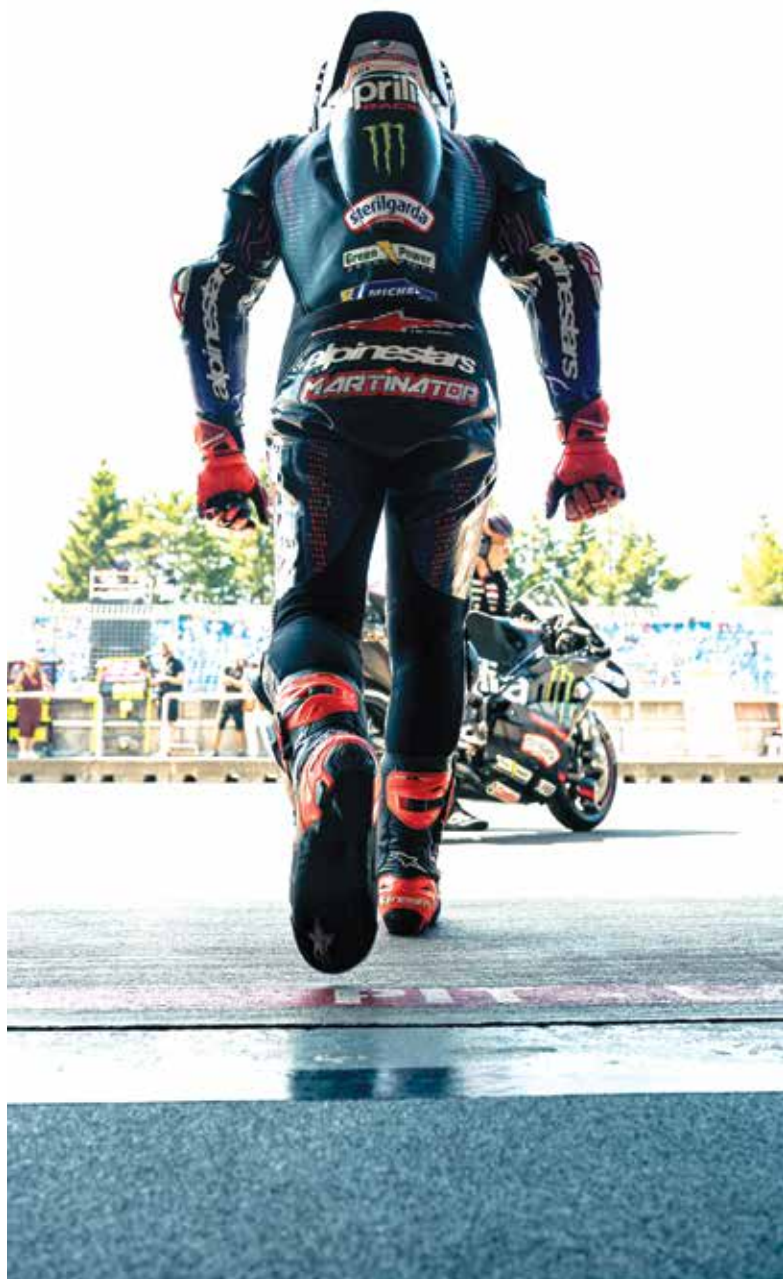
zasledovalcem možnost, da svoj zaostanek za Italijanom še nekoliko znižajo. Za vodilnega je sledil še en udarec, ko je vodstvo tekmovanja sporočilo, da je suspendiran za nedeljsko dirko za VN Češke. Italijan je namreč po tem, ko je sobotni sprint končal v pesku, večkrat udaril pomočnika ob stezi, ki je poskušal dvigniti njegovo Aprilio. Po dveh zaporednih ničlah je to za Bezzecchija nov velik udarec, ki bi lahko spremenil tok dogajanja v prvenstvu. Po tem, ko je suvereno zmagal že na dirki za VN Madžarske, je Marc Marquez slavil in kljuboval zahtevnim vremenskim razmeram tudi na Češkem in v zadnji tretjini dirke ugnal moštvenega kolega iz vrst Ducatija Francesca Bagnaio, s čemer se je približal vodilnemu v skupnem seštevku. Pri Ducatiju se letos borijo za naslov prvaka v kraljevem razredu MotoGP. Marc Marquez za vodilnim

dirkačem Aprilie Marcom Bezzecchijem zaostaja 40 točk, njegov moštveni kolega Francesco Bagnaia pa 53 točk. A letošnja sezona je za Bagnaio zadnja na tovarniškem Ducatiju, saj ga bo naslednjo sezono nadomestil mladi Pedro Acosta.

Zmagovalec zadnjih dveh prizorišč Marc Marquez je na Nizozemskem, kjer so se dirkači pomerili konec junija, priznal, da mu steza v Assnu ne ustreza. Dirkač mora tam tvegati veliko, če želi doseči dobre rezultate, sam pa prav dobro ve, kako boleč je padec na tisti stezi in enostavno si novega spodrsaljaka ne more privoščiti, zato je bila tokrat zanj na prvem mestu pozornost in previdnost pred pretirano hitrim dirkanjem. Aktualni prvak Marc Marquez je skoraj celotno sprint dirko preživel na šestem mestu, na koncu je sicer končal sedmi, a po naknadno prejeti kazni Francesca Bagnaie vseeno napredoval na šesto mesto.

Za dvojno slavo Aprilie na sprinterski dirki sta poskrbela Raul Fernandez in Ogura. Tretje mesto je osvojil Fabio Di Giannantonio, prvo peterico je sklenila Aprilia z Marcom Bezzecchijem in s Jorgejem Martinom. Da steza bolj ustreza Aprilii, so na nedeljski preizkušnji potrdili Ai Ogura, ki je ciljno črto prečkal kot prvi in postal prvi Japonec po 22 letih z zmago v MotoGP, drugi Raul Fernandez, stopničke pa si je zagotovil še Jorge Martin. Preizkušnjo je zaznamoval hud padec vodilnega dirkača prvenstva Marca Bezzecchija, ki že tretjič zapored ni osvojil točk. Padec je tako kot na sprint dirki tudi na nedeljski preizkušnji zabeležil Joan Mir, nato še Franco Morbidelli, zaradi tehničnih težav s svojim motociklom je odstopil Acosta. Enaka usoda je doletela Topraka Razgatliogluja in Bagnaio, ki je odstopil deset krogov pred koncem dirke. Zahtevne vremenske razmere dirkačem niso olajšale dirkanja.

Tekst: Jana Mihor, Foto: ISC



AVTOPRALNICA BTC City

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

- tehnologija najnovejše generacije nemškega proizvajalca **Christ**
- 6 krtač iz mehkega tekstila
- **Jet Stream** predpranje s 40 visokotlačnimi šobami
- trojno sušenje

BTC
CITY

**OD PONEDELJKA DO PETKA MED
20. IN 22. URO PRANJE 8 EUR!**

**velja za program 1 in 2*