

# Tranzit



**DAF**  
na novi  
poti

**Volvo**  
na plin



**Novi** Tourismo

Misija mesec



**Crafter**  
4x4



Napovedujemo  
prihodnost



Več na strani  
37.





# NOVA PALETA VOZIL FIAT PROFESSIONAL. ZA PET BREZSKRBNIH LET.



Fiorino Base 1.4 8v  
od **99 € na mesec**  
oz. že za **9.990 €**

Doblo Cargo Base 1.4 16v  
od **119 € na mesec**  
oz. že za **11.210 €**

Fullback GSX 2WD  
od **259 € na mesec**  
oz. že za **24.490 €**

Ducato L1H1 2.0 Multijet 16v 115  
od **199 € na mesec**  
oz. že za **19.790 €**

**UGODEN  
FINANČNI  
LEASING**

**S 6-MESEČNIM ODLOGOM DDV ZA PRAVNE OSEBE\*  
IN S STORITVIJO FIAT PROFESSIONAL 5 PLUS  
ZA PET BREZSKRBNIH LET.**



**STROKOVNJAK KOT VI**

Slika je simbolična. Avto Triglav d.o.o., Ljubljana, Dunajska cesta 122, SI-1000 Ljubljana. Podrobnejše informacije in pogoji storitve Fiat Professional 5 Plus so na voljo na [fiatprofessional.si](http://fiatprofessional.si)

\*6-mesečni odlog DDV, minimalni polog: 10 %, trajanje: od 12 do 72 mesecev. Akcija velja za pravne osebe ob financiranju preko Summit Leasing Slovenija d.o.o.. V primeru ustreznosti bonitete stranke, Summit Leasing Slovenija d.o.o. stranki nudi zamik plačila DDV za 6 mesecev. Summit Leasing Slovenija d.o.o. si pridržuje pravico odkloniti financiranje, če stranka ne ustreza kriterijem za odobritev financiranja. Izračun obroka temelji na osnovi trenutnega indeksa obresti: 12-mesečni euribor. Če je euribor manjši od 0, se šteje, da je 0. Dokončen izračun je odvisen od bonitetne ocene. Navedene cene že vključujejo veljavne popuste.



# TAKO JE VIDETI POVEČANJE VAŠE DONOSNOSTI



EDINSTVEN  
POGONSKI  
SKLOP Z  
VEČ MOČI

Vzdrževanje hitrosti in prihranek goriva. Pri tem gre za zahtevno iskanje kompromisa. Ker razumemo vaše vsakodnevne izzive, ko želite pravočasno dostaviti blago in hkrati obvladovati stroške, smo razvili edinstven pogonski sklop z več moči. In gospodarejšo porabo goriva. Pri razvoju nas vodi vaša donosnost. Več o naši posebni ponudbi si preberite na [www.volvotrucks.si](http://www.volvotrucks.si).

Volvo Trucks. Driving Progress





## NOVI XF PURE EXCELLENCE

*DAF je predstavil novi generaciji serij CF in XF, ki postavljata nove standarde pri učinkovitosti transporta in udobju za voznika. Izboljšave na motorjih, novi pogonski sklopi ter optimizacija aerodinamike prispevajo k nižji porabi goriva. Vozila novih generacij serij CF in XF se ponašajo tudi z nižjo lastno težo ter osveženo notranjostjo in zunanostjo. Odlični novi tovornjaki našim strankam zagotavljajo najnižje stroške obratovanja, najmanj nepredvidenih izpadov ter do 7 % nižjo porabo goriva.*



**CORDIA d.o.o. - DAF CENTER**



Finžgarjeva ulica 15, 1215 Medvode; tel.: 01/36 25 700; faks: 01/36 25 710; e-pošta: info@cordia.si; splet: www.cordia.si; GSM: 031 393 969; 030 604 360; 030 600 473;



## Spoštovani bralci

Pozdravljeni, pred vami je prva številka nove revija *Tranzit*. Revija *Tranzit* je obširna revija s področja avtomobilizma, gospodarskih vozil, varnosti v prometu ter servisnih in vulkanizerskih storitev. Izhajala bo vsakih 45 dni skupaj s Prometno-varnostnim Vestnikom. Namenjena je članom Zveze ZŠAM (Zveza združenj šoferjev in avtomehaničkov Slovenije) in je za vse člane brezplačna.

V uredništvu, ki ga sestavljamo uveljavljeni novinarji iz avtomobilističnega in mehničnega področja, bomo skupaj z zunanjimi sodelavci poskrbeli za pripravo aktualnih novic in reportaž, pripravili bomo zanimive teste in predstavitve novih avtomobilov, tovornjakov, dostavnikov, spremljali bomo tehnične novosti in zakonodajo ter na najboljši možen način spodbujali varnost v prometu. Nekaj takšnih tem lahko najdete že tudi v prvi številki, kjer vam predstavljamo DAF novosti, Scania XT, novi dostavnik z levom na nosu (MAN TGE) in njegovega bratranca VW Crafter s štirikolesnim pogonom, pa nekaj avtomobilskih novosti ter nekaj nasvetov za nakup in popravilo ... O varnosti na slovenskih cestah smo se pogovarjali z mag. Velovim, direktorjem Agencije za varnost v prometu.

Iskreno upamo, da vam bo revija s časom postala zvesta sopotnica in da vam bo nudila zanimivo in poučno branje. Če pa ste tudi sami pripravljeni napisati kakšen zanimiv članek, ali predlagati kakšno temo, o kateri bi pisali, pa nam to sporočite na [info@revija-tranzit.si](mailto:info@revija-tranzit.si).

**Uredništvo**

## Kazalo

<b>Audi:</b> Misija mesec	6
Novice	8
Novo v Sloveniji	11
Statistika	12
<b>Scania:</b> Za večje napore	14
<b>Mercedes-Benz:</b> Novi kralj turizma	15
Sprinter prihodnosti	15
<b>DAF:</b> DAF na novi poti	16
<b>DAF:</b> Novi DAFov malček	18
<b>Volvo:</b> Volvo na LNG	20
<b>VW:</b> Obrtnik za vse namene	22
<b>MAN:</b> Najmanjši MAN je TGE	24
<b>Michelin:</b> Rešitev je v nižjih stroških	26
<b>Zaganjač:</b> Popravilo ali zamenjava	28
<b>Vreme:</b> Mobilne aplikacije	29
<b>Reli »Blue Corridor«:</b>	
Od Lizbone do St. Peterburga na plin	30
<b>Hyundai:</b> Kdo še potrebuje dizel?	32
<b>Mercedes-Benz:</b> Bliže mlajšim	33
<b>Fiat:</b> Italijanska moda	34
Mastna mešanica	35
Vsi najboljši avtoprevozniki Slovenije na enem mestu – <a href="http://www.avtoprevozniki.eu">www.avtoprevozniki.eu</a>	36
<b>MarKing:</b> Od ideje do izvedbe	38
Primerna pričvrstitve	40
<b>Pogovor:</b> mag. Igor Velov	42
Kupujte ceneje	44



14



15



18



24



32



33



38



40

## Revija *Tranzit*

**Založnik:** Borut Štajnahr s.p., Dajnkova 21, 1000 Ljubljana  
**Glavni urednik:** Borut Štajnahr  
**Avtorji:** Igor Jelen, Zoran Samardžič, Matjaž Gregorič  
**Grafični prelom:** Boštjan Dimnik

**Naslov uredništva:** Dajnkova 21, 1000 Ljubljana,  
 tel.: 041 331 781, [borut@revija-tranzit.si](mailto:borut@revija-tranzit.si);  
**Marketing:** 041 331 781, [info@revija.tranzit.si](mailto:info@revija.tranzit.si)  
**Tisk:** Kerschoffset



# Misija mesec

Ste vedeli, da se Audi odpravlja tudi na luno? 380.000 kilometrov je Mesec oddaljen od zemlje, Audi pa se skozi Googlov projekt Lunar XPrize pripravlja, da bo še do konca letošnjega leta na zemljin naravni satelit poslal samostojno avtonomno vozilo.

Vozilo, ki je že v preizkusni fazi, je narejeno iz aluminija, tako da celotna platforma tehta le 35 kilogramov. Posebne gume omogočajo plezanje tudi po ostrih skalah, elektro motorji, ki so zadolženi za pogon, pa so nameščeni v vsakem kolesu posebej. To omogoča, da se vsako kolo vrti za sebe, s čimer se zagotavlja štirikolesni pogon in velika okretnost. Na vozilu so nameščene velike solarne plošče, ki se ves čas samodejno obračajo proti soncu, ter tako shranjujejo čim več energije v litij-ionske baterije. Na vozilo je nameščena tudi stereo kamera, ki omogoča navigacijo in raziskovanje okolice. Vozilo doseže 3,6 km/h končne hitrosti, narejeno pa je tako, da prenese temperaturna nihanja do 300°C.









## Ali ste vedeli da ...

... je bil prvi serijski avtomobil iz recikliranih materialov narejen že davnega leta 1955 v takratni Vzhodni Nemčiji. To je bil nekakšen predhodnik Trabanta, pri katerem je bilo veliko karoserijskih delov narejenih iz odpadnih materialov iz lokalne kemične industrije in iz ostankov sovjetskega bombaža.

... so tudi pri nas velike družine oproščene davka pri nakupu novega avtomobila?

... je bil prvi avtomobil s samodejnim menjalnikom Oldsmobile serije 90 iz leta 1940? Dvotonsko limuzino z dolžino 5,1 metra je poganjal V8-motor z močjo 88 kW (120 KM) v kombinaciji s hidrodinamičnim pretvornikom navora in enim planetnim prenosnikom. Menjalnik je imel dve stopnji za vožnjo naprej in eno za nazaj.

... je 75–80 % našega telesa sestavljenega iz vode in da so vse telesne funkcije odvisne od nje.

... je Honda od leta 1959 največji svetovni proizvajalec motornih koles in agregatov z notranjim izgorevanjem – letno jih izdelava več kot 14 milijonov.

## Panamericana Najdaljša cesta

Panamericana ali Pan-American Highway je uradno najdaljša cesta na svetu. Združuje kanadski Dawson Creek z argentinskim mestom Ushuaia. Dolžina ceste znaša 17.848 kilometrov. Resnici na ljubo je treba priznati, da je cesta prekinjena za 160 kilometrov v Panami pri mestu Yaviza. Zaradi političnih, ekoloških in ekonomskih razlogov tega dela še dolgo ne bodo zgradili, tako da je avtocestno vrzel najlažje premagati s pomočjo trajekta iz Paname do kolumbijskega mesta Turbo.

Najlepši del Panamericane se vije ob pacifiški obali, prečka pa Kanado, ZDA, Mehiko, Gvatemala, Salvador, Honduras, Nikaragvo, Kostariko, Panamo, Surinam, Gvajano, Venezuelo, Kolumbijo, Ekvador, Peru, Čile in Argentino.



## Renault Celotna paleta

Renault na evropskem trgu ponuja kar štiri električna lahka gospodarska vozila. Twizy Cargo je bil predstavljen leta 2014, novi dostavni ZOE z dosegom 400 km, ter novi Kangoo Z.E. in Master Z.E. Kangoo Z.E. ima doseg po standardu NEDC 270 km. V praksi je doseg seveda nekaj manjši, to je do 200 km poleti in do 135 km pozimi (s vklopljeno toplotno črpalko). Kljub temu pa ima novi Kangoo Z.E. največji doseg med vsemi električnimi lahкими gospodarskimi vozili.



## Mercedes-Benz Električni Sprinter

Mercedes že več kot leto dni razvija novo generacijo njihovega največjega dostavnika Sprinter. Ob začetku razvoja so poudarili, da bo avtomobil pripravljen za prodajo konec leta 2018 in da bi lahko imel tudi električni pogon. Daimler je sedaj tudi uradno pripravljen na pričetek proizvodnje električnih Sprinterjev, saj so vložili 300 milijonov evrov v novo proizvodno linijo v tovarni v Duesseldorfu. Za projekt so našli tudi partnerja. Podjetje Hermes naj bi do leta 2020 naročilo 1500 električnih vozil, saj so zapisali, da bo njihova flota vozil do konca leta 2025 povsem brez emisij.



Opel

## Vivaro Sport

V prodajne salone prihaja Opel Vivaro Sport, ki ga odlikujeta dinamično oblikovanje in izjemna praktičnost.

Nova različica je na voljo kot kombi, furgon in furgon z dvojno kabino ter dvema dolžinama in skupno maso do 2,9 tone. Navdušuje tudi s privlačno vstopno ceno 25.193 evrov.



## Kako je DHL postal proizvajalec vozil

Dostavno podjetje DHL, ki je del podjetja Deutsche Post je sedaj uradno postalo tudi proizvajalec vozil. Nemška pošta je sicer ena izmed največjih strank podjetja Volkswagen, saj vsako leto naroči na tisoče dostavnikov Caddy. Dostavna podjetja pa se trenutno iz dneva v dan resneje soočajo z mestnimi conami brez emisij in zato nujno potrebujejo električne rešitve. Ker tradicionalna avto industrija še ni ponudila primerne vozila, so se pri podjetju DHL odločili sami poskrbeti za rešitev problema. V Nemčiji so odprli svojo tovarno v kateri so postavili proizvodno linijo za namensko razvito mestno električno dostavno vozilo, imenovano StreetScooter. Vozilo je na voljo tudi drugim kupcem, letna proizvodnja pa bo znašala med 10 in 20 tisoč vozil.



Varnost

## Poročilo o prometni varnosti za leto 2017

Pri podjetju Volvo imajo svojo skupino za raziskave nesreč tovornih vozil. Ta skupina se imenuje ART in deluje že od leta 1969. Skoraj 50-letne izkušnje in znanje skupine ART so temelj, na katerem pri Volvo Trucks gradijo in razvijajo rešitve za preprečevanje nesreč in telesnih poškodb, zaradi katerih so Volvova tovorna vozila med najvarnejšimi na trgu. V zadnjem desetletju se je število hudih prometnih nesreč, v katerih so udeležena tovorna vozila, v Evropi skoraj prepolovilo. Toda število nesreč tovornih vozil, v katerih so bili udeleženi ranljivi udeleženci v prometu, se ni zmanjšalo v enakem obsegu. Okrog 35 odstotkov oseb, ki v nesrečah s tovornimi vozili utrpijo hude ali smrtne poškodbe, so ranljivi udeleženci v prometu. Urbanizacija je v polnem razmahu in na cestah je vse več oseb in vozil, zato obstaja nevarnost, da bo brez temeljitih ukrepov število poškodb naraslo. S ciljem zmanjšati število takšnih prometnih nesreč, pri podjetju Volvo razvijajo številne tehnične rešitve, ki bi avtomatsko preprečile nastanek te vrste nesreč. V poročilu pa ugotavljajo tudi, da še vedno premalo voznikov tovornih vozil uporablja varnostni pas.







## Mercedes-Benz 3D-tiskanje

Mercedes rezervne dele iz plastike s pomočjo 3D-tiskalnikov izdeluje že več kot leto dni, sedaj so začeli uporabljati tudi tehnologijo SLM (selective laser melting – selektivno lasersko topljenje), s katero natisnejo kovinske dele za starejša tovorna vozila, ki sicer niso več na zalogi. S takšno metodo je mogoče relativno hitro izdelati kateri koli rezervni del. Ni več nepotrebne izgube časa, ki ga terjata naročilo in nabava zelenega rezervnega dela, potrebnega menjave. Customer Services & Parts division (Oddelek za stranke in rezervne dele) podjetja Mercedes-Benz Trucks sedaj ponuja rezervne dele za vse vrste tovornjakov Mercedes-Benz in Unimog.

## Scania

### Nosata predelava

Nizozemsko podjetje Vlastuin Truck & Trailer Service se je lotilo posebnega podviga. Iz čisto nove Scanie, so se odločili poustvariti legendarno T kabino z nosom. Konverzija je bila zelo dobro načrtovana in odlično izvedena, saj je bilo poskrbljeno prav za vsak detajl. Sprednji odbijač tovornjaka in vse varnostne ojačitve so nedotaknjene in na svojih standardnih položajih, tudi sprednja maska je v osnovi originalna in zagotavlja dovolj hlajenja za ogromen V8 motor. Podjetje ima večletne izkušnje s podobnimi predelavami, saj so že iz prejšnje generacije tovornjakov Scania ustvarili 50 modelov v izgladu serije T.



## Mercedes-Benz Razred X

Mercedes prihaja na trg s svojim prvim pick-upom. V začetku ga bosta pogajala dva 2,3-litrska dizelska motorja, prvi z enojno turbino pod oznako 220 D ponuja 163 KM, drugi bi-turbo pa iztisne 190 KM in nosi oznako 250 D. V prihodnjem letu nameravajo v ponudbo dodati še močnejšo 3-litrsko različico z V6 motorjem in 258 KM, ki bo nosila oznako 350 D. X-Class ima pogon le na zadnja kolesa ali na vsa štiri. Prihajajoč V6 model pa bo na voljo samo s stalnim 4MATIC pogonom na vsa kolesa in Mercedesovim avtomatskim menjalnikom 7G-TRONIC PLUS. V notranjosti lahko izbirate med tremi nivoji opreme Pure, Progressive in Power.





## Jeep Compass

Compass deluje kot pomanjšan Grand Cherokee, kar tudi je, saj v dolžino meri vsega 4,4 metra. Še posebej je zanimiva izvedenka Trailhawk, ki ima povišano oddaljenost od tal, zaščito podvozja, edinstvena sprednji in zadnji odbijač, ki omogočata 30-stopinjski vstopni kot, 24,4-stopinjski prehodni kot in 33,6-stopinjski izstopni kot.

Compass ima lahko le prednji pogon ali pogon na vsa kolesa. Ob tem omenimo novi tehnološki poslastici Jeep Active Drive in Active Drive Low, kjer slednja omogoča redukcijo prenosa v razmerjem 20 : 1 za počasno premikanje po terenu.

Za pogon je zadolžen 1,4 litrski bencinski motor, ki ponuja dve stopnji moči: 103 kW (140 KM) ter 125 kW (170 KM), ter dva dizelska motorja s prostornino 1,6 oz. 2 litra, kjer se moč razteza od 120 do 170 KM. Novi Jeep Compass je na voljo že od 23.490 evrov naprej.



## Nissan Qashqai

Qashqai je ustanovitelj razreda in najbolje prodan crossover. Da bi ostal na vrhu, so mu namenili obsežno osvežitev, ki je opazna skozi nekaj novih oblikovnih potez, bogatejšo opremo, kvalitetnejše materiale. Novosti najdemo tudi v notranjosti, ki ima sedaj pridih premium vozila, kjer srečamo materiale visoke kvalitete, kot je napa usnje, krom dodatki, monofornni sedeži, Bose ozvočenje, ... Qashqai je prejel tudi dve novi barvi Vivid modro in Chestnut bronasto, avto pa je postavljen na 17, 18 ali 19 palčna kolesa. Za pogon sta zadolžena dva bencinska motorja; 1,2 in 1,6 DIG-T ter 1,5 in 1,6 litrska DCi dizelska motorja. Ob tem se lahko 1,5 litrski dizelski motor s 110 KM pohvali z le 99 g CO<sub>2</sub> izpustov. Prenovljeni Qashqai ima tudi prenovljeno ceno, saj se cenovna paleta prične pri 19,950 evrih, ob tem pa ima Qashqai tudi 7 letno jamstvo.



## Mercedes-Benz S

Tudi Mercedesov S-razred je prejel osvežitev. Avto ima sedaj lepši izgled ter dodaten niz novih tehnologij. Ob novi maski in odbijaču so nove tudi MultiBeam luči, ki svetijo kar 650 metrov daleč, s tremi LED črtami kot prepoznavni znak.

Močnejša je tudi motorizacija. Osnovo tvori trilitrski V6 motor, ki razvija 340 KM. Štirilitrski V8 motor razvija 470 KM v izvedbi S560 in Maybach, med tem ko enak motor v izvedbi AMG S63 razvija 612 KM, kot najmočnejši pa se predstavlja S65 AMG z V12 motorjem in 630 KM, kar omogoča dobri dve toni težki limuzini pospešek do 100 km/h v 3,5 sekunde.

Številni senzori in kamere aktivno posegajo v upravljanje vozila pri ohranjanju razdalje, nastavljajo hitrost pred vstopom vozila v zavoj ali v križišče in uporabljajo podatke o omejitvi hitrosti. Nov sistem Energizing Comfort pa bo poskrbel, da se bodo potniki v vozilu počutili nadvse udobno, saj jih bo razvajal z masažo, prirejeno klimatizacijo, izbrano glasbo in vonjem ter ambientalno osvetlitvijo. Takšen luksuz se prične pri 105 tisočakih.





# Odločna rast

Prodaja novih tovornih vozil je še naprej v porastu, v prvih devetih mesecih letošnjega leta je trg zrasel za 5 % glede na enako obdobje lani. Na prvih dveh mestih sta ramo ob rami Mercedes-Benz in Volvo, nato jim sledita MAN in Scania. Do konca leta lahko pričakujemo, da se bo prodaja ustavila pri 2500 novih vozilih.

Pri lahkih gospodarskih vozilih pa je porast trga kar 25 %. Na prvih dveh mestih sta Ford in Volkswagen, sledi pa jima Renault.

## Lahka gospodarska vozila do 3,5 tone

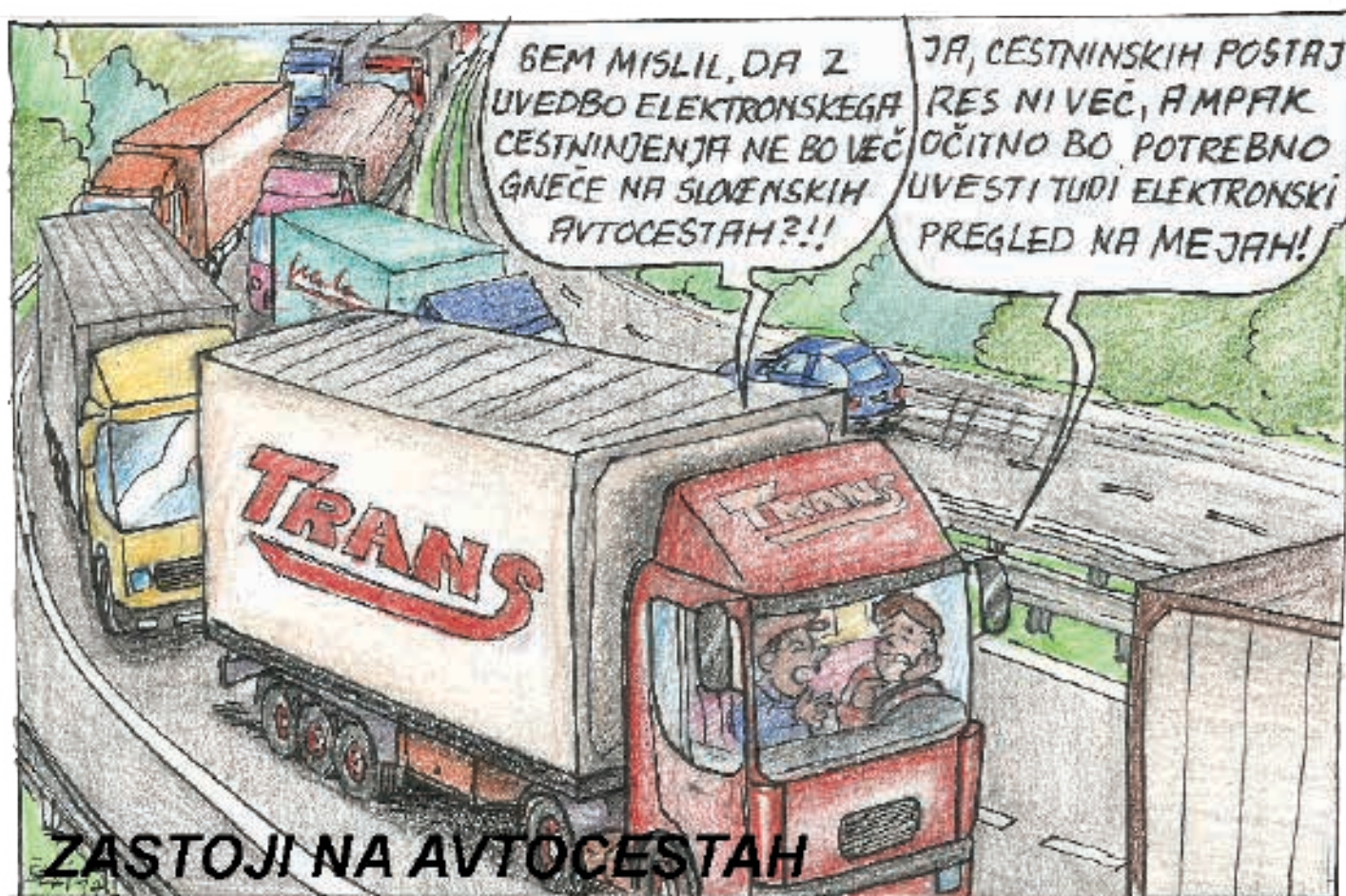
Znamka	Prvih 9 mesecev	Tržni delež	Razlika 2016/2017
FORD	1791	20.12%	974
VOLKSWAGEN	1726	19.39%	115
RENAULT	1572	17.66%	63
FIAT	790	8.87%	81
CITROEN	742	8.34%	111
PEUGEOT	737	8.28%	193
DACIA	363	4.08%	107
OPEL	246	2.76%	-7
SKODA	194	2.18%	-1
MERCEDES	160	1.80%	-11
MITSUBISHI	147	1.65%	49
Ostali	400	4.30%	140
	8868		1,814

## Težka gospodarska vozila nad 16 ton

Znamka	Prvih 9 mesecev	Tržni delež	Razlika 2016/2017
Mercedes-Benz	383	22.10%	-27
Volvo	379	21.90%	47
MAN	337	19.50%	30
Scania	288	16.60%	-7
DAF	171	9.90%	12
Renault	86	5.00%	-8
Iveco	80	4.60%	10
Skupaj	1724		57

Več na:

[www.revija-tranzit.si](http://www.revija-tranzit.si)





**FANTASTIČNA  
PONUDBA,  
KI JE NE  
MOREMO  
SKRITI!**

**FINANCIRANJE  
BONUS**



## Dober razlog za iskanje!

Tudi vi poiščite fantastično ponudbo vozil Volkswagen Gospodarska vozila, z vključenim bonom za nakup zimskih pnevmatik v vrednosti do 700 EUR\* ter bonom za financiranje v vrednosti 1.000 EUR\*\*. Dodatno pa vam za vozila na zalogi nudimo še Heavy bonus 1.000 EUR. Če to res ni fantastično? Ponudba velja za tovrstne izvedbe modelov: Caddy, Transporter, Crafter in Amarok.

Več na [www.vw-gospodarska.si](http://www.vw-gospodarska.si).

**Obiščite nas in poiščite svoj novi Volkswagen!**



**Gospodarska  
vozila**

Emisije CO<sub>2</sub>: 208–119 g/km. Kombinirana poraba goriva: 8–4,6 l/100 km. Emisijska stopnja: EURO 6. Emisije NO<sub>x</sub>: 0,0951–0,0187 g/km. Število delcev: 0,034–0 x 10<sup>11</sup>. Emisije onesnaževal zunanjskega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjskega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM<sub>10</sub> in PM<sub>2,5</sub> ter dušikovih oksidov. Navedena akcija »Fantastična ponudba« velja za Gospodarska vozila Volkswagen. \*Višina bona je odvisna od modela in velja za nakup zimskih pnevmatik iz zimske ponudbe dopolnilne opreme Volkswagen Gospodarska vozila. Pogoji za pridobitev bona za financiranje in bona za pnevmatike je kartica zvestobe Volkswagen Card, ki jo lahko brezplačno naročite pri pooblaščenem trgovcu ali serviserju Volkswagen Gospodarska vozila ali na spletni strani [www.porsche-group-card.si](http://www.porsche-group-card.si). \*\*Bonus v obliki znižanja maloprodajne cene vozila v vrednosti 1.000 EUR z DDV velja v primeru financiranja/najema vozila preko družbe Porsche Leasing SLO d.o.o. pod pogoji akcije VWGVBON17. Več na [www.porscheleasing.si](http://www.porscheleasing.si). Akcija traja do 30. 11. 2017. Slike so simbolne. Porsche Slovenija d.o.o., Bravničarjeva 5, 1000 Ljubljana.



# Za VEČJE napore



 Borut Štajnahr

*Za gradbeništvo in težje delovne naloge je Scania predstavila nov tovornjak XT, ki ga je možno kombinirati z vsemi kabinami in vsemi motorji iz bogate ponudbe.*

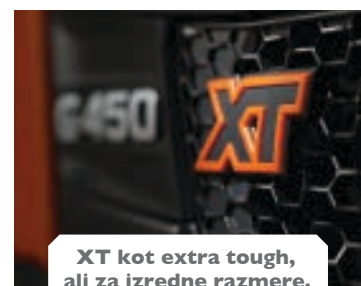
XT je robustna izvedenka, prilagojena težjim delovnim pogojem in razmeram, kjer je več možnosti za poškodbe na vozilih. Zato je pod kabino nameščen robusten kovinski odbijač, ki sega kar 15 centimetrov naprej in tako ščiti kabino pred poškodbami. Tako postavljen odbijač tudi omogoča 25° vpadni kot, vozilo pa ščitijo tudi posebna zaščitna plošča za motor in zaščitna mreža na žarometih. Iz močnejše plastike so tudi ohišja vzratnih ogledal.

Serija XT bo tako največkrat uporabljena za različne namene v gradbenem sektorju, vendar pa njena modularnost omogoča strankam izdelavo vozil po meri. Tako je

lahko zadaj klasičen prekucnik, nadgradnja za prevoz lesa, mešalec za beton, ... Svoboda odločanja pa se seveda ne ustavi pri kabini in številu osi. Zelo bogata je tudi izbira motorjev, saj so v XT lahko vgrajeni prav vsi motorji iz ponudbe 9, 13 in tudi 16 litrski V8.

Prinaša pa serija XT še nekaj novosti, med njimi je tudi električna parkirna zavora, ki je svoje mesto našla na armaturni plošči, možno pa je naročiti tudi stopalko za sklopko ob samodejnem Scania Opticruise menjalniku, ki daje še boljši občutek pri splevanju v klanec ob velikih obremenitvah. Glede na potrebe sta tudi izpuh in sesalniki

svežega zraka postavljena visoko za kabinno, v slednjem je tudi zračni filter, ki lahko »požre« do 40 kilogramov praha, preden ga je potrebno zamenjati. Med novosti lahko uvrstimo tudi kombinacijo elektronskega zavornega sistema (EBS) z bobnastimi zavorami pri 3-osnih vozilih ali kombinacija kolutnih zavor s 26-tonskim vlačilcem z zmanjšanim



**XT kot extra tough, ali za izredne razmere.**

prenosom. Scania je poleg tega začela uporabljati spiralne zobnike v planetnih gonilnih reduktorjev, kar prispeva k zmanjšanju hrupa in daljši življenjski dobi.

Predstavitve nove Scaniine generacije se je začela lani jeseni z 11-imi modeli, namenjenimi mednarodnemu transportu. S predstavitvijo serije Scania XT s kabinami P, G in R v dnevni in spalnici različicah, z listnatimi vzmetmi ali zračnim vzmetenjem in opremo, kot so na primer dvoosni pogonski sklop, imajo prevozniki v gradbenem sektorju sedaj zares velik izbor konfiguracij, ki jih potrebujejo za svoje delo.



**XT se najbolje znajde na gradbiščih.**



# Novi kralj turizma



*Mercedes-Benz je zbranim novinarjem ponudil prve testne vožnje z novim Tourismom. Model, ki je na trgu že dobrih 23 let, ponovno navdušuje s svojimi tehnološkimi rešitvami in s samim izgledom.*

Zaznamujejo ga 3 dolžine (12, 13 in 14 metrov), dvo ali trionsna izvedba, dve motorji ponudbi (7,7 litra in 10,7 litra), dva menjalnika (ročni 6 in samodejni 8-stopenski) ter številne izboljšave v smislu izboljšane aerodinamike, katere koeficient znaša le 0,33, kar je najbolje v razredu. To se odraža tudi med vožnjo, saj je v vozilu prijetno tiho, brez nepotrebnih žvižgov vetra okoli sprednjega stekla in ogledal, ki so prav tako dobili novo obliko. To lahko pripišemo bolj zaobljenemu delu karoserije

je spredaj in zadaj ter pokritem podvozju, ki zmanjšuje neželeno turbolenco. Voznikov delovni prostor je ergonomsko izredno popoln. Vsa stikala so pri roki, merilniki pregledni, volan je multifunkcijski, stol se za lažji izstop zasuče proti izhodu. Notranjost novega Tourisma je svetla in prostorna, potnikom pa ponuja visoko stopnjo udobja in s tem dobrega počutja. To se prične že ob širokem vstopu in nadaljuje na novih Softline sedežih. Nad potniki so novi servisni seti z dvema bral-

nima lučkama, zvočnikom in dvema pre-  
zračevalnima režama, ki sta nastavljivi v vse smeri.

Tourismo sedaj spada med najbolj varne turistične avtobuse. Opremljen je z aktivnim zaviralnim sistemom ABA 3 ali ABA 4, ki s pomočjo kamer in radarjev opazuje dogajanje pred vozilom in po potrebi prične sam zavirati do popolne zaustavitve, opazi pa lahko tudi pešce.

Novi Tourismo bo pri nas na voljo v prvi polovici naslednjega leta.



## Sprinter prihodnosti

*Mercedes-Benz skupina za lahka gospodarska vozila je najavila novo generacijo priljubljenega dostavnika Sprinter, za katerega že sedaj trdijo, da bo uspešnejši od predhodnika.*

Sprinterja so prvič predstavili leta 1995 in je z več kot 3,3 milijona prodanih primerkov v 130-ih državah po svetu eden najuspešnejših modelov v segmentu. Pri novem Sprinterju pa ni fokus le na novi generaciji tega vozila, temveč z novim

modelom želijo uvesti posebno iniciativo poimenovano adVANCE, katere cilj je sodobne trende digitalizacije in urbanizacije približati kupcu.

»Kupcem želimo ponuditi najboljšo mobilno rešitev za vsak transport. Z novo

generacijo Sprinterja bomo ponudili tudi kompletne sistemske rešitve, ob tem pa bo vozilo obdržalo vse dosedanje kvalitete, kot so zanesljivost, varnost, ekonomičnost«, je povedal Volker Mornhinweg, prvi človek Mercedes-Benz Vans.

Novi sprinter bo predstavljen v prvi polovici naslednjega leta, izdeloval pa se bo v Mercedesovi tovarni v Dusseldorfu.



# DAF na novi poti



 Borut Štajnahr in DAF

*DAF je z letošnjim poletjem kompletiral svojo ponudbo v seriji CF in XF ter dodal kar 11 novih konfiguracij 2,3 in 4 osnih vozil. Novi tovornjaki so do 7 % učinkovitejši in omogočajo od 100 do 250 kg večjo nosilnost.*

Precej več prostora za nadgradnjo omogočajo sedaj šasije, ki so precej lažje. To se še posebej odraža pri konfiguraciji 8x4, kjer je sedaj več prostora med osmi, kamor se lah-

ko dodatno vgrajujejo podpome noge, škatle z orodjem, dodatne posode za gorivo, ... Na novo je optimiran sistem EHS (Electric Hydraulic Steering – elektrohidravlični up-

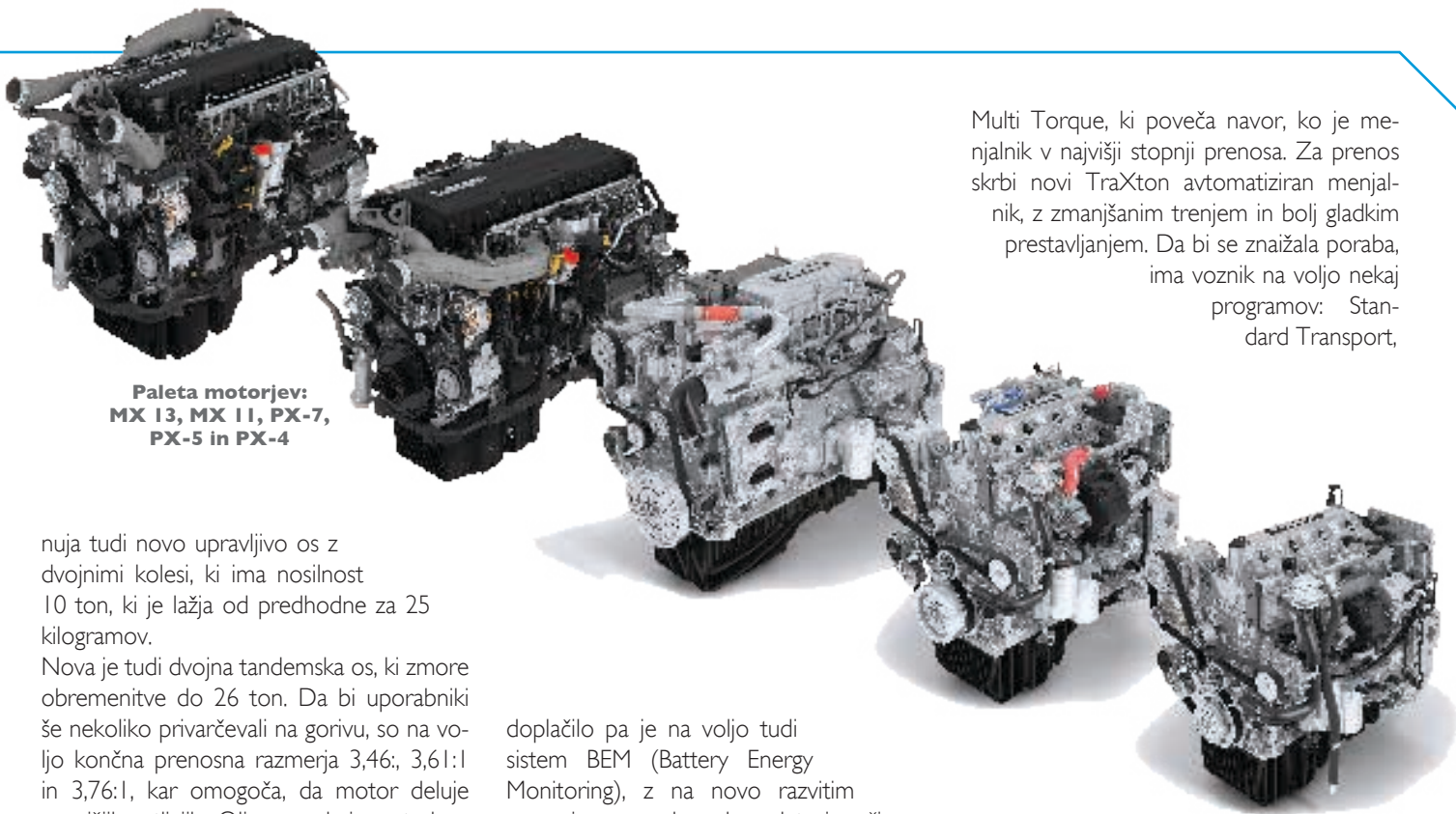
ravljalni sistem), ki nadzira zakretne osi, s čimer se izboljšuje manevrnost, povečuje natančnost upravljanja in zaradi manjšega trenja znižuje poraba. Ob tem pa DAF po-



Za težje razmere je lahko CF dodatno zaščiten in dvignjen od tal.







**Paleta motorjev:**  
**MX 13, MX 11, PX-7,**  
**PX-5 in PX-4**

Multi Torque, ki poveča navor, ko je menjalnik v najvišji stopnji prenosa. Za prenos skrbi novi TraXton avtomatiziran menjalnik, z zmanjšanim trenjem in bolj gladkim prestavljanjem. Da bi se znižala poraba, ima voznik na voljo nekaj programov: Standard Transport,

nuja tudi novo upravljivo os z dvojnimi kolesi, ki ima nosilnost 10 ton, ki je lažja od predhodne za 25 kilogramov.

Nova je tudi dvojna tandemska os, ki zmore obremenitve do 26 ton. Da bi uporabniki še nekoliko privarčevali na gorivu, so na voljo končna prenosna razmerja 3,46:1 in 3,61:1 in 3,76:1, kar omogoča, da motor deluje na nižjih vrtljajih. Olje v oseh je potrebno menjavati na 3 leta ali 450.000 kilometrov. Pri DAFu se pohvalijo tudi z novo šasijo za betonske mešalce s tandemsko osjo z nosilnostjo 19 ton ter prednjo osjo z nosilnostjo 7,1 tone, s čimer je skupna masa tovornjaka znižana na vsega 9,15 tone, kar je novost v razredu.

Za težje delovne pogoje v kamnolomih in vožnjah po brezpotjih je bila posebej optimirana CF kabina, ki ponuja dodatno zaščito motorja, bolj robusten odbijač, vstopni kot 25°, za 40 centimetrov povišano oddaljenost od tal, dodatno stopnico za lažji vstop v kabino, kakor tudi stopnico ob boku kabine za pregledovanje tovora, v menjalniku pa je naložen poseben off-road program. DAF uvaja tudi BAM (Body Attachment Modules – moduli za lažje postavljanje nadgradnje). S tem se olajša namestitev nadgradnje, olajša premestitev nadgradnje in omogoči lažje postavljanje dodatnih komponent, zaščit in instalacij. Na ta način so zelo prijazni do nadgraditeljev, ki imajo precej lažje delo pri pripravi in vpenjanju nadgradenj. Za

doplačilo pa je na voljo tudi sistem BEM (Battery Energy Monitoring), z na novo razvitim senzorjem za nadzor akumulatorja, s čimer se nadzoruje pravilno polnjenje in podaljšuje življenjska doba. Tudi sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah je zelo pomemben, saj podaljšuje njihovo življenjsko dobo. Motorna paleta je preverjena in jo sestavljata Paccar MX 11 in MX 13 motor, ki ponujata še več moči in navora, uvaja pa se funkcija

Liquid Transport, Heavy Haulage in Eco Combi, pri gradbenih tovornjakih pa bo še dodaten program Off-Road. Motorji imajo sedaj tudi certifikat za uporabo bio dizla (B30, HVO, GTL).



**Zastavonoša pri DAFu: XF 530**



MARKING.SI  
 +386 51 833 799  
 OBLIKOVANJE/  
 POLEPITEV  
 VOZIL





# Novi DAFov malček

 Borut Štajnahr in DAF

*Odslej je pomlajen tudi najmanjši član DAFove družine model LF, s katerim želi DAF ojačati svojo pozicijo v razredu od 7 do 19 ton.*

Kabina je sedaj bolj podobna večjima bratoma CF in XF, zato se tudi malček lahko pohvali z odlično aerodinamiko. Povsem

nova je maska s kromiranimi prečkami in velik logo podjetja nad njo. Na spodnjem delu sovoznških vrat je nameščeno steklo,

da lahko voznik opazi kakšnega kolesarja ali pešca, saj se bo ta avto več vrtel po mestih, kot pa po avtocesti. Tudi v notranjosti so spremembe očitne, med njih pa spadajo novi sedeži, postelja, zavese in pa nova armatura z novim DIP informacijskim sistemom (driver information panel), ki prinaša novo grafiko, jasnejši prikaz in več informacij.

**Notranjost je podrejena uporabi, novi DIP informacijski sistem pa prinaša novo grafiko, jasnejši prikaz in več informacij.**



LF je na voljo v različnih dolžinah in različnimi medosnimi razdaljami. Največja medosna razdalja znaša 6,9 metra, največja skupna dolžina pa 9 metrov. Že v osnovi so LF-i bogato opremljeni, saj ponujajo številne varnostne sisteme in sisteme za lažjo vožnjo. Med njimi lahko naštejemo: AEBS (Advanced Emergency Braking System), FCW (Forward Collision Warning), ACC (Adaptive Cruise Control) in LDWS (Lane Departure Warning System). Za LF-a je na voljo tudi zračno vzmetenje, ampak pri modelih s skupno maso na 8 ton. Avto je tudi zelo prilagodljiv in nadvse funkcionalen.



Novost je 3,8 litrski 4-valjni PX-4 motor, ki je na voljo za 7,5 tonske izvedbe in ponuja 115 kW/156 KM ali 127 kW/172 KM.



len, saj so pri DAFu poskrbeli, da je šasija enostavno prilagojena za čim lažje nadgradnje, tako da je lahko zadaj nameščen hladilnik, prekucnik, furgon s premično nakladalno rampo, cisterna, različne komunalne nadgradnje, ...

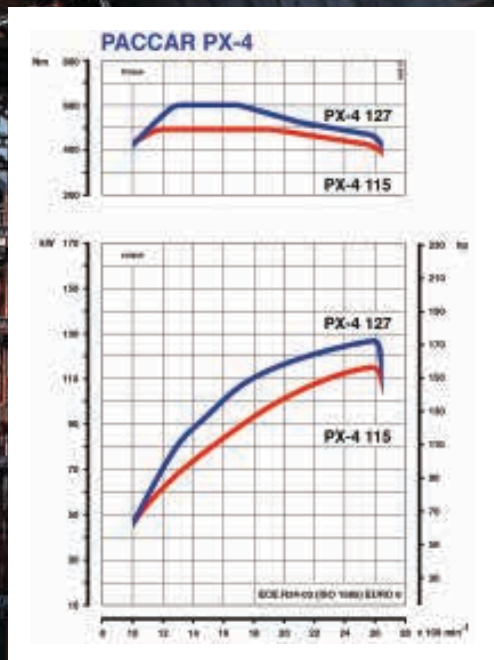
Za pogon pri LF-u skrbijo PX-5 in PX-7 motorji z močjo od 135 kW pa vse do 239 kW moči. Novost pa je 3,8 litrski 4-valjni PX-4 motor, ki je na voljo za 7,5 tonske izvedbe in ponuja 115 kW/156 KM ali 127 kW/172 KM. Motor je izredno tih, zato bo ta izvedba odlična za jutranje dostave po mestih. Za prenos so zadolženi ročni 5, 6, 9 in 12 stopenjski ročni in samodejni menjalniki.

#### DAF Connect

Po novem je DAF Connect sistem na voljo tudi pri najmanjšem člani LF-u. Ta inovativni sistem omogoča, da lastniki transportnih podjetij ali njihovi pooblaščenici v realnem času spremljajo delovanje vozila in voznika. Na voljo so informacije o lokaciji vozila, porabi goriva, prevoženi poti, delovanju motorja, ... Vse te informacije se zbirajo na računalniku in se lahko kasneje analizirajo z namenom izboljšati učinkovitost ali znižati porabo goriva.



Majhno bočno steklo v spodnjem delu vrat močno poveča varnost, saj skozenj voznik prej opazi pešca ali kolesarja.



Kabina je sedaj bolj podobna večjima bratoma CF in XF.



# Volvo na LNG

Nova tovorna vozila Volvo, ki delujejo na LNG, zagotavljajo enako zmogljivost kot dizelska tovorna vozila, vendar izpuščajo od 20 do 100 % manj emisij CO<sub>2</sub>.





Volvo FH LNG in Volvo FM LNG sta pridobili homologacijo celotnega vozila in sta certificirani po evropskem standardu ECE R110.

Volvo Trucks predstavlja težka tovorna vozila, ki delujejo na utekočinjeni zemeljski plin ali biopljin in izpolnjujejo zahteve Euro 6. Nova težka tovorna vozila zagotavljajo enake zmogljivost, vozne lastnosti in porabo goriva kot Volvova tovorna vozila z dizelskimi motorji. Poleg tega so emisije CO<sub>2</sub> iz novih tovornih vozil za od 20 do 100 odstotkov manjše kot pri dizelskih tovornih vozilih, kar je odvisno od izbire goriva. Novi tovorni vozili Volvo FH LNG in Volvo FM LNG sta na voljo z motorjema z močjo 309 kW/420 KM ali 338 kW/460 KM.

Namesto Ottovega motorja, ki je običajna rešitev pri vozilih na plin, tovorni vozili Volvo FH LNG in Volvo FM LNG poganjajo plinski motorji, ki uporabljajo tehnologijo Dieslovega krožnega procesa. To pomeni, da bo prevoznik z izbiro plinskih motorjev dobil enake vozne lastnosti, varčno porabo goriva in zanesljivost. Motorja razvijata 2100 oz. 2300 Nm navora. Te vrednosti so enake kot pri primerljivih Volvovih dizelskih motorjih. Poleg tega je tudi poraba goriva popolnoma primerljiva z Volvovimi dizelskimi motorji in za od 15 do 25 odstotkov manjša kot pri običajnih bencinskih motorjih.

Uporabljeno gorivo je utekočinjen zemeljski plin (LNG) ali trudi biopljin, imenovan Bio-LNG. Obe vrsti goriva vsebujeta metan. Pri uporabi bioplina se podnebni odtis lahko zmanjša za kar 100 odstotkov, pri uporabi zemeljskega plina pa za 20 odstotkov.

Za zagotavljanje kar največjega dosega so rezervoarji napolnjeni z utekočinjenim zemeljskim plinom (LNG), ki je shranjen pod tlakom od 4 do 10 barov pri temperaturi od -140 do -125 °C. Različica z največjim rezervoarjem vsebuje dovolj utekočinjenega zemeljskega plina za doseg do 1.000 kilometrov.

Podjetje Volvo Trucks sedaj aktivno sodeluje pri širitvi infrastrukture LNG polnilnic po Evropi. Prodaja tovornih vozil Volvo FM LNG in Volvo FH LNG se bo začela 2018.



## Tehnični podatki

**Razpoložljivi različici:** vlačilci (4x2, 6x2, 6x4) in šasije s kabino (4x2, 6x2, 6x4) s skupno maso kompozicije vozila do 64 ton za regionalne prevoze in prevoze na večje razdalje.

**Motor:** Volvo G13C Euro 6. Šestvaljni vrstni motor s skupnim vodom z delovno prostornino 13 litrov, posamični injektorji z ločenimi šobami za plin in dizelsko gorivo. Na voljo s 420 KM/2.100 Nm in 460 KM/2.300 Nm.

**Menjalnik:** Volvo I-Shift.

**Rezervoarji za gorivo:** na voljo s 115 kg (275 l), 155 kg (375 l) ali 205 kg (495 l) LNG za doseg do 1.000 km. Vgrajen je tudi majhen rezervoar za dizelsko gorivo.

**Čiščenje izpušnih plinov:** SCR in filter trdih delcev.





# Obrtnik za vse namene



 Borut Štajnahr

*Transportne rešitve, usmerjene na potrebe kupcev, ki ponujajo najvišjo stopnjo uporabe, je osnovna zamisel, na kateri temelji novi Crafter. Po prvi predstavitvi konec lanskega leta pa Volkswagen širi paleto Crafter s štirikolesnim pogonom 4Motion.*

Crafter je izredno kvalitetno izdelan. Že takoj po vstopu v vozilo začutiš kakovost vgrajenih materialov in odlično razporeditev ročic in stikal. Preglednost je zaradi visokega položaja sedenja in velikih vzratnih ogledal prav tako odlična. Voznikov sedež je lahko klasičen ali zračno vzmeten, njegova nastavitve pa zelo izdatna.

Povsem nov zunanji dizajn omogoča nizek zračni upor, kar ob kombinaciji z novimi Euro 6 motorji prinaša majhno porabo in

nizke emisije izpuhov. Preverjeni dvolitrski motorji so prilagojeni za vožnje tako po mestih, lokalnih cestah in avtocestah, njihova robustnost pa omogoča nizke vzdrževalne stroške in dolge servisne intervale. Crafter iz dvolitrskega motorja ponuja štiri stopnje moči: 75kW/102 KM, 90 kW/122 KM, 103 kW/140 KM in 130 kW/177 KM, ter ročni 6-stopenjski ali samodejni 8-stopenjski menjalnik. Pogon je lahko speljan na sprednja ali zadnja kolesa, za vse, ki se

večkrat znajdejo na manj utrjenih površinah, pa je sedaj na voljo tudi štirikolesni pogon 4Motion. S pomočjo Haldex sklopke, ki v trenutku prenese moč motorja na kolo z več oprijema. Ob 4Motion sistemu so še vedno na voljo tudi vsi ostali sistemi: ESC, ASR, EDS, kar močno poveča varnost na cesti. Crafter 4Motion je na voljo z dvema najmočnejšima motorjema iz ponudbe, kjer je 103 kW izvedenka na voljo le z ročnim menjalnikom, med tem ko bo lahko 130 kW izvedenka opremljena tudi s samodejnim menjalnikom.

Pri izvedbi z zadnjim pogonom je motor nameščen vzdolžno in menjalnik prihaja iz ZF programa, med tem ko je pri izvedbi s sprednjim in štirikolesnim pogonom motor nameščen prečno menjalnik pa prihaja iz Azije in sicer od japonskega proizvajalca Aisin.



Svetla notranjost z visoko dvignjeno ročico samodejnega menjalnika.



Volkswagen delavske korenine vleče iz osemdesetih let.



## Najvarnejši kombi

Ob 4x4 pogonu pa dela Crafter najvarnejši dostavnik v segmentu še cela vrsta drugih sistemov. Začnimo z elektrohidravličnem sistemom za upravljanje, ki se prvič uvaja v tem segmentu, nato je tu ESP s podporo pri bočnem vetru, avtomatska regulacija razmika ACC s samodejnim zaviranjem, tu je seveda tudi asistenca pri neželenem menjavanju voznega pasu, pa asistenca pri parkiranju, pa sistem proti naletu, sistem za zaznavanje utrujenosti, pomočnik za vzvratno vožnjo, pomočnik za parkiranje prikolice ...

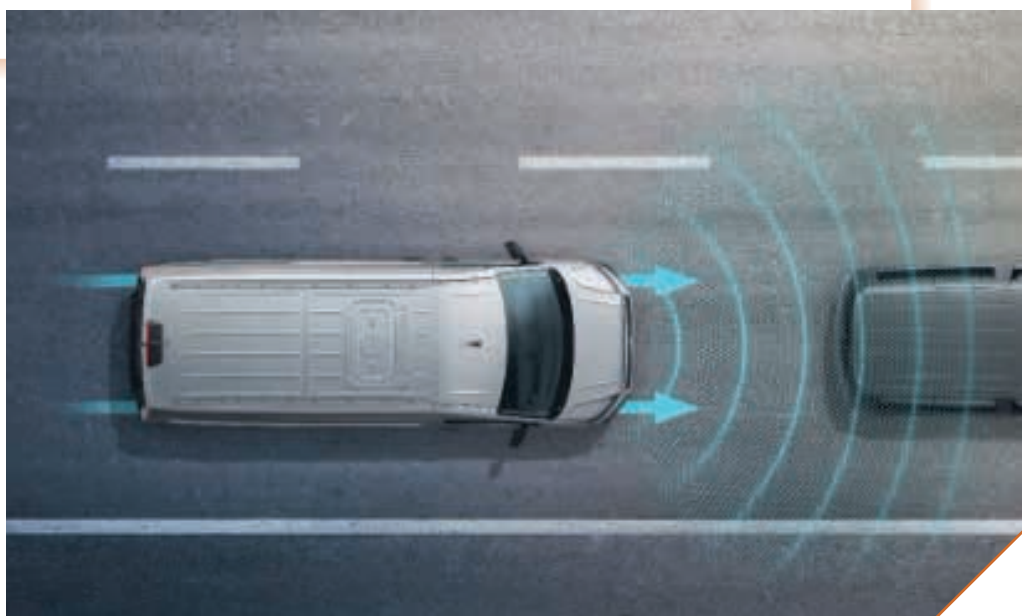


## LED osvetlitev

Čeprav deluje Crafter kot povečan Transporter, to ni nič narobe, saj je izgled modern, s široko masko s kromiranimi letvicami in mogočnimi lučmi, v katerih svetijo tudi diode (paket vidljivost Plus). LED luči so sicer nekoliko dražje od klasičnih H7 žarnic, a če vemo, da je njihova življenjska doba vsaj 10 krat daljša od klasične žarnice in da porabijo veliko manj energije ter do ob tem ponujajo veliko boljšo vidljivost ponoči in na koncu lepše izgledajo, je vredno razmisliti o doplačilu.

## Avtonomna vožnja

Crafter zna sam voziti med črtama in zna sam tudi parkirati prikolico. Ni znanstvena fantastika, temveč le uporaba sistemov, ki so že preverjeni in uporabljeni v drugih vozilih te znamke. Vožnja med črtama je pogojena z nabavo sistema ACC in samodejno regulacijo razmaka do vozila pred nami ter sistema Lane Assist, ki opozarja na neželeno prečkanje črte. Oba sistema skupaj aktivno sodelujeta pri vožnji znotraj voznega pasu, če so črte na cesti dobro vidne. S pomočjo kamer, ki spremljajo potek črt in elektromehanskega krmilnega mehanizma, sam popravlja in vozi, s čimer so doseženi prvi pogoji za vse bolj opevano avtonomno vožnjo, ki pa je za enkrat še prepovedana. Zaradi tega vam sistem tudi ne dovoli, da bi za več kot 20 sekund spustili volanski obroč. Po tem času se sistem samodejno izklopi in vas na to opozori z zvočnim in vizualnim signalom, pa čeprav je do tega trenutka sam vzdrževal hitrost, varnostno razdaljo in vozil po sredini voznega traku. Takšen način vožnje od vas zahteva vklapljanje smernikov pri menjavi voznih pasov, sicer vam bo sistem zelo otežil vožnjo preko črte na drugi vozni pas.





# Predstavljamo: Novi MAN TGE

 Borut Štajnahr in MAN



## Najmanjši **MAN** je **TGE**

MAN je razširil svojo ponudbo komercialnih vozil z novim vozilom TGE. Na ta način so pokrili široko področje uporabne nosilnosti od 3 do 44 ton, s čimer zajemajo praktično vse transportne naloge.

MAN TGE je na voljo z dvema medosnima razdaljama, tremi dolžinami (od 5983 do 7388 mm) in tremi višinami (2340, 2575 in 2800 mm). Velikost tovornega prostora se razteza od 9,9 do 18,3 m<sup>3</sup>, skupna teža pa od 3,5 do 5,5 ton, s čimer se MAN TGE

uvršča v razred najbolj raznovrstnih lahkih gospodarskih vozil. Tovorni prostor je osvetljen z LED lučmi, po celotni dolžini pa so nameščena pritrjevalna vodila. Predelna stena je na spodnji strani dvignjena od tal, kar omogoča dodatnih 25 centimetrov za

### TGE v številkah

4 osnovni modeli, 3 dolžine, 3 višine, 2 medosni razdalji, od 9,9 m<sup>3</sup> do 18,3 m<sup>3</sup> tovornega prostora, sprednji ali zadnji pogon, povsem nov model z zračnim uporom vsega 0,33, na novo razvit in optimiran dizelski motor za gospodarske namene, široka ponudba sistemov za varnost in podporo vozniku, najmodernejša izdelava v povsem novi tovarni v Września na Poljskem.



Do 18 m<sup>3</sup> prostora  
in do 5,5 tone nosilnosti.







prevoz daljših predmetov. Za lažjo organizacijo tovora so na voljo tudi stropni nosilci. Osnovo gradijo štiri izvedenke in sicer furgon, šasija za nadgradnjo z enojno ali dvojno kabino ter kombi za prevoz potnikov. Sama tovorna pa ponuja več kot 20 različnih nadgradenj in skupno 69 različnih izvedenk. Ne glede na to, kaj se nahaja izza kabine – keson, šasija, kombi, je oblika novega MAN TGE tako optimirana, da se je koeficient zračnega upora znižal na vsega 0,33, kar je najboljši rezultat v razredu in odločno pripomore k nižji porabi goriva. Notranjost je svetla, prostorna, zelo ergonomična in povsem podrejena uporabniku. Ozek A stebriček skrbi za boljšo preglednost, na voljo je več prostora za noge, vozniku pa bo služila kot mobilna pisarna. Velike površine z nešteto odlagalnih mest ter veliko zaprtih predalov bo poskrbelo, da bo prav vsaka malenkost našla svoje mesto v vozilu. Novi ergonomični sedeži nudijo več

udobja in boljši oprijem vozniku, nova plošča z merilniki pa je še bolj pregledna in nudi več informacij. MAN TGE se lahko pohvali z izredno nizkimi stroški vzdrževanja, majhno obrabo, nizko porabo ter številnimi asistenčnimi sistemi. Fleksibilnost in prilagodljivost so glavni aduti novinca, zato so kupcem na voljo različne konfiguracije ter sprednji, zadnji ali vsekolesni pogon in ročni 6-stopenjski ali samodejni 8-stopenjski menjalnik. Za pogon skrbi dvolitrski dizelaš, ki razvija 75 kW (102 KM), 90 kW (122 KM), 103 kW (140 KM) ali 130 kW (177 KM). Najmočnejši stroj je za oskrbo z zrakom opremljen s kar dvema turbina.



**Notranjost je sodobna, svetla in uporabniku prijazna.**



**Nov izgled, velika praktičnost, bogat izbor motorjev in menjalnikov, trije pogoni, ... 69 različic.**

## Sodelovanje iz 80-tih

Ni skrivnost, da je MAN TGE bratranec VW Crafterja in da se izdelujeta v isti tovarni na Poljskem. Lahko pa omenimo, da to ni prvo sodelovanje med MAN in VW. V osemdesetih letih prejšnjega stoletja je bil VW LT, predhodnik današnjega Crafterja, na voljo tudi kot MAN serija G.



Da bi se nosilnost še povečala, pa lahko 5,5 tonska izvedba za sabo vleče še prikolico skupne mase 1,5 tone, kar pomeni da je lahko najvišja dovoljena masa tudi 7 ton. Ob tem je vozilo lahko opremljeno tudi s sistemom za pomoč pri vzratnem parkiranju s prikolico ali brez.

Novi TGE postavlja nova merila tudi v smislu sistemov za varnost in podporo voznikom, kjer je prvenstveni cilj povečati zaščito potnikov preko aktivnih in pasivnih varnostnih sistemov.



MARKING.SI  
+386 51 833 799  
OBLIKOVANJE/  
POLEPITEV  
VOZIL





Matjaž Gregorič Michelin

# Rešitev je v nižjih stroških

*Michelin z novo generacijo tovornih pnevmatik prispeva k zmanjševanju transportnih stroškov, ki so lahko v življenjski dobi pnevmatike v obliki prihranka goriva povprečno nižji tudi do 1610 evrov, poleg tega pa v zrak izpuhti 3724 kilogramov manj ogljikovega dioksida.*

Pri Michelinu, ki si prizadeva za stalno izboljševanje pnevmatik za tovorna vozila so predstavili novo generacijo pnevmatik Michelin X Line Energy za sprednja kolesa, pogonske osi in priklopnike, ki omogočajo znatne prihranke goriva tudi do litra na 100 prevoženih kilometrov oziroma do 2,66 kilograma nižji izpust CO<sub>2</sub> na enaki razdalji.

Hkrati s tem so pri Michelinu ohranili ostale lastnosti kot so vzdržljivost in varnost pnevmatike. X Line Energy je primerna za uporabo na daljših razdaljah, uvršča pa se v energetski razred AAA. V ponudbi je novost dimenzija 355/50 R22.5. Novost je tudi pnevmatika X Multi Regional, ki je namenjena tovornim vozilom za

transport na krajših in srednje dolgih razdaljah. Uradni preizkusi so pokazali, da je s to pnevmatiko brez dodatnih stroškov mogoče prevoziti od 15 do 20 odstotkov daljšo razdaljo kot z dosedanjo pnevmatiko X MultiWay 3D. Na voljo je v različnih dimenzijah, ki pokrivajo celoten segment tovornih vozil in priklopnikov.

Pri razvoju nove generacije pnevmatik so pri Michelinu uporabili nekaj novih tehnoloških pristopov. V pnevmatike so vgradili lažja, vendar močnejša jeklena vlakna, zaradi česar se je znižala teža pnevmatik. Uporabili so tudi neprekinjeno jekleno žico, ki je lahko dolga tudi do 400 metrov, zaradi česar so pnevmatike vzdržljivejše in stabilnejše skozi celotno življenjsko dobo. Pnevmatike imajo samoobnovljiv profilni blok, ki ohranja dober oprijem in varnost. Za zmes so uporabili poseben material imenovan carbion, ki je rezultat inovativnega mešalnega procesa materialov v tekočem stanju, takšna zasnova pa izboljšuje vzdržljivost, znižuje kotalni upor in omogoča prihranke pri porabi goriva.

Kot vse Michelinove pnevmatike, sta tudi X Line Energy in X Multi skonstruirani tako, da jih je mogoče protektirati v skladu z Michelinovim programom obnavljanja, kar uporabnikom omogoča stroškovno učinkovitost in podaljševanje življenjske dobe.



**Michelin X Energy z uporabo na kolesih tovornjaka in priklopnika lahko prihrani do liter goriva na 100 kilometrov.**



**Pnevmatika Michelin X Multi lahko prevozi od 15 do 20 odstotkov daljšo razdaljo kot predhodnica.**





- Motorji in pogonski sklop druge generacije
- + Aktivni tempomat Predictive Powertrain Control
- + Analiza uporabe FleetBoard

## Učinkovitost je vsota podrobnosti

Aktivni tempomat Predictive Powertrain Control in analiza uporabe FleetBoard sta na voljo kot dodatna oprema. Za več informacij se obrnite na svojega prodajalca vozil Mercedes-Benz.

**Mercedes-Benz**

Trucks you can trust







Ivan Jelen

## Popravilo ali zamenjava

Zaganjač je eden pomembnejših delov na vozilu. V osnovi je to le enosmerni elektromotor, ki se uporablja za zagon motorjev z notranjim izgorevanjem, ne glede na vrsto ali je to bencinski ali dizelski motor.

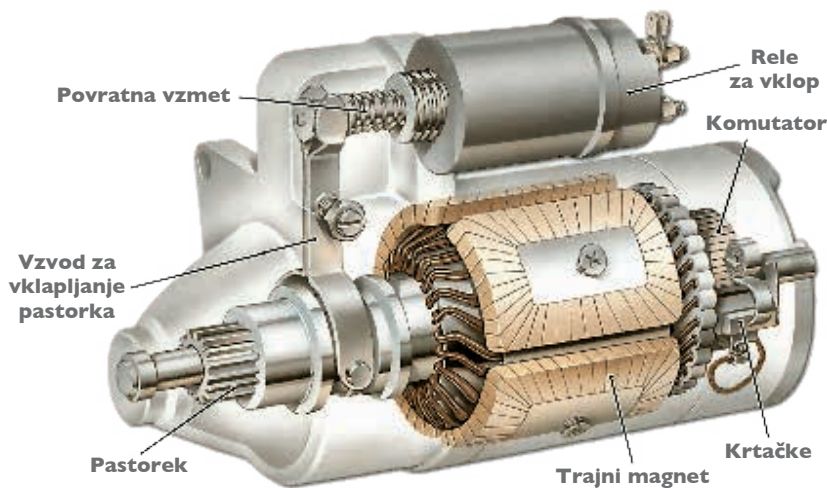
Uporabljamo ga samo za zagon motorja, zato se njegova zgradba še od časa, ko je bil prvič vgrajen (1912), ni veliko spremenila. Vedno je bil projektiran tako, da zdrži le kratkotrajne obremenitve, zato ne mara daljših zaganjanj in vrtenja v prazno. Ker zanj ni predvideno nobeno hlajenje, prihaja do poškodb ravno takrat, ko se motor iz kakršnega koli razloga noče zagnati in nato voznik zaganja motor več kot lahko to lahko zaganjač prenese. Takrat pride do pregrevanja in raztapljanja posameznih sestavnih delov, kot so krtačke, rotor, magneti, ... Zato ni nikoli dobro predolgo zaganjati motorja, temveč ga zagnati

in če ne »vžge«, počakati nekaj trenutkov, da se ohladi.

Zaganjači se med seboj razlikujejo po moči, saj je za zagon bencinskih motorjev dovolj od 0,7 do 1,5 kW moči, medtem ko dizelski potrebujejo moč do 2 kW. Ker se zaga-

njač napaja z elektriko iz akumulatorja, je za doseganje potrebne vrtilne frekvence potrebno imeti tudi dovolj močen in izpraven akumulator. To še posebej velja za dizelske motorje, ki se zaganjajo le s pomočjo kompresije. Del, ki se najpogosteje iztroši na

zaganjaču, so po navadi grafitno-bakrene ščetke, ki se trošijo pri vsakem zagonu motorja in se s časom povsem zdršajo. Če reagiramo pravočasno in ščetke zamenjamo, bo popravilo poceni in škoda minimalna. Če jih ne menjamo pravočasno, lahko poškodujemo tudi druge dele zaganjača, kot je recimo rotor s kolektorjem, po katerem drsijo ščetke. Lahko poškodujemo tudi rele za vklop, ki potisne pastorek na ozobljen vztrajnik motorja. Včasih



se lahko polomijo tudi zobje na pastorku ali na vztrajniku. Poškodovane dele menjamo postopoma, ko do poškodbe pride, obstajajo pa tudi servisi, kjer vam preventivno zamenjajo načete dele zaganjača.

Na koliko kilometrov se bo zaganjač pokvaril, se ne da ugotoviti ali predvideti, saj nekateri motor zaženejo enkrat in nato prevozijo 500 kilometrov, medtem ko drugi vozilo na dan zaganjajo tudi po 100 krat ali več (taksisti).

### Kako deluje

V osnovi deluje kot rele, le da ob vklopu zaganjanja preko vzvoda premakne pastorek, na katerem je zobnik navzven, da nasede na ozobljen vztrajnik na glavni gredi motorja z notranjim izgorevanjem. Ko je pastorek v končni legi, se sklene tudi glavni kontakt, ki poveže sponko z enosmernim elektromotorjem. Takrat prične zaganjati motor z notranjim izgorevanjem.





# Mobilne aplikacije

*Vsakega od nas zanima, kakšno bo vreme jutri, pojutrišnjem ali za konec tedna. Pri tem nam pomagajo vremenske napovedi, do katerih pa lahko pridemo na različne načine. Včasih smo čakali, da bi se zaključil TV Dnevnik in bi nam g. Trontelj napovedal vreme, danes pa le prižgemo svoj mobilnik in ...*



Danes so mobilne aplikacije za vreme ene najpogosteje uporabljenih aplikacij sploh. Zato ni nič čudnega, če je ponudba zares pestra. In kako se znajti med njimi, katera je najboljša in katera najbolj primerna za nas? Pri ocenjevanju vremenskih aplikacij imamo v grobem tri kriterije: točnost in ažurnost vremenske napovedi, preglednost in enostavnost uporabe in nenazadnje nam mora biti aplikacija všeč. Verjetno je prvi kriterij še najbolj pomemben. Pomembno je torej, od kod aplikacija pobira vremenske podatke in vremenske napovedi. Če se omejimo na Slovenijo, so najbolj točne in ažurne tiste aplikacije, ki uporabljajo uradne podatke in napovedi Agencije Republike Slovenije za okolje (ARSO). Že res, da domači vremenslovci včasih udarijo mimo, toda vedeti je treba, da je ARSO-va napoved za Slovenijo kljub vsemu ena najbolj zanesljivih, saj se ne zanaša samo na računске modele, temveč temelji tudi na znanju in izkušnjah domačih meteorologov. Na drugi strani imamo tuje aplikacije, ki napovedi generirajo na podlagi omenjenih računskih modelov in simulacij. V splošnem znajo solidno napovedati vremensko dogajanje, žal pa ne morejo upoštevati vseh specifik Slovenije, kjer se na majhni površi-

ni srečuje več podnebnih območij. Zaradi razgibane konfiguracije terena in številnih lokalnih dejavnikov, ki vplivajo na vreme, je Slovenija zato zelo nevhvaležna za napovedovanje vremena zgolj na podlagi računalniških simulacij, še posebej, če si želimo točnih lokalnih napovedi.

Za načrtovanje aktivnosti na prostem v Sloveniji prisegam na podatke in napovedi ARSO, ki so se doslej izkazale za najbolj točne. Do njih dostopam prek spletnega mesta [www.meteo.si](http://www.meteo.si), kjer je zelo uporabna animacija modela ALADIN, ki zna zelo natančno napovedati gibanje in jakost padavin. Spletna aplikacija poleg tega omogoča do 10-dnevno verjetnostno napoved z napovedjo temperatur, padavin in vetra. Za športne aktivnosti na prostem so nepogrešljivi tudi ostali podatki in napovedi, ki jih v Sloveniji zagotavlja samo ARSO, kot je denimo lavinska napoved, posebna vremenska napoved za visokogorje in vremenska napoved za letalstvo. Poleg spletnega mesta [www.meteo.si](http://www.meteo.si) pa uporabljam tudi aplikacijo WeatherPro, ki ponuja solidno splošno vremensko napoved za Slovenijo po posameznih krajih, ažurne podatke o trenutnem vremenu v kraju, kjer se trenutno nahajam, ter pregleden »widget« na namizju mobilnika. Še posebej pa se izkaže v tujini, saj na enem mestu omogoča enostaven pregled vremenske napovedi in podatkov za (skoraj) katerikoli kraj na svetu.

## Slovenska aplikacija

Po pregledu kar nekaj aplikacij in njihovem preizkusu lahko med boljše aplikacije uvrstimo Triglav Vreme, ki jo je izdala naša zavarovalnica. Poleg všečnega vmesnika velja pohvaliti možnost nastavitve potisnih sporočil za obveščanje o različnih vremenskih nevarnostih (veter, poplave, toča, močan dež, ...), radarsko sliko padavin, podatke o snežnih razmerah ter ločeno vremensko napoved za visokogorje. Če bi aplikacijo optimizirali tako, da bi delovala hitreje, bi bila že skoraj popolna. No, glede na to, da je na voljo brezplačno ...

## Tuja aplikacija

Ob pregledu tujih aplikacij pa se človek včasih malo izgubi, saj je ponudba zares velika. Zagotovo je ena najboljših aplikacij Weather Pro družbe MeteoGroup, katere podatke za svojo napoved uporabljajo tudi pri naši Pop TV in 24ur.com. Weather Pro je na voljo v dveh različicah in sicer v okrnjeni brezplačni ali polni plačljivi, kjer sama aplikacija stane 2,9 evra, za natančno in dolgoročno vremensko napoved s satelitskimi in radarskimi slikami ter podrobnimi podatki pa je potrebno doplačati še letno naročnino v višini 9,99 evra.





# Od Lizbone do St. Peterburga na plin

Iveco je zagotovo pionir v uporabi naravnega plina v svojih težkih tovornih vozilih. Letos se je s Stralisi udeležil relija »Blue Corridor 2017: Iberia – Baltia«.

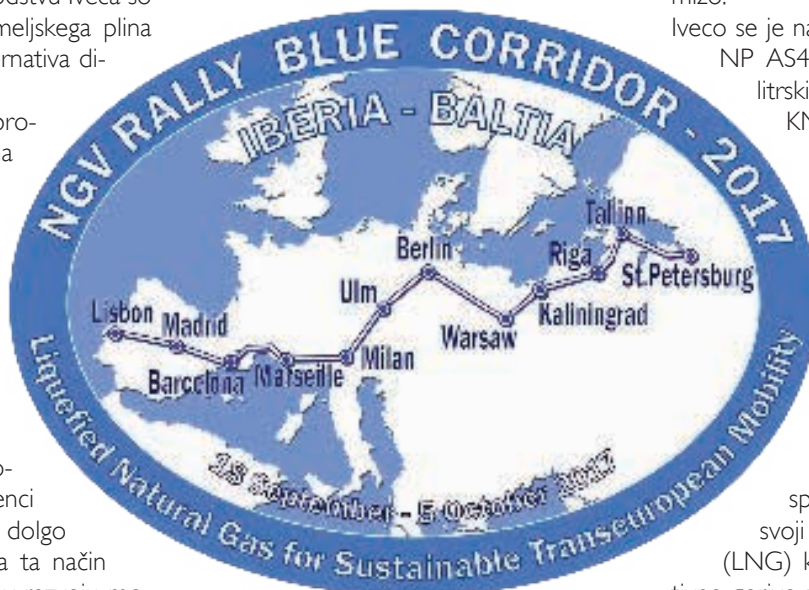
Stralis NP je prvi tovornjak s pogonom na plin, ki je namenjen za dolgoprogaški transport in lahko deluje na stisnjen ali utekočinjen plin. Tudi v samem vodstvu Iveca so mnenja, da je uporaba zemeljskega plina najboljša in edina prava alternativa dizelskemu gorivu.

Reli »Blue Corridor«, ki ga promovira in organizira skupina Gazprom in Uniper, združuje predstavnike energetskih in logističnih podjetij, proizvajalce vozil in operaterje na trgu, s čimer želijo promovirati uporabnost in koristi plina kot goriva v prihodnosti.

Vse skupaj se je začelo v začetku septembra v Lizboni, od koder so se udeleženci podali na 5500 kilometrov dolgo pot do St. Petersburga. Na ta način so želeli dokazati napredek v razvoju motorjev in same infrastrukture za polnjenje s plinom po Evropi.

Ob sami ruti modrega koridorja pa se je karavana ustavila tudi na seriji okroglih

miz, kjer so predstavniki dobaviteljev plina, transportna podjetja in vladni pooblaščeniki posameznih držav razpravljali o



tehnoloških in pravnih aspektih uporabe naravnega plina v transportu, kakor tudi o ekoloških, ekonomskih in socialnih koristih

tega alternativnega goriva. Karavana se je ustavila tudi v Ulmu, kjer ima Iveco svojo tovarno in kjer so prav tako izvedli okroglo mizo.

Iveco se je na reli podal z vlačilcem Stralis NP AS440S40T, katerega poganja 9 litrski Cursor motor z močjo 400 KM in 1700 Nm navora, z avtonomijo 1500 kilometrov.

Iveco je v zadnjih letih tudi postal vodilni proizvajalec težkih tovornih vozil s pogonom na plin. Do danes jih je prodal že dobrih 22.000 tisoč, ob tem pa še naprej raziskujejo in testirajo nove možnosti.

Enakega mnenja je tudi nemško ministrstvo za transport in infrastrukturo, ki je v svoji študiji spoznalo tekoči plin (LNG) kot najbolj primerno alternativo gorivo za prevoz na dolge razdalje v naslednjih 10-ih do 15-ih letih.

Reli se je zaključil 5. oktobra, ko so v St. Petersburgu organizirali velik mednarodni plinski forum.



# IVECO DAILY PREDNOSTI ZA VAŠE POSLOVANJE



**L-life\* M&R pogodba**  
4 leta ali 160.000 km



Novi Daily E6 je prava odločitev za razvoj vašega poslovanja. Z novimi Euro 6 motorji s še več moči, manjšo porabo goriva in najboljšim razmerjem stroškov lastništva v svojem razredu. S še večjim udobjem in napredno povezljivostjo. To je vaš popoln poslovni partner.

## Benussi

Cvetkova ulica 1, Rudnik, Ljubljana, tel: 08/2053 335 Miklavška cesta 82, Maribor, tel: 02/8051 530

## IVECO

Vaš partner za trajnostni transport

\*poleg dve letne polne garancije v skladu s pogoji pogodbe do 4 leta ali 160.000 km na pogonski sklop in redno vzdrževanje. Ponudba je veljavna do 31. Decembra 2017 za vse IVECO DAILY 4x2 i 3,5t največja dovoljena masa z dizelskim pogonom in ročnim menjalnikom.





# Kdo še potrebuje **dizel**?

*Hyundai je z modelom Ioniq predstavil prvi avtomobil na svetu, ki na eni platformi istočasno ponuja tri v enem: električni, hibridni in plug-in model. Najbolj zanimiva je zagotovo hibridna verzija, ki ponuja zanimivo kombinacijo električnega in novega 1,6 GDi motorja.*

Vse deluje odlično. Električni motor in klasičen bencinski motor sta izredno lepo sinhronizirana, menjalnik z dvojno sklopko pa hitro in mehko spreminja stopnje prenosa. Električni motor razvija 32 kW in najvišji navor 170 Nm. Napaja se iz sklopa litij-ionskih baterij s kapaciteto 1,56 kWh, ki so nameščene pod zadnjimi sedeži. V kombinaciji s klasičnim 1,6 litrskim bencinskim motorjem se skupna moč dvigne vse do 141 KM, kar omogoča silovit pospešek in 185 km/h končne hitrosti, ob povprečni porabi 4 litre ter emisiji CO<sub>2</sub> 79 g/km. To so vrednosti, ki jih ne dosega noben dizelski motor. Tipično za hibridna vozila tudi Ioniq speljuje le s pomočjo elektrike in

nadaljuje vožnjo, vse dokler se ne izpraznijo baterije ali dokler ne pritisnete močnejše na stopalko za plin. Takrat se v pogon nežno vklopi tudi bencinski motor. Baterija se polni takoj, ko spustite stopalko za plin, še bolj intenzivno pa ob zaviranju ali vožnji po klancu navzdol brez plina. Menjalnik deluje v dveh režimih Eco in Sport, slednji močno dvigne zmogljivosti, a to pri tem avtomobilu ni v prvem planu. Je pa vseeno lega na cesti odlična, saj je težišče zaradi sklopa

baterij precej nizko in je vstop v zavoj s tem avtomobilom prava zabava.

Razen tega, da avtomobil izgleda povsem solidno, je večji del karoserije izdelan iz lahkih legur in aluminija, kar mu daje potrebno čvrstost in relativno malo težo – 1400 kg. Za varčno hibridno vozilo je Ioniq presenetljivo zabaven v vožnji, v kombinaciji z dvosklopčnim menjalnikom pa tudi veliko bližje evropskemu okusu od recimo bolj renomirane Toyote Prius.

### TEHNIČNI PODATKI:

Motor	4 valji, bencinski, elektromotor
Prostornina (ccm)	1.591
Moč (kW/KM)	77/105
Moč elektromotorja (kW/KM)	32/44
Nominalna moč ob polnih baterijah (kW/KM)	104/141
Navor (Nm/min)	265/1000-2400
Mere DxŠxV (mm)	4470x1805x1450
Prtljažnik (l)	443
Masa (kg)	1425
Menjalnik	samodejni z dvema sklopka 6 prestav
Najvišja hitrost (km/h)	185
Pospešek 0-100 km/h(s)	10,8
Povprečna poraba (l/100 km)	3,9





# Bliže mlajšim

*Peta generacija Mercedesovega C razreda zares ne izgleda tradicionalno kockasto. Simpatična forma, s polno mehkih linij, briše zadržanost in vnaša originalen duh športnega prestiža. Notranjost s prvovrznimi materiali je takšna kot se od Mercedesa pričakuje, vnaša pa tudi stil, ki je vseč mlajšim voznikom.*



Ivan Jelen

Mladi bodo cenili širok spekter opreme, predvsem zelo decentno delovanje vseh varnostnih sistemov, ter odličen radijski sistem Burmaster ali infotainment Command, po katerem brskate z okroglim stikalom ali s prstom po TouchPadu. S slednjim lahko na info zaslonu v obliki tablice, izpisujete tudi SMS sporočila. Starejši vozniki bodo cenili odličen položaj za majhnim a precej debelim, v usnje oblečenim, volanskim obročem, preglednost armature ter komfortno sedenje v kvalitetnih sedežih.

Štiri valjni 2,2 litrski motor razvija solidnih 125 kW. Že pri prvem ostrejšem pritisku na plin, ko se 400 Nm navora osvobodijo pri vsega 1400 vrtljajih, se izkaže, da večina močnejšega motorja niti ne bo rabila. Pospešek do 100 km/h znaša 8 sekund, končna hitrost pa 230 km/h. Ob tem 7-stopenjski samodejni menjalnik G-Tronic Plus deluje odlično, zanimiv pa je tudi sistem Agility Select, ki ponuja pet različnih načinov vožnje (Eco, Comfort, Sport, Sport + in Individual). Program Sport + vam bo hitreje pogнал kri po žilah, saj se takrat prestavljanje vrši pri višjih vrtljajih, stopalka za plin je odzivnejša, podvozje trše, še posebej spredaj, kar izniči negativen vpliv teže motorja na obnašanje vozila v zavoj, zato lahko rečem da je to pozitiven šok za voznika, ki si bo dvignil samozavest ter premaknil mejo pri upravljanju z zadnjim pogonom. Na avtocesti se pri 130 km/h motor vrtil pod 2000 vrtljaji, zato je možno doseči porabo tudi nižjo od petih litrov, če pa ste bolj dinamičen voznik pa porabe skoraj zagotovo ne boste spravili

preko 7 litrov. K nizki porabi pripomore tudi odličen koeficient zračenega upora ter manjša masa, saj je kar nekaj karoserijskih delov izdelanih iz aluminija.

Mercedes je z novim C razredom v ta avtomobilski razred vnesel prijetno dozo mladostnega športnega karakterja, tako da avto ni več namenjen le za elegantno in udobno premagovanje številnih kilometrov, temveč bo zadovoljil tudi številne mlade, pri odhodu na večerno druženje.

## TEHNIČNI PODATKI:

Motor	dizel, 4 valjni, turbo polnilnik
Prostornina (ccm)	2.143
Moč (kW/KM)	125/170 pri 3000 vrt/min
Navor (Nm)	400 pri 1400-2800 vrt/min
Menjalnik	7G Tronic, 7 - stopenjski samodejni
Pogon	na zadnja kolesa
Mere DxŠxV (mm)	4685x1810x1440
Medosna razdalja (mm)	2840
Prtljažnik (l)	480
Masa (kg)	1570
Pospešek (0-100 km/h)	7,8
Najvišja hitrost (km/h)	233
Izpuh (g CO <sub>2</sub> /km)	113
Povprečna poraba (l/100 km)	5,8





# Italijanska moda



Vsa čast Fiatu in njegovi široki gami modelov na osnovi petstotke, no model Tipo je prava osvežitev v njegovi ponudbi.

Tipo je povsem nov model in z avtom, ki se je izdeloval od leta 1988 do 1996 in je bil leta 1989 celo evropski avto leta, nima nič skupnega. Avto meri v dolžino 4,36 metra in je razkošno odmerjen s prostorom v notranjosti. Ergonomija je dobra, vse je pri roki. Na sredini ni veliko stikal, saj se večino funkcij krmili kar preko multifunkcijskega volanskega obroča, ostalo pa preko osrednjega ekrana občutljivega na dotik.

Testni Tipo je poganjal 1,6 litrski dizelski motor, opremljenim z najnovejšo gene-

racijo Multijet tehnologije, ki omogoča povsem spodobno vožnjo, solidne zmogljivosti ob odlični ekonomičnosti in nizkih stroških vzdrževanja. Turbo dizel razvija 88 kW/120 KM, kar omogoča, da se Tipo zažene tudi do 200 km/h. Zahvaljujoč common-rail neposrednemu vbrizgu goriva in turbo polnilniku s spremenljivo geometrijo lopatic ponuja motor kar 320 Nm navora.

Najbolje se Tipo izkaže na regionalnih cestah, saj ponuja podvozje precej nevtralno držo na cesti in veliko stabilnosti,

## TEHNIČNI PODATKI:

Motor	dizel, 4 valji, 4 ventili na valj, turbo polnilnik
Prostornina (ccm)	1.598
Moč (kW/KM)	88/120
Navor (Nm/min)	320/1750
Menjalnik	6-stopenjski ročni
Mere DxŠxV (mm)	4368x1792x1495
Medosna razdalja (mm)	2636
Masa/nosilnost (kg)	1295/440
Prtljažnik (l)	440
Najvišja hitrost (km/h)	199
Pospešek 0-100 km/h (s)	9,7
Povprečna poraba (l/100km)	5,2
Izpuh (gCO <sub>2</sub> /km)	117

avtomobil pa je zelo miroljuben, tudi če sredi zavoja hitro odzameš plin. Volanski mehanizem je za ta avtomobil natančen, tudi z ročico 6-stopenjskega menjalnika se da lahkotno in hitro rokovati brez večjih zatikanj, čeprav ima nekoliko daljši hod. Stopalka za zavoro je ravno prav mehka, da lahko natančno dozirate moč zaviranja. Ženske bodo cenile funkcijo City, kjer volanski mehanizem omogoča vrtenje volana s pol manj moči.

S prihodom Tipa je avtomobilski trg prejel resnega konkurenta v C segmentu. Ob kompaktni karoseriji Fiat Tipo v hatchback izvedbi prinaša tudi sodoben dizajn z LED lučmi, kakovostne materiale v notranjosti, poudarek pa je vsekakor na ugodni ceni in bogati opremitvi že od prvega paketa naprej.







# Mastna mešanica

Ivan Jelen

*Vsi vemo, da motor brez olja ne more delovati. Danes so pred moderna motorna olja postavljeni izredno visoki zahtevki: mora podmazovati, hladiti, zadržati umazanijo in kljub agresivnim sestavinam bencina se ne sme pokvariti.*

Olja delimo po njihovi osnovi na mineralna (naravna) in na sintetična (umetna). To osnovo narekujejo tako imenovani polial-

faolefini, ki tudi odredajo življenjsko dobo ter viskoznost olja. Ciklus menjav olja in s tem tudi življenjska doba olja v osebnih

avtomobilih je danes do 50.000 kilometrov pri tovornjakih tudi preko 100.000 kilometrov. Zaradi tega je potrebno imeti zares dober recept za izdelavo kvalitetnega olja. Danes se to dela povsem elektronsko po naprej pripravljenih receptih, včasih pa je bilo to delo bolj zahtevno. Na začetku je potrebno zbrati sestavne elemente. Osnova so temeljna olja iz naftne rafinerije, katerim kasneje dodajajo različne aditive, s čimer dobimo različne vrste olj za različne namene.

Ob naročilu olja, se stranki dogovorita za vrsto in kvaliteto, s čimer se določi tudi katero temeljno olje bo za osnovo in katere aditive bo potrebno dodati, kar pa ni vedno enostavno. Najprej v tovami segrejejo posodo v kateri bodo opravljali mešanje na 60 do 70 stopinj, s tem

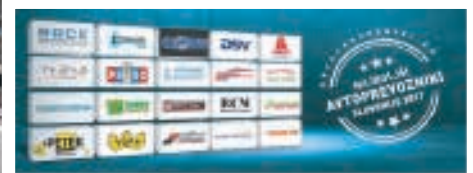
olje ne postane žarko in se lažje meša. Sledi dodajanje aditivov in zopet mešanje. Po določenem času se mešanica prečrpa v novo posodo, kjer se ohlaja in čaka na kupca. Po tem ko se je mešanica ohladila in je preverjeno naročilo pride do odločitve kako se bo olje transportiralo: z ladjo, cisterno, v sodih ali v plastenkah. In slednje najdemo tudi mi na naših prodajnih policah.







Že od leta 2008 obstaja na svetovnem spletu pregleden in uporabniku prijazen projekt, ki združuje vse najboljše slovenske avtoprevoznike na enem mestu - [www.avtoprevozniki.eu](http://www.avtoprevozniki.eu).



## Vsi najboljši avtoprevozniki Slovenije na enem mestu – [www.avtoprevozniki.eu](http://www.avtoprevozniki.eu)!

*Avtoprevozniki.eu je danes pri nas najbolj uporabna spletna stran pri prevozih blaga. Preko strani [www.avtoprevozniki.eu](http://www.avtoprevozniki.eu) se opravi cca. 15.000 prevozov letno, obiskanost strani pa beleži za slovenske razmere odličnih 20.000 obiskovalcev mesečno.*

### Kdo so najboljši avtoprevozniki v vaši regiji?

Najboljši avtoprevozniki Slovenije so razdeljeni po regijah, tako lahko enostavno preverite, kdo so najboljši prevozniki v vaši okolici. S preprostim klikom na regijo se vam prikaže stran s prevozniki iz izbrane regije.

Med podatki predstavljenega avtoprevoznika lahko najdete vse kontakte tudi v primeru, da prevoznik nima lastne spletne strani, saj ima na tej povezavi celotno predstavitev dejavnosti v sliki in besedi. Tako lahko zelo enostavno stopite v stik z željenim prevoznikom.

### Zelo enostavna uporaba.

Zamisel za projekt Najboljši avtoprevozniki Slovenije je nastala povsem iz potrebe po prevozih, saj je splet poln prevoznških ponudb, a ko stranka želi najti zanesljivega prevoznika za prevoz blaga na točno določeno lokacijo, ob točno določenem času, ga je težko najti.

S pomočjo te spletne strani je sedaj to opravilo precej lažje, saj je v iskalniku na spletni strani potrebno vnesti le destinacijo prevoza ter segment prevoza in program vam bo sam našel prevoznika, ki vozi v tisto smer in ima tovarna vozila prilagojena za prevoz željenega blaga.

Tako lahko že z enim klikom dobite seznam preverjenih prevoznikov, ki vozijo v določene lokacije zeleni tovor.

### Z enim povpraševanjem do prave ponudbe.

Na strani [www.avtoprevozniki.eu](http://www.avtoprevozniki.eu) je obrazec za povpraševanje, kjer se letno odda več kot

15.000 povpraševanj, ki so potem naslovljena na prevoznike, ki sodelujejo pri projektu.

### Obrazec za povpraševanje je zelo enostaven in smiselno zastavljen, saj je potrebno vnesti le:

- kraj naklada/razklada,
  - vrsto, dimenzijo, težo tovora,
  - datum naklada/razklada,
  - posebnosti (ADR, temperaturni režim, ...).
- Program bo sam poiskal prevoznike, ki lahko izvedejo vaše povpraševanje in le-ta bo takoj tudi stopil v stik z vami. Zelo hitro in enostavno.

### Avtoprevozniki.eu – uspešen mednarodni projekt.

Projekt [www.avtoprevozniki.eu](http://www.avtoprevozniki.eu) je globalni projekt preveden v kar sedem tujih jezikov, tako da vedno več tujih podjetij pri prevozu blaga uporablja stran [www.avtoprevozniki.eu](http://www.avtoprevozniki.eu). Trenutno je njihov delež že 32 %.

### Odlična priložnost za avtoprevoznike, ki želijo pridobiti nove kvalitetne posle in dvigniti ugled podjetja.

Avtoprevozniki, ki so prisotni na spletni strani, imajo bistveno več možnosti, da pridobijo nove posle ter posledično dvigujejo prepoznavnost in ugled podjetja. Prevozniki, ki sodelujejo pri projektu, vsak dan prejema za njih primerna povpraševanja, prav tako pa so izpostavljeni kontaktni podatki prevoznikov tako, da lahko podjetja sama stopijo v stik s prevoznikom.

### Avtoprevozniki, pridružite se k projektu Najboljši avtoprevozniki Slovenije.

Namen projekta Najboljši avtoprevozniki Slovenije je sodelovati in svojim naročnikom priporočiti izključno zanesljive in preverjene prevoznike, zato morajo avtoprevozniki, ki so predstavljeni na spletni strani, zadostiti določenim kriterijem (doba delovanja, poslovanje podjetja, skrb za okolje, ...).

V primeru, da avtoprevoznik izpolnjuje zahtevane kriterije, se preverijo kontaktni podatki podjetja (za objavo na strani) ter destinacije in segment blaga, ki ga prevoznik vozi.

Sodelovanje se vedno sklene za dobo 12-ih mesecev, kjer se tudi spremlja resnost in kvaliteta avtoprevoznika.

### Preverite, ali vaše podjetje sodi med najboljše avtoprevoznike Slovenije.

**Pokličite: 059 074 061**

**Pišite: [info@avtoprevozniki.eu](mailto:info@avtoprevozniki.eu)**





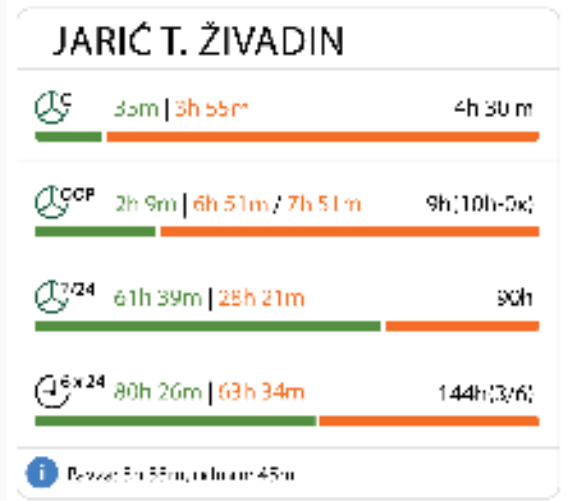
PREDNOST

1

## PREDVIDEVANJE DELOVNEGA ČASA VOZNIKA

Program samodejno preračunava in prikazuje, koliko časa voznik lahko še vozi, in kako dolg odmor mora narediti po tej vožnji. Prikaz po kriterijih:

- Neprekinjena vožnja (4:30 h)
- Dnevna vožnja (9h/10 h)
- Čas vožnje 7/14 dni (56h/90 h)
- Delovni teden 6 x 24h (Uredba 561/2006 / ES)



PREDNOST

2

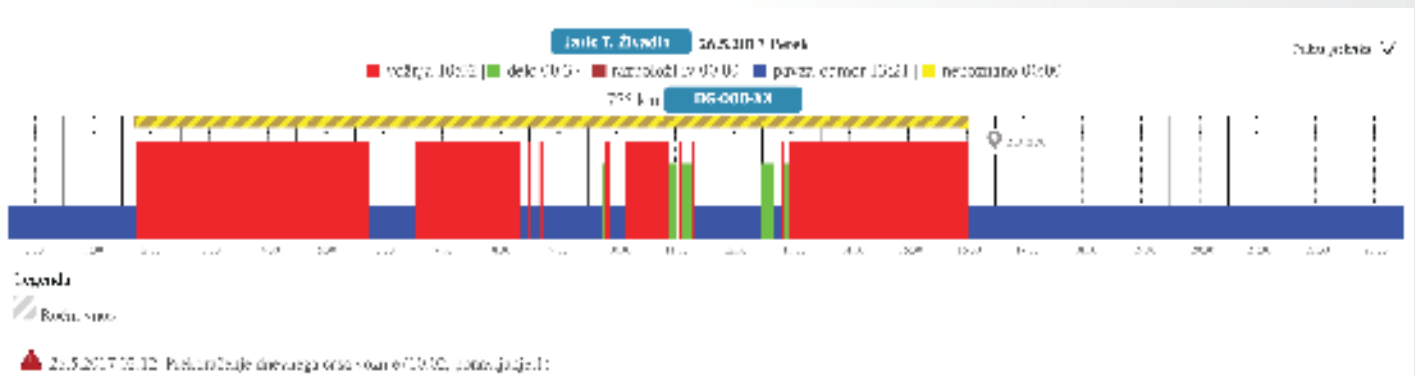
## DALJINSKO ODČITAVANJE PODATKOV S TAHOGRAFA IN VOZNIKOVE KARTICE

V udobju pisarne lahko odčitajte podatke s tahografa in voznikove kartice ne glede na to, kje se vozilo nahaja. Podatki se hranijo v zakonitem .ddd zapisu, ob pregledu se išče ta datoteka.

PREDNOST

3

## ANALIZA DELOVNEGA ČASA VOZNIKA IN PRIKAZ NAPAK (ČASA VOŽNJE)



PREDNOST

4

## (NOVA ZAKONSKA ZAHTEVA ) EVIDENCA TEDENSKEGA DELOVNEGA ČASA ČLANA POSADKE

- Poročilo, ki ustreza zakonskim zahtevam, program naredi samodejno.\*
  - Poročilo se mora hraniti 2 leti.
- \* Samodejno – na zahtevo stranke – s programom.



Poslikava vozil dobiva v Slovenji vedno večjo veljavo. V kolikor je bilo v preteklosti dovolj le označba podjetja, danes temu ni več tako. Pri MarKingu se tega dobro zavedajo in veliko vlagajo v razvoj na oblikovnem in tehničnem področju. Podjetje je sestavljeno iz petih specializiranih oddelkov, vsak od njih ima jasno začrtane naloge.

  **Tomaž Ficko**

# Od ideje do izvedbe

Vse skupaj se začne pri posvetu s stranko, kjer skušajo že na samem začetku dobiti čim več vhodnih podatkov, ki so nato potrebni pri oblikovnem predlogu. Oblikovanje je zagotovo eden najpomembnejših členov, zato mu posvetijo veliko pozornosti. S 15 letnimi izkušnjami lahko stranki ponudijo najbolj optimalno rešitev. Oblikovanje je tisto, kar jih v veliki meri ločuje od ostalih, pripravijo lahko celovito »brand« podobo, ki je primerna za izpostavitve podjetja ali pa »styling«, kjer je v ospredju grafika. Nič manj pomembna nista sektorja priprave, kjer je potrebno vso digitalno zamisel pretvoriti v realnost, na voljo pa so različni postopki in tehnike printanja. Od leta 2016 so 3M partner, kar pomeni, da v veliki večini delajo samo z njihovimi materiali, ki so sicer višjega cenovnega razreda, a zelo kakovostni, proizvajalec pa tudi izvajalcu nudi primeren servis. Biti 3M partner za njih ne pomeni samo ugodnosti, ampak tudi obvezo, saj so standardi, ki jih je potrebno zagotavljati, zelo visoki. Pri MarKingu so pred časom razvili tako

imenovano šablonsko polepitev, kar pomeni, da je število porezav po vozilu minimalno. Tovrstna tehnologija omogoča lažje in hitrejšo saniranje morebitnih poškodb, poleg tega občutno zmanjša možnost poškodb zaradi porezav po vozilu. Ker se pri tem izognejo polepiti kanalov, je tudi obstojnost same polepitve bistveno daljša in lepša. Posebno pozornost dajejo polepitanju v tovornem programu,

sodelujejo z največjimi prevozniki, kot so Finec Transport, Klemen Transport, Jatis, Omahen, ... Velik delež je tudi samostojnih prevoznikov z enim ali dvema tovornjakoma v floti, tu pa je potrebna še posebna pozornost, saj praviloma vsi ti živijo za ta posel.

Prevoznikstvo ima v Sloveniji veliko tradicijo, zato ji pri MarKingu želijo slediti s svojimi kreacijami in polepitanji.





NAŠA **NOVOST**

# IZVABITE NAJBOLJŠE IZ SVOJEGA VOZILA MAKSIMALNA MOČ IN ZAŠČITA.<sup>1</sup>



## OMV **MAXX Motion** Performance Gasoline 100plus

JOSEF NIKOLAI SCHUBERT  
Vodja oddelka za inovacije  
in razvoj, OMV

<sup>1</sup>Zmogljivost in učinkovitost izgorevanja sta izboljšani zaradi višjega oktanskega števila (min. 100 RON) in učinkovitejšega čiščenja sesalnih ventilov. Prednosti se lahko razlikujejo glede na vozilo, način vožnje in tehnično stanje motorja ter se nanašajo na primerljivo gorivo, ki izpolnjuje minimalne lokalne zahteve po standardu EN 228. Rezultate testiranja goriva MaxxMotion 100plus je dokazala organizacija TÜV AUSTRIA AUTOMOTIVE. <sup>2</sup>Gorivo OMV MaxxMotion 100plus izpolnjuje najvišje zahteve (kategorija 5) Svetovne listine o gorivu (WWFC).



Kategorija 5  
Svetovne listine  
o gorivu (WWFC)

IZPOLNUJEMO NAJVIŠJE ZAHTEVE  
AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE

Za več informacij obiščite:



[www.omv.si](http://www.omv.si)



OMVSlovenija

WE CARE MORE







# Primerna pričvrstitev

*Varno zlaganje in pričvrščevanje tovora je eden od ključnih dejavnikov zagotavljanja varnosti v mednarodnem tovornem cestnem prometu. Tovor je potrebno pred nakladanjem na tovornjak pregledati in določiti način zlaganja v tovorni prostor. Potrebno je določiti način zapolnjevanja praznega tovornega prostora ter mesta in način pričvrščevanja. Ustrezno izvedeni procesi preprečijo poškodbe na tovoru, vpliv premikanja tovora na nestabilnost vozila in nastanek nesreč v cestnem prometu.*

Odgovornosti za pravilno zlaganje in pričvrščevanje tovora so določene z mednarodnimi konvencijami, nacionalnimi predpisi in z medsebojno pogodbo med pošiljateljem, prejemnikom ter prevoznikom. Prepisane zahteve in procesi se tako lahko razlikujejo od prevoza do prevoza in med državami poteka transportne poti. Kljub temu se za varnost zlaganja in pričvrščevanja tovora uporabljajo poenoteni ISO in EN standardi, kot so: ISO 1496 in ISO 1161 – ISO zabojniki; EN 12640 – privezovalne točke; EN 12641-1 in EN 12641-2 za ponjave; EN 12642 – trdnost karoserije vozila; EN 284 – konstrukcijske zahteve za zamenljiva tovarišča; ISO 27956 – zahteve glede zavarovanja tovora v dostavnih vozilih itd.



### Smernice podane s strani IRU

Mednarodna zveza cestnih prevoznikov (IRU – International Road Transport Union) je izdala smernice za varno pričvrščevanje tovora pri prevozih v cestnem prometu. IRU priporoča, da se obveznosti glede pričvrščevanja tovora in prevoza uredijo z medsebojnimi pogodbenimi obveznostmi, ki naj pokrijejo naslednje:

- Pravilni opis tovora (teža posamezne tovorne enote, teža celotne pošiljke, težišče tovora, dimenzije tovornih enot, omejitve glede zlaganja tovora ipd.).
- Lastnosti tovora (varen in primeren za prevoz po cesti, primerno pakiranje, klasifikacija nevarnega tovora, primerno označen nevaren tovor ali lomljiv tovor itd.).
- Vozilo (brezhibnost in čistost vozila, primerna nosilnost, zahteve za plombiranje vozila itd.).
- Uporaba materiala za pričvrstitev tovora (primernost glede lastnosti tovora, brezhibno stanja).

Ob zagotavljanju tehničnih lastnosti vozil in materiala za pričvrstitev tovora je potrebno upoštevati tudi dinamične elemente, ki nastajajo pri prevozu tovora, in sicer pri pospeševanju in zaviranju vozila ter pri vožnji navkreber in navzdol (še posebej pri večjih klančinah). Smernice IRU se nanašajo na parametre in metode, ki so podane in opisane v evropskem standardu EN 12195-1:2010. Način pričvrstitve tovora je odvisen od smeri delovanja sil na tovor ob

zaviranju ali pospeševanju ter ob delovanju centrifugalne sile med prevozom, od trenja med tovorom in nakladalne površine, mase tovora, dimenzij tovora ali tovrne enote ter težišča le-teh.

### Metode zavarovanja tovora med prevozom

Za varen prevoz tovora se uporabljajo metode direktnega privezovanja, blokiranja tovora, priklepanja ter kombinacije, kjer je pomemben element faktor trenja. Privezovanje se najpogosteje uporablja za tovor, ki je nepravilnih oblik (okrogel, stranice različnih dimenzij itd.). Najbolj je uporabno privezovanje prek tovora, kjer mora biti kot med podom in privezo (lahko tudi oprtnica) med 75° in 90°. Bočno privezovanje ni potrebno, v kolikor je trenje med tovorom in podom dovolj veliko, da ne pride do drsenja tovora ob vibracijah med prevozom. Privezovanje z zanko onemogoča, da bi se tovor premikal po tvornem prostoru levo in desno, saj ga dvosmerno zategujeta levi in desni zanki. Najpogosteje pa se zaradi varnostnih zahtev poleg privezovanja tovora uporablja metoda blokiranja.

Blokiranje tovora v tovornem prostoru je najpogostejša metoda zlaganja in zavarovanja tovora, saj se s tesnim zlaganjem tovora med stranice tovornega prostora in uporabljenega polnilnega elementa ustvari tesno prilaganje površin in tako onemogoči premikanje.



## Napuhljive blazine, palete in panelne plošče

Kot polnilni elementi se lahko uporabljajo napuhljive zračne blazine, transportne palete, pragovi in panelne plošče ter ostali leseni material, ki se ga predhodno pripravi v ustreznih dimenzijah in količini. Napuhljive zračne blazine so vsestransko uporabne. Namesti se jih lahko med tovarne enote ali do stranice ter na vrh tovora. Metoda je uporabo predvsem v primerih manjših medsebojnih razmikov. Zračna blazina zapolni tovarni prostor in onemogoči premik tovora. Pri uporabi le-teh je potrebno poznati potreben pritisk zraka v blazini in njeno brezhibnost, v kolikor gre za večkrat uporabne blazine.

Palete so vsestransko uporabne tudi pri zavarovanju blaga za čas transporta. Uporabljajo se lahko vertikalno in horizontalno. Njihova prednost je majhna masa in kasnejša uporabnost za nadaljnji transportni proces. Omejitev je njihova višina (cca. 15 cm), saj je v primeru manjšega praznega prostora potrebno uporabiti drugi leseni material ali že omenjene napuhljive vreče. Pragovi in panelne plošče se najpogosteje uporabljajo pri tovoru oz. prevozu tovara, ki ima manjšo trdost pakiranja. Panelne plošče povečajo površino stikanja in delujejo kot predelni prekat. Pragovi pa omogočajo dviganje posameznih tovorov ali tovarnih enot in s tem porazdelitev ter zamikanje stikalnih površin, s čimer pride do porazdelitve sile na več stičnih ploskev. Omeniti velja tudi zagozde, ki se uporabljajo pri podlaganju in pričvrstitvi valjastega tovora (npr. cevi). Uporabljajo se koničaste in visoke zagozde. Koničaste zagozde imajo manjši nagib (15°) in so uporabne predvsem pri prekladalnih manipulacijah. Visoke zagozde imajo večji naklon (45°) in se jih uporablja za pričvrstitve valjastega tovora. Poleg zagozd pa se uporablja še metoda privezovanja in po potrebi tudi blokiranja, predvsem na zadnji strani tovarnega prostora.

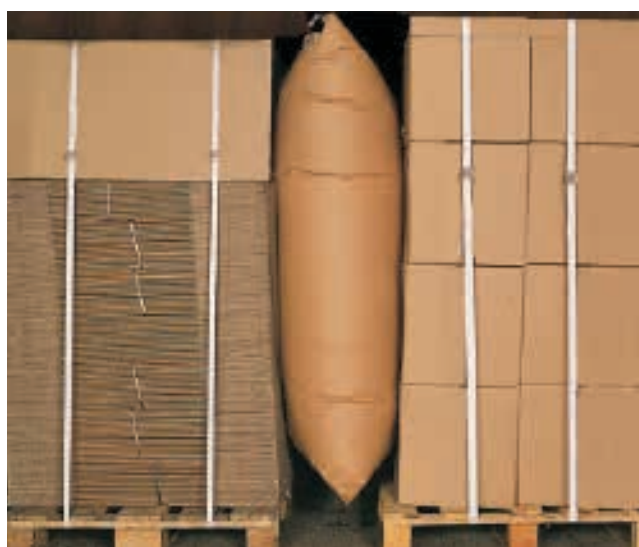
## Oprema za privezovanje

Glede na vrsto tovora se uporabljajo različne preveze in iz različnih materialov. Po-

gosto so uporabljeni poliestrski trakovi, ki z jeklenimi deli sestavljajo oprtnice. Uporabljajo se še verige za pritrjevanje in jeklene vrvi. Jeklene vrvi se najpogosteje uporabljajo pri transportu jeklenih izdelkov, kot so gradbeni material, cevi itd. Široko uporabni so poliestrski trakovi, katere se lažje zloga in so s svojo strukturo večkratno uporabni. Njihove predpisane lastnosti so opredeljene v standardu EN 12195-2. Najpogosteje se uporabljajo trakovi širine 50 mm, ki zagotavljajo največji raztezek do 7 odstotkov. Za enostavnejše zategovanje se uporabljajo oprtnice.

Verige so splošno uporabne in predvsem za pričvrstitve težjega tovora, kot so delovni stroji in druge težje naprave. Pri uporabi verig moramo biti pazljivi, da niso poškodovane in zapletene. Veriga je dejansko močna, kolikor je močen najšibkejši člen. Tako je potrebno pred uporabo preveriti vse člene in zavreči verigo, v kolikor so vidne poškodbe ali obrabe posameznih členov.

Naj omenimo še jeklene vrvi, ki so uporabne podobno kot verige. Jeklene vrvi morajo biti sestavljene iz več tanjših žic v plete-



nice. Njihova slabost je hitrejša obraba ter nižja moč ob uporabi prek robov tovora. V kompletu uporabe jeklenih vrvi se uporabljajo še objemke, s katerimi se napravi vrvne oči. Objemke morajo stisniti jekleno vrv na polovico prvotnega premera vrvi. Nedvomno je pomembno, na kakšen način zlagamo in pričvrstimo tovor ter katere metode in materiale pri tem uporabimo. Varnost v cestnem prometu tako ni odvisna samo od vame vožnje prevoznika, temveč tudi od pravilno zloženega in pričvrščenega tovora.







# Še vedno je odločujoč človeški faktor

Matjaž Gregorič

*Prometna varnost na slovenskih cestah je nedvomno velik izziv za vse, ki so pristojni na tem področju. Letošnja statistika je nekoliko ugodnejša kot lansko in predlansko leto, a to še pomeni, da smo dosegli zadovoljivo in stabilno raven prometne varnosti, pravi direktor Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (AVP) mag. Igor Velov.*

**Kako ocenjujete prometno varnost na slovenskih cestah v letošnjem letu?**

Glede na številke in statistiko je letošnje leto boljše od minulih dveh, če pa gledamo cilje v nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, pa lahko ugotovimo, da nas čaka še kar nekaj dela, da bomo prišli do krivulje, ki pelje do zastavljene številke, torej v desetih letih prepolovitev števila smrtnih žrtev cestnega prometa.

**So vzroki prometnih nesreč v glavnem še vedno enaki ali statistika kaže spremembe?**

Še vedno je glavni razlog prometnih nesreč človeški faktor, se pa znotraj števila smrtnih žrtev spreminja razmerje, povečuje se delež ranljivih udeležencev, med njimi v zadnjih letih zlasti motoristov. To lahko pripišemo povečevanju števila motoristov na naših cestah. Ta kategorija prometnih udeležencev je torej precejšen izziv, gledano v celoti pa se število smrtnih žrtev zmanjšuje.

**Kakšna so pričakovanja glede prometne varnosti v prihodnje, zlasti glede na povečevanje prometnih tokov?**

Nehvaležno je napovedovati, kako se bodo gibalili trendi, je pa res, da je bila jesen v zadnjih dveh letih prometno varnostno bolj ugodna in na agenciji bomo naredili vse, da bo tako tudi letos. Torej, največkrat govorimo o človeškem faktorju, velikokrat tudi o slabih cestah; če je prometna infrastruktura boljša, če je predvidljiva, včasih lahko odpusti tudi kakšno vozniško napako. Predvsem pa urejena cestna infrastruktura lahko pripomore k temu, da so posledice prometnih nesreč manj hude. V nobenem

primeru pa cesta ne more biti izgovor za naše ravnanje, 90 in več odstotkov je krivda za nesrečo v človeškem faktorju.

**Nekajkrat je že prišlo do prelaganja odgovornosti za slabšo prometno varnost. Kateri izmed organov zadolženih za prometno varnost bi moral izvajati bolj učinkovite ukrepe?**

Prelaganje odgovornosti, da bo nekdo drug, policija, država rešil prometno varnost, je nesmiselno. Vsi pristojni organi pripomoremo k večji varnosti, policija skozi nadzor poskuša vplivati na ravnanje voznikov, skrbniki infrastrukture vplivati, da napake voznikov niso tako usodne, naloga AVP je, da vse te akterje povezuje in deluje preventivno. Ko bodo vozniki začeli spreminjati svoje ravnanje, bomo lahko prišli do neke stabilne in trajne prometne varnosti. Skozi preventivne akcije opozarjamo, kakšno ravnanje ni varno in kako pravilno ravnati, udeleženci v prometu pa naj to upoštevajo. Izboljševanje prometne varnosti pogosto primerjam z ločevanjem odpadkov; pred tridesetimi leti na ločevanje nismo niti pomislili, danes je povsem običajno. Pred dvajsetimi leti smo se prepirali pred bančnimi okenci, danes tega ni več, ljudje so se ozavestili, kaj je prav in kaj ne. In tako bi moralo biti tudi v prometu. Če nekdo prečka cesto pri rdeči luči, nihče ne reagira, a prav bi bilo, da bi takšnega človeka kdo opozoril, da ravna nevarno. Organi na tem področju imamo nalogo, da pripomoremo k spreminjanju navad in zavesti v prometu. Zato na agenciji veliko delamo tudi z najmlajšimi v vrtcih in osnovnih šolah.

**Ali je za sodelovanje pri prometni preventivi dovolj zanimanja s strani nevladnih organizacij?**

Da, vse več. Letos bo agencija sofinancirala in sodelovala z 22-imi nevladnimi organizacijami.

**Zdi se, da za prometno vzgojo dobro skrbimo v vrtcih in osnovnih šolah. Zakaj je v srednjih šolah praktično ni?**

Tudi sami ugotavljamo, da imamo prometno vzgojo zelo dobro urejeno do izvajanja kolesarskega izpita, za katerega imamo tudi enega boljših sistemov v Evropi. Potem se dijaki srečajo s prometnimi vsebinami, ko opravljajo izpit za avto. Vmes je praznina, zato smo tudi na AVP začeli izvajati prometne dneve s prometnimi vsebinami, zato nam pri tem pomagajo štiri nevladne organizacije, od letos imamo tudi zaposleno osebo, ki je zadolžena za šolski sistem in je dnevno na razpolago šolam, učiteljem itd. Imamo tudi zaposleno osebo zadolženo za lokalne Svete za preventivo in vzgojo ter osebo zadolženo za nevladne organizacije. Imamo portal, spletno stran, kjer dnevno poteka komunikacija, kjer dajemo navodila, pripravljamo literaturo za uporabo v šolah, izobražujemo mentorje, obveščamo o preventivnih akcijah, omogočamo naročilo gradiv, vpogled v dobre prakse in druge koristne in potrebne informacije.

**Kako ocenjujete prometno varnost na letošnji prvi šolski dan?**

Dobro. Pravzaprav v Sloveniji v zadnjih petih letih ni bilo smrtne žrtve med otroci na



poti v in iz šole. To je dober podatek, je pa res, da so vedno možnosti za izboljšave.

***Kakšne bodo akcije in ukrepi AVP v smislu izboljšanja prometne varnosti v prihodnje?***

Osnovo predstavlja Nacionalni program varnosti cestnega prometa 2013 - 2022, na podlagi tega ima Agencija obdobje načrte. Zdaj je sprejet za obdobje 2017/18, agencija je najbolj prepoznavna skozi preventivo z devetimi nacionalnimi akcijami v 14-ih terminih, delujemo pa tudi na področju voznikov in vozil. Zdi se mi zelo pomembno, da se je uredilo področje šol vožnje, z 12. 7. je nov Zakon o voznikih začel veljati v polnem obsegu in se področje ureja ter čisti zlorab in afer iz preteklosti. To pomeni, da bo strožji tudi nadzor in moč agencije, da vpliva na boljše delovanje šol vožnje. Področje vozil bo z novim Zakonom o motornih vozilih izboljšano z vzpostavitvijo reda pri tehničnih pregledih. Za določeno obdobje bo možno tudi pogledati za nazaj, kako je bil tehnični pregled opravljen in ali je sploh bil, tako imenovana vidna steza bo omogočala nadzor tehničnih pregledov skozi video posnetke. Ključna naloga je tudi koordiniranje vseh pristojnih resornih ministrstev, policije, nevladnih organizacij, lokalnih skupnosti in ostalih. Nadaljujemo z delom in ga prilagajamo razmeram, lani smo se na primer lotili poglobljene anali-

ze prometnih nesreč, letos smo se še bolj posvetili motoristom in pešcem, kar se bo izrazilo tudi v izboljšanju stanja.

***Poraja se občutek, da je skozi rehabilitacijske programe mogoče razmeroma lahko ponovno priti do vozniškega dovoljenja, kakšen je vaš komentar?***

Ja, ampak ne zaradi rehabilitacijskih programov. Kandidati morajo skozi rehabilitacijski program, ko jim grozi odvzem vozniškega dovoljenja oziroma takrat, ko ponovno opravljajo vozniški izpit. Res je, da se v zadnjem času o tem veliko govori, da sodišča skoraj vsakemu odložijo odvzem. Jaz v tem ne vidim nič slabega. Sodišče odobri vozniku odlog odvzema, kar pomeni, da v obdobju od šest mesecev pa vse do dveh let ne sme povzročiti hujših prekrškov oziroma pridobiti kazenske točke. Po nekaterih podatkih naj bi skoraj 90 odstotkov takih voznikov obdržalo izpit. To pomeni, da so postali bolj varni vozniki, saj se bojijo, da jim bodo odvzeli vozniško dovoljenje. Najbolj pomembno je, da spremenimo obnašanje voznika, ne pa da ga uničimo z odvzecom vozniškega dovoljenja in posledično mnogokrat izgubo službe.

***Pred leti je bilo veliko govora o osvežitvenem usposabljanju za starejše voznike, kje smo sedaj na tem področju?***

Osebnostno menim, da bi morali imeti program tudi za starejše voznike, podobno kot za voznike začetnike. Ker pa tega ni, agencija izvaja projekt Sožitje, ukvarjamo se s starejšimi, pri čemer sodelujemo z društvi upokojujencev. Imamo teoretični del, kjer starejše voznike seznanimo s spremembami, kot so križišča in novosti na avtocestah, ker opažamo, da jim to povzroča težave. Imajo tudi možnost praktične vožnje, kjer sodelujemo s šolami vožnje, naši ocenjevalci pa to ocenijo. Sodelujejo tudi policija, Dars in po navadi še zdravstvena organizacija. Vseh starejših voznikov ne smemo metati v isti koš, največji problem pri njih ni znanje, ampak zdravje. Starejši ljudje imajo praviloma slabše reflekse, veliko jih tudi jemlje zdravila, nekateri so bolni in treba je imeti prave vhodne zdravstvene podatke. Pri starejših voznikih, kot ugotavlja zdravstvo, je velik problem demenca, pri takšnih voznikih se pogosto zgodi, da zapeljejo v napačno smer na avtocesto ali pa zapeljejo s cestišča. Kako se lotiti tega problema, se dogovarjamo s pristojnimi iz zdravstvenega resorja. Pomembno je, da take voznike prepoznamo že pri pregledu pri osebnem zdravniku, ki mora pri odločanju imeti večjo težo. Če ima na primer nek starejši voznik slabše reflekse, naj se pač ne vozi po avtocestah, če ima težave z vidom, naj se ne vozi ponoči in podobno.





# Kupujte ceneje

Za vas smo pri treh največjih slovenskih ponudnikih goriva in ostalih produktov preverili cene podobnih izdelkov. Pod drobnogled smo tokrat vzeli letno čistilo za stekla in 20 litrsko plastično posodo za aditiv AdBlue.



Plastična posoda AdBlue 20 litrov



19,53 EUR



20,79 EUR



16,90 EUR

Letni čistilec vetrobranskega stekla



3 litre: 3,99 EUR



1 liter: 1,49 EUR



2 litra: 2,99 EUR



Hraška



Madžarska



Češka



Srbija



BiH



Avstrija



Italija

	Hraška	Madžarska	Češka	Srbija	BiH	Avstrija	Italija
<b>Koliko dobim za 1 evro</b>	7,398 HRK	306,78 HUF	25,43 CZK	116,11 RSD	1,91 BAM	1 EUR	1 EUR
<b>Bencin 95</b>	9,37 HRK	352,60 HUF	29,63 CZK	142,2 RSD	2,15 BAM	1,184 EUR	1,66 EUR
<b>Dizel</b>	8,66 HRK	352,90 HUF	28,13 CZK	146,9 RSD	2,09 BAM	1,338 EUR	1,554 EUR

Sledite nas tudi na [www.revija-tranzit.si](http://www.revija-tranzit.si) in na **FB Revija Tranzit Slovenija**  
Predloge, pripombe in pohvale sprejemamo na [info@revija-tranzit.si](mailto:info@revija-tranzit.si)

**Naslednja številka revije Tranzit izide 15. 12. 2017**



nisemsam.si

# Sem član in nisem sam!

## Najpametnejša izbira za poklicne voznike!

### ARAG - PРАВNA ZAŠČITA EVROPA

vrhunska, celovita pravna in kazenska zaščita  
(karenca 3 mesece):

- odvetniški & sodni stroški, takse, varščina **do 100.000€**
- potni in drugi stroški za sojenje v tujini, mediacije...
- splošna pravna in kazenska zaščita,
- delovno pravo: mobing, neizplačan regres, odpovedi,
- socialno področje: neplačani prispevki ZPIZ, ZZZS
- 2 pravna posveta po 30 min. ne glede na tematiko
- in še več...

### TRIGLAV - ZDRAVSTVENA ASISTENCA

**V TUJINI (Evropa razen Slovenije oz. države stalnega / začasnega bivališča zavarovanca)**

- stroški nujne zdravniške oskrbe **do 25.000€**
- od tega za prevoz poškodovanca do 5.000€
- posamezna pot do max. 60 dni v tujini



**Članstvo PRO - ZZŠAM**  
za profesionalne voznike

### ČLANSKA SOS KARTICA:

identifikacija, SOS številke ARAG & TRIGLAV

### NALEPKA ZA STRANSKO STEKLO

dober učinek v postopkih s policisti in cariniki

### 2 STROKOVNI REVIJI V ENI, 8x LETNO

aktualno branje + elektronska oblika „to go“

### ČITALEC KARTICE VOZNIKA + PROGRAM

za preverbo delovnega časa voznika  
in prekrškov = nujno za vsakega voznika!

**Članstvo PRO** za samo 12 evrov mesečno prinaša vse to in še več!

